RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

Actuación Estratégica

Zona Industrial de Bogotá

Documento Técnico de Soporte

2025

renobo .com.co

Alcaldía Mayor de Bogotá
Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo

Carlos Fernando Galán
Alcalde Mayor de Bogotá

Equipo Directivo

Carlos Felipe Reyes Forero
Gerente General

Claudia Silva Yepes
Subgerencia de Planeamiento y Estructuración

David Cardona García
Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana

Alexander Rodríguez Gómez
Dirección Técnica de Estructuración de Proyectos

María Hidalgo Pérez
Daniel Guillermo Cabarcas
Dirección Técnica Comercial

Carolina Jaramillo Restrepo
Jorge Andrés Viasus
Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales

Diego Suárez Manzur
Luz Helena Martínez
Oficina Asesora de Relacionamiento y Comunicaciones

Equipo formulador Actuación Estratégica ZIBo

Catalina Villabona Triana
Urbanista, Coordinadora de la Formulación
Elizabeth Sanabria Lozano
Ingeniera Geógrafa y Ambiental, Apoyo de coordinación
Juan Felipe Sabogal Sabogal
Arquitecto, Apoyo a coordinación
Laura García Coy
Arquitecta, Apoyo a coordinación
Alejandra Vargas Melo
Arquitecta, Apoyo a coordinación
Daniel Feldman Mowerman
Arquitecto, Asesor
Felipe Langebæk Carrizosa
Arquitecto, Asesor
Faber Emilio Gutiérrez Triana
Arquitecto, Renders
Lina Guerra Triana
Comunicadora social y periodista, Corrección de estilo
Karen Cárdenas
Comunicadora social y periodista, Corrección de estilo

Alejandra Vallejo Caballero
Arquitecta, Líder Licenciamiento Directo y Unidades funcionales
Diana Borja Buitrago
Arquitecta, Líder Componente Espacio Público y Estructura Ecológica Principal
Juan Pablo Angulo Salazar
Politólogo, Administrador Público, Líder Componente Socioeconómico, Gobernanza, Gestión y Seguimiento
Tatiana Bernal Cardozo
Ingeniera Civil, Líder Componente de Movilidad Sostenible
Mónica Giraldo González
Ingeniera Ambiental, Líder Componente de Servicios Públicos y Mitigación y Gestión de Riesgos
Dayra Vargas Ardila
Alicia Bello Duran
Arquitecta, Líder Componente Estructura Integradora de Patrimonios

Equipo de Apoyo

Laura Ximena Reina
Arquitecta
Francisco Ortegón Solanilla
Arquitecto
Guibor Camargo Salamanca
Arquitecto de Datos
Daniel Caicedo Lopera
Politólogo
Omar Correa Romero
Gestor Urbano
Laura Natalia Gil Díaz
Gestora Urbana
Nicolás Burgos Bohórquez
Arquitecto
Mateo Soto Ochoa
Arquitecto
Ángela García Díaz
Arquitecta
Jorge Rodríguez Casallas
Arquitecto
Laura López Seco
Arquitecta
Maria Paula Ascencio Cristancho
Arquitecta
Fabian Mostacilla Losada
Arquitecto, Asesor
Andrés Prada Serrano
Ingeniero civil
María Elvira Villareal Cuartas
Arquitecta, Equipo Comercial
María del Pilar Zambrano Gómez
Arquitecta
David Vélez Longas
Arquitecto
Sebastián Delgado
Arquitecto

Equipo jurídico

Ximena Aguillón Mayorga
Abogada
Esteban Arboleda Palomares
Abogado

Financiación y estructuración

Catalina Escobar Galvis
Ingeniera Civil
Viviana Carvajal Giraldo
Arquitecta
Gabriel Pardo
Arquitecto
Javier García
Arquitecto
Germán Bernal Sánchez
Arquitecto

Gestión social y participación

Angela Milena Escobar Escobar
Trabajadora Social - Líder
Mónica Rodríguez Cabarcas
Trabajadora Social
Ana Maria Ospina
Economista
Malena Rinaudo Velandia
Antropóloga
Daniel Pardo Solarte
Sociólogo
Yamid Saldaña Medina
Comunicador Social
Amanda Gutiérrez Acosta
Comunicadora Social
Gina Cely Rico
Psicóloga
Camilo Andres Garcia Huertas
Gestor Urbano
Maria Alejandra Tascon Salas
Diseñadora Industrial
Edgar del Castillo
Profesional en Relaciones Internacionales
Juan Carlos Mesa
Politólogo
Jose Antonio Ramirez Orozco
Historiador y politólogo

Entidad colaboradora

Secretaría de Desarrollo Económico

María Camila Lozano
Gestora Urbana. Componente Socioeconómico
Wady Millet Pardo
sociólogo e ingeniero industrial. Componente Socioeconómico
María Catalina Bejarano
Directora de Estudios Económicos. Componente Socioeconómico.

Entidades que desarrollaron estudios

Secretaría de Movilidad
Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá
Enel Colombia

Índice

1. Introducción

Antecedentes 24
Objetivos 44
Definición del ámbito de formulación 46
Tratamientos Urbanísticos 48
Áreas de Actividad 50
Sectores incompatibles con el uso residencial 52
Usos del suelo 54
Reflexiones finales 56

2. Modelo Urbanístico

2.1. Planteamiento Urbanístico 63

2.2. Ámbitos de Gestión 69

Ámbito de Licenciamiento Directo 72
Ámbito Unidad Funcional 74
Áreas de Manejo Diferenciado 76
Áreas de Integración Multimodal 78

2.3. Vivienda 81

Antecedentes 82
Visión de la AE para el desarrollo de vivienda 84

2.4. Socioeconómico 87

Visión de la AE para el desarrollo socioeconómico 89

2.5. Licenciamiento Directo 93

Antecendentes 94
Objetivos y Estrategias 96
Metodología 98
Resultados 100

2.6. Unidades Funcionales 143

Antecedentes y marco normativo 144
Objetivos 146
Justificación de la delimitación 147
Localización y delimitación 152
Condiciones actuales 156
Elementos del Modelo Urbanístico 160
Condiciones normativas 170
Escenario tentativo de desarrollo 174

2.7. Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Actuación Estratégica 185

2.7.1. Estructura Ecológica Principal - EEP y Áreas de Importancia Ambiental 186

Antecedentes 187
Objetivos 194
Estrategias 197
Resultados 214

2.7.2. Estructura Funcional y del Cuidado - EFC 222

2.7.2.1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro – SEPPE 224

Antecedentes 225
Objetivos 236
Estrategias 240
Resultados 244

2.7.2.2. Sistema de Movilidad - SM 266

Antecedentes 267
Objetivos 269
Estrategias 270
Resultados 274

2.7.2.3. Sistema del Cuidado y Servicios Sociales – SCSS 332

Antecedentes 334

Objetivos 342
Estrategias 343
Resultados 350
Recomendaciones 357

2.7.2.4.Sistemas de Servicios Públicos - SSP 360
Objetivos 361
Estrategias 362
Resultados 363

2.7.3.Estructura Integradora de los Patrimonios - EIP 384
Antecedentes 385
Objetivos 394
Estrategias 395
Resultados 404

3. Gestión del riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático
Objetivos 434
Estrategias 435
Resultados 436

4. Modelo Socioeconómico
Antecedentes 450
Objetivos 451
Metodología 452
Resultados 453
Recomendaciones y Propuestas 468

5. Modelo Financiero
Antecedentes 474
Objetivos y estrategias 476
Metodología 478
Identificación de cargas 494
Simulaciones financieras 508
Modelo de proyección 537
Formulación y Gestión del Operador Urbano 544
Fuentes y usos 552
Mecanismos e instrumentos de gestión y financiación 568
Recomendaciones 590

6. Modelo de Gobernanza, Gestión y Seguimiento
Objetivos 594
Metodología 594
Resultados 596

7. Gestión Social y Participación
Objetivos 620
Estrategias 621
Metodología 623
Resultados 638

8. Cumplimiento Directrices

9. Incidencia de la participación ciudadana

10. Una apuesta de ciudad a largo plazo
Fases AE ZIBo 708
Proyectos AE ZIBo 710

11. Documentos de la formulación
Consulta a entidades 714
Proyecto de Decreto 714
Anexos del Decreto 714
Anexos Documento Técnico de Soporte 715

12. Glosario
Definiciones 718
Siglas 728

13. Bibliografía

Tabla de Contenidos Ilustraciones

Ilustración 1: Localizaciòn AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 2: Conexiones metropolitanas AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 3: Evolución del tejido económico. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico a partir del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD.Cálculos del Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá
Ilustración 4: Plano zona Industrial 1930. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 5: Plano zona Industrial 1938. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 6: Plano zona Industrial 1944. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 7: Plano zona Industrial 1950. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 8: Plano zona Industrial 1952. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 9: Plano zona Industrial 1954. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 10: Plano zona Industrial 1958. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 11: Plano zona Industrial 1960. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 12: Plano zona Industrial 1980. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
Ilustración 13: Programas del Plan de Desarrollo Distrital asociados a la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 14: Circuitos que estructuran el Campus Abierto - Anillo de Innovación y el conocimiento. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 15:Delimitación inicial de la AE ZIBo. Fuente: Libro V Actuaciones Estratégicas. (2021)
Ilustración 16:Precisión de la delimitación de la AE ZIBO, Resolución Distrital 2000 de 2023 de la Secretaría Distrital de Planeación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 17: Tratamientos Urbanísticos AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 18: Áreas de actividad AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 19: Sector incompatible al uso residencial AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 20:ZIBo 2024 Calle 17. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 21: Render peatonal interior de supermanzanas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 22: Supermanzanas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 23:Sectores con dinámicas socioeconómicas y morfologías homogéneas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 24: Ámbitos de gestión AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 25:Sectores de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 26: Unidad funcional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 27: Delimitación Áreas de Manejo Diferenciado AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 28: Áreas de integración multimodal dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 29: Tratamientos en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 30: Áreas de actividad en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 31: Sector incompatible con el uso residencial en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 32: La vivienda de la proximidad en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 33: La vivienda viva en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 34: La vivienda verde en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 35: La vivienda industrial en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 36: Visión de la AE para el desarrollo socioeconómico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 37: Delimitación del ámbito de licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 38:Delimitación de sectores para el licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 39:Delimitación de Subsector susceptible de Reuso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 40: Sector incompatible con el uso residencial en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 41: Tamaño de manzanas catastrales del ámbito de Licenciamiento Directo.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 42: Tamaño de manzanas catastrales del sector 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 43: Tamaño de manzanas catastrales del sector 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 44: Tamaño de manzanas catastrales del sector 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 45: Área promedio lote por manzana. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 46: Resultado de lotes de oportunidad identificados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 47: Englobes de oportunidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 48: Tamaño de los englobes de oportunidad identificados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)
Ilustración 49: Englobes con obligación de cesión de espacio público en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 50:Condición de mitigación urbanística para proyectos que no dispongan espacio público en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 51:Esquema de localización de espacio público contra MVA. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 52:Localización de cesión en sitio en proyectos con frente a vías con vocación peatonal, peatonalizadas y/o espacio público existente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 53: Condiciones para proyectos con frente a vías con Área Privada Afecta al Uso Público (APAUP) tipo "Calle Peatonal Activa" en función del cumplimiento del ECP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 54: Estrategias de intervención para la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 55: Reúso de edificaciones industriales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 56: Modelación de reúso de edificación industrial incorporando metros cuadrados construidos adicionales . Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 57: Modelación proyecto que realice reuso de fachada incorporando metros cuadrados construidos adicionales Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 58: Modelación de contención de espacio público en reúso de fachada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 59: Proyecto Parque El Prado - Medellín. Fuente: Connatural. Diseño proyecto: Arq. Edgar Mazo
Ilustración 60: Ubicación de la Unidad Funcional en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 61: Recorrido vehicular actual entre carrera 40 y la Trv. 39 Bis A. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 62: Recorrido vehicular propuesto. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 63: Cruce del área de reserva vial con manzanas catastrales existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 64: Ubicación de la Unidad Funcional en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 65: Delimitación de la Unidad Funcional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 66:Uso principal según datos base catastral 2024. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 67: Altura de las edificaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 68: Conector verde estratégico Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 69: Anillo de la innovación y el conocimiento. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 70: Cambio de destinación del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 71: Esquema tentativo de configuración de manzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 72: Planteamiento urbanístico indicativo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 73: Imaginario de desarrollo Unidad Funcional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 74: Render semiaéreo interior de supermanzanas z. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 75: Elementos de la Estructura Ecológica Principal en la AE ZIBo y su área de Influencia. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 76: Entrecruzamiento entre área Canal Comuneros y la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 77: Estrategia Corredores Verdes y Conectores Verdes Estratégicos. Fuente: Empresa de Renovación y

Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 78: Corredor verde Calle 13. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 79: Corredor Verde Av. Calle 22. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 80: Corredor Verde Carrera 30. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 81: Corredor Verde Avenida Ferrocarril del Sur. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 82: Conector verde estratégico Avenida Calle 6. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 83: Conector verde estratégico Carrera 40 y Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 84: Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 85:Estrategia 2 Bosques Urbanos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 86: Área de Intervención Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 87: Cuantificación Arborización y Zonas Verdes Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 88: Aporte a la Contaminación Ambiental Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 89: Cuantificación potencial de Arborización Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 90:. Cuantificación de zonas verdes Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 91: Axonometría Estructura Ecológica Principal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 92: Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro Existente AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 93: Indicador Espacio Público Efectivo Bogotá y AE ZIBo.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 94: Análisis de Proximidad (isócronas) desde parques existentes de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 95: Sistema de parques de proximidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 96: Reverdecimiento y ampliación de parques y/o zonas verdes existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 97: Generación de oferta de espacio público (cesiones) sobre calles reverdecidas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 98: Apertura de manzanas a través de APAUP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 99: Espacios de permanencia asociados al espacio publico para la movilidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 100: Resultados esperados cualificación urbana SEPPE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 101: EspaciopúblicoExistente aCualificar AEZIBo. Fuente:Empresa deRenovaciónyDesarrolloUrbanodeBogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 102: Resultados esperados proyectos estructurantes de Espacio Público. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 103: Resultados esperados proyectos cargas generales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 104: Proyectos de recaudo de obligaciones + TIF AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 105: Resultados esperados cesiones urbanísticas en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 106: Cesiones en sitio con frente hacia vías pacificadas y corredores comerciales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 107: Cesiones en sitio con frente hacia calles reverdecidas, conectores verdes y calles vehiculares. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 108: Cesiones en sitio hacia el interior de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 109: Cesiones indicativas de espacio público en los sectores de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 110: Aporte de Espacio Público (Indicativo). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 111: Modelo Urbano propuesto indicativo SEPPE AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 112: Resultados esperados Calles Reverdecidas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 113: Calles Reverdecidas Propuestas AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 114: Resultados esperados APAUP y recuperación bahías de parqueo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 115: Propuesta de APAUP AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 116: Adecuación bahías de parqueo -Espacios de conexión y conectividad AE ZIBo.. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ilustración 117: Axonometría Sistema de Espacio Público Peatonal Para el Encuentro. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 118: Esquema de movilidad en situación actual. Modelo funcional y modelo de supermanzanas. Fuente: FEUT – Fundación Ecología Urbana y Territorial. (2024)
Ilustración 119: Complementos a la Red de infraestructura peatonal y a la Red de cicloinfraestructura. Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. (2023)
Ilustración 121: Propuesta de estructura de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 120: Propuesta conceptual de estructura de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 122: Avenida de las Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025).
Ilustración 123: Avenida Ferrocarril de Occidente – Calle 22 Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 124: Avenida Ferrocarril del Sur - Transversal 42. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 125: Calle 13. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 126: Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 127: Vía Tipo I4. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 128: Vía Tipo I5. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 129: Vía Tipo I5 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 131: Vía Tipo L7 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025).
Ilustración 130: Vía Tipo L7. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 133: Vía Tipo L8 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 132: Vía Tipo L8. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 134: Cruce propuesta intersección Puente Aranda. Fuente:Instituto de Desarrollo Urbano, IDU. (2025)
Ilustración 135: Carrera 40 - IDU. Fuente: Plano desarrollado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RenoBo a partir de información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. (2025)
Ilustración 136: Carrera 40 - RenoBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 137: Tramos intervenidos obras de valorización – IDU. Fuente: Plano desarrollado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá a partir de información suministrada por el IDU, RenoBo.(2025)
Ilustración 138: Calle 12A. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 139: Calle 12B. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 140: Calle 10. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 141: Tramos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 142: Refugio peatonal a nivel de calzada. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 290. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 143: Pompeyano. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 294. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 144: Bolardos. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 300. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 145: Enlace a nivel. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 303. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 146: Reducción de radios de giro. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 358. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 147: Estrechamiento de calzada. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 363. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 148: Estacionamiento en vía. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 369. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 149: Resaltos. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 371. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
Ilustración 150: Estrechamiento de carriles. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 151: Árboles en el derecho de vía. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 152: Tratamientos de enrtada. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 153: Chicanas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 154: Miniglorietas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 155: Reductores tipo cojín. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 156: Materiales y apariencia del pavimento.. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 157: Calles bidireccionales. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 158: Progresión semafórica. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 159: Desviadores. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 160: Calles compartidas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".
Ilustración 161: Red de infraestructura peatonal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ilustración 162: Red de cicloinfraestructura propuesta. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 163: Localización indicativa de cupos de cicloparqueaderos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 164: Esquema Cicloparqueadero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 165: Esquema Ciclotaller. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 166: Localización indicativa de cupos de ciclotalleres. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 167: Modificación Propuesta Malla Vial Arterial - Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 168: Comparación situación actual vs proyectada intersección Calle 19 y Carrera 40 con Avenida de las Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2024).
Ilustración 169: Manzanas afectadas por la modificación propuesta Malla Vial Arterial – Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025).
Ilustración 170: Delimitación de la Unidad Funcional Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 171: Áreas de Integración Multimodal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 172: Organización de actividad de cargue y descargue de mercancías. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 173: Propuesta indicativa de localización de los agregadores logísticos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo.(2025)
Ilustración 174: Axonometría movilidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 175: Distribución por Grupo Etario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), con base en CNPV 2005 y 2018, 2024.
Ilustración 176: Personas por hogar por Zonas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), con base en CNPV 2005 y 2018, 2024.
Ilustración 177: Encuesta Sisbén IV en ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del Sisbén IV. (2024)
Ilustración 178: Localización de equipamientos existentes dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del CNPV 2005 y 2018. (2025)
Ilustración 179: Articulación entre instrumentos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), A partir del Plan Maestro del cuidado. (2024)
Ilustración 180: Indicadores de proximidad del plan maestro del cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir del Plan Maestro del cuidado. (2024)
Ilustración 181: Indicadores de proximidad del plan maestro del cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, A partir del Plan Maestro del cuidado. (2025)
Ilustración 182: Estimación del déficit de m^2 de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, Dirección de Planeamiento y Dirección Urbana. (2024)
Ilustración 183: Ejemplo de valoración de posible localización de equipamientos según tipo en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018. (2024)
Ilustración 184: Localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 185: Axonometría cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 186: Redes troncales sanitarias propuestas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 187: Redes troncales sanitarias propuestas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 188: Tramo 1 - Pluvial, Colector Carrera 39 y Transversal 42. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 189: Tramo 1 - Sanitario, Colector Calle 25. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 190: Tramo 2 - Sanitario, Colector Av. Calle 6 y alternativa Calle 9. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 191: Tramo 3 - Sanitario, Colector Av. Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 192: Tramo 4 - Sanitario, Colector Carrera 52. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 193: Priorización de los tramos en el corto, mediano y largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 194: Localizaciones potenciales de la subestación eléctrica al interior de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025) a partir de la información de Enel Colombia S.A. ESP.
Ilustración 195: Manzanas indicativas para la localización de ECAs en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 196: Estructura Integradora de los Patrimonios. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 197: Patrimonio Cultural Material de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 198: Escultura de Pedro León Trabucchi. Fuente: Gutiérrez, S. 2023.
Ilustración 199: Escultura de Jaime Pardo Leal. Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC (2012).
Ilustración 200: Escultura de Jaime Garzón. Fuente: Google Maps (2024).
Ilustración 201: Zonificación de potencial arqueológica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 202: Zona de influencia PEMP Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional sede Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 203: Redelimitación indicativa de entornos patrimoniales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 205: Bienes de uso industrial y de bodegas con potencial de reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 204: BIC con potencial de reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 206: Plan Regulador de Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 207: Plan Piloto. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 208: Comapan. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 210: Molino San Luis. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 209: Imocom. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 211: Antigua Inetra. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 212: Procoharinas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 214: Edificio equina calle 15 carrera 35. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 213: Fábrica de medias Suantex. Fuente: Google maps(2024)
Ilustración 215: Edificio equina calle 15 carrera 35. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 216: Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 217: Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales ADEP, y Áreas de Protección de Entornos Patrimoniales APEP de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 219: ADEP 2: Colegio Distrital la Merced/ Subestación Gorgonzola. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 218: ADEP 1: Vino Bodegas Añejas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 220: ADEP 3: Postobón. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 221: ADEP 4: Cr. 35 #13-77. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 222: ADEP 5: Imprenta Billetes Banco de la República. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 223: ADEP 6: Antiguo Matadero Distrital. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 224: ADEP 7: SENA. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 225: ADEP 8: Iglesia San Gregorio Magno. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 226: Preinventario edificaciones industriales. Resolución 2000 de 12 de septiembre del 2023. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 227: Preinventario edificaciones industriales identificadas en la Resolución 2000 y por RenoBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 228: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 229: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT y preinventario de edificaciones industriales con valores arquitectónico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 230: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT y polígono de reúso para edificaciones industriales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 231: Sectores de licenciamiento directo de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 232: Operación de adición. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 233: Operación de adaptación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 234: Operación de contención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 235: Recreación del reúso de fachadas y edificaciones industriales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 236: Axonometría patrimonio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 237: Vista aérea modelo urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 238: Composición del tejido económico. Fuente: Empresa de Renovación urbana de Bogotá, RenoBo, a partir de la cartografía Plan de Ordenamiento Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2021) y Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá. (2025)
Ilustración 240: Gráfico de evolución temporal del área construida para los usos económicos. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, Unidad Administrativa Especial De Catastro Distrital. (2024)
Ilustración 239: Conformación empresarial y del empleo-Establecimientos vigentes en la Cámara de Comercio de Bogotá. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información de Cámara de Comercio de Bogotá, 2023. (2024)
Ilustración 241: Gráfico de evolución temporal de las matriculas vigentes. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información de Cámara de Comercio de Bogotá, 2023. (2024)

Ilustración 242: Composición clusterés industriales en el AE ZIBo. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD. (2024)
Ilustración 243: Composición clusterés hoteleros en el AE ZIBo. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD. (2024)
Ilustración 244: Proyección de empleo a 2034. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de Cámara de Comercio de Bogotá. (2024)
Ilustración 245: Viajes por motivo trabajo hacia la AE. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico a partir de información de la Encuesta de Movilidad, 2019. (2024)
Ilustración 246: Densidad poblacional 2005 (izq) y 2018 (der). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del Censo 2018. (2025)
Ilustración 247: Índice de Pobreza Multidimensional en ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir del Censo 2018. (2025)
Ilustración 249: Nivel de escolaridad en AE ZIBo en comparación con Bogotá. Fuente:Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de información del DANE. (2025)
Ilustración 248: Inasistencia escolar en la AE ZIBo. Fuente:Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de información del DANE. (2025)
Ilustración 250: Deficit cuantitativo habitacional de la AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)
Ilustración 251: Acceso a servicios públicos AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)
Ilustración 252: Acceso a internet AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)
Ilustración 253: Modelo Urbano propuesto indicativo Socioeconómico AE ZIBo . Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 254: Recomendaciones socioeconómicas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 255: Axonometría Modelo Socioeconómico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 256: Área por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 257: Valor de referencia del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 258: Definición de proyectos estructurantes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 259: Definición de Plazos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 260: Supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 261: Costo de proyectos totales por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 262: Costo de proyectos priorizados por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 263: Proyectos priorizados por fases. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 264: Asignación de englobes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 265: Gráfico distribución utilidades escenario 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 266: Gráfico distribución utilidades escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 267: Asignación ICe Escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 268: Distribución CCs en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 269: Gráfico valor actual del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 270: Gráfico valor actual del suelo + construcciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 271: Ingresos por englobe. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 272: Peso de las cargas locales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 273: Utilidades. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Ilustración 274: Utilidades/Escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Ilustración 275: Distribución de utilidades por escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Ilustración 276: Diferencia de utilidades por escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Ilustración 277: Utilidad escenario 30% vinculación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Ilustración 278: Metodología. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Ilustración 279: Modelo de Gestión de Otros Instrumentos de Financiación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 280: Definición de gobernanza en el contexto de las Actuaciones Estratégicas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 281: Cadena de valor de la Actuación Estratégica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 282: Fases de ejecución del ciclo operativo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 283: Ruta de gestión de licenciamiento directo . Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 284: Esquema de unidad de gobernanza y gestión de la Actuación Estratégica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 285: Esquema de instrumentos de gobernanza. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 286: API Reparto de Cargas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 287: Resultados metodología de localización de equipamientos. Fuente: Elaboración propia RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025
Ilustración 288: Resultados metodología de localización de equipamientos según tipo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025
Ilustración 289: Ejemplo localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025
Ilustración 290:Resultados de la metodología de localización de espacio público. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025
Ilustración 291: Arquitectura general del SIGGU. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 292: Esquema de espacios de coordinación intersectorial. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 293: Miembros del Comité Operativo de AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 294: Procesos de participación para el desarrollo de proyectos priorizados desde el operador urbano. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 295: Georreferenciación deactores enZIBo.Fuente: Empresa deRenovaciónyDesarrolloUrbanodeBogotá,RenoBo. (2024)
Ilustración 296: Material pedagógico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 298: Registro fotográfico, reuniones con grupos representativos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 297: Punto móvil de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 299: Ejercicio de priorización de directrices. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 300: Material de trabajo, taller de creación de ideas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 301: Material pedagógico entregado a la ciudadanía (tríptico). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 302: Material pedagógico entregado a la ciudadanía (tríptico). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 304: Puntos fijos de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 303: Puntos fijos de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 305: Recorrido de devolución. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 306: Reuniones con grupos representativos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 307: Espacio de conversación virtual. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 308: Mesas temáticas de formación a la ciudadanía. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 309: Porcentaje de aportes ciudadanos incluidos en la formulación de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 310: Aportes ciudadanos a la formulación de la AE ZIBo por temática Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 311: Porcentaje de aportes ciudadanos por pilar para la formulación de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Ilustración 312: Datos Proyectos Priorizados AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 313: Proyectos fase 1 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 314: Proyectos fase 2 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 315: Proyectos fase 3 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Ilustración 316: Proyectos AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Tabla de Contenidos Tablas

Tabla 1: Usos permitidos por área de actividad. AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 2: Actividades económicas según el sector de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 3: Manzanas y áreas por sector del ámbito de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 4: Rango áreas manzanas en el ámbito de licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 5: Rango áreas manzanas sector 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 6: Rango áreas manzanas sector 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 7: Rango áreas manzanas sector 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 8: Área promedio lote por manzana por sector. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 9: Proyectos o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 10: ProyectoS o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 11: Proyectos o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 12: Cálculo estimado de espacio público en sitio "CSs". Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 13: Índice de Construcción Inicial y Máximo para el tratamiento de renovación urbana. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 14: Área de reserva vial en manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 16: Áreas que conforman la UF. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 15: Distribución de lotes por manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 17: Elementos de la Estructura Ecológica Principal en la AE ZIBo. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 18: Traslape de la Actuación Estratégica ZIBo con elementos de la Estructura Ecológica Principal y determinantes ambientales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 19: Cuadro de régimen de usos de los cuerpos hídricos naturales Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 20: Objetivos y Programas POT relacionados con la EEP. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 21: Directrices Resolución 2000 de 2023 asociadas a la Estructura Ecológica Principal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 22: Subprogramas POT – Conectividad Ecosistémica, Reverdecimiento y Atención de la Emergencia Climática. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 23: Área de intervención por tramos Bosque Urbana Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 24: Tipología de manejo asignada para el Bosque Urbano del Canal Comuneros. Fuente: Resolución 5531 de 2022 - SDA.
Tabla 25: Elementos del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 26: Parques Existentes AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 27: Zonas Verdes existentes, AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024).
Tabla 28:Plazas y plazoletas existentes AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024).
Tabla 29:Objetivos y programas POT relacionados con el SEPPE. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 30: Subprogramas POT - Programa de vitalidad y cuidado. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.
Tabla 31: Directrices Resolución 2000 de 2023 asociadas al Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. 2024
Tabla 32: Área de reserva vial en manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 33: Matriz de priorización de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir del Maestro de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales 2021. (2024)
Tabla 34: Proximidad de servicios sociales AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 35: Criterios y subcriterios para la localización de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 36:Presupuesto preliminar de las obras de optimización requeridas en el sistema de alcantarillado troncal de la AE ZIBo. Fuente: Estudio conceptual de redes AE ZIBo - EAAB (2024).
Tabla 37: Lineamientos para la gestión del riesgo de desastres en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 38: Lineamientos para la implementación de medidas de mitigación al cambio climático. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 39: Lineamientos para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 40: Predios por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 41: Destino económico.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 42: Áreas de actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 43: Número de pisos de las construcciones actuales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 44: Lotes sin características de exclusión. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 45: Lotes objeto de simulación por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 46: Lotes objeto de simulación, distribución por Área de Actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 47: Lotes objeto de simulación, distribución por Sector de licenciamiento. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 48: Lotes objeto de simulación, distribución por Variables especiales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 49: Englobes, distribución por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 50:Englobes, distribución por Área de Actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 51: Englobes, distribución por Destino económico predominante. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 52: Englobes, distribución por Sector de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 53: Valores catastrales sector A1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 54: Valores Catastrales Ámbito 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 55: Valores Catastrales Subsector susceptible de Reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025) Tabla 56: Valores Catastrales del Sector de licenciamiento directo 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 58: Estimado de inversión AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 57: Estimado de inversión AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 59: Fases Estimado de inversión AE. Fuente: Elaboración propia RenoBo dirección de estructuración de proyectos. (2025)
Tabla 60: Proyectos Componente Servicios Públicos. Fuente: Elaboración propia RenoBo dirección de estructuración de proyectos. (2025)
Tabla 61: Estimado de inversión AE proyectos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 62: Estimado de inversión AE proyectos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 63: Supuestos Ingresos por tipología de Vivienda VIS año 2024. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 64:Supuestos ingresos por m2 en Corredor. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 65: Supuestos de Costos Directos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 67: Supuestos costos demoliciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 66: Supuestos costos Indirectos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 68: Normativa pago de cesiones y obligaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 69: Excepciones AAGSM. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 70: Índices k y d para el pago en dinero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 71: Áreas propuestas de unidades de vivienda para simulación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 73: Condiciones para el pago de la obligación VIS/ VIP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 72: Aplicación excepción pago en sitio según sector. Ccs en dinero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 74: Distribución de usos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 75: Información comparativa entre escenarios. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 76: Cs comparativo por año. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 77: Distribución utilidades escenario 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 78:Distribución utilidades escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 79: Usos diferentes al residencial. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 80: Usos residenciales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 81: Usos existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 82: Datos Encuesta Multipropósito. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 83: Porcentaje Viviendas y Locales en Arriendo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Tabla 84: Lucro Cesante. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 87: Supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 85: Obligaciones transitorias. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 86: Porcentajes para la simulación de supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 88: Incentivos adicionales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)
Tabla 89: Proyección de viviendas para la Fase 1, Corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 90: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)
Tabla 91: Proyección de viviendas para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 92: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 93: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 2, mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 94: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 95: Proyección de viviendas para la Fase 1, Corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 96: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 97: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 98: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 99: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 100: Proyección de Obligación de m^2 de Espacio público para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 101: Incidencia porcentual de la gestión del Operador Urbano en cada AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 102: Fuentes y usos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 103: Gestión y financiación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 104: Gestión y Financiación por Componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 105: Fuentes de financiación y supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 106: Ingresos por rubro. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 107: Fuentes de financiación proyectos priorizados por la formulación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 108: Otros Instrumentos del Ordenamiento Territorial del POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 109: Otros mecanismos e instrumentos financieros del Ordenamiento Territorial.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 110:Otros Instrumentos de Financiación del Ordenamiento Territorial 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 111: Proyectos y Otros Instrumentos de Financiación del O.T. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)
Tabla 112: Análisis Participativo por Pilares en la Formulación de la Actuación Estratégica ZIBo: Problemáticas, Solicitudes y Reflexiones de la Comunidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 113: Directrices con mayor nivel de priorización por pilar. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 114: Cantidad de proyectos incorporados, incorporados parcialmente o no incorporados por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)
Tabla 115: Cumplimiento general de directrices. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

1

Introducción

Antecedentes

Antecedentes urbanos

Las Actuaciones Estratégicas (AE), según lo dispuesto en el *artículo 478 del Decreto Distrital 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial*, son *"intervenciones urbanas integrales 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.

La Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (AE ZIBo) es uno de los veinticinco (25) ámbitos espaciales identificados en el Mapa CG-7 de *"Actuaciones Estratégicas"*. Está ubicada principalmente en la UPL Puente Aranda, con una menor proporción en la UPL Teusaquillo. Este territorio se destaca por su función como conector a diferentes escalas, tanto urbana como regional. Además, está llamado a ser un motor para el desarrollo de las Áreas de Distritos Creativos y los Distritos Creativos, así como la cuna del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá, mientras conserva la memoria histórica de la zona industrial de la ciudad.

Las **541,75 hectáreas** que conforman su delimitación albergan una población de **18.418 habitantes**, según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 (DANE, 2018), lo que corresponde a un promedio de **34 habitantes por hectárea.** Esto evidencia una baja densidad poblacional, ya que el territorio se ha caracterizado por estar ocupado principalmente por edificaciones industriales, logísticas y de servicios.

De acuerdo con la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD), dentro del ámbito de intervención se encuentran 13 sectores catastrales: Estación Central, Cundinamarca, Centro Nariño, El Ejido, La Florida Occidental, Batallón Caldas, Gorgonzola, Industrial Centenario, Ortezal, El Recuerdo, Gran América, Los Ejidos y Pensilvania.

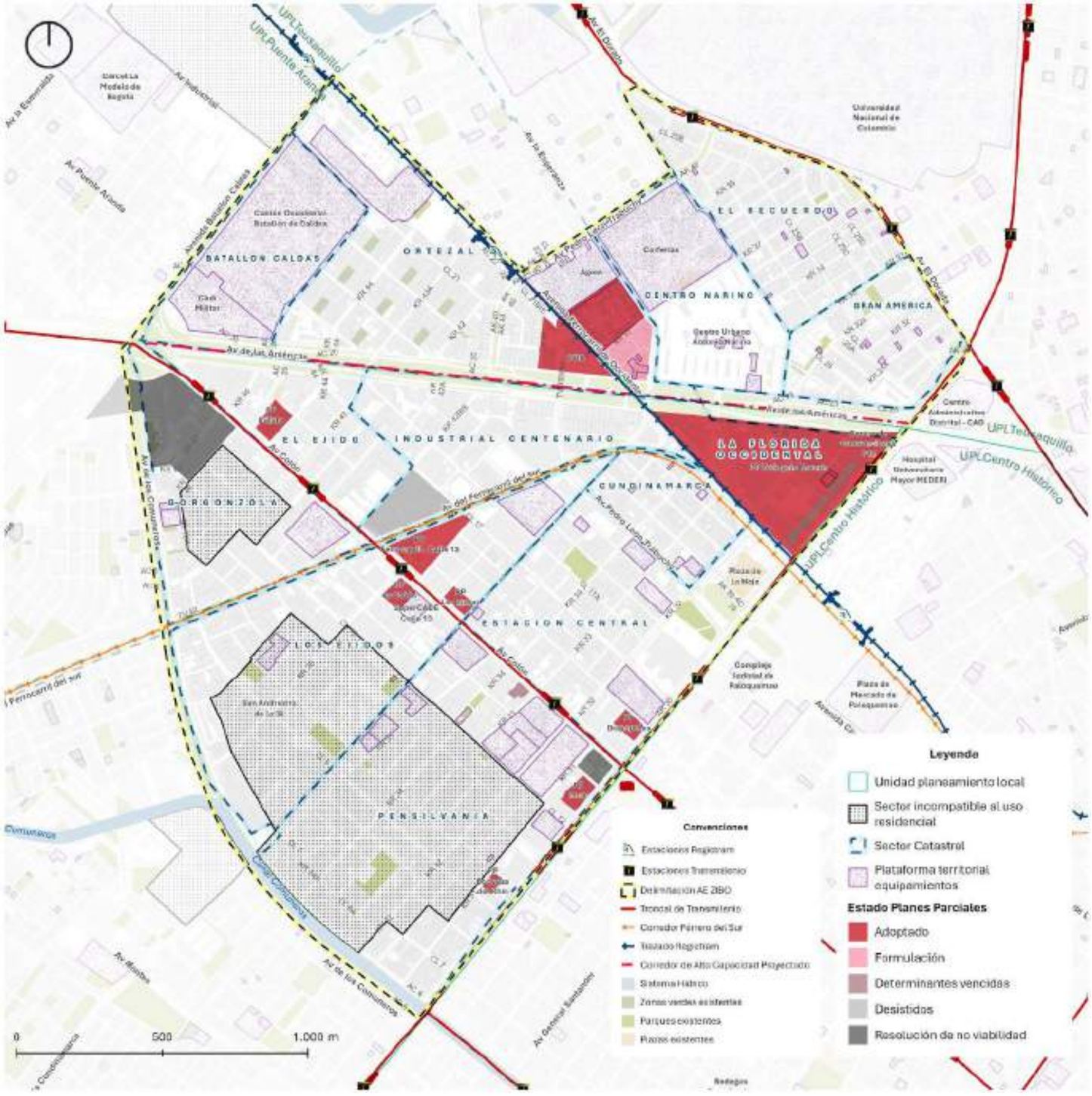


Ilustración 1: Localizaciòn AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Los límites de la actuación son los siguientes:

- **Norte:** Avenida Calle 26 – Avenida El Dorado Jorge Eliécer Gaitán desde la Carrera 44A hasta la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito.

- **Oriente:** Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito entre Avenida Calle 26 – Av. El Dorado Jorge Eliécer Gaitán y Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros - Canal Comuneros.

- **Sur:** Calle 6 – Av. Los Comuneros a partir de la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito siguiendo paralelamente el Canal Comuneros hasta la Carrera 39B y continuando por la Calle 6 hasta llegar a la Avenida de Las Américas.

- **Occidente:** Desde la Avenida de Las Américas por la Carrera 50 hasta la Avenida Ferrocarril de Occidente, continuando por esta avenida hasta la Carrera 40 de manera paralela a Corferias hasta la Calle 25 y continuando por la Calle 25 hasta la Carrera 44A hasta encontrar la Avenida Calle 26 – Av. El Dorado Jorge Eliécer Gaitán.

La consolidación de esta AE se derivó del crecimiento de la zona urbana hacia el occidente de la ciudad. En la década de los treinta, los primeros desarrollos de este territorio correspondieron a los barrios Cundinamarca y Pensilvania, cuya consolidación se relacionó con la operación del Ferrocarril y del Matadero Municipal, respectivamente. En la década de los cuarenta, se conformaron los barrios Gran América y Florida Occidental – El Triángulo, Estación Central, El Ejido y Gorgonzola. En la década de los cincuentas se construyeron el Batallón Caldas, el barrio Ortezal, el Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN), construido entre 1952 y 1958 como un piloto de aplicación de los principios modernos de la "unidad vecinal", y Corferias para promover el desarrollo, la economía y el crecimiento de diferentes industrias.

En principio, la vocación de este territorio se enfocó en albergar industrias de diferente naturaleza, así como barrios de carácter residencial — por ejemplo, el Barrio Obrero Cundinamarca—. Se resalta que en 1950 se creó la Oficina del Plan Regulador en Bogotá y, en 1951, se aprobó el Plan Director o Plan Piloto de Le Corbusier como herramienta para el ordenamiento territorial de la ciudad a nivel regional, metropolitano, urbano y zonal. A su vez, en 1953 se aprobó el Plan Regulador de Wiener y Sert, que incluyó decisiones respecto al Plan Director. Dichos planes, enfocados en el reconocimiento y la zonificación de la ciudad, clasificaron parte del área de la AE como industria ligera y direccionaron su planificación urbana. Desde entonces este territorio fue el epicentro de la actividad industrial de Bogotá con énfasis en actividades relacionadas con plástico, químicos, textiles, metalmecánica, gaseosas, tabacos, e industrias alimenticias, entre otros.

En cuanto a la infraestructura vial, las líneas férreas y las estaciones del ferrocarril —La Sabana, y las estaciones del Norte y Sur— desempeñaron un papel crucial en el desarrollo del territorio de la zona industrial de la AE, gracias a la conectividad local y regional que ofrecían, así como a su influencia en el trazado urbano. Además, la consolidación de corredores viales y la incorporación de sistemas de transporte masivo apoyaron el desarrollo de la AE, destacando la Avenida de las Américas. Esta última, promovida por la Sociedad Colombiana de Arquitectos, fue la primera vía de grandes dimensiones construida en Bogotá. Este corredor facilitó el crecimiento de la ciudad hacia el occidente y, desde finales de los años 40, impulsó la localización de grandes industrias en sus alrededores.

Durante la época de la Asamblea Nacional Constituyente y la apertura económica bajo el mandato del presidente César Gaviria, varios municipios de Colombia comenzaron a declararse como "municipios industriales", entre ellos Nobsa en Boyacá y Tocancipá en Cundinamarca. Como resultado de esta tendencia, muchas industrias que no cumplían con la normativa ambiental de grandes ciudades como Bogotá, o que buscaban los beneficios de los parques industriales, empezaron a trasladarse progresivamente. En la Sabana de Bogotá, este fenómeno se dio en municipios como Chía, Cajicá, Tocancipá, Sopó, Zipaquirá, Mosquera y Funza, donde se establecieron tanto industrias nacionales como multinacionales.



Ilustración 2: Conexiones metropolitanas AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

A pesar de lo anterior, el tejido económico y productivo en la AE ZIBo ha sido relevante tanto para la pieza como para la ciudad, mostrando históricamente un aumento de los sectores de comercio, industria y servicios. Este crecimiento estuvo sostenido hasta el 2019, logrando un máximo de 3.280 empresas de servicios, 3.212 empresas de comercio y 1.696 empresas con vocación industrial. Sin embargo, desde el 2019, se evidencia una tendencia decreciente en los tres sectores, reflejando una caída de alrededor del 37%. El sector servicios se redujo a 2.023 empresas, el comercio a 2.006, y la industria a 1.081.

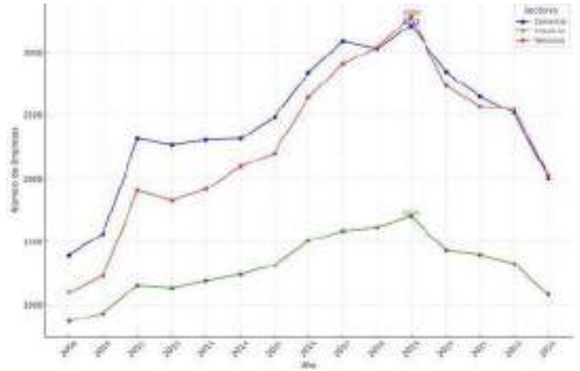


Ilustración 3: Evolución del tejido económico. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico a partir del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD.Cálculos del Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá

Con la llegada del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB) y la proyección de como una zona de industrias 4.0, creativas y culturales o de crecimiento verde, este territorio tiene el potencial de generar sinergias mediante la conexión de distintos servicios, generación de empleo cualificado y el desarrollo de espacios para el intercambio del conocimiento y la innovación.

Dicho potencial también permite ampliar la oferta de vivienda para asegurar la llegada de diversos moradores y promover estrategias que permitan mejorar la calidad de vida de los residentes actuales y de los nuevos, en armonía con las actividades industriales que se evidencian en el área.

En cuanto a las actividades industriales, el Plan de Ordenamiento Territorial, en el Artículo 241, identifica los *"Sectores de protección de características singulares"*, los cuales están sujetos a medidas específicas de protección de usos. En la Actuación Estratégica ZIBo se identifican dos (2) polígonos designados como *"Sectores incompatibles con el uso residencial"*, donde se permite la operación de industrias, siempre que se implementen las obras de mitigación correspondientes, y se prohíbe la localización de viviendas. Esta restricción al uso residencial tiene como objetivo controlar el desplazamiento de áreas destinadas al empleo, la productividad y la innovación, así como consolidarlas y potenciarlas dentro de la ciudad.

Por último, se resalta la oportunidad que tiene este territorio para rescatar y preservar la importancia histórica del conglomerado de edificios industriales mediante el reúso y el reciclaje arquitectónico. Estas edificaciones se localizan en la AE ZIBo como consecuencia de los fenómenos de desarrollo anteriormente descritos.

Evolución histórica del territorio de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá

1930

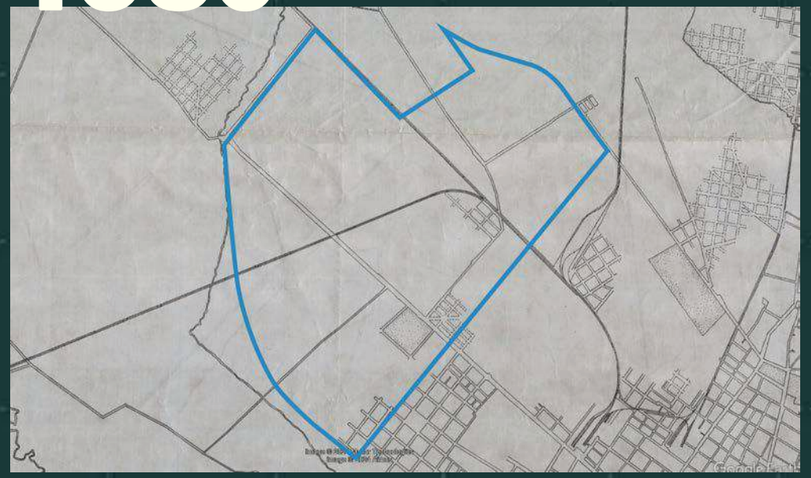


Ilustración 4: Plano zona Industrial 1930. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

En este año se observa el inicio de la urbanización de La Margarita, consolidada en 1923, ubicada en el cruce de las vías del Ferrocarril de Cundinamarca (proveniente del occidente) y el Ferrocarril del Sur. Esta zona estaba caracterizada por su uso como centro de almacenamiento de mercancías. Se nota la intención de expandirse hacia el occidente, específicamente hacia La Margarita (Urb. de San Antonio) y el primer esbozo de urbanización en Paloquemao.

1938

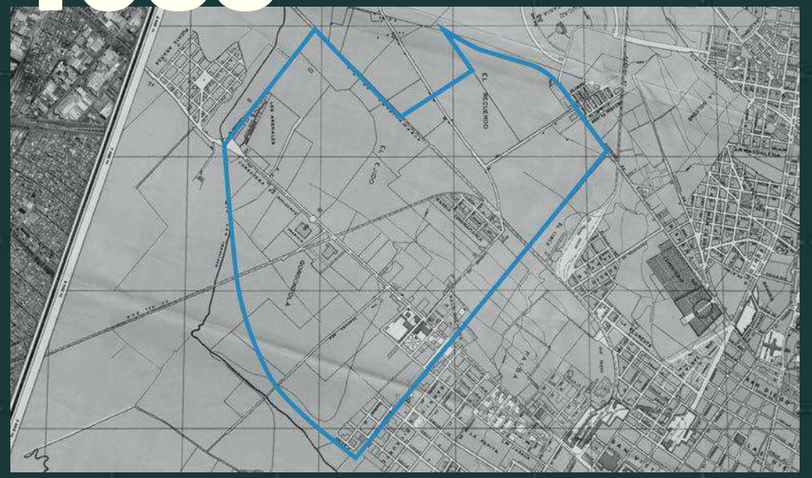


Ilustración 5: Plano zona Industrial 1938. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Ocho años después se puede notar un mayor desarrollo de La Margarita. Se visualizan las primeras construcciones sobre la Carretera Camacho (hoy Calle 13). Es evidente la influencia de Karl Brunner, quien lideraba el Departamento de Urbanismo de Bogotá. Con la expansión de La Margarita ya culminada, se comienza a planear la construcción de Paloquemao, aunque su diseño inicial no se había consolidado en 1930.

1944



Ilustración 6: Plano zona Industrial 1944. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Para este año, se identifica un crecimiento moderado del sector, con nuevas propuestas de urbanización, destacando una futura Estación del Ferrocarril, que se consolida como el corredor de la Avenida de las Américas, así como el inicio de la expansión hacia el sur. Se observa una marcada delimitación en el área urbana con la Estación Central y la Avenida del Centenario como referencias.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), planos de Cartografías de Bogotá (2024) plataforma de la Universidad Nacional de Colombia.

Evolución histórica del territorio de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá

1950

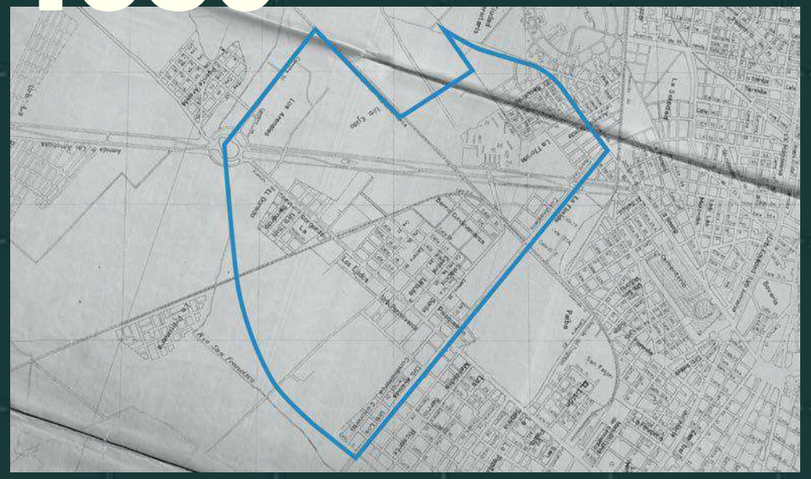


Ilustración 7: Plano zona Industrial 1950. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Tras la finalización de la Avenida de las Américas, se evidencia un incremento en los planes de urbanización. En este periodo, se desarrolla la Avenida Cundinamarca (conocida hoy como Calle 13), la Estación de la Sabana y Paloquemao. Se marca la expansión hacia el occidente con la urbanización de nuevos sectores, como San Bernardino.

1952



Ilustración 8: Plano zona Industrial 1952. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

A tan solo dos años del plan de 1950, se percibe un notable crecimiento en la zona, especialmente en el costado sur de la Avenida de las Américas. Nuevos barrios, como La Florida y el Barrio Central, aparecen conectados a la red vial, consolidando esta área como un polo de desarrollo urbano e industrial.

1954

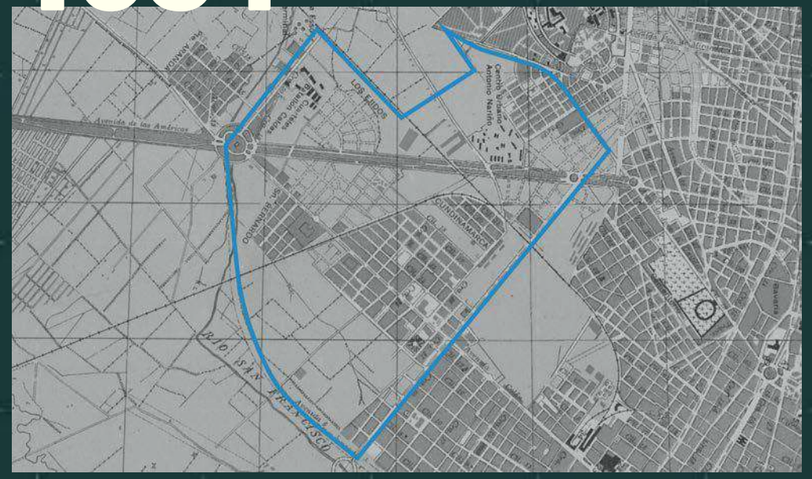


Ilustración 9: Plano zona Industrial 1954. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Con el Golpe de Estado y la imposición del gobierno de Gustavo Rojas Pinilla, se aceleran los planes de urbanización. Se proyecta una estructura más formalizada para la Avenida de las Américas y el Ferrocarril, consolidando una amplia conexión vial entre el sur de Bogotá y el centro, a través de la Calle 13.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), planos de Cartografías de Bogotá (2024) plataforma de la Universidad Nacional de Colombia.

Evolución histórica del territorio de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá

1958

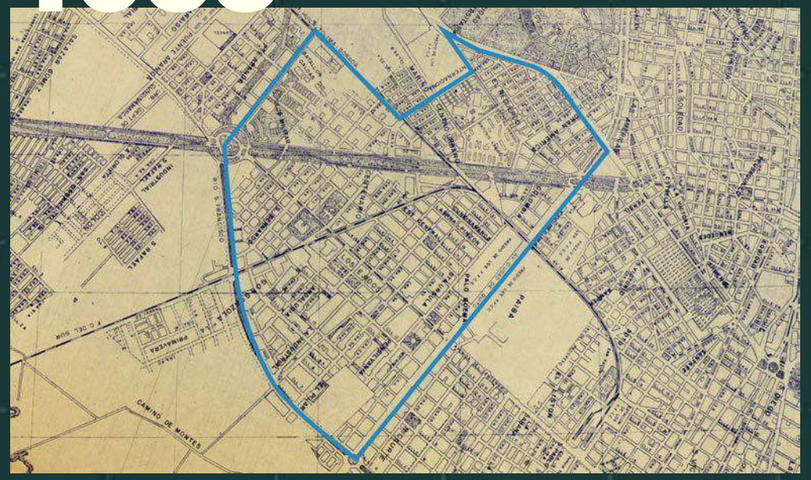


Ilustración 10: Plano zona Industrial 1958. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Para finales de los años 50, la expansión urbana refleja un crecimiento demográfico significativo, también hay un impulso por el Plan Piloto de 1950. Se observa la consolidación de las zonas industriales y residenciales, lo que refuerza el carácter industrial de Puente Aranda. Se destacan las nuevas urbanizaciones en San Bernardino y Florida.

1960

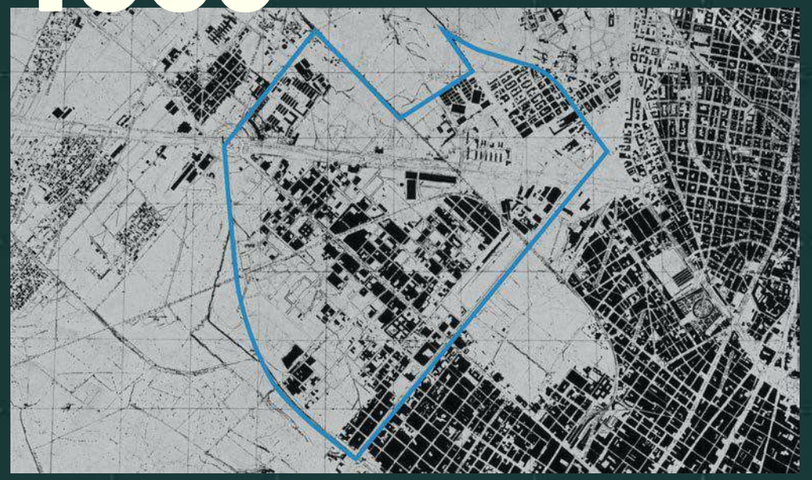


Ilustración 11: Plano zona Industrial 1960. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

A inicios de la década de 1960, se consolida la estructura urbana que había sido trazada en los años anteriores. La Avenida de las Américas se establece como el principal eje de conexión entre los diferentes sectores industriales y comerciales. La expansión continúa hacia el occidente, facilitando la integración de nuevas áreas productivas.

1980

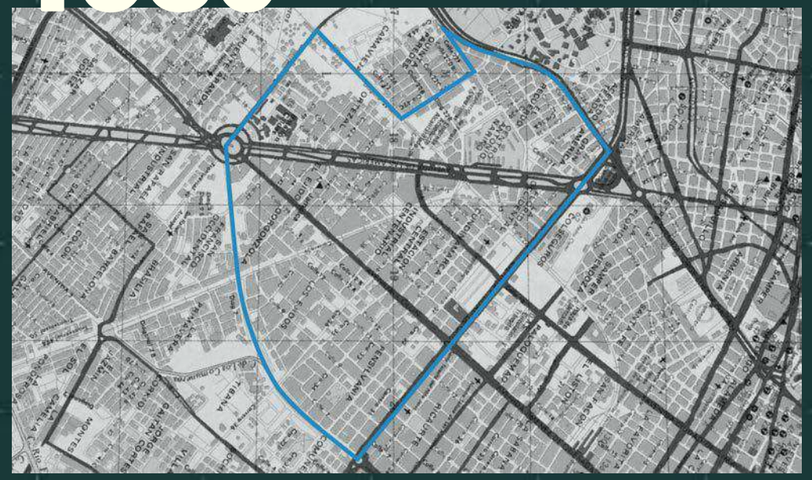


Ilustración 12: Plano zona Industrial 1980. Fuente: Colón, L. C., & Mejía, G. (2019). Atlas histórico debarrios de Bogotá 1884-1954. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

A partir de la década de 1970, el sector se había consolidado como un área industrial de gran relevancia. Sin embargo, el crecimiento urbano también empieza a mostrar signos de desgaste y fragmentación. Las áreas residenciales y comerciales se diversifican, mientras que el tejido industrial comienza a mostrar señales de agotamiento. Se proyectan los primeros planes de renovación en la zona.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), planos de Cartografías de Bogotá (2024) plataforma de la Universidad Nacional de Colombia.

Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2025

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Decreto *Distrital 555 de 2021*, mediante el *artículo 478* identificó y delimitó las Actuaciones Estratégicas en los siguientes términos:

> *"**Artículo 478.Actuaciones Estratégicas.** Las Actuaciones Estratégicas - AE son 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."*
>
> (Alcaldía Mayor de Bogotá, *Decreto Distrital 555 de 2021*).

El *artículo 479* del POT estableció los objetivos de las Actuaciones Estratégicas de la siguiente manera:

> *"a.Definir el proyecto urbanístico y socioeconómico de manera multiescalar, integral y coherente con las condiciones propias del entorno de la Actuación Estratégica, que articule los proyectos estructurantes que allí confluyen.*
>
> *b.Implementar la política de protección a moradores y actividades productivas, en armonía con los objetivos del presente Plan.*
>
> *c.Mitigar los impactos generados por los proyectos de infraestructura que se desarrollen en su ámbito.*
>
> *d.Vincular al proyecto a las diversas instancias públicas, privadas y comunitarias, y fomentar su organización y asociación para la implementación y revitalización de las Actuaciones Estratégicas.*
>
> *e.Promover e integrar las acciones sectoriales del Distrito como hoja de ruta para la inversión pública en los Planes Distritales de Desarrollo.*
>
> *f.Articular los instrumentos de planificación, gestión y financiación en función de concretar el proyecto urbanístico establecido."*
>
> (Alcaldía Mayor de Bogotá, *Decreto Distrital 555 de 2021*).

Además, el *artículo 480* del POT priorizó la adopción de la Actuación Estratégica ZIBO. En este sentido, la AE adelantó su fase de expedición de directrices para la definición de lo público mediante la *Resolución Distrital 2000 de 2023* de la Secretaría Distrital de Planeación. Con el soporte del parágrafo del *artículo 480* del POT, esta resolución precisó la delimitación de la AE ZIBo indicada en el Mapa CG7 del *Decreto Distrital 555 de 2021* y adoptó las directrices que comprenden las condiciones mínimas para su formulación.

Considerando que las AE deben garantizar el desarrollo armónico del territorio y requieren una vinculación activa por parte de la comunidad para su implementación, su vocación, objetivos y lineamientos, el POT estableció, a través del *artículo 483*, el procedimiento para la adopción de las AE. **Este incluye diferentes actividades para cada etapa y puntualiza que en la fase de formulación de las AE se deben concretar los siguientes elementos:**

> *"**Artículo 483. Formulación y adopción de las Actuaciones Estratégicas.** La formulación y adopción de las actuaciones estratégicas tendrá en cuenta las siguientes condiciones: [...]. Formulación. Para la formulación de la actuación estratégica el interesado contará con un término de seis (6) meses contados a partir de la comunicación de las directrices a las que se refiere el numeral anterior. [...]*
>
> *La formulación contendrá como mínimo:*
>
> *a. El proyecto urbanístico a escala 1:1000 que contendrá el plano general de la propuesta urbana o planteamiento urbanístico; el plano de la red y perfiles viales; el plano de espacio público y de la localización de equipamientos; el plano de usos y aprovechamientos; el plano de asignación de cargas urbanísticas y el plano de localización de las etapas de desarrollo previstas.*
>
> *b. El modelo socioeconómico, de gestión y gobernanza.*
>
> *c. El reparto de cargas y beneficios; y los instrumentos y mecanismos de planificación, gestión y financiación requeridos.*
>
> *d. Los soportes que permitan evidenciar el cumplimiento de las disposiciones asociadas a la protección de moradores y actividades productivas, y en general aquellos relacionados con el proceso de participación ciudadana durante el proceso de formulación."* [...]
>
> (Alcaldía Mayor de Bogotá, *Decreto Distrital 555 de 2021*)

Los elementos incluidos en la formulación están alineados con las propuestas para desarrollar una AE que concrete la vocación identificada en la *Resolución SDP No. 2000 de 2023*, la cual se direcciona hacia la consolidación de la AE como un nodo urbano y metropolitano, para reforzar la dinámica productiva y la relación con el entorno inmediato.

El Operador Urbano Público será responsable de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el *Decreto 563*, 24 de noviembre de 2023 en las fases de formulación, adopción, ejecución y operación de las Actuaciones Estratégicas.

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial - POT se han expedido reglamentaciones específicas que deberán aplicarse durante las fases de formulación, adopción, ejecución y operación de las Actuaciones Estratégicas, en particular:

Decreto 520 de 2022 *"Por medio del cual se reglamentan y actualizan los mecanismos para la liquidación, pago, recaudo, administración, gestión y destinación de los recursos provenientes del pago compensatorio en dinero de las obligaciones urbanísticas de carácter general y local y demás*

instrumentos de financiamiento establecidos en el Decreto Distrital 555 de 2021 y se dictan otras disposiciones"

Decreto 466 de 2024 *"Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo 05 "Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos" del Decreto distrital 555 de 2021"*

Decreto 122 de 2023 *"Por medio del cual se reglamentan los artículos 233, 243 y 384 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo relacionado con la vivienda colectiva y las soluciones habitacionales con servicios, y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 263 de 2023 *"Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 427 de 2023 *"Por medio del cual se adopta el Plan del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."*

Decreto 497 de 2023 *"Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 506 de 2023 *"Por medio del cual se reglamenta el Decreto Distrital 555 de 2021 en lo relacionado con la compensación en dinero por concepto de espacio público y equipamientos en las solicitudes de reconocimiento de edificaciones y licencias de construcción en la modalidad de ampliación, así como el pago compensatorio en dinero por la regularización de la ocupación de antejardines y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 558 de 2023 *"Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 563 de 2023 *"Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 582 de 2023 *"Por el cual se reglamentan las disposiciones de Ecourbanismo y Construcción Sostenible del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones."*

Decreto 574 de 2023 *"Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL del Centro Histórico, Teusaquillo, Restrepo, Puente Aranda, Barrios Unidos y Chapinero que conforman el sector Centro Ampliado, y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 615 de 2023 *"Por medio del cual se adopta el Plan del Hábitat y Servicios Públicos - PHSP, se establecen condiciones para el hábitat urbano y rural y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 626 de 2023 *"Por medio del cual se reglamenta la transferencia de derechos de construcción y desarrollo para la gestión del suelo de la estructura ecológica principal y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 522 de 2023 *"Por medio del cual se reglamenta el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 061 de 2025 *"Por medio del cual se precisan los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, y se dictan otras disposiciones"*

Decreto 062 de 2025 *"Por medio del cual se reglamentan las funciones de los Operadores Urbanos Públicos en el marco de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la movilidad Sostenible (PRUMS) y las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y se dictan otras disposiciones"*

Bogotá Camina Segura
Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027

El Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", adoptado mediante el *Acuerdo 927 de 2024*, define cinco objetivos estratégicos. Respecto a la presente formulación se relacionan y destacan los siguientes programas:

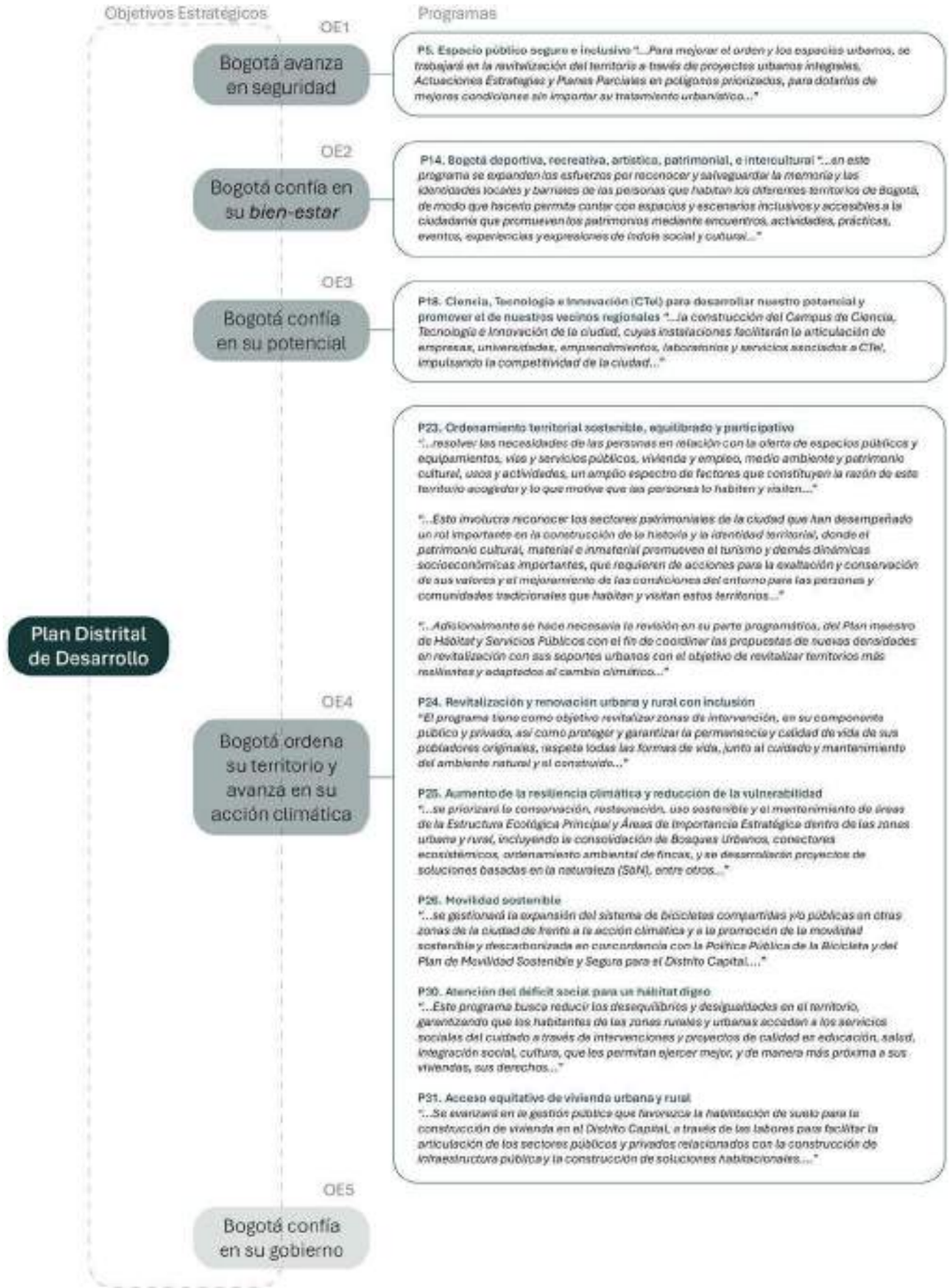


Ilustración 13: Programas del Plan de Desarrollo Distrital asociados a la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Campus Abierto – Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá

El Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá se planteó para consolidar el territorio en el que se encuentra el corazón de la innovación y el conocimiento del Centro Ampliado (CA) de Bogotá y conectar las AE ZIBo, Pieza Reencuentro y Chapinero Verde e Inteligente. El Centro Ampliado es la zona más consolidada de la ciudad y en este se toman las decisiones más importantes a nivel local y nacional, ya que concentra actividades económicas, una amplia diversidad de usos y servicios y una buena oferta de infraestructuras y soportes urbanos.

El CA es abrazado por los cerros orientales y es atravesado por diferentes cuerpos hídricos que desembocan en el río Bogotá y vías arteriales. Su consolidación permitirá, entre otros: potenciar las condiciones favorables existentes y futuras en materia de movilidad sostenible; equilibrar el territorio en materia de oferta de empleo y actividades económicas; y articular las acciones propuestas desde las tres AE mencionadas. Según esto, el Anillo de la innovación y el Conocimiento de Bogotá se estructura, de manera indicativa, a partir de dos circuitos principales multipropósito, uno externo y otro interno, los cuales se presentan en la siguiente ilustración.

El anillo externo está conformado por la Calle 13, la Carrera 3, la Calle 26, la Carrera Séptima, la Calle 45, la Carrera 40, la Calle 22 y la Carrera 50, y cierra nuevamente en la Calle 13. Este circuito conecta los equipamientos educativos universitarios e institucionales del sector ubicados en la zona industrial, así como los de Chapinero y los del centro de la ciudad. Por su parte, **el anillo interno** conecta las AE ZIBO y Pieza Reencuentro, a través de la Calle 26, las Carreras 37 y 40 colindantes con Corferias, el CTIB y la Universidad Nacional, la Calle 19, la Carrera 7 y la Carrera 3 para cerrar nuevamente en la Calle 26. Este circuito vincula, principalmente, los equipamientos administrativos y culturales ubicados a lo largo de la Calle 26, con las instituciones localizadas alrededor de la Carrera 7, la Carrera 3, y la Calle 19.

Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB)

El Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá se encuentra ubicado en el corazón del Centro Ampliado (i.e., localizado a 5 kilómetros del Centro Histórico y a 10 kilómetros del límite occidental de la ciudad), en las localidades de Puente Aranda y Teusaquillo. En dirección oriente – occidente, limita con la Calle 26 y la Calle 13, mientras que, en dirección sur – norte, limita con la Avenida NQS y la Carrera 50. Su delimitación fue definida por el *Decreto Distrital 280 del 2020*, modificado por *Decreto Distrital 103 de 2022*, en el que se definió el Distrito Creativo de Ciencia, Tecnología e Innovación – Distrito Creativo No. 12 de Bogotá. Según lo anterior, su ubicación estratégica (i.e., entre los corredores viales de la Calle 13 y la Calle 26, que conectan a la ciudad con el territorio nacional e internacional) permitirá generar impactos ambientales, sociales y económicos a diferentes escalas.

El CTIB se ha configurado como un proyecto de ciudad, que tiene como objetivo transformar las 247 hectáreas que lo componen en un espacio multifuncional e inteligente. Este será un espacio de interacción que facilitará la transferencia de conocimiento, talento y recursos entre diferentes actores públicos y privados (p.ej., sector privado, academia, ciudadanía y entidades del gobierno local), para impulsar el desarrollo económico y social de la ciudad. De este modo, ofrecerá servicios especializados como laboratorios, centros para la articulación de los ecosistemas de emprendimiento e innovación, centros de transferencia de conocimiento y formación, espacios de coworking, espacios para la divulgación de iniciativas CTI + i, entre otros.

En el 2023, se habilitó la etapa de construcción y operación de la primera parte del CTIB, compuesta por el Edificio Sede ubicado en el predio donde actualmente funciona la Gran Carpa América de Corferias, el cual será el epicentro del Campus. Esta infraestructura articulará las zonas industriales del occidente de Bogotá con la zona universitaria y los principales centros productivos. En particular, la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología (ATENEA) será la encargada de liderar y gestionar la operación de los servicios prestados en la sede del Campus, apoyando la articulación entre actores y facilitando el desarrollo de proyectos innovadores.

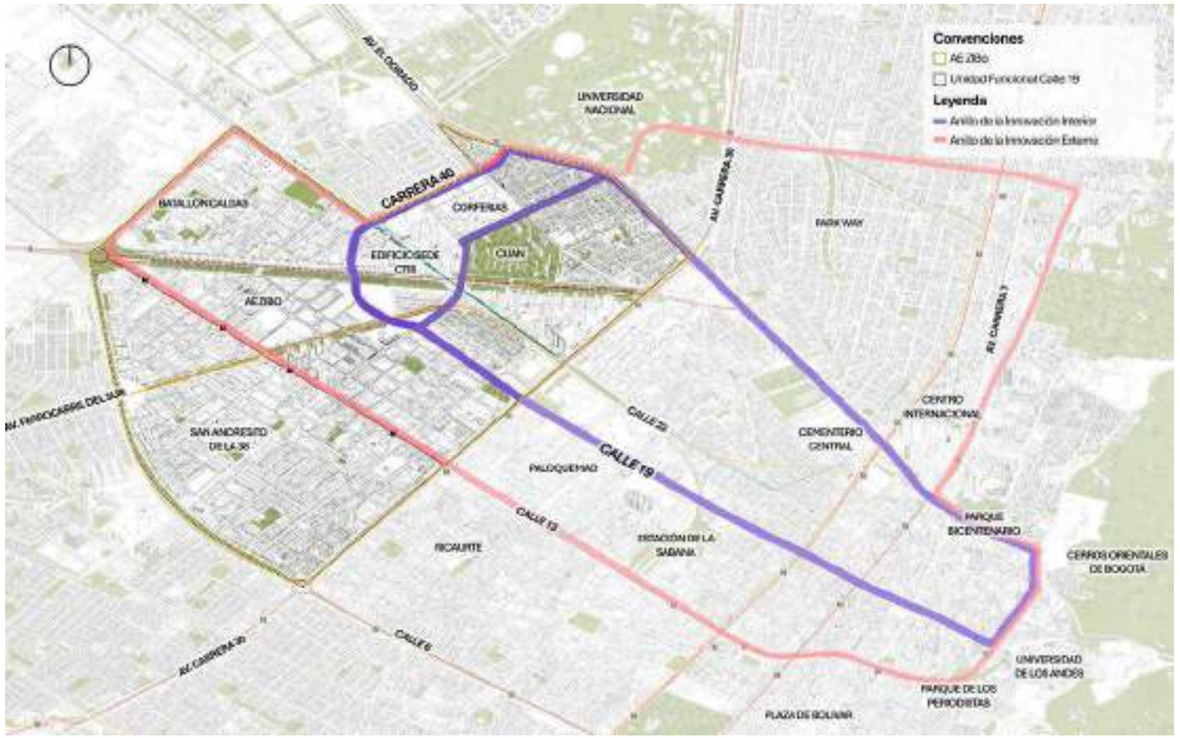


Ilustración 14: Circuitos que estructuran el Campus Abierto - Anillo de Innovación y el conocimiento. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Objetivos

Objetivos General

La Actuación Estratégica ZIBo, en conformidad con lo proyectado en la **Resolución Distrital 2000 de 2023,** busca **consolidarse como un nodo urbano y metropolitano que refuerce la dinámica productiva de la ciudad de Bogotá,** en armonía con la **protección del medio ambiente y la Estructura Ecológica Principal (EEP).** Así mismo, tiene como vocación la consolidación de las **Áreas de Desarrollo Naranja (ADN)*, la industria 4.0, los Distritos Creativos y el Ecosistema de Educación Superior – Grandes Campus Universitarios planteados en el POT.**

También la resolución precisa que el objetivo general de la AE es consolidar el Anillo de la Innovación y el Conocimiento (AICB) y el Campus de la Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB) mediante la presencia e interacción de la academia, el comercio, la industria y las instituciones administrativas públicas y privadas que pueden potenciar el desarrollo de este territorio. Adicionalmente, promover la llegada de nueva vivienda, así como conservar y transformar el uso industrial y logístico que se ha dado históricamente en esta área, para potenciar ecosistemas para la economía circular. Lo anterior, asegurando la mitigación de impactos, que garantice la armonía de dichos usos con la vivienda.

***** *Hoy llamados “Distritos Creativos”.*

Objetivos Específicos

a. Incentivar la vitalidad del sector mediante la generación de vivienda, implementando desarrollos de edificaciones de usos mixtos que coexisten en una misma estructura con el uso residencial de manera armónica.

b. Incrementar la conectividad funcional y ecológica de los elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP), a través de la plantación de árboles de diferentes portes y el incremento de las áreas permeables vegetadas en zonas estratégicas de la Actuación Estratégica ZIBo.

c. Consolidar un sistema de espacio público que conecte los diferentes sectores de la Actuación Estratégica ZIBo y la vincule con el resto de la ciudad.

d. Generar nuevos espacios públicos habitables que provean servicios ecosistémicos ambientales y sociales a la ciudad y promuevan la salud pública y el bienestar de los habitantes.

e. Desarrollar y adecuar la red peatonal y de ciclo infraestructura para brindar mayor conectividad a los peatones y promover el uso de modos no motorizados.

f. Identificar zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue de mercancías.

g. Aumentar la oferta y disponibilidad de servicios sociales y del cuidado, mediante la generación de equipamientos públicos que puedan ser utilizados por los residentes del sector y la población flotante.

h. Promover el reúso de edificaciones industriales o de bodegaje, como detonante de la transformación urbana, dada la oportunidad de preservación activa y de su importancia histórica.

i. Valorar y regular los contextos urbanos, que incluye las unidades de paisaje, las visuales representativas y los entornos patrimoniales.

j. Implementar estrategias para garantizar la construcción sostenible y la protección de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, para reducir la vulnerabilidad de la población y la infraestructura urbana.

k. Consolidar el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB).

l. Transformar la Zona Industrial mediante procesos de renovación para mejorar la calidad de vida de los moradores y trabajadores de la zona.

m. Potenciar la vocación productiva del área, mediante la consolidación de un eje comercial y turístico.

n. Propiciar procesos de participación ciudadana para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas.

o. Armonizar la Actuación Estratégica, con los diferentes instrumentos de planeación adoptados en el territorio.

Definición del ámbito de formulación

En el *Decreto Distrital 555 de 2021, Libro V Actuaciones Estratégicas*, la AE ZIBo estaba delimitada de la siguiente manera:

Esta delimitación no incluía los barrios El Recuerdo, Gran América, ni el Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo Bavaria. Estos tres hacían parte de la AE Pieza Reencuentro.

Posteriormente la Resolución Distrital 2000 de 2023 de la Secretaría Distrital de Planeación adoptó *"las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZiBo y Chapinero Verde e Inteligente"* y precisó la delimitación de la AE ZIBo con el fin de concretar el Modelo de Ocupación del Territorio.

Dicha precisión se fundamentó, principalmente, en la siguiente condición:

Colindancia entre las AE Pieza Reencuentro y ZIBO, y necesidad de consolidar el CTIB:

> Debido a que la delimitación del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB) se encontraba, en principio, en las AE Pieza Reencuentro y AE Zona Industrial de Bogotá, se realizó una precisión en la delimitación de dichas Actuaciones Estratégicas para que el CTIB estuviera ubicado en su totalidad en una pieza de ciudad que permitiera su consolidación a través de directrices claras (i.e., en este caso, la AE ZIBO). Esto garantiza que no se intercepten instrumentos de planificación en el CTIB y garantiza que las AE conformen un territorio conectado y articulado con las diferentes estructuras del POT.

De este modo, el área de la Actuación Estratégica pasó de 395,93 a 541,75 hectáreas, es decir, incluyó 145,82 hectáreas más. La Ilustración 13 presenta la delimitación precisa de la AE ZIBo. A su vez, como parte de los documentos que hacen parte integral de la formulación, el Plano 01 de los anexos "Planteamiento urbanístico" delimitación.



Ilustración 15:Delimitación inicial de la AE ZIBo. Fuente: Libro V Actuaciones Estratégicas. (2021)



Ilustración 16:Precisión de la delimitación de la AE ZIBO, Resolución Distrital 2000 de 2023 de la Secretaría Distrital de Planeación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Tratamientos Urbanísticos

De acuerdo con el Mapa *“CU-5.1 Tratamientos urbanísticos”* del POT, dentro de la Actuación Estratégica ZIBo se encuentran tres tratamientos mediante los cuales se establecen las normas que orientan las actuaciones al interior del ámbito:

1. El **Tratamiento de Renovación Urbana**, que orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de la ciudad con el fin de potenciar su ocupación, o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental; promover el aprovechameinto intensivo de la infraestructura pública existente; e impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades, promoviendo su uso eficiente y sostenible.

2. El **Tratamiento de Consolidación**, que orienta y regula las actuaciones urbanísticas en zonas urbanizadas donde se busca mantener las condiciones de trazado y edificabilidad, promoviendo su equilibrio con la intensidad del uso del suelo y las infraestructuras de espacio público y equipamientos existentes o planeados.

3. El **Tratamiento de Conservación,** que por razones ambientales, históricas, estéticas o simbólicas regula la transformación de la estructura física de áreas del Distrito, de inmuebles particulares, de obras públicas y de elementos constitutivos del espacio público. Se aplica a los Bienes de Interés Cultural del Grupo Urbano y del Grupo Arquitectònico en suelo urbano o de expansión urbana.

4. El **Tratamiento de Desarrollo**, que establece las condiciones y normas de actuación que regulan la urbanización de predios urbanizables no urbanizados en suelo urbano o de expansión urbana, en función de la conformación de nuevas piezas de ciudad con estándares óptimos respecto de la dotación de infraestructuras, equipamientos, la generación de espacio público y en general, de la transformación del paisaje urbano.

El Tratamiento de Renovación Urbana predomina con un 87% del área del ámbito, correspondiente a 474 Ha. Le sigue el Tratamiento de Consolidación con un 8% equivalente a 43 Ha., en el cual se encuentra el Cantón Occidental Batallón de Caldas. Sigue el Tratamiento de Conservación con un 3% del área, equivalente a 18 Ha., en donde se encuentra el Centro Urbano Antonio Nariño. El 1% restante del área (2 Ha.) se clasifica dentro del Tratamiento de Desarrollo.

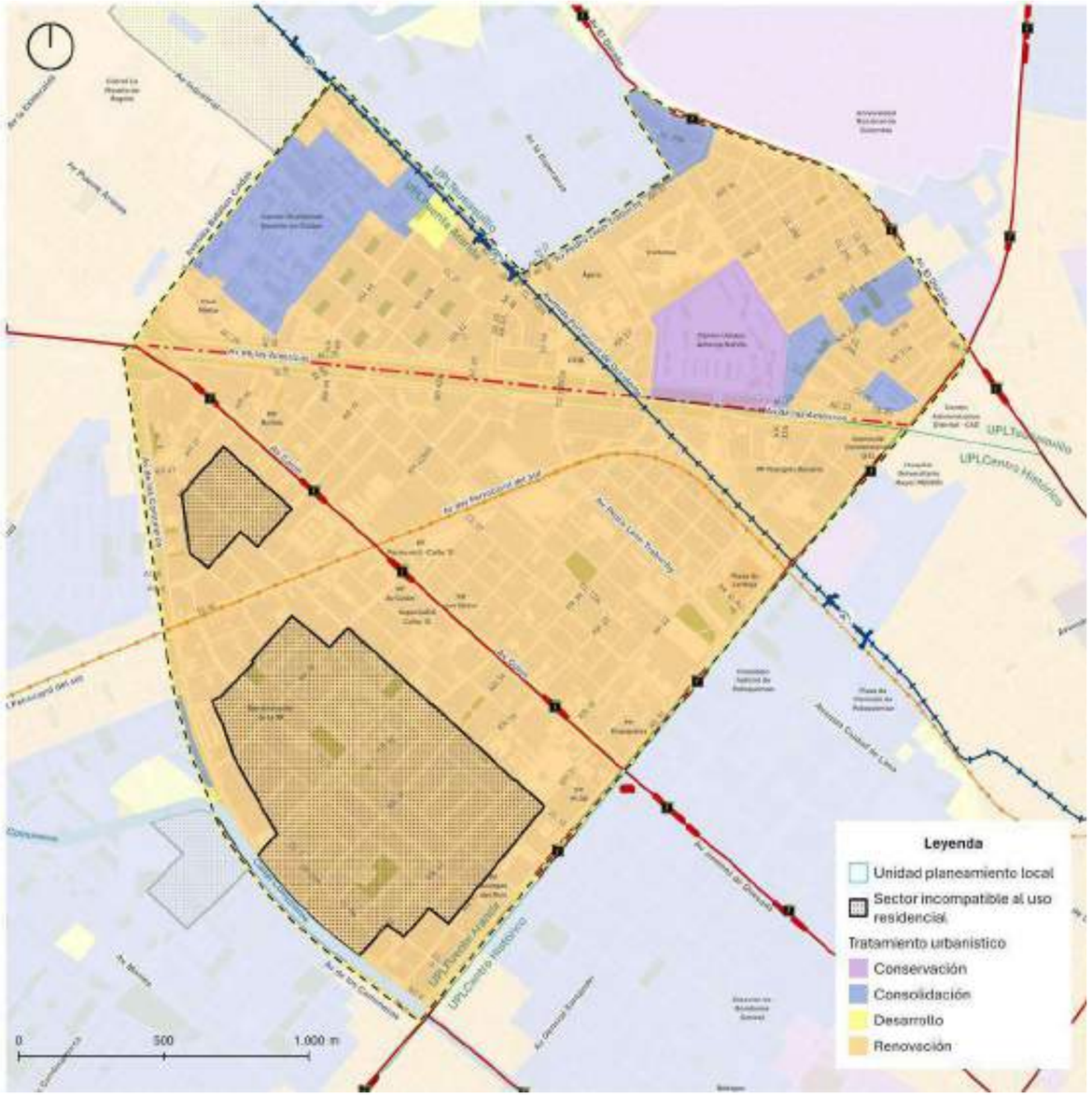
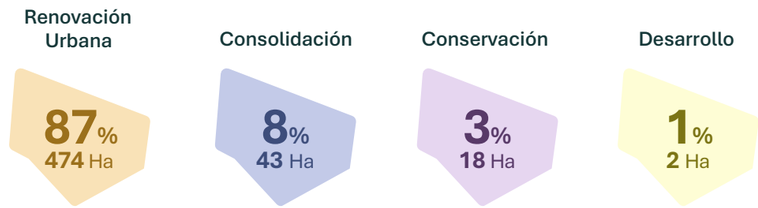


Ilustración 17: Tratamientos Urbanísticos AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Áreas de Actividad

Por otro lado, en línea con el Mapa *"CU-5.2 Áreas de Actividad y Usos del Suelo"* del POT, dentro del ámbito de intervención se encuentran las tres áreas de actividad definidas en función de la estructura urbana de la Actuación Estratégica ZIBo:

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

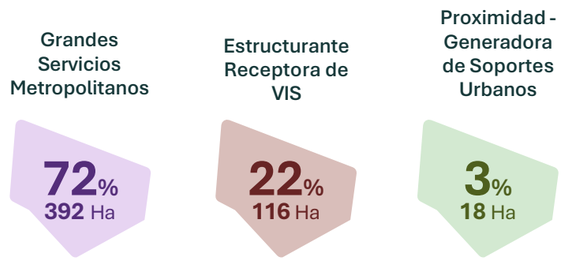
2. El **Área de Actividad Estructurante - Receptora de Vivienda VIS** contiene las zonas interconectadas a través de corredores de alta y media capacidad con el resto de la ciudad, y aquellas áreas que por sus condiciones de soportes urbanos buscan la mezcla social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social.

3. El **Área de Actividad de Proximidad - Generadora de Soportes Urbanos** comprende zonas cuyo uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad. Las áreas generadoras de soportes urbanos, tienen el potencial de aportar al equilibrio territorial.

En ZIBo, el Área de Grandes Servicios Metropolitanos predomina con un 72% del área total, correspondiente a 392 Ha. Le sigue el Área de Actividad Estructurante - Receptora de Vivienda VIS con un 22% equivalente a 116 Ha. El 5% restante del área (30 Ha.) se clasifica dentro del Área de Actividad de Proximidad - Generadora de Soportes Urbanos.



Ilustración 18: Áreas de actividad AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Sectores incompatibles con el uso residencial

Adicionalmente, el Plan de Ordenamiento Territorial, en su *Artículo 241* sobre *“Sectores de protección de características singulares”*, establece que dentro de las áreas de actividad existen zonas que, debido a sus características particulares, están sujetas a medidas específicas de protección de usos.

En la Actuación Estratégica ZIBo se identifican dos (2) polígonos designados como *“Sectores incompatibles con el uso residencial”*, donde se permite la operación de industria y se prohíbe la localización de vivienda.
Esta restricción al uso residencial tiene como objetivo controlar el desplazamiento de áreas destinadas al empleo, la productividad y la innovación.

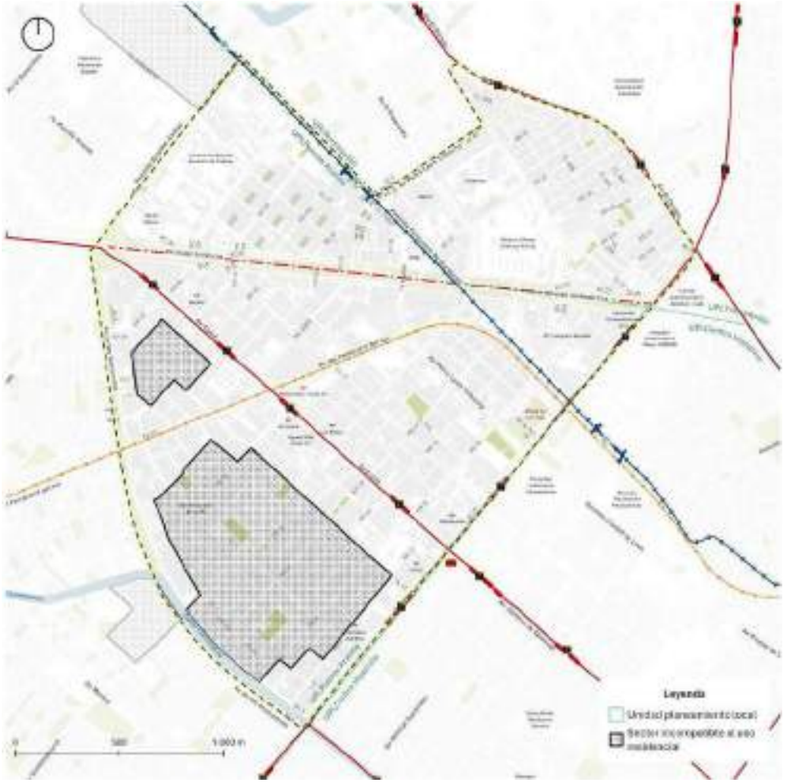


Ilustración 19: Sector incompatible al uso residencial AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Polígono 1:

8,58Ha Ubicado en el sector catastral de Gorgonzola

Polígono 2:

74,17Ha Ubicado entre los sectores catastrales de Pensilvania y Los Ejidos

Posibilidad pare el cumplimiento cumplimiento de la condición 2. del Artículo 243 de POT – DD 555 de 2021

El uso residencial se encuentra restringido para el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, el cual se considera que si bien, no es un uso requerido para el funcionamiento del uso principal, con determinadas condiciones normativas puede permitirse. En este sentido, el artículo 243 dispone como condición para habilitar el uso residencial cumplir con lo dispuesto en la nota 2 que señala:

> *“El uso residencial se permite en proyectos que destinen al uso dotacional y/o industrial la mayor área construida, bien sea del total del área dotacional o industrial preexistente a la entrada en vigencia del presente Plan, o de la aplicación del índice de construcción efectivo de 0.8 aplicable al área de terreno, cumpliendo con las siguientes condiciones:*
>
> ***1.** Las soluciones habitacionales con servicios se podrán desarrollar vinculadas a equipamientos del sistema del cuidado y servicios sociales que se desarrollen en el área construida a la que se hizo mención, cumpliendo con las obligaciones urbanísticas aplicables para el tratamiento en que se localice el proyecto y previa certificación del sector de la administración distrital que corresponda. Cuando no estén vinculadas a equipamientos del sistema del cuidado y servicios sociales, se deberán desarrollar mediante la adquisición de certificados de derechos de construcción y desarrollo.*
>
> ***2.** La vivienda multifamiliar y colectiva se deberán desarrollar mediante la adquisición de certificados de derechos de construcción y desarrollo, con excepción de la vivienda multifamiliar VIP.*
>
> *La preexistencia de usos aquí mencionados se corrobora a través de la certificación catastral correspondiente o de licencias urbanísticas o reconocimientos previos*
> *Estas disposiciones no serán aplicables para los predios a los que aplique el tratamiento urbanístico de desarrollo”*

Teniendo en cuenta lo anterior, y en concordancia con el modelo de la Actuación Estratégica y lo dispuesto en el POT, se reconoce la importancia de destinar áreas construidas a usos industriales y dotacionales en el territorio. Los usos dotacionales cumplen un papel esencial para garantizar la prestación de servicios sociales y el acceso equitativo a equipamientos colectivos públicos y privados, que fortalecen la calidad de vida y la cohesión social, a la vez que potencian la funcionalidad urbana.

Por su parte, la permanencia y adecuada localización de las actividades industriales resulta estratégica para proteger y dinamizar el tejido productivo, preservando empleos, fomentando la competitividad y evitando la expulsión de actividades económicas esenciales frente a presiones de cambio de uso. A partir de lo anterior, se define que para la Actuación Estratégica ZIBo el cumplimiento de la condición No. 2 del artículo 243 del POT vigente, se podrá dar de las siguientes maneras:

1. **En el mismo proyecto.** Se deberán destinar los metros cuadrados resultado del área mayor, ya sea del área total construida preexistente a la entrada en vigencia del POT o de la aplicación del índice de construcción efectivo 0,8 aplicable al área del terreno, al uso dotacional y/o industrial. En este caso, el cumplimiento se realizará **en el mismo proyecto** el cual habilitará el uso residencial.

2. **Mediante el traslado.**Se deberán destinar los metros cuadrados resultado del área mayor, ya sea del área total construida preexistente a la entrada en vigencia del POT o de la aplicación del índice de construcción efectivo 0,8 aplicable al área del terreno, al uso dotacional y/o industrial. En este caso, el cumplimiento de la condición podrá efectuarse en otro proyecto ubicado dentro de la Actuación Estratégica ZIBo, siempre que se localice en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. Dicho cumplimiento se formalizará mediante la respectiva licencia urbanística, en la cual se establecerán los metros cuadrados construidos a concretar, conforme a lo señalado en la nota 2 del artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Nota: para ambos casos, la condición deberá cumplirse siempre en metros cuadrados (m2) destinados al uso dotacional y/o industrial, según corresponda.

Usos del suelo

En función de la definición de las áreas de actividad, el *artículo 243* del POT determina los usos del suelo permitidos. Las condiciones y acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales necesarias se encuentran sujetas al área construida proyectada para cada uso. En la siguiente tabla se recopilan los usos principales, complementarios y restringidos para cada área de actividad.

USO	ÁREA DE ACTIVIDAD DE **PROXIMIDAD**	ÁREA DE ACTIVIDAD **ESTRUCTURANTE**	ÁREA DE ACTIVIDAD **GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS**
Residencial	Principal	Complementario	Restringido
Comercio - Servicios Básicos	Complementario	Complementario	Complementario
Servicios de Oficinas y Hospedaje	Complementario	Complementario	Principal
Servicios al Automóvil	Restringido	Complementario	Complementario
Servicios Especiales (solo bares)	Restringido	Complementario	Complementario
Servicios Logísticos	Restringido	Complementario	Principal
Producción Artesanal	Restringido	Complementario	Principal
Industria Liviana	Restringido	Complementario	Principal
Industria Mediana		Complementario	Principal
Industria Pesada			Restringido
Dotacional	Reglamentación en el Subcapítulo del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales		

Tabla 1: Usos permitidos por área de actividad. AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Reflexiones finales

Como se mencionó al inicio del documento, las Actuaciones Estratégicas *"son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados, donde confluyen proyectos o estrategias de intervención para concretar el modelo de ocupación territorial"*. La Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá busca consolidar el territorio en un amplio espectro temporal, por lo que, desde su formulación, se plantea un modelo urbano basado en entender el entorno como un ente cambiante, caracterizado por la variación de sus escenarios.

Esta condición cambiante habla de una situación implícitamente inestable: estructuras en continuo estado de transformación, acordes con su propia naturaleza. En este sentido, se entiende que el territorio tiene la capacidad de evolucionar, es decir, de crecer, desarrollarse, mutar y transformarse a partir de reglas básicas, precisas y flexibles. Por ello, la formulación busca definir una serie de reglas y lineamientos que regulen la transformación del espacio territorial a lo largo del tiempo; desarrollar herramientas de gobernanza que faciliten la toma de decisiones fundamentadas conforme avanza la consolidación de la pieza, y estructurar un modelo de financiación y gestión evolutivo que capture las dinámicas del mercado y de la ciudad. De este modo, la formulación es sensible a la variabilidad y a la influencia de las acciones individuales locales que alteran la globalidad.

Asimismo, se busca revitalizar un espacio territorial de la ciudad, reactivando escenarios y promoviendo experiencias, energías y relaciones diversas que estimulen la cohabitación de situaciones. En este contexto, la palabra clave es activación, que siempre implica transformación: *"no es solo una respuesta directa a un acontecimiento o situación, sino que conlleva compromiso y resultados de transformación o progresión"* (Manuel Gausa, 2008). En este sentido, el modelo urbano podría asociarse al prefijo ACT-N, que, como menciona Gausa, es plural, dinámico, activo y activador a la vez, lo que implica no solo activar, sino también actuar.



Ilustración 20:ZIBo 2024 Calle 17. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

2

Modelo Urbanístico

Ilustración 21: Render peatonal interior de supermanzanas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



2.1.

Planteamiento Urbanístico



Ilustración 22: Supermanzanas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

El modelo urbano de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo) se basa en su vocación como pieza conectora a escala urbana y regional, y como cuna del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá. Además, en articulación con lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial, el *"Programa de resignificación de nuestra identidad, cultura y patrimonio"* incluye el reconocimiento de la arquitectura industrial y su reutilización para actividades culturales y creativas, así como la incorporación de vivienda en el Distrito Creativo ZIBo y su entorno.

Por otra parte, a partir del análisis urbanístico de la AE, se identificaron elementos conectores de diferentes jerarquías. A escala de ciudad-región, la zona está articulada mediante importantes corredores logísticos como la Calle 13, así como otras vías principales como la Avenida de las Américas, la NQS y la Calle 26, que cuentan con el soporte del sistema TransMilenio. Además, la Avenida Ferrocarril de Occidente albergará el Regiotram de Occidente, mientras que la Avenida Ferrocarril del Sur está proyectada como parte de la tercera línea del metro de Bogotá.

Dentro del territorio, se destacan vías internas como la Avenida 19 y las carreras 33, 36, 37 y 40, que cumplirán un rol integrador entre los diferentes sectores socioeconómicos identificados al interior de la pieza. Asimismo, se identifican vías de menor jerarquía vehicular, pero con gran potencial para modos de transporte alternativos, las cuales se convierten en ejes estructurantes para la revitalización de la zona, contribuyendo a la configuración de un sistema de supermanzanas.

En este contexto, una de las apuestas urbanas clave proyectadas para la AE ZIBo es la organización del tejido urbano a través de la creación de supermanzanas o superbloques. Este concepto, desarrollado originalmente por Ildefons Cerdà en 1859 para la ciudad de Barcelona, propone una retícula compuesta por cuadrados de 113,3 metros por lado, con ángulos recortados mediante chaflanes que mejoran las condiciones de habitabilidad y amplían la perspectiva para los peatones. El perímetro de cada cuadrado está conformado por edificios residenciales con espacios comerciales y/o de servicios en los primeros niveles, mientras que el interior de las manzanas alberga amplios espacios comunitarios, como jardines, parques, terrazas y patios. En torno a estas áreas, el tráfico vehicular se dispone de forma perimetral.

Salvador Rueda, considerado el creador del concepto de supermanzanas, las define como:

> *"Una unidad urbana de planificación y gestión que permite organizar, de manera integrada, diferentes ámbitos que participan en la actividad urbanística: las redes de movilidad, la ordenación del espacio público, la conservación de la biodiversidad, la actividad económica, la dotación de servicios, la eficiencia energética, la gestión de residuos, la gestión del ciclo del agua, y la dotación de servicios para favorecer la convivencia y la cohesión social."*
>
> **Bonet, 2022.**

Siguiendo la lógica previamente expuesta, las supermanzanas se delimitan mediante vías estratégicas que permiten canalizar el tráfico metropolitano y agrupar varias manzanas con diferentes usos. Este enfoque permite implementar, en el interior de las supermanzanas, estrategias orientadas a reducir la velocidad vehicular y priorizar a peatones, especialmente niños. El objetivo es restringir el ingreso de vehículos al interior de las supermanzanas únicamente a aquellos que necesiten acceder a viviendas, estacionamientos o realizar operaciones de carga y descarga. De esta manera, se fomenta un entorno más seguro, inclusivo y orientado hacia el bienestar comunitario.

Cada superbloque en la AE ZIBo se consolida como una pequeña "ciudad" con los siguientes objetivos: generar espacios públicos que promuevan el encuentro y fortalezcan el sentido de comunidad; fomentar que la mayoría de los desplazamientos se realicen a pie, en bicicleta o utilizando transporte público; reusar edificios para avanzar hacia la construcción de una ciudad sostenible; promover la diversidad mediante la oferta de diferentes tipos de vivienda que mezclen ingresos, culturas, géneros y etnias; potenciar dinámicas económicas locales y garantizar la oferta de servicios sociales y de cuidado necesarios tanto para la población residente como para la población flotante.

Por otra parte, en el territorio de la AE ZIBo se identifican tres sectores que derivan de un análisis de las dinámicas socioeconómicas y la morfología del territorio. Para cada uno de estos sectores, se proponen condiciones normativas diferenciadas que posibilitarán la materialización del modelo urbano planteado, así como la implementación de la ciudad de los 30 minutos, como se impulsa en el Plan de Ordenamiento Territorial.

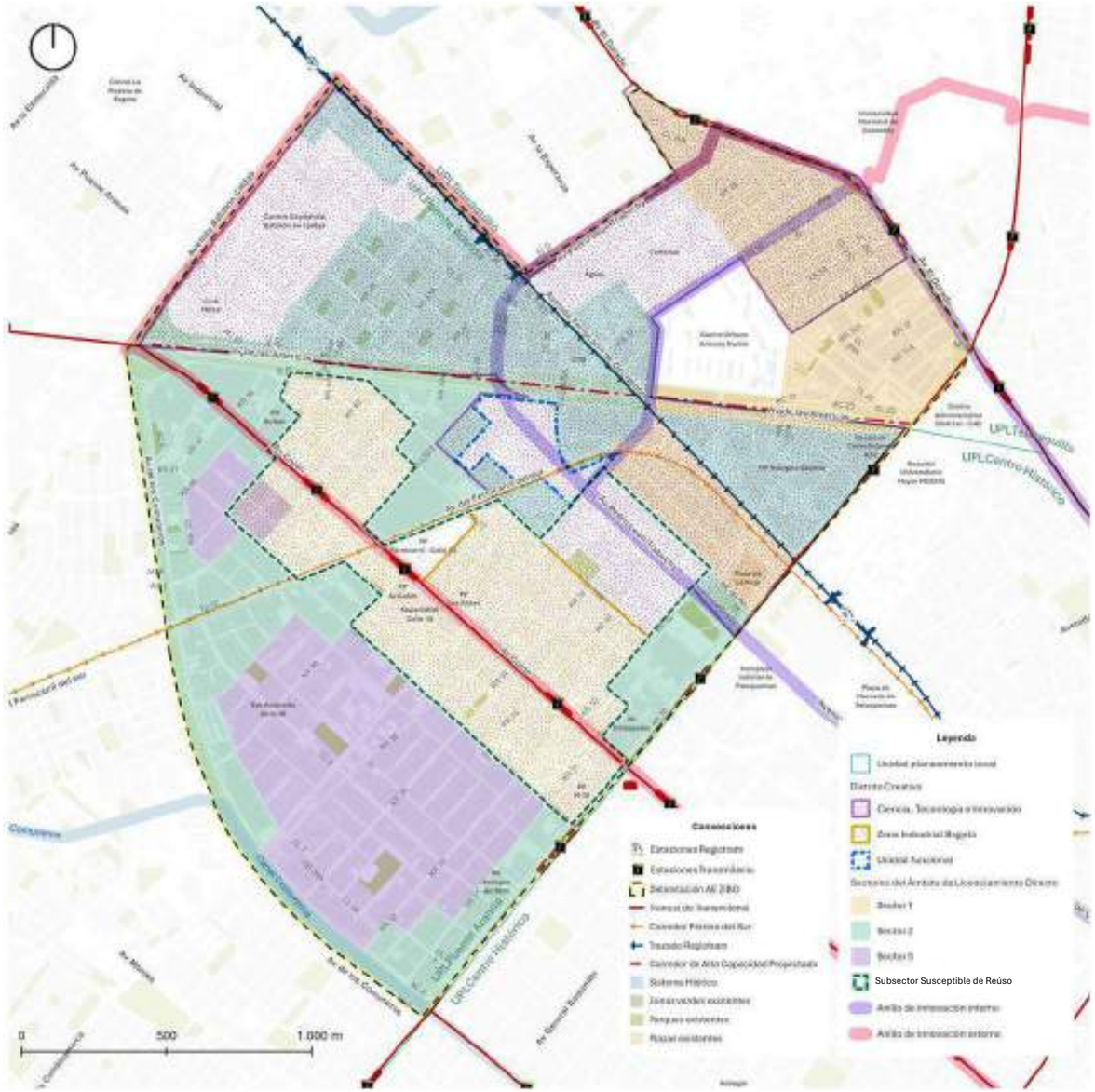


Ilustración 23:Sectores con dinámicas socioeconómicas y morfologías homogéneas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

La delimitación de cada sector se describe a continuación:

Sector 1:

Incluye los barrios El Recuerdo, Gran América y algunas manzanas del barrio Cundinamarca. Su vocación principal es residencial, promoviendo la proximidad laboral y la vida comunitaria, valores que se buscan consolidar y respetar. Este sector hace parte del CCTI y alberga edificios emblemáticos como Corferias, Ágora y el edificio sede del CTIB.

Sector 2:

Corresponde a la tradicional Zona Industrial de Bogotá, abarcando barrios como Pensilvania y Gorgonzola. Su enfoque es consolidar un tejido empresarial basado en el conocimiento, conectando actores e instituciones. Este sector esta parcialmente inmerso en el CCTI.

Subsector Susceptible de reúso:

Es un área de transición entre usos industriales, residenciales y culturales. En este sector se fomenta la preservación de la memoria histórica industrial, el reúso de edificaciones y fachadas. Se proyecta consolidar un Distrito Creativo.

Sector 3:

Designado como uno de los *“sectores incompatibles con el uso residencial”*. Se proyecta como un Distrito de Economía Circular, centrado en procesos productivos sostenibles e innovadores. Incluye la revitalización urbana a través de supermanzanas y estrategias para atraer inversión privada.

Finalmente, en el capítulo *“Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la actuación estratégica”* se presenta cómo, a partir de los diversos componentes establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - Espacio Público Peatonal para el Encuentro (SEPPE), Movilidad (SM), Cuidado y Servicios Sociales (SCSS), Servicios Públicos (SSP), la Estructura Integradora de los Patrimonios (EIP) y el modelo Socioeconómico- , se materializa el modelo urbano de la AE ZIBo.

Esta estructura de sistemas permite leer la formulación por medio de diversos lentes singulares, pero el valor, integridad y coherencia de la propuesta recae en la superposición de estos enfoques singulares y en las relaciones que se tejen entre unos y otros.

2.2.

Ámbitos de Gestión

En el *Decreto Distrital 558 de 2023* se mencionan las condiciones para la formulación de las Actuaciones Estratégicas y se especifica que en estas áreas se debe *“Incluir la delimitación de los ámbitos de gestión para el licenciamiento directo y sus condiciones para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en el marco de lo definido en el Decreto Distrital 555 de 2021 y de los ámbitos de unidades funcionales que siempre requieren de estudios de detalle para adelantar el proceso de licenciamiento urbanístico o de plan parcial en los casos que se requiera o proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible o áreas de manejo diferenciado”*

En el marco de la formulación para la AE ZIBo se estableció un **ámbito de Licenciamiento Directo con tres sectores** y un **ámbito de Unidad Funcional.**



Ilustración 24: Ámbitos de gestión AE ZIBo.
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En la Actuación Estratégica ZIBo se destinan:

471,71 hectáreas para el **Licenciamiento Directo**

8,66 hectáreas son tratadas como **Unidad Funcional**

61,38 hectáreas son tratadas como **Áreas de Manejo Diferenciado**

Ámbito de Licenciamiento Directo

Se compone a partir de tres sectores homogéneos de norma:

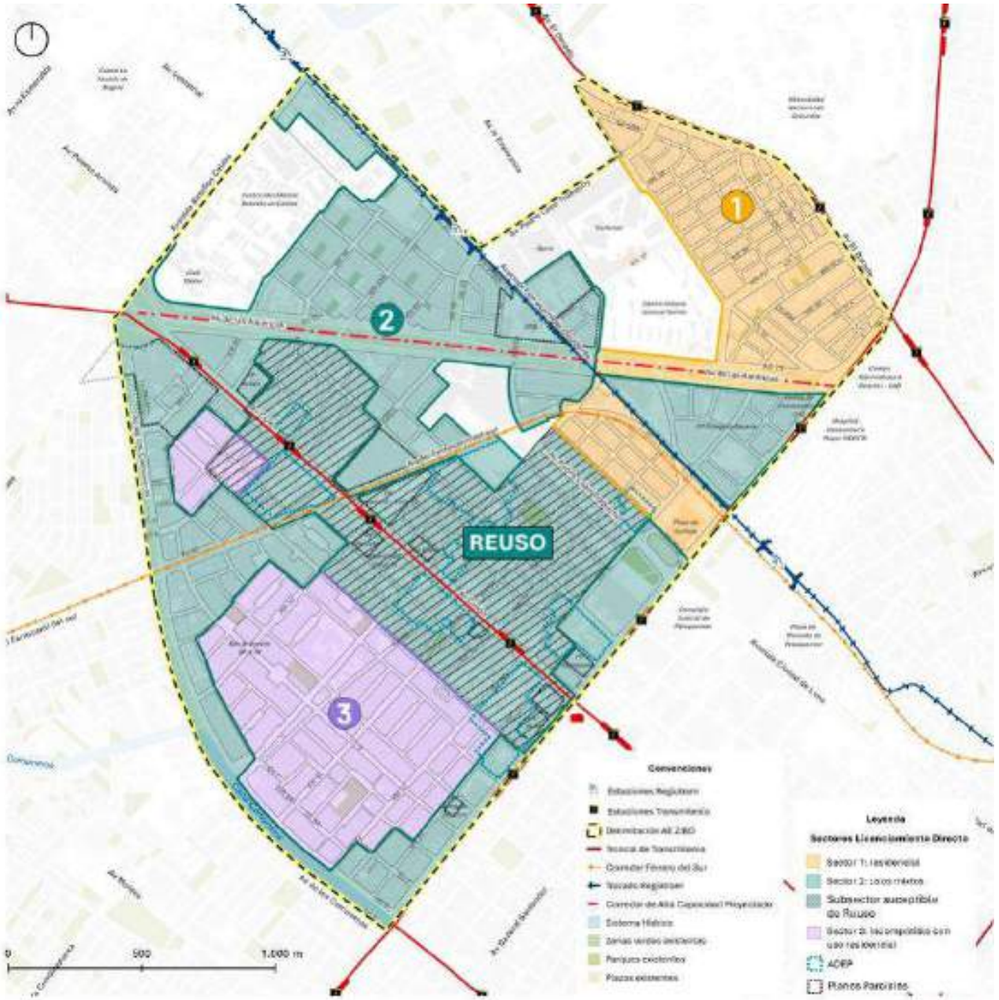


Ilustración 25:Sectores de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Sector 1:

Ubicado entre las UPLs Puente Aranda y Teusaquillo, al nororiente de la Actuación Estratégica, incluyendo el plan parcial de renovación urbana Triángulo de Bavaria.

- **Norte**: Avenida Calle 26 – Av. El Dorado Jorge Eliécer Gaitán entre la Carrera 44A y la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito.
- **Oriente**: Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito desde la Avenida Calle 26 – Av. El Dorado Jorge Eliécer Gaitán hasta la Calle 19A.
- **Sur**: Calle 19A entre la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito y la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca.
- **Occidente**: Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca desde la Avenida Calle 19A hasta la Avenida de Las Américas continuando hasta la Carrera 33, y siguiendo la Carrera 33 hasta la Calle 25 y posteriormente hasta llegar a la Carrera 44A.

Sector 2:

Ubicado en la UPL Puente Aranda, comprende la mayor parte de la Actuación Estratégica principalmente hacia el centro de esta, incluyendo los planes parciales de renovación urbana Dispapeles, Ferrocarril - Calle 13, Bodegas del Rhin, M-30, Avenida Colón, Corferias + EAAB-ESP, Bancafé, El Búfalo, Centro Urbano, Nueva

- **Norte:** Limita en la Avenida Ferrocarril de Occidente, entre la Avenida Carrera 50 – Avenida Batallón Caldas y la Carrera 38; Carrera 38 entre Av Ferrocarril de Occidente y Av Calle 24; la Avenida Calle 24 que continua en la Avenida Carrera 36 hasta la Avenida de Las Américas; Avenida de las Américas hasta la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito.
- **Oriente:** Limita en dos secciones con la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito, la primera entre la Avenida de las Américas hasta la Avenida del Ferrocarril y la segunda sección entre la Avenida Calle 19A hasta la Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros.
- **Sur:** Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros entre la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito hasta la Avenida Carrera 50 - Avenida Batallón Caldas.
- **Occidente:** Avenida Carrera 50 – Avenida Batallón Caldas desde la Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros hasta la Avenida Ferrocarril de Occidente.
- **Este Sector colinda en su interior con los límites de la Unidad Funcional Calle 19 y los límites del Sector 3.**

Subsector Susceptible de Reúso:

Es la zona delimitadas con potencial de reúso de edificaciones. Sus límites son:

- **Norte:** Limita con diferentes segmentos viales; en la Avenida de Las Américas desde la Carrera 45 hasta la Carrera 43, continua por la Calle 17A hasta la Carrera 42A, por la Carrera 42A desde la Calle 17A hasta la Calle 17, y por la Calle 17 hasta la Carrera 42BIS, por esta misma carrera hasta la Avenida Calle 13 – Avenida Colon, continua por la Avenida Calle 13 – Avenida Colon hasta la Avenida Ferrocarril de sur y por esta continua hasta la Calle 17, Por la Calle 17 desde la Avenida Ferrocarril del Sur hasta la Avenida Cundinamarca – Carrera 36, continua por la Avenida Cundinamarca - Carrera 36 hasta la Calle 19A y por la Calle 19A hasta la Carrera 32.
- **Oriente:** Carrera 32 desde la Calle 19A, hasta la Calle 15 y posteriormente hasta la Avenida Calle 13 - Av. Colón, bajando hasta la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito y continuando hasta la Calle 12.
- **Sur:** Calle 12 desde la Avenida Carrera 30 – Av. Ciudad de Quito hasta la Carrera 38, posteriormente hacia el norte hasta la Calle 12B y continuando por esta calle hasta la Avenida Ferrocarril del Sur.
- **Occidente:** Comprende distintos segmentos viales como la Calle 12, la Calle 12B y las Carreras 44 y 45, hasta encontrar la Avenida de las Américas.

Sector 3:

Ubicado en la UPL Puente Aranda, corresponde a las zonas incompatibles con el uso residencial delimitadas en el *POT Decreto Distrital 555 de 2021* y se compone de dos polígonos:

Polígono 1: se encuentra en el sector catastral Gorgonzola y presenta los siguientes límites:

Norte: Calle 12B entre la Carrera 46 y la Carrera 42B.
Oriente: Carrera 42B desde la Calle 12B hasta la Calle 12.
Sur: Calle 12 entre las Carreras 42B y 43, continuando por la Carrera 43 hasta la Calle 10A y finalizando hasta la Carrera 46.
Occidente: Carrera 46 desde la Calle 10A hasta la Calle 12B.

Polígono 2: se localiza entre los sectores catastrales Pensilvania y Los Ejidos y tiene los siguientes límites:

- **Norte:** Calle 11A, desde la Carrera 40 hasta la Carrera 38, tomando esta carrera hasta la Calle 12. Siguiendo la Calle 12, desde la Carrera 38 hasta la Carrera 31.
- **Oriente:** Carrera 31 entre Calle 12 y Calle 8, continuando por la Calle 8 hasta la Carrera 31A.
- **Sur:** Calle 7 entre la Carrera 31A y la Carrera 32, y continuando por la Carrera 32 hasta la Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros y tomando por la Avenida Calle 6 – Av. Los Comuneros hasta la Carrera 36.
- **Occidente:** Carrera 36 desde Avenida Calle 6 – Avenida Los Comuneros, hasta la Calle 7, continuando por la Calle 7 hasta la Carrera 40 y posteriormente por esta Carrera hasta la Calle 11A.

Ámbito Unidad Funcional

La Unidad Funcional Calle 19 (AC 19) se localiza en la Unidad de Planeamiento Local 31 Puente Aranda, entre los sectores catastrales Industrial Centenario y Los Ejidos. Esta área se compone de cinco (5) manzanas con uso predominantemente logístico y almacenamiento. Sus límites son los siguientes:

- **Norte:** Transversal 39 BIS A, desde la Avenida de Las Américas hasta la Avenida Ferrocarril del Sur, en su intersección con la Calle 19B y la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca.
- **Oriente:** Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca, entre la Calle 19B y la Calle 18.
- **Sur:** Por la Calle 18, desde la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca hasta la Avenida Carrera 39, continuando por la Avenida Carrera 39 hasta la Calle 17B, la Carrera 40 hacia el sur, y nuevamente por la Calle 17A hasta la Carrera 42.
- **Occidente:** Carrera 42, entre la Calle 17A y la Calle 18, continuando hasta la Carrera 42 BIS, y siguiendo por la Avenida de Las Américas hasta la Transversal 39 BIS A.

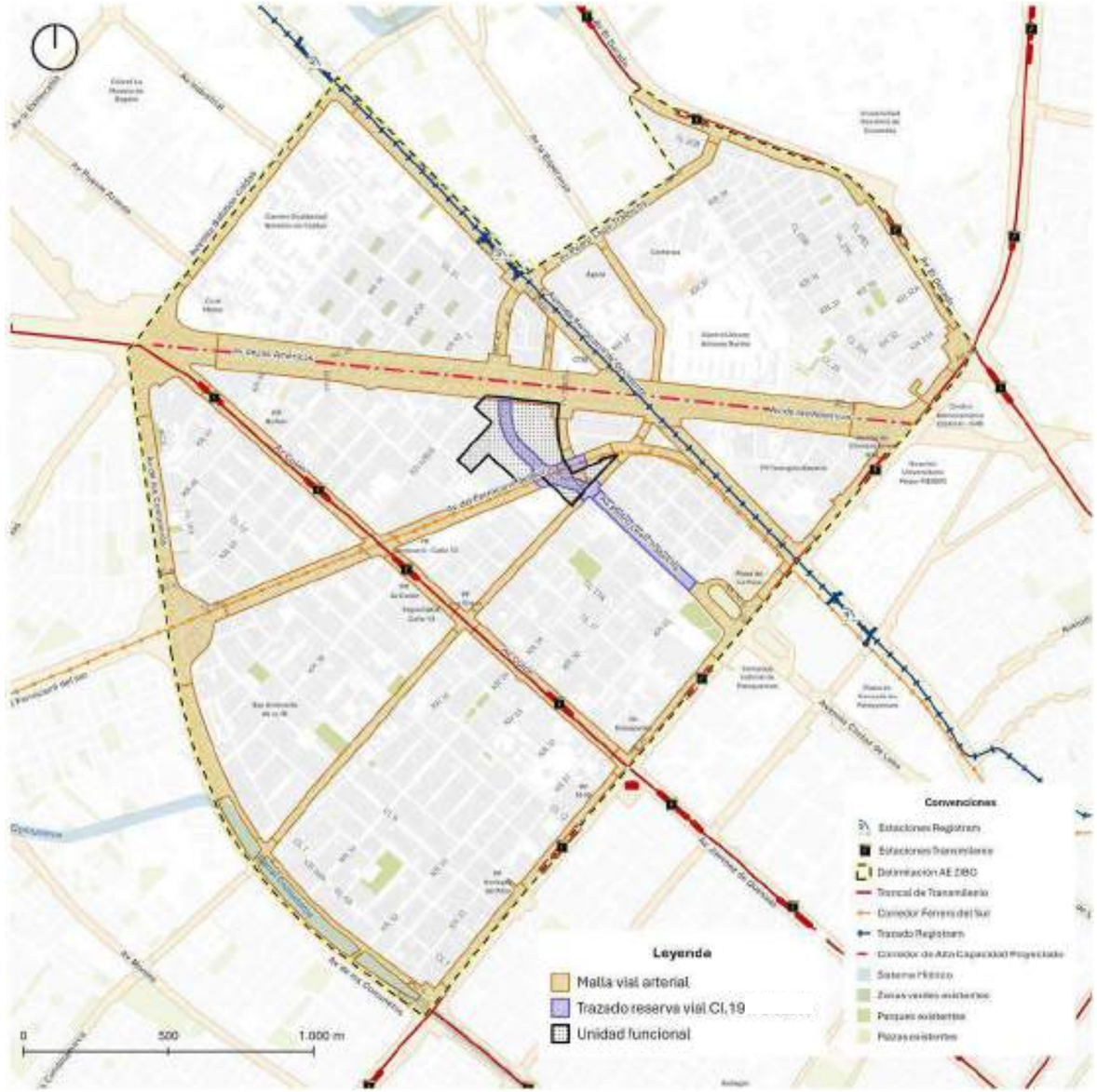


Ilustración 26: Unidad funcional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Áreas de Manejo Diferenciado

- AMD

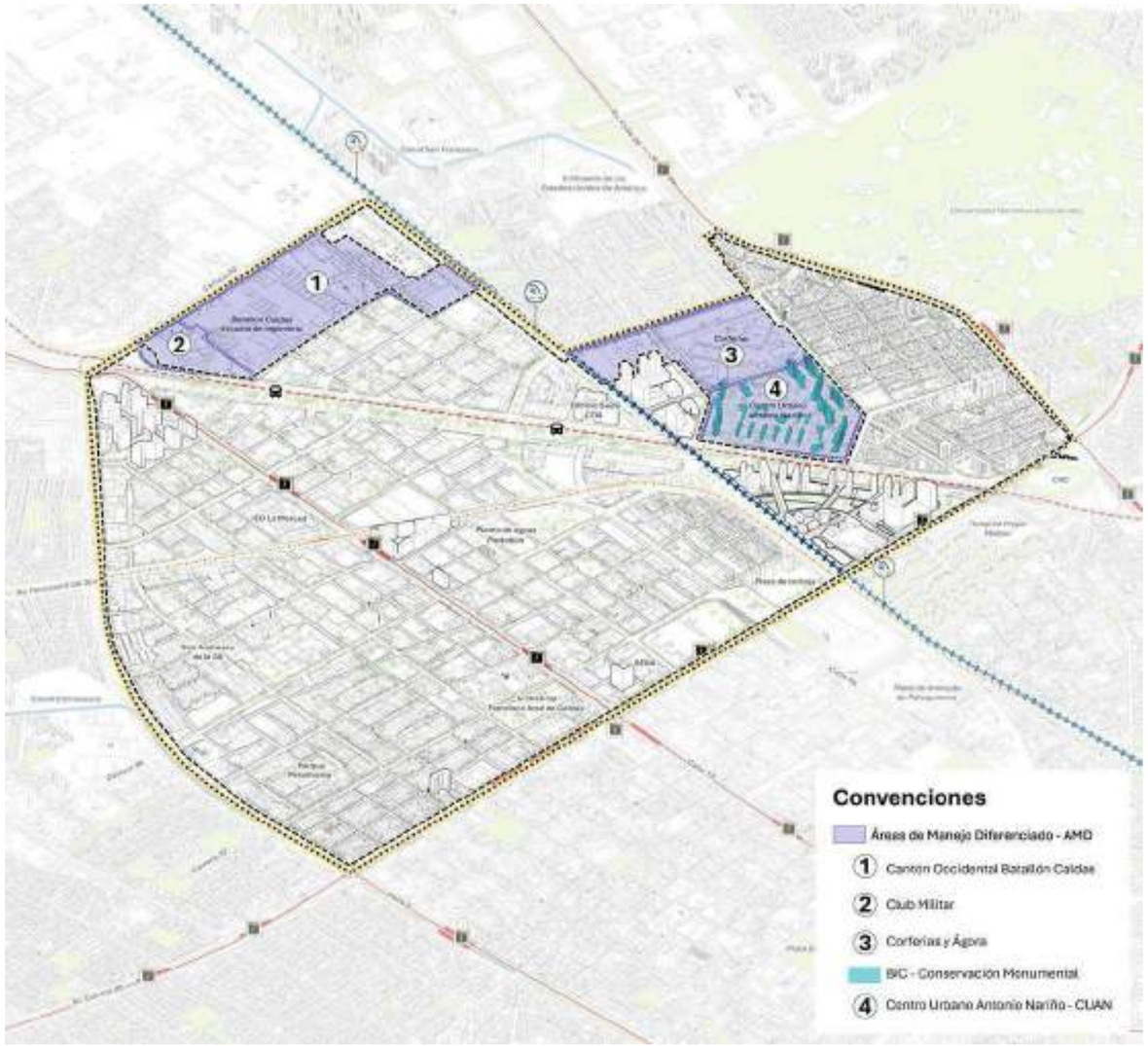


Ilustración 27: Delimitación Áreas de Manejo Diferenciado AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Las Áreas de Manejo Diferenciado – AMD, se encuentran definidas y categorizadas en el *artículo 498 del Decreto Distrital 555 de 2021* de la siguiente manera:

> *" (...) aquellas áreas incluidas al interior de la delimitación de un Plan Parcial, o de una actuación estratégica que pueden tener un manejo especial, según cada caso específico":*

1. Asentamientos de origen informal que sean objeto de legalización o legalizados y las zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas.

2. Bienes de interés cultural de conservación monumental.

3. Áreas de Integración Multimodal – AIM.

4. Espacios públicos, componentes de la estructura ecológica principal y los equipamientos existentes en el caso que tengan la condición de permanencia definida en el presente Plan.

5. Infraestructura de la red vial, férrea y del sistema de transporte público de pasajeros.

6. Inmuebles que, a la entrada en vigencia del presente Plan, hayan sido afectados en los términos del *artículo 37 de la Ley 9ª de 1989* y aquellas que la hubieran modificado, adicionado o sustituido.

7. Inmuebles previamente adquiridos por las entidades competentes para adelantar obras de infraestructura del plan vial, parques, obras de infraestructura de servicios púbzlicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos.

8. Zonas declaradas como de alto riesgo no mitigable o suelo de protección por riesgo, identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en los instrumentos que lo desarrollen o en el mismo plan parcial.

9. Edificaciones que se definan en la formulación del plan parcial como relevantes de mantener, independientemente de su valor patrimonial.

En el marco del *Decreto Distrital 558 de 2023* la delimitación de las AMD se encuentran referenciadas en el numeral 3.4 del artículo 3.

En concordancia con lo expuesto anteriormente, en la formulación de la AE ZIBo se identificaron y delimitaron Áreas de Manejo Diferenciado vinculadas a **tres (3) equipamientos existentes:** 1) Cantón Occidental Batallón Caldas, 2) Club Militar, 3) Corferias y Ágora; **así como al Bien de Interés Cultural** del Grupo Arquitectónico Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN). Estas manzanas se excluyen del reparto de cargas y beneficios.

Áreas de Integración Multimodal

- AIM

El artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 definió la infraestructura del transporte como:

> *"Un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos."*

Asimismo, el artículo 9 de la misma ley establece que:

> *"Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior. (...)".*

Por su parte el Plan de Ordenamiento Territorial, *Decreto Distrital 555 de 2021, en el artículo 161* definió las Áreas de Integración Multimodal - AIM 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 para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales."*

Dentro de la Actuación Estratégica ZIBo, el Plan de Ordenamiento Territorial menciona el posible desarrollo de tres Áreas de Integración Multimodal. Sin embargo, no especifica los ámbitos de influencia de dichas áreas. En consecuencia, en el marco de esta formulación, no se precisa su delimitación ni se les asigna una normativa diferenciada. La normativa aplicable es la correspondiente al sector de Licenciamiento Directo o Unidad Funcional en el que se encuentran ubicadas. Lo anterior según lo establecido en el artículo 7 del Decreto Distrital 061 de 2024.

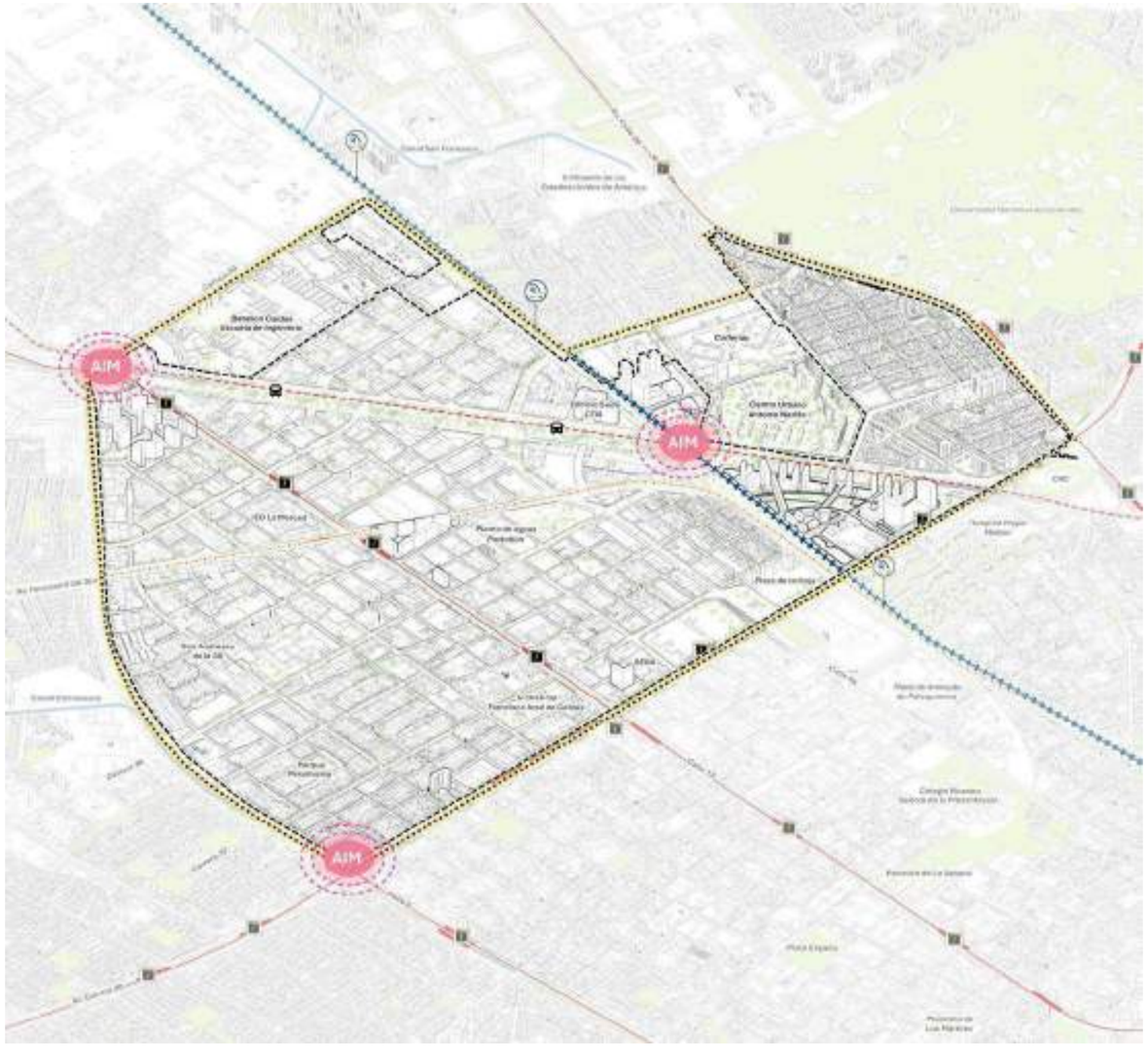


Ilustración 28: Áreas de integración multimodal dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

2.3.

Vivienda

Antecedentes



Ilustración 29: Tratamientos en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 30: Áreas de actividad en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

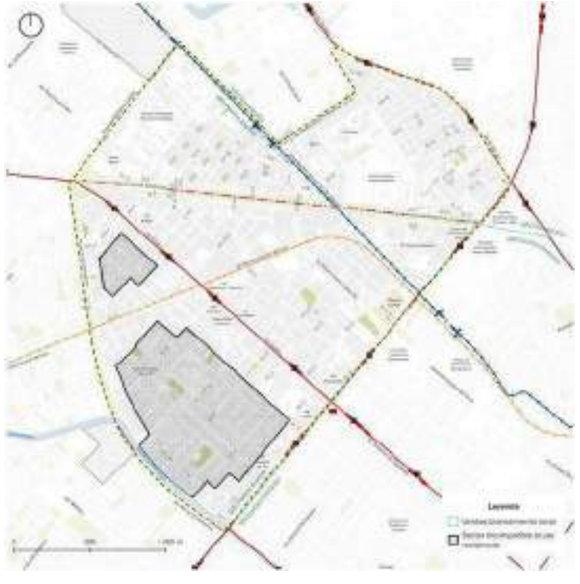


Ilustración 31: Sector incompatible con el uso residencial en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Como se mencionó previamente, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), *Decreto Distrital 555 de 2021*, establece que de las **541,75 hectáreas que conforman la AE ZIBo**, el **87%** (474 ha) se encuentran en el **Tratamiento de Renovación Urbana**, el **8%** (43 ha) en **Consolidación**, el **3%** (18 ha) en **Conservación** y el **1%** (2 ha) en **Desarrollo.** Asimismo, se determina que el **72%** (392 ha) de la AE ZIBo está en el **Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos**, el **22%** (116 ha) en la categoría **Estructurante** (receptora de vivienda de interés social) y el **5%** (30 ha) en **Proximidad** (generadora de soportes urbanos). Además, se asigna a ZIBo un **sector incompatible con el uso residencial**, equivalente al **15,27%** (82,75 ha).

Estas condiciones establecen puntos de partida claros para el desarrollo de nuevas unidades de vivienda.

El **Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos es la zona receptora de derechos de construcción y desarrollo**, según lo dispuesto en el *artículo 326 del Decreto Distrital 555 de 2021*. Esto significa que el uso residencial está restringido y solo se habilita mediante la transferencia de derechos de construcción y desarrollo. Por lo tanto, para construir proyectos de vivienda multifamiliar y colectiva en esta área, será necesario contar con estos certificados.

Existen dos tipos de productos residenciales que no requieren transferencia de derechos: 1) la vivienda multifamiliar VIP (no es una obligación en esta área de actividad), y 2) las soluciones habitacionales con servicios, siempre que estén vinculadas a equipamientos del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. En caso contrario, será necesario adquirir los certificados de derechos de construcción y desarrollo, conforme al *artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Además, todos los proyectos en esta área que sustituyan usos industriales o de equipamientos existentes deberán destinar al uso dotacional y/o industrial la mayor área construida entre las siguientes alternativas: 1) el área dotacional o industrial preexistente antes de la entrada en vigencia del *Decreto Distrital 555 de 2021,* o 2) la aplicación del Índice de Construcción Efectivo de 0.8 sobre el área del terreno.

El funcionamiento detallado del mecanismo se regula en el *Decreto Distrital 626 de 2023*, que reglamenta la *"transferencia de derechos de construcción y desarrollo para la gestión del suelo de la estructura ecológica principal"*, y en la *Resolución 1399 de septiembre de 2024*, que adopta la *"tabla de equivalencias para la transferencia de derechos de construcción y desarrollo de la Estructura Ecológica Principal del Decreto Distrital 626 de 2023"*.

Por otro lado, el **Área de Actividad Estructurante (receptora de vivienda de interés social)** permite el desarrollo de cualquier tipo de vivienda. Esta área está conectada a corredores de alta y media capacidad, lo que favorece una mayor intensidad en el uso del suelo, la mezcla de usos y la generación de proyectos con una integración social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social.

Finalmente, el sector incompatible con el uso residencial no permite el desarrollo de viviendas.

Visión de la AE para el desarrollo de vivienda

En la AE ZIBo se fomenta la consolidación de una ciudad mixta, en la que los usos de vivienda, comercio y servicios coexisten estrechamente con la industria 4.0, así como con incubadoras tecnológicas y artísticas. Este potencial de desarrollo se maximiza gracias a la localización estratégica de la zona, que garantiza su conectividad con corredores metropolitanos y regionales.

La AE ZIBo es un lugar ideal para acoger vivienda multigeneracional. En este sentido, se proyecta la construcción de 35.471 nuevas unidades de vivienda (incluyendo VIP y VIS) en un período de 14 años.

Durante el proceso de formulación, se establecieron lineamientos que permiten consolidar una visión de ciudad, centrada en la concepción de la vivienda.

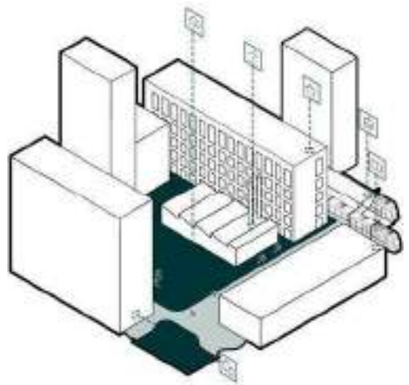


Ilustración 32: La vivienda de la proximidad en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La vivienda en una ciudad de proximidad

ZIBo propone un modelo de ciudad donde la vivienda se ubica en un área central y accesible, garantizando que los servicios, empleos, equipamientos y espacios públicos estén a no más de 30 minutos de distancia. Esto favorece el uso de transporte masivo y otros medios sostenibles como la bicicleta.

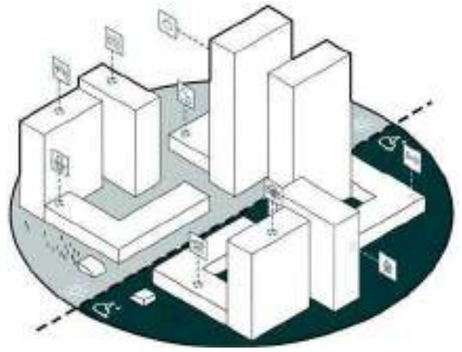


Ilustración 33: La vivienda viva en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La vivienda como elemento que fomenta la revitalización urbana

La AE ZIBo busca consolidar un sector que impulse el desarrollo de usos mixtos, el fortalecimiento de los núcleos productivos y comerciales, y la creación de espacios de ocio de calidad. Para ello, se propone la creación de APAUP (Áreas Privadas Afectas al Uso Público) que fomenten la relación entre las áreas públicas y privadas, revitalizan el entorno urbano y fortalecen la cohesión social.

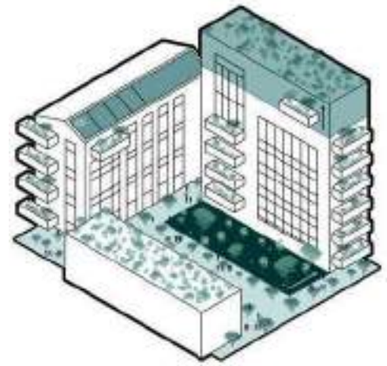


Ilustración 34: La vivienda verde en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La vivienda como un instrumento que promueve edificios sostenibles

La AE ZIBo promueve el ecourbanismo y la construcción sostenible, con el objetivo de desarrollar edificaciones ecoeficientes. Para ello, se aplican los incentivos establecidos en el *Decreto Distrital 582 de 2023*, en colaboración con el programa Bogotá Construcción Sostenible de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA). El objetivo es fomentar que los nuevos desarrollos impulsen el reverdecimiento, la eficiencia en el uso de recursos y el confort.

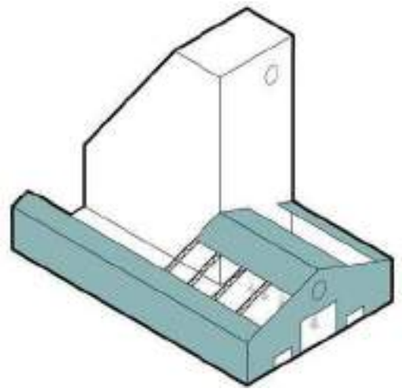


Ilustración 35: La vivienda en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

El reúso de edificaciones como estrategia habitacional

Las edificaciones son parte fundamental de la identidad urbana de la AE ZIBo por ello se incentiva su reúso de sus fachadas y edificaciones. La meta es que, aprovechando las características arquitectónicas de estos edificios, se desarrollen proyectos de vivienda, oficinas e industrias culturales y tecnológicas.

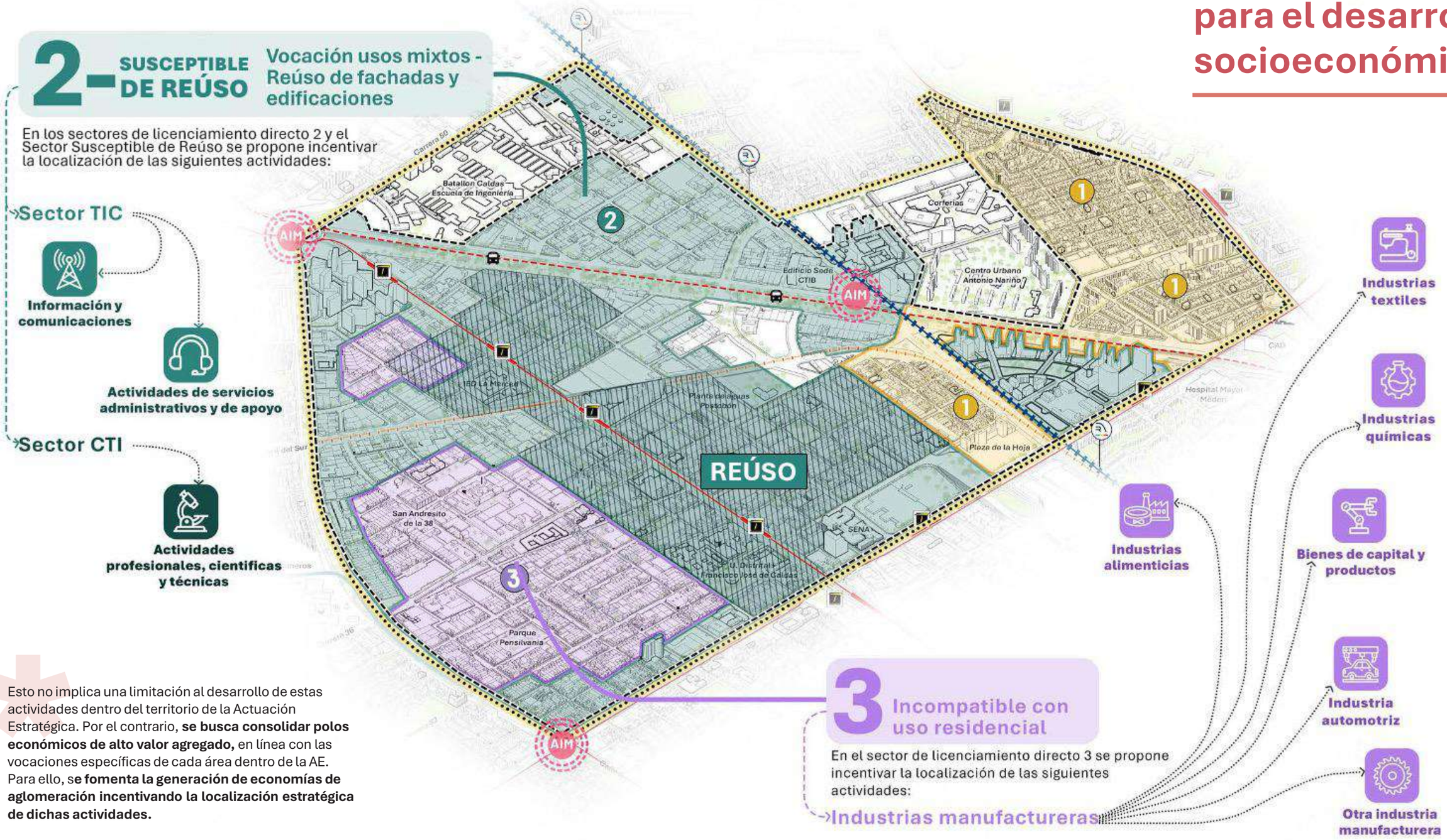
2.4.

Socioeconómico

Visión de la AE para el desarrollo socioeconómico

Ilustración 36: Visión de la AE para el desarrollo socioeconómico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Dada la vocación de la actuación estratégica y lo que se busca mediante la formulación de esta se propone identificar incentivos para inducir la localización de las siguientes actividades económicas así:



Esto no implica una limitación al desarrollo de estas actividades dentro del territorio de la Actuación Estratégica. Por el contrario, **se busca consolidar polos económicos de alto valor agregado,** en línea con las vocaciones específicas de cada área dentro de la AE. Para ello, s**e fomenta la generación de economías de aglomeración incentivando la localización estratégica de dichas actividades.**

En la siguiente tabla se encuentran las actividades económicas correspondientes:

2- SUSCEPTIBLE DE REÚSO

Vocación usos mixtos - Reúso de fachadas y edificaciones industriales

En los sectores de licenciamiento Directo 2 y el Sector Susceptible de Reúso se propone incentivar la localización de las siguientes actividades:

Sector Económico

Sector TIC		Sector CTI
Información y comunicaciones	**Actividades de servicios administrativos y de apoyo**	**Actividades profesionales, cientificas y técnicas**
•Actividades de edición •Actividades cinematográficas, de video y producción de programas de televisión, grabación de sonido y edición de música •Actividades de programación, transmición y/o difusión •Telecomunicaciones •Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas •Actividades de servicios de información	•Actividades de centros de llamadas (Call center)	•Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales y la ingeniería

3

Incompatible con uso residencial

En el sector de licenciamiento directo 3 se propone incentivar la localización de las siguientes actividades:



Sector Económico

Industrias manufactureras					
Industrias alimenticias	**Industrias textiles**	**Industrias químicas**	**Bienes de capital y productos industriales**	**Industria automotriz**	**Otra industria manufacturera**
•Elaboración de productos alimenticios	•Fabricación de productos textiles •Confección de prendas de vestir •Curtido y recurtido de cueros; fabricación de calzado; fabricación de artículos de viaje, maletas, bolsos de mano y artículos similares, y fabricación de artículos de talabartería y guarnicionería; adobo y teñido de pieles	•Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles •Fabricación de sustancias y productos químicos •Fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico •Fabricación de productos de caucho y de plástico •Fabricación de otros productos minerales no metálicos	•Fabricación de productos metalúrgicos básicos •Fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo •Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos •Fabricación de aparatos y equipo eléctrico •Fabricación de maquinaria y equipo	•Fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques •Fabricación de otros tipos de equipo de transporte	•Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería •Fabricación de papel, cartón y productos de papel y cartón •Otras industrias manufactureras joyas, bisutería, instrumentos musicales, artículos deportivos, juegos, juguetes y aparatos médicos)

Tabla 2: Actividades económicas según el sector de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

2.5.

Licenciamiento Directo

Antecendentes

Marco normativo

En el *numeral 3.4 del artículo 3 del Decreto Distrital 558 de 2023*[1], donde se definen las condiciones para la formulación de las Actuaciones Estratégicas (AE), se establece lo siguiente:

> *"**Incluir la delimitación de los sectores para el licenciamiento directo y sus condiciones para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas** en el marco de lo definido en el Decreto Distrital 555 de 2021[2] y de los ámbitos de unidades funcionales que siempre requieren de estudios de detalle para adelantar el proceso de licenciamiento urbanístico o de plan parcial en los casos que se requiera o proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible o áreas de manejo diferenciado"*

(Subrayado por fuera del texto original)

Por otro lado, el *artículo 4* del mismo decreto, define las condiciones mínimas para desarrollos específicos a ser desarrollados a través de la estructuración de unidades funcionales.

Entre los lineamientos específicos para la formulación de las Actuaciones Estratégicas definidos en el *artículo 479 del Decreto Distrital 555 de 2021 en el numeral i*, se establece:

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

(Subrayado por fuera del texto original)

1. *Decreto Distrital 558 de 2023, "Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones"*
2. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría Distrital de Planeación. (2021). *Decreto Distrital 555 de 2021 "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C"*.

Teniendo en cuenta lo anterior, se identifica en la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá – AE ZIBo, el ámbito de Licenciamiento Directo y se establecen condiciones para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en el marco de la facultad que tiene el instrumento.

Adicionalmente, se establecen condiciones puntuales que aportan a la materialización del modelo urbano, con las cuales los proyectos pueden acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem)[3] para el tratamiento de renovación urbana asignado en el *artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021*. Por otro lado, se dan condiciones de edificabilidad específicas a los predios marcados con el tratamiento de desarrollo a los cuales es aplicable el tratamiento de consolidación según lo dispuesto en el *artículo 309 del Decreto 555 de 2021*. La norma aplicable al ámbito de Licenciamiento Directo es la establecida por el *Decreto Distrital 555 de 2021*, sus anexos y normas que lo complementen, modifiquen o sustituyan.

3.Índice de construcción que pueden concretar los proyectos una vez implementadas las condiciones definidas para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) definidas en el presente anexo. Este máximo corresponde a las reglas de aplicación del Índice de Construcción Efectivo para el tratamiento de renovación urbana de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Objetivos y Estrategias

Lo objetivos y las estrategias de las condiciones dadas mediante el Licenciamiento Directo para la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá – AE ZIBo son los siguientes:

Objetivo 1

Definir condiciones para el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de cesión para espacio público, con el fin de aportar a la materialización del modelo urbano de espacio público propuesto para la AE ZIBo.

Estrategias

1. Definir condiciones específicas para el cumplimiento de la cesión en suelo para espacio público en sitio.

2. Determinar condiciones y mecanismos que promuevan el pago compensatorio en dinero producto de la obligación urbanística para espacio público, el cual será recaudado y administrado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo como operador urbano público.

3. Establecer lineamientos para la localización de las obligaciones urbanísticas de espacio público en sitio, con el fin de aportar a la materialización del modelo de espacio público de la AE ZIBo.

4. Determinar condiciones para la generación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP, que se integren al sistema público de la AE ZIBo.

Objetivo 2

Promover la implementación de estrategias de Ecourbanismo y Construcción Sostenible en las nuevas construcciones, con el fin de contribuir al bienestar de los ciudadanos y al desarrollo sostenible de la AE ZIBo.

Estrategia

1. Articular las condiciones normativas para el ámbito de Licenciamiento Directo de la Actuación Estratégica con el programa *"Bogotá Construcción Sostenible"* y sus niveles de reconocimiento, cuyas disposiciones se establecen en la *Resolución 754 de 2025* y las normas que los modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.

Objetivo 3

Incentivar y definir condiciones para la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá mediante proyectos que incorporen el reúso de fachadas de edificaciones así como edificaciones a ser reutilizadas en la AE ZIBo.

Estrategias

1. Definir condiciones normativas específicas e incentivos para proyectos que realicen reúso de edificaciones incorporando metros cuadrados construidos adicionales.

2. Definir condiciones normativas específicas e incentivos para proyectos que realicen reúso de fachadas incorporando área construida adicional.

Metodología

A continuación se hace una descripción de la metodología aplicada para determinar las condiciones específicas aplicables en el ámbito de Licenciamiento Directo para la Actuación Estratégica ZIBo:

Etapa 1: lectura del territorio

I. Lectura general del territorio y análisis normativo

Se realizó la revisión general de las condiciones actuales del territorio, así como un análisis de la norma aplicable al ámbito de Licenciamiento Directo en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial – *Decreto Distrital 555 de 2021* y sus decretos reglamentarios.

II. Identificación y delimitación de sectores

Teniendo en cuenta las condiciones específicas del territorio, se realizó una zonificación del ámbito de Licenciamiento Directo para delimitar zonas homogéneas de norma, identificadas como *"Sectores normativos"*. Cada zona tendrá condiciones normativas e incentivos diferenciados. Para la Actuación Estratégica ZIBo, los criterios principales para la definición de estos Sectores fueron las siguientes:

- Conformación morfológica de las manzanas y lotes
- Vocación actual y esperada del territorio
- Área de Actividad definida por el *Decreto Distrital 555 de 2021*.
- Normativa de sectores incompatibles con el uso residencial definidos por el *Decreto Distrital 555 de 2021*.

III. Articulación con objetivos generales y modelo urbanístico de la AE ZIBo

Se realiza la identificación de los objetivos, estrategias y elementos del modelo urbanístico propuesto para la AE ZIBo que deben ser concretados y/o incentivados a través de las condiciones dadas de manera general o para cada sector del ámbito Licenciamiento Directo, y se realiza la respectiva articulación con los componentes requeridos.

Etapa 2: definición de condiciones normativas para cada uno de los sectores del ámbito de Licenciamiento Directo

Para responder a las necesidades y oportunidades que permitan concretar el modelo urbano, se definieron desde el componente los siguientes elementos:

- Formas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas.
- Criterios para localización de la cesión de espacio público en sitio.
- Condiciones específicas asignadas por la Actuación Estratégica que deban cumplir los proyectos para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo para el tratamiento de renovación urbana.
- Condiciones para incentivar el reúso de edificaciones y de fachadas.

Transversalmente al proceso de definición de las condiciones normativas y de los incentivos planteados se realizaron cabidas volumétricas con la aplicación de condiciones e incentivos por tipos de proyectos. Este proceso constituye un insumo base para la toma de decisiones y busca verificar la pertinencia de las condiciones planteadas. Adicionalmente, se realizaron ejercicios puntuales de viabilidad financiera de los proyectos.

Resultados

Caracterización general del ámbito de Licenciamiento Directo

El ámbito de licenciamiento directo está conformado por un total de **471,71 ha y 309 manzanas**, que **corresponde el 87% del área total de la AE ZIBo.** En el *"Plano 1. Delimitación y Planteamiento Urbanístico de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo)"* y en el siguiente gráfico se presenta la delimitación del sector de licenciamiento directo.

El ámbito de Licenciamiento Directo de la AE ZIBo cuenta con 309 manzanas, de las cuales 301 se encuentran en tratamiento de renovación urbana, equivalente al 97,4%; 7 manzanas se encuentran en tratamiento de consolidación, correspondiente al 2,3%; y 1 manzana que equivale al 0,3% en tratamiento de desarrollo.

Por otro lado, 226 manzanas se encuentran en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, equivalente al 73%; 79 manzanas se encuentran en Área de Actividad Estructurante, correspondiente al 26%; y 4 manzanas correspondientes al 1% se encuentran en Área de Actividad de Proximidad.

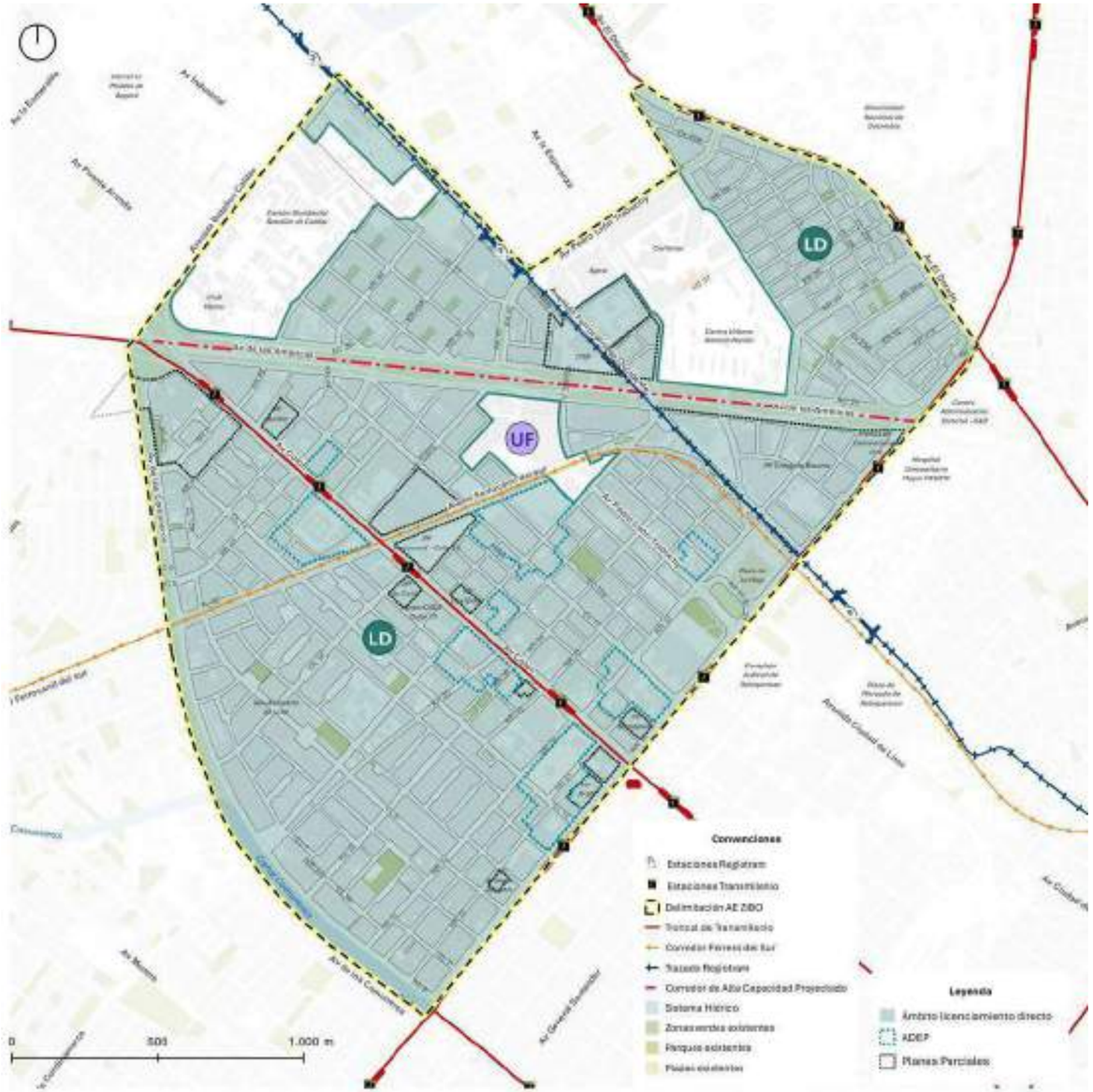


Ilustración 37: Delimitación del ámbito de licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Delimitación de Sectores para el ámbito de Licenciamiento Directo

Una vez analizadas las condiciones actuales del territorio, la normativa aplicable desde el *Decreto Distrital 555 de 2021* y la vocación de la AE ZIBo, se realizó la delimitación de tres Sectores, dentro del ámbito de Licenciamiento Directo:

Sector 1

Está conformado por (3) tres barrios: El Recuerdo y Gran América, los cuales cuentan con una vocación residencial y se localizan entre la Calle 25 y Av. Calle 26 – El Dorado; adicionalmente, al costado suroccidental de la Av. Ferrocarril de Occidente se incluyen algunas manzanas del barrio Cundinamarca, las cuales actualmente cuentan con una mezcla de usos entre industria y vivienda al costado nororiental, funcionando como un área de transición.

Sector 2

Este sector incluye las áreas que conforman tradicionalmente la Zona Industrial de Bogotá. Esta área se da entre la Av. Calle Sexta y la Av. Ferrocarril de Occidente desde la Av. Carrera 30 NQS y Av. Carrera 50, incluyendo manzanas de los barrios Pensilvania, Estación Central, Los Ejidos, Industrial Centenario y Gorgonzola al sur de la Av. de Las Américas y del barrio Ortezal al norte.

Subsector Susceptible de Reúso:

Contiene edificaciones industriales que presentan una gran oportunidad para la preservarla memoria histórica industrial desarrollada en Bogotá durante el siglo XX. En este subsector se incentiva, desde las condiciones normativas, la posibilidad de hacer reúso de fachadas y reúso de edificaciones.

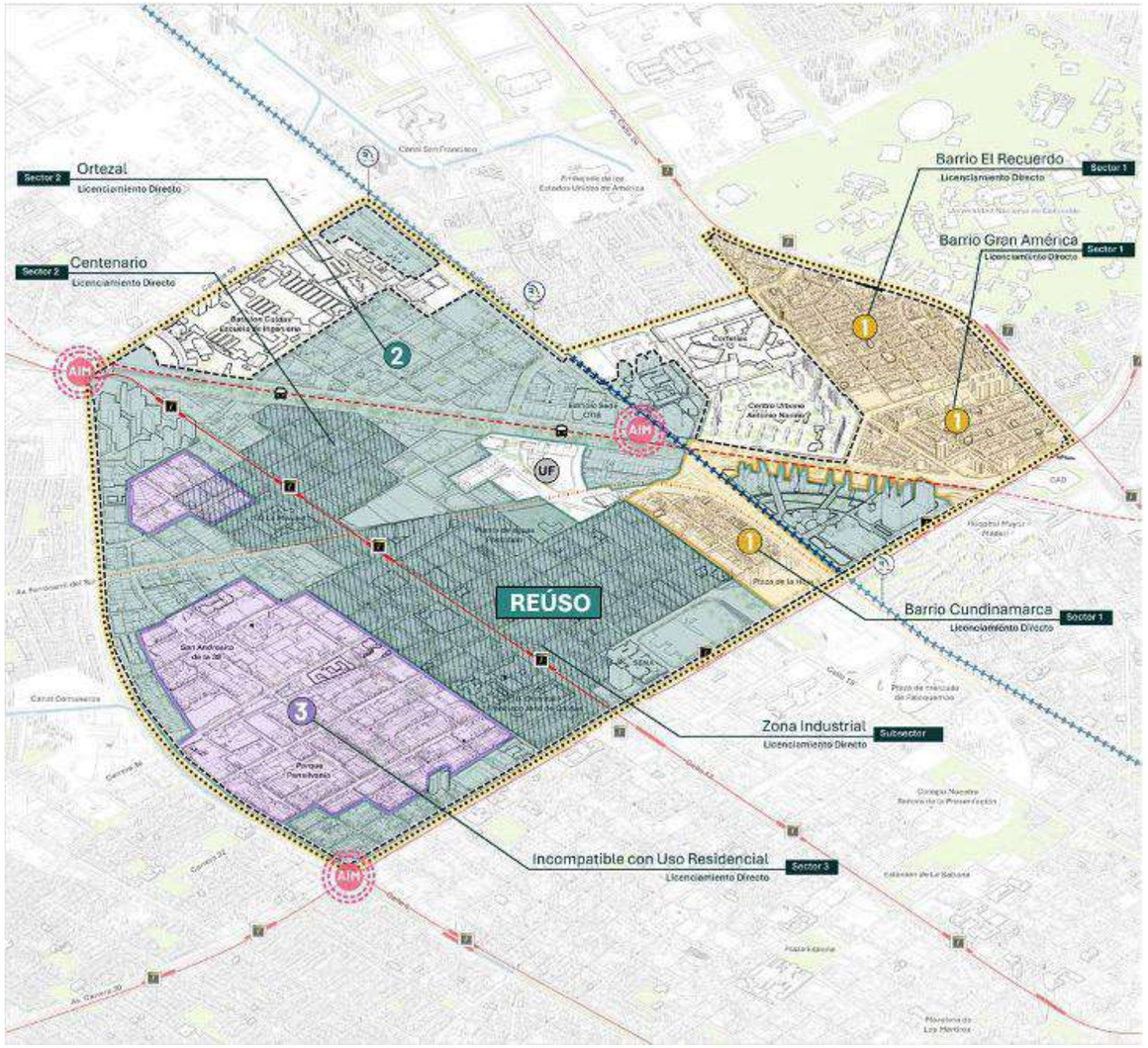


Ilustración 38:Delimitación de sectores para el licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

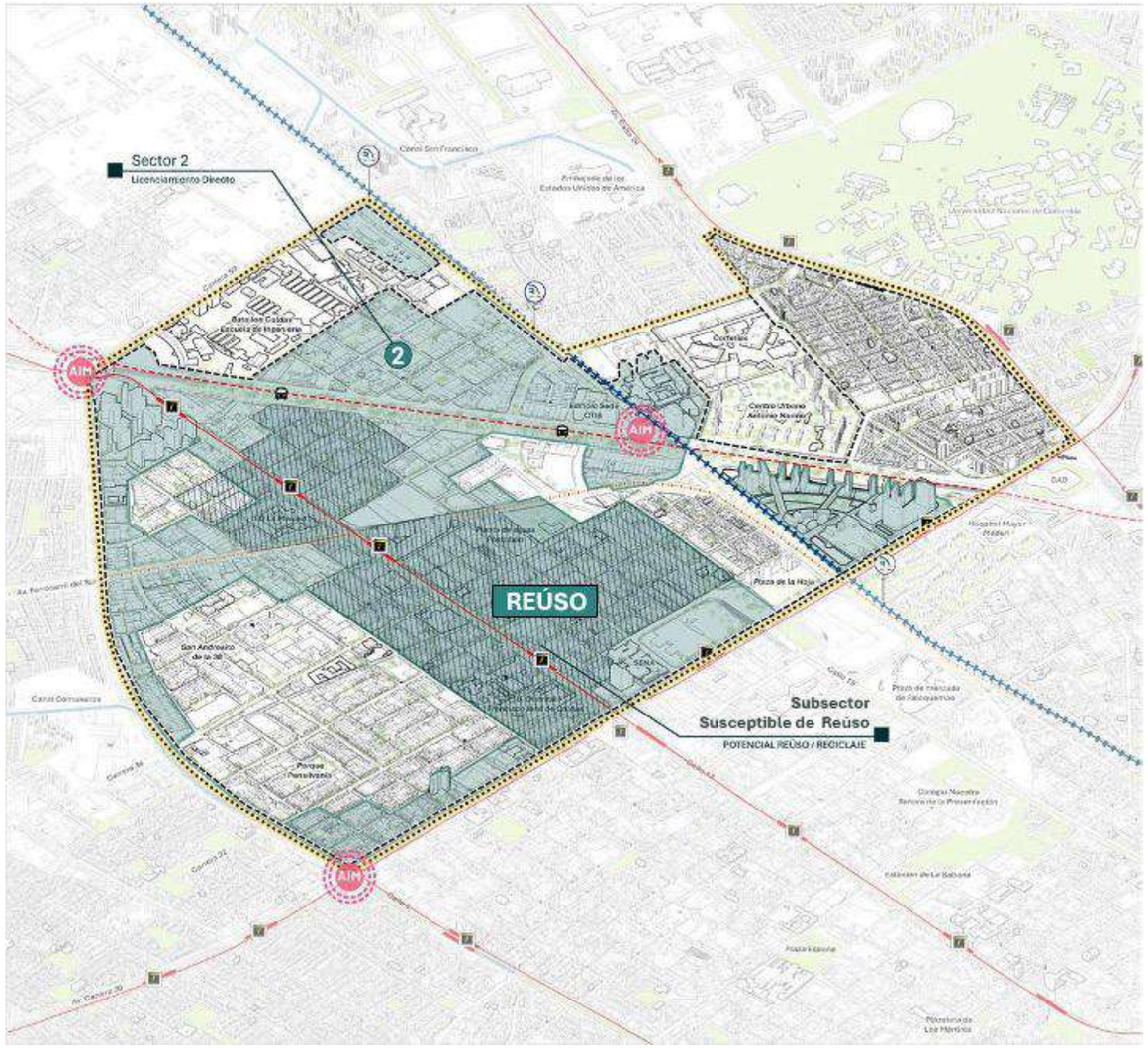


Ilustración 39:Delimitación de Subsector Susceptible de Reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Sector 3

Corresponde al área identificada como *"Sectores incompatibles con el uso residencial"* definidos en el *numeral 3 del artículo 241 del Decreto Distrital 555 de 2021*. En estos se busca la protección de características singulares del territorio, y al interior de la Actuación Estratégica contiene las manzanas de los barrios Gorgonzola, Los Ejidos y Pensilvania.

En el *"Plano 1. Delimitación y Planteamiento Urbanístico de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo)"* se encuentra la delimitación de los sectores del ámbito de Licenciamiento Directo.

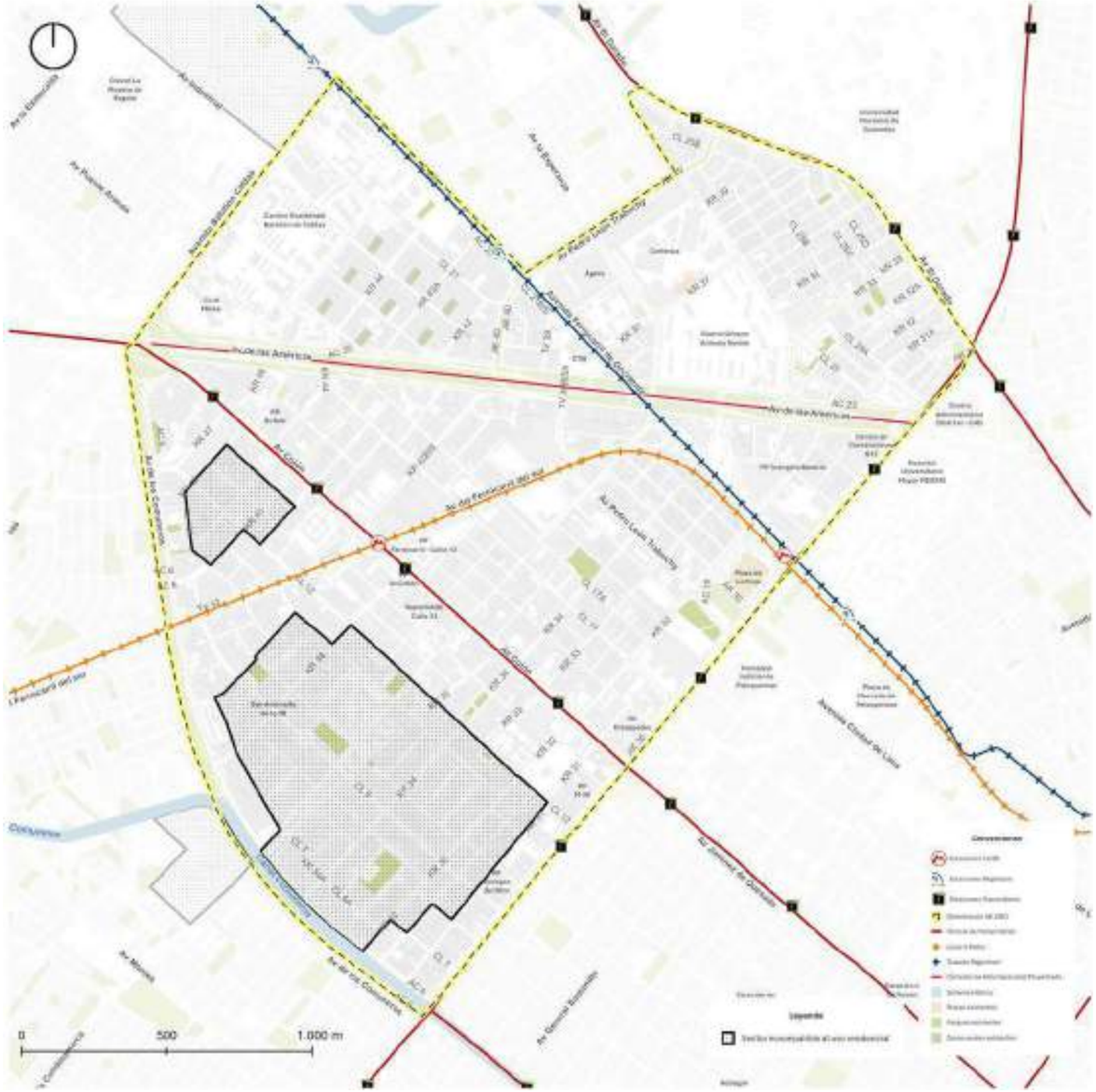


Ilustración 40: Sector incompatible con el uso residencial en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

ID	Sector del ámbito del Licenciamiento Directo	Manzanas	Área (m2)	Área (ha)
1	Sector 1	82	830.403,39	83,04
2	Sector 2	167	3.059.231,71	305,92
3	Sector 3	60	827.464,15	82,75
	Total general	**309**	**4.717.099,26**	**471,71**

Tabla 3: Manzanas y áreas por sector del ámbito de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Condiciones normativas para el ámbito de licenciamiento directo

Desde el componente de Licenciamiento Directo, en el marco de la competencia del instrumento, según lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, *Decreto Distrital 555 de 2021* y en el *Decreto Distrital 558 de 2023* o en la norma que lo modifique, adicione o sustituya, se definen para la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá –ZIBo las siguientes condiciones:

1. Cesión de suelo para espacio público en sitio y pago compensatorio en dinero para sectores específicos de licenciamiento directo

En cumplimiento del *artículo 318 y el artículo 327 del Decreto Distrital 555 de 2021*, la cesión de espacio público en suelo se deberá disponer en sitio o mediante pago compensatorio en dinero, de acuerdo con la ubicación del predio en cada Sector de Licenciamiento Directo, de la siguiente manera:

Predios ubicados en el Sector de Licenciamiento Directo 1

La cesión de espacio público en suelo se deberá disponer en sitio cuando la obligación sea igual o mayor a cuatrocientos metros cuadrados (400 m^2), sin importar el área de terreno del proyecto.

Predios ubicados en los Sectores de Licenciamiento Directo 2

La cesión de espacio público en suelo se deberá disponer en sitio cuando el área de terreno del proyecto sea mayor o igual a cuatro mil metros cuadrados (4.000 m^2).

La cesión de espacio público en suelo se deberá realizar mediante pago compensatorio en dinero cuando el área del terreno del proyecto sea menor a cuatro mil metros cuadrados (4.000 m^2).

Predios ubicados en el Sector de Licenciamiento Directo 3

La cesión de espacio público en suelo se deberá disponer en sitio cuando el área de terreno del proyecto sea mayor o igual a siete mil quinientos metros cuadrados (7.500 m^2).

La cesión de espacio público en suelo se deberá realizar mediante pago compensatorio en dinero cuando el área del terreno del proyecto sea menor a siete mil quinientos metros cuadrados (7.500 m^2).

Forma de cumplimiento de la obligación de espacio público en sitio para proyectos que realicen reúso de edificaciones

Los proyectos al interior del Subsector susceptible de Reúso que realicen reúso de edificaciones según las condiciones dispuestas en el Capítulo 3 “Estrategia para la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá” del presente Anexo, podrán cumplir con la totalidad de la obligación urbanística para espacio público mediante el pago compensatorio en dinero. Esta condición no aplica para proyectos que realicen reúso de fachada.

Nota: Los proyectos que realicen reúso de fachadas deberán dejar la cesión de espacio público de acuerdo con las condiciones establecidas en el sector en el que se encuentre.

Análisis para la definición de la forma de cumplimiento de obligación de espacio público en sitio

Con el fin de contribuir a la concreción del modelo de espacio público propuesto y para poder establecer las condiciones en la forma de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas, se realizó un análisis en función de los sectores identificados para su desarrollo a través del Licenciamiento Directo. Este análisis pone en valor las características identificadas en el territorio y abarca las siguientes cuatro variables:

1. Vocación actual y proyectada y su relación con el modelo de espacio público
2. Estructura de las manzandas catastrales
3. Estructura predial
4. Englobes de oportunidad identificados

a. Vocación actual y proyectada y su relación con el modelo de espacio público

Sector 1

Conformado por los sectores catastrales El Recuerdo, Gran América y Cundinamarca, se caracteriza por una predominancia del uso residencial y de comercio local que, de acuerdo con el modelo urbano planteado por la AE, se espera conservar y consolidar. Adicionalmente, se concibe como un área que demandará la generación de nuevos parques y equipamientos para cubrir las necesidades de los residentes.

Se caracteriza por ser el sector del ámbito de Licenciamiento Directo con manzanas de menor tamaño, y con el menor promedio de tamaño de lotes por manzana; por lo que se concibe como una zona con alta probabilidad de desarrollo de proyectos de menor tamaño, razón por la cual, no se modificó la forma de cumplimiento de la obligación de espacio público con respecto a lo dispuesto por el POT.

Sector 2

Conformado por los sectores catastrales Ortezal, La Florida Occidental, El Ejido, Industrial Centenario, Corredor Férreo del Sur, Estación Central, Gorgonzola, Los Ejidos, y Pensilvania, se caracteriza por la predominancia del área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos y por la localización de usos industriales, logísticos y de bodegaje. Estos, con el transcurrir de los años, se han ido desplazando a la periferia de la ciudad, impulsando así la necesidad de revitalizar el sector mediante la inserción de nuevos usos complementarios y la promoción del reúso de edificaciones que, además, contribuirán a preservar la memoria histórica industrial de Bogotá (Subsector Susceptible de Reúso). En este sector se prevé la necesidad de generar nuevo espacio público y de definir las condiciones e incentivos para los proyectos que favorezcan la preservación de la memoria industrial.

Sector 3

Conformado por parte de los sectores catastrales Gorgonzola, Los Ejidos, y Pensilvania, corresponde con el área identificada como *"Sector incompatible con el uso residencial"* de acuerdo con lo establecido por el *Decreto Distrital 555 de 2021*.

Actualmente predominan usos industriales, logísticos y comerciales, y se espera, a través del modelo urbano de la Actuación Estratégica, consolidar las actividades productivas y generar nuevo espacio público para cubrir las necesidades de los trabajadores. Sin embargo, ante una esperada ausencia de nueva población residente, se orienta la forma de cumplimiento a aumentar el pago compensatorio de la obligación urbanística de espacio público con el objetivo de concretar proyectos públicos al interior de la AE y generar de nuevo espacio público en otros sectores según los requerimientos.

b. Estructura de las manzandas catastrales

El ámbito de Licenciamiento Directo está conformado por 309 manzanas catastrales que cuentan con un tamaño promedio por manzana de 9.300 m^2 *(Nota 1)*, ya que el 57% de las manzanas tienen un tamaño entre los 52.000 m^2 y 15.000 m^2. El trazado urbano varía significativamente entre los sectores 1, 2 y 3. El sector 1, de carácter residencial, tiene el tamaño promedio de manzana más pequeño, mientras que los sectores 2 y 3, destinados a actividades industriales, logísticas y comerciales, se caracterizan por tener manzanas de mayor tamaño.

El sector 1 es el que presenta el menor tamaño promedio, con 5.483 m^2, seguido por el sector 3 con 9.388 m^2, y sector 2, que es el de mayor tamaño, con un promedio de 11.153 m^2.



Ilustración 41: Tamaño de manzanas catastrales del ámbito de Licenciamiento Directo.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Tamaño de manzanas ámbito Licenciamiento Directo		
Menor a 5.000	89	28,8%
5.000 - 15.000	175	56,6%
15.000 - 30.000	36	11,6%
Mayor a 30.000	9	29,1%
Total Ámbito	**309**	**100%**

Tabla 4: Rango áreas manzanas en el ámbito de licenciamiento directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Nota: En el presente análisis se considera la totalidad del área de la manzana catastral 006208052, ubicada en el sector 2. Sin embargo, el 48% de su superficie (4,3 hectáreas) corresponde al ámbito de licenciamiento directo; mientras que el 52% restante corresponde al Área de Manejo Diferenciado - AMD Cantón Occidental Batallón Caldas - Puente Aranda.

Sector 1

De las 82 manzanas catastrales que conforman el sector 1, el 63% se encuentran en un rango menor a 5.000 m^2, esta característica está relacionada con la actual vocación del sector, que se orienta hacia el uso residencial y de comercio local.

Sólo una manzana se encuentra en el rango entre 30.000 m^2 y 88.708 m^2, correspondiente al proyecto *"Plaza de la Hoja"*.



Ilustración 42: Tamaño de manzanas catastrales del sector 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

SECTOR 1		
Rango tamaño en m^2	**Número de manzanas por rango**	**Porcentaje %**
Menor a 5.000	51	63%
Entre 5.000 y 15.000	28	34%
Entre 15.000 y 30.000	2	2%
Mayor a 30.000	1	1%
Total manzanas por sector	**82**	**100%**

Tabla 5: Rango áreas manzanas sector 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Sector 2

Sector con mayor porcentaje de manzanas mayores a 15.000m^2, equivalente al 21% del sector, correspondiente a 35 manzanas catastrales.

Estás se caracterizan por tener:

- Usos industriales, logísticos y de bodegaje.
- Planes parciales de renovación urbana adoptados o en formulación.
- Grandes establecimientos de comercio.



Ilustración 43: Tamaño de manzanas catastrales del sector 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

SECTOR 2		
Rango tamaño en m^2	**Número de manzanas por rango**	**Porcentaje %**
Menor a 5.000	27	16%
Entre 5.000 y 15.000	105	63%
Entre 15.000 y 30.000	28	17%
Mayor a 30.000	7	4%
Total manzanas por sector	**167**	**100%**

Tabla 6: Rango áreas manzanas sector 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Sector 3

De las 60 manzanas catastrales que conforman el sector 3, el 70% se encuentra en un rango entre 5.000 m^2 y 15.000 m^2, las cuales están relacionadas principalmente con usos industriales, logísticos, comerciales y de bodegaje. Por otro lado, el 12% del total son manzanas con áreas mayores a 15.000 m^2 y se localizan principalmente en un sector económico importante para la zona conocida como San Andresito de la 38, el cual concentra comercio y bodegas.



Ilustración 44: Tamaño de manzanas catastrales del sector 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

SECTOR 3		
Rango tamaño en m^2	**Número de manzanas por rango**	**Porcentaje %**
Menor a 5.000	11	18%
Entre 5.000 y 15.000	42	70%
Entre 15.000 y 30.000	6	10%
Mayor a 30.000	1	2%
Total manzanas por sector	**60**	**100%**

Tabla 7: Rango áreas manzanas sector 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

C. Estructura predial

En cuanto a la estructura predial del ámbito de Licenciamiento Directo se realiza un análisis de área promedio de lote por manzana con el fin de identificar la estructura morfológica de los predios, las posibilidades de conformación de englobes, y el número de predios que pueden conformar proyectos viables en el tratamiento de renovación urbana.

El Sector 2 presenta la mayor área promedio de lote por manzana, con 2.777 m^2; y un promedio de 10 lotes conforman cada manzana catastral. Adicionalmente, es el sector que cuenta con el mayor porcentaje de manzanas mayores a 15,000 m^2. Esto sugiere que dicho sector probablemente será receptor de proyectos con áreas de terreno más grandes.

Por el contrario, el Sector 1 presenta la menor área promedio de lote por manzana, con 578 m^2; y un promedio de 19 lotes conforman cada manzana catastral. Es el sector que presenta la mayor cantidad de manzanas con áreas menores a 5,000 m^2; lo que sugiere la posibilidad de desarrollar proyectos de menor escala que se integren adecuadamente con el entorno residencial actual.

El Sector 3 corresponde al área identificada como *"Sector incompatible con el uso residencial"* de acuerdo con lo establecido por el *Decreto Distrital 555 de 2021*. Presenta un área promedio de lote por manzana de 1.090 m^2, y una mayor concentración de lotes con área mayor a 1.000 m^2 hacia el sector de San Andresito de la 38.



Ilustración 45: Área promedio lote por manzana. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

Sector	Área promedio lote por manzana (m^2)	Cantidad promedio de lotes por manzana
Sector 1	578	19,0
Sector 2	2.777	10,1
Sector 3	1.090	16,9
Ámbito Licenciamiento Directo	**1.481**	**15,3**

Tabla 8: Área promedio lote por manzana por sector. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

d. Englobes de oportunidad identificados

Para la identificación de englobes de oportunidad, se tuvieron en cuenta la totalidad de los lotes de la Actuación Estratégica de acuerdo con la base catastral de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD.

Posteriormente se aplicaron filtros relacionados con los siguientes criterios de exclusión:

1. Áreas de Manejo Diferenciado – AMD.
2. Proyectos consolidados (conjuntos residenciales, centros comerciales, predios con 4 pisos o más y con más de 4 unidades inmobiliarias).
3. Espacio público.
4. Proyectos en curso (galería inmobiliaria que son obras recientes).
5. Infraestructura de transporte.
6. Lotes con área libre menor a 70 m^2 después de descontar reserva de malla vial arterial y servidumbre de red de alta tensión.
7. Estaciones de servicio.
8. Equipamientos públicos.
9. Planes Parciales adoptados.
10. Inmuebles con declaratoria de Bien de Interés Cultural – BIC.
11. Lotes afectados por Áreas de Desarrollo del Entorno Patrimonial – ADEP con alturas permitidas iguales o menores a las que posee actualmente el predio.
12. Lotes al interior de la Unidad Funcional *"Calle 19"*.
13. Predios propiedad del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU

La exclusión de lotes con las anteriores características, arrojó un total de **3.121** lotes de oportunidad, equivalentes al **69%** del total analizado.

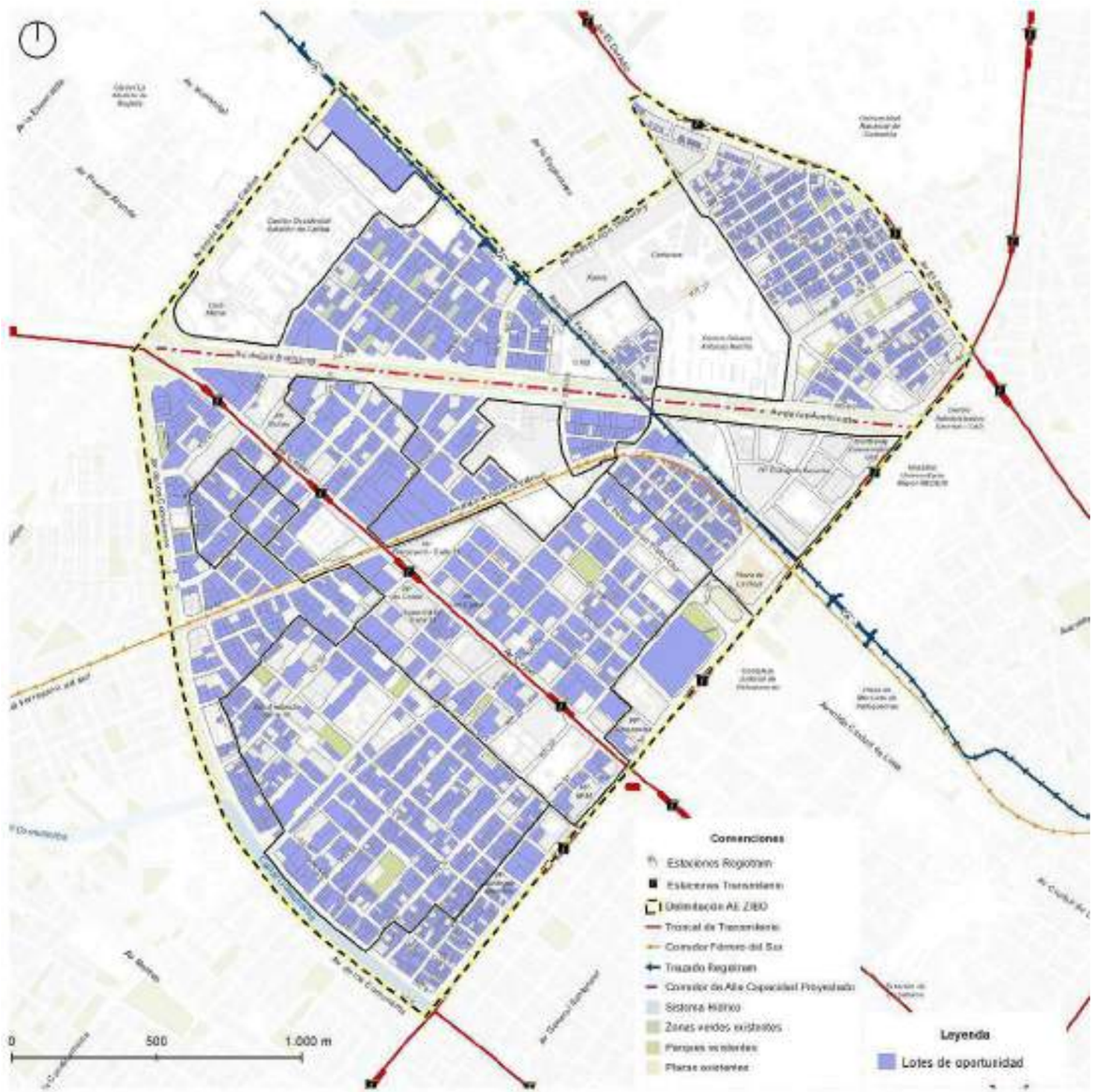


Ilustración 46: Resultado de lotes de oportunidad identificados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

Con base en los lotes de oportunidad identificados, se llevó a cabo un ejercicio de conformación de englobes de oportunidad, dando como resultado un total de **559** posibles englobes o proyectos, definidos según los siguientes criterios técnicos:

- Predios colindantes que conformen áreas geométricamente viables para el desarrollo de proyectos.
- Englobes de tamaños variables que representen la realidad del territorio y del sector de la construcción.



Ilustración 47: Englobes de oportunidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

Una vez identificados los englobes de oportunidad, se resta el área afectada por la reserva de la Malla Vial Arterial. Y con el área de terreno AT resultante, se procede a clasificar los englobes de oportunidad según los rangos mínimos de área de terreno AT requeridos para el cumplimiento de la obligación de espacio público en suelo.

Se evidencia una notable concentración de englobes de oportunidad que superan los 4.000 m^2 en los sectores 2 y 3 . Adicionalmente, el 4% de los englobes del ámbito de Licenciamiento Directo cuentan con un área mayor a 10.000 m^2.

En contraste, el sector 1 presenta el 39% de los englobes con un área de terreno AT inferior a 2.000 m^2, distribuidos de forma dispersa. Mientras que los englobes entre 4.000 m^2 y 7.500 m^2 se concentran principalmente hacia la Av. Calle 19.



Ilustración 48: Tamaño de los englobes de oportunidad identificados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025)

Estimación de espacio público en función de los englobes de oportunidad y condiciones específicas por sector

De acuerdo a la clasificación por rangos de áreas de terreno AT mínimas para el cumplimiento de la cesión de espacio público en suelo establecida por sector, se identifica el porcentaje de englobes o proyectos por sector que dejarían la obligación de espacio público en sitio *“CSs”:*

SECTOR 1			
Rango tamaño de englobe/ proyecto (m^2)	**Número de englobes/ proyectos**	**Porcentaje %**	**Cesión de espacio público en sitio "CSc"**
Menores a 2.000	159	79%	**NO**
Entre 2.000 y 4.000	38	19%	**SI**
Entre 4.000 y 7.500	5	2%	**SI**
Entre 7.500 y 10.000	0	0%	**SI**
Mayores a 10.000	0	0%	**SI**
Total englobes / proyectos	**202**	**100%**	**42 englobes / proyectos con cesión de espacio público en sitio**

Tabla 9: Proyectos o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

SECTOR 2			
Rango tamaño de englobe/ proyecto (m^2)	**Número de englobes/ proyectos**	**Porcentaje %**	**Cesión de espacio público en sitio "CSc"**
Menores a 2.000	89	39%	**NO**
Entre 2.000 y 4.000	45	19%	**NO**
Entre 4.000 y 7.500	60	26%	**SI**
Entre 7.500 y 10.000	16	7%	**SI**
Mayores a 10.000	20	9%	**SI**
Total englobes / proyectos	**230**	**100%**	**95 englobes / proyectos con cesión de espacio público en sitio**

Tabla 10: ProyectoS o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

SECTOR 3			
Rango tamaño de englobe/ proyecto (m^2)	**Número de englobes/ proyectos**	**Porcentaje %**	**Cesión de espacio público en sitio "CSc"**
Menores a 2.000	55	43%	**NO**
Entre 2.000 y 4.000	33	26%	**NO**
Entre 4.000 y 7.500	27	21%	**NO**
Entre 7.500 y 10.000	8	6%	**SI**
Mayores a 10.000	4	3%	**SI**
Total englobes / proyectos	**127**	**100%**	**12 englobes / proyectos con cesión de espacio público en sitio**

Tabla 11: Proyectos o englobes que disponen espacio público en sitio por cada uno de los sectores. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En la siguiente figura es posible identificar los englobes de oportunidad o proyectos que, de acuerdo con las condiciones dadas por sector, dispondrían de la obligación de cesión de espacio público en sitio; los cuales se articulan con el modelo de espacio público propuesto por la Actuación Estratégica.

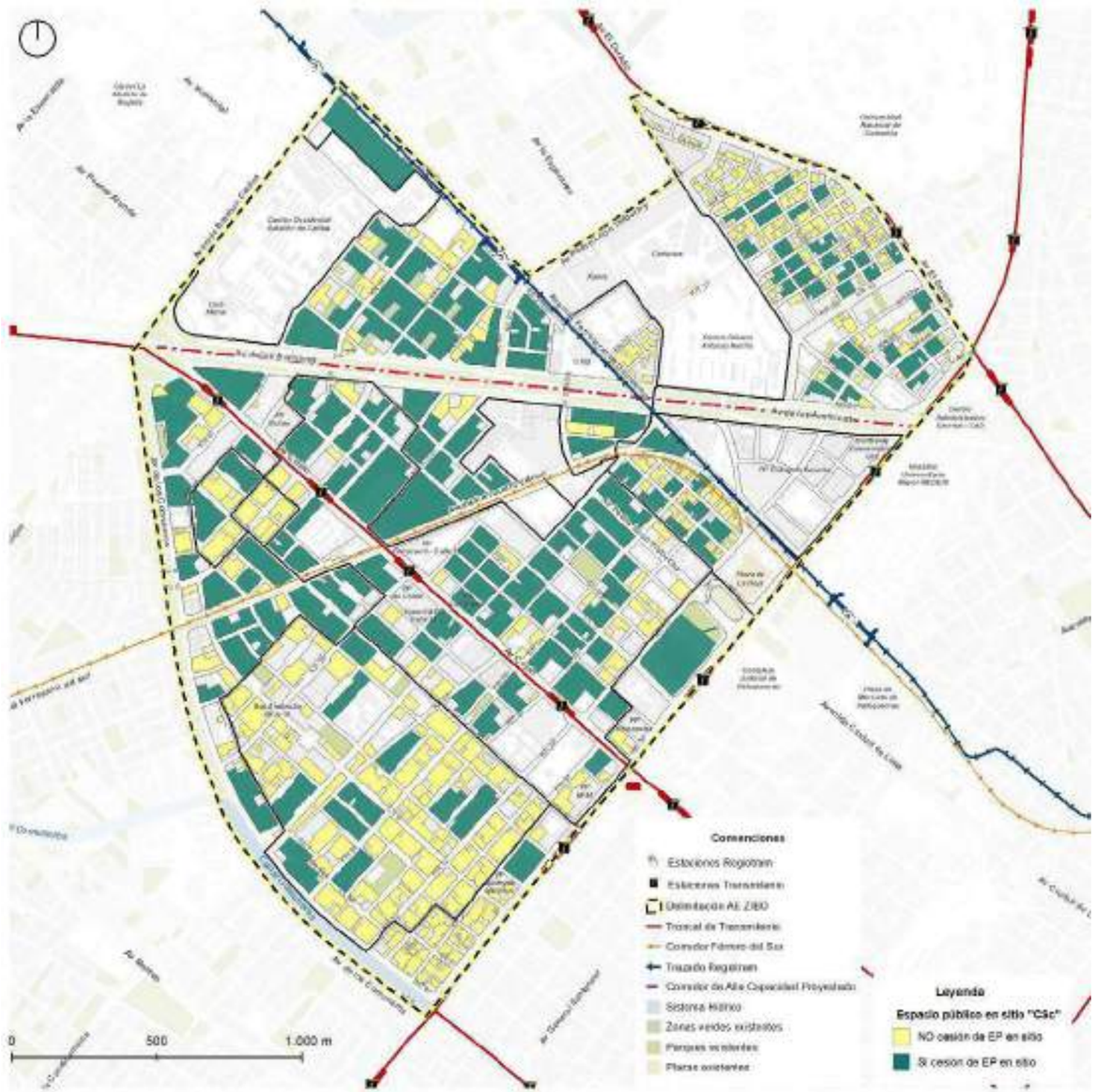


Ilustración 49: Englobes con obligación de cesión de espacio público en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En la siguiente tabla es posible identificar por cada uno de los sectores, los m^2 de espacio público estimado en el escenario de un desarrollo en función de los englobes de oportunidad, aplicando las condiciones específicas para cada sector:

Sector	Número posibles englobes / proyectos con "CSs"	Cesión de Espacio Público en sitio "CSc" (m^2)
Sector 1	43	24.775
Sector 2	96	165.634
Sector 3	12	26.106
TOTAL	**151**	**216.515**

Tabla 12: Cálculo estimado de espacio público en sitio "CSs". Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Es importante aclarar que los datos reales de la cesión de espacio público en sitio producto de obligaciones urbanísticas, se encuentran en relación con los proyectos licenciados y sus áreas de terreno AT en el tiempo de ejecución de la AE ZIBo y el dato producto de este análisis corresponde a un estimado, el cual coincide con el escenario de desarrollo del reparto de cargas y beneficios.

Condición para proyectos con Área de Terreno mayor a 2.000 m² que no concreten la cesión de espacio público en sitio

Teniendo en cuenta lo anterior, y en comparación con otras zonas de renovación urbana de la ciudad, se amplía el rango de proyectos que no dejarían la cesión de espacio público en sitio. Por lo anterior se dispone como mecanismo de mitigación urbanística que los proyectos que realicen el pago total de la cesión de espacio público compensatorio en dinero, de acuerdo con las consideraciones de forma de cumplimiento para cada Sector de Licenciamiento Directo antes señalados y tengan un área de terreno mayor a dos mil metros cuadrados (2.000 m²), deberán destinar el **5%** del área del terreno a la creación de un Área Privada Afecta al uso Público - *APAUP tipo "Hall Urbano"* ubicado en el primer piso del respectivo proyecto. Los proyectos que incorporen un *APAUP tipo "Hall Urbano"* deberán cumplir con las condiciones previstas para este tipo de APAUP en el decreto de adopción de la Actuación Estratégica.

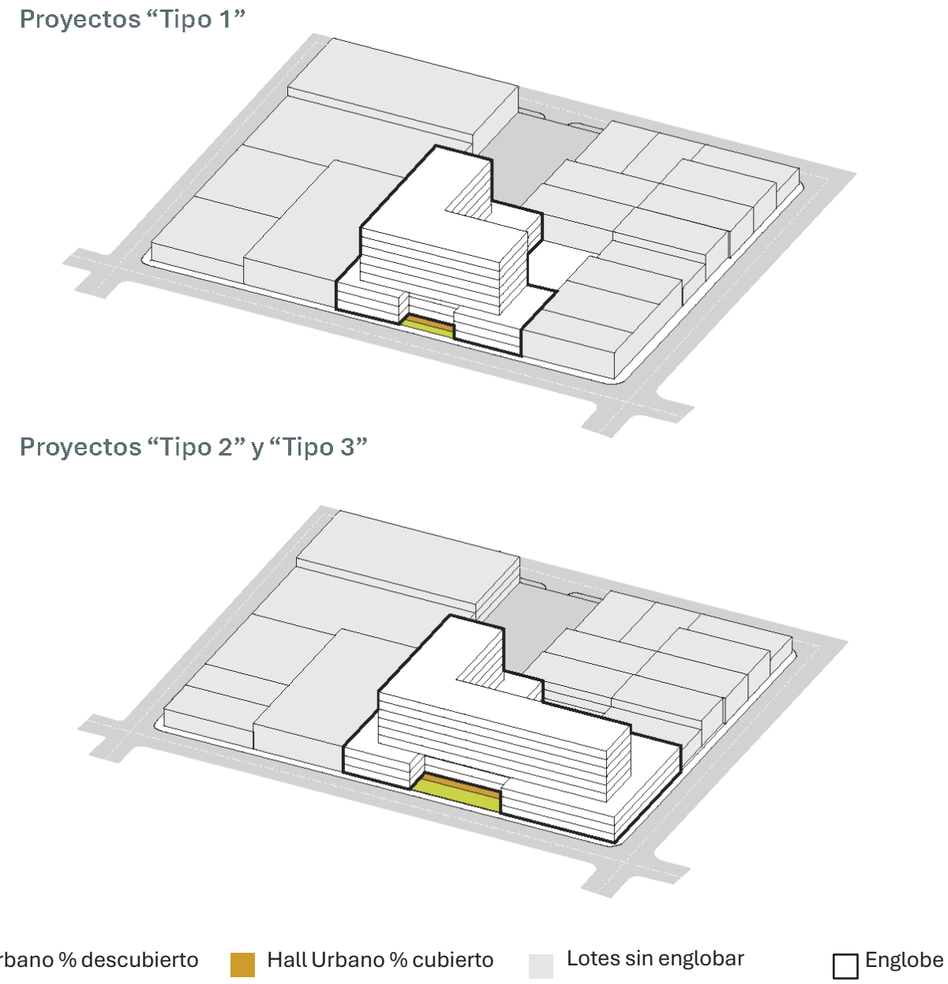


Ilustración 50:Condición de mitigación urbanística para proyectos que no dispongan espacio público en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Alternativas de empate de APAUP tipo “Calle Peatonal Activa”

Para los proyectos con A*PAUP de tipo “Calle Peatonal Activa”*, se aplican las condiciones establecidas en el *numeral 1.2.1 del Anexo 02, “Condiciones normativas para el licenciamiento directo”*, del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica. Estas disposiciones buscan mejorar la armonía del perfil vial y optimizar la circulación peatonal, promoviendo un entorno con usos activos que promuevan la seguridad y la dinámica urbana, generando espacios más accesibles y funcionales para los transeúntes; por lo cual se establecieron dichas condiciones a la luz de 3 posibles escenarios o situaciones:

Situación 1

Proyectos de obra nueva colindantes lateralmente con proyectos que incluyeron APAUP tipo *“Calle Peatonal Activa”*
En los casos en que ambos proyectos prevean un *APAUP tipo “Calle Peatonal Activa”* con la misma distancia al interior del proyecto se deberá garantizar la continuidad en primer piso.

En los casos en que el nuevo proyecto disponga un *APAUP “Tipo Calle Peatonal Activa”* con una distancia mayor a la prevista por el proyecto colindante lateralmente se debe prever un empate con una longitud de fachada mínima de 3 metros o un empate en diagonal. No está permitido dejar culatas.

Situación 2

Proyectos de obra nueva colindantes lateralmente con proyectos consolidados.

Cuando un nuevo proyecto disponga un *APAUP tipo “Calle Peatonal Activa”* que colinde lateralmente con proyectos que a la entrada en vigencia del decreto de adopción de la Actuación Estratégica tengan 4 pisos o más, se debe prever un empate con una longitud de fachada mínima de 3 metros.

Situación 3

Proyectos de obra nueva colindantes lateralmente con proyectos con alta oportunidad de desarrollo.

Cuando un nuevo proyecto disponga un *APAUP tipo “Calle Peatonal Activa”* que colinde lateralmente con proyectos que a la entrada en vigencia del decreto de adopción de la Actuación Estratégica tengan 3 pisos o menos, no es necesario prever empate.

Condiciones para la localización de espacio público producto de las cesiones urbanísticas

En respuesta al modelo del sistema de espacio público propuesto por la Actuación Estratégica, se determinan las siguientes condiciones de localización de las cesiones de espacio público en sitio:

a. Localización de cesión en sitio en proyectos con un frente hacia Malla Vial Arterial.

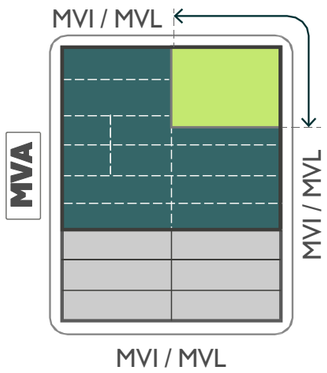
Desde la AE se identifica la necesidad de evitar localizar espacios públicos para el encuentro frente a vías arteriales debido a la tendencia observada de baja ocupación en estos lugares. Las áreas expuestas a flujos vehiculares de alta velocidad generan una sensación de inseguridad, especialmente para niños y adultos mayores. Además, la calidad de la experiencia en dichos espacios se ve comprometida por el ruido y la contaminación, lo que disminuye su atractivo para la interacción social y el esparcimiento.

Con el fin de mejorar el bienestar y la seguridad vial, se sugiere consolidar estos espacios hacia vías intermedias y locales, lo que permite crear entornos más amigables y accesibles para los peatones. Esta ubicación facilita la integración con actividades urbanas conexas a zonas residenciales y comerciales u oficinas, promoviendo la integración entre los habitantes y fomentando una mayor cohesión social. En estas áreas, en concordancia con la propuesta de supermanzanas de la AE ZIBo, el ambiente es más tranquilo y presenta menores niveles de ruido y contaminación, lo que mejora significativamente la calidad de la experiencia y aumenta el atractivo de los espacios públicos para la recreación y el esparcimiento.

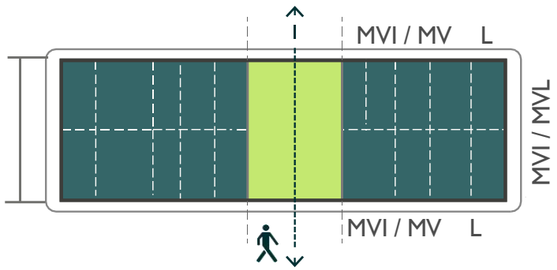
Teniendo en cuenta lo anterior, se determina lo siguiente:

- Los proyectos que tengan frente sobre la malla vial arterial deberán priorizar la localización de la cesión de espacio público en sitio en relación con vías alternas, como la malla vial intermedia y local.

- Los proyectos que incluyan la totalidad de los predios de una manzana y tengan frente a la malla vial arterial, la cesión de espacio público en sitio se deberá disponer en el eje o centro de la manzana y tener frente a dos vías o espacios públicos; priorizando la conectividad de la malla vial arterial con vías



Cesión en esquina de manzana con frente a 2 vías de la Malla Vial Intermedia o Local



Cesión en el eje de la manzana con frente a ambos costados de la Malla Vial Intermedia o Local

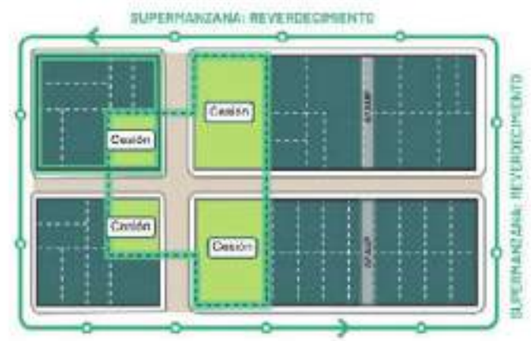
Englobe
Cesión en sitio
Lotes sin englobar
MVI Malla Vial Intermedia
MVA Malla Vial Arterial
MVL Malla Vial Local

Ilustración 51:Esquema de localización de espacio público contra MVA. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

b. Localización de cesión en sitio en proyectos con frente a vías con vocación peatonal y espacio público existente

En respuesta al modelo de supermanzanas y en relación con la condición anterior, se dispone que los englobes con frente a vías de vocación peatonal y/o pacificadas deberán priorizar la ubicación de la cesión de espacio público en dichas vías. Los englobes con frente a parques existentes deberán priorizar la ubicación de la cesión de espacio público frente a dichos espacios y/o remanentes de obra pública y podrán ser incorporados a la estructura urbana en cumplimiento de los numerales 1 y 4 del *artículo 230 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Frente a vías con vocación peatonal y/o pacificadas



Frente a parque existente y/o remanentes de obra pública



Ilustración 52:Localización de cesión en sitio en proyectos con frente a vías con vocación peatonal, peatonalizadas y/o espacio público existente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

APAUP tipo "Calle Peatonal Activa"

Los proyectos de obra nueva que tengan frente hacia el la Avenida Cundinamarca – Avenida carrera 36, entre Avenida Calle 6 y Avenida de Las Américas; la Avenida Cundinamarca – Avenida Carrera 36 entre Avenida de Las Américas y Carrera 37; la Carrera 37 entre Calle 24 y Avenida El Dorado Jorge Eliécer Gaitán - Avenida Calle 26; la Avenida Ferrocarril del Sur, entre Calle 6 y Calle 19B; la Avenida Ferrocarril de Occidente entre Carrera 36 y Avenida Ciudad de Quito - Avenida Carrera 30 ; y la Diagonal 19C Bis entre Carrera 36 y Carrera 34, deberán cumplir con la APAUP “Calle Peatonal Activa”.

La APAUP a la que hace referencia el presente subcapítulo podrá destinarse al cumplimiento de la obligación del equipamiento comunal privado no construido. Para esto se deberá cumplir con la destinación que para estas zonas permite el Anexo No. 5 del Decreto Distrital 555 de 2021 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos”, actualizado mediante el Decreto Distrital 466 de 2024 o la norma que lo complemente, modifique o sustituya. En todo caso, el cumplimiento de la obligación no podrá incorporarse dentro del 20% mínimo del área del equipamiento comunal privado exigido que debe ser destinado a servicios comunales en áreas construidas.

APAUP tipo "Paseo Urbano"

Podrán acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) los proyectos que incluyan la totalidad de los predios de una manzana e incorporen en su proyecto un APAUP tipo “Paseo Urbano” que cumpla con las condiciones descritas para este tipo de APAUP en el artículo “*Condiciones de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público -APAUP dentro del ámbito de licenciamiento directo*” del Decreto que adopta la Actuación Estratégica ZIBo

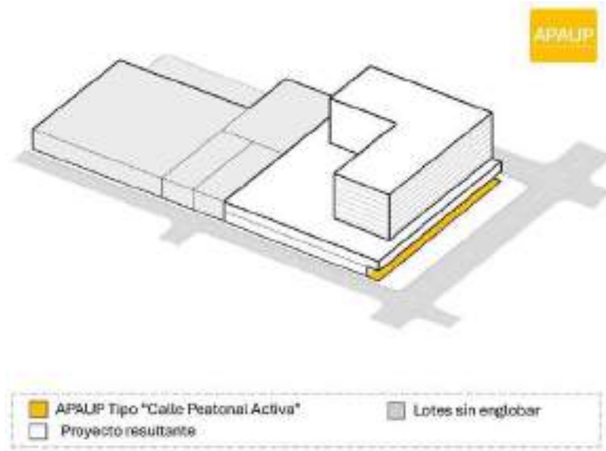


Ilustración 53a: Condiciones para proyectos con frente a vías con Área Privada Afecta al Uso Público (APAUP) tipo “Calle Peatonal Activa” en función del cumplimiento del ECP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

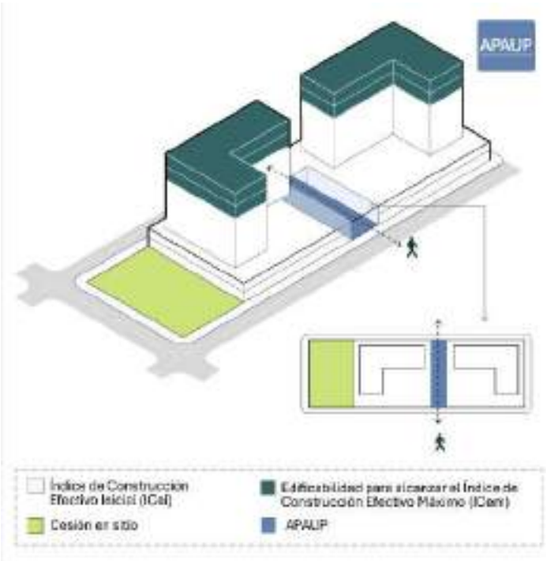


Ilustración 53a: Condiciones para proyectos con frente a vías con Área Privada Afecta al Uso Público (APAUP) tipo “Paseo Urbano” en función del cumplimiento del ECP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Estrategia para la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá



Ilustración 54: Estrategias de intervención para la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

1. Condiciones para reúso de edificaciones

Uno de los objetivos principales de la AE ZIBo es la preservación de la memoria histórica industrial de Bogotá, por lo cual se establecen condiciones desde la AE que aporten a este objetivo y se define el reúso de edificaciones como proyectos que realicen preservación y reutilización de edificaciones existentes mediante la adecuación o modificación de su interior. El reúso se puede realizar para mantener el uso original del predio o incorporar cualquier uso permitido según el área de actividad asignada.

Para las edificaciones reusadas aplicarán las condiciones e incentivos del *numeral 3.1 del Anexo 02, "Condiciones normativas para el licenciamiento directo",* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica.

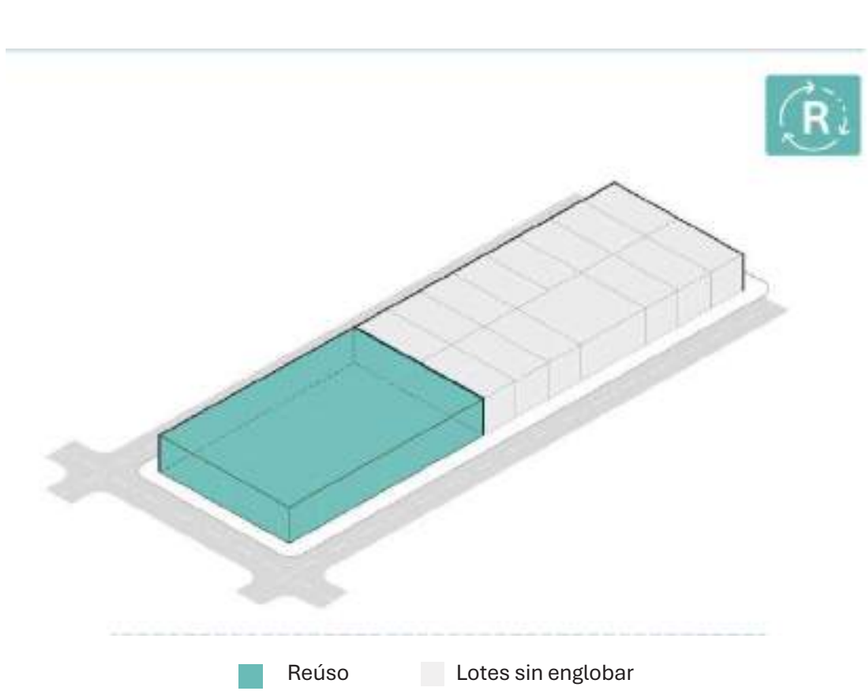
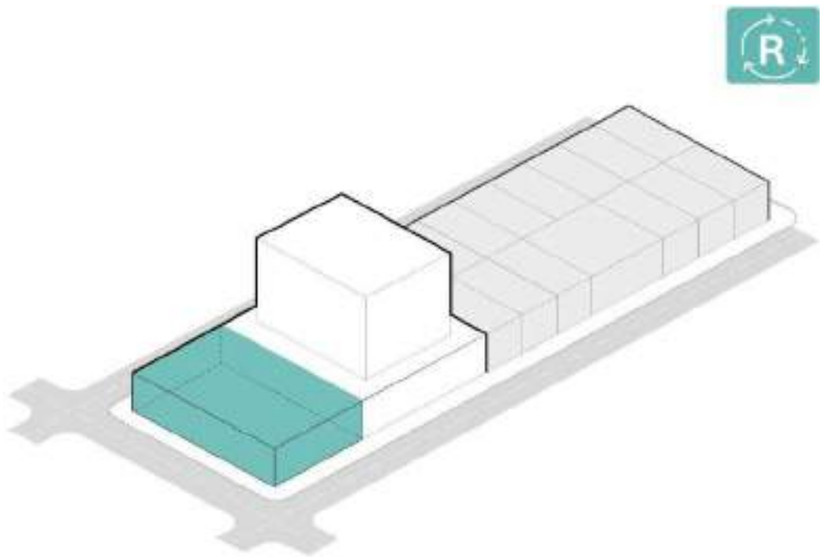


Ilustración 55: Reúso de edificaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

2. Proyectos que realicen reúso de edificaciones incorporando área construida adicional.

Como parte de las estrategias propias de la AE para reúso de edificaciones, se definió la posibilidad de realizar proyectos incorporando área construida adicional, en el mismo predio o predios englobados que contengan la edificación reutilizada para cualquier uso, de conformidad con lo descrito en el numeral anterior.

Los proyectos con nuevos metros cuadrados construidos que se adosen o integren con las edificaciones reusadas, tendrán unas condiciones específicas las cuales se encuentran descritas en el *numeral 3.2 del Anexo 02. "Condiciones normativas para el licenciamiento directo"* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica.



Edificación potencial de Reúso Lotes sin englobar Edificación nueva

Ilustración 56: Modelación proyectos que realicen de reúso de edificación incorporando área construida adicional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de

3. Condiciones para proyectos realicen reúso de fachada incorporando área construida adicional.

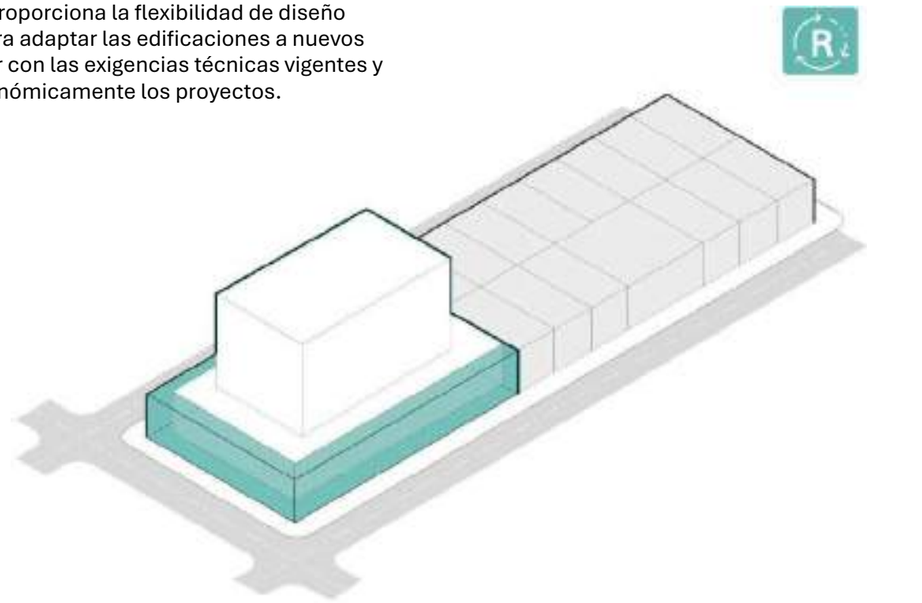
Como parte de las estrategias para la preservación de la memoria histórica industrial, se reconoce el valor de las fachadas existentes de las edificaciones que fueron construidas originalmente como fábricas o bodegas.

De este modo, en el marco de la formulación, se propicia que las fachadas de estas edificaciones continúen siendo parte del paisaje urbano del sector. Teniendo en cuenta lo anterior, se establecen condiciones para proyectos que realicen una preservación de mínimo el 60% de las condiciones originales de la fachada de uno o más edificios incorporando área construida adicional.

El análisis identificó que este porcentaje garantiza un impacto visible y significativo en la imagen urbana, asegurando que la mayor parte de la fachada original se mantenga como elemento identitario del territorio, al tiempo que proporciona la flexibilidad de diseño necesaria para adaptar las edificaciones a nuevos usos, cumplir con las exigencias técnicas vigentes y viabilizar económicamente los proyectos.

Este elemento arquitectónico podrá contener una nueva edificación, el área libre del proyecto o una cesión de espacio público. Estos tipos de proyectos podrán realizarse en los predios originales de las construcciones a las cuales se les preservará la fachada y en los predios colindantes que se integren al englobe.

Los proyectos que realicen el reúso de fachadas de edificaciones incorporando área construida adicional tendrán unas condiciones específicas las cuales se encuentran descritas en *numeral 3.3 y 3.4 del Anexo 02. "Condiciones normativas para el licenciamiento directo"* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica.



Reúso de fachada Lotes sin englobar Edificación nueva contenida

Ilustración 57: Modelación de proyectos que realicen reúso de fachada incorporando área construida adicional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Teniendo en cuenta que en los proyectos con reúso de fachada se podrá contener nuevo espacio público, es necesario garantizar el acceso libre y sin obstáculos a este espacio público. Los proyectos que realicen contención de espacio público al interior de las fachadas preservadas deberán garantizar el acceso libre y sin obstáculos al espacio público en mínimo el 60% del perímetro total de la zona de cesión; y se tendrán que cumplir las condiciones específicas descritas en numeral 3.4 del Anexo 02. *"Condiciones normativas para el licenciamiento directo"* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica.

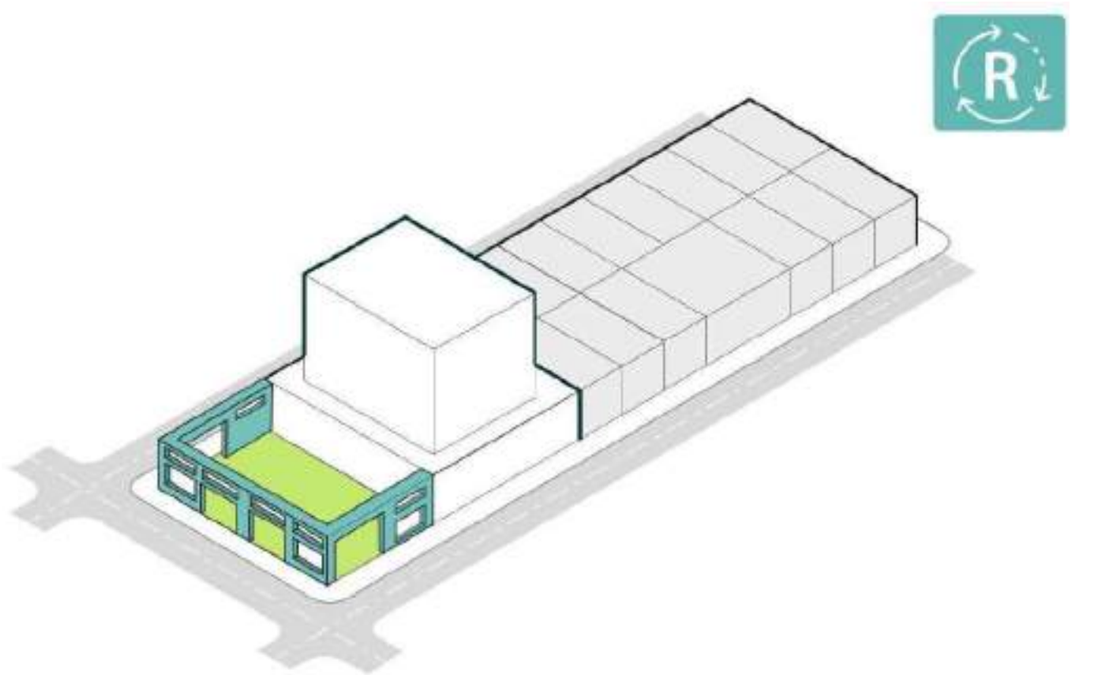


Ilustración 58: Modelación de contención de espacio público en reúso de fachada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Un destacado referente de contención del espacio público es el Parque del Prado, situado en el Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín. Este proyecto, diseñado por el arquitecto Edgar Mazo y respaldado por financiación pública, se centra en el reciclaje urbano, logrando reutilizar un 67% del material recuperado de la demolición de edificaciones previas. Además, se priorizó la conservación y valorización de las preexistencias, integrando elementos del entorno en su propuesta.



Ilustración 59: Proyecto Parque El Prado - Medellín. Fuente: Connatural. Diseño proyecto: Arq. Edgar Mazo

Definición de condiciones para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) en los sectores de licenciamiento directo.

La edificabilidad máxima permitida para el tratamiento de Renovación Urbana en el Sector de Licenciamiento Directo será la definida en el *artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021*. No obstante, en el marco de la formulación de la Actuación Estratégica, se establecerán condiciones específicas para poder concretar esta edificabilidad por medio del desarrollo gradual del territorio, con elementos que aporten al modelo urbano y los objetivos de este componente.

Los proyectos tendrán asignado por la Actuación Estratégica un Índice de Construcción Efectivo Inicial (ICei) y cumpliendo las condiciones de que trata el presente capítulo podrán acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) asignado para el tratamiento de renovación urbana en el *artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Los índices de que trata el presente artículo son diferentes y no tienen relación con el Índice de Construcción Base (ICb) mencionado en el *artículo 266 del Decreto Distrital 555 de 2021*. Acorde a lo anterior, el cálculo de las obligaciones urbanísticas de todos los proyectos se hará sobre el Índice de Construcción Efectivo en los términos del *artículo 266 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Tipo de Proyecto	Índice de Construcción Inicial (ICi)	Índice de Construcción Efectivo Máximo permitido (ICm)
Tipo 1. Proyectos que no incluyan la totalidad de los predios de una manzana.	3.0	5.0
Tipo 2. Proyectos cuando el área a ceder (Fcep) sea mayor a 400 m2 y se englobe como mínimo una esquina de manzana	4.0	6.0
Tipo 3. Proyectos que incluyan la totalidad de los predios de una manzana.	5.0	7.0

Tabla 13: Índice de Construcción Inicial y Máximo para el tratamiento de renovación urbana. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Los proyectos que quieran superar el Índice de Construcción Efectivo Inicial (ICei), podrán acceder al índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) cumpliento las siguientes condiciones. La aplicación específica se encuentra descrita en el Anexo 02. *“Condiciones normativas para el licenciamiento directo”* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica.

Localización del **espacio público** producto de la obligación urbanística en sitio.

Disposición de **Áreas Privadas Afectas al Uso Público** tipo *“Calle Peatonal Activa”*.

Disposición de **Áreas Privadas Afectas al Uso Público** tipo *“Paseo Urbano”*.

Alcanzar un nivel del programa de reconocimiento *“Bogotá Construcción Sostenible”* según la *Resolución 754 de 2025*, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Proyectos que realicen **reúso de Edificaciones.**

Proyectos que realicen **reúso de fachadas de edificaciones.**

Articulación de condiciones del ámbito de Licenciamiento Directo con la Estructura Integradora de los Patrimonios

Los predios que se encuentren localizados en los polígonos definidos como Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales (ADEP) podrán desarrollar proyectos con las alturas máximas en pisos definidas en las respectivas fichas normativas que se encuentran contenidas en el *Anexo 07.1 "Fichas de Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales ADEP" del Documento Técnico de Soporte de la formulación de la Actuación Estratégica*.

Las demás condiciones establecidas en el presente anexo serán aplicables según el sector normativo correspondiente al ámbito de Licenciamiento Directo en el que se ubique el proyecto.

Los desarrollos que en sus manzanas contengan Bienes de interés cultural (BIC) de nivel 1 y 2, deben propender por la integración del BIC dentro de su proyecto, procurando la articulación con el modelo urbano planteado para la Actuación Estratégica ZIBo.

Etapa de implementación de la Actuación Estratégica para el ámbito de Licenciamiento Directo.

Obligaciones del Operador Urbano Público

El Operador Urbano Público, es el responsable del recaudo y la administración del pago en dinero de la obligación urbanística de espacio público. Por lo anterior, deberá establecer el fondo y mecanismo destinados para tal fin, así como las estrategias de priorización e inversión de los recursos, contenido en el *Anexo de Decreto 06. Mecanismo de recaudo y estructura financiera del decreto de adopción de la AE*.

Articulación con programas Distritales

En el caso de la AE ZIBo, como se mencionó anteriormente, se establecieron condiciones normativas para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) relacionadas con los niveles de reconocimiento del programa Distrital *"Bogotá Construcción Sostenible"* para la categoría *"Arquitectónica"*. Para establecer esta condición fue necesaria una articulación con la Secretaría Distrital de Ambiente en el proceso de definición de los niveles de reconocimiento. Esta articulación debe ser continua en el tiempo y por tanto, se debe continuar en la etapa de implementación de la Actuación Estratégica.

2.6.

Unidades Funcionales

Antecedentes y marco normativo

Los *artículos 478 y 491 del Decreto Distrital 555 de 2021 "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."*, definen las Actuaciones Estratégicas como:

> *"(...) 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."*

Conforme a lo anterior, el *numeral 1 del artículo 479 del Decreto ibidem* establece que las Actuaciones Estratégicas tienen como objetivos generales, entre otros: definir el proyecto urbanístico y socioeconómico de manera multiescalar, integral y acorde con las condiciones específicas del entorno de la actuación urbanística; articular los proyectos estructurantes que confluyen en dicho ámbito; y articular los instrumentos de planificación, gestión y financiación necesarios para materializar el proyecto urbanístico propuesto. Adicionalmente, el *numeral 2* del mismo artículo establece como lineamientos específicos de las Actuaciones Estratégicas: identificar las zonas que requieran una reconfiguración de la estructura urbana, entre otros.

El *Decreto Distrital 061 de 2025 "Por medio del cual se precisan los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, y se dictan otras disposiciones"* el cual deroga el *capítulo I del Decreto Distrital 558 de 2023*, en el *numeral 3.2* define el ámbito de Unidad Funcional como:

> *"Es el área delimitada en el planteamiento urbanístico adoptado de la correspondiente Actuación Estratégica que, por su importancia para la concreción del Modelo de Ocupación del Territorio -MOT-, requiere de condiciones adicionales, posteriores a su adopción, para la ejecución de actuaciones urbanísticas de urbanización y/o construcción, y la reconfiguración urbana en los términos establecidos en el artículo 5 y 6 del presente Decreto"*

En esta formulación se define una Unidad Funcional, la cual debe someterse a un proceso de estructuración. Dicho procedimiento de estructuración de la Unidad funcional se enmarca en los establecido en el Subcapítulo I, del Capítulo III del presente Decreto y deberá cumplir como mínimo con los requisitos establecidos en el *artículo 6 del Decreto Distrital 061 de 2025:*

> *"6.1. Estudio conceptual de redes locales de servicios públicos, incluyendo soluciones de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible -SUDS- de Tipologías Menores, de acuerdo con las disposiciones definidas en el estudio conceptual de redes matrices de acueducto, redes troncales de alcantarillado y con lo estipulado en los conceptos emitidos por las empresas prestadoras durante las directrices para la definición de lo público y su revalidación durante la formulación de la Actuación Estratégica. Definiendo los umbrales asociados a la capacidad remanente de acuerdo con los potenciales de desarrollo definidos en las etapas de la actuación estratégica.*
>
> *6.2. Estudio de transporte y tránsito o estudio de demanda de atención a usuarios en la formulación de la Unidad Funcional elaborado de acuerdo con la Resolución No. 132490 de 2023 de la Secretaría Distrital de Movilidad o la norma que la sustituya, modifique o complemente, el cual debe estar en concordancia con el Estudio de Análisis Estratégico -EAE- elaborado para la formulación de la Actuación Estratégica y para las Unidades Funcionales que dicho estudio defina, de acuerdo con las características del desarrollo de la unidad funcional.*
>
> *6.3. Estudio ambiental, cuando aplique, validado por la autoridad ambiental competente, de acuerdo con lo indicado en los conceptos emitidos por las autoridades ambientales durante el proceso para emitir las directrices para la definición de lo público y su revalidación en el trámite de formulación de la Actuación Estratégica.*
>
> *6.4. Reparto de cargas y beneficios de la unidad funcional articulado al definido para la actuación estratégica que incluya las formas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en el ámbito de la unidad funcional."*

Objetivos

Objetivo General

Delimitar el ámbito de la Unidad Funcional Calle 19 (UF Calle 19) **en respuesta al impacto que genera la variación del trazado de la reserva vial de la Avenida Calle 19** sobre la morfología urbana existente y las dinámicas de movilidad. Se trata de optimizar la estructura urbana resultante, promoviendo la renovación y revitalización del área, en coherencia con el modelo propuesto para la Actuación Estratégica ZIBo.

Objetivo Específicos

Definir las condiciones normativas necesarias para asegurar que el desarrollo **de la Unidad Funcional** contribuya al modelo urbanístico de la Actuación Estratégica.

Establecer la forma de cumplimiento de la obligación de **cesión de espacio público en proyectos** que superen el índice de construcción efectivo de 7.

Justificación de la delimitación

La formulación de la Actuación Estratégica ZIBo propone la conexión de la Avenida Calle 19 con la Carrera 40, creando una continuidad vial actualmente inexistente. Esta intervención optimiza los recorridos y reduce el tráfico en la zona. Además, la propuesta contempla la modificación de la reserva vial de la Avenida Calle 19. La iniciativa se enmarca dentro del estudio de movilidad, detallado en el Estudio y Análisis Estratégico de Movilidad (EAE), disponible en el *Anexo 05* del Decreto que adopta la Actuación Estratégica ZIBo, así como en las directrices para la definición de lo público establecidas en la *Resolución 2000 de 2023* de la Secretaría Distrital de Planeación.

La siguiente ilustración muestra el tramo ajustado en relación con las reservas de la malla vial arterial de la Actuación Estratégica ZIBo:



Ilustración 60: Ubicación de la Unidad Funcional en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El siguiente diagrama ilustra los problemas derivados de los recorridos vehiculares actuales:

La incorporación de esta nueva vía permitirá un trayecto directo desde el oriente hasta Corferias, mejorando su conexión con la Avenida El Dorado. Esto no solo fortalecerá la conectividad de un hito clave como Corferias con el resto de la ciudad, sino que también impulsará el desarrollo urbano al facilitar una integración más eficiente entre los distintos puntos estratégicos de Bogotá.



Ilustración 61: Recorrido vehicular actual entre carrera 40 y la Trv. 39 Bis A. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Para formalizar esta modificación vial y garantizar la reconfiguración de las manzanas involucradas, es fundamental la conformación y desarrollo de la Unidad Funcional. Según el marco normativo, esta herramienta resulta esencial cuando se requiere una transformación morfológica de gran escala que no puede gestionarse eficientemente mediante procesos de licenciamiento directo. Cabe destacar que el trazado propuesto corresponde a una zona de reserva definida a partir de los estudios realizados en la formulación de la Actuación Estratégica. No obstante, el diseño final de esta reserva dependerá de estudios detallados que se lleven a cabo en la estructuración de la Unidad Funcional, los cuales definirán la afectación predial.

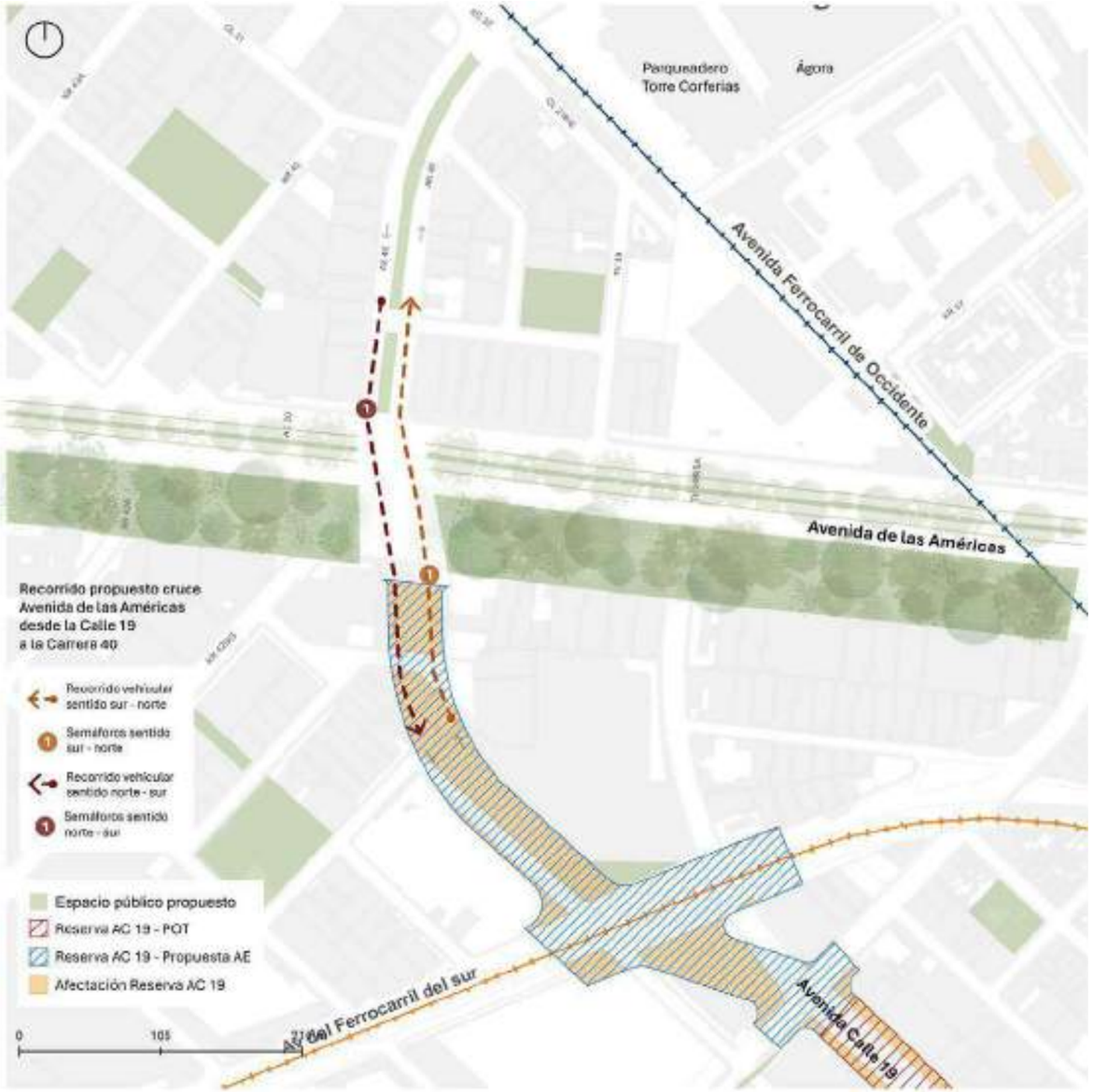


Ilustración 62: Recorrido vehicular propuesto. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

La creación de esta Unidad Funcional no solo permite definir el trazado de la nueva arteria vial, sino que también aporta múltiples beneficios adicionales, como la reconfiguración morfológica del área. Esto da lugar a manzanas mejor adaptadas a las necesidades de movilidad tanto vehicular como peatonal.

Además, existe la posibilidad de incrementar el índice de construcción, superando el límite actual establecido en el resto de la Actuación Estratégica para proyectos de manzana completa en licenciamientos directos y la posibilidad de generar más espacio público de calidad. Estas ventajas representan un incentivo significativo para los desarrolladores interesados en invertir y ejecutar proyectos en el sector.

La propuesta actual, sujeta a modificaciones, busca minimizar el impacto sobre los predios existentes. No obstante, como parte del proceso de reconfiguración morfológica, también genera nuevas áreas de suelo privado mediante la sustitución de espacio público, creando oportunidades para definir un trazado urbano óptimo y aprovechar las características morfológicas resultantes.

En la siguiente imagen se puede observar el área del trazado que intersecta con predios privados:



Ilustración 63: Cruce del área de reserva vial con manzanas catastrales existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La siguiente tabla muestra el área afectada por el ajuste en el trazado de la reserva vial y su cruce con manzanas catastrales:

Sector Catastral	Código de Manzana	Área de Manzana(m²)	Área cruce con reserva vial (m²)	Porcentaje afectado del total
004208 Los Ejidos	004208046	5253,78	3531,46	67,2%
004208 Los Ejidos	004208047	4157,46	7,56	0,2%
006205 industrial Centenario	006205013	52898,37	8267,22	15,6%
006205 industrial Centenario	006205030	9982,31	570,12	5,7%

Tabla 14: Área de reserva vial en manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Localización y delimitación

La Unidad Funcional (UF) Calle 19 está ubicada en el centro geográfico de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo), en los sectores catastrales Industrial Centenario y los Ejidos. Se encuentra delimitada de la siguiente manera:

Norte: Por la Transversal 39 BIS A, desde la Avenida de Las Américas hasta la Avenida Ferrocarril del Sur, en su intersección con la Calle 19B y la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca.

Oriente: Por la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca, entre la Calle 19B y la Calle 18.

Sur: Por la Calle 18, desde la Avenida Carrera 36 – Av. Cundinamarca hasta la Avenida Carrera 39, continuando por la Avenida Carrera 39 hasta la Calle 17B, la Carrera 40 hacia el sur, y nuevamente por la Calle 17A hasta la Carrera 42.

Occidente: Por la Carrera 42, entre la Calle 17A y la Calle 18, continuando hasta la Carrera 42 BIS, y siguiendo por la Avenida de Las Américas hasta la Transversal 39 BIS A.

Además, la Unidad Funcional se encuentra cerca de Corferias y a poca distancia de la Universidad Nacional de Colombia. También cuenta con acceso a importantes corredores viales, como la Calle 13, la Avenida El Dorado y la Avenida NQS, facilitando la conexión con sistemas de transporte masivo como TransMilenio en estos tres ejes principales de la ciudad. Asimismo, su proximidad al recorrido del Regiotram de Occidente refuerza su accesibilidad metropolitana.

Esta ubicación estratégica permite una conexión eficiente con Bogotá y sus alrededores, además de favorecer la integración con el centro de la ciudad al oriente y el sector empresarial y comercial a lo largo del corredor de la Avenida El Dorado.

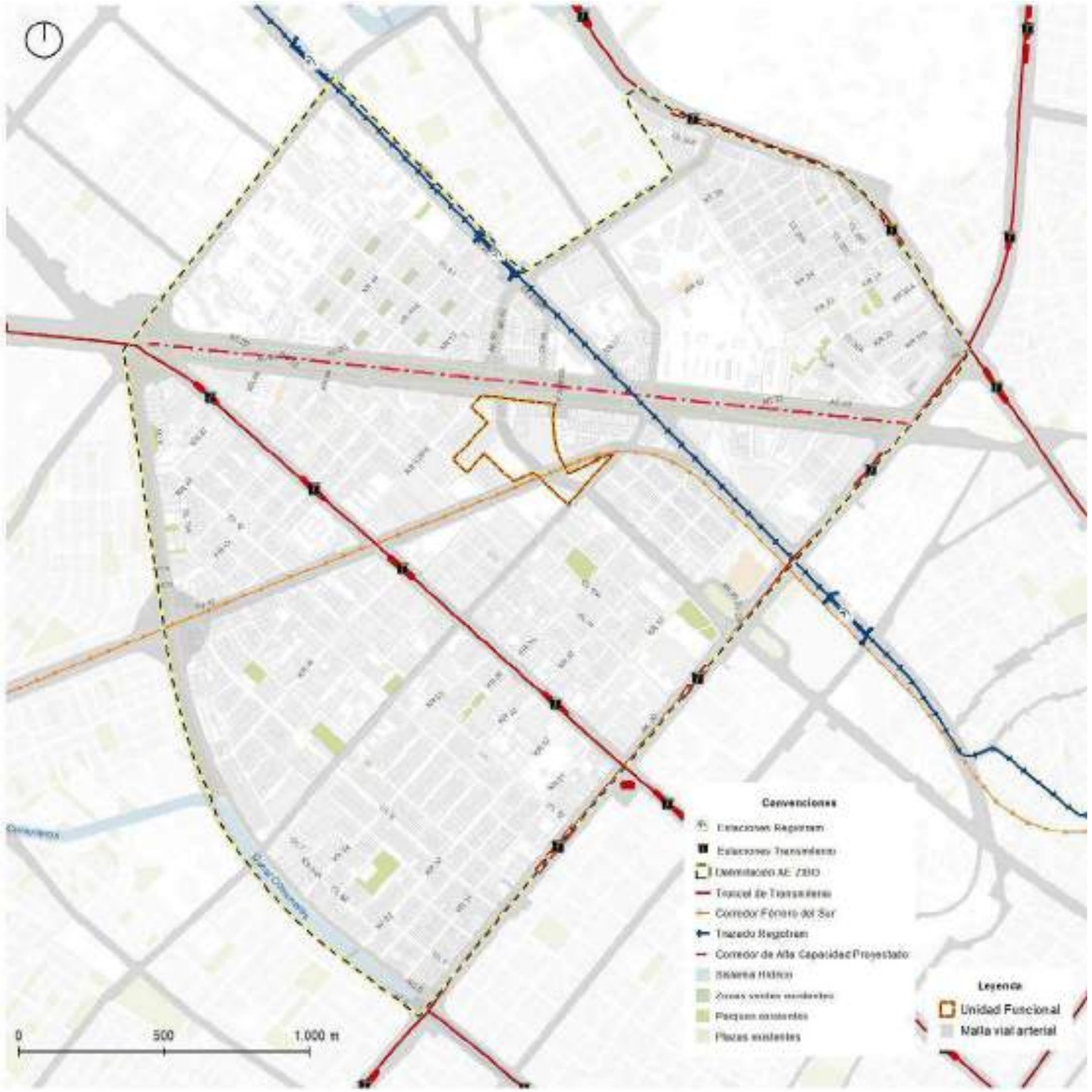


Ilustración 64: Ubicación de la Unidad Funcional en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Su delimitación corresponde a las manzanas que presentan superposición con el tramo ajustado de la reserva vial, abarcando un área total de **86.617,12 m² (8,66 ha).**

La conformación del polígono se distribuye de la siguiente manera:

- **5,61 ha** de área privada, equivalente al **65%** del total.
- **2,5 ha** de malla vial arterial, que representa el **29%** del área.
- **0,56 ha** de malla vial intermedia o local, correspondiente al **6%** del total.

ID	Item	UF (ha)	Porcentaje (%)
1	Área privada	5,61	65%
2	Reserva vial Malla Vial Arterial	2,50	29%
3	Malla Víal Intermedia y Local	0,56	6%
	TOTAL	**8,66**	**100%**

Tabla 16: Áreas que conforman la UF. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La delimitación comprende cuatro manzanas ubicadas en los sectores catastrales **Industrial Centenario** y **Los Ejidos**, abarcando un total de **47 lotes.**

En la siguiente imagen y tabla se muestra su distribución en el territorio:

Sector Catastral	Código de Manzana	Número de Lotes
004208 Los Ejidos	004208046	1
004208 Los Ejidos	004208047	9
006205 industrial Centenario	006205013	36
006205 industrial Centenario	006205030	1

Tabla 15: Distribución de lotes por manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

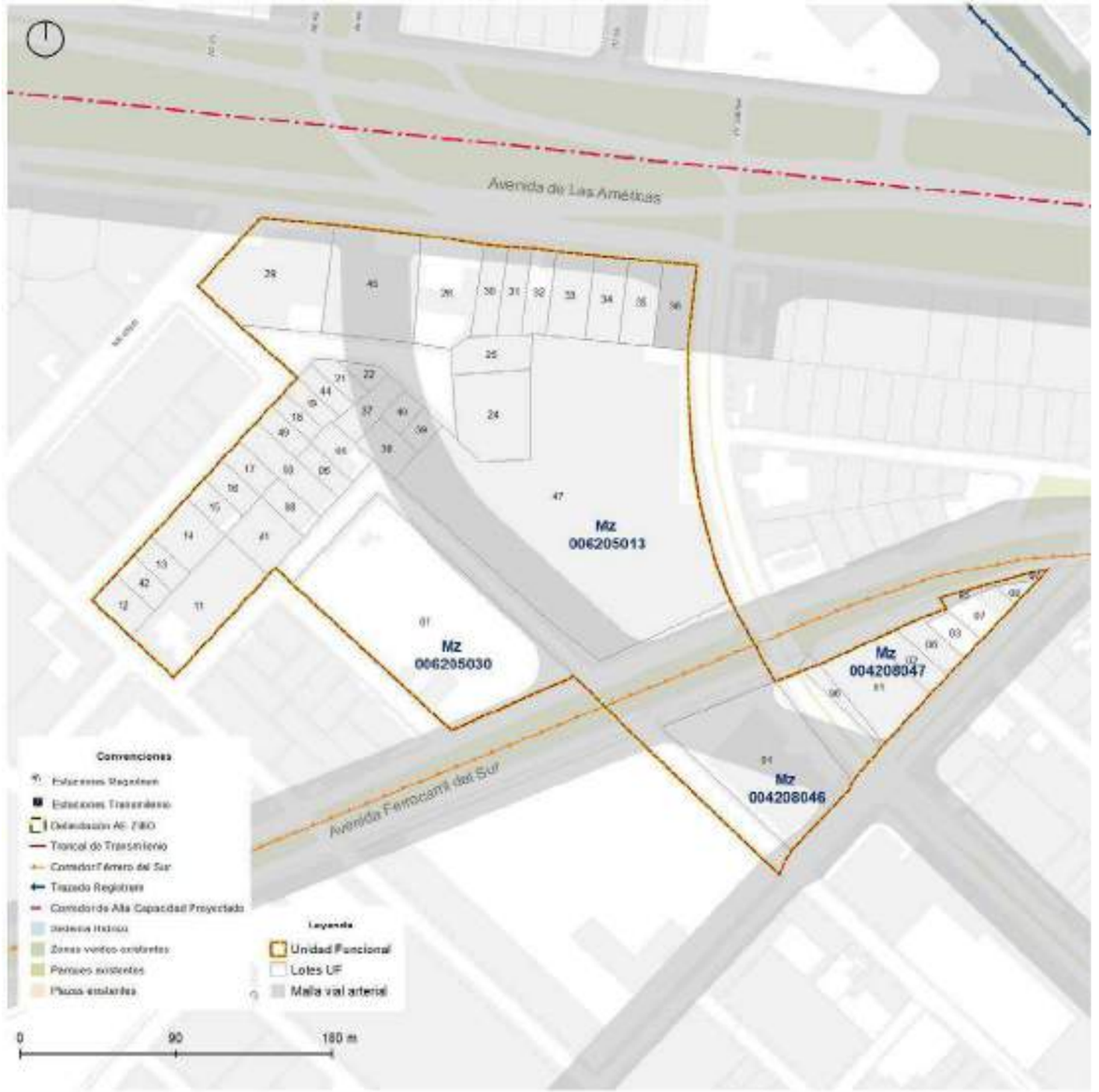


Ilustración 65: Delimitación de la Unidad Funcional. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Condiciones actuales

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), todo el polígono de la Unidad Funcional se encuentra bajo el tratamiento de renovación urbana, priorizando su transformación para responder a las necesidades contemporáneas de la ciudad. Adicionalmente, su área de actividad es Grandes Servicios Metropolitanos, lo que abre oportunidades para el desarrollo de proyectos integrales de usos mixtos. Si bien, el uso residencial está restringido por el área de actividad, este se puede ser incorporado al proyecto cumplimiento con la preservación del uso industrial y mediante derechos de construcción y desarrollo, según lo definido en el *artículo 243 del POT*.

Según la información catastral disponible, el uso predominante del suelo en la zona es **logístico**, abarcando un **82,7%** del área total. Este uso refleja la vocación actual del sector, el cual está orientado principalmente a actividades de almacenamiento y distribución. Le sigue el uso **industrial**, que ocupa el **11,9%** del área, y el **comercial**, con un **3,9%**, lo que indica una presencia limitada de actividades de comercio en comparación con las funciones logísticas e industriales predominantes. A continuación, se encuentra una **estación de servicio**, que representa el **0,8%** del total del área, mientras que el **0,5%** restante corresponde a **predios sin edificar**. Esta distribución refleja claramente el carácter funcional y productivo de la zona, con una concentración de actividades logísticas e industriales que definen su perfil actual.

Es importante resaltar que no existen predios con uso residencial en el sector, lo que evidencia su vocación productiva y su potencial para diversificar los usos del suelo en el marco de la renovación urbana.

Ilustración 66:Uso principal según datos base catastral 2024. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



El 88% de las construcciones **no superan los 3 pisos** de altura, siendo **1 piso la altura predominante**. Se **identifican además solo 3 edificaciones de 4 pisos y 1 de 5 pisos.** Esto se traduce en una baja densidad, la cual dada su ubicación estratégica y su conexión con la ciudad, podría ser significativamente mayor mediante la incorporación de vivienda y comercio, optimizando así su potencial de desarrollo urbano.

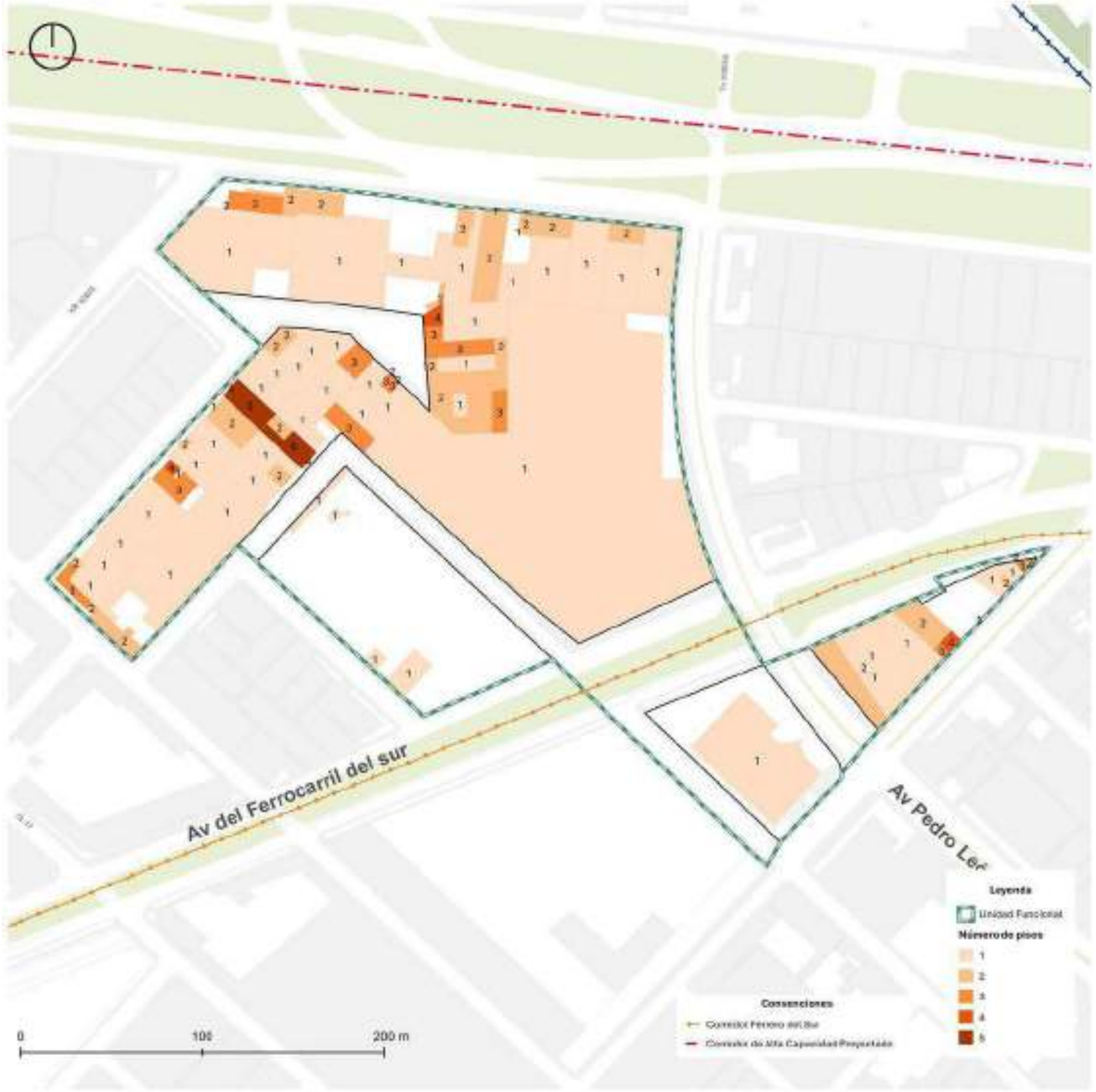


Ilustración 67: Altura de las edificaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Elementos del Modelo Urbanístico

que orientan las condiciones de la Unidad Funcional

Conector verde estratégico Carrera 40 - Calle 19

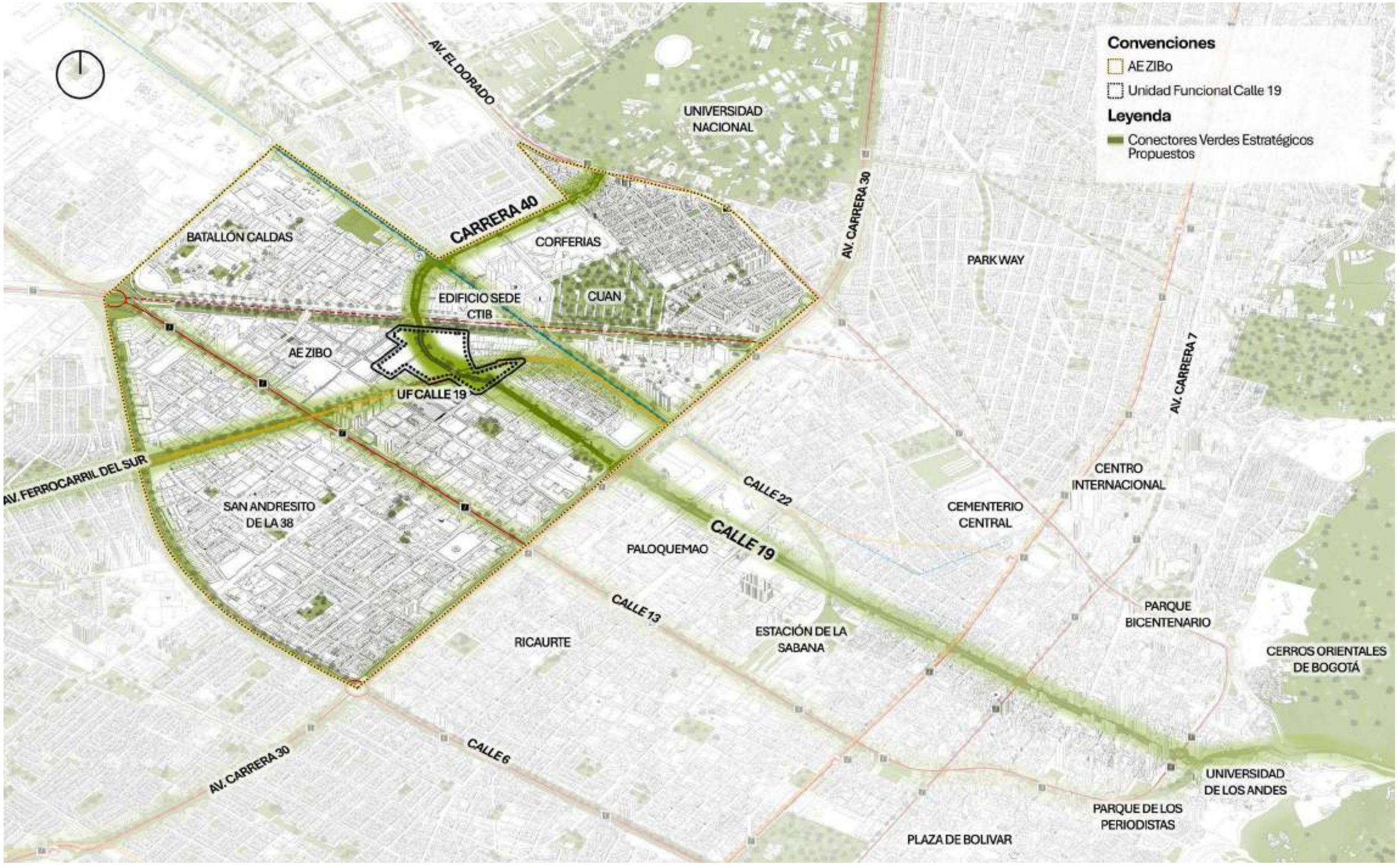
La estructuración de la Unidad Funcional deberá contribuir al cumplimiento de los objetivos y metas planteadas a nivel distrital en materia de Sistema de Espacio Público, mediante la generación de nuevas áreas verdes y espacios públicos accesibles.

Una de las estrategias clave para alcanzar estos objetivos es la conexión directa entre la Calle 19 y la Carrera 40, como se ilustra en la imagen a continuación.

Esta conexión fortalecerá el corredor ecológico que une los Cerros Orientales, el Campus de la Universidad Nacional y el Parque de la Avenida de las Américas, consolidando una infraestructura verde que mejorará la calidad ambiental y la integración urbana.

La continuidad vial permitirá la creación de infraestructura pública, como parques y corredores ecológicos, contribuyendo al reverdecimiento del sector mediante la implementación de controles ambientales y franjas de paisajismo. Estas intervenciones mejorarán la condición ecológica de la Actuación Estratégica ZIBo y sus alrededores, promoviendo un entorno urbano más sostenible.

Para más detalles sobre la integración del conector verde con la Estructura Ecológica Principal, consulte la información complementaria.


Convenciones
AE ZIBo
Unidad Funcional Calle 19
Leyenda
Conectores Verdes Estratégicos Propuestos
AV. EL DORADO
UNIVERSIDAD NACIONAL
CARRERA 40
BATALLÓN CALDAS
CORFERIAS
AV. CARRERA 30
PARK WAY
EDIFICIO SEDE CTIB
CUAN
AE ZIBO
UF CALLE 19
AV. CARRERA 7
AV. FERROCARRIL DEL SUR
SAN ANDRESITO DE LA 38
CALLE 22
CENTRO INTERNACIONAL
CEMENTERIO CENTRAL
CALLE 19
PALOQUEMAO
CALLE 13
PARQUE BICENTENARIO
RICAURTE
ESTACIÓN DE LA SABANA
CERROS ORIENTALES DE BOGOTÁ
AV. CARRERA 30
CALLE 6
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
PARQUE DE LOS PERIODISTAS
PLAZA DE BOLIVAR

Integración con el Anillo de la Innovación y el Conocimiento y el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB)

La Unidad Funcional Calle 19 formará parte del Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá, un proyecto estratégico diseñado para consolidar el territorio donde se ubica el corazón de la innovación y el conocimiento del Centro Ampliado de Bogotá.

Este anillo busca articular las Actuaciones Estratégicas ZIBo, Pieza Reencuentro y Chapinero Verde e Inteligente, promoviendo el desarrollo de un ecosistema de innovación y emprendimiento.

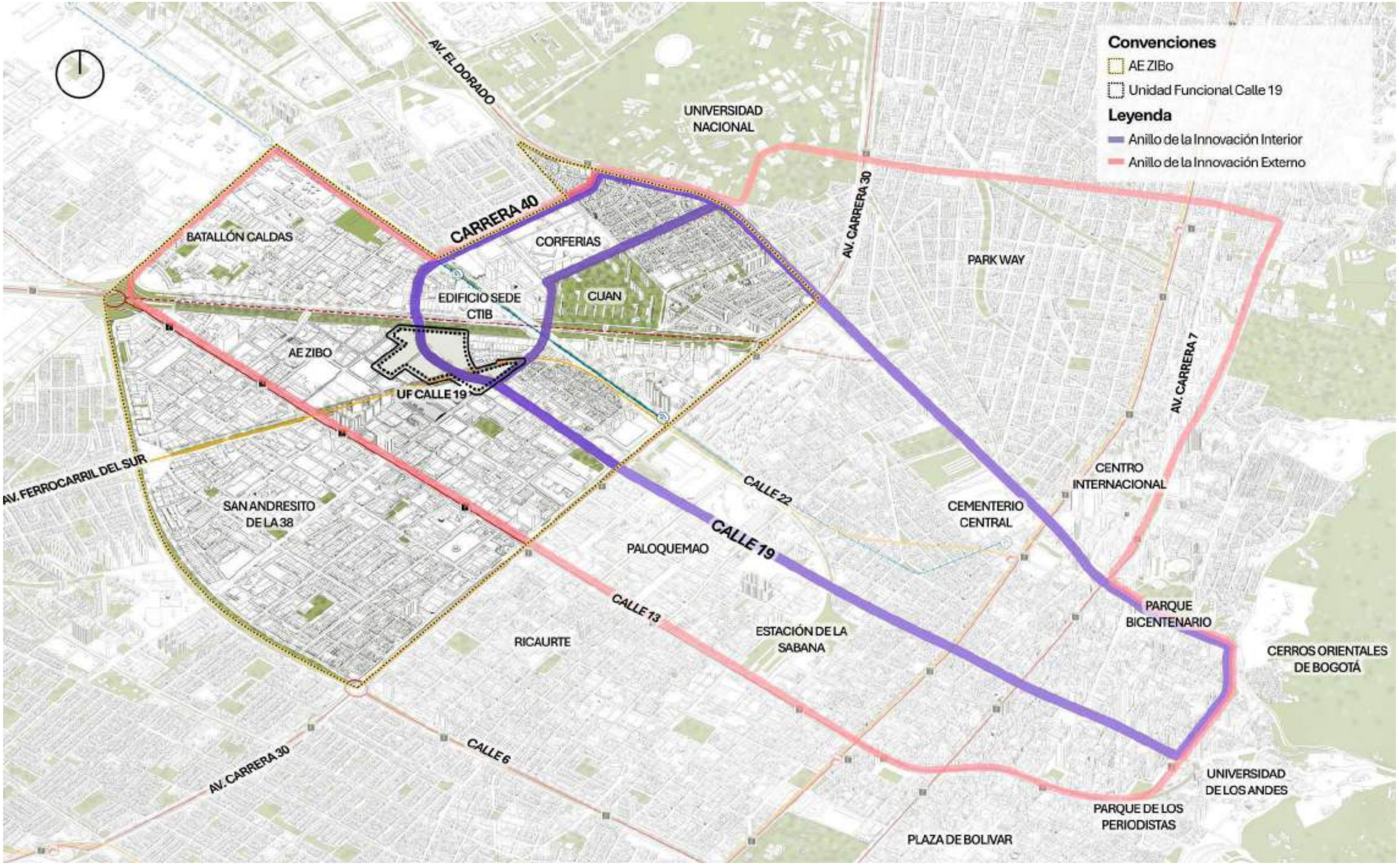
En su núcleo se encuentra el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB), estratégicamente ubicado entre la Calle 13 y la Calle 26. Su conexión con corredores clave a nivel local y nacional permitirá generar impactos positivos en los ámbitos ambiental, social, económico y tecnológico.

El CTIB está concebido como un proyecto de ciudad de 247 hectáreas, cuyo objetivo es transformar el sector en un espacio multifuncional e inteligente, fomentando la interacción, transferencia de conocimiento y articulación de actores públicos y privados. Para potenciar su integración, se han propuesto corredores inteligentes de turismo, que conectarán las dinámicas urbanas del costado norte, enfocadas en vivienda, servicios, comercio y turismo, con las del sur de la Avenida de las Américas y el futuro Regiotram de Occidente, de vocación más industrial, logística y comercial.

En este contexto, la conexión de la Carrera 40 con la Universidad Nacional y el primer edificio del CTIB (Edificio Sede), junto con la prolongación de la Calle 19 hacia el oriente, es clave para garantizar la continuidad del Anillo de la Innovación y el Conocimiento. Además esta conexión facilitará la integración de la AE ZIBo con la Actuación Estratégica Reencuentro y el centro de la ciudad, consolidando un nodo estratégico.

Sin la reconfiguración y conexión generada por el trazado de la Calle 19 y la Unidad Funcional, este eje conector seguiría interrumpido por la Avenida de las Américas, limitando su potencial de articulación territorial y de desarrollo.

Se identifica entonces que desde las condiciones específicas de la UF se debía prever una conexión entre el futuro desarrollo con el CTIB.


Convenciones
AE ZIBo
Unidad Funcional Calle 19
Leyenda
Anillo de la Innovación Interior
Anillo de la Innovación Externo
AV. EL DORADO
UNIVERSIDAD NACIONAL
BATALLÓN CALDAS
CARRERA 40
CORFERIAS
AV. CARRERA 30
PARK WAY
EDIFICIO SEDE CTIB
CUAN
AE ZIBO
UF CALLE 19
AV. CARRERA 7
AV. FERROCARRIL DEL SUR
SAN ANDRESITO DE LA 38
CALLE 22
CENTRO INTERNACIONAL
CEMENTERIO CENTRAL
CALLE 19
PALOQUEMAO
CALLE 13
PARQUE BICENTENARIO
ESTACIÓN DE LA SABANA
RICAURTE
CERROS ORIENTALES DE BOGOTÁ
AV. CARRERA 30
CALLE 6
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
PARQUE DE LOS PERIODISTAS
PLAZA DE BOLIVAR

Aporte al Sistema de Espacio Público Peatonal para el encuentro

Desde las condiciones normativas definidas para la Unidad Funcional se identifica la necesidad de definir requerimiento claves para que la propuesta urbana, aporte al modelo urbanístico macro de las siguientes estrategias:

Reverdecer - Criterios de localización de las cesiones de espacio público

Las condiciones para el desarrollo de la Unidad Funcional (UF) establecen criterios de localización para la obligación urbanística de espacio público, en alineación con las siguientes premisas del modelo urbano general:

- Cesiones con frente hacia vías pacificadas y corredores comerciales, diseñadas para fomentar la interacción social, la actividad económica y la integración de los espacios públicos con el entorno urbano inmediato.

- Cesiones con frente hacia calles reverdecidas, conectores verdes estratégicos y calles vehiculares con prioridad peatonal, destinadas a promover la movilidad sostenible, la conectividad ecológica y el fortalecimiento del paisaje urbano.

Reverdecer - Forma de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas para proyectos que superen el I.C. 7

El ***Decreto Distrital 555 de 2021 (POT) y el Decreto Distrial 061 de 2025*** permiten la aplicación de índices de construcción efectivos superiores al máximo permitido para el tratamiento de renovación urbana sin la necesidad de formular un plan parcial. No obstante, el POT no establece los porcentajes ni la forma de cumplimiento de la obligación urbanística de cesión de espacio público en estos casos. Por ello, esta forma de cumplimiento se incorpora dentro de las condiciones normativas.

Esta reglamentación permite alcanzar mayores índices de construcción (I.C.) y, si se elige esta opción, disponer de más espacio público en sitio. No obstante, esta decisión dependerá del desarrollador, por lo que el índice de construcción efectivo del proyecto se definirá en el momento del desarrollo de la Unidad Funcional (UF), de acuerdo con las condiciones y estrategias adoptadas.

La forma de cumplimiento en línea con lo dispuesto en los *artículos 317, 318 y 327*, conserva la misma fórmula para el cálculo, pero se aumenta el porcentaje de la cesión en sitio al 30% del Área de Terreno, teniendo en cuenta que a mayor edificabilidad se requiere más soporte de espacio público y se establece un equilibrio entre el beneficio a los desarrolladores y retorno a la estructura urbana pública de la Actuación Estratégica.

Reactivar - Propuesta de espacios privados de uso público para el encuentro

Con el propósito de reconectar y revitalizar el entorno urbano, se establece la creación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP) de tipo *“Calle Peatonal Activa”*. Esta estrategia, aplicada de manera integral en toda la Actuación Estratégica (AE), busca dinamizar las fachadas de las vías principales mediante la incorporación de usos comerciales, de servicio y dotacionales en los primeros pisos, contribuyendo a la creación de bordes más seguros y funcionales.

Condiciones normativas

Las condiciones normativas se encuentran contenidas en el *Anexo 3. Condiciones normativas para la Unidad Funcional Calle 19*, del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica y son las siguientes:

Sistema de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro

1. Las cesiones de espacio público que se dispongan en sitio deberán priorizar, cuando aplique, la localización de mínimo un frente del nuevo espacio público hacia las siguientes vías:

- Calle reverdecida - Carrera 42 BIS
- Vía Pacificada - Calle 17A
- Calle 17B
- Transversal 39 BIS

2. Todos los proyectos que tengan frente a la Avenida Calle 19 y/o Avenida Ferrocarril del Sur, deberán disponer en ese frente la obligación de equipamiento comunal privado no construido, mediante una APAUP tipo *"Calle Peatonal Activa"*, que cumpla con las siguientes condiciones:

a. Deberá tener un ancho mínimo de tres (3,00) metros hacia el interior del lindero y se deberá garantizar una franja de circulación peatonal de mínimo dos (2,00) metros completamente libres de obstáculos como columnas o mobiliario.

b. La totalidad de su área puede estar cubierta, garantizando una altura libre mínima de seis (6,00) metros.

c. En mínimo el setenta por ciento (70%) del frente de la fachada con APAUP deberán proponer usos hacia la calle, que correspondan a comercio y servicios, dotacionales o accesos a las edificaciones y/o equipamiento comunal privado.

d. Este tipo de APAUP se puede intervenir con suelos duros para la incorporación de actividades de aprovechamiento económico. No obstante, el endurecimiento no deberá ser mayor al 90% de su área y se deberá priorizar la utilización de pavimentos permeables. En todo caso, se deberá dar cumplimiento a los índices de diseño de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 126 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

e. En este tipo de APAUP no se podrán construir cerramientos y se deberán eliminar barreras que no permitan a las personas visualizar posibles riesgos en la calle. En caso de que las vías propuestas para la implementación de este tipo de APAUP coincidan con cesiones en sitio o proyectos de espacio público, las APAUP deberán tener frente hacia el espacio público.

g. Se deberán incorporar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible - SUDS para el manejo de agua lluvia y aporte paisajístico, en caso de que aplique, conforme al análisis del contexto y de acuerdo con la *Norma Técnica de Servicios NS-166* de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá ESP – EAAB ESP.

Nota: En los tratamientos de renovación urbana y consolidación el retroceso dispuesto para cumplir con las condiciones antes mencionadas, no se entenderá como retroceso del plano de fachada contra espacio público acorde con lo establecido en el Anexo 5 del Decreto Distrital 555 de 2025 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos”, adoptado mediante Decreto Distrital 466 de 2024 o la norma que lo complemente, modifique o sustituya.

3. En caso de que se generen espacios remanentes de obra pública en la Avenida Calle 19, Ferrocarril del Sur y/o Avenida Las Américas, los nuevos espacios públicos que surjan tras la ejecución de la infraestructura deberán integrarse con las franjas de paisajismo definidas para el perfil vial.

4. Para los proyectos con APAUP de tipo *“Calle Peatonal Activa”,* se aplican las mismas condiciones establecidas en el *numeral 1.2.1 “Alternativas de empate de APAUP tipo “Calle Peatonal Activa” del Anexo 02. “Condiciones normativas para el licenciamiento directo”*, del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica ZIBo.

Es importante resaltar que los escenarios planteados como alternativas de empate para la APAUP tipo *“Calle Peatonal Activa”* buscan mejorar la armonía del perfil vial y optimizar la circulación peatonal, promoviendo un entorno con usos activos que promuevan la seguridad y la dinámica urbana, generando espacios más accesibles y funcionales para los transeúntes.

5. Para los parques de proximidad resultantes del proyecto urbanístico de la Unidad Funcional, se deberá solicitar, previa licencia de intervención y ocupación del espacio público, un concepto al IDRD sobre la vocación, los lineamientos y las características recreo-deportivas para su desarrollo.

Sistema de movilidad

1. Se deberá garantizar la articulación de la Unidad Funcional con el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB), por medio de un paso a nivel en la Avenida de Las Américas y con el Conector Verde Estratégico a ser desarrollado entre la carrera 40 y la calle 19.

2. Si se desarrollan proyectos que incluyan usos logísticos y/o industriales y/o comerciales se deberá prever, cuando se requieran, zonas de cargue y descargue al interior de los proyectos. En caso de que las zonas de cargue y descargue no se lleven a cabo al interior del proyecto, esta debe estar prevista en el Estudio de Tránsito según lo requerido en el *Decreto Distrital 061 de 2025* o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Forma de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas

Condiciones específicas para la forma de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de cesión en suelo para espacio público cuando el Índice de Construcción Efectivo sea mayor a 7.

Los proyectos dentro de la Unidad Funcional Calle 19 podrán superar el Índice de Construcción Efectivo de 7 sin necesidad de contar con plan parcial, siempre y cuando, incluyan la totalidad de predios de una manzana. En estos casos el cálculo de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público se calculará según las siguientes fórmulas y escenarios:

Escenario 01:

Para proyectos que no incluyan el uso residencial, la fórmula para calcular el área total a ceder en suelo es:

$$CS = AT * Fs$$

Donde:
CS = Área a ceder en m^2 de suelo.
AT = Área de terreno en m^2 de suelo.
Fs = Porcentaje para el cálculo de la obligación, el cual será igual al 65% del AT.

La forma de cumplimiento de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público se realizará de la siguiente manera:

a. Cesión en suelo para espacio público en sitio (CSs). El cumplimiento de la cesión se determinará aplicando la siguiente fórmula:

$$CSs = (AT * FCep)$$

Donde:
CSs = Área a ceder en sitio, en m^2 de suelo.
AT = Área de terreno en m^2 de suelo.
FCep = Porcentaje de Cesión en suelo para espacio público en sitio, el cual será igual al 30% del AT.

b. Pago compensatorio en Dinero (PD). El pago compensatorio se calculará con la siguiente fórmula:

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

Donde:
PD = Valor pago compensatorio en dinero en pesos (COP)
AT = Área del terreno en m^2 de suelo
Vref = Valor de referencia del AT el proyecto al que corresponde la obligación, definido de manera general por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, del año en el que se realice el pago de esta compensación.
Fd = Porcentaje de cálculo para pago compensatorio en dinero, el cual será igual al 35% del AT.
d= Factor de progresividad según la *Resolución 2103 de 2024* o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Escenario 02:

Para proyectos en área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos que incluyan el uso residencial bajo las condiciones establecidas en la *condición 2 del artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021*, la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$CS = AT * Fs$$

Donde:
CS = Área a ceder en m^2 de suelo
AT = Área de terreno en m^2 de suelo
Fs = Porcentaje para el cálculo de la obligación en suelo, el cual será igual al 30% del AT.

La forma de cumplimiento se realiza en sitio en el mismo proyecto.

Condiciones de Gobernanza

En la estructuración de la Unidad Funcional se deberá ejecutar la ruta de gestión y precisión del trazado de la reserva de la Malla Vial Arterial de la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) definida en el *Anexo 10, "Modelo de gobernanza y seguimiento"* del Documento Técnico de Soporte.

Ajustes del trazado y la reserva vial de la Avenida Calle 19

Modifíquese el trazado de la Avenida Calle 19 en el tramo comprendido entre la Avenida Carrera 36 y la Avenida de Las Américas, señalado en el Plano "CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial" del Decreto Distrital 555 de 2021, y adóptese la reserva vial correspondiente para este nuevo trazado que conecta directamente con la Avenida Carrera 40 – Avenida Pedro León Trabuchi, como se indica en el Plano n.° 2/2 "Red Vial y Perfiles Viales, Espacio Público y Equipamientos, Usos y Aprovechamientos, Asignación De Cargas Urbanísticas y Etapas De Desarrollo", que hace parte integral del presente Decreto. El presente ajuste se deberá incorporar en la Base de Datos Geográfica

En las áreas de los predios incluidas en las zonas de reserva del tramo de la Avenida Calle 19 comprendido entre la Avenida Carrera 36 y la Avenida de Las Américas, señaladas en el Plano n.° 2/2 "Red Vial y Perfiles Viales, Espacio Público y Equipamientos, Usos y Aprovechamientos, Asignación De Cargas Urbanísticas y Etapas De Desarrollo" del presente Decreto, se deberá aplicar lo dispuesto en el artículo 379 del Decreto Distrital 555 de 2021, en cuanto al licenciamiento urbanístico en zonas de reserva.

Para la adquisición de los predios localizados dentro de las áreas de reserva de este numeral, en la estructuración de la Unidad Funcional se podrá aplicar

Posibilidad de cumplimiento de las condiciones dispuestas en la ***condición 2 del artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021.***

En los casos de los proyectos localizados en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos que incluyan el uso de vivienda y deban dar cumplimiento a la destinación del uso industrial y/o dotacional según las condiciones dispuestas en la *condición 2 de la tabla del artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021*, en los casos en que el uso sea industrial, éste podrá corresponder a áreas productivas asociadas a la vivienda, las cuales podrán estar localizadas en cualquier piso de la edificación
y deberán contar con un acceso independiente a las viviendas.

Escenario tentativo de desarrollo

Aplicando las condiciones normativas definidas se presenta en un diseño y modelación urbana preliminar y tentativa que no representa la configuración final.

Reconfiguración morfológica

En este ejercicio, con el fin de realizar una reconfiguración morfológica dando respuesta al trazado de la Avenida Calle 19, se identifican los siguientes cambios en la destinación del suelo:

- **Suelo que pasa de suelo público a privado, representada en color naranja:** 2.254 m².
- **Suelo que pasa de suelo privado a público:** 15.367 m².
- **Suelo que permanece como público:** 10.399 m².
- **Área resultante de suelo privado en la Unidad Funcional:** 60.699 m².



Suelo público a privado



Suelo privado a público

Ilustración 70: Cambio de destinación del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En la siguiente imagen se presenta el trazado la configuración morfológica tentativa de las manzanas debido a la futura conexión de la Calle 19 con la Cr 40. Se destacan especialmente las nuevas configuraciones de las manzanas I, II y VI, que anteriormente formaban una única manzana con una morfología irregular. Esta transformación ha resultado en manzanas con diseños más regulares y funcionales, lo que facilita la planeación y ejecución de proyectos inmobiliarios en el sector.
Cabe destacar que la manzana VI deberá subdividirse en cumplimiento con los lineamientos del *Decreto Distrital 555 de 2021* el cual no permite la proyección de áreas útiles de más de 1,3 hectáreas.



Ilustración 71: Esquema tentativo de configuración de manzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Propuesta urbanística

Una vez realizada la configuración morfológica se realiza la localización de la obligación del espacio público en sitio, respondiendo a los criterios de localización. En este escenario **se estima un total de nuevo espacio de público de 10.143 m² y 2.254 m² de suelo público restituido de vías locales a espacio público efectivo.** En la siguiente ilustración se puede apreciar la propuesta urbanística tentativa para la UF:



Ilustración 72: Planteamiento urbanístico indicativo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



La **modelación** se realiza con un **escenario moderado** con un **IC de 6**, en donde se proyecta la construcción de aproximadamente **1.338 unidades de vivienda** dentro de la Unidad Funcional, distribuidas de la siguiente manera: 28 unidades de Vivienda de Interés Prioritario (VIP), 385 unidades de Vivienda de Interés Social (VIS), 304 unidades de Vivienda de Interés Social de renovación urbana (VIS - RU), 94 soluciones habitacionales con servicios, 406 unidades de vivienda NO VIS y 121 unidades destinadas al cumplimiento de la obligación VIP/VIS.

Adicionalmente, con el objetivo de preservar los usos existentes en la zona, se han estimado un total de **81.955 m^2 destinados a actividades logísticas e industriales**, **63.852 m^2 para comercio y servicios, y otros 63.852 m^2 reservados para el uso dotacional**, enfocados a servicios sociales y de cuidado tanto para entidades públicas como privadas. De esta manera, **se consolidará un proyecto de usos mixtos**, el cual, aprovechando la ubicación estratégica del área, busca integrar de manera armónica las diversas funciones urbanísticas, promoviendo un desarrollo sostenible y complementario que responda a las necesidades de la comunidad y el entorno.

Ilustración 73: Imaginario de desarrollo Unidad Funcional.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ilustración 74: Render semiaéreo interior de supermanzanas z. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



2.7.

Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Actuación Estratégica

Contiene:

2.7.1.
Estructura Ecológica Principal – EEP

2.7.2.
Estructura Funcional y del Cuidado – EFC

- **2.7.2.1.** Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro – SEPPE
- **2.7.2.2.** Sistema de Movilidad – SM
- **2.7.2.3.** Sistema del Cuidado y Servicios Sociales – SCSS
- **2.7.2.4.** Sistema de Servicios Públicos - SSP

2.7.3.
Estructura Integradora de los Patrimonios -EIP

Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Actuación Estratégica

2.7.1.

Estructura Ecológica Principal - EEP y Áreas de Importancia Ambiental

Antecedentes

La Estructura Ecológica Principal (EEP) de Bogotá se define como el eje ordenador del territorio en el marco del *Decreto Distrital 555 de 2021*, que adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Según su artículo 41, la Estructura Ecológica Principal es aquella estructura ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional.

La EEP tiene como base la estructura ecológica, geomorfológica y biológica original de la ciudad y, dado el estado actual de alteración de los ecosistemas que la componen, se hace indispensable la consolidación de ésta como un sistema articulado que permita conservar los espacios y los procesos ecosistémicos que concentran la biodiversidad.

Lo anterior surge con el fin de garantizar la prestación de los servicios ecosistémicos ofertados a la ciudad y la región, mediante la implementación de estrategias de conectividad y complementariedad entre sus componentes, propiciando el uso público de los elementos públicos de la Estructura Ecológica (*artículo 42, Decreto Distrital 555 de 2021*).

Así las cosas, las áreas más relevantes dentro de la EEP de Bogotá son:

a. **Áreas Protegidas:** incluyen reservas naturales y parques que conservan la biodiversidad y los ecosistemas nativos.

b. **Zonas de Conservación:** áreas clave para la protección y sostenibilidad ambiental de la ciudad. Estas zonas están diseñadas para preservar los recursos naturales, mantener la biodiversidad y garantizar el equilibrio ecológico.

c. **Áreas de Especial Importancia Ecosistémica:** zonas que se identifican por su alto valor ecológico y ambiental dentro del territorio urbano. Estas áreas juegan un papel crucial en la conservación de la biodiversidad, la regulación de los ciclos naturales y la provisión de servicios ecosistémicos esenciales.

d. Áreas Complementarias para la Conservación: espacios territoriales que, aunque no forman parte de los corredores ecológicos principales o áreas de protección directa, desempeñan un papel crucial en la conservación y sostenibilidad del entorno urbano y natural.

Estas áreas son fundamentales para mantener el equilibrio ecológico, ofrecer espacios de recreación y educación ambiental, y contribuir a la sostenibilidad y resiliencia de Bogotá frente al cambio climático.

Descripción de los componentes de la Estructura Ecológica Principal en la Actuación Estratégica ZIBo

En el ámbito puntual de la Actuación Estratégica (AE) ZIBo, como elemento único y principal de la EEP se tiene el Canal Comuneros que pertenece al componente de Áreas de Especial Importancia Ecosistémica dentro del POT. Adicionalmente, en la AE se sitúa parte del Conector Ecosistémico Subcuenca del Río Fucha, el cual abarca el 3% del área total de la Actuación. Si bien, este conector ecosistémico no hace parte de la EEP, en la presente formulación se plantea como un componente integral de esta estructura, ya que su correcto manejo y consolidación permitirá el movimiento, dispersión e interacción de especies y flujos importantes para mantener la biodiversidad que habita los ecosistemas de la ciudad. Cabe resaltar que, en el área de influencia de la Actuación se localiza igualmente, el Conector Ecosistémico Virrey- Chicó.

Como otros elementos importantes de la EEP en el área de influencia de la Actuación Estratégica se encuentran: por un lado, el Canal San Francisco, el cual pertenece a las áreas de especial importancia ecosistémica de la ciudad; y, por otro lado, se encuentran el Parque El Renacimiento, el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación, y el Parque Tercer Milenio, tres nodos importantes catalogados como Parques Estructurantes que hacen parte de la EEP. La descripción e identificación de estos elementos se hace indispensable, ya que la formulación de la Actuación Estratégica pretende garantizar y concretar la conectividad ambiental y ecosistémica con dichos elementos de la EEP y que se detallan a continuación:

Tabla 17: Elementos de la Estructura Ecológica Principal en la AE ZIBo. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

Nombre EEP	Componente	Categoría	Elemento	Instrumento de Manejo
Estructura Ecológica Principal al interior de la AE				
Canal Comuneros	Áreas de especial importancia ecosistémica	Sistema Hídrico	Cuerpos hídricos naturales	N/A
Estructura Ecológica Principal en el área de influencia de la AE				
Canal San Francisco	Áreas de especial importancia ecosistémica	Sistema Hídrico	Cuerpos hídricos naturales	N/A
Río Fucha	Áreas de especial importancia ecosistémica	Sistema Hídrico	Cuerpos hídricos naturales	N/A
Parque El Renacimiento	Áreas Complementarias para la Conservación	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP y Parques de Borde	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP	N/A
Centro de Memoria, Paz y Reconciliación	Áreas Complementarias para la Conservación	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP y Parques de Borde	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP	N/A
Parque Tercer Milenio	Áreas Complementarias para la Conservación	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP y Parques de Borde	Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la EEP	N/A

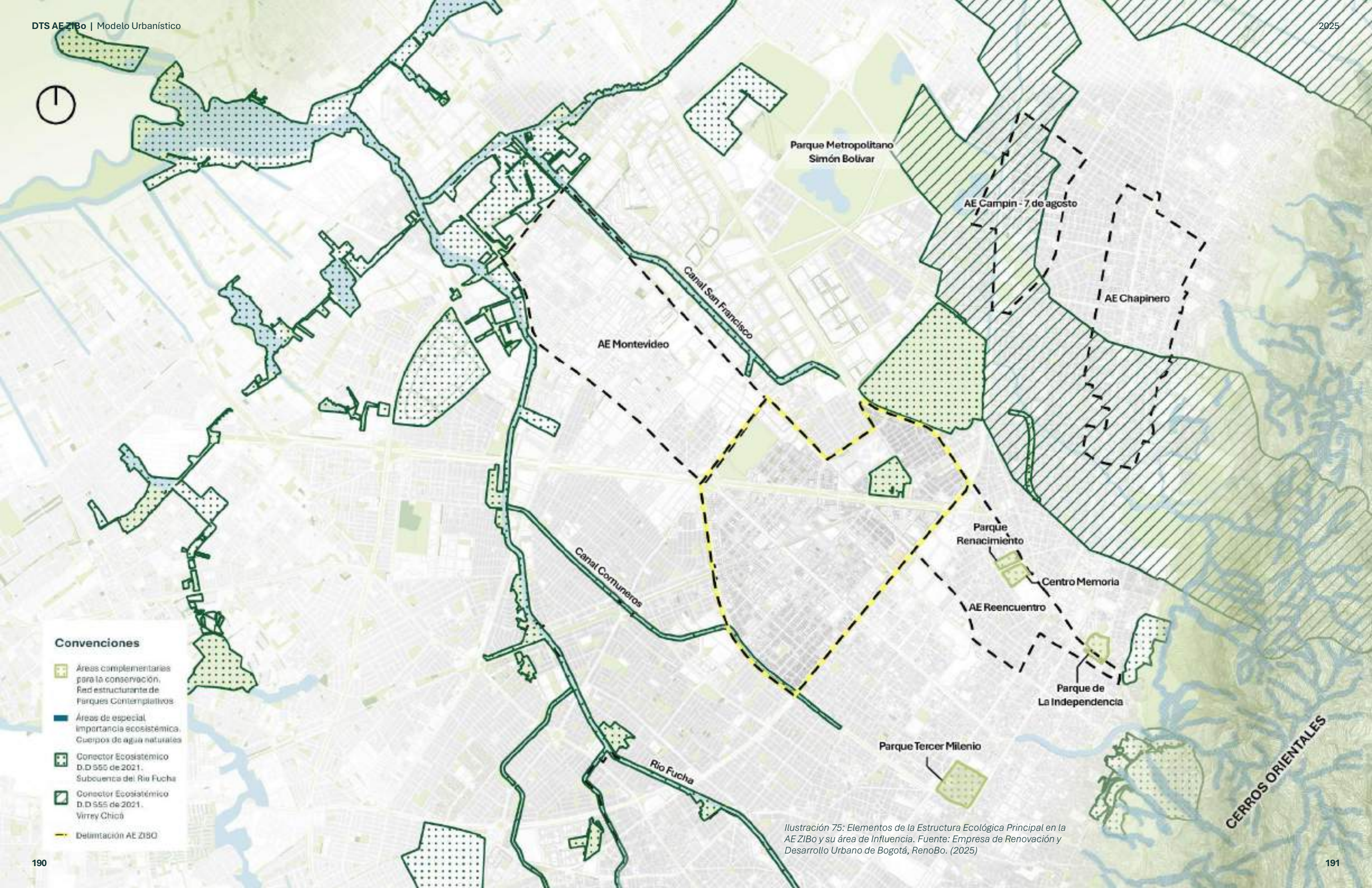


Ilustración 75: Elementos de la Estructura Ecológica Principal en la AE ZIBo y su área de Influencia. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ahora bien, de conformidad con lo anterior, a continuación, se detallan las áreas de la EEP que se encuentran al interior de la delimitación de la AE ZIBo:

Elementos de la EEP	Suma de Área aprox. (m^2)
Canal Comuneros	42.198,98

Tabla 18: Traslape de la Actuación Estratégica ZIBo con elementos de la Estructura Ecológica Principal y determinantes ambientales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

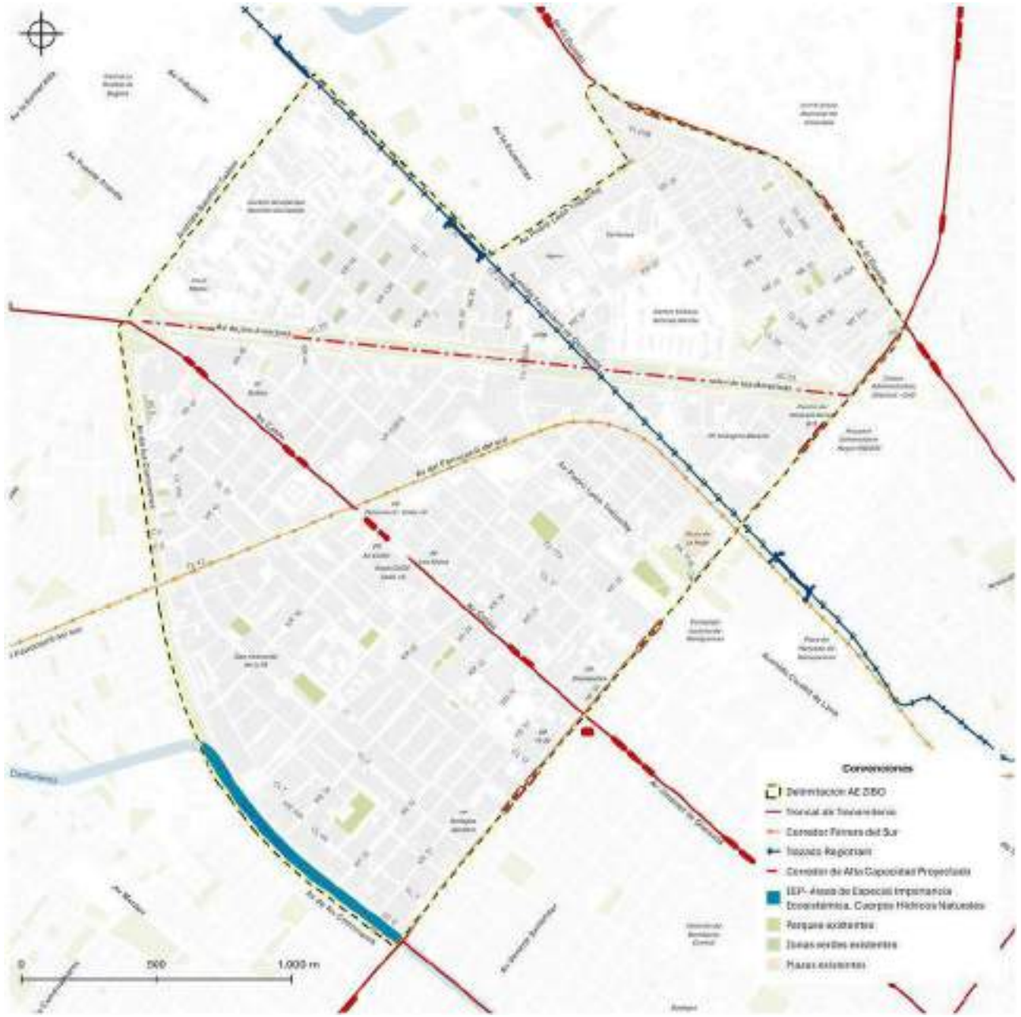


Ilustración 76: Entrecruzamiento entre área Canal Comuneros y la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Canal Comuneros: al interior de la AE ZIBo, se ubican aproximadamente 42.198,98 m^2 de área del Canal Comuneros. Para efectos de los procesos de acotamiento de cuerpos hídricos del Distrito Capital, se armonizarán las definiciones señaladas en el *Decreto Nacional 2245 de 2017*, o la que lo modifique, adicione o sustituya. Es de precisar que, este canal ya tiene definido su límite externo y todos los componentes de la Ronda Hídrica, en cumplimiento de los *artículos 61 y 62 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

La Ronda Hídrica del Canal Comuneros, al contar con un acto administrativo vigente al momento de la entrada en vigor del *Decreto Distrital 555 de 2021*, se mantendrá delimitada según lo establecido en el *Mapa CG 3.2.1 "Sistema Hídrico"*. Esta delimitación permanecerá hasta que las autoridades ambientales competentes realicen el acotamiento conforme a lo dispuesto en el *Decreto 1076 de 2015*, modificado por el *Decreto 2245 de 2017*, o cualquier normativa que lo adicione, modifique o sustituya.

Para su tratamiento y manejo deberá tenerse en cuenta el régimen de usos establecido en el A*rtículo 62 del Decreto Distrital 555 de 2021*, como se cita a continuación:

Cuerpos hídricos naturales - Faja paralela a la línea de mareas máximas o a la del cauce permanente			
Usos principales	**Usos compatibles**	**Usos condicionados**	**Usos prohibidos**
Conservación Restauración: Restauración de ecosistemas, recuperación de ecosistemas.	Conocimiento: Educación ambiental, investigación y monitoreo.	**Restauración:** Obras para el mantenimiento, adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas – caudales. **Sostenible:** Actividades relacionadas con la prestación de servicios públicos.	Todas las actividades que no se encuentran en los usos principales, compatibles o condicionados.

Tabla 19: Cuadro de régimen de usos de los cuerpos hídricos naturales Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

Como se mencionó, el Canal Comuneros es el único elemento de la EEP que se encuentra al interior de la delimitación de la Actuación Estratégica ZIBo. Éste presenta una gran importancia, ya que fue creado para el transporte de aguas lluvias que vierte al cuerpo hídrico principal que es el Canal Río Fucha. Por lo tanto, su función ayuda a disminuir la presión del sistema de alcantarillado, especialmente en temporadas de invierno, reduciendo posibles amenazas de inundación en la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Puente Aranda.

Sin embargo, la calidad ambiental de este canal ha sido afectada por la presencia de personas en situación de calle que están, no sólo el área del canal (cuerpo hídrico), sino también en zona de ronda hidráulica donde instalan cambuches que producen residuos sólidos y desechos humanos que —en adición con las malas prácticas ciudadanas como la disposición incorrecta de escombros, descargas industriales y domésticas por conexiones erradas— han propiciado la contaminación del recurso, proliferación de vectores, malos olores y deterioro general en la calidad del agua y paisajística de este elemento.

Por estas razones, el Canal Comuneros ha sido objeto de diversas intervenciones para su recuperación y mejora, pero los problemas mencionados no se han erradicado por completo, a lo que se le suma un incremento en la inseguridad de la zona que afecta a la ciudadanía que circula por allí y a quienes residen por la Calle 6.

De acuerdo con valoraciones hechas por parte de la ciudadanía vecina, no conciben al Canal Comuneros como un elemento de importancia ambiental, ni lo reconocen como un elemento de la Estructura Ecológica Principal de la Ciudad, lo que evidencia que éste no genera ningún tipo de apropiación por parte de vecinos y/o residentes de la Actuación Estratégica, así como tampoco presta ningún tipo de servicio ecosistémico a la ciudadanía que fomente su cuidado, uso y conservación. Por el contrario, se comprueba una marcada tendencia a darle la espalda, no sólo por sus efectos negativos a la seguridad de la zona, sino por la contaminación visual y odorífera — principalmente en temporadas de invierno cuando el canal transporta grandes cantidades de aguas lluvias— que repercute en una mala calidad de vida para residentes colindantes.

Objetivos

El *artículo 565 del Decreto Distrital 555 de 2021*, menciona los programas del Plan de Ordenamiento Territorial donde se identifican las actuaciones con carácter obligatorio que se deberán desarrollar en el territorio durante la vigencia del POT. El componente programático comprende los programas, proyectos y estrategias de intervención que tienen por meta concretar los objetivos de largo plazo del Plan.

En lo referente a la Estructura Ecológica Principal, s**e identificó un (1) objetivo estratégico** que aporta a la protección de esta estructura:

Tabla 20: Objetivos y Programas POT relacionados con la EEP. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

Objetivo estratégico POT	Programa
Proteger la estructura ecológica principal y los paisajes bogotanos, y generar las condiciones de una relación más armoniosa y sostenible de la ciudad con su entorno rural.	Programa conectividad ecosistémica, reverdecimiento y atención de la emergencia climática

El programa *“Conectividad ecosistémica, reverdecimiento y atención de la emergencia climática”*, aporta al objetivo del Plan de Ordenamiento Territorial que busca proteger la Estructura Ecológica Principal y los paisajes bogotanos, generar condiciones para una relación más armoniosa y sostenible de la ciudad con su entorno rural, y mejorar el ambiente urbano para incrementar la capacidad del territorio frente a la ocurrencia de desastres derivados del cambio climático.

En este programa, **se identificaron dos (2) subprogramas** directamente relacionados con los objetivos de la presente formulación, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 22: Subprogramas POT – Conectividad Ecosistémica, Reverdecimiento y Atención de la Emergencia Climática. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

Subprograma	Descripción	Indicador	Meta
Subprograma de protección a los elementos de importancia ambiental.	Tiene como objetivo consolidar la EEP mediante la implementación de **estrategias de conectividad y complementariedad** entre el sistema hídrico, los Parques de Borde, los Parques Distritales de Montaña, las Áreas Protegidas y demás elementos de la EEP y las áreas de importancia ambiental de la región.	Hectáreas recuperadas, rehabilitadas o restauradas de elementos de importancia ambiental	4000 hectáreas recuperadas, rehabilitadas o restauradas de elementos de importancia ambiental
Subprograma de Consolidación de bosques urbanos	Tiene como propósito **consolidar bosques urbanos** para aumentar la cobertura vegetal de los componentes de la EEP y el sistema de espacio público, donde prime la plantación de especies nativas que contribuyan a la generación de bosques urbanos, la configuración de jardines y el aprovechamiento de las zonas verdes.	Hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante	139,38 hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante

Por otro lado, la *Resolución 2000 del 2023* por medio de la cual se adoptaron las directrices para la definición de lo público para la Actuación Estratégica ZIBo, define como uno de sus principales objetivos relacionados con la Estructura Ecológica Principal el incremento de la conectividad funcional y ecológica de los elementos que componen esta estructura, así como la protección de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de la población y de la infraestructura urbana. En este sentido, **se definió la Directriz No.2 del componente Reverdecer de la *Resolución 2000 del 2023*:**

Tabla 21: Directrices Resolución 2000 de 2023 asociadas a la Estructura Ecológica Principal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Directrices adoptadas *Resolución 2000 de 2023* – Reverdecer
D2: Integración ambiental y paisajística de las áreas de importancia ambiental al interior de la AE, mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN).

General

Teniendo en cuenta que los objetivos de la presente formulación buscan estar en sincronía con los objetivos estratégicos planteados a nivel del POT frente a la Estructura Ecológica Principal, **el propósito general de la Actuación Estratégica ZIBo es:**

Aportar a la conectividad ecológica y el fortalecimiento de la EEP a macro escala para contribuir a la consolidación de un sistema paisajístico y ambiental integral, que propicie la conectividad de las áreas protegidas, humedales, canales y otros hábitats de la ciudad, permitiendo el movimiento y refugio de especies, el fortalecimiento de los servicios ecosistémicos asociados, y que repercuta de manera considerable en la integración y fortalecimiento del paisaje bogotano.

Específicos

Recuperar, reverdecer, conservar y poner en valor el Canal Comuneros como un elemento natural protagónico al interior de la Actuación Estratégica, donde se fomenten recorridos escénicos y seguros con un alto valor paisajístico y ambiental, conformando un referente visual a nivel de ciudad.

Incrementar de manera extensiva las coberturas vegetales y el arbolado urbano, contribuyendo a la creación de una red de conectividad ecosistémica que ayude a reducir la contaminación ambiental, mitigar las islas de calor urbanas y disminuir los efectos del cambio climático. Estas acciones están alineadas con las regulaciones del *Decreto Distrital 555 de 2021*, las estrategias del Plan Distrital de Desarrollo y las directrices establecidas en el Manual de Coberturas Vegetales del Jardín Botánico de Bogotá.

Integrar la Actuación Estratégica con elementos de la Estructura Ecológica Principal de Bogotá, permitiendo la movilidad de la fauna y los organismos que se encuentran en estos sistemas, de manera que no se interrumpan los procesos ecológicos asociados —por ejemplo, el ciclo del agua, el ciclo de carbono, el ciclo de nitrógeno, entre otros—.

Estrategias

Las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN) son enfoques que utilizan la naturaleza y los procesos naturales para ofrecer infraestructuras, servicios y soluciones integradoras que permitan afrontar el creciente reto de la resiliencia urbana y la recuperación ambiental.

Estas soluciones protegen, gestionan de manera sostenible y restauran los ecosistemas naturales y modificados, beneficiando tanto a la biodiversidad como al bienestar humano, ya que crean oportunidades de ocio, mejoran la salud humana, la seguridad hídrica y alimentaria, y favorecen el bienestar y los medios de vida de las comunidades. Por esta razón, las SbN se convierten en la principal estrategia de la Actuación Estratégica para materializar los objetivos planteados y concretar un modelo de ciudad que aporte a la construcción de un futuro más resiliente y sostenible.

En este orden de ideas, se plantean **(2) tipologías de SbN** para conseguir el fortalecimiento de la EEP; **Conectores Verdes Estratégicos y Bosques Urbanos.**

Corredores Verdes y Conectores Verdes Estratégicos

Los Corredores Verdes de transporte público, según el *artículo 158 del Decreto Distrital 555 de 2021*, son *"aquellos que soportan, o están destinados a soportar sistemas de transporte que comunican las principales zonas generadoras y atractoras de viajes de la ciudad y la región y que requieren, por su alto flujo de pasajeros, la segregación (elevada o subterránea o a nivel) de la infraestructura de transporte, para su uso exclusivo"*.

Los Corredores Verdes, definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), son espacios diseñados para fomentar la movilidad sostenible, priorizando el uso del transporte peatonal, la micromovilidad y medios de transporte no contaminantes. Además de mejorar la conectividad urbana, estos corredores buscan integrar estrategias de preservación y valorización del patrimonio cultural, promoviendo entornos más accesibles e integrados. Así mismo, incluyen acciones de reverdecimiento orientadas a mitigar el cambio climático, fortalecer la conectividad ecosistémica y contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Particularmente para la AE ZIBo, se clasifican como Corredores Verdes los ejes viales de la Avenida Américas, la Avenida Calle 22 (Av. Ferrocarril de Occidente), la Carrera 39 (Av. Ferrocarril del Sur), la Calle 13, y la Avenida Carrera 30.

De manera complementaria a los Corredores Verdes, se propone una red de **Conectores Verdes Estratégicos,** definidos en esta formulación como elementos de infraestructura urbana diseñados para articular y fortalecer los Corredores Verdes establecidos en el POT, así como otros espacios verdes, naturales y urbanos. Su función principal es crear una red verde a escala macro que conecte de manera eficiente los componentes de la Estructura Ecológica Principal, favoreciendo la biodiversidad y asegurando una conectividad ecosistémica de manera funcional como estructural.

Estos Conectores Verdes Estratégicos buscan fomentar la integración de diferentes áreas naturales y urbanas, integrando parques, plazas y otros espacios públicos mediante redes de vegetación y corredores de biodiversidad con miras a promover la movilidad activa, la conservación de los ecosistemas y la calidad ambiental de la ciudad al proporcionar refugios microclimáticos que ayudan a mitigar los efectos del calentamiento global. De esta forma, los Conectores Verdes Estratégicos refuerzan la resiliencia ecológica y contribuyen a la sostenibilidad a largo plazo, creando un sistema coherente de espacios verdes interconectados que optimiza el flujo de especies y procesos ecológicos.

En este sentido, se propone la creación de una red integral y sinérgica de Corredores Verdes y Conectores Verdes Estratégicos, cuyo objetivo principal es garantizar la continuidad y la funcionalidad ecológica del sistema urbano. De igual forma, esta estrategia busca contribuir con dos directrices específicas relacionadas en la *Resolución 2000 de 2023*:

> *"Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE, así como para proveer servicios ambientales y sociales a las áreas del Anillo de innovación y del conocimiento."*

> *"Integración ambiental y paisajística de las áreas de importancia ambiental al interior de la AE, mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN)".*

En este orden de ideas, la estrategia puntual para la AE ZIBo se especifica a continuación:

Estrategia 1: generar y consolidar un sistema de integral de Corredores Verdes y Conectores Verdes Estratégicos que articulen a escala macro la AE con la EEP de la ciudad —por ejemplo, Canal San Francisco, Canal Comuneros, Río Fucha, Parque Tercer Milenio, Parque Renacimiento, Cerros Orientales—, favoreciendo una variedad de espacios de alta calidad que propicien la provisión de servicios de regulación, de aprovisionamiento y culturales.



Ilustración 77: Estrategia Corredores Verdes y Conectores Verdes Estratégicos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La identificación de los Corredores Verdes POT, así como la definición de la red complementaria de Conectores Verdes Estratégicos al interior de la AE ZIBo, se realiza con el objetivo de generar una red de zonas naturales y seminaturales —zonas esenciales y potenciales para la conectividad—, diseñada y gestionada para proporcionar servicios ecosistémicos a la población y proteger la biodiversidad urbana.

Esta red permitirá aportar a la consolidación del Conector Ecosistémico de la Subcuenca del Río Fucha, que hace parte de una estrategia transversal establecida para Bogotá, la cual comprende la consolidación de cinco (5) conectores ecosistémicos (Suba – Conejera, Cerros Orientales – Río Bogotá, Cerros Orientales – El Virrey – Neuque, Subcuenca Río Fucha, y Media Luna del Sur) para favorecer la conectividad del paisaje y, por ende, el movimiento, dispersión e interacción de especies y flujos importantes para mantener la biodiversidad urbana y regional.

Para concretar en el territorio los objetivos anteriormente expuestos, así como la estrategia No. 1, surge como un aporte primario dentro de la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo, la consolidación y el fortalecimiento de los Corredores Verdes definidos en el POT (*plano: CU-4.4.1 "Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional"*), así como la priorización y concreción de una red complementaria de Conectores Verdes Estratégicos, pensados para que mantengan y aporten nuevas conexiones ecológicas y/o ambientales indispensables para el flujo de materia y energía, facilitando el movimiento e intercambio entre los organismos a través del paisaje.

Es así como, se han identificado cinco (5) Corredores Verdes y, basándose en los elementos actuales de la Estructura Ecológica Principal de la ciudad, se definen dos (2) Conectores Verdes Estratégicos complementarios. Estos elementos, trabajando de manera conjunta y sinérgica, se consideran acciones prioritarias dentro del desarrollo de la Actuación Estratégica. En consecuencia, su consolidación deberá iniciarse en las primeras fases del desarrollo urbanístico, asegurando que la infraestructura verde sea integrada de forma eficiente y sostenible desde el inicio del proceso de urbanización.

Corredores Verdes POT

Como se mencionó anteriormente, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) ha trazado una serie de Corredores Verdes, los cuales serán integrados adecuadamente en la presente formulación. Es importante señalar que las intervenciones propuestas en estos corredores, en el marco del componente de la Estructura Ecológica Principal, se centran principalmente en la adecuación, ampliación y manejo de las franjas de paisajismo y resiliencia urbana, incluyendo controles ambientales y separadores viales.

Para obtener más detalles sobre las demás acciones de fortalecimiento de los Corredores Verdes, se puede consultar el *Anexo 05. Sistema de Movilidad*, donde se especifican las intervenciones adicionales relacionadas con las franjas funcionales de los Corredores Verdes, especialmente aquellas vinculadas a la estrategia de calles completas.

Así las cosas, a continuación se exponen las acciones propuestas sobre los Corredores Verdes que se identificaron para la AE ZIBo:

a. **Corredor Verde – Calle 13:** este corredor se concibe desde la AE como la principal conexión con los ecosistemas regionales de Bogotá —Río Bogotá y Cerros Orientales, con una relación directa con el Río San Francisco—. El fortalecimiento de este corredor se llevará a cabo mediante la implementación y ampliación de franjas de paisajismo y resiliencia urbana, que promoverán el uso de infraestructuras verdes y adaptativas. Esto incluirá la expansión de superficies verdes naturales, áreas permeables, implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) y un significativo aumento en el índice de arborización, lo cual facilitará una mayor absorción del agua pluvial y contribuirá a mitigar el efecto de las islas de calor.

Todo esto contribuirá a que el Corredor Verde – Calle 13 se convierta en un elemento esencial de conectividad ecológica, que integrará la ciudad con su entorno natural y promoverá la biodiversidad urbana, mejorando la calidad de vida de los habitantes al proporcionar un entorno más saludable y sostenible.



Ilustración 78: Corredor verde Calle 13. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

b. Corredor Verde – Av. Calle 22 (Av. Ferrocarril de Occidente): este corredor tiene como objetivo convertirse en un eje verde metropolitano fundamental que une la ciudad en su dimensión oriente-occidente, a través de un sistema de transporte sostenible como el RegioTram, el cual garantiza una movilidad eficiente y también amigable con el medio ambiente. Además de su rol en la conectividad urbana, este corredor actúa como un puente ecológico, favoreciendo la conectividad ecosistémica con elementos naturales clave, como el Río Bogotá, los Cerros Orientales y el conector de la subcuenca del Río Fucha. Esta conexión fortalecerá los vínculos entre las zonas urbanas y los ecosistemas circundantes, permitiendo un flujo continuo de especies y mejorando la biodiversidad en la región.

El fortalecimiento de este corredor se llevará a cabo mediante un reverdecimiento integral de las franjas de paisajismo y resiliencia urbana, con un enfoque en el aumento de coberturas vegetales (árboles y jardinera urbana), y la ampliación de superficies verdes naturales y permeables. Un aspecto fundamental será la implementación de separadores viales de gran dimensión, que permitirán la creación de espacios tipo *"alameda"* a lo largo de la vía. Estos espacios mejorarán la conectividad urbana, al tiempo que funcionarán como espacios de esparcimiento y recreación, promoviendo la movilidad activa y la reducción en la huella de carbono.

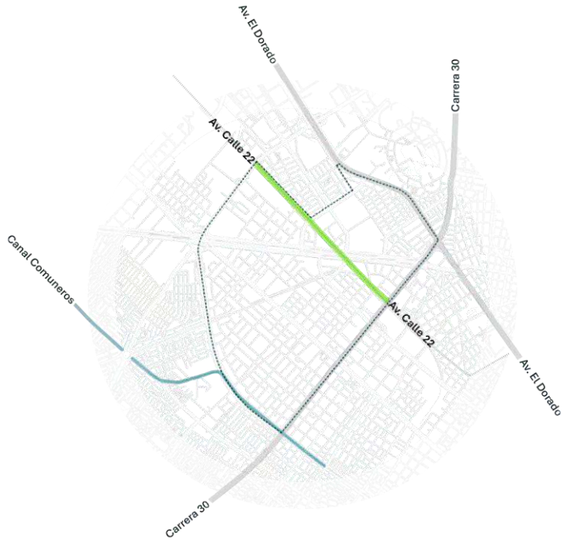


Ilustración 79: Corredor Verde Av. Calle 22. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

c. Corredor Verde– Carrera 30: este corredor se plantea como uno de los principales conectores de la Actuación Estratégica ZIBo, estableciendo una conexión clave con el sistema hídrico de la Subcuenca del Río Fucha y con el conector ecosistémico Virrey-Fucha, que integra importantes áreas de la EEP, como el Parque El Virrey y el Parque Simón Bolívar.

Su diseño busca crear un eje paisajístico continuo en la ciudad, potenciando la biodiversidad urbana y facilitando el tránsito de la biota entre los elementos naturales cercanos y remotos. La intervención en este corredor tiene como objetivo restaurar y fortalecer la conectividad ecológica, compensando la pérdida de biodiversidad propia de los entornos urbanos. Además, se prevé una mejora en la calidad paisajística de la zona, promoviendo espacios más verdes que contribuyan a la mejora de la calidad del aire y, al mismo tiempo, generen condiciones óptimas para la salud ambiental y el bienestar de los habitantes.



Ilustración 80: Corredor Verde Carrera 30. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

d. Corredor Verde - Carrera 39 y Transversal 42 (Av. Ferrocarril del Sur): este corredor se concibe como una infraestructura verde clave para la conectividad ecosistémica dentro de la Actuación Estratégica ZIBo. Su principal objetivo es establecer un vínculo entre varias áreas de valor ambiental, tales como el Parque Avenida de las Américas y el Centro Urbano Ambiental Norte (CUAN), con los sistemas hídricos cercanos, como el Canal Comuneros y el Río Fucha, los cuales son componentes fundamentales de la EEP de la ciudad.

Para la consolidación y el fortalecimiento de este corredor verde, se propone mejorar adicionalmente las condiciones del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, a través de la implementación de parque lineal en el separador vial de esta vía, proporcionando un espacio de recreación y encuentro para los habitantes. Este parque incluirá áreas para el esparcimiento, la socialización y el fortalecimiento de la vida comunitaria, generando un entorno más accesible y saludable para la ciudadanía.

La renaturalización de las franjas de paisajismo y resiliencia urbana a lo largo de esta vía será una de las principales acciones para consolidar el corredor. En particular, se llevará a cabo una ampliación significativa de la cobertura vegetal arbórea, que contribuirá de manera sustancial al aumento del índice de arborización en esta área. Este proceso mejorará la estética y la calidad del entorno, e incrementará la capacidad del área para absorber CO_2, mitigar el efecto de isla de calor urbano y mejorar la calidad del aire. Además, se impulsará la creación de microhábitats que favorezcan la biodiversidad local, y el aumento de la vegetación contribuirá a la regulación térmica del entorno, haciendo de este corredor un espacio más saludable, sostenible y resiliente frente a los efectos del cambio climático.

Este Corredor Verde fortalecerá la conexión ecológica entre áreas clave de la ciudad, y también proporcionará a los ciudadanos un espacio verde que fomentará la recreación pasiva.

Para ver en mayor detalle los perfiles propuestos para estos corredores verdes, remitirse al *numeral 5.2.4 del Anexo 05. Sistema de Movilidad*.



Ilustración 81: Corredor Verde Avenida Ferrocarril del Sur. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Conectores Verdes Estratégicos

De manera articulada a los Corredores Verdes, los Conectores Verdes Estratégicos tienen como propósito fortalecer la integración con los elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP), garantizando la conservación y el mejoramiento de los servicios ecosistémicos socioculturales. Estos servicios incluyen beneficios fundamentales como la salud y el bienestar, la apreciación del paisaje y la belleza escénica, el fortalecimiento de la identidad cultural y la generación de espacios propicios para la interacción y la cohesión social entre los habitantes.

Para la AE ZIBo se definen dos (2) Conectores Verdes Estratégicos concebidos como infraestructuras clave para potenciar las conexiones naturales y biológicas en el territorio. Su implementación contribuirá a favorecer la biodiversidad urbana, facilitando el flujo de especies y procesos ecológicos a lo largo de la ciudad. Además, estos Conectores Verdes Estratégicos favorecerán la creación de entornos urbanos más resilientes y sostenibles, optimizando la calidad ambiental y promoviendo una relación armónica entre el desarrollo urbano y los ecosistemas naturales (ver Plano *Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT AE ZIBo*).

a. **Conector Verde Estratégico – Avenida Calle 6:** concebido sobre el cuerpo hídrico presente en la AE (Canal Comuneros), que se extiende desde la Carrera 30 hasta el nodo de la Calle 13 y la Av. de las Américas y, tiene como función principal la gestión de las aguas pluviales, para mitigar la amenaza por encharcamiento que se evidencia en zonas cercanas. Su función es principalmente ecológica, pero alternará con una función recreativa asociada a la contemplación del paisaje y la educación ambiental.

Este conector constituirá una de las principales conexiones ecosistémicas, tanto al interior de la AE como a nivel macro de ciudad, pues su continuidad hacia el oriente posibilita la conexión funcional y estructural con áreas de la EEP como el Parque Metropolitano Tercer Milenio y el ecosistema de los Cerros Orientales.

Sobre este Conector Verde Estratégico, se propone configurar un gran bosque urbano asociado al sistema hídrico de la ciudad, cuya principal función es ayudar a gestionar las aguas pluviales y mitigar las inundaciones alrededor de la ronda hídrica del Canal Comuneros, contribuyendo con la desaceleración de



Ilustración 82: Conector verde estratégico Avenida Calle 6. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

los flujos mediante la interceptación del agua lluvia, la evapotranspiración, la absorción de agua por las raíces de los árboles y la infiltración del suelo.

b. **Conector Verde Estratégico - Carrera 40 y Calle 19:** el tramo de la Carrera 40, comprendido entre la Avenida de las Américas y la Avenida Calle 26, se encuentra en proceso de desarrollo bajo el *Contrato IDU 1787-2023*, el cual abarca la construcción de la vía y la adecuación del espacio público asociado. Actualmente, el contrato se encuentra en fase de estudios y diseños, y se estima su finalización para marzo de 2026.

Es importante destacar que, en el proceso de formulación de la AE ZIBo, se garantizará el respeto y la coherencia con los diseños desarrollados por el IDU en el marco de la ejecución de este contrato. En este sentido, no se contempla la implementación de intervenciones adicionales sobre este tramo, asegurando así la alineación con las especificaciones técnicas y urbanísticas previamente establecidas. Esta decisión busca evitar modificaciones que puedan generar incompatibilidades con el proyecto en curso y garantizar la continuidad de las acciones previstas en materia de infraestructura vial y espacio público.

Dentro de los diseños adjudicados, se ha previsto la implementación de estrategias de reverdecimiento orientadas a optimizar la calidad ambiental y la funcionalidad del espacio público. En este sentido, se contempla la incorporación de un separador vial con características de *"parkway"*, concebido como un espacio de circulación y permanencia que, además de mejorar la movilidad peatonal, fortalece la infraestructura verde del sector. Esta intervención permitirá la ampliación de superficies permeables y el incremento de la cobertura arbórea contribuyendo a la regulación térmica y la reducción de escorrentías.

Este corredor desempeña un papel estratégico en la conectividad ecológica, al integrar la Universidad Nacional —parte del Conector Ecosistémico del Río Fucha— con la Avenida de las Américas. Para reforzar la conectividad ambiental en sentido oriente-occidente, se plantea la continuidad de esta intervención sobre el trazado de la Calle 19, consolidando un Conector Verde Estratégico que articule los ecosistemas urbanos con los Cerros Orientales de Bogotá.

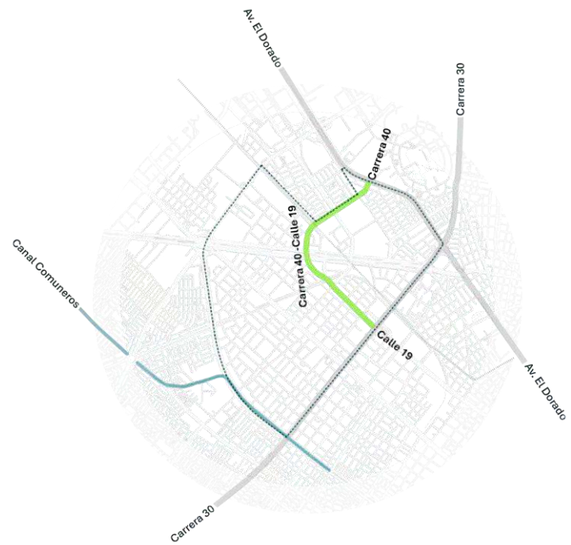


Ilustración 83: Conector verde estratégico Carrera 40 y Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Su desarrollo se fundamentará en la adecuación de las franjas funcionales de la Calle 19 (entre la Avenida de las Américas y la Avenida Carrera 30), permitiendo la ampliación de las franjas de paisajismo y resiliencia urbana. Estas adecuaciones, junto con la implementación de los controles ambientales exigidos para su clasificación como Mall Vial Arterial, favorecerán un incremento en la cobertura arbórea y vegetal, optimizando la integración ecológica de la zona.

Además de su función ecológica, este Conector Verde Estratégico tendrá un alto valor como espacio de uso y permanencia para la comunidad, proporcionando áreas de esparcimiento, mejora de la calidad paisajística y fortalecimiento del tejido social en el área de la Actuación Estratégica. La intervención contribuirá a la mitigación del efecto de isla de calor, la regulación hídrica y la mejora de la biodiversidad urbana, consolidando un entorno más sostenible y resiliente.



Ilustración 84: Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Para conocer en detalle las directrices y orientaciones para el manejo paisajístico y ambiental de los Conectores Verdes Estratégicos, remitirse al *numeral 4.1 del Anexo 04. Estructura Ecológica Principal.*

Bosques Urbanos

Los bosques urbanos son ecosistemas complejos con una notable capacidad de regeneración y resiliencia *(FAO, 2018)*. La combinación de árboles, arbustos y coberturas vegetales, la complejidad de los suelos y los componentes bióticos y abióticos relacionados, dan a los bosques urbanos una gran ventaja como fuentes ricas y vitales de biodiversidad.

Sus múltiples mecanismos de adaptación los convierten en una de las soluciones más valiosas basadas en la naturaleza, puesto que tienen un gran potencial para mitigar el efecto isla de calor urbano, la contaminación atmosférica y para retener las aguas pluviales. Además, limpian los suelos, secuestran carbono y regulan los ciclos del agua mediante la retención, infiltración y evapotranspiración; mejoran la calidad del aire y del agua; proporcionan un hábitat propicio para diversas especies; y disminuyen la temperatura ambiente, al tiempo que contribuyen positivamente al bienestar físico, mental, social y económico de las sociedades urbanas.

Esta estrategia busca contribuir con una directriz específica relacionada en la *Resolución 2000 de 2023*:

> *"Integración ambiental y paisajística de las áreas de importancia ambiental al interior de la AE, mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN)".*

En esta estrategia, se propone la creación de un bosque urbano en la sección del Canal Comuneros, el cual se retoma y se implementa como parte integral de la formulación. Así pues, la estrategia contempla la siembra de árboles de diversas especies y tamaños con el objetivo de incrementar la conectividad ecológica entre las áreas de importancia ambiental cercanas a la Actuación Estratégica, como los Cerros Orientales y el Río Fucha. Este bosque urbano tiene por objetivo contribuir significativamente a la formación del Conector Ecosistémico de la Subcuenca del Río Fucha, fortaleciendo la red ecológica y favoreciendo la integración de estos espacios naturales.

De este modo, la estrategia puntual para la AE ZIBo se especifica a continuación:

Estrategia 2: generar un bosque urbano en el Canal Comuneros, a través de la siembra de árboles de diferentes portes, para incrementar la conectividad ecológica y la biodiversidad urbana, así como para promover espacios de recreación pasiva.

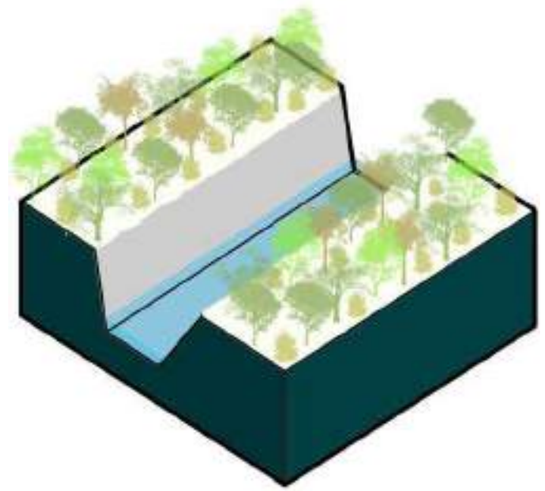


Ilustración 85:Estrategia 2 Bosques Urbanos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Este bosque urbano se plantea con el objetivo principal de mitigar el efecto de isla de calor urbano y la contaminación atmosférica al interior de la AE ZIBo, la cual, según datos publicados por la Secretaría Distrital de Ambiente para el año 2021, oscilaron entre 24 (µg/m^3) – 39 (µg/m^3) para PM_{10}, cifras que no logran cumplir con las metas intermedias de concentraciones de material particulado para el año 2030, dispuestas en la *Resolución 2254 de 2017* del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible *''Por la cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones''*, en la que se estableció un valor promedio anual de máximo 30 (µg/m^3) para PM_{10}.

Este proyecto también busca proteger al Canal Comuneros de posibles desbordamientos, mediante la retención e intercepción de las aguas pluviales, aumentando la infiltración en el suelo adyacente al mismo, lo que mitiga posibles eventos de inundación o encharcamientos.

Es importante destacar que este bosque urbano no se encuentra dentro de los 21 priorizados en el subprograma *"Consolidación de bosques urbanos"*, descrito en el *Artículo 566 del Decreto Distrital 555 de 2021*. Por ello, corresponderá al Operador Urbano, en coordinación con la Secretaría Distrital de Ambiente, gestionar su postulación ante el Registro Distrital de Bosques Urbanos del Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano (SIGAU). Este proceso deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en el *Artículo 4 de la Resolución 5531 de 2022*, asegurando su reconocimiento e integración dentro del sistema de gestión ambiental de la ciudad.

En caso de que la postulación no prospere y el área no sea reconocida como Bosque Urbano, el Operador Urbano asumirá igualmente la implementación del proyecto, asegurando su ejecución como parte integral de la Actuación Estratégica. Esta intervención garantizará el incremento en la arborización y la incorporación de coberturas vegetales, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales y optimizar la calidad ecológica del recurso hídrico asociado.

En este sentido, el Bosque Urbano del Canal Comuneros deberá implementarse dentro de la faja paralela del cauce, debido a que este elemento es un cuerpo hídrico sin acto administrativo de acotamiento de ronda. Por tal motivo, el área de intervención para esta estrategia será el costado norte y sur del canal, cuyo ancho promedio es de 10 metros en cada uno de estos costados.



Ilustración 86: Área de Intervención Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Dentro de la AE ZIBo, este canal tiene una longitud de 1 km y un área de intervención específica de 29.655,17 m², distribuida en seis (6) tramos.

Tramo	Área (m²)
1	3.131,92
2	4.062,19
3	7.443,17
4	6.819,96
5	4.798,22
6	3.399,72
Total área intervención BU	**29.655,17 m²**

Tabla 23: Área de intervención por tramos Bosque Urbana Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Es importante mencionar que, este Bosque Urbano deberá concebirse como un proyecto estructurante de ciudad, por lo que su continuidad debe garantizarse a lo largo de todo el Canal hacía el oriente —por la Carrera 39B y Avenida Calle 3—, con el objetivo de aportar a la conectividad ecosistémica con el Rio Fucha. La AE ZIBo, por tratarse de un ámbito cerrado de reparto de cargas, sólo podrá destinar recursos para la consolidación de los tramos anteriormente precisados.

En todo caso, la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), en articulación con el Jardín Botánico de Bogotá (JBB), tendrá la responsabilidad de evaluar la posibilidad de ampliar esta estrategia a lo largo de todo el tramo del canal, hasta su desembocadura en el Río Fucha.

Según la *Resolución 5531 de 2022* de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), en *''la cual se establecen los lineamientos para la implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital''*, para esta zona se deberá adoptar la siguiente tipología de manejo:

Tipología de Manejo	Definición
Bosques urbanos zde protección del sistema orográfico e hídrico	Corresponden a aquellos bosques localizados en los espacios asociados al sistema orográfico (planicies, laderas y cerros), y sistema hídrico (parques lineales, riberas de ríos y quebradas).

Tabla 24: Tipología de manejo asignada para el Bosque Urbano del Canal Comuneros. Fuente: Resolución 5531 de 2022 - SDA.

Cabe resaltar que, según lo establecido en parágrafo 1 del artículo de la *Resolución 5531 de 2022*, la implementación de este bosque urbano no constituye la declaratoria, reserva o alinderamiento de un área protegida, ni la denominación como suelo de protección. Así mismo, este bosque urbano no limita, prohíbe o restringe el desarrollo de alguna actividad en particular y no modifican las competencias de las entidades del distrito que tiene a su cargo la administración y gestión de la futura área registrada bajo esta estrategia.

El manejo del Canal Comuneros deberá ceñirse al régimen de usos establecido en el *Artículo 62 del Decreto Distrital 555 de 2021*, cuyo uso principal para todos los efectos es el de conservación y restauración, y, como uso complementario, es el de conocimiento y educación ambiental. Así las cosas, cualquier actividad complementaria al Bosque Urbano que se desee implementar, deberá tener en cuenta las restricciones, condiciones y limitaciones que impone cada uno de estos usos.

Apuestas del Bosque Urbano en el Canal Comuneros

Renaturalizar

El Bosque Urbano del Canal Comuneros busca frenar las condiciones de *"artificialización"* del suelo que permita el reacondicionamiento de la EEP y de sus procesos naturales.

Para esto, y según lo establecido en el *artículo 129 del Decreto Distrital 555 de 2021,* este proyecto deberá optimizar y rehabilitar las superficies permeables naturales del Canal Comuneros, así como se deberá optar por la implementación de sistemas de captación de agua de escorrentía pluvial a través de medidas estructurales asociados a tipologías menores tales como alcorques inundables, zonas de biorretención y zanjas de infiltración —teniendo en cuenta lo establecido en la *norma NS166 de la EAAB*— a fin de mejorar la calidad del agua del Canal y disminuir el volumen de escorrentía en el ámbito de la AE ZIBo.

Generar conexiones bióticas y prestar servicios de regulación

Este proyecto tiene como objetivo consolidar un ecosistema urbano funcional que optimice los intercambios biológicos verticales y horizontales. Para ello, es fundamental incrementar la cobertura vegetal y arbórea a lo largo de todo el Canal, un criterio esencial para evaluar la capacidad del bosque urbano de generar servicios ecosistémicos y beneficios socioambientales. Una mayor cobertura arbórea fortalece la conectividad ecológica, favorece la movilidad y el refugio de la fauna urbana y mantiene la continuidad de los procesos ecosistémicos provenientes de los Cerros Orientales.

Así mismo, este aumento en la infraestructura verde contribuye a la regulación térmica y a la mejora de la calidad del aire, proporcionando sombras que mitigan el efecto de islas de calor, reducen la concentración de contaminantes atmosféricos y optimizan el secuestro y almacenamiento de carbono. En complemento a estas estrategias, se busca propiciar la implementación de otras Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN), como huertas urbanas y pacas biodigestoras, que faciliten la gestión sostenible de residuos orgánicos, promuevan la biodiversidad funcional y fomenten la participación comunitaria en la planificación y mantenimiento del entorno.

Para conocer en detalle los lineamientos necesarios para la implementación del Bosque Urbano en el Canal Comuneros, remitirse al *numeral 4.2 del Anexo 04. Estructura Ecológica Principal.*

En conclusión, con la implementación de estas dos estrategias, se pretende cumplir de manera concreta con las directrices No.1 y No.2 del Componente Reverdecer de la *Resolución 2000 de 2023.* El objetivo es armonizar las futuras intervenciones urbanas de la Actuación Estratégica con su entorno natural, tanto cercano como lejano. Además, se busca rehabilitar paisajes degradados para restaurar su valor ecológico y estético, contribuyendo así al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, preservando la biodiversidad y los servicios ecosistémicos asociados.

Resultados

Las estrategias planteadas en los apartados anteriores buscan consolidar un modelo de ciudad sostenible que aporte al fortalecimiento de la Estructura Ecológica Principal, como un sistema garante de conectividad ecosistémica y soporte ambiental —conservación, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables—.

A continuación, se presentan los resultados esperados con la implementación de las estrategias planteadas en este documento.

Aportes de los Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes

En cuanto a la consolidación y fortalecimiento de los Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes, su principal contribución se orienta al incremento de la cobertura arbórea y la ampliación de zonas verdes a lo largo de los corredores viales donde se implementará esta estrategia.

En este sentido, se calcula una siembra de 4.604 árboles nuevos, que, sumados a los 1.722 árboles existentes, generan un potencial de arborización de 6.326 árboles en todos los Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes identificados para la Actuación Estratégica, alcanzando un incremento del 267% con respecto a la situación actual del territorio.

En esta línea, el potencial de cobertura arbórea pasaría de 33.751 a 100.966 m^2, lo que equivale a una cobertura del 60% del total de las superficies verdes naturales proyectadas —franjas de paisajismo y resiliencia urbana, controles ambientales y separadores viales —.



Ilustración 87: Cuantificación Arborización y Zonas Verdes Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Finalmente, el aumento significativo de la cobertura arbórea en los Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes contribuirá a la mitigación de la contaminación ambiental en estos ejes. Se estima que al menos el 65% de los árboles proyectados desempeñarán un papel clave en la mejora de la calidad del aire, proporcionando servicios ecosistémicos como la captura de material particulado y la regulación atmosférica.



Ilustración 88: Aporte a la Contaminación Ambiental Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Aportes del Bosque Urbano

El principal aporte cuantificable de la estrategia de Bosque Urbano sobre el Canal Comuneros es su potencial de arborización al interior de la Actuación Estratégica. Actualmente este Canal cuenta con 292 árboles existentes —especialmente de porte bajo— que genera una cobertura arbórea del 23% del área correspondiente a la faja paralela.

La implementación del Bosque Urbano aportará a la siembra de 226 individuos arbóreos nuevos —especialmente árboles de porte medio y alto —, lo que permitirá la consolidación de un ecosistema con 518 árboles que generarán una cobertura arbórea del 46% del total del área de la faja paralela del Canal, lo que se traduce en una menor incidencia solar sobre el suelo urbano y repercute en la disminución del efecto de isla de calor al interior de la Actuación Estratégica.



Ilustración 89: Cuantificación potencial de Arborización Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Las superficies verdes naturales asociadas al Bosque Urbano, se calculan en 29.655 m^2, lo que, permite calcular un nuevo indicador—Espacio Público asociado a la EEP— según el más reciente Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público del DADEP (2023). Este tiene por finalidad, medir la cantidad de espacio público asociado a esta estructura, orientado a dotar la ciudad de bienes y servicios ambientales para el desarrollo sostenible.

Del total de las zonas verdes del Canal, se tiene proyectado el reverdecimiento de 22.537 m^2 de las zonas verdes existentes, que equivalen al 76% de la faja paralela de este elemento.



Ilustración 90:. Cuantificación de zonas verdes Bosque Urbano Canal Comuneros. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Articulación con el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro

Las estrategias formuladas en la Actuación Estratégica ZIBo han sido diseñadas para articularse de manera efectiva con el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro (SEPPE), asegurando una planificación urbana basada en principios de sostenibilidad, resiliencia y conectividad ecológica. En este contexto, la EEP se configura como el eje estructurante del territorio, integrando elementos clave como los Corredores Verdes definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, los Conectores Verdes Estratégicos y el Bosque Urbano del Canal Comuneros. Esta interconexión busca fortalecer la infraestructura verde a múltiples escalas —macro, meso y micro—, promoviendo una red ecológica que contribuya a la estabilidad ambiental y al bienestar ciudadano.

El desarrollo de esta red ecológica tiene como objetivo optimizar la conectividad ecosistémica y potenciar los servicios ambientales, tales como la regulación térmica, la captura de carbono, la filtración de contaminantes y la retención de aguas pluviales. Asimismo, permitirá mejorar la movilidad de la biodiversidad en el entorno urbano, generando hábitats más adecuados para la fauna y reforzando los corredores biológicos que conectan diferentes áreas de importancia ecológica. La consolidación de esta infraestructura verde favorecerá la resiliencia del territorio frente a los efectos del cambio climático, mitigando fenómenos como las islas de calor urbanas y la degradación de la calidad del aire.

Para lograr estos objetivos, se implementarán estrategias que incluyen el incremento de la cobertura arbórea y vegetal con especies nativas adaptadas al entorno, la expansión de superficies permeables para mejorar la infiltración de agua, y la consolidación de enlaces ecológicos que permitan la regeneración de ecosistemas urbanos. Estas acciones están orientadas a la creación de un entorno urbano más equilibrado, en el que la infraestructura verde no solo cumpla una función estética, sino que actúe como un regulador ambiental clave en la dinámica de la ciudad.

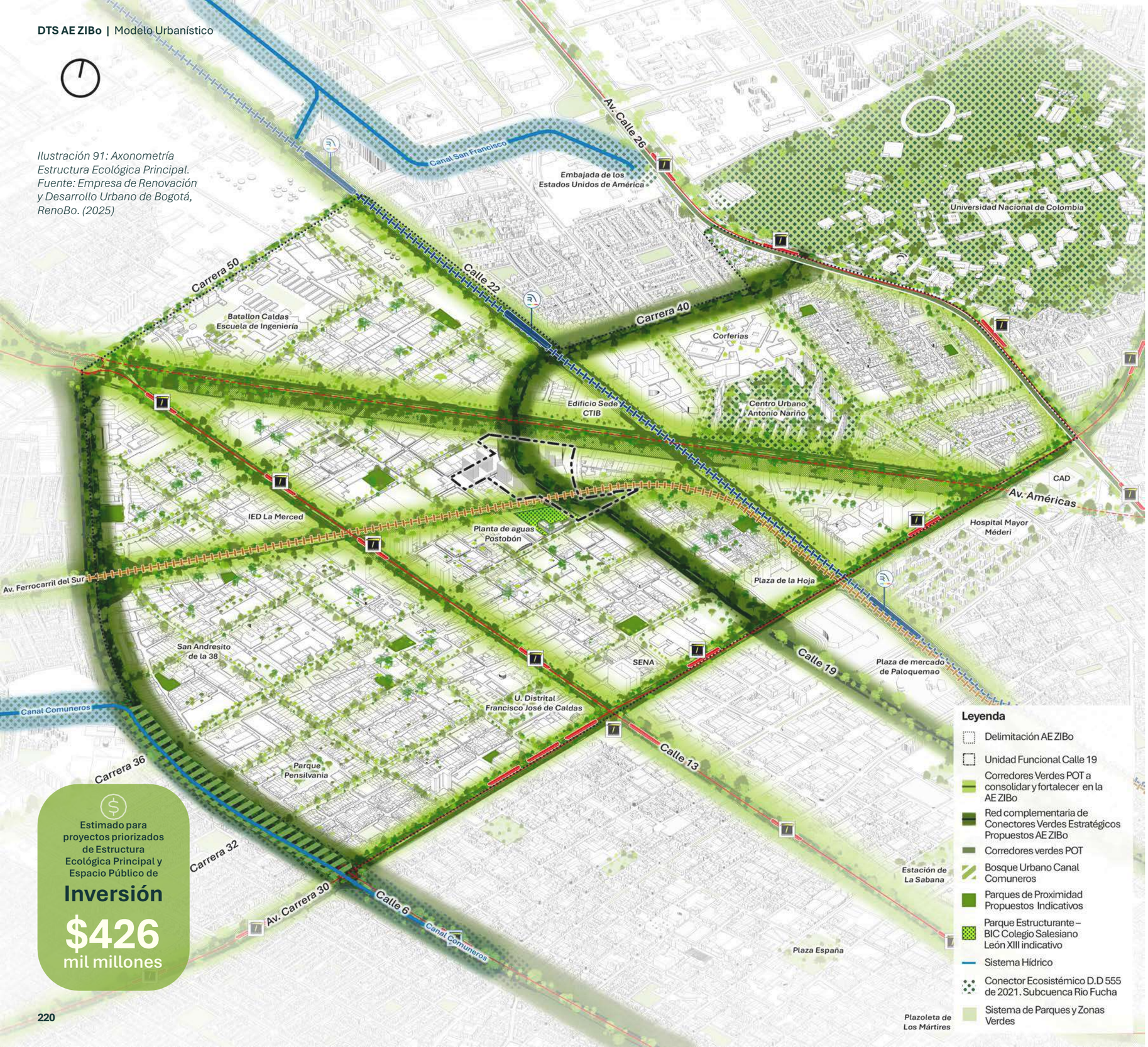
En este marco, las estrategias del SEPPE, como la implementación de Calles Reverdecidas, la creación y mejoramiento de parques, la cualificación del espacio público existente y el desarrollo de Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP), han sido concebidas como elementos complementarios a la EEP. La integración de estos componentes busca consolidar una infraestructura verde multifuncional que combine la movilidad sostenible con la biodiversidad urbana y la adaptación climática, asegurando que el espacio público cumpla un papel estratégico en la planificación territorial.

Además, con el fin de maximizar la funcionalidad ambiental del espacio público, se fomentará la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza, tales como huertas urbanas, sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS), pacas digestoras y jardines polinizadores. Estas estrategias contribuirán a la gestión sostenible del recurso hídrico, la producción comunitaria de alimentos, la reducción de residuos orgánicos y la restauración ecológica de áreas urbanas.

A través de esta articulación entre la EEP y el SEPPE, la Actuación Estratégica ZIBo promueve un modelo urbano donde la infraestructura verde y los espacios públicos sean ambientalmente eficientes, socialmente inclusivos y funcionalmente integrados. Este enfoque permitirá mejorar la calidad de vida en el territorio, fortalecer la resiliencia climática y garantizar la conservación de los ecosistemas urbanos, consolidando una ciudad más sostenible y equilibrada a largo plazo.

Para una revisión detallada de las estrategias, objetivos y resultados asociados al componente del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro (SEPPE), se recomienda consultar el *Anexo 04. Sistema de espacio público peatonal para el encuentro – SEPPE*. En este documento se presentan de manera estructurada y desglosada las estrategias y lineamientos definidos, proporcionando un análisis integral de su planificación, implementación y alcance dentro de la Actuación Estratégica ZIBo.

Ilustración 91: Axonometría Estructura Ecológica Principal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Estimado para proyectos priorizados de Estructura Ecológica Principal y Espacio Público de

Inversión

$426

mil millones

Potencial de arborización

Bosque Urbano Canal Comuneros



Árboles existentes 292

Nuevos individuos arbóreos 226

Árboles totales 518

Incremento

77%

Potencial de arborización

Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT

Árboles existentes 1.722

Nuevos individuos arbóreos 4.604

Árboles totales 6.326

Incremento

267%

Superficies Verdes Naturales

Conectores Verdes Estratégicos y Corredores Verdes POT

Superficies Verdes Naturales proyectadas 166.114 m²

Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Actuación Estratégica

2.7.2.

Estructura Funcional y del Cuidado - EFC

Contiene:

2.7.2.1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro – SEPPE

2.7.2.2. Sistema de Movilidad – SM

2.7.2.3. Sistema del Cuidado y Servicios Sociales – SCSS

2.7.2.4. Sistema de Servicios Públicos - SSP

Estructura Funcional
y del Cuidado

2.7.2.1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro – SEPPE

Antecedentes

El Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro (SEPPE), es uno de los cuatro sistemas que conforman de manera general la Estructura Funcional y del Cuidado planteada desde el POT. Los objetivos planteados desde el *Decreto Distrital 555 de 2021* para este sistema, se encuentran orientados por el documento CONPES DC 06 "*Política Pública Distrital de Espacio Público 2019 – 2038*", aprobado en 2019 y, en el cual, se establece un objetivo general de aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público de Bogotá, garantizando su uso, goce y disfrute con acceso universal y la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía.

Bajo esta premisa, el *Decreto Distrital 555 de 2021* establece cuatro objetivos específicos, los cuales están aunados a lo planteado bajo la Política Pública Distrital de Espacio Público:

a. Aumento de la oferta de Espacio Público de manera equitativa en todo el territorio.
b. Restitución jurídica, físico-espacial, ambiental, social y cultural de espacios públicos inadecuados para la ciudadanía permitiendo acceso universal e igualdad de oportunidades.
c. Aumento de la calidad ambiental del espacio público para el reverdecimiento de la ciudad.
d. Consolidación de los lineamientos e instrumentos necesarios para la sostenibilidad del espacio público.

Con la consecución de estos objetivos, se busca obtener un mejoramiento integral de la calidad ambiental y paisajística de todos los barrios de Bogotá, aumentar la percepción de seguridad en el espacio público, ofrecer más espacios de encuentro y servicios sociales y garantizar el uso, goce y disfrute del espacio público para todos, reforzando su carácter estructurante como configurador del territorio.

Así las cosas, el espacio público se considera como uno de los principales sistemas de la ciudad ya que, mediante su correcta planificación, posibilita una adecuada articulación entre las demás estructuras territoriales de la ciudad y, además, funciona como escenario social, ambiental y económico donde se integra y constituye el paisaje urbano que identifica a cualquier ciudad.

Es en el espacio público donde todas las personas tienen la posibilidad de interactuar, permanecer y sentir la ciudad sin importar su estrato o condición social y es, por tanto, un lugar que debe constituirse bajo los principios de igualdad y equidad, garantizando una oferta cualitativa y cuantitativa que posibilite su disfrute de manera igualitaria para toda la población, sin distinción de género, edad, condición socioeconómica o poblacional. Según el *Artículo 90 del Decreto Distrital 555 de 2021*, el espacio público de la ciudad está constituido por áreas destinadas al goce y disfrute colectivo localizadas tanto en suelo urbano como rural, cuyo propósito es brindar multiplicidad de actividades y oportunidades que permitan garantizar a la ciudadanía una circulación y recorridos seguros, autónomos y confortables.

En este orden de ideas, el SEPPE está conformado por los siguientes elementos: parques, plazas/plazoletas, zonas verdes, elementos privados afectos al uso público, y elementos complementarios como controles ambientales, y, franjas de paisajismo y resiliencia urbana.

ELEMENTO		CARACTERÍSTICA	COMPLEMENTO
1	PARQUES DE LA RED ESTRUCTURANTE.	Parques Metropolitanos y Zonales. Parques aquellos de más de 1Ha que dan soporte a la escala regional y distrital.	Aportan a la conectividad ambiental y ecosistémica del territorio bogotano.
2	PARQUES DE LA RED DE PROXIMIDAD.	Parques de menos de 1ha.	Atienden criterios de proximidad.
3	PLAZAS. ESPACIOS LIBRES Y ABIERTOS Y BORDEADOS POR EDIFICACIONES.	Espacios de encuentro estructurantes del trazado urbano.	Permiten el desarrollo de actividades cívicas de convivencia ciudadana.
4	PLAZOLETAS.	Espacios libres y abiertos con un área menor a la de las plazas.	Facilitan el tránsito, encuentro y descanso de peatones, de corta permanencia, a lo largo de los itinerarios de proximidad.
5	ZONAS VERDES.	Espacios abiertos y empradizados de ocio y contemplación menores a 400m^2, contribuyen a la generación de valores paisajísticos y ambientales en el Distrito.	Permiten el desarrollo de actividades de esparcimiento que no requieren instalaciones o dotaciones especializadas.
6	ESPACIOS PÚBLICOS DE ENCUENTRO RURAL.	Espacios abiertos, multifuncionales, que permiten la congregación de las comunidades rurales.	Conforman nodos junto con equipamientos rurales.
7	ESPACIOS PRIVADOS DE USO PÚBLICO PARA EL ENCUENTRO (APAUP).	Espacios privados afectos al uso público que organizan la transición entre el espacio público y las edificaciones privadas.	Aportan a la consolidación de la imagen y el funcionamiento del espacio público.
8	ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.	Objetos o elementos naturales o construidos que hacen parte del diseño integral de las áreas.	Cualifican el sistema y ayudan a garantizar su operación y funcionamiento.

Tabla 25: Elementos del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

El SEPPE en la Actuación Estratégica ZIBo está conformado, según cartografía oficial del POT, por parques de la red de proximidad, zonas verdes, plazas y plazoletas. Cabe resaltar que, para esta Actuación Estratégica, no se encuentra información disponible sobre controles ambientales, franjas de paisajismo y resiliencia urbana, y, áreas privadas afectas al uso público que puedan existir al interior de la pieza, por lo tanto, para efectos de la presente formulación, se trabajará con los datos disponibles en la cartografía oficial.

En consecuencia, en total son diecinueve (19) parques de proximidad, doce (12) zonas verdes, tres (3) plazoletas y una (1) plaza los que se sitúan en la Actuación Estratégica ZIBo. Lo anterior, se evidencia en las siguientes tablas:

Parques:

No.	Nombre parque	Área (m^2)	ID parque	Categoría POT 190	Categoría POT 555
1	El Recuerdo 1	1.000,01	13-008	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
2	El Recuerdo 2	1.824,79	13-064	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
3	Conjunto Residencial Parque Tacay	1.456,59	13-146	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
4	Futura	2.268,17	13-149	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
5	Urbanización Parque Tacay	1.382,23	13-179	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
6	Futura	969,72	13-180	Parque de Bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
7	Gorgonzola	2.798,48	16-032	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
8	Urbanización La Estación Central	7.479,68	16-072	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
9	Pensilvania Sector 2-3	9.406,12	16-077	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
10	Urbanización Pensilvania	2.398,47	16-110	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
11	Zona Industrial	494,00	16-229	Parque de Bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
12	Parque Industrial Puente Aranda	2.252,42	16-320	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
13	Gorgonzola (Sector Industrial)	892,89	16-325	Parque de Bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
14	Gorgonzola (Sector Industrial)	910,90	16-326	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
15	Carrefour Carrera 30	8.170,60	16-327	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
16	Urbanización Industrial Pensilvania	416,25	16-406	Parque de Bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
17	Urbanización Américas Ferrocarril	1.594,23	16-414	Parque Vecinal	Parque de la Red de Proximidad
18	Parque Industrial (Los Ejidos)	6.347,80	RUPI: 1-5015	N/A	Parque de la Red de Proximidad
19	Parque Industrial (Los Ejidos)	2.823,42	RUPI: 1-5016	N/A	Parque de la Red de Proximidad
Total área parques				**54.886,75 m²**	

Tabla 26: Parques Existentes AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Zonas verdes:

No.	Uso	Área (m^2)	RUPI	Clasificación DADEP
1	Zona Verde	398,18	2284-15	Patrimonio
2	Zona Verde	1.315,37	3112-6	Patrimonio
3	Zona Verde	158,40	3996-8	Patrimonio
4	Zona Verde	511,79	473-29	Patrimonio
5	Zona Verde	1.800,10	473-36	Patrimonio
6	Zona Verde	1.800,03	473-37	Patrimonio
7	Zona Verde	1.800,14	473-39	Patrimonio
8	Zona Verde	1.800,33	473-40	Patrimonio
9	Zona Verde	1.800,14	473-41	Patrimonio
10	Zona Verde	1.800,00	473-47	Patrimonio
11	Zona Verde	1.800,03	473-48	Patrimonio
12	Zona Verde	1.800,14	473-49	Patrimonio
Total área zonas verdes				**18.049,64 m²**

Tabla 27: Zonas Verdes existentes, AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024).

Nota: La clasificación de patrimonio del DADEP se refiere a los bienes inmuebles de propiedad del Distrito Capital y, por tanto, no guarda una relación directa con la Estructura Integradora de Patrimonios del POT.

Plazas y Plazoletas:

No.	Uso	Área (m^2)	RUPI	Clasificación DADEP
1	Plazoleta (Corferias)	2.903,77	N/A	Existente
2	Plazoleta	795,15	N/A	Existente
3	Plazoleta	1.778,64	4.33-3	Existente
4	Plaza (Plaza de la Hoja)	12.445,10	4427-3	Existente
Total área plazoletas				**17.922,66 m²**

Tabla 28:Plazas y plazoletas existentes AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024).

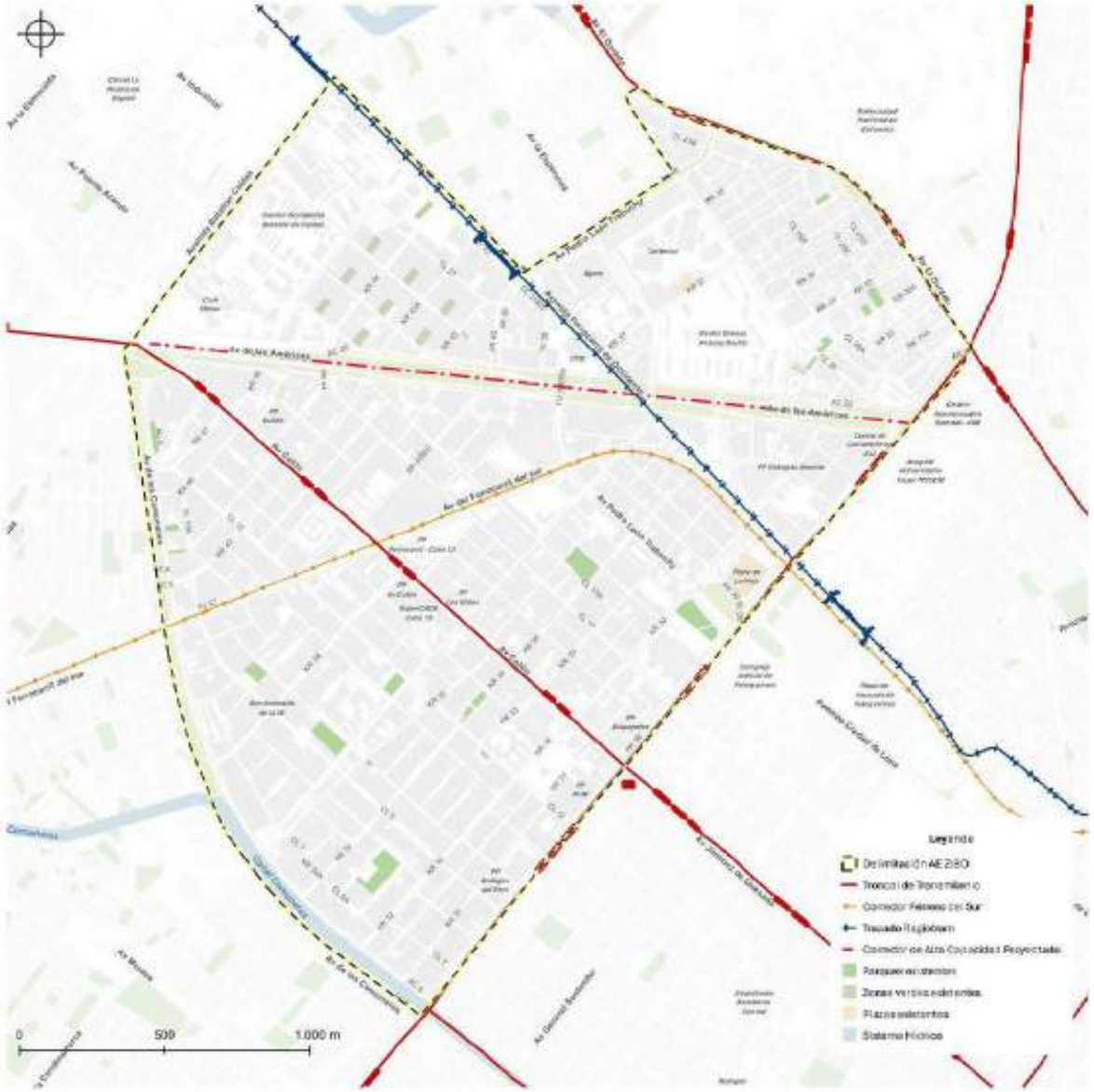


Ilustración 92: Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro Existente AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

De conformidad con los datos presentados en el apartado anterior, la totalidad de área de los parques existentes suman 54.886,75 m2; 16.784,63 m2 de zonas verdes y 17.922,66 m^2 de plazas y plazoletas existentes. En este sentido, se tiene un total de **89.594,05 m2 de espacio público efectivo** en la Actuación Estratégica ZIBo. Por otro lado, y de acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda en el año 2018 se calculó una población de 18.468 habitantes en la Actuación, lo cual arroja un indicador de **4,85 m2/hab de espacio público efectivo.**

Es importante tener en cuenta que, el territorio se caracteriza por tener una mezcla de usos y vocaciones, que generan áreas diferenciadas al interior de la Actuación Estratégica que organizan esta pieza urbana en tres sectores; por una parte, un área de usos mixtos compuesta por áreas industriales y comerciales en los sectores de Ortezal, El Ejido, Industrial Centenario y Estación Central, un área no receptora de vivienda en los sectores Gorgonzola, Pensilvania y Los Ejidos, y, un área residencial que está compuesta principalmente por los sectores El Recuerdo, Gran América y Barrio Cundinamarca.

Con mezcla de usos donde predominan edificaciones no habitacionales, que, contrastado con el área total de la Actuación Estratégica y con la población existente, conlleva a una baja densidad poblacional —81,7 personas por hectárea—, donde tan sólo en 0,25% del total de los ciudadanos de Bogotá reside en esta pieza urbana. Por lo tanto, el indicador de espacio público resultante está inherentemente ligado a esta baja densidad poblacional lo que genera un indicador distorsionado que no muestra la situación real del territorio.

En comparación con los indicadores generales para Bogotá, actualmente la ciudad cuenta con **4,79 m2 de espacio público efectivo por habitante**, cifra que se encuentra por debajo del indicador calculado para la AE ZIBo.

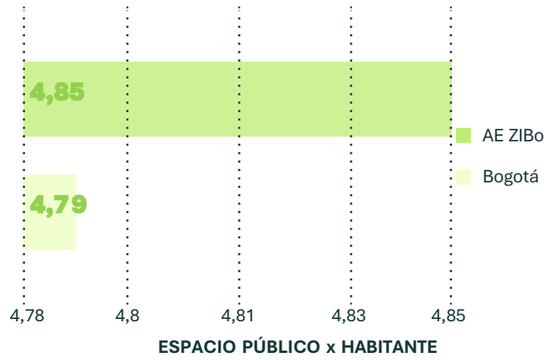


Ilustración 93: Indicador Espacio Público Efectivo Bogotá y AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

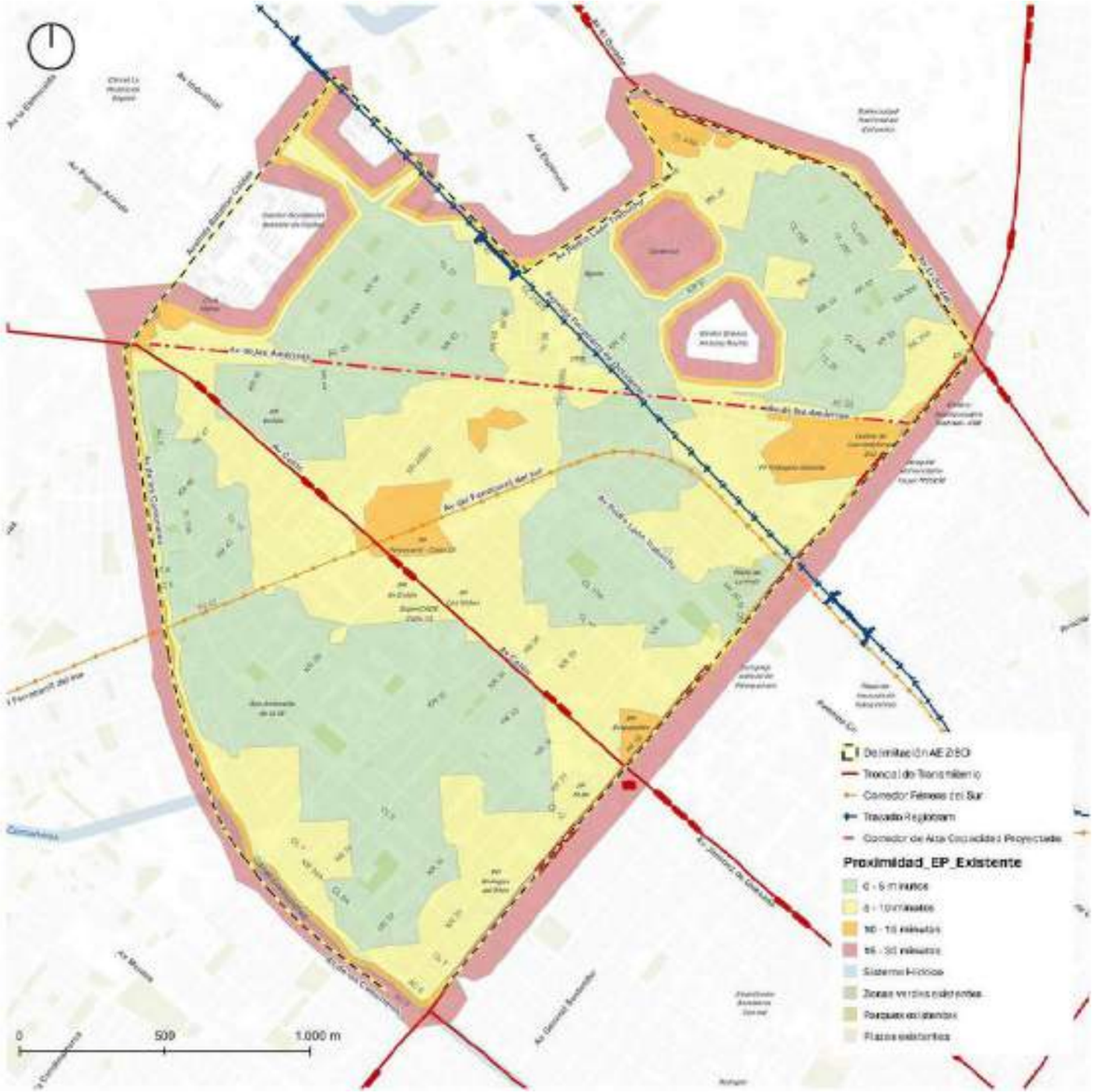


Ilustración 94: Análisis de Proximidad (isócronas) desde parques existentes de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En términos de proximidad, se puede inferir que la Actuación Estratégica asegura una oferta de espacios públicos en tiempos menores de 30 minutos. No obstante, estos no son considerados de calidad y, por lo tanto, no incentivan entre los residentes de la zona la necesidad o deseo de realizar estos trayectos para acceder a cualquier espacio público al interior de la Actuación. En contraposición, se prefieren realizar trayectorias más largas, bien sea en trasporte público o bicicleta, para acceder a espacios públicos de calidad que se encuentran en el área de influencia de la Actuación y que ofertan una variedad de servicios recreativos, culturales, y deportivos, como el Parque Central Veraguas, el Parque Ecológico Agua Viva, el Parque Barrio Ricaurte, e incluso el Parque Metropolitano Simón Bolívar que, aunque si bien no hace parte del área de influencia de la Actuación Estratégica, sí representa un nodo recreacional y ambiental muy importante que influye de manera considerable en la necesidad de desplazamiento de aquellos ciudadanos que no tienen acceso de manera próxima a un espacio público que supla sus necesidades de recreación y/u ocio.

Como conclusiones y consideraciones finales, el sistema de espacio público de la Actuación Estratégica carece de una articulación física y ecosistémica capaz de fomentar una red continua y accesible, que permita el flujo libre de personas, actividades y servicios ambientales/ecosistémicos con miras a constituir un tejido urbano cohesivo.

Los espacios públicos de encuentro existentes se centran en suplir la oferta deportiva y recreativa de la Actuación, sin embargo, son en su mayoría parques homogéneos en apariencia, con baja presencia de elementos naturales, y con una oferta poco diversa de actividades o servicios culturales que cualifiquen estos espacios y propicien vitalidad a la pieza.

Se percibe una red de parques de proximidad en donde las zonas impermeables son las protagonistas, donde se priorizaron soluciones basadas en la estandarización de la calidad de métodos constructivos, dotaciones de juegos y mobiliario, y que propició un sistema de parques estandarizados para toda la AE que desconoce totalmente la vocación del sector y sus dinámicas.

Es fundamental lograr, desde la formulación de esta pieza, elementos articuladores que dinamicen y consoliden la estructura de espacio público peatonal para que funcione como una estructura funcional y de cuidado que responda a todas las necesidades de la población existente y proyectada, y que fomente espacios diseñados para ser utilizados por todos los miembros de la sociedad, independientemente de su edad, género, condición o capacidad.

Así mismo, también se hace urgente incluir estrategias de adaptación y mitigación al cambio climático, conectividad ecológica, renaturalización y reverdecimiento de los espacios para el encuentro, para que sean capaces de articularse funcional y estructuralmente con elementos de la Estructura Ecológica Principal y otros elementos de importancia ambiental, con miras a elevar las condiciones ambientales de la Actuación Estratégica, contrarrestar la huella ocupada por las construcciones existentes y futuras, y minimizar los impactos ambientales negativos asociados a las industrias presentes en la zona tales como contaminación auditiva, odorífera y atmosférica.

Por último, es necesario resaltar la importancia de los espacios públicos como escenarios de construcción del tejido social, de esparcimiento y de desarrollo económico, en donde se promueve la salud y se previenen enfermedades físicas y mentales, así como también donde se satisfacen las necesidades humanas de intercambio social, esparcimiento, inclusión, encuentro social, recreación, deporte, cultura, contemplación y de contacto con la naturaleza.

De allí la necesidad de generar espacios públicos al interior de la Actuación Estratégica que inviten a su uso, mediante áreas cómodas dotadas con mobiliario urbano de calidad, juegos e infraestructura diseñados bajo principios de accesibilidad universal que apoyen las actividades para toda la gama de usuarios, y que se conviertan en verdaderos lugares activos y vitales.

Objetivos

El artículo 565 del *Decreto Distrital 555 de 2021* establece el contenido programático donde se identifican las actuaciones con carácter obligatorio que se deberán desarrollar en el territorio durante la vigencia del POT. Este componente comprende los programas, proyectos y estrategias de intervención que tienen por meta concretar los objetivos de largo plazo del Plan.

En lo referente a la Estructura Funcional y del Cuidado de la que hace parte, entre otras, la Estructura de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, se identificaron **dos (2) objetivos estratégicos** que aportan al mejoramiento de esta estructura:

Objetivo estratégico POT	Programa
Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.	Vitalidad y Cuidado
Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad	

Tabla 29:Objetivos y programas POT relacionados con el SEPPE. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

El programa de Vitalidad y Cuidado, descrito en el *artículo 568 del Decreto Distrital 555 de 2021*, tiene por objeto garantizar a la ciudadanía un mayor acceso a los servicios sociales relacionados con el cuidado, el espacio público y la movilidad con criterios de proximidad. En este programa se identificaron **dos (2) subprogramas** directamente relacionados con la cualificación y consolidación del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro.

A continuación, se detallan estos subprogramas:

Subprograma	Descripción	Indicador	Meta
Cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales.	Tiene como propósito **cualificar espacios públicos existentes** y mejorar la conectividad ambiental y funcional de nuevos proyectos del espacio público peatonal y de encuentro con los demás sistemas de las estructuras territoriales para mejorar su accesibilidad, vitalidad, seguridad y sostenibilidad.	Número de parques cualificados y ejecutados.	18 parques cualificados y ejecutados.
Consolidación de espacio público para el encuentro en suelo público no intervenido.	Tiene como propósito consolidar espacios públicos que no han sido intervenidos, para mejorar **la oferta de nuevos proyectos del espacio público peatonal y de encuentro** con los demás sistemas de las estructuras territoriales para mejorar su accesibilidad, vitalidad, seguridad y sostenibilidad.	Hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante.	283,47 hectáreas potenciales para consolidación de bosques urbanos en espacios públicos de la red estructurante.

Tabla 30: Subprogramas POT - Programa de vitalidad y cuidado. Fuente: Decreto Distrital 555 de 2021.

A través de la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo, se tiene por objetivo el logro de las metas establecidas para estos dos subprogramas, y que también están relacionadas con **dos (2) directrices planteadas desde la Resolución 2000 de 2023**, por la cual se adoptaron las directrices para la definición de lo público de la Actuación.

Directrices adoptadas Resolución 2000 de 2023 – Reverdecer
D1: Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE.
D3: Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBo y cualificación del existente.

Tabla 31: Directrices Resolución 2000 de 2023 asociadas al Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. 2024

General

Teniendo en cuenta que desde la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo se busca aportar a la concreción de los objetivos y metas planteadas a nivel Distrital, el Sistema de Espacio Público para el Encuentro tendrá por objetivo general reducir las desigualdades urbanas mediante la concreción de acciones que estén enfocadas a la generación de nuevo espacio público en sectores deficitarios de la Actuación, dando prioridad a las áreas receptores de vivienda, así como la cualificación de los parques y zonas verdes existentes, propiciando la regeneración del entorno, la construcción de ciudadanía, la transformación social, y la integración urbana y ecosistémica que potencialice las conexiones urbanas con importantes núcleos como el CTIB y el CUAN, y con las demás estructuras físicas, sociales y ambientales de esta pieza urbana.

Específicos

Consolidar un **sistema articulado de espacio público de proximidad** que propicie recorridos caminables, cortos y en entornos de seguridad y confort, que oferte variedad de actividades y servicios para responder a la diversidad de personas que habitarán en la Actuación Estratégica.

Cualificar el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro para generar espacios propicios para recorridos, esparcimiento, encuentro social, recreación, ocio y cultura a partir de intervenciones basadas en cuatro criterios: conectividad ambiental, accesibilidad universal, vitalidad y seguridad.

Aumentar la calidad ambiental del espacio público mediante procesos de **reverdecimiento y renaturalización** al interior de la Actuación Estratégica para adaptarse y mitigar el cambio climático.

Estrategias

De acuerdo con los objetivos planteados, se desarrollan a continuación una serie de conceptos orientadores que enmarcan las estrategias para concretar el Modelo de Ordenamiento Territorial desde el componente de Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, de acuerdo con la vocación propuesta para la Actuación Estratégica ZIBo.

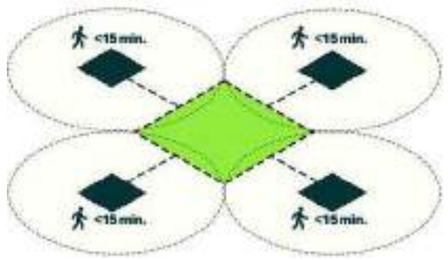


Ilustración 95: Sistema de parques de proximidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

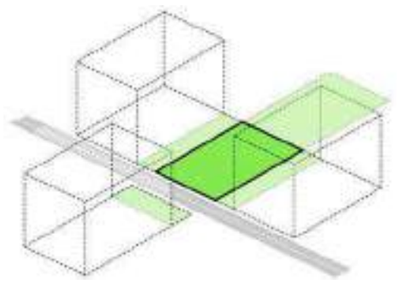


Ilustración 96: Reverdecimiento y ampliación de parques y/o zonas verdes existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

I. Reverdecer

Concepto orientador enfocado a la cualificación y consolidación de nuevos parques y zonas verdes de calidad inspirados en la naturaleza para mejorar el funcionamiento de los procesos ecológicos que se dan en ellos, aportando positivamente al funcionamiento del ciclo hidrológico urbano (retención, infiltración y reutilización del agua lluvia) y a la creación de hábitats y conectividad ecológica. También al aumento de coberturas vegetales y de arbolado urbano de manera extensiva para aportar a la construcción de parches verdes en la pieza urbana, que repercuta en la reducción de la contaminación ambiental asociada al uso industrial y logístico.

- **Estrategia 1:** generar un sistema de parques de proximidad derivados de las obligaciones urbanísticas de los desarrollos inmobiliarios al interior de la pieza que fomenten el acceso al espacio público en un radio no mayor a 200 metros y/o 15 minutos caminables en entornos de supermanzanas.
- **Estrategia 2:** cualificar, reverdecer y renaturalizar los espacios públicos existentes al interior de la Actuación Estratégica ZIBo para que cumplan con las condiciones de calidad definidas en el POT y sus respectivas reglamentaciones.

Para conocer en detalle los lineamientos necesarios para la implementación de las estrategias asociadas al concepto *“Reverdecer”*, remitirse al *numeral 4.1 del Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*.

II. Reconectar

Concepto orientador enfocado a formar ejes verdes de reactivación urbana, conectando calles, parques, plazas y demás espacios y servicios urbanos, con la finalidad de propagar una mayor vitalidad urbana en el sector, integrándose a su entorno inmediato y próximo. Creación de redes verdes seguras que conecten de manera fácil destinos, servicios cotidianos y nodos urbanos; por ejemplo, el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB) y Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN), aportando al mejoramiento del paisaje urbano de la Actuación Estratégica.

- **Estrategia 3:** generar y consolidar un sistema de calles reverdecidas y renaturalizadas que enlacen los Corredores Verdes POT, los Conectores Verdes Estratégicos (*ver 4.1 del Anexo 03- Estructura Ecológica Principal - EEP*) y los diferentes espacios públicos en la Actuación Estratégica a una escala de proximidad (supermanzanas).
- **Estrategia 4:** fomentar la apertura de manzanas y la activación de primeros pisos mediante la implementación de Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP), con el propósito de garantizar la continuidad de los ejes peatonales, fortalecer la dinámica económica local y fomentar una mayor permeabilidad y conectividad dentro de la Actuación Estratégica

Para conocer en detalle los lineamientos necesarios para la implementación de las estrategias asociadas al concepto *“Reconectar”,* remitirse al *numeral 4.2 del Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*.

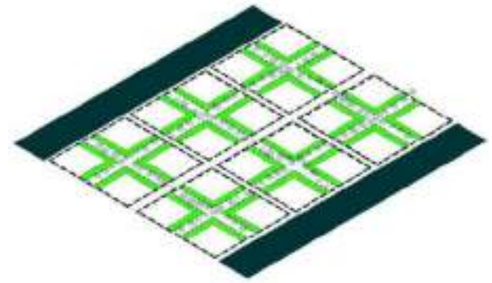


Ilustración 97: Generación de oferta de espacio público (cesiones) sobre calles reverdecidas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

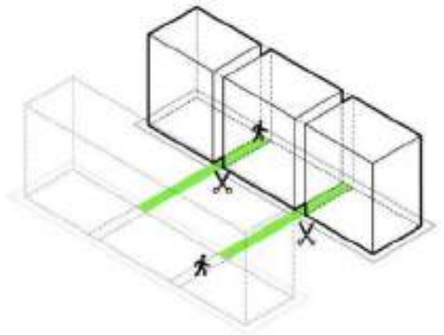


Ilustración 98: Apertura de manzanas a través de APAUP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

III. Reactivar

Concepto orientador enfocado en generar nuevas actividades y usos en el espacio público destinado al encuentro y la movilidad, brindando un soporte integral a la diversidad de sectores y usos dentro de la Actuación. Esto incluye a los residentes actuales y futuros, así como a la población flotante vinculada al uso industrial-logístico de la zona. Se busca fomentar el disfrute de los espacios públicos como lugares de encuentro, vida social y desarrollo personal o comunitario, promoviendo la mezcla de funciones, vocaciones y una diversidad de personas.

- **Estrategia 5:** recuperar las bahías de parqueo para consolidar un sistema de espacios de permanencia asociados al espacio público para la movilidad, creando áreas de encuentro y descanso de corta duración a lo largo de los itinerarios de proximidad.
- **Estrategia 6:** reactivar los espacios remanentes asociados a la configuración de la malla vial arterial e intermedia, con especial énfasis en aquellos ubicados a lo largo de la Avenida Calle 26, mediante su transformación en áreas funcionales y de calidad que contribuyan al embellecimiento del entorno, promuevan el uso peatonal y fomenten actividades recreativas o ambientales integradas a la estructura urbana existente.
- **Estrategia 7:** fomentar nuevas formas de uso del espacio público de encuentro para su aprovechamiento, goce y disfrute.

Para conocer en detalle los lineamientos necesarios para la implementación de las estrategias asociadas al concepto *“Reactivar”*, remitirse al numeral 4.3 del *Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*.

La visión a futuro de la Actuación Estratégica ZIBo en materia de espacio público es garantizar un modelo de ciudad donde la naturaleza y la urbanización —vivienda, industria, servicios—coexistan en perfecta armonía y donde se establezca una relación adecuada entre los espacios construidos y los espacios liberadores de la tensión urbana orientados a satisfacer las necesidades de recreación, estancia al aire libre y ocio — espacio público—, fomentando la proximidad y el acceso a espacios públicos de calidad en un radio no inferior a 200 m y/o 15 minutos caminables.

Los parques, zonas y corredores verdes serán el corazón de la AE, donde cada sector estará interconectado por redes de espacios naturales que promuevan la biodiversidad y ofrezcan un refugio para la fauna local, sin desdibujar el carácter heterogéneo de esta pieza — logístico e industrial, comercio, servicios, y vivienda—.

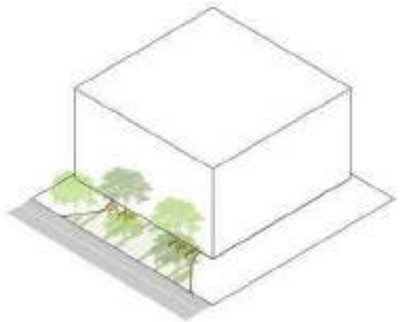


Ilustración 99: Espacios de permanencia asociados al espacio publico para la movilidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Resultados

Las estrategias planteadas en la formulación buscan aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público en la Actuación Estratégica promoviendo un entorno reverdecido, igualitario y que responda a las diferentes necesidades de la población.

Así las cosas, a continuación, se presentan los resultados esperados con la implementación de las estrategias planteadas en este documento

I. Aportes al Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro

En el desarrollo de la Actuación Estratégica ZIBo se tiene estimado la cualificación urbana de 84.896 m2 de espacio público (parques, plazoletas y zonas verdes existentes) que incluirán acciones para la renaturalización y el reverdecimiento de estos espacios, en sincronía de lo establecido por el *Decreto Distrital 555 de 2021 y el Decreto Distrital 263 de 2023*. Estas acciones podrán ser consultadas en mayor detalle en el *numeral 4.1.2 del Anexo 04-Sistema de Espacio Público Peatonal* para en Encuentro.

En este orden de ideas, el proceso de cualificación dará por resultado la renaturalización de 29.714 m2 de superficies duras potenciales a ser intervenidas, las cuales serán reemplazadas gradualmente por materiales artificiales permeables para las circulaciones o áreas donde se emplacen actividades recreativas, deportivas, culturales o conexas de aprovechamiento económico del espacio público, o por superficies permeables naturales.

Así mismo, el proceso de reverdecimiento para los espacios públicos existentes al interior de la pieza dará paso a una siembra potencial de 435 nuevos árboles, lo que posibilitará la consolidación a futuro de 937 árboles en los parques y zonas verdes, recobrando su carácter de espacios públicos con calidad ambiental. Esta cifra representa un incremento del 87% con respecto a la arborización sembrada actualmente en estos espacios.

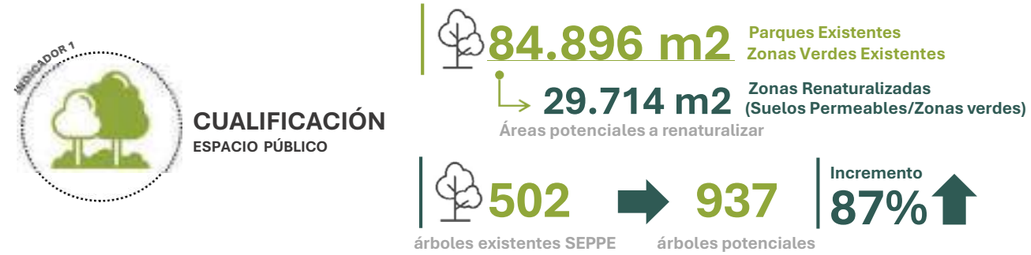


Ilustración 100: Resultados esperados cualificación urbana SEPPE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

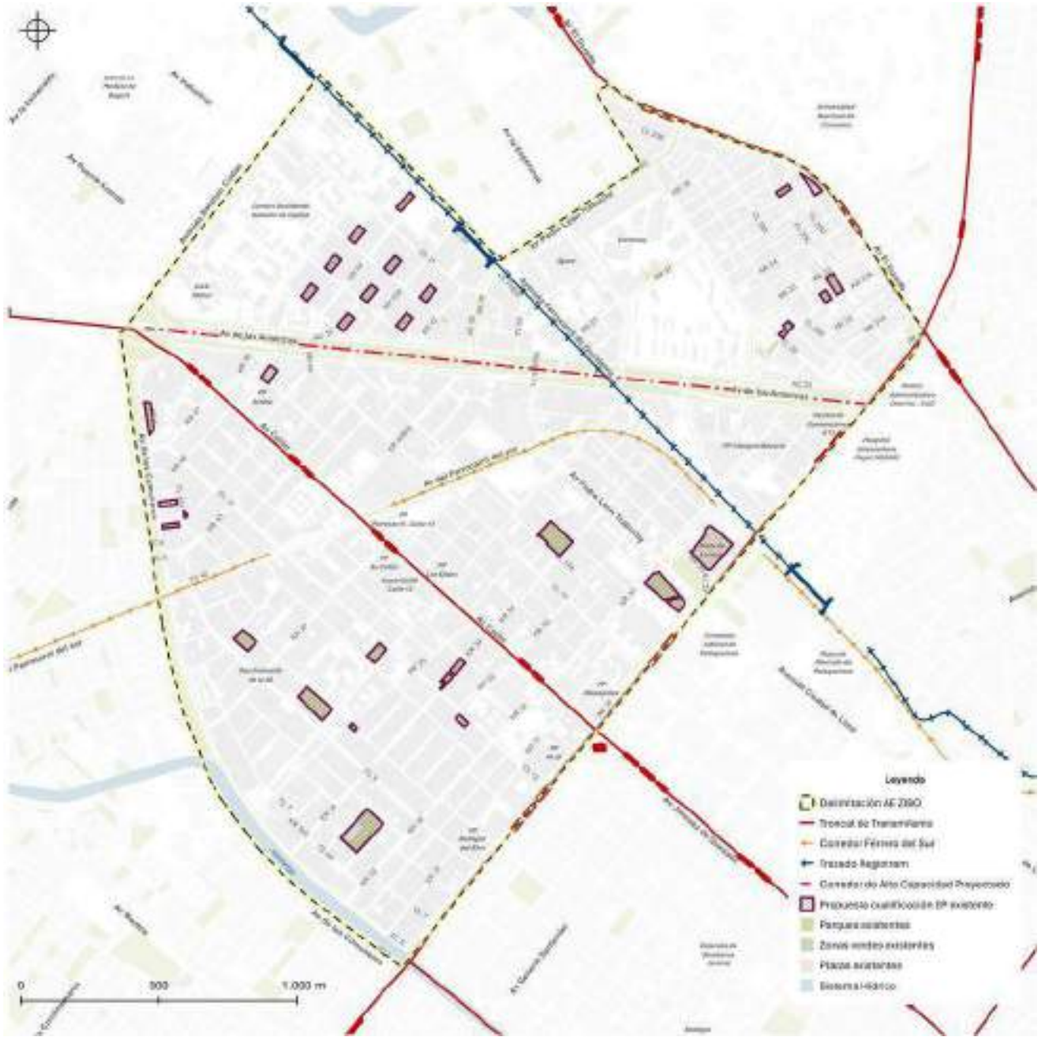


Ilustración 101: Espaciopúblico Existente a Cualificar AEZIBo. Fuente: Empresa de Renovacióny Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo. (2025)

Con relación a la meta de consolidación de los espacios públicos no intervenidos, los resultados esperados se distribuyen en dos frentes. El primero abarca los proyectos detonantes de espacio público, que serán materializados a través del recaudo de fondos provenientes de las obligaciones urbanísticas, gestionadas por el Operador Urbano. El segundo se refiere a las cesiones de espacio público que se ejecutarán directamente en sitio dependiendo de las posibilidades de desarrollo y englobe por manzana. Ambos frentes buscan garantizar la creación de un sistema de espacios públicos coherente con el crecimiento y desarrollo de la Actuación Estratégica, respondiendo tanto a las demandas de recreación como a la necesidad de mejorar la calidad de vida en la zona.

En relación con los proyectos detonantes de espacio público, se proyecta de manera indicativa la incorporación de 36.303 m² de nuevo espacio público en el ámbito de la Actuación Estratégica, financiados mediante el recaudo de obligaciones urbanísticas, así como 16.273 m² adicionales financiados a través del instrumento de Titularización de Impuestos Futuros (TIF). En conjunto, estos espacios generarán aproximadamente 33.912 m² de superficies verdes naturales, 6.533 m² de superficies permeables y 12.132 m² de superficies duras, conformando un sistema diversificado que contribuirá a la sostenibilidad y calidad del entorno urbano.

Este escenario proyectado permitirá alcanzar un índice de permeabilidad del 77%, donde el 65% estaría compuesto por superficies verdes naturales y el 12% restante por pavimentos permeables o porosos. Este alto nivel de permeabilidad contribuirá significativamente a la sostenibilidad ambiental y a la gestión eficiente del agua en la zona.

Así mismo, en los procesos de reverdecimiento se estima la plantación de 1.264 nuevos árboles lo que garantizará una cobertura arbórea del 32% en las áreas proyectadas para el nuevo espacio público, mejorando así la biodiversidad, la calidad del aire y el bienestar general de los habitantes de la AE ZIBo.

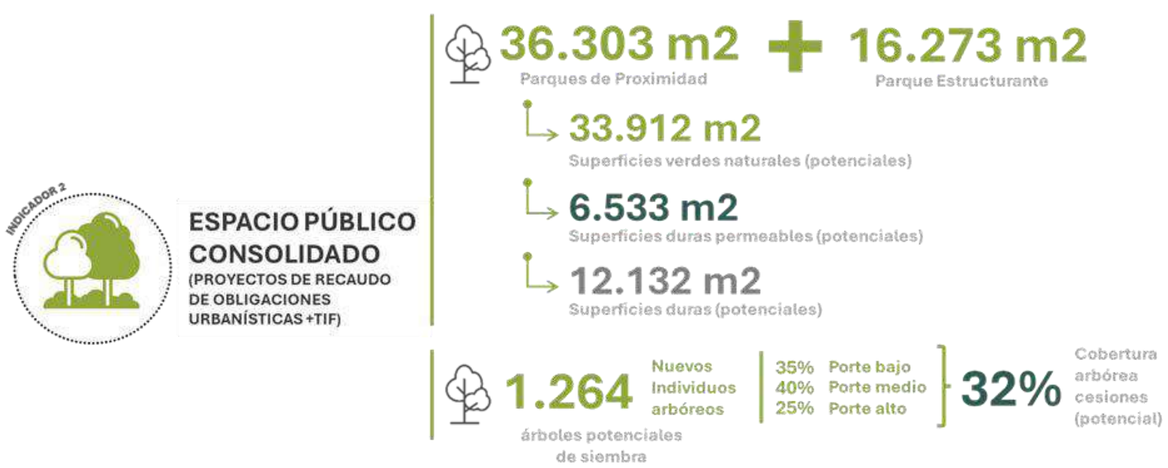


Ilustración 102: Resultados esperados proyectos estructurantes de Espacio Público. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Con relación a los proyectos de espacio público que se ejecutarán mediante las cargas generales de la Actuación Estratégica, específicamente el Parque Lineal de la Avenida Américas y el Parque Lineal de la Avenida del Ferrocarril del Sur, se proyecta la creación de 126.898 m2 de nuevo espacio público. De este total, se prevé la implementación de 95.174 m2 de áreas verdes naturales, acompañadas de la siembra de 2.831 nuevos árboles. Estos se sumarán a los 1.392 árboles existentes actualmente en el separador vial de la Avenida Américas, alcanzando un total de 3.864 árboles, lo que representa un significativo aporte al reverdecimiento y mejora ambiental de la zona.

Para consultar con mayor precisión la concreción de proyectos de espacio público por recaudo de obligaciones urbanísticas, remitirse al numeral 4.1.1.2 del *Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*.



Ilustración 103: Resultados esperados proyectos cargas generales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

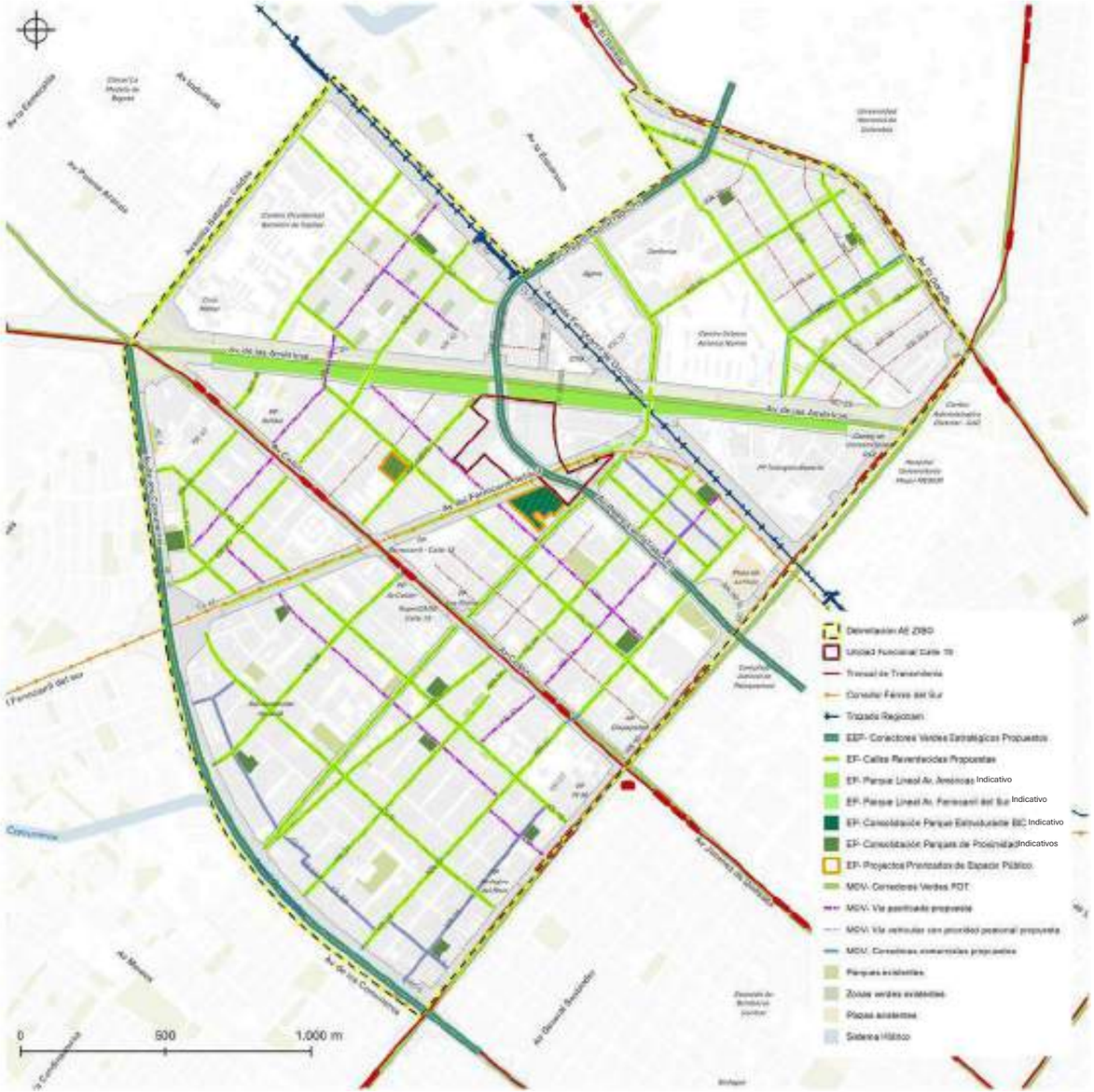


Ilustración 104: Proyectos de recaudo de obligaciones + TIF AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En cuanto a las cesiones indicativas de espacio público, se estima la generación de aproximadamente 216.515 m^2 de espacio público en los sectores de Licenciamiento Directo y 10.142 m^2 en la Unidad Funcional Calle 19.

De esta nueva oferta, se proyecta la creación de 139.652 m^2 de zonas verdes naturales, 15.373 m^2 de superficies permeables, y 61.490 m^2 de superficies duras. Este desarrollo permitirá alcanzar un índice de permeabilidad del 72%, compuesto en su mayoría (64%) por áreas verdes naturales, mientras que el 7% restante corresponderá a pavimentos permeables o porosos.

Además, en el marco de los procesos de reverdecimiento, se prevé la siembra de 4.232 nuevos árboles, principalmente de porte medio y bajo, lo que garantizará una cobertura arbórea del 32% en las áreas proyectadas para cesiones. Este enfoque mejorará la calidad ambiental del entorno y también fortalecerá la sostenibilidad del sistema de espacio público a largo plazo.

INDICADOR 4

ESPACIO PÚBLICO CONSOLIDADO
(CESIONES EN SITIO)

216.515 m2 Cesiones en sitio proyectadas indicativas + **10.142 m2** Cesiones en sitio Unidad Funcional

- **139.652 m2** Superficies verdes naturales (potenciales)
- **15.373 m2** Superficies duras permeables (potenciales)
- **61.490 m2** Superficies duras (potenciales)

4.232 Nuevos Individuos arbóreos
árboles potenciales de siembra

35% Porte bajo
40% Porte medio
25% Porte alto

32% Cobertura arbórea cesiones (potencial)

Ilustración 105: Resultados esperados cesiones urbanísticas en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Las cesiones en sitio se ubicarán conforme a los lineamientos establecidos en el *Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*. Este sistema se estructura a partir de tres capas diferenciadas, diseñadas para optimizar la funcionalidad y la conectividad del espacio público, promoviendo una integración eficiente con el entorno urbano y las dinámicas peatonales proyectadas:

a. Cesiones con frente hacia vías pacificadas y corredores comerciales, diseñadas para fomentar la interacción social, la actividad económica y la integración de los espacios públicos con el entorno urbano inmediato.

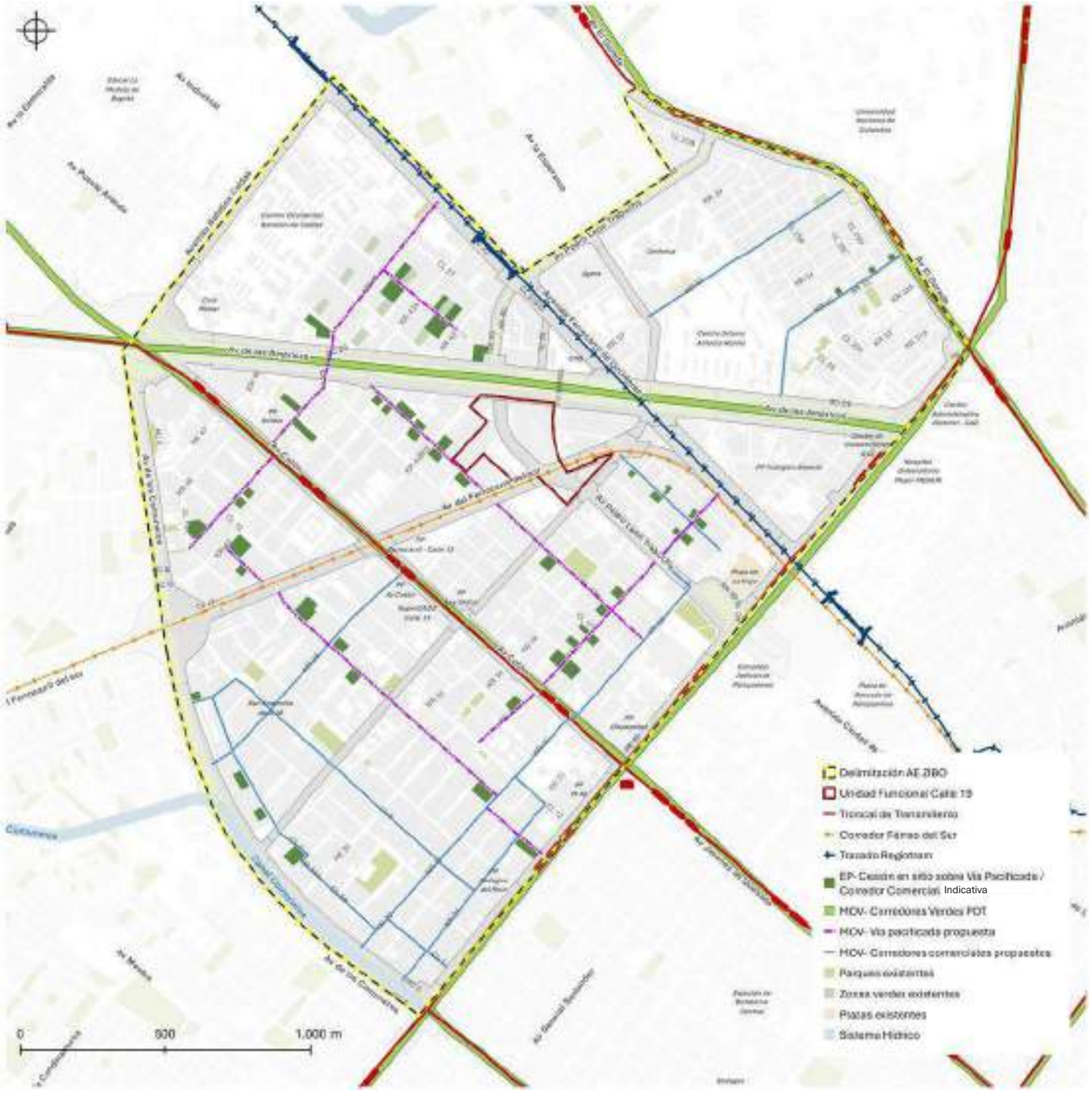


Ilustración 106: Cesiones en sitio con frente hacia vías pacificadas y corredores comerciales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

b. Cesiones con frente hacia calles reverdecidas, Conectores Verdes Estratégicos, Corredores Verdes POT y calles vehiculares con prioridad peatonal, destinadas a promover la movilidad sostenible, la conectividad ecológica y el fortalecimiento del paisaje urbano**.**



Ilustración 107: Cesiones en sitio con frente hacia calles reverdecidas, conectores verdes y calles vehiculares. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

c. Cesiones orientadas hacia el interior de las supermanzanas, concebidas como espacios de encuentro que priorizan el tránsito peatonal, garantizan mayor permeabilidad urbana y contribuyen a la consolidación de entornos más accesibles y funcionales.

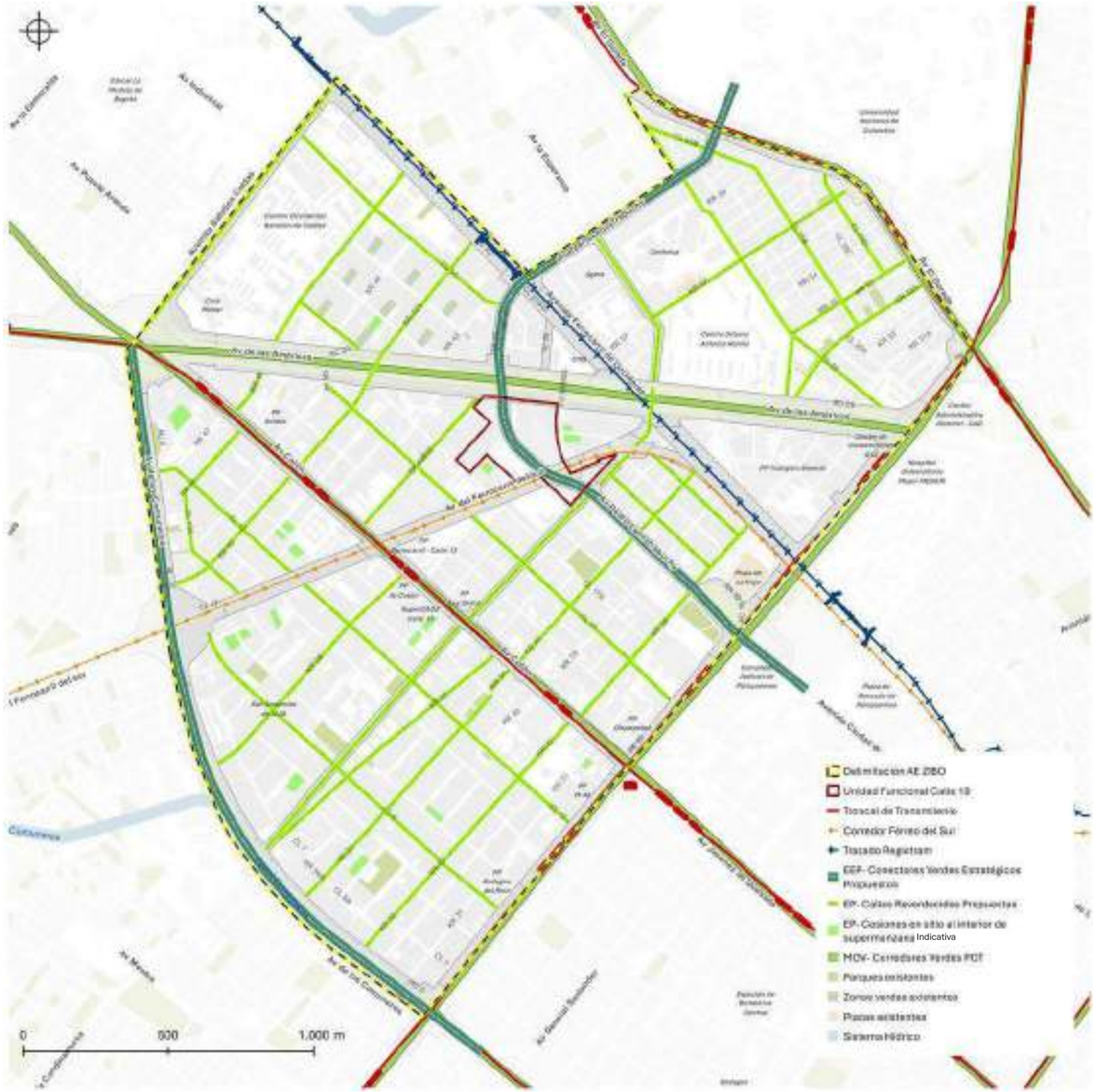


Ilustración 108: Cesiones en sitio hacia el interior de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Así las cosas, la aplicación de todas las pautas y lineamientos establecidos en este DTS como en el *Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*, permitiría materializar el Modelo de Ordenamiento Territorial, como se ilustra en el siguiente plano. Es importante subrayar que estos resultados son de carácter indicativo y están sujetos a variaciones, dependiendo de los futuros desarrollos inmobiliarios, así como de las posibilidades de englobe y gestión predial a nivel de manzana. Además, factores como la disponibilidad de suelo, las dinámicas del mercado y los procesos de concertación con los propietarios también pueden influir en la concreción final del modelo propuesto.



Ilustración 109: Cesiones indicativas de espacio público en los sectores de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Con base en los datos previamente expuestos, se concluye que la Actuación Estratégica ZIBo contribuirá significativamente al Sistema de Espacio Público Peatonal y Efectivo, con un aumento sustancial en su oferta de espacios públicos. Actualmente, la AE ZIBo dispone de 89.594 m² de espacio público, incluyendo parques, zonas verdes y plazas/plazoletas. Sin embargo, esta cifra se incrementará considerablemente, alcanzando un área estimada e indicativa de 545.122 m².

Del total estimado, 406.132 m² serán generados directamente por la Actuación Estratégica, mientras que 49.396 m² provendrán de los Planes Parciales y Planes de Regularización y Manejo adoptados dentro de la pieza. Este aporte contribuirá a la consolidación de una red de espacios públicos más amplia, integrada y funcional, fortaleciendo la conectividad urbana y mejorando la calidad del entorno para la comunidad.

Con respecto al potencial de reverdecimiento de todo el SEPPE, también se estima un incremento sustancial pasando de 1.894 árboles hoy existentes a 10.656 árboles potenciales en todos los espacios públicos al interior de la AE, lo que representa un incremento del 463%.



Ilustración 110: Aporte de Espacio Público (Indicativo). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 111: Modelo Urbano propuesto indicativo SEPPE AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

II. Aportes al Sistema de Espacio Público para la Movilidad

Las calles reverdecidas propuestas en la presente formulación contribuyen al mejoramiento del espacio público para la movilidad mediante la reconfiguración y cualificación de las franjas funcionales que hacen parte de los perfiles viales.

En este sentido, con respecto a las franjas de paisajismo y resiliencia urbana, y, teniendo en cuenta los lineamientos establecidos en el numeral 4.2.1 del *del Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*, se calcula una generación mínima de 147.282 m2 de zonas verdes totales en las cuales se proyecta una siembra de 4.369 nuevos individuos arbóreos, especialmente de porte medio y alto, que sumados a los 1.675 árboles existentes, generan un potencial de arborización de 6.044 árboles en todas las calles reverdecidas propuestas para la Actuación, alcanzando de este modo un incremento del 261% con respecto a la situación actual.

Con este potencial de arborización se obtiene una cobertura arbórea de 88.369 m2 del área total de las zonas verdes proyectadas para estas calles, lo que equivale al 60% del área, porcentaje mínimo requerido para el reverdecimiento de estas vías.

Así mismo, se proyecta un área de 196.376 m2 de franjas de circulación peatonal que, en asocio con las franjas de paisajismo y resiliencia urbana, conformarán el andén de las calles reverdecidas.

Para consultar en detalle las consideraciones técnicas y ambientales para el manejo de las Calles Reverdecidas, remitirse al *numeral 4.2.1 del Anexo 04 – Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE*.



Ilustración 112: Resultados esperados Calles Reverdecidas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 113: Calles Reverdecidas Propuestas AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Por último, se proyecta la generación de aproximadamente 63.639 m2 de áreas privadas afectas al uso público, cálculo que podrá incrementar sustancialmente según se vayan concretando en los diferentes desarrollos inmobiliarios al interior de la Actuación Estratégica.

Además, se estima la recuperación de 14,348 m^2 de bahías de parqueo, que se convertirán en espacios de conexión y conectividad. Estos elementos estarán enfocados en promover nuevas visiones del espacio público para la movilidad, transformando el entorno de la Actuación Estratégica en lugares seguros, atractivos y, sobre todo, activos.



APAUP
PROYECTADAS (MÍNIMAS)

63.639 m2



BAHÍAS PARQUEO
RECUPERADAS

14.348 m2
Nuevos espacios de conexión y conectividad

Ilustración 114: Resultados esperados APAUP y recuperación bahías de parqueo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

La ampliación y el detalle de estas estrategias pueden consultarse en los *numerales 4.2.2 y 4.3.1 del Anexo 04 - Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro.*

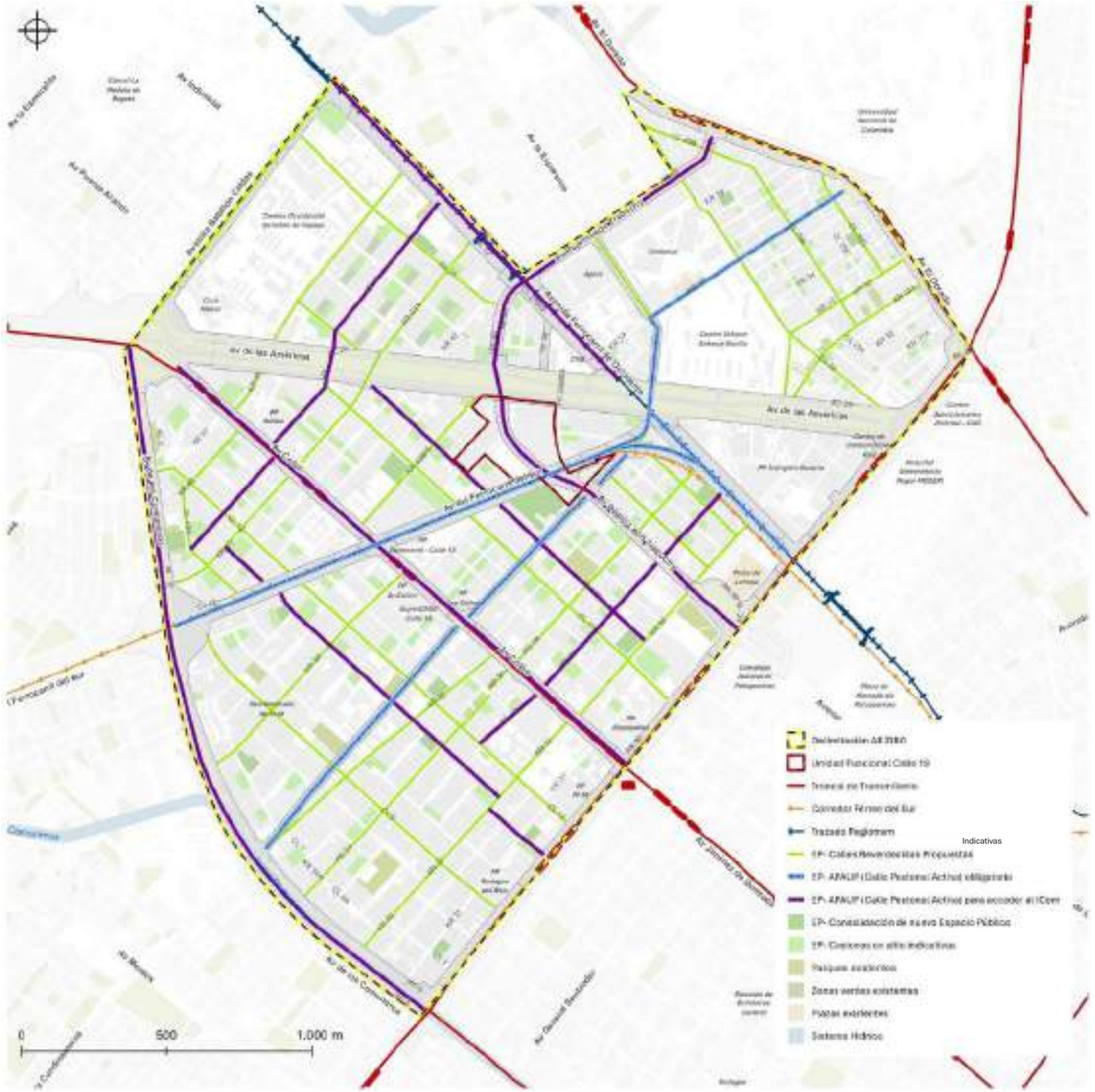


Ilustración 115: Propuesta de APAUP AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 116: Adecuación bahías de parqueo -Espacios de conexión y conectividad AE ZIBo.. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ilustración 117: Axonometría Sistema de Espacio Público Peatonal Para el Encuentro. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Estimado para proyectos priorizados de Estructura Ecológica Principal y Espacio Público de

Inversión

$426
mil millones

Cualificación

Espacio púbilco



84.896 m²
Parques y Zonas Verdes Existentes

29.714 m² Zonas renaturalizadas
(Suelos Permeables y Zonas Verdes)
***Zonas potenciales a renaturalizar**

Aporte de
Espacio Público



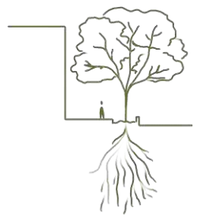
Actual 89.594 m²
Propuesto AE (Indicativo) 406.132 m²
Propuesto Planes Parciales 49.396 m²

Nuevo Espacio Público
Indicativo (actual + propuesto AE + propuesto Planes Parciales) **545.122 m²**

Incremento
508%

1.894
Árboles existentes

10.656
Árboles potenciales



Incremento
463%

Estructura Funcional
y del Cuidado

2.7.2.2.
Sistema de Movilidad - SM

Antecedentes

El sistema de movilidad, como uno de los asociados a la Estructura Funcional y del Cuidado, ofrece soporte para la concreción de las relaciones funcionales dentro del territorio para brindar oportunidades de conexión a escala regional, distrital y local. Es así como en el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo se encuentran proyectos estratégicos del sistema de transporte público como el Regiotram de Occidente, el Corredor Férreo del Sur, el servicio troncal de Transmilenio por la Avenida NQS, la Calle 13, la Calle 6 y la Avenida Calle 26, y que se soportan sobre la malla vial arterial de la ciudad y tienen como propósito servir a los viajes urbanos y de conexión regional.

En el ámbito local, y como producto de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local del Centro Ampliado de la ciudad, las cuales quedaron establecidas en el *Decreto Distrital 574 de 2023* — Por medio del cual se reglamentan las Unidades de Planeamiento Local - UPL del Centro Histórico, Teusaquillo, Restrepo, Puente Aranda, Barrios Unidos y Chapinero que conforman el sector Centro Ampliado, y se dictan otras disposiciones— se dispone la precisión de la malla vial intermedia que, al ser corredores que complementan la malla vial arterial, soportan la operación del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP y presentan un entorno urbano con dinámicas comerciales.

Renobo realizó un convenio (313 de 2023) con la Fundación Ecología Urbana y Territorial titulado *"Elaboración del esquema territorial y funcional de la red de supermanzanas del Centro Ampliado de Bogotá D.C., en el marco de las Actuaciones Estratégicas definidas en el POT"*. Este estudio se configura como un insumo clave al momento de formular la estrategia de supermanzanas y proyectos orientados a la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida en las áreas urbanas de alta densidad.

En ese sentido, a escala local la Actuación Estratégica ZIBo tiene un alto valor pues busca transformar las áreas urbanas en entornos más habitables, seguros y sostenibles. De igual forma se busca reducir la congestión vehicular y priorizar el espacio para peatones y ciclistas, no solo para mejorar la calidad del aire, sino que también para fortalecer la cohesión social al crear espacios de encuentro y recreación. Además, busca promover la economía local al incentivar el comercio y la actividad en áreas accesibles. Este enfoque facilita una movilidad más eficiente, inclusiva y ambientalmente responsable, contribuyendo significativamente a una ciudad más equilibrada y resiliente.

Con lo anterior, la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo busca una articulación con las determinantes y proyectos de movilidad asociados a los instrumentos adoptados de escala estructurante y de proximidad con las directrices de la *Resolución 2000 de 2023* para permitir una adecuada operación de la infraestructura vial que soporte los usos y aprovechamientos urbanísticos propuestos por la Actuación Estratégica.

Objetivos

General

Proponer estrategias de planificación urbana que permitan reducir el tráfico vehicular, promover modos de **transporte sostenibles** al igual que la movilidad activa, mejorar la accesibilidad y la seguridad vial, y optimizar el uso del espacio para **reducir los tiempos de viaje.**

Específicos

Limitar el tráfico de vehículos dentro de la pieza para reducir la congestión y mejorar los tiempos de desplazamiento de los modos motorizados y el transporte público, además de reconfigurar las franjas funcionales de los corredores que hacen parte de la pieza urbana.

Promover el uso de modos de transporte sostenibles de orden distrital y regional —Regiotram de Occidente, Corredor Férreo del Sur, TransMilenio— para reducir la dependencia del vehículo particular.

Fomentar la movilidad activa como caminar y el uso de la bicicleta, creando un entorno urbano seguro y accesible. Mejorar la red peatonal y de infraestructura ciclista para transformar la conectividad de modos no motorizados en la AE y mitigar el impacto de la movilidad en la estructura ecológica de la zona urbana.

Facilitar la accesibilidad universal al espacio público conectando principalmente los distintos equipamientos públicos y privados con el sistema de transporte público.

Optimizar el uso del espacio público priorizando el transporte público, las bicicletas y los peatones sobre el espacio dedicado al estacionamiento en vía y circulación de vehículos motorizados.

Establecer zonas para la actividad de carga y descarga de mercancías dentro de la AE que respondan a la vocación industrial y logística de la zona.

Estrategias

Estrategia general: Descarbonizar la movilidad

Uno de los principios rectores del ordenamiento en el componente urbano del Plan de Ordenamiento Territorial *(Decreto 555 de 2021)* habla de descarbonizar la movilidad, específicamente en el artículo 567, el cual aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial mejorar el ambiente urbano y los asentamientos rurales, así como reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador.

Se apuesta también por reducir las emisiones de Gas Efecto Invernadero (GEI) a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética, así como por la generación de entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad, lo cual requiere de la consolidación de la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad.

A través de este programa, el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público, promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad. De esta manera también se contribuye a concretar los propósitos de la Estructura Funcional y del Cuidado.

De igual forma, se buscan diseñar espacios urbanos que fomenten la movilidad sostenible y reduzcan la dependencia de vehículos motorizados particulares, siendo un pilar fundamental la construcción de infraestructura peatonal y ciclista, la integración de diferentes modos de transporte y la promoción de patrones de desarrollo urbano compactos y orientados al transporte público.

Se busca incentivar el uso del transporte público para reducir el uso de vehículo particular y finalmente las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire en las ciudades, lo que incluye la expansión del sistema de transporte público distrital y regional.

Se fomenta también el uso de modos de transporte activos —caminar y el uso de la bicicleta—como alternativas al transporte motorizado, para reducir las emisiones de GEI y promover estilos de vida más saludables.

Finalmente, se busca mejorar la eficiencia de la logística urbana mediante la optimización de rutas de entrega, la consolidación de carga y la utilización de vehículos de transporte más limpios y eficientes. Esto puede reducir las emisiones asociadas con la distribución de mercancías en áreas urbanas.

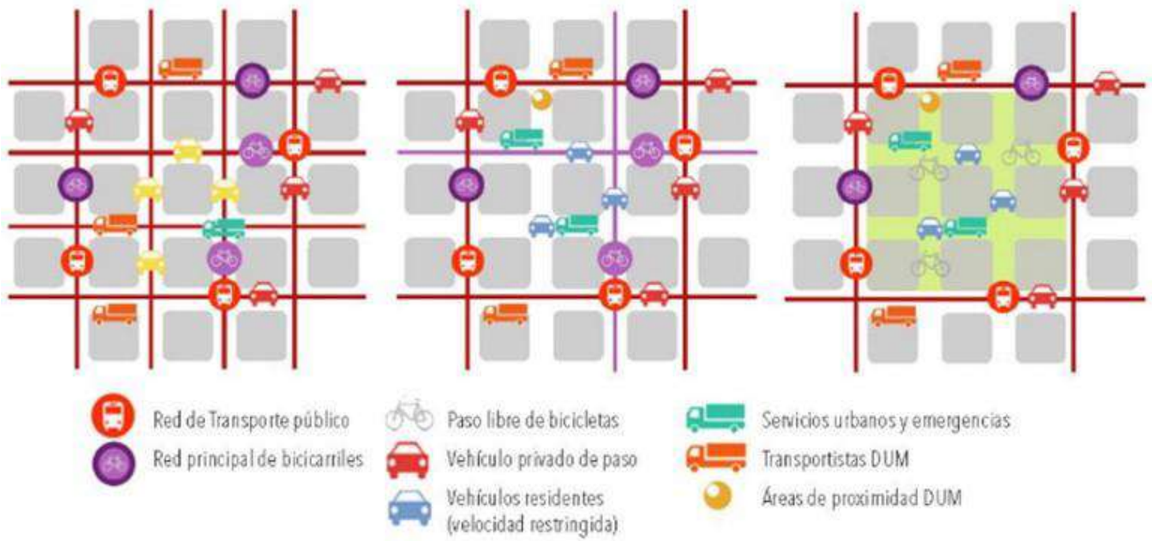


Ilustración 118: Esquema de movilidad en situación actual. Modelo funcional y modelo de supermanzanas. Fuente: FEUT – Fundación Ecología Urbana y Territorial. (2024)

Estrategia
I. Conformar supermanzanas

Las supermanzanas son una propuesta de planificación urbana que busca tener un modelo de ciudad más sostenible y centrado en las personas. Esta estrategia aborda desafíos actuales como la congestión del tráfico, la contaminación atmosférica, la falta de espacios verdes y la desconexión social.

En una supermanzana se toma un área de la ciudad —que típicamente consta de varias manzanas— y se reorganiza para priorizar el espacio peatonal y el transporte sostenible. La idea es limitar el acceso de los vehículos privados al interior de la supermanzana, redirigiendo el tráfico hacia las vías perimetrales, lo que reduce la congestión, el ruido y la contaminación dentro de este espacio, creando entornos más saludables y agradables para los residentes y visitantes.

Dentro de una supermanzana se promueve la creación de zonas peatonales, parques, plazas y espacios comunitarios, que fomenten la interacción social y el sentido de comunidad. Además, se pueden implementar medidas para mejorar la seguridad vial, como la reducción de la velocidad máxima permitida y la instalación de infraestructuras seguras para peatones y ciclistas.

Las supermanzanas también suelen favorecer el desarrollo de comercios y actividades culturales, contribuyendo así a dinamizar la economía local y fortalecer el tejido social. Al limitar la presencia de vehículos motorizados, se crea un entorno más propicio para caminar, andar en bicicleta y disfrutar del espacio público, lo que puede tener beneficios adicionales para la salud y el bienestar de los residentes.

Un esquema de supermanzanas suele incorporar varias estrategias que mejoran la calidad de la infraestructura para los modos no motorizados, las cuales incluyen:

a. **División a Escala Peatonal:** la supermanzana está dividida en manzanas más pequeñas — manzanas existentes— con dimensiones manejables para caminar, y están rodeadas por calles perimetrales vehiculares que garantizan la operación del tráfico en la zona.

b. **Restricción del Tráfico:** se restringe el tráfico de vehículos continuo dentro de la supermanzana y se generan circuitos para garantizar el acceso a predios. Las calles internas suelen ser de sentido único o restringidas al tráfico motorizado, priorizando así el espacio para peatones, ciclistas y transporte público.

c. **Calles de Uso Compartido:** las calles internas se diseñan para promover la convivencia y el uso compartido del espacio entre peatones, ciclistas y vehículos de baja velocidad. Se pueden incluir elementos como áreas verdes, bancos, juegos infantiles y zonas de descanso para incentivar la interacción social.

d. **Zonas Verdes y Espacios Públicos:** se fomenta la creación de áreas verdes y espacios públicos dentro de la supermanzana para mejorar la calidad ambiental y proporcionar lugares de recreación y esparcimiento para los residentes.

e. **Accesibilidad Universal:** se prioriza la accesibilidad universal en el diseño de las supermanzanas, garantizando que todas las personas, independientemente de su edad o habilidades físicas, puedan acceder y disfrutar del espacio público de manera segura y cómoda.

f. **Medidas de Seguridad Vial:** se implementan medidas de seguridad vial para garantizar la protección de los modos más vulnerables, como peatones y ciclistas. Esto puede incluir la reducción de la velocidad máxima permitida, la instalación de pasos de peatones elevados y la señalización adecuada.

Estrategia
II. Impulsar el uso de la bicicleta

Si bien Bogotá cuenta con la Política Pública de la Bicicleta que busca fomentar y promocionar su uso generalizado en la ciudad, la AE ZIBo busca impulsarlo a través de las siguientes acciones:

a. **Cicloinfraestructura:** desarrollar una red de cicloinfraestructura segura y bien conectada, que incluya ciclorrutas protegidas, segregadas y rutas señalizadas. Esto brinda a los y las ciclistas un ambiente seguro para desplazarse y fomenta su uso como medio de transporte.

b. **Cicloparqueaderos:** instalar suficientes cupos de cicloparqueaderos seguros y accesibles para bicicletas en lugares estratégicos del territorio, como estaciones de transporte público, zonas comerciales, equipamientos y áreas de interés turístico. Facilitar el parqueo de bicicletas incentiva que más personas usen la bicicleta.

c. **Integración con el Sistema de Transporte Público:** mejorar la integración entre la bicicleta y el transporte público, estableciendo puntos de intercambio modal y alquiler de bicicletas en estaciones de transporte público.

d. **Supermanzanas:** adoptar las supermanzanas fomenta el uso de la bicicleta, al proponer la reducción de la velocidad del tráfico, la implementación de zonas peatonales y ciclistas, y la priorización del espacio para peatones y ciclistas en la planificación urbana.

Estrategia
III. Promover la integración multimodal

Consiste en permitir 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, con diseños que permitan la accesibilidad universal y facilitando que las personas puedan cambiar entre diferentes modos de transporte durante un viaje.

Para lograr esto se deben cumplir los siguientes criterios:

a. **Infraestructura Intermodal:** desarrollar infraestructura que facilite la transferencia en un solo lugar entre diferentes modos de transporte, como estaciones intermodales o espacio público que favorezca el intercambio entre sistemas de transporte público masivo, zonal e individual, bicicletas y peatones.

Esto puede incluir la construcción de estaciones integradas de transporte público o la habilitación del espacio público con andenes amplios que permitan el trasbordo entre sistemas, ciclorrutas y cicloparqueaderos.

b. **Cicloinfraestructura:** implementar cicloparqueaderos seguros dentro de las estaciones de los diferentes sistemas de transporte público o en el espacio público colindante a estas, lo que permitirá a las personas combinar el uso de la bicicleta con el transporte público para cubrir distancias más largas.

c. **Infraestructura Peatonal:** diseñar el espacio público de manera que facilite la movilidad multimodal, con andenes amplios, cruces seguros, pompeyanos y otras estrategias de pacificación del tráfico que brinden mayor seguridad vial.

Estrategia
IV. Promover la eficiencia en el transporte de carga

La consolidación de un sistema de carga juega un rol relevante en la eficiencia de este tipo de transporte. Consiste en agrupar múltiples envíos en un solo vehículo para maximizar la capacidad de carga y reducir los viajes en vacío, lo que aumenta la eficiencia del transporte de carga y reduce el número de vehículos circulando.

La consolidación de carga tiene un impacto directo en el uso del espacio público ya que:

a. **Reduce la congestión:** al consolidar múltiples envíos en un solo vehículo y optimizar las rutas de transporte, se reduce la cantidad de vehículos de carga que circulan por las calles de la ciudad, lo que contribuye a reducir la congestión del tráfico y liberar espacio que puede ser utilizado por otros modos.

b. **Menos estacionamiento de carga:** al facilitar la transferencia rápida y eficiente de la carga en las estaciones de *cross docking*, se reduce la necesidad de bahías de parqueo y cupos de estacionamiento para los vehículos de carga a lo largo de las calles, liberando así espacio para otros usos, como andenes más anchos o zonas verdes.

c. **Optimización de instalaciones existentes:** los centros de consolidación de carga o agregadores logísticos pueden aprovechar instalaciones existentes como almacenes o bodegas industriales para realizar las operaciones de transferencia de carga.

Se puede maximizar la utilización de espacios existentes evitando la necesidad de dedicar más espacio para el almacenamiento y distribución de mercancías.

Resultados

Descarbonizar la movilidad

I. Componente de tránsito

Análisis de modos motorizados

Capacidad funcional modo motorizado

Conforme a la metodología anteriormente relacionada con la herramienta de modelación de 4 pasos de Bogotá y la Región (MTECB), la cual permite medir los impactos que se generan a través de los cambios con la demanda o la puesta en operación de nuevos esquemas de transporte, se estimó la demanda potencial por modo de la Actuación estratégica ZIBo a partir de los metros cuadrados proyectados (con unidades de vivienda), haciendo una estimación espejo con una base de aforos de proyectos por uso con la que cuenta la entidad.

El detalle de la macro modelación y la evaluación de la capacidad de la infraestructura vial propuesta puede consultarse en el Estudio de Análisis Estratégico que reposa en el *Anexo 05 del Decreto de Adopción*.

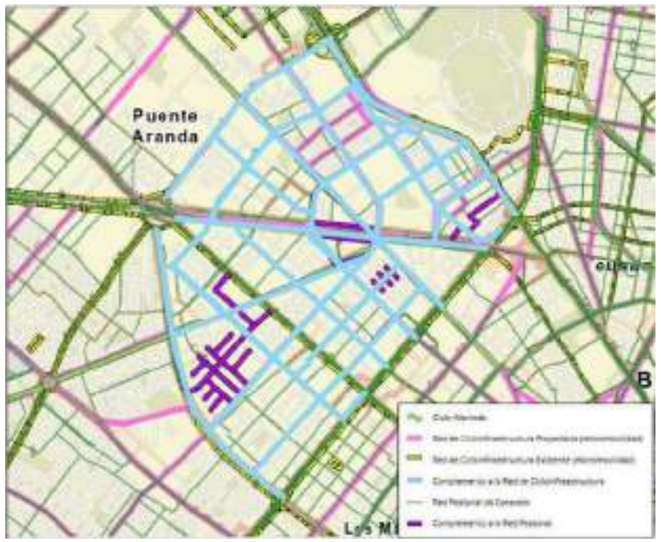


Ilustración 119: Complementos a la Red de infraestructura peatonal y a la Red de cicloinfraestructura. Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. (2023)

II. Componente de infraestructura

Lineamientos generales

Es necesario contemplar los siguientes lineamientos generales para los diseños de infraestructura vial y accesibilidad presentados en las etapas posteriores de la Actuación Estratégica:

a. El diseño de esquinas deberá ajustarse a los lineamientos establecidos en el *Decreto 787 de 2017*, priorizando el cruce peatonal y minimizando los riesgos de siniestralidad de todos los actores viales.

b. Las franjas de circulación y zonas de espera para cruce peatonal deberán ser validadas en el estudio de tránsito de acuerdo con los análisis de capacidad y niveles de servicio.

c. El diseño de espacio público debe contemplar infraestructura accesible tanto en andenes como en el separador central, refugios e isletas —si aplica—, de manera que se garantice el cruce seguro de los peatones.

d. Las rampas o vados deben coincidir con la señalización horizontal de la calzada y estar direccionados a los pasos seguros propuestos por el proyecto —cebras o senderos peatonales—, teniendo en cuenta las líneas de deseo peatonal y de ciclistas. Adicionalmente, se recomienda que la pendiente de los vados no sea superior a 10%.

e. En las intersecciones de vías locales con el proyecto, se deberá analizar la posibilidad de la construcción de pompeyanos, los cuales minimizan los riesgos de siniestralidad del cruce de las bocacalles y mejoran las condiciones de accesibilidad de los actores más vulnerables.

En caso de no poderse generar dicha condición, deberá estar debidamente justificado en el estudio de tránsito sin que esto implique pasos a riesgo para el peatón.

f. Todas las intersecciones vehiculares deberán garantizar el cruce peatonal en todos sus lados teniendo en cuenta las líneas de deseo peatonal. En caso de no cumplirse dicha condición, deberá estar debidamente justificado en el estudio de tránsito.

g. El proyecto deberá garantizar toda la infraestructura requerida de tal manera que los diferentes actores viales circulen a lo largo del corredor de manera segura.

h. El ancho de las Franjas de Circulación Peatonal (FCP) se debe ajustar a las condiciones del sector y la demanda peatonal establecida para el proyecto, de manera que se garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad para los peatones, especialmente las personas con movilidad reducida. En la zona de andén se debe tener en cuenta la franja de paisajismo y mobiliario.

i. Se deberán garantizar los accesos a predios y, a su vez, en todos los accesos a predios se debe permitir el paso seguro de peatones.

j. En vías locales sin tránsito de vehículos de carga ni transporte público colectivo, se deberán generar carriles con ancho de 3.00 metros, y en los casos donde se presente o proyecte circulación de vehículos de carga o transporte público colectivo —buses—, el ancho de los carriles deberá ser de 3,25 a 3,50 metros.

k. La ubicación de los bolardos o elementos de contención en andenes no debe obstruir la trayectoria de los peatones y ciclistas. Se debe tener en cuenta que la ubicación de los bolardos debe tener una distancia mínima entre los mismos de 1.20 metros para garantizar el paso de personas con movilidad reducida y debe tener una distancia máxima entre bolardos de 2.00 metros para evitar el paso de vehículos garantizando la seguridad de los actores viales no motorizados.

l. La distancia máxima entre pasos peatonales seguros deberá ser de 400 metros.

m. En caso de generarse zonas de paraderos en este corredor, deberán ser accesibles para garantizar la movilidad y el acceso a transporte público de las personas con movilidad reducida, teniendo en cuenta lo establecido en la *Resolución No 313780 (17 de octubre de 2023)* emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad.

En esta resolución se establecen las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de

transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.

n. Los estudios de diseño geométrico, urbanismo, señalización, semaforización, redes, etc deberán articularse de tal manera que se garantice y priorice la movilidad segura de los diferentes actores viales, donde el orden del análisis y provisión debe dar prioridad a los peatones en primera instancia — especialmente a aquellas personas en condición de movilidad reducida, niños, niñas y adultos mayores—, seguido de los ciclistas, los usuarios de transporte público, el transporte de carga y, finalmente, las motocicletas y automóviles.

o. Dada la importancia del proyecto, se debe garantizar la armonización con la infraestructura existente y los demás proyectos colindantes en ejecución o proyección, los cuales se deben articular para garantizar la accesibilidad, conectividad y seguridad vial de todos los actores.

p. El lenguaje de señalización podotáctil deberá estar acorde a la normatividad vigente y los lineamientos dispuestos por el Distrito y las Normas Técnicas Colombianas (NTC).

q. Las entidades distritales competentes para la ejecución de proyectos sobre la malla arterial e intermedia localizadas en el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo, podrán adelantar los estudios, diseños y ejecución de las obras que se requieran, en el marco de la priorización que se adelante en los respectivos Planes de Desarrollo Distrital. Lo anterior implica la posibilidad de realizar la gestión y adquisición predial que se requiera para la ejecución de los proyectos, en caso de que aplique, tal y como se expresa en el Parágrafo del artículo "*Articulación con el sistema de Movilidad Sostenible y Segura al interior de la Actuación Estratégica ZIBo"* del Decreto que adopta la AE.

Estructura de Supermanzanas

La red de infraestructura no motorizada propuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad en el Estudio de Análisis Estratégico y la actual estructura de manzanas dentro de la AE ZIBo forma una cuadrícula que favorece la implementación de una estructura de supermanzanas. Esta estructura, como se mencionó en los antecedentes del presente documento, es un enfoque urbanístico que redefine el espacio urbano en áreas más pequeñas y con prioridad peatonal, limitando el tráfico de vehículos motorizados y promoviendo el uso de transporte público, bicicletas y la caminata.

Así mismo, se caracterizan por la presencia de calles interiores con vocación peatonal y calles pacificadas, así como por la incorporación de zonas verdes, parques y espacios públicos para el disfrute de los residentes. Con una accesibilidad universal en mente, se busca crear entornos urbanos más saludables, seguros y equitativos, donde la movilidad activa y los modos de transporte sostenible sean prioridad.

Se plantea entonces que el tránsito de vehículos motorizados, al igual que el transporte público, se garantice a través del conjunto de calles completas y vías vehiculares propuestas, y que se establezcan medidas de reducción de la velocidad y pacificación del tráfico dentro de las supermanzanas como se puede ver en la Ilustración siguiente.

La estructura de supermanzanas parte inicialmente de la necesidad de brindar un soporte a la operación del tránsito dentro de la pieza y como conexión a las vías principales de la ciudad. La malla vial arterial y la malla vial intermedia conforman este soporte de infraestructura que soportará el tránsito de vehículos motorizados y que genera la conectividad necesaria en sentido norte – sur y oriente – occidente. Se propone una cualificación de los perfiles existentes para consolidar las franjas de circulación peatonal, de cicloinfraestructura y de paisajismo y para la resiliencia urbana. La red de cicloinfraestructura se detalla en el *numeral 5.2.6.* y la articulación entre la infraestructura peatonal y las supermanzanas se detalla en el *numeral 5.2.2.* del presente documento.

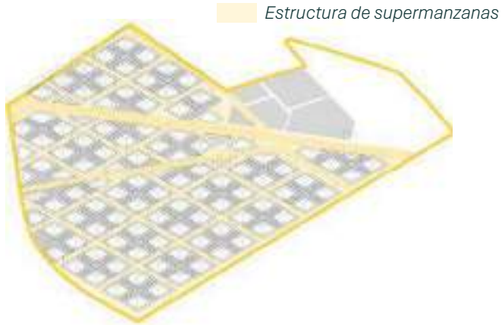


Ilustración 120: Propuesta conceptual de estructura de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

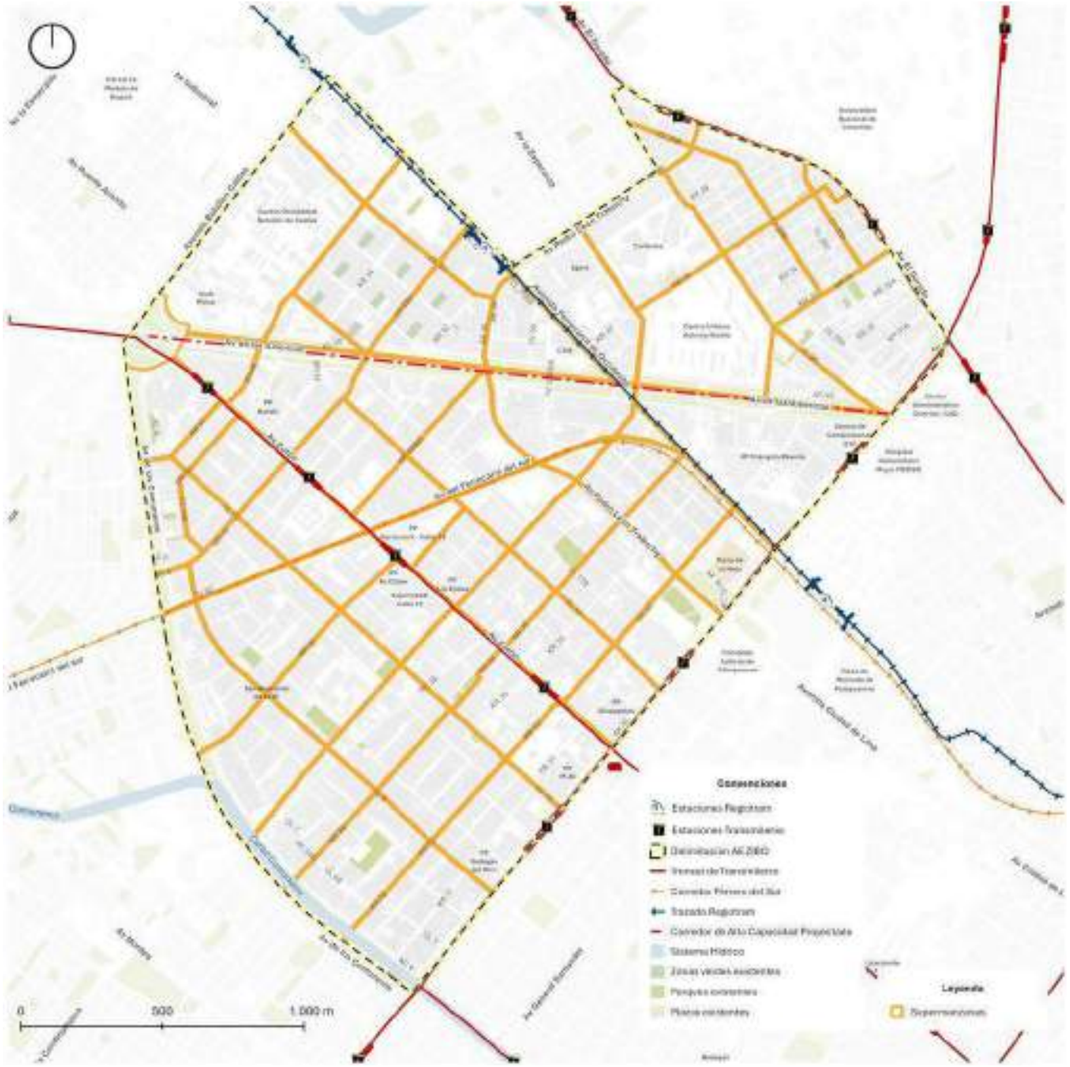


Ilustración 121: Propuesta de estructura de supermanzanas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Anchos mínimos requeridos

Los anchos mínimos descritos a continuación, cumplen con lo establecido en el Estudio de Análisis Estratégico realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad (presentado con oficio con número de *radicado 2-2023-21995* de la Secretaría Distrital de Planeación y con el oficio con número de *radicado 202322403584801* de la Secretaría Distrital de Movilidad) el cual establece que:

- La Av. Américas es la principal vía de acceso, llegando a condiciones de saturación del 97% y una carga máxima por sentido de 4.900 veh/ equivalentes/h. Por tanto, de acuerdo con las proyecciones de tráfico, es necesario mantener como mínimo 4 carriles mixtos por sentido.

- En la Av. Pedro León Trabuchy, que cuenta con dos carriles por sentido, la implementación de la AE ZIBo permitirá una conexión directa con la Av. Ciudad de Lima, garantizando la permeabilidad en el sentido Occidente-Oriente. Según las proyecciones de tráfico, esta medida permitirá atender hasta 1.850 vehículos equivalentes por hora.

- A largo plazo (año 2042), con la ejecución de todas las etapas planificadas de la AE ZIBo, se prevé un escenario más exigente en términos de demanda vehicular. Para responder a este crecimiento, será necesario ampliar la vía a tres carriles por sentido, con capacidad para un tráfico estimado de 2.775 vehículos equivalentes por hora.

- En sentido Sur Norte y Norte Sur, para garantizar la permeabilidad y conectividad de la AE, La Av. Ferrocarril del Sur (Transversal 42) y Carrera 36 de acuerdo con las proyecciones de tráfico, es necesario mantener su continuidad con una capacidad mínima de 2 carriles por sentido, que permita atender más de 2.000 veh/equivalentes/h proyectados en el escenario futuro.

Los perfiles propuestos también cumplen con lo establecido en el *artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021 "Anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad"*, y deberán ser validadas en el estudio de tránsito de acuerdo con el Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte. De igual manera se deberá garantizar la armonización con los proyectos aprobados dentro de los límites de la Actuación Estratégica. Los perfiles propuestos son indicativos y deberán surtir un proceso de estudios y diseños que permitan definir los anchos de las franjas funcionales, junto con su localización a detalle. En caso de que se requiera la modificación del perfil vial y/o las franjas funcionales mencionadas se deberán adelantar los estudios y diseños específicos de conformidad con lo dispuesto en los *artículos 154 y 155 señalados en el Decreto Distrital 555 de 2021* y en el *numeral 6.2 del artículo 6 del Decreto Distrital 061 de 2025*, tal y como se menciona en el *parágrafo 2 del artículo "Configuración del perfil completo y las franjas funcionales de la malla vial arterial e intermedia del espacio público para la movilidad"* del Decreto que adopta la AE.

Los perfiles propuestos son indicativos y deberán surtir un proceso de estudios y diseños que permitan definir los anchos de las franjas funcionales, junto con su localización a detalle.



Ilustración 122: Avenida de las Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025).



Ilustración 123: Avenida Ferrocarril de Occidente – Calle 22 Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 124: Avenida Ferrocarril del Sur - Transversal 42. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 125: Calle 13. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 126: Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

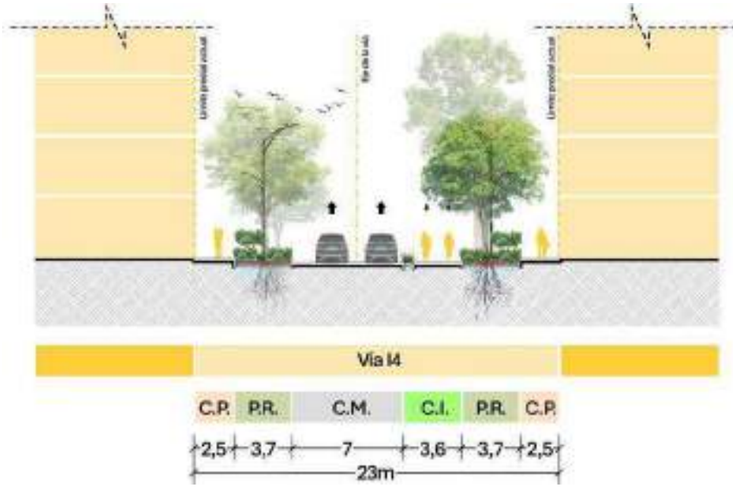


Ilustración 127: Vía Tipo I4. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

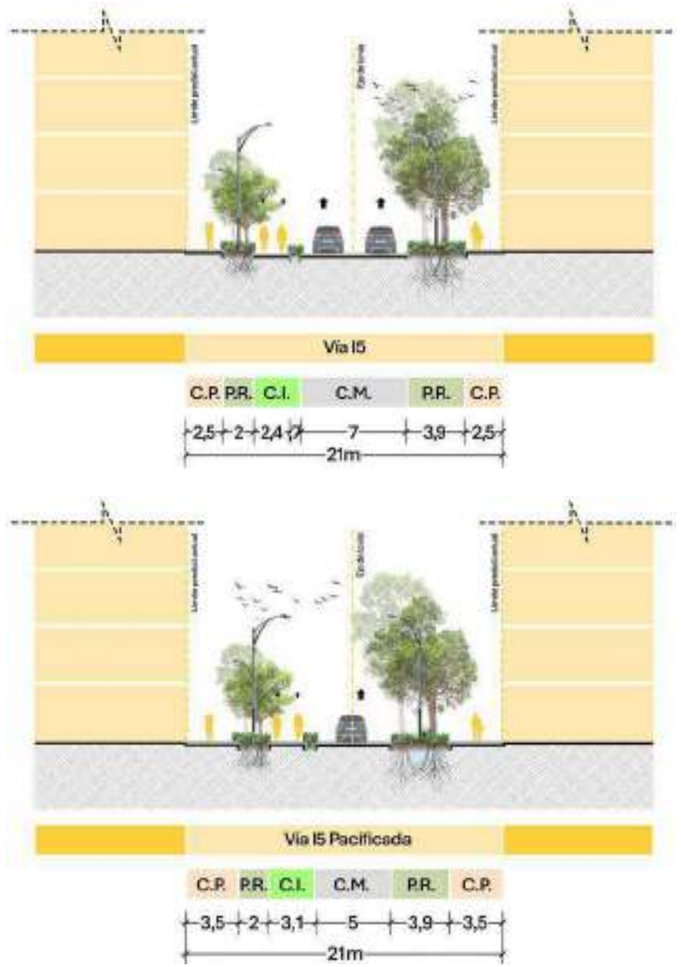


Ilustración 128: Vía Tipo I5. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Ilustración 129: Vía Tipo I5 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

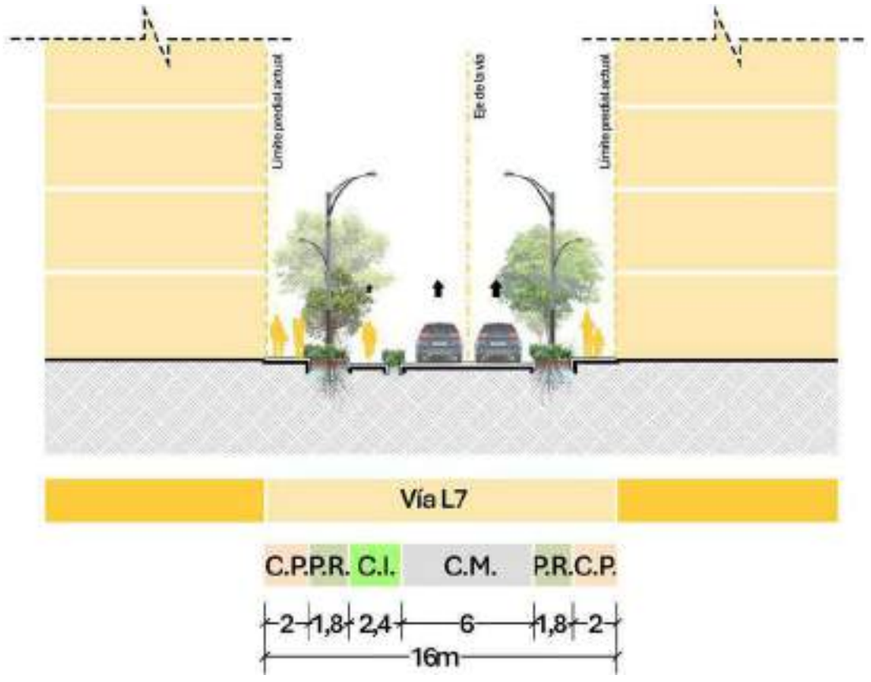


Ilustración 130: Vía Tipo L7. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

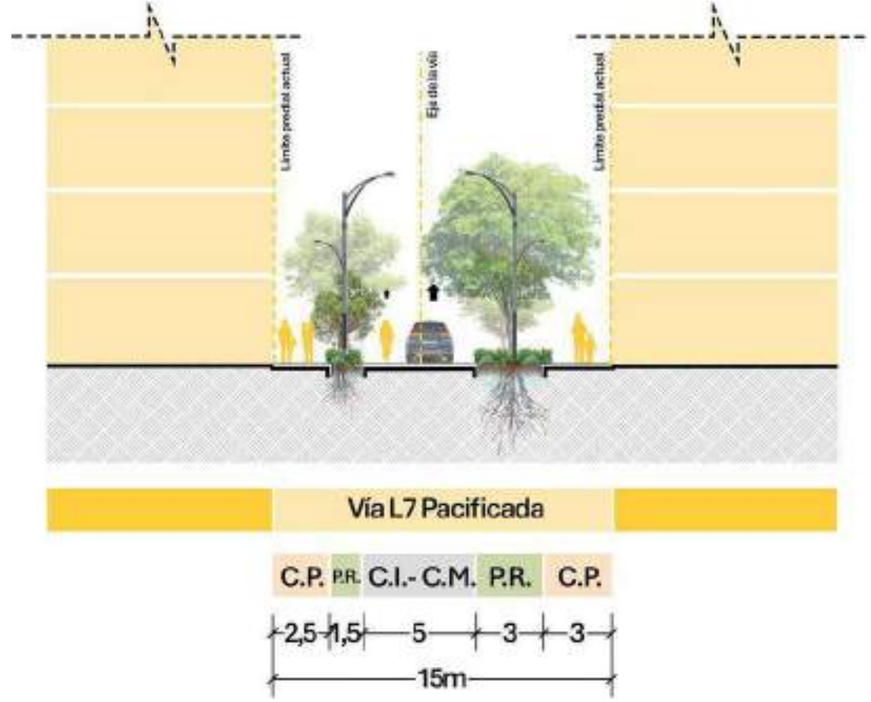


Ilustración 131: Vía Tipo L7 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025).

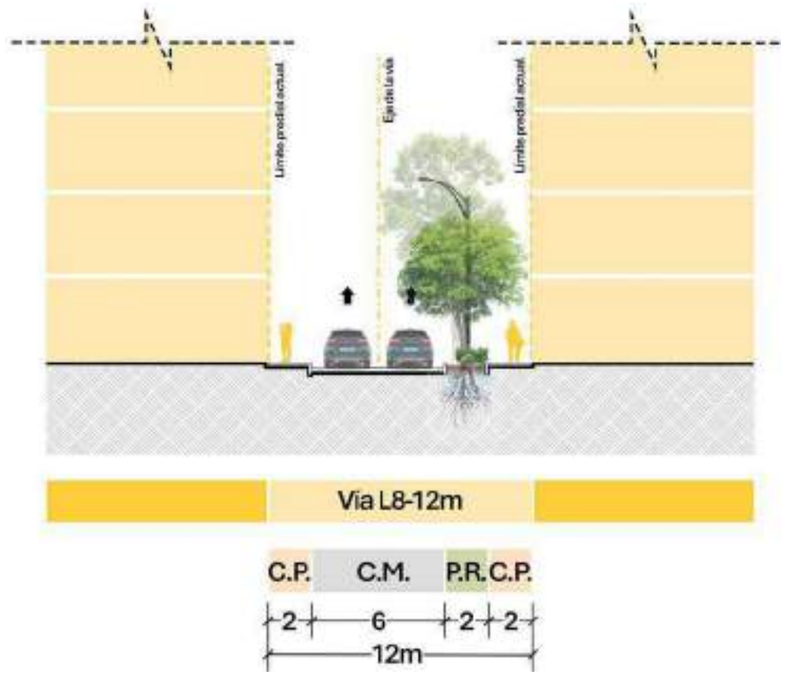


Ilustración 132: Vía Tipo L8. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

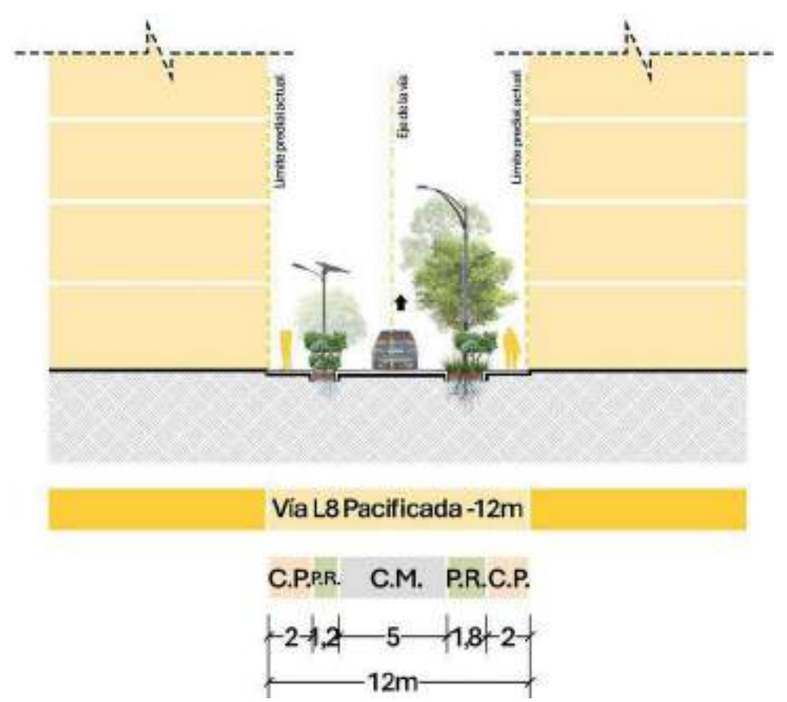


Ilustración 133: Vía Tipo L8 Pacificada. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo *"Mecanismos para el desarrollo y construcción de los perfiles de las calles y espacio público para la movilidad"* del Decreto que adopta la AE, para la consolidación de los perfiles de las calles del espacio público para la movilidad en los Sectores de Licenciamiento Directo, se podrán utilizar uno o varios de los siguientes mecanismos:

a. Cesión de suelo, construcción y entrega de la infraestructura al Distrito Capital a través de los sistemas de reparto de cargas y beneficios y las condiciones específicas definidas en el presente Decreto.

b. Adquisición predial, construcción y/o financiación por parte de la Administración Distrital.

De acuerdo con el *parágrafo 1 del artículo "Configuración del perfil completo y las franjas funcionales de la malla vial arterial e intermedia del espacio público para la movilidad"* del Decreto que adopta la AE, las entidades distritales competentes para la ejecución de proyectos sobre la malla arterial e intermedia localizadas en el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo, podrán adelantar los estudios, diseños y ejecución de las obras que se requieran, en el marco de la priorización que se adelante en los respectivos Planes de Desarrollo Distrital. Lo anterior implica la posibilidad de realizar la gestión y adquisición predial que se requiera para la ejecución de los proyectos, en caso de que aplique.

Articulación con proyectos de infraestructura y espacio público en ejecución

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo *"Continuidad de la red vial del espacio público para la movilidad"* del Decreto que adopta la AE, el Operador Urbano coordinará con las entidades competentes, las intervenciones en las calles de la red vial del espacio público para la movilidad cuyo trazado se extienda más allá del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo, con el fin de garantizar la correcta continuidad de los flujos de todos los modos, en concordancia con el *parágrafo 4 del artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021*, así como la articulación con las propuestas de red vial para la movilidad que estén siendo planteadas por otros instrumentos de planeación al interior del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo y que se encuentren en fase de formulación.

Contrato 1456 de 2023

Contrato 1456 de 2023 cuyo objeto es la *"Construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, correspondiente a las obras de adecuación al Sistema Transmilenio de la Troncal Calle 13 en Bogotá D.C."*, esta intersección contará con tres niveles así:

- **1er nivel:** glorieta para flujo mixto
- **2do nivel:** glorieta para buses de Transmilenio (conexión operacional troncales Av. de Las Américas y Av. Centenario).
- **3er nivel:** puentes para flujos directos de la Avenida de Las Américas.
- Aceras y ciclorrutas en el primer nivel y con semideprimidos.



Ilustración 134: Cruce propuesta intersección Puente Aranda. Fuente:Instituto de Desarrollo Urbano, IDU. (2025)

El futuro proyecto de infraestructura y espacio público sobre la Avenida Américas deberá incluir los diseños de la intersección Puente Aranda del *Contrato 1456 de 2023*, garantizando la continuidad de las franjas funcionales.

Contrato 1787 de 2023

El *Contrato 1787 de 2023* tiene por objeto la

> *"Elaboración, complementación y/o ajustes a los estudios y diseños y construcción de la ciclorruta y el espacio público para la carrera 40 (Av. Pedro León Trabuchy), entre la Av. Américas y la Calle 26 y la conexión con la ciclorruta existente en el costado norte de la Av. Calle 26, ubicado en la localidad de Teusaquillo en la ciudad de Bogotá D.C"*.



Ilustración 135: Carrera 40 - IDU. Fuente: Plano desarrollado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RenoBo a partir de información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. (2025)

Ahora bien, el Estudio de Análisis Estratégico realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad establece que:

> *"En la Av. Pedro León Trabuchi con 3 carriles por sentido, con la implementación de la AE Zibo se plantea la conexión directa con la Av. Ciudad de Lima, garantizando la permeabilidad Occidente-Oriente. De acuerdo con las proyecciones de tráficos, se llegan a atender hasta 1.850 veh/ equivalentes/h."*

Es por esta razón que, en el largo plazo, y conforme el modelo urbano de la Actuación Estratégica se consolide, se hace necesaria la ampliación de esta vía hasta contar con 3 carriles vehiculares por sentido. De igual manera, se deberá plantear la articulación eficiente y segura de la cicloinfraestructura como conexión a la propuesta a lo largo de la Calle 19.

Ilustración 136: Carrera 40 - RenoBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



De este modo, la ejecución futura de este proyecto dependerá de los resultados del análisis que realice el IDU, el cual deberá llevar a cabo nuevos estudios con un alcance específico para la Avenida Pedro León Trabuchi, a fin de evaluar la necesidad de su ampliación según la demanda generada por la Actuación Estratégica. Para ello, podrá realizar un estudio de tránsito u otros análisis que considere pertinentes. En caso de requerir apoyo de la SDM, podrá solicitarlo; sin embargo, esta entidad no tiene entre sus funciones la realización de dichos estudios.

Contratos 1760, 1839, 1847 de 2021

Los contratos *1760, 1839 y 1847 de 2021* tienen como objetos la construcción de las vías y espacio público asociado a las zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda grupo 1, 3 y 4, respectivamente. El proyecto contempla la reconstrucción de vías (7 km/vía) y el espacio público (58.090 m^2) asociado en sectores industriales estratégicos como Montevideo y Puente Aranda, con una inversión cercana a los $145.549 millones, financiada a través del mecanismo de valorización.

Estas intervenciones abarcan un componente integral de mejora de infraestructura vial y de espacio público en alrededor de 80 CIVS en áreas clave del territorio de la Actuación Estratégica ZIBo, lo que implica que la Actuación Estratégica articularse con lo ya previsto en estos contratos, evitando así el riesgo de duplicidad de obras.

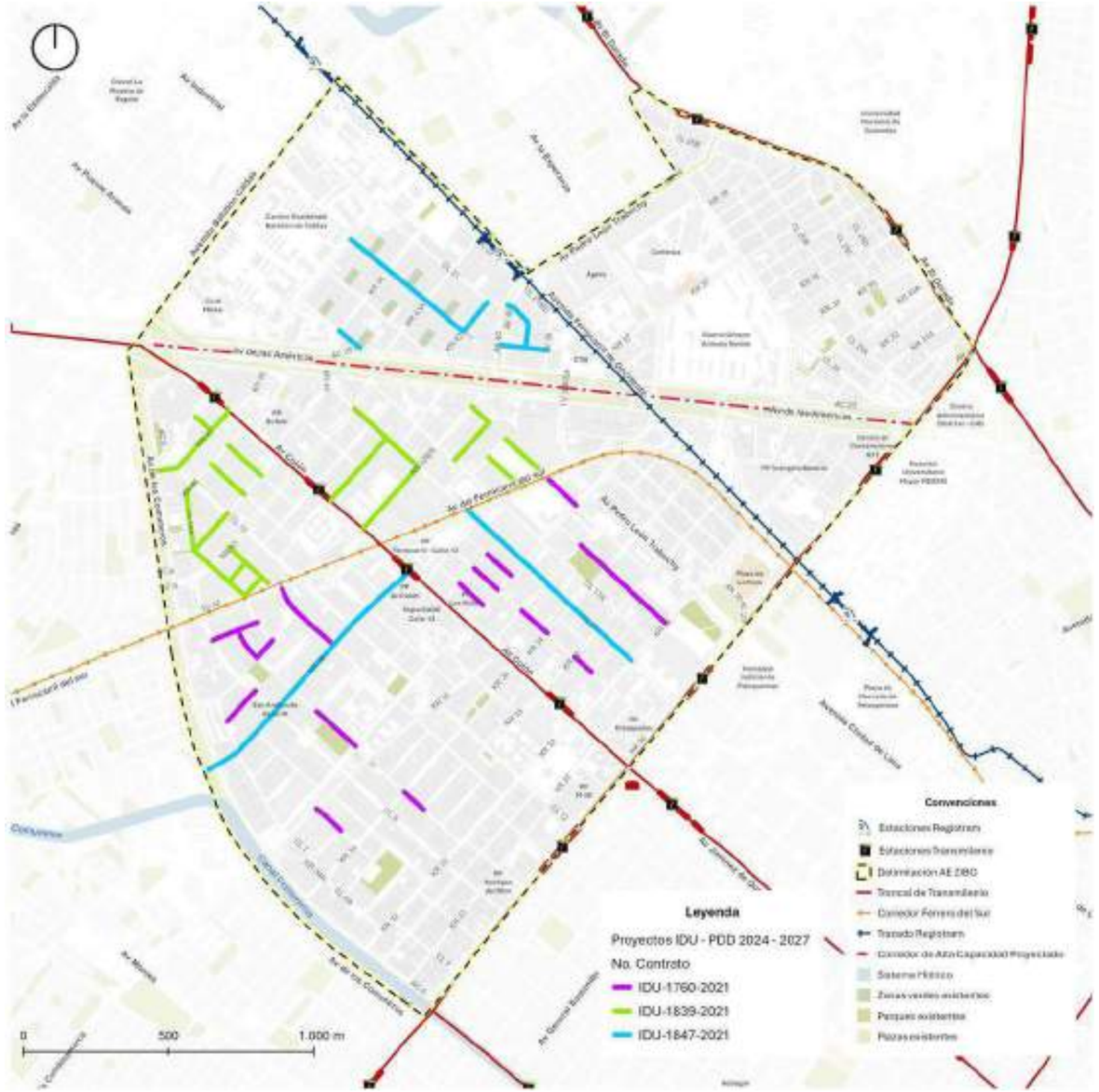


Ilustración 137: Tramos intervenidos obras de valorización – IDU. Fuente: Plano desarrollado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá a partir de información suministrada por el IDU, RenoBo.(2025)

Estas intervenciones priorizadas por la Actuación Estratégica ZIBo deben armonizarse con los perfiles viales propuestos en los *contratos 1760, 1839 y 1847 de 2021*. Es decir que el número de carriles vehiculares y su ancho se deberán mantener entre segmentos viales que se muestran a continuación, particularmente en:

- Calle 15 entre Carrera 32 y Carrera 38.
- Calle 14 entre Carrera 36 y Carrera 38.
- Calle 16 entre Carrera 36 y Carrera 38.
- Calle 17 entre Carrera 39 y Carrera 42 bis.
- Calle 17B entre Carrera 35 y Carrera 36.

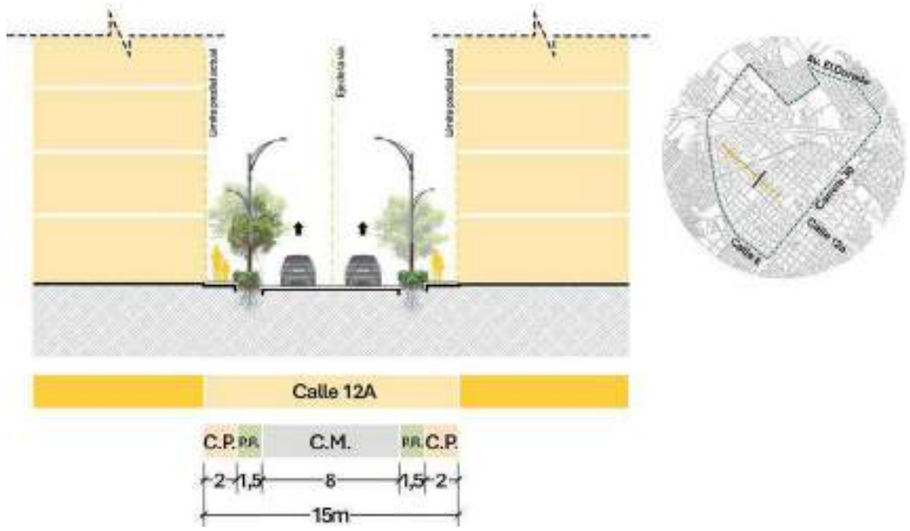


Ilustración 138: Calle 12A. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

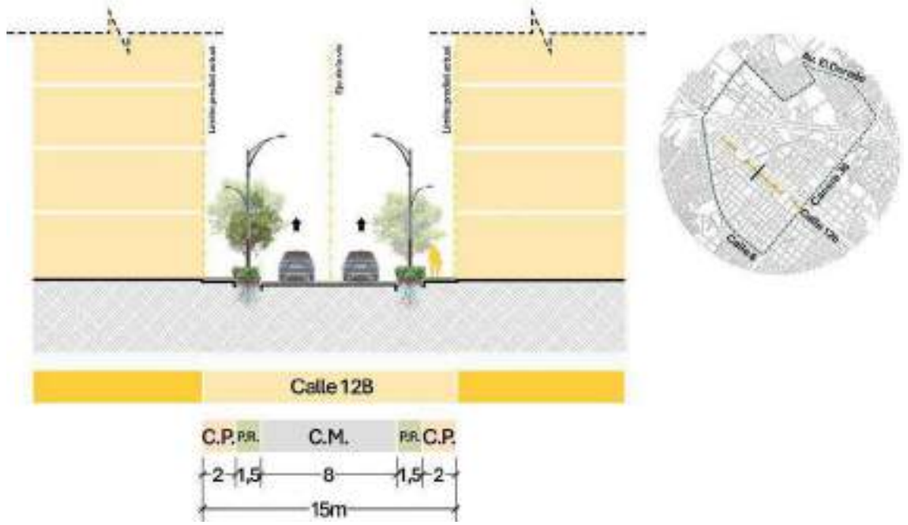


Ilustración 139: Calle 12B. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

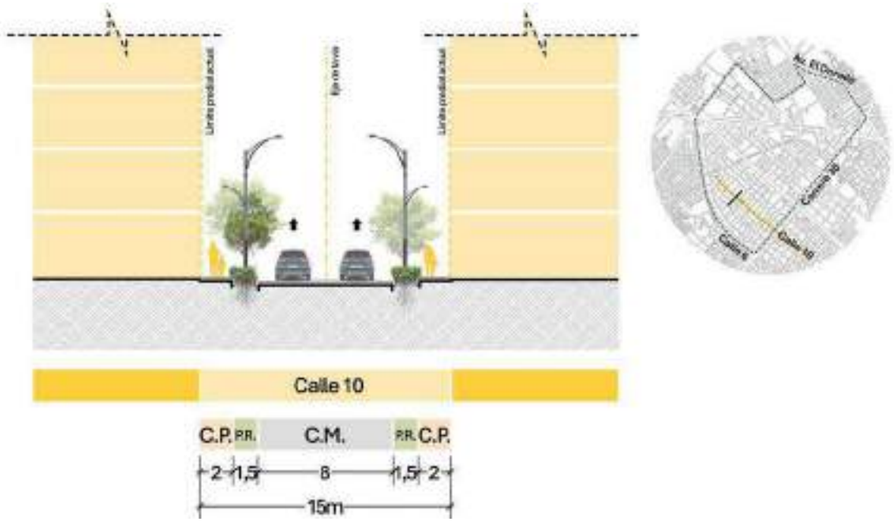


Ilustración 140: Calle 10. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

A continuación se muestran las vías priorizadas para intervenir en la Actuación Estratégica ZIBo y su articulación con las vías a intervenir por los contratos de valorización.

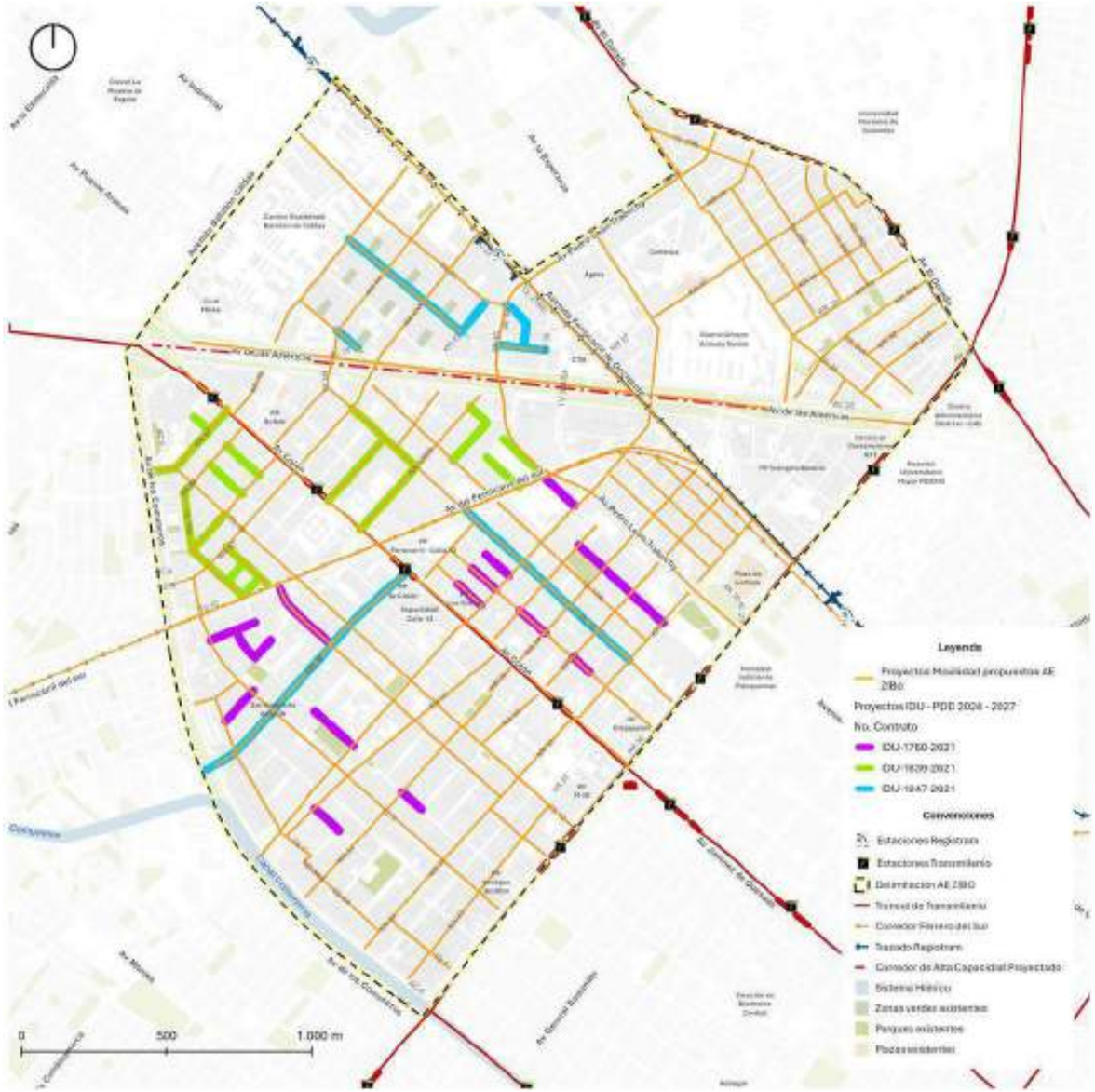


Ilustración 141: Tramos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Tal como se expresó anteriormente, y de acuerdo con el artículo *"Continuidad de la red vial del espacio público para la movilidad"* del Decreto que adopta la AE, el Operador Urbano coordinará con las entidades competentes, las intervenciones en las calles de la red vial del espacio público para la movilidad cuyo trazado se extienda más allá del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo, con el fin de garantizar la correcta continuidad de los flujos de todos los modos, en concordancia con el *parágrafo 4 del artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021*, así como la articulación con las propuestas de red vial para la movilidad que estén siendo planteadas por otros instrumentos de planeación al interior del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo y que se encuentren en fase de formulación.

Condiciones para las vías con vocación peatonal

Las pacificaciones de las vías son intervenciones de infraestructura que buscan reducir las velocidades de circulación vehicular y priorizar la seguridad de las personas, adaptándose al contexto. Se caracterizan por modificar el recorrido de los vehículos, obligándolos a disminuir la velocidad o detenerse, permitiendo que los conductores visualicen a otros usuarios de la calle y cedan el paso a los peatones.

Si bien en la AE ZIBo hay presencia de andenes en todas las manzanas, las vías con vocación peatonal propuestas buscan brindar mejores condiciones de conectividad y de calidad de la infraestructura para peatones, generando así corredores seguros de conexión con la oferta de transporte público del sector.

La gestión de la velocidad tiene un rol principal en el desarrollo de las vías con vocación peatonal: disminuir las velocidades de vehículos motorizados, especialmente por debajo de los 35km/h, reduce drásticamente el riesgo de fatalidades (Rosen y Sander, 2009)[1]; crear calles más seguras cuando hay vehículos motorizados presentes, significa equilibrar la tensión inherente entre las velocidades de los vehículos y la seguridad de peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos motorizados por igual *(Dumbaugh y Li, 2011)*[2].

Se ha descubierto que una serie de intervenciones en el diseño de calles reducen las velocidades del tráfico y mejoran la seguridad, ya que la mayoría de estas acciones implican alterar físicamente el diseño o la geometría de la vía para ralentizar el tráfico de forma activa o pasiva. Estas medidas pueden resultar en una conducción más atenta, velocidades reducidas, menos accidentes, condiciones mejoradas para los ciclistas y una mayor tendencia a ceder el paso a los peatones, siendo especialmente importantes en áreas comerciales, frente a equipamientos como escuelas, parques y áreas recreativas, lugares de culto y centros comunitarios. Las velocidades reducidas pueden abrir la posibilidad de calles compartidas, plazas peatonales, andenes más anchos, carriles para bicicletas, entre otros y, alternativamente, el diseño para peatones y ciclistas abrirá oportunidades para reducir las velocidades.

1. Rosen, E., and U. Sander. 2009. “Pedestrian Fatality Risk as a Function of Car Impact Speed.” Accident Analysis and Prevention 41: 536–542.
2. Dumbaugh, E., and W. Li. 2011. 2011. “Designing for the Safety of Pedestrians, Cyclists, and Motorists in Urban Environments.” Journal of the American Planning Association 77 (1): 69–88.

Las estrategias de pacificación del tráfico incluyen:

Refugios Peatonales

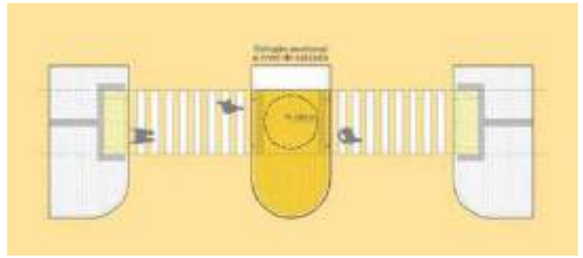


Ilustración 142: Refugio peatonal a nivel de calzada. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 290. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Es un espacio entre carriles que permite el cruce seguro de peatones y ciclistas. Se utiliza en vías de 3 o más carriles para reducir la distancia de cruce cuando no es posible hacerlo de una sola vez.

Pompeyanos



Ilustración 143: Pompeyano. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 294. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Son elevaciones en la calzada que permiten un cruce seguro para peatones, obligando a los vehículos a disminuir la velocidad y ceder el paso. Se enfocan en dar prioridad al tránsito peatonal y facilitar el paso de personas con movilidad reducida y transporte no motorizado.

Bolardos

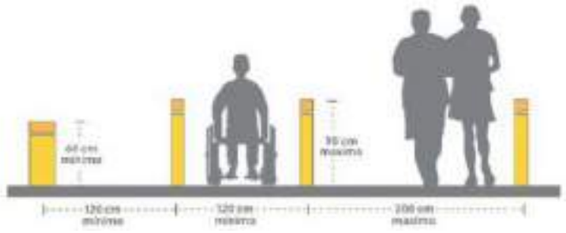


Ilustración 144: Bolardos. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 300. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Son elementos que limitan el acceso a ciertas áreas de la calle y demarcan espacios exclusivos para peatones. Actúan como barreras físicas que evitan que los vehículos invadan, estacionen o maniobren en las zonas de circulación peatonal, garantizando así la seguridad de los peatones.

Enlace a nivel - Paso a nivel

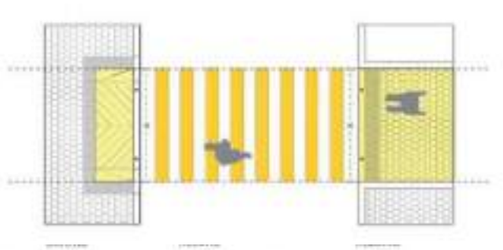


Ilustración 145: Enlace a nivel. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 303. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Se refiere a la zona señalizada en la calzada para el cruce seguro de peatones y ciclistas. Es la opción recomendada para conectar itinerarios, garantizando un recorrido corto, seguro y sin esfuerzo. Debe tener una superficie firme y antideslizante, alineándose con las líneas de deseo de los usuarios.

Reducción de radios de giro



Ilustración 146: Reducción de radios de giro. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 358. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Es una modificación del radio de la curva en las intersecciones de vías vehiculares, diseñada para mejorar la seguridad del cruce al reducir la velocidad de los vehículos. Cambia la maniobra de los conductores al girar e integrarse a la intersección, y puede variar según el tipo y volumen de vehículos, así como las condiciones y geometría de las vías y el contexto urbano.

Estrechamiento de calzada

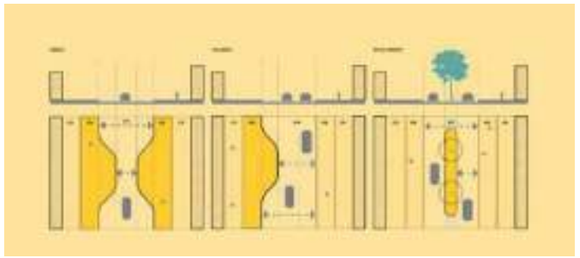


Ilustración 147: Estrechamiento de calzada. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 363. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Son reducciones en el ancho de la calzada que buscan disminuir la velocidad de los vehículos. Dependiendo de su ubicación, pueden reducir la distancia de cruce para peatones y su exposición al riesgo. Se caracterizan por alterar la ruta del conductor e incrementar el espacio destinado a los peatones.

Estacionamiento en vía



Ilustración 148: Estacionamiento en vía. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 369. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Es la sección de calzada destinada al estacionamiento temporal de bicicletas, taxis, camiones de carga, automóviles y motocicletas. Su función es proporcionar un espacio seguro para la transición entre la calzada y el andén, facilitando el ascenso y descenso de pasajeros, así como el estacionamiento de vehículos de carga, emergencias y aquellos que transportan personas con discapacidad. Se caracteriza por estar demarcada y regulada.

Resaltos



Ilustración 149: Resaltos. Fuente: Instituto Distrital de Urbanismo. 2023. Página 371. Manual de espacio público de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Son medidas de pacificación del tránsito diseñadas para reducir la velocidad de los vehículos. Se caracterizan por crear ondulaciones en la superficie de la calzada, perpendiculares al sentido de circulación. Pueden ser construidos con obra física o utilizarse elementos prefabricados.

Estrechamiento de carriles



Ilustración 150: Estrechamiento de carriles. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Los carriles estrechos ayudan a bajar las velocidades porque reducen el derecho de vía.

Árboles en el derecho de vía

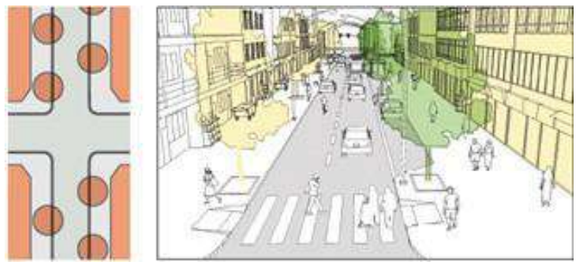


Ilustración 151: Árboles en el derecho de vía. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Los árboles indican que la vía está en un entorno urbano y no en una autopista.

Tratamientos de entrada



Ilustración 152: Tratamientos de enrtada. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Los tratamientos o pompeyanos de entrada indican a los conductores que están ingresando a un área de menor velocidad. Este tratamiento puede incluir señalización, portales de entrada, pompeyanos y extensiones de andén.

Chicanas



Ilustración 153: Chicanas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Las chicanas utilizan el estacionamiento en vía alternado o las extensiones de andén para hacer una trayectoria en forma de S que reduzca las velocidades de los vehículos.

Miniglorietas



Ilustración 154: Miniglorietas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Son islas redondas en las intersecciones, que sirven para reducir la velocidad y para organizar el tráfico, desviando los vehículos alrededor de la isla.

Reductores tipo cojín



Ilustración 155: Reductores tipo cojín. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. "Guía global de diseño de calles".

Estos reductores son similares a los resaltos, pero están diseñados con base en la distancia entre llantas para permitir que vehículos pesados, como los buses, pasen sin verse afectados, y a la vez reducen la velocidad de los automóviles.

Materiales y apariencia del pavimento

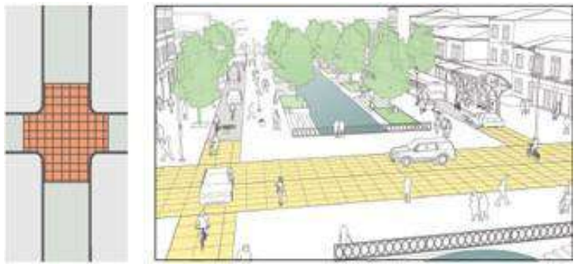


Ilustración 156: Materiales y apariencia del pavimento.. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. “Guía global de diseño de calles”.

La apariencia del pavimento puede alterarse a través de tratamientos únicos que agregan interés visual, como el asfalto, concreto o adoquines en color o estampados con un patrón, los cuales pueden usarse para hacer que otras técnicas de pacificación del tráfico sobresalgan más para los conductores.

Los cruces peatonales y las intersecciones pueden pintarse para resaltar las áreas de cruce.

Calles bidireccionales



Ilustración 157: Calles bidireccionales. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. “Guía global de diseño de calles”.

Las calles bidireccionales, sobre todo aquellas con perfiles más angostos, estimulan a los conductores a ser más cautelosos frente al tráfico de llegada.

Progresión semafórica



Ilustración 158: Progresión semafórica. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. “Guía global de diseño de calles”.

Los semáforos graduados para velocidades compatibles con las bicicletas y el transporte público hacen que los conductores pierdan el incentivo de acelerar, por lo que pueden crear velocidades menores y más seguras a lo largo de un corredor.

Desviadores

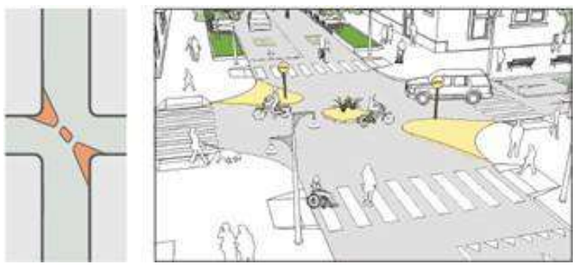


Ilustración 159: Desviadores. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. “Guía global de diseño de calles”.

Los desviadores y otras estrategias de manejo de volúmenes, tales como las estrategias de movimientos restringidos y estrategias de acceso restringido, ayudan a disminuir los volúmenes y las velocidades de los vehículos particulares.

Calles compartidas

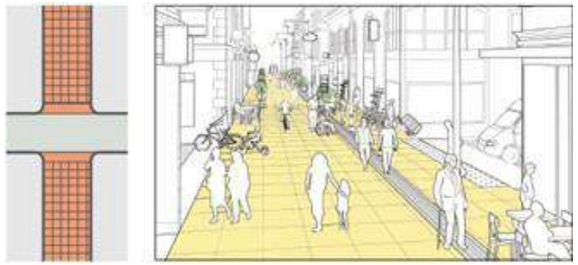


Ilustración 160: Calles compartidas. Fuente: Global Designing Cities Iniciative, 2016. “Guía global de diseño de calles”.

Al remover las distinciones físicas entre espacios peatonales, de bicicletas y vehiculares, los tratamientos de las calles compartidas obligan a todos los usuarios a compartir la calle, se aumenta la concientización y se reducen las velocidades de los vehículos.

A partir de estas estrategias de pacificación de calles, se proponen 2 tipos de intervenciones para las vías con vocación peatonal:

a. **Calles vehiculares con prioridad peatonal:** calles en donde se permite el tránsito de vehículos motorizados, la calzada y el andén se encuentran en niveles diferentes, y se utilizan estrategias para ampliar la franja de circulación peatonal como estrechamiento de carriles o chicanas. Se deben utilizar elementos de reducción de velocidad como resaltos, reductores tipo cojín en las vías donde haya presencia de transporte público, o pompeyanos. De igual manera, se deberán utilizar estrategias para facilitar el cruce de vías principales como la implementación de separadores e islas tipo refugio, minirotondas o estrechamiento de calzada.

b. **Calles pacificadas con acceso vehicular restringido:** calles compartidas en donde se habilita un carril de 5 metros para el paso de vehículos con posibilidad de sobrepaso. La calzada se encuentra al mismo nivel del andén y se utilizan elementos como bolardos para no permitir la invasión de la franja de circulación peatonal.

Los dos tipos de vías con vocación peatonal deberán tener radios de giro mínimos, árboles en el derecho de vía, y un estrechamiento de carriles que fomenten la reducción de la velocidad de los vehículos motorizados.



Ilustración 161: Red de infraestructura peatonal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Cicloinfraestructura

Ciclorrutas

Se propone una red de ciclorrutas segregadas y protegidas que hacen parte de los perfiles de las vías que conforman las supermanzanas, como soporte para un desplazamiento seguro y eficiente en bicicleta dentro de la Actuación Estratégica ZIBo y como conexión a la red de ciclorrutas actual y proyectada de la ciudad.

Esta red —al estar en calzada, segregada del tráfico mixto y de la franja de circulación peatonal— reduce el número de conflictos con los demás actores viales, disminuyendo así los riesgos de siniestralidad vial.

Dentro de las calles vehiculares con prioridad peatonal planteadas dentro de las supermanzanas, se plantea una configuración de calle compartida donde los ciclistas y los vehículos motorizados comparten la calzada.

Es necesaria la articulación interinstitucional para que la red de cicloinfraestructura propuesta resulte conectada con la red existente o en construcción, y así que se garantice una correcta integración particularmente en las intersecciones.



Ilustración 162: Red de cicloinfraestructura propuesta. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Cicloparqueaderos

En materia de ubicación de cicloparqueaderos es importante considerar los destinos de los desplazamientos y el origen de estos, es decir, a las edificaciones residenciales. El *artículo 391 del Subcapítulo 6 – Normas Comunes Sobre Estacionamientos del Decreto Distrital 555 de 2021* establece las condiciones aplicables a la disposición de cupos de estacionamiento y menciona que:

> *"Las disposiciones relacionadas con las características exigidas a los espacios necesarios para cupos de estacionamiento se desarrollan en el Manual de Normas Comunes a los Tratamientos".*

El *Manual de Normas Comunes* a los Tratamientos corresponde al *Anexo 05* del citado Decreto, y en su *numeral 9* establece los cupos mínimos que deben ofrecer las diferentes edificaciones en Bogotá en función del uso del suelo. El requisito se puede consultar en el *numeral 9.1. "Cupos obligatorios para bicicletas y otros vehículos de micromovilidad del citado manual"*.

La Guía de Ciclo-Infraestructura en ciudades colombianas del Ministerio de Transporte establece que, para incrementar la utilidad y funcionalidad de estas facilidades, los cicloparqueaderos deben cumplir con los siguientes servicios: protección física que evite el robo o manipulación ajena del vehículo; protección climática que proteja al vehículo de la intemperie; sistemas de vigilancia; y servicios complementarios al estacionamiento tales como el mantenimiento y arreglo de bicicletas.

La incorporación de estos servicios complementarios estará determinada por la funcionalidad y la magnitud del cicloparqueadero.

Sin dudas, una cuestión fundamental en la ubicación de los estacionamientos de bicicleta es la distancia que están dispuestos a recorrer los potenciales usuarios hasta sus destinos, la cual está directamente relacionada con la duración de la actividad que irá a realizar el ciclista y, por ende, el tiempo de permanencia que tendrá el vehículo dentro de esa facilidad *(Ministerio de Transporte de Colombia, 2016)*.

Así, una persona que vaya a realizar una actividad de corta duración—por ejemplo, compras o diligencias bancarias—, dejará por un corto período de tiempo la bicicleta en el cicloparqueadero y preferirá un estacionamiento que esté muy próximo al final de su desplazamiento. Sin embargo, el mismo ciclista podría tolerar una distancia mayor entre su destino y el cicloparqueadero si su motivo de viaje es trabajo o estudio y, por ende, su estadía es mayor.

Por otro lado, se hace necesario contar con mobiliario urbano dispuesto sobre el espacio público que brinde soluciones de estadía corta a los ciclistas. *La Resolución 318 de 2020* de la Secretaría Distrital de Movilidad "*Por la cual se dictan lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público*", establece los lineamientos de accesibilidad, capacidad, integración, comodidad, mantenimiento, seguridad y estabilidad.

Adicionalmente, se debe garantizar la posibilidad de asegurar el marco y la rueda delantera de la bicicleta con la estructura del cicloparqueadero, siendo ésta una condición básica para la prevención de robos o actos de vandalismo.

Según el *Manual del Espacio Público —Decreto 263 de 2023—*, los cicloparqueaderos son elementos para estacionar las bicicletas, su función es brindar un lugar accesible y cómodo en el espacio público para el parqueo de este medio de transporte, mientras se desarrollan otras actividades. Se caracterizan por localizarse en el espacio público de forma individual o en grupos, de manera abierta o cerrada, dependiendo de las condiciones y necesidades del contexto.

Se deben seguir los lineamientos de localización y de dimensionamiento establecidos para la instalación de mobiliario de cicloparqueaderos en el espacio público, cuyos detalles se puede consultar en el *numeral 5.2.6.2 del Anexo 05* del presente documento.

La Actuación Estratégica ZIBo establece una localización indicativa de cupos de cicloparqueaderos. El número de cupos a disponer sobre el espacio público debe responder a un análisis de demanda que tiene en cuenta el número de viajes por ciclista, el número de ciclistas que usan un cicloparqueadero de manera frecuente, el porcentaje de ciclistas atraídos a la zona por el aumento de cupos, proporción de cupos de larga y corta duración con base en el motivo de viaje de los ciclistas usuarios del mobiliario. Será la Secretaría Distrital de Movilidad la encargada de determinar el número de cupos y localización exacta de estos.



Ilustración 163: Localización indicativa de cupos de cicloparqueaderos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Adicionalmente, el Sistema de Bicicletas Compartidas fue adjudicado por medio de un *Contrato de Administración y Mantenimiento del Espacio Público (CAMEP) en 2022*. El pago de la retribución inició en 2022. Es así, que por medio del *"Documento técnico y financiero de soporte para la comisión intersectorial del espacio público sistema de micromovilidad" DPM-ET-014-2020*, se estimó que el operador del CAMEP entregará e instalará 206 cicloparqueaderos tipo rack por año, para un total de 1,632 cupos nuevos al año. Debido a que el CAMEP tendrá una duración de siete (7) años y medio, el operador deberá entregar e instalar 1.567 cicloparqueaderos tipo racks (equivalente a 12.536 cupos) en la ciudad a lo largo del contrato. Este número puede variar ya que depende de los racks que se deban reponer por vandalismo, al igual que el mobiliario al que deba realizarse mantenimiento.

La Secretaría Distrital de Movilidad realiza semestralmente un análisis de la ubicación de mobiliario de cicloparqueaderos, la cual entra a ser verificada por las diferentes entidades administradoras del espacio público como el Instituto de Desarrollo Urbano y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte. Una vez la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la viabilidad técnica, se entrega al operador del sistema para que inicie el proceso de instalación y así se efectúe el pago de la retribución. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá priorizar la instalación de mobiliario de cicloparqueaderos de larga estadía en inmediaciones de las estaciones de Regiotram de Occidente que fomenten la multimodalidad.

Ciclotalleres

Según el *Manual del Espacio Público (Decreto Distrital 263 de 2023)*, los ciclotalleres complementan el transporte de los ciclistas ofreciendo herramientas básicas para su reparación, al igual que un soporte para anclar la bicicleta mientras se trabaja en ellas.

Se deben seguir los lineamientos de localización y de dimensionamiento establecidos para la instalación de mobiliario de ciclotalleres en el espacio público, los cuales podrán consultar en el numeral *5.2.7.3. del Anexo 05. Sistema de Movilidad*.

El número de ciclotalleres a disponer sobre el espacio público debe responder a un análisis de demanda que tiene en cuenta el número de viajes por ciclista, el número de ciclistas que circulan, al igual que el número de ciclistas atraídos a la zona.

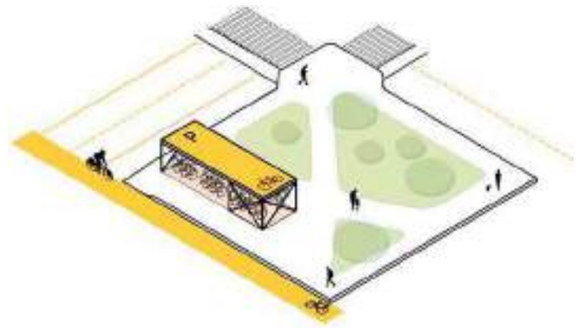


Ilustración 164: Esquema Cicloparqueadero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo.(2024)

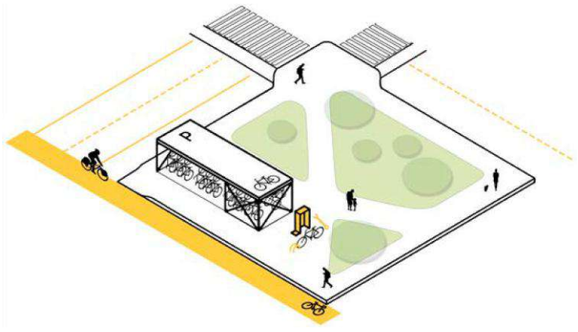


Ilustración 165: Esquema Ciclotaller. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 166: Localización indicativa de cupos de ciclotalleres. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Propuesta de modificación de la Malla Vial Arterial

Para poder consolidar un esquema de supermanzanas y dar cumplimiento a las directrices contenidas en la *Resolución 2000 del 12 de septiembre de 2023*, la AE ZIBo plantea una operación más eficiente del tráfico al alinear el eje de la Calle 19 con el de la Carrera 40 a la altura de la Avenida de las Américas. Para lograr esto, se propone realizar una modificación a la reserva vial de la Calle 19 entre la Carrera 36 y la Avenida de las Américas.

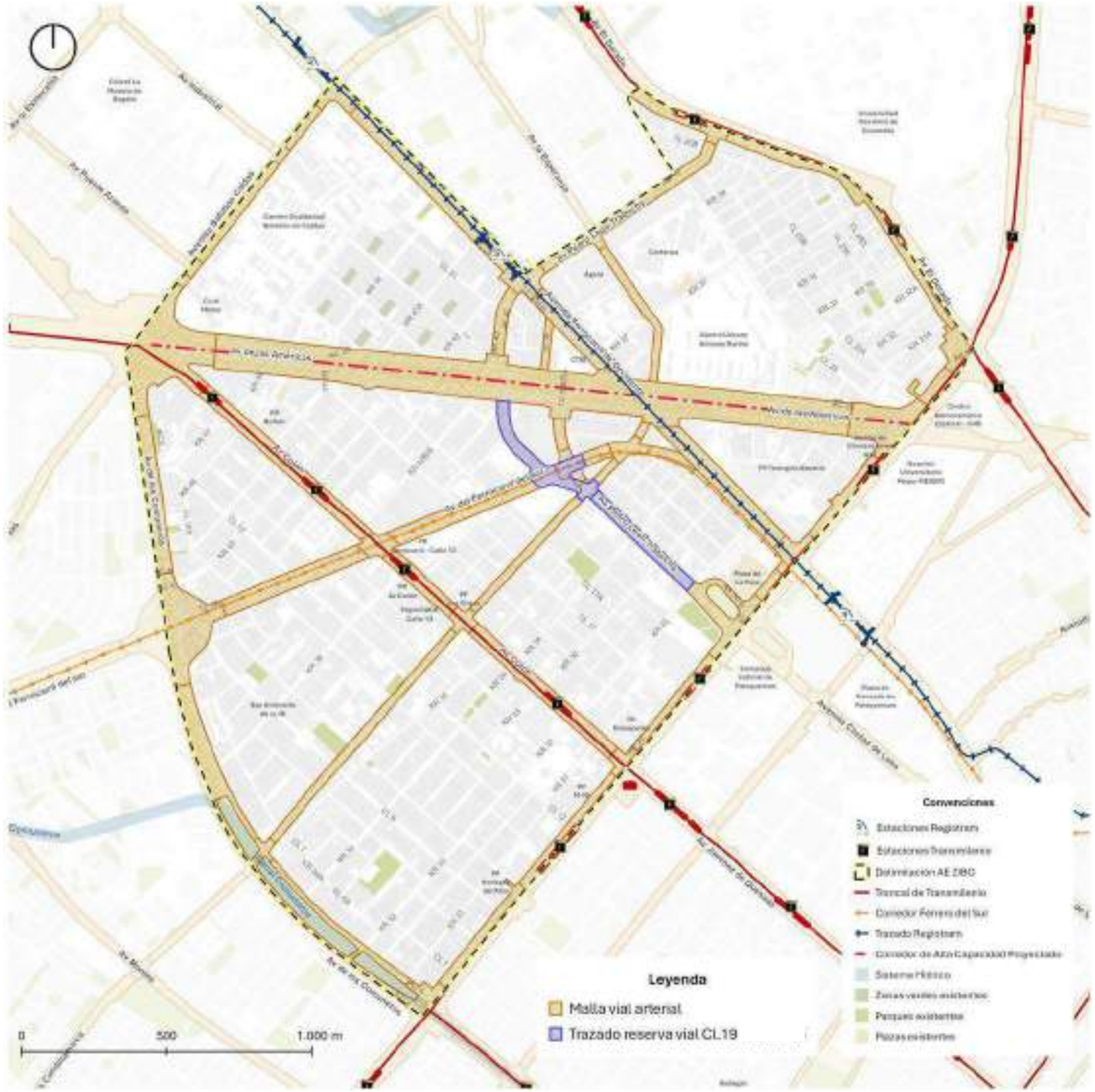


Ilustración 167: Modificación Propuesta Malla Vial Arterial - Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Actualmente, no hay una conexión directa entre la Carrera 40 y la Calle 19 por lo que los usuarios deben realizar recorridos adicionales en la Avenida de las Américas.

- **Carrera 40 al sur – Calle 19 al oriente:** los usuarios atraviesan una primera intersección semaforizada entre la Carrera 40 con la calzada lenta del costado norte de la Avenida de las Américas, continúan hacia el sur conectando con la calzada rápida del costado sur de la Avenida de las Américas donde encuentran un segundo semáforo. Después de incorporarse a la Avenida de las Américas y dirigirse hacia el nororiente por aproximadamente 200m encuentran un tercer semáforo para después girar hacia el oriente por la Calle 19. Este trayecto involucra 3 intersecciones semaforizadas y obliga a los usuarios a utilizar la Avenida de las Américas generando congestión en ese tramo.

- **Calle 19 al occidente – Carrera 40 al norte:** los usuarios atraviesan una primera intersección semaforizada entre la Calle 19 con la calzada lenta del costado sur de la Avenida de las Américas, continúan hacia el norte llegando a una segunda intersección semaforizada con la calzada rápida del costado sur de esta última. La tercera intersección semaforizada corresponde a la Calle 19 con la calzada lenta del costado norte de la Avenida de las Américas, donde los usuarios son canalizados por esta última en sentido suroccidente por aproximadamente 200m hasta llegar a la Carrera 40 donde encuentran el cuarto semáforo. Este trayecto involucra 4 intersecciones semaforizadas y de igual manera genera congestión sobre la Avenida de las Américas.

La modificación de la reserva plantea entonces una operación más eficiente para los vehículos con un solo semáforo para cada sentido como se puede ver a continuación:

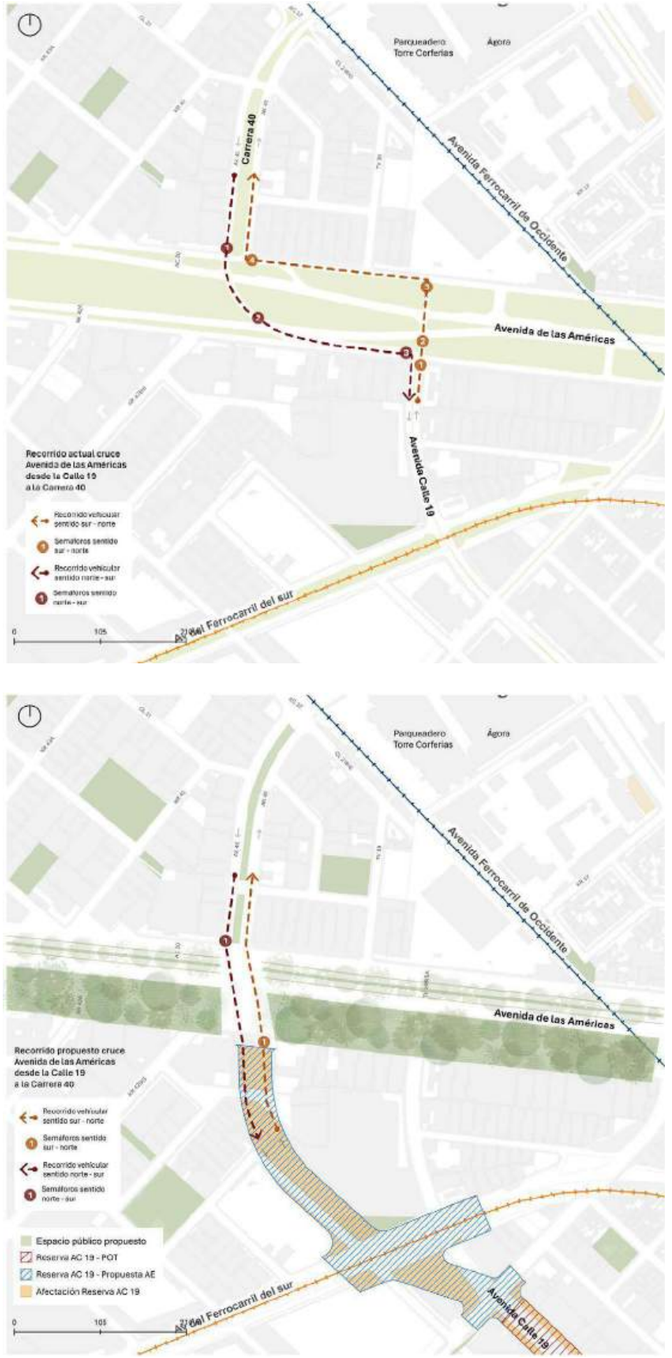


Ilustración 168: Comparación situación actual vs proyectada intersección Calle 19 y Carrera 40 con Avenida de las Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2024).

Desde el punto de vista de eficiencia de las supermanzanas, la modificación del eje de la Calle 19 plantea una mejor distribución de las supermanzanas ubicadas entre la Avenida Carrera 39, la Calle 17 y la Avenida de las Américas. Este planteamiento permitirá realizar un rediseño del espacio público priorizando áreas para peatones y ciclistas, creando zonas que fomenten la interacción social y la vida comunitaria, y también generando ejes que conecten con el futuro espacio público sobre la Avenida de las Américas.

Además, estas supermanzanas promoverán la creación de espacios públicos multifuncionales, donde los residentes puedan participar en actividades recreativas, culturales y comerciales. La implementación de parques, plazas, plazoletas y áreas de descanso no solo mejora el entorno urbano, sino que también actúa como puntos de encuentro que fortalecen la vida de las personas a escala barrial.

Una vez se haga efectivo el cambio del eje de la Calle 19, se plantea realizar un rediseño sobre el área que actualmente ocupa esta vía entre la Carrera 36 y la Avenida de las Américas generando una calle con vocación peatonal, incluyendo espacios verdes y de permanencia peatonal que brinde mayor dinamismo a la vida en el sector. Al limitar el tráfico vehicular dentro de las supermanzanas, se mejorará la seguridad vial. Las calles internas con vocación peatonal se convertirán en espacios más seguros para peatones y ciclistas, lo que reduciría el número de accidentes y fomenta el uso de la bicicleta y el caminar como modos de transporte. El diseño de calles pacificadas, con elementos como mobiliario urbano y vegetación, ayuda a crear un entorno más acogedor y amigable para las personas.

A continuación, se muestra el área afectada en cada manzana por el ajuste en el trazado de la reserva vial:

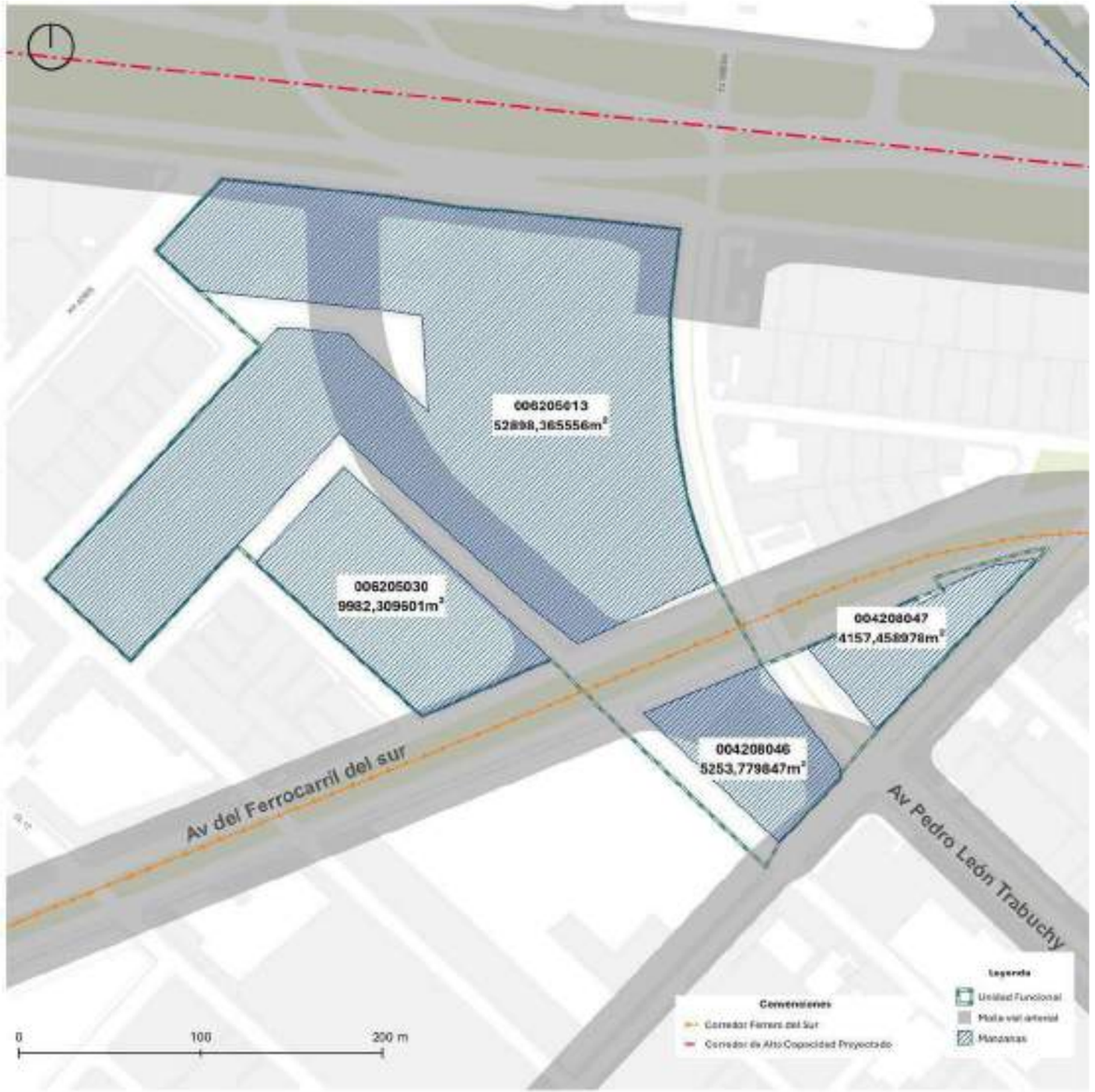


Ilustración 169: Manzanas afectadas por la modificación propuesta Malla Vial Arterial – Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, (2025).

Tabla 32: Área de reserva vial en manzanas catastrales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Sector Catastral	Código manzana	Área manzana (m2)	Área cruce con reserva vial (m^2)	Porcentaje afectado del total
004208 Los Ejidos	004208046	5.253,78	3.531,46	67,2%
	004208047	4.157,46	7,56	0,2%
006205 industrial Centenario	006205013	52.898,37	8.267,22	15,6%
	006205030	9.982,31	570,12	5,7%

Con el fin de poder consolidar esta modificación de la malla vial arterial y garantizar la reconfiguración de las manzanas involucradas, se hace necesaria la conformación y desarrollo de la Unidad Funcional Calle 19 conforme a lo establecido en el *artículo 6 del Decreto Distrital 061 de 2025*.





Ilustración 170: Delimitación de la Unidad Funcional Calle 19. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El planteamiento urbano de la Unidad Funcional Calle 19 debe proponer una integración eficiente con la infraestructura de transporte existente y proyectada, al igual que con la red peatonal y la cicloinfraestructura. A continuación, se presentan lineamientos para garantizar la eficiencia y seguridad del sistema de espacio público para la movilidad en la Unidad Funcional:

- Se deberá garantizar la articulación de la Unidad Funcional con el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB), por medio de un paso a nivel en la Avenida de Las Américas y con el Conector Verde Estratégico a ser desarrollado entre la Carrera 40 y la Calle 19.

- Si se desarrollan proyectos que incluyan usos logísticos y/o industriales y/o comerciales se deberá prever, cuando se requieran, zonas de cargue y descargue al interior de los proyectos. En caso de que las zonas de cargue y descargue no se lleven a cabo al interior del proyecto, estas deben estar previstas en el Estudio de Tránsito según lo requerido en el *Decreto 061 de 2025* o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

- De acuerdo con el *artículo "Ajuste del trazado y la reserva vial de la Avenida Calle 19"* del Decreto que adopta la AE, durante la estructuración de la Unidad Funcional Calle 19 es necesario modificar el trazado y la reserva vial del tramo de la Calle 19 comprendido entre la Carrera 36 y la Av. De la Américas, señalado en el *Plano "CU-4.4.3 Sistema de Movilidad - espacio público para la movilidad - Red vial"* del *Decreto Distrital 555 de 2021*, con el trazado y reserva señalado en el *Plano no. 2/2 "Red Vial y Perfiles Viales, Espacio Público y Equipamientos, Usos y Aprovechamientos, Asignación de Cargas Urbanísticas y Etapas de Desarrollo"*. Dicho ajuste será incorporado en la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación.

Los lineamientos normativos se pueden consultar en el *numeral 2.6.* del Documento Técnico de Soporte de la formulación.

La modificación de la Malla Vial Arterial propuesta se soporta de acuerdo con lo dispuesto en el parágrafo del *artículo 152 del Decreto Distrital 555 de 2021*, el cual establece que: *"(…) la red vial, su trazado y clasificación se encuentra en el Mapa CU-4.4.3 "Sistema de movilidad- espacio público para la movilidad -Red Vial"*.

El trazado de las calles que conforman la red vial son indicativos, por lo que esta modificación y su trazado definitivo deberá estar sujeto a estudios y diseños de detalle realizados por la entidad competente para su construcción;

> *"La administración distrital podrá precisar los trazados e intervenciones a partir de estudios técnicos de movilidad, ambientales, socioeconómicos o urbanísticos desarrollados para cada proyecto, los cuales estarán sujetos a los permisos aplicables para cada caso. Cuando se requiera el desarrollo de proyectos, obras, o actividades del Sistema de Movilidad en el suelo urbano en áreas que tengan superposición con áreas de la Estructura Ecológica Principal –EEP- se debe cumplir con los trámites y requisitos ambientales a que haya lugar, según lo definan las autoridades competentes y las normas ambientales vigentes."*

Por otro lado, el *artículo 378* del citado Decreto establece que la Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de realizar la modificación de la reserva vial, así como las funciones de las entidades involucradas en el procedimiento de modificación de la reserva;

> *"La entidad que pretenda la construcción de la obra, proyecto o infraestructura y sobre la cual no se haya definido zona de reserva en el presente Plan o en los instrumentos que lo desarrollen o complementen, deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación su adopción e incorporación respectiva, así como su levantamiento en caso que no se requiera. La Secretaría Distrital de Planeación podrá adoptar e incorporar o levantar zonas de reserva de acuerdo con estudios técnicos y análisis específicos desarrollados por la entidad o con participación de otras entidades del Distrito. Las zonas de reservas y sus modificaciones serán adoptadas mediante acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Planeación, entidad que tendrá la información oficial de las mismas."*

La construcción de la vía estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU conforme a lo estipulado en el *artículo 156 del Decreto Distrital 555 de 2021*, el cual reparte las intervenciones de cualificación del Sistema Vial a las distintas entidades del sector movilidad. El IDU se articulará con la Secretaría Distrital de Movilidad para realizar los análisis y modelaciones pertinentes para plantear la mejor solución en términos de infraestructura vial que permita una conexión directa entre la Calle 19 y la Carrera 40, eliminando el actual recorrido de conexión que deben realizar los vehículos por la Avenida de las Américas. Esta solución deberá establecer como prioridad la conexión de modos no motorizados a lo largo de la Avenida de las Américas. Conforme a lo anterior, en la estructuración de la Unidad Funcional Calle 19, se deberá ejecutar la ruta de gestión y precisión del trazado de la reserva de la Malla Vial Arterial de la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19) definida en el *Anexo 10, "Modelo de gobernanza y seguimiento"* del Documento Técnico de Soporte.

III. Lineamientos específicos para el transporte público

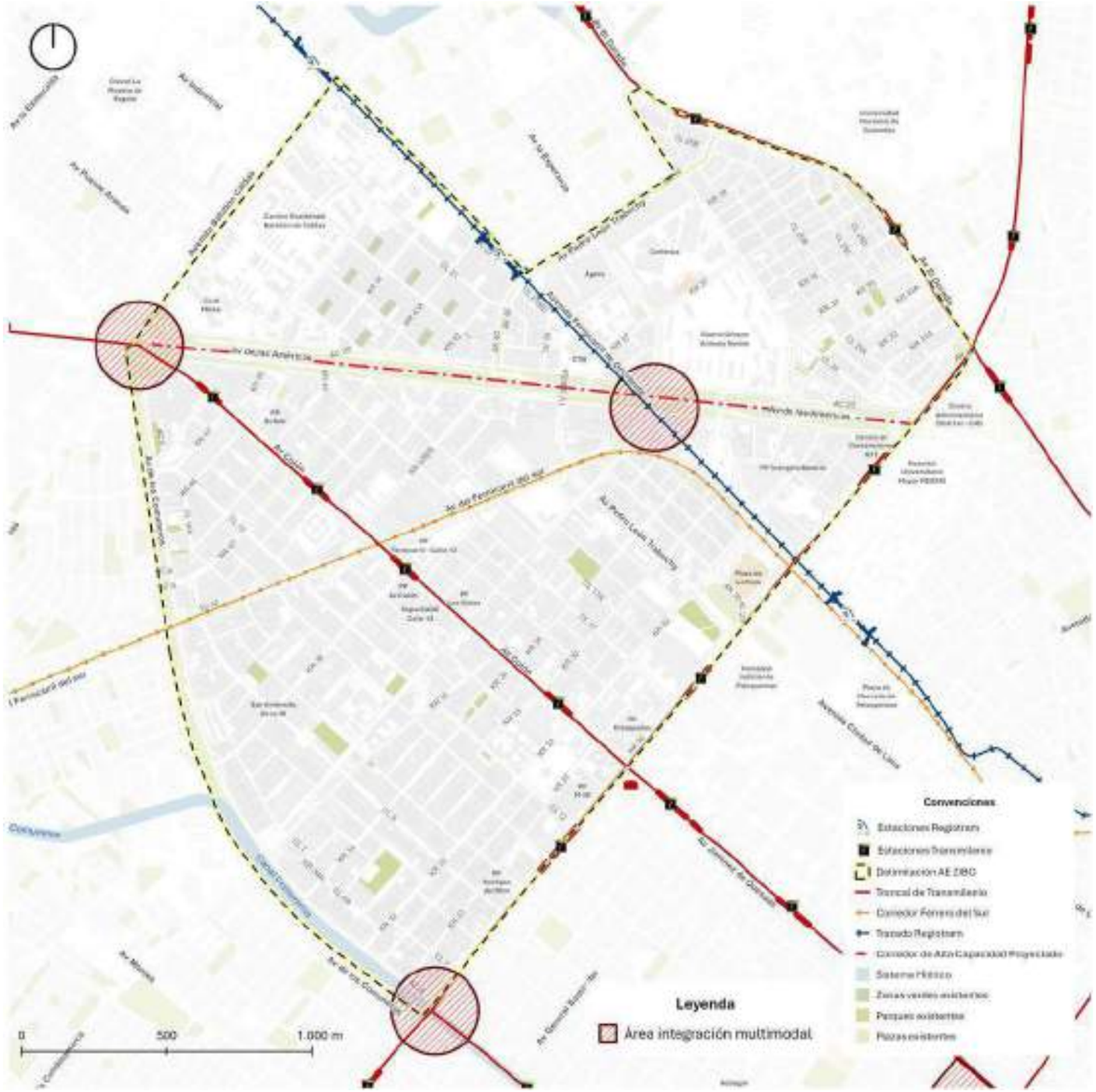


Ilustración 171: Áreas de Integración Multimodal. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Áreas de Integración Multimodal

Conforme al *artículo 157 del POT* vigente, la red de transporte público urbano de pasajeros soporta las dinámicas funcionales del área urbana y de conexión rural y regional, y se constituye en un componente ordenado del territorio que contribuye a la definición de normas urbanísticas de usos, aprovechamientos y condiciones para la localización de actividades urbanas. Los componentes de la red son los corredores de transporte público, la infraestructura de soporte del transporte público, los Complejos de Integración Modal – CIM, y las Áreas de Integración Multimodal –AIM.

Las Áreas de Integración Multimodal -AIM- son las áreas de intercambio modal más importantes de la ciudad, con mayor calidad de uso peatonal, mayor capacidad de cicloparqueaderos, parqueaderos disuasorios que promuevan el transporte sostenible, aplicando criterios de Desarrollo Orientados al Transporte Sostenible -DOTS-, que mejoren las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.

El POT indica la localización de 3 AIM dentro de la AE ZIBo: Av. NQS con Calle 6, Av. Américas con Carrera 50, y Av. Américas con Av. Ferrocarril del Sur. Dentro de la AE habrá una amplia oferta de transporte público con SITP, Transmilenio, el Corredor Férreo del Sur y Regiotram de Occidente, por lo que las redes peatonales deben diseñarse considerando la gran afluencia de peatones que traerá la implementación de todos estos sistemas de transporte. Estas zonas se deben entender como grandes nodos multimodales en donde se fomente el uso de modos de transporte no motorizados, generando infraestructura que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público por encima del uso del vehículo particular.

El transporte público individual – taxi – debe entenderse como una oferta de transporte de última milla satisfaciendo las necesidades de inicio y final de viaje de los usuarios de transporte público masivo. Se deben, entonces, implementar zonas amarillas dentro de las AIM soportadas con infraestructura que no obstruya la circulación de los demás vehículos y que no permita la invasión del espacio público.

Transporte intermunicipal

Actualmente no se identifica presencia de paraderos o circulación de rutas de transporte intermunicipal dentro de la zona de la Actuación Estratégica ZIBo. Sin embargo, a 100 metros del polígono de la AE, particularmente en la intersección de CL 13 y Av. Américas —sector occidental de la intersección— se identifica el paso de Rutas Sabaneras Puente Aranda y la localización de dos paraderos —CL 13 con KR 55 costado sur, Av. Américas con KR 56 costado norte—. Por tanto, se recomienda que las intervenciones de la AE procuren no modificar los trazados de las rutas intermunicipales o, en caso de ameritar algún ajuste, se realicen mesas de trabajo con el equipo de Transporte Intermunicipal de la Subdirección de Transporte Público de la SDM, pues todo cambio de trazado implica cambios en la normatividad que establece los recorridos internos en la ciudad, según la *Resolución 540 de 2009* o las que la modifiquen.

Por la cercanía de la AE con trazados de rutas intermunicipales y con el proyecto futuro de transporte intermunicipal férreo Regiotram de Occidente, se recomienda la incorporación de espacios para la integración del transporte intermunicipal.

Transporte urbano – SITP

La operación del SITP en su componente zonal se da por corredores de transporte público por lo que, en caso de requerirse cambios de trazados de las rutas del componente zonal por intervenciones de la AE, se recomienda validar con la Subdirección de Transporte Público de la SDM los corredores de transporte público aprobados. Adicionalmente, en caso de ser necesaria la aprobación de un nuevo corredor de transporte público, se deberá seguir el procedimiento establecido en la normatividad vigente (*Resolución 483 de 2019* o las que la modifiquen).

Es importante que, con las intervenciones que se pretenden realizar con la AE, se asegure para vías con circulación de transporte público como mínimo un carril de 3.25 metros, y en zonas de paraderos se debería

garantizar un carril adicional al de circulación, cuyo ancho mínimo sea de 3 metros para realizar maniobras de adelantamiento.

En caso de que la sección transversal no permita la distribución indicada se debe realizar seguimiento a la operación de transporte público, siniestralidad vial e implementar las medidas correctivas pertinentes a cada caso. Entre otras cosas, se recomienda la revisión de este criterio en los diseños de calles completas que se contemplan en la AE.

Adicionalmente, se debe garantizar el cumplimiento de los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial en el tema de Rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP —versión 3 del 27/12/2021 o las que la modifiquen— estipulados por la Oficina de Seguridad Vial de la SDM.

En cuanto a la extensión del componente troncal de Transmilenio por la Av. Américas desde la Av. NQS hasta cruzar con CL 13, se recomienda que las intervenciones de la AE en la zona propicien la conectividad de peatones y ciclistas con las futuras estaciones del transporte masivo, garantizando condiciones de circulación seguras, accesibles y eficientes para los usuarios del sistema. Adicionalmente, se deberán proveer mecanismos de *wayfinding* para orientar los desplazamientos de los usuarios hacia equipamientos urbanos de interés de la AE —por ejemplo, los centros de tecnología y desarrollo—.

En los equipamientos urbanos que se implementen en el marco de la AE, como por ejemplo el Campus de Ciencias, Tecnología e Innovación, es importante garantizar la dotación de paraderos de transporte público o estaciones de transporte masivo a distancias caminables adecuadas para la ciudadanía bogotana —actualmente se considera el criterio de que la distancia máxima que camina una persona para acceder al transporte no debería superar los 400 metros—, así como la provisión de zonas para el ascenso y descenso de pasajeros en condiciones seguras y accesibles para todos.

En la zona de la AE se contempla la consolidación de tres sistemas de transporte masivo como son el Corredor Férreo del Sur, el Regiotram de Occidente y la troncal Transmilenio de Av. Américas —desde NQS hasta KR 50—. En este sentido se considera que las intervenciones de la AE deberían propender por la integración de los modos de transporte, aún más considerando que dos de estos sistemas será de movilidad interurbana —Regiotram de Occidente y el Corredor Férreo del Sur — y uno de dinámicas urbanas — troncal Transmilenio Av. Américas—. Es importante que las infraestructuras provistas por la AE para desplazamientos de peatones y ciclistas propicien la intermodalidad funcional de los sistemas. Para los paraderos del SITP se debe garantizar la señalización y los lineamientos establecidos en la *Resolución 313780 del 17 de octubre de 2023* o las que la modifiquen. Evaluar la posible implementación de dispositivos de regulación y/o medidas de pacificación necesarias en los giros izquierdos, acorde con la modelación de radios de giro de los vehículos del SITP realizados por la Subdirección de Infraestructura de la SDM.

Con el objetivo de garantizar condiciones de seguridad vial en la interacción del SITP con la nueva cicloinfraestructura, se recomienda informar sobre la implementación de ésta a los concesionarios de las rutas del componente zonal del SITP que circulan por el corredor en estudio. En relación con lo anterior, es necesario socializar la comunicación de la implementación de la cicloinfraestructura a los distintos concesionarios de las rutas del SITP relacionadas en los tramos de intervención a través de Transmilenio S.A.

En las vías con circulación de transporte público donde se plantean infraestructuras para los ciclistas, es necesario realizar una segregación física de estos dos actores viales y garantizar que esta infraestructura no interfiera con los paraderos del SITP, y así se fortalece la seguridad de los ciclistas y de los usuarios del SITP que realicen maniobras de ascenso y descenso.

En caso de que las intervenciones sobre el espacio público tengan dentro de su alcance el traslado, o reubicación, o implementación de paraderos del SITP, se deberá consultar previamente al DADEP, a la Dirección Técnica de Infraestructura de Transmilenio S.A. y a la Secretaría Distrital de Movilidad con el fin de coordinar acciones para que los paraderos a intervenir cumplan con lo establecido en la *Resolución 313780 de 2023 "Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad"* o la que adicione o sustituya.

Transporte individual – Taxis

En los equipamientos urbanos que se implementen en el marco de la AE, como por ejemplo el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación, es importante evaluar la necesidad de implementar zonas amarillas para facilitar el acceso de los usuarios de taxis a los nuevos equipamientos. Para tal fin, se recomienda el desarrollo de mesas de trabajo con el equipo de Taxi de la Subdirección de Transporte Público de la SDM, pues toda implementación de zonas amarillas debe seguir el procedimiento establecido en la normatividad vigente —Instructivo concepto técnico definición de zonas amarillas en vía (PM01-PR01-IN05) o las que la modifiquen—.

Lo anterior con el fin de ofrecer un servicio de transporte público individual controlado a la ciudadanía, en donde se garantice la eficiencia en términos de tiempo, costo y seguridad, para los pasajeros y para los conductores.

En caso de requerir el traslado o eliminación de zonas amarillas implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, para que se cumpla con la premisa de conexión con los nuevos equipamientos, se deberá realizar un trabajo en consultar a la Subdirección de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tricimóviles

En cuanto a la política de tricimóviles para Bogotá, se tiene como principal objetivo formalizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros mediante uso de vehículos triciclos, tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, en servicio de primer y último kilómetro a los usuarios desde los barrios que se articulen con el sistema de transporte público de la ciudad, promoviendo un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible.

El proyecto pretende realizar esta formalización al interior de unas zonas definidas por la entidad en donde se puede prestar este servicio de tal manera que se puedan garantizar condiciones de seguridad para los pasajeros y conductores. La AE ZIBo tiene la zona con potencial de prestación de servicio de bicitaxis comprendida por el polígono formado por la CL 18, Av. KR 39, Av. CL 13 — hasta Av. KR 50—, Av. CL 6, KR 10, Av. CL 13 y Av. NQS.

Teniendo en cuenta esta consideración, es de primordial importancia que al implementar esta AE se coordinen las actuaciones que disponga la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a la regulación, formalización y condiciones de operación y de infraestructura que demande el sistema de tricimóviles una vez se establezcan.

La ciudad avanza en el desarrollo de actividades orientadas a la organización y formalización del servicio de tricimóviles como servicio para transporte público de pasajeros.

IV. Lineamientos específicos para el transporte privado - carga

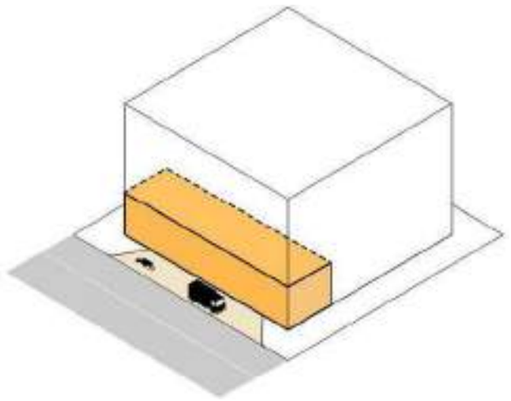


Ilustración 172: Organización de actividad de cargue y descargue de mercancías. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Dada la propuesta de construcción de un agregador logístico entre la Calle 11A, la Calle 6, la Carrera 36 y la Carrera 39 como soporte a la actividad comercial de San Andresito de la 38, este deberá tener un enfoque en la distribución de carga de última milla utilizando modos de transporte no motorizado y así disminuir la circulación de pequeños vehículos de carga en la zona.

Los agregadores logísticos, a los que hace referencia el artículo *"Recomendaciones del modelo socioeconómico"* del Decreto que adopta la AE, son instalaciones logísticas estratégicamente ubicadas para consolidar y distribuir mercancías de manera eficiente en áreas urbanas densamente pobladas, contribuyendo a mejorar la eficiencia de la cadena de suministro, reducir la congestión del tráfico y mitigar el impacto ambiental asociado con la distribución urbana de mercancías. **Las características principales de estos agregadores incluyen:**

a. **Consolidación de carga:** reciben envíos de múltiples proveedores y los consolidan en cargas más grandes para su distribución dentro de áreas urbanas. Esto reduce el número de vehículos de transporte que ingresan al centro de la ciudad, lo que ayuda a reducir la congestión del tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero.

b. **La última milla de entrega**: lo que implica la entrega de productos desde el centro de consolidación hasta los destinatarios finales dentro de la ciudad. Esto puede realizarse utilizando vehículos de menor tamaño y más eficientes en la entrega urbana, e incluso pueden ser vehículos no motorizados o vehículos de cero emisiones.

c. **Mejora de la eficiencia de la cadena de suministro:** los agregadores logísticos ayudan a mejorar la eficiencia de la cadena de suministro al reducir los costos de transporte, optimizar las rutas de entrega y minimizar los tiempos de tránsito para la distribución de mercancías en áreas urbanas congestionadas.

d. **Reducción de la huella ambiental:** al consolidar las entregas y utilizar vehículos más limpios y eficientes en la entrega urbana, los agregadores logísticos contribuyen a reducir la huella ambiental asociada con la distribución de mercancías en entornos urbanos, lo que beneficia la calidad del aire y la sostenibilidad ambiental.

e. **Facilitación de la logística inversa:** además de la distribución de productos, los agregadores logísticos también pueden facilitar la logística inversa al proporcionar un punto de retorno para la recolección de productos devueltos o reciclables, lo que ayuda a cerrar el ciclo de vida de los productos de manera más eficiente.

De esta manera, se procedió a realizar un análisis espacial de localización comercial dentro de la actuación de tal manera que se pudiera realizar una correlación entre los sectores donde existe la más alta concentración de establecimientos comerciales. En primera instancia se identificaron 15.742 registros de comercios dentro de la zona de influencia de la actuación estratégica, por lo que se configura una alta presencia de establecimientos comerciales que en su mayoría se dedican a ventas al por mayor y por menor de diferentes artículos y servicios.

Con la localización de los comercios se procedió a construir un mapa de calor en el que se identificaron los mayores puntos de concentración de comercio para poder sustentar la localización de los agregadores logísticos, de tal manera que se optimice la distribución y abastecimiento de mercancías minimizando los recorridos y viajes de carga en la zona.

Finalmente, se presenta el esquema de origen de mercancías dentro de la Actuación Estratégica ZIBo. En esta se puede observar cómo esta zona corresponde a la que más origina viajes de carga en la ciudad. De igual manera, es necesario tener en cuenta el gran número de vehículos de carga de todas las dimensiones que circula por el costado occidental de la Actuación Estratégica ZIBo asociado al origen de mercancías.

En línea con lo anterior, se proceden a analizar los viajes de carga que tienen como destino las áreas de la actuación estratégica, donde encontramos un comportamiento similar al de los orígenes: esto se da por la alta presencia de comercios, empresas e industria en la zona que generan la recepción de mercancías. El detalle de este análisis de origen y destino de la carga se puede consultar en el n*umeral 5.4 del Anexo 05. Sistema de Movilidad*.

Del análisis espacial se logró definir que la propuesta de localización del agregador logístico de la zona occidental de la actuación a localizar entre la Calle 11A, la Calle 6, la Carrera 36 y la Carrera 39 se encuentra en uno de los puntos estratégicos donde se identificó alta concentración comercial y será soporte importante de abastecimiento para los locales comerciales de la zona.

Adicionalmente y con base en eventos de socialización de la propuesta con la comunidad del barrio Pensilvania, se logró definir la localización de un segundo agregador logístico de menor escala que soporte el abastecimiento de insumos y materias primas para su posterior transformación en la zona. El transporte de carga tiene dinámicas diferentes a las que se encuentran en la zona de San Andresito y recurre a un gran número de camiones pequeños que se quedan estacionados en vía a la espera de obtener clientes para completar su viaje de regreso. Un segundo agregador logístico en esta área lograría organizar a estos vehículos fuera del espacio público, generando también eficiencias en el transporte de carga. Es importante que los accesos y salidas del agregador se planteen sobre alguna de las vías arterias principales para garantizar el acceso y operación de todos los vehículos de carga.

De manera adicional, se realizó la verificación de las zonas de cargue y descargue implementadas y proyectadas de la zona, encontrando que para la actuación actualmente se cuenta con 12 zonas de cargue y descargue de mercancías en vía actualmente habilitadas, teniendo en cuenta que esta condición se presenta porque en la zona existe un gran número de empresas que requieren realizar abastecimiento y desabastecimiento de mercancías.

Sin embargo, una vez se implemente el proyecto, se verificará si se requiere implementar zonas de cargue y descargue de mercancías de manera adicional como complemento a la operación logística de la zona. En la siguiente figura se presentan las zonas de cargue y descargue en el área de influencia del proyecto.

Los agregadores logísticos requieren de 2 componentes para poder llevarse a cabo: uno operacional y otro de infraestructura, pero la formulación de la AE solo puede dar lineamientos sobre el último. Será responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad brindar lineamientos o normativa que regule el funcionamiento operacional de estos agregadores logísticos en términos de áreas requeridas, horarios de operación, esquema de gobernanza —público o privado—, y demás parámetros que considere pertinente reglamentar.

Dada esta limitación en la formulación de la AE, no se pueden estructurar completamente los agregadores logísticos desde la norma urbana. Sin embargo, se presentan lineamientos de ubicación e infraestructura requerida para la estructuración de estos proyectos:

- Deben estar localizados de tal forma que el ingreso y la salida de vehículos de carga se haga en las vías arteriales o intermedias. En ningún caso se debe permitir que el tránsito de vehículos de carga se haga en vías locales ni en calles pacificadas.

- Las maniobras vehiculares, así como el estacionamiento de vehículos, deberá realizarse dentro del agregador logístico y no se debe permitir el manejo de mercancías en el espacio público.

- No podrán estar ubicados en zonas residenciales pues las horas de operación y el ruido generado por el cargue y descargue de mercancías de vehículos pesados puede generar condiciones incómodas para los habitantes del sector.

- Se deberán implementar medidas de seguridad vial en las vías propuestas de tránsito de vehículos pesados.

- En caso de que la distribución de primera/última milla se plantee hacer con vehículos eléctricos, el agregador logístico deberá contar con la infraestructura de carga requerida.

- Las demás obligaciones en términos de infraestructura que la Secretaría Distrital de Movilidad determine.

Se identifica de manera indicativa las zonas en donde se podrán implementar esquemas de agregadores logísticos:

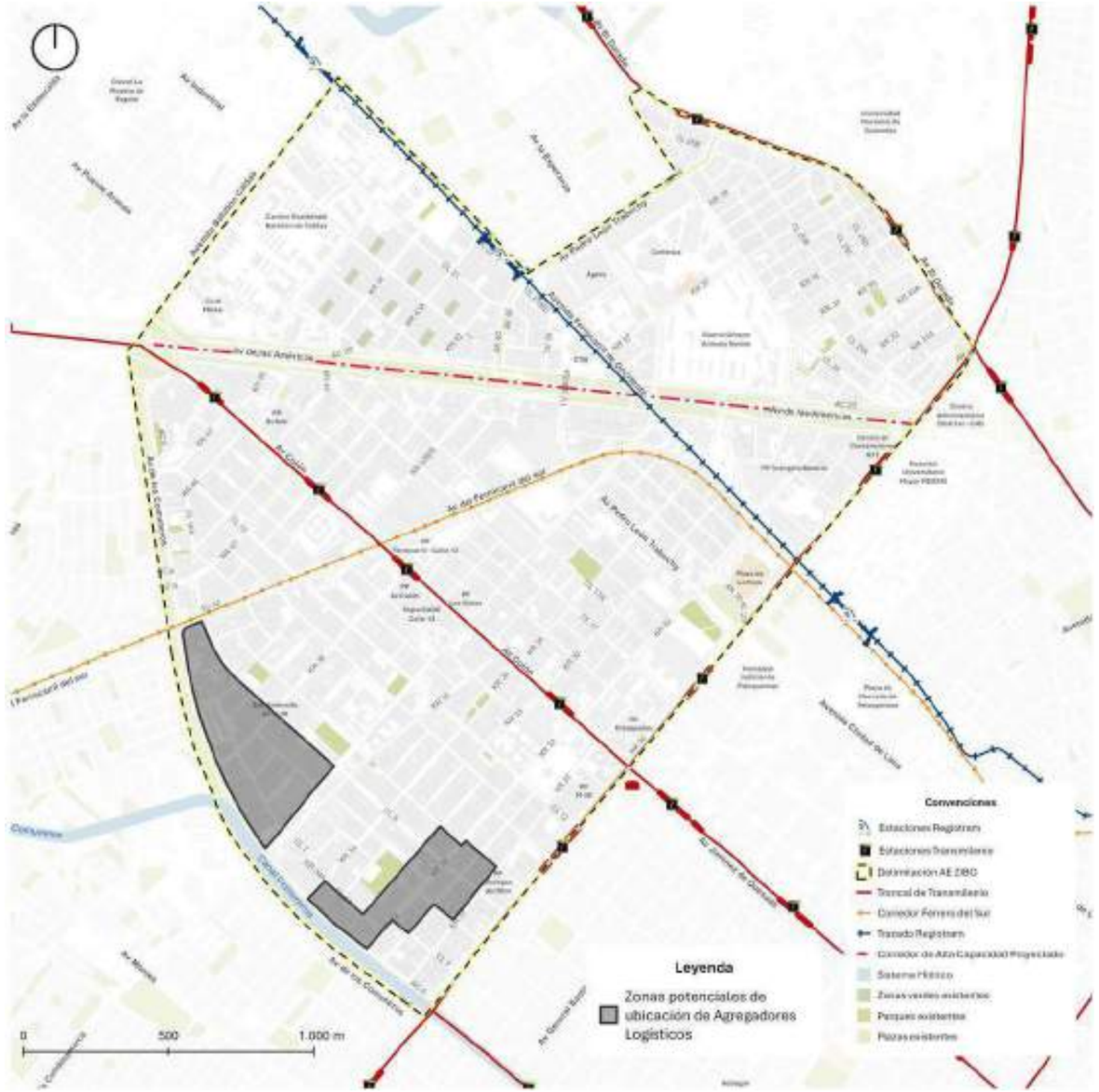


Ilustración 173: Propuesta indicativa de localización de los agregadores logísticos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo.(2025)

V. Consideraciones para etapas posteriores en el desarrollo de la actuación estratégica

Finalizada la fase de formulación y tras la adopción del instrumento de planeación, el desarrollador o promotor de proyectos deberá tener en cuenta los *artículos 233 y 250 del Decreto Distrital 555 de 2021* para la presentación del estudio de movilidad que le aplique, según sea el caso.

En relación con el parágrafo del *artículo 250*,

> *"El procedimiento, requisitos y plazos para la formulación y aprobación de los Estudios de Movilidad, serán reglamentados por la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Hasta entonces se deben adelantar Estudio de Transporte y Tránsito (ETT) para los usos dotacionales tipo 3 y singulares, y los usos de comercio y servicios de tipo 3. Los usos dotacionales, comercio y servicios e industria tipo 2, deberán desarrollar Estudio de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU)".*

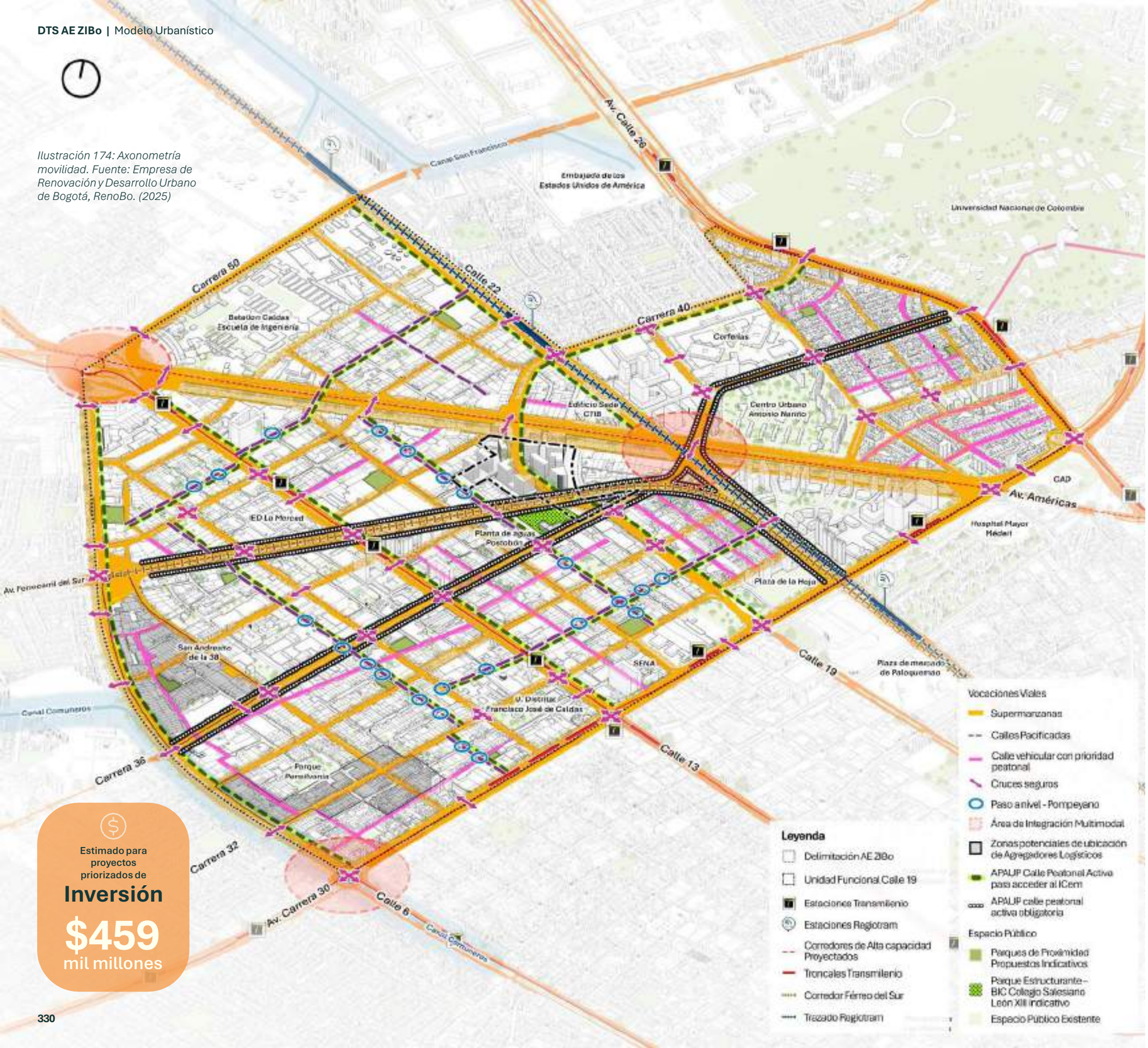
Adicionalmente, se deberá tener en cuenta la *Resolución 132490 de 2023*, aprobada el 9 de mayo de 2023,

> *"Por medio del cual se reglamenta el procedimiento, requisitos y plazos para la formulación y aprobación de los estudios de movilidad, las acciones de mitigación sobre la movilidad y se dictan otras disposiciones."*

En el anexo 2 de dicha resolución, se menciona que la exigencia de estudios de movilidad es una condición en función de la demanda generada y atraída de viajes por el proyecto, tanto de usuarios no motorizados como motorizados durante la hora de máxima demanda - HMD y los impactos sobre el sistema de movilidad de su entorno. El número de viajes en la hora de máxima demanda se determina multiplicando el número de viviendas para el caso de uso residencial o área de construcción por los factores de uso, aproximados al entero superior más próximo.

Lo anterior aplica para equipamientos y proyectos sujetos a instrumentos de planeamiento del territorio, así como a usos de comercio y servicios, industria y nuevos proyectos de vivienda.

Ilustración 174: Axonometría movilidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Estimado para proyectos priorizados de

Inversión

$459

mil millones

Nueva oferta de

Cicloinfraestructura

Actual 8,25 km

vrs

Proyectado + actual **39,05 km**

Incremento

373,3%

Nuevas

Calles pacificadas

Actual 0 km

vrs

Proyectado + actual **5,6 km**

Incremento

560%

Aumento del número de

Cruces peatonales seguros y pasos a nivel

Actual 49

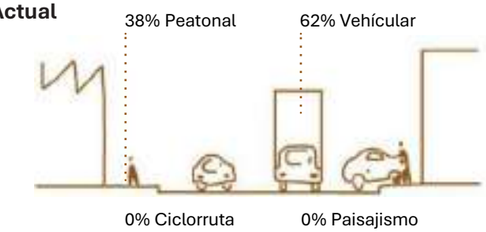
vrs

Proyectado + actual **78**

Perfil Vial

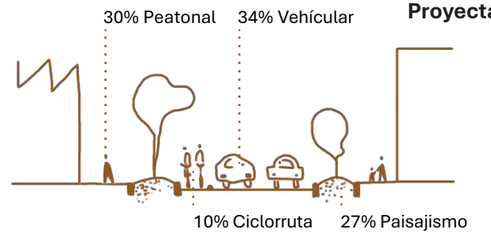
Redistribución del espacio

Actual



VRS.

Proyectado



2.7.2.3.

Sistema del Cuidado y Servicios Sociales – SCSS

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, adoptado mediante el *Decreto Distrital 555 de 2021*, establece que la estructura Funcional y del Cuidado es soporte del territorio y garante del derecho a la ciudad para todas las personas. A partir del *Art. 88, el POT* en donde se dispone la definición de la Estructura Funcional y del Cuidado se determina que esta estructura está conformada por el Sistema de espacio público peatonal para el Encuentro, el Sistema de Movilidad, el Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales, y los sistemas de Servicios Públicos.

En este sentido, el Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales es el conjunto de equipamientos, espacios, edificaciones, instalaciones o construcciones temporales, infraestructura o unidades móviles, donde se presentan los diferentes servicios del cuidado y servicios sociales que responden a las necesidades de la población de manera diferencial. Este sistema está compuesto por El Sistema Distrital del Cuidado y Servicios Sociales.

De igual forma, el Plan Maestro del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales – PSCSS, adoptado mediante el *Decreto Distrital 427 de 2023*, constituye la materialización de la apuesta del POT por un ordenamiento territorial que reconoce el cuidado como una responsabilidad social compartida y que genera estrategias para su redistribución y para la reducción del tiempo destinado al mismo.

Antecedentes

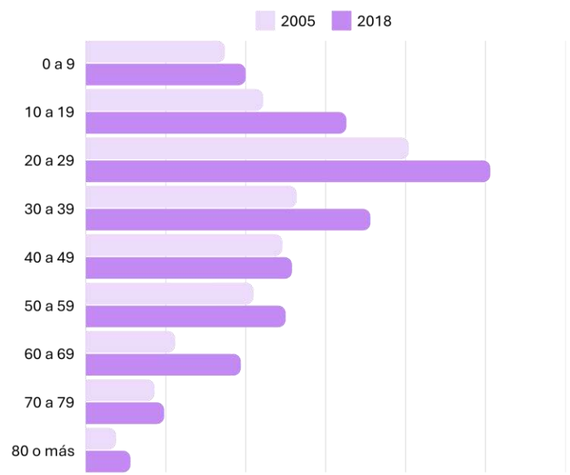


Ilustración 175: Distribución por Grupo Etario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), con base en CNPV 2005 y 2018, 2024.

Composición etaria

En la AE ZIBo, en términos generales, el comportamiento etario sigue la tendencia distrital, con una disminución en la proporción de población infantil y juvenil, y un aumento en los segmentos de adultos y adultos mayores.

En particular, se observa una reducción en la participación de los grupos de 0 a 29 años, mientras que los mayores de 50 años incrementan su presencia en la estructura demográfica. Es relevante señalar que el grupo de 30 a 39 años ha crecido un 4,6% en su participación, lo que influye en la configuración actual de la pirámide poblacional de la zona.

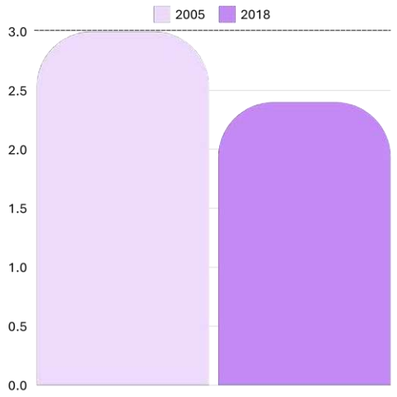


Ilustración 176: Personas por hogar por Zonas ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), con base en CNPV 2005 y 2018, 2024.

Tamaño del hogar

En relación con la estructura de los hogares en la Actuación Estratégica (AE), se observa que, a pesar de una disminución del -0,9% en la población entre los censos, el número de hogares ha aumentado de manera significativa, pasando de 6.251 en 2005 a 7.652 en 2018, lo que representa un incremento del 22,4% en 13 años. Este aumento sugiere una fuerte demanda de vivienda, dado que el tamaño promedio de los hogares ha disminuido de 3,0 personas en 2005 a 2,4 personas en 2018.

En cuanto al número de hogares, la Encuesta Multipropósito del año 2021 revela que en las UPZ Zona Industrial y Puente Aranda se contabilizan 6.830 hogares, una cifra notablemente más baja en comparación con otras UPZ de la localidad. Por ejemplo, la UPZ Muzú registra 20.811 hogares, la UPZ San Rafael cuenta con 25.229 hogares, y la UPZ Ciudad Montes alcanza los 37.069 hogares. Estos datos corroboran la dinámica particular de este sector, como se ha mencionado anteriormente. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística; Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

Distribución porcentual de grupos vulnerables según el Sisbén

En el análisis de la pieza AE ZIBo en la ciudad de Bogotá, se observa una distribución significativa de los grupos del Sisbén IV. En la ciudad, el grupo C es el más numeroso, representando el 47% de la población, mientras que el grupo A constituye el 7%. En la pieza ZIBo, la proporción del grupo C (vulnerables) es similar, con un 45%, pero el grupo A (pobres extremos), tiene una presencia mayor, representando el 10% de la población en comparación con el 7% de la ciudad. El grupo B (pobres moderados), en ZIBo representa el 34%, en línea con el 28% de la ciudad, y el grupo D (no pobres ni vulnerables) es el menos representado en ambos casos, con un 11% en ZIBo y un 18% en la ciudad. Esta distribución destaca la necesidad de programas de inclusión social para mejorar las condiciones de vida en ZIBo, especialmente para los grupos más vulnerables.

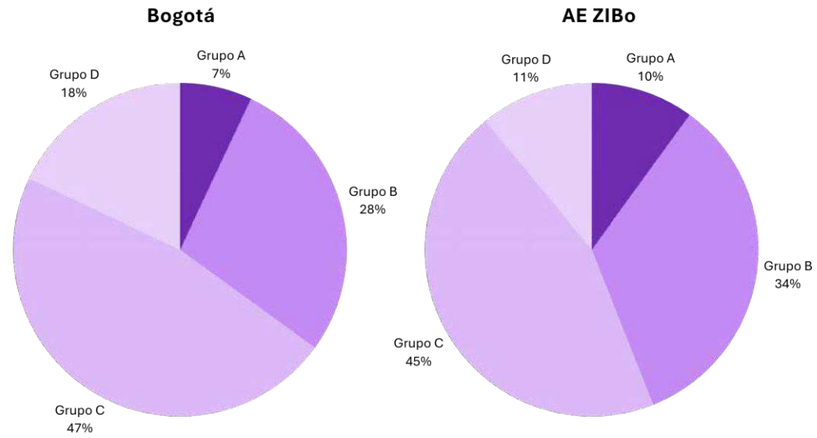


Ilustración 177: Encuesta Sisbén IV en ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del Sisbén IV. (2024)

Equipamientos sociales y del cuidado

La AE ZIBo cuenta con un total de 77 equipamientos, clasificados en diversas categorías según su función y carácter. De estos, 10 son de culto y 5 de cultura, 2 son deportivos y recreativos, 8 corresponden a educación, 2 están destinados a educación superior, 13 están enfocados en integración social e igualdad de oportunidades, 1 corresponde a un recinto ferial, 2 son de salud, 11 son sedes administrativas y finalmente, 24 están relacionados con seguridad ciudadana, defensa y justicia. Este análisis refleja la diversidad y distribución estratégica de los equipamientos dentro de la AE ZIBo.



Ilustración 178: Localización de equipamientos existentes dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del CNPV 2005 y 2018. (2025)

Nombre	Identificador Único	Tipo	Carácter
Capilla Takay	5-0402	Culto	Privado
Sociedad San Francisco de Sales Comunidad Salesiana	5-0043	Culto	Privado
Misión Carismática internacional de Colombia	5-0862	Culto	Privado
Parroquia Santos Cosme y Damián	5-0955	Culto	Privado
Parroquia San Gregorio magno	5-1116	Culto	Privado
Iglesia Alas de Misericordia	5-0917	Culto	Privado
Iglesia Jesucristo el Nazareno	5-0812	Culto	Privado
Misión Carismática Internacional de Colombia	5-0432	Culto	Privado
Parroquia Nuestra Señora del Pilar	5-1046	Culto	Privado
Iglesia La Merced	5-1155	Culto	Privado
Fundación Museo Ciencias de la Salud	3-1286	Cultura	Privado
Archivo Central de la Secretaria de Hacienda de Bogotá	3-0518	Cultura	Privado
Teatro Cádiz	3-1012	Cultura	Privado
Escuela de Música y Audio Fernando Sor	3-1193	Cultura	Privado
Biblioteca Comunitaria Hogar de Paso 2 Orientar	3-1205	Cultura	Privado
Polideportivo Zona Industrial	6-0101	Deportivo y recreativo	Público
Club militar	6-0029	Deportivo y recreativo	Privado
Colegio Salesiano León XIII Sede Primaria	1-1691	Educación	Privado
Instituto Atys	2-3377	Educación	Privado
Escuela de Música y Audio Fernando sor	1-1602	Educación	Privado
Academia Virtual Siglo XXI	1-1104	Educación	Privado
Gimnasio Antonio Nariño	4-32815	Educación	Privado
La merced Sede A - La Merced	1-0040	Educación	Público
España Sede B - Cundinamarca	1-0646	Educación	Público
España Sede A - España	1-0049	Educación	Público
Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA	4-8030	Educación superior	Público

Nombre	Identificador Único	Tipo	Carácter
Sede Administrativa Universidad Distrital Francisco José de Caldas	4-3282	Educación superior	Público
Casa de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres - CIO - Teusaquillo	9-0979	Integración Social e Igualdad de Oportunidades	Público
Hogar Bienestar Social Femenino San Gregorio Magno	2-0645	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Jardín Psicopedagógico El Principito	2-1412	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Hogar de paso del Seguro Social	2-0392	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Jardín Infantil Las Ovejitas del Rey	2-1360	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
IDIPRON Oasis I y II	2-0486	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Comedor Comunitario F.D.L. Barrio Cundinamarca	2-0444	Integración social e igualdad de oportunidades	Público
Comedor Comunitario Quinta Paredes	2-0710	Integración social e igualdad de oportunidades	Público
Hogar infantil Michin ICBF	2-0346	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Voluntariado de acción social	2-0840	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Hogar de paso # 2 orientar - centro de desarrollo personal transitorio	2-0588	Integración social e igualdad de oportunidades	Público
Hogar de Paso 2 Carrera 35	2-0340	Integración social e igualdad de oportunidades	Público
IDIPRON Oasis i y ii	2-0289	Integración social e igualdad de oportunidades	Privado
Recinto ferial de la corporación de ferias y exposiciones s.a. - Corferias	11-0003	Recintos feriales	Privado
Unidad primaria de atención Cundinamarca 35 - Hospital del Sur	4-0115	Salud	Público
Clínica Los Fundadores - Médicos Asociados s.a.	4-0198	Salud	Privado
Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB - Sede Operativa	10-0278	Sedes administrativas	Público
SuperCADE de Movilidad - Calle 13	10-0169	Sedes administrativas	Público
Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB	10-0186	Sedes administrativas	Público
Sede Operativa de la Empresa de Acueducto de Bogotá - Propuesta Centro Operativo del agua	10-0217	Sedes Administrativas	Público
Empresa de Teléfonos de Bogotá	10-0192	Sedes administrativas	Público
Banco de la República - Bodegas	10-0129	Sedes administrativas	Público
Centro Distrital de Salud - CDS	10-0113	Sedes administrativas	Público

Nombre	Identificador Único	Tipo	Carácter
Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo - ACAV	10-0224	Sedes administrativas	Público
Secretaria Distrital de Salud	10-0178	Sedes administrativas	Público
Dirección Local Educativa - Puente Aranda (antes CADEL)	10-0162	Sedes administrativas	Público
Juzgado de Circuito Menores de Bogotá D.C.	8-0298	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Juzgado de Circuito Penal para adolescentes con función de conocimiento de Bogotá D.C.	8-0299	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Juzgado municipal penal con función de control de garantías de Bogotá D.C.	8-0289	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Centros de Atención e Investigación Integral contra la Violencia Intrafamiliar - CAVIF	8-0273	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Centro de Atención Penal Integral a Víctimas - CAPIV	8-0274	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Fiscalías delegadas ante los jueces penales del circuito	8-0300	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Comisaría de Familia barrio estación central	8-0275	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Centro de Atención Especializada - CAE - CETA	8-0395	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Centro de Atención Especializada - CAE - CETA2	8-0384	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
URI sede Puente Aranda	8-0392	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Centros de Atención Integral a Víctimas de Abuso Sexual - CAIVAS	8-0401	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Sala de Atención al Usuario Fiscalía - Sede Paloquemao	8-0406	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Fiscalía unidad de automotores	8-0412	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Fiscalía unidad de ley 600 de 2000	8-0414	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Fiscalía unidad primera delitos contra la fe pública y patrimonio económico	8-0416	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Dirección para la gestión policiva	8-0433	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Centro de Traslado por Protección	8-0437	Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia	Público
Salas de atención al usuario - Sau Paloquemao	8-0259	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Unidad permanente de justicia- UPJ central 2 Puente Aranda	8-0046	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Cantón occidental batallón caldas - Puente Aranda	8-0050	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Sede dirección seccional de la fiscalía general de la nación	8-0032	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Subestación policía transito - centro	8-0033	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Estación decima sexta de policía - Puente Aranda	8-0009	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público
Centro de servicios judiciales para adolescentes CESPA	8-0085	Seguridad ciudadana, defensa y justicia	Público

Tabla 33: Matriz de priorización de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir del Maestro de Servicios del Cuidado y Servicios Sociales 2021. (2024)

Objetivos

Dentro de los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. El Distrito Capital busca corregir la inequidad en el acceso a los servicios públicos y sociales de la ciudad y avanzar hacia la convergencia de la calidad de vida en los diversos territorios que lo conforman, promoviendo la territorialización del Sistema Distrital de Cuidado, facilitando la localización de equipamientos, soluciones habitacionales y actividades generadoras de empleo.

En este marco los objetivos de la Actuación Estratégica ZIBo con relación al Sistema del Cuidado y Servicios Sociales se encaminan a la reducción de esos desequilibrios y desigualdades identificados en el POT y acotados a un territorio que se caracteriza por contener grandes equipamientos de escala urbana y regional que le sirven a toda la ciudad.

General

Consolidar una pieza de ciudad que aporte con la localización de equipamientos y su integración con los sistemas de movilidad y espacio público a la reducción de los desequilibrios y desigualdades de la ciudad, ofreciendo espacios inclusivos para todos los grupos poblacionales, en especial para la población con condiciones de vulnerabilidad.

Específicos

Identificar los equipamientos sociales y de cuidado prioritarios para la actuación estratégica AE ZIBo, de conformidad con lo dispuesto en diferentes instrumentos de planeación.

Establecer mecanismos para que los equipamientos distritales de carácter público **operen en múltiples horarios** dando cumplimiento a lo establecido en el Plan de Servicios Sociales y del Cuidado, con el objetivo de **aumentar la oferta en integración social e igualdad de oportunidades.**

Promover la cercanía de los servicios sociales y del cuidado a las personas bajo los principios de la ciudad caminable.

Estrategias

Identificación de necesidades

La Actuación Estratégica contiene una variedad de servicios que forman parte integral del sistema del cuidado, que busca complementarse con una serie de proyectos que se derivan de varios instrumentos de planificación. Entre ellos, se incluye el Plan Maestro del Sistema de Cuidado y Servicios Sociales por parte del Distrito, la consultoría del Master Plan del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá del sector privado, y las mesas y talleres de participación comunitaria llevadas a cabo durante el proceso de formulación de directrices de la actuación.

La convergencia intersectorial plantea un desafío en la coordinación de diversos instrumentos e intereses territoriales para fortalecer el sistema de cuidado y servicios sociales. Para dar respuesta a este, se plantea un ejercicio de articulación basado en los proyectos delineados en la *Resolución del 2000*, la cual contiene las directrices de esta actuación. Así, se desarrolla una matriz que identifica con una “x” los intereses de cada instrumento frente a los equipamientos propuestos y la importancia de cada uno de ellos en el contexto actual de la AE y la UPL con base en los indicadores de proximidad del Plan Maestro del Cuidado.



Ilustración 179: Articulación entre instrumentos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024), A partir del Plan Maestro del cuidado. (2024)

El indicador de proximidad del Plan Maestro del Cuidado define unos tiempos de desplazamiento en los que un ciudadano debería contar con alguno de los diferentes servicios sociales y del cuidado que se disponen dentro de la ciudad. Con este insumo se analiza la cobertura de proximidad actual que tienen las manzanas de la AE y la UPL. Los resultados se muestran en la siguiente Ilustración.

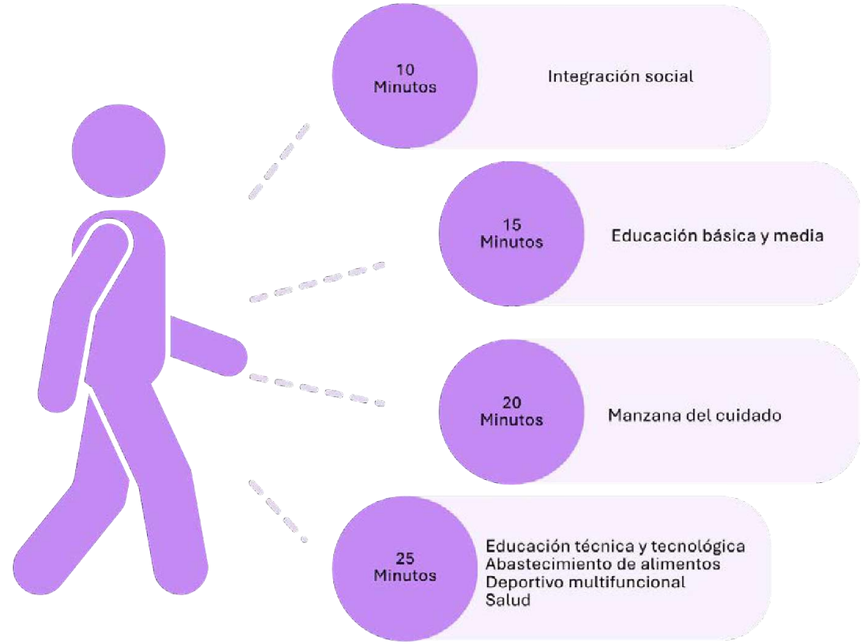


Ilustración 180: Indicadores de proximidad del plan maestro del cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir del Plan Maestro del cuidado. (2024)

D	Directrices	Contexto actual					Instrumentos				Equipamiento priorizado
							Plan Maestro		Master Plan	Nivel de importancia asignada por la comunidad	
		Proximidad UPL	Proximidad AE	Óptimo de m² por habitante	Indicador de Proximidad AE por manzana (Diferenciado Sisbén)	Óptimo m² por hab. (Diferenciado Sisbén)	Sector	UPL			
1	Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos	33,4%	82,1%	Deficiente					x	6	Se incluye un equipamiento educativo
2	Servicios Ambientales U. Nacional	-	-	-						0	
3	SuperCADE	100,0%	100,0%	Óptimo						0	
4	Nodo de Equipamientos Integración Social	12,0%	42,5%	-	95%	Óptimo	x	x		6	
5	Nodo de Equipamientos Servicios Ambientales Centenario	-	-	-						6	
6	Nodo Educativo Ambiental Cuidado Animal	-	-	-						6	
7	Manzana del Cuidado	56,1%	67,9%	-	95%	Óptimo	x	x	x	13	
8	Equipamiento Educación Escala Metropolitana	95,5%	78,0%	Deficiente					x	0	Se incluye un equipamiento educativo
9	Deportivo Multifuncional	81,5%	92,8%	Óptimo						13	
10	Edificio sede CTIB	-	-	-			x	x	x	N/A	
11	Abastecimiento alimentos	24,2%	39,0%	Deficiente						6	x
12	Hospital Comuneros	90,0%	89,6%	Deficiente			x	x	x	31	Se incluye un equipamiento de salud
13	Cultura	90,0%	84,5%	Óptimo			x		x	-	Se incluye un equipamiento cultural

Tabla 34: Proximidad de servicios sociales AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

La Tabla incluye una columna llamada *“equipamiento priorizado”*. La priorización de estos servicios en el territorio sigue un enfoque metodológico que asegura una planificación estratégica basada en necesidades reales, estándares técnicos y la articulación de instrumentos de planeación. Este proceso inicia con la definición de las directrices, donde la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) realiza un diagnóstico utilizando insumos del POT para identificar las necesidades del territorio. Esto permite establecer las bases iniciales para priorizar servicios clave como equipamientos educativos, de cuidado o recreativos.

Posteriormente, se lleva a cabo un diagnóstico base que considera los estándares de proximidad definidos en el Plan Maestro de Servicios del Cuidado y Sociales, validando y ajustando los lineamientos entregados por la SDP. Finalmente, la última etapa busca la articulación entre instrumentos de planeación, permitiendo integrar diferentes herramientas para orientar el desarrollo urbano dentro de un modelo coherente de ciudad. Este enfoque asegura que las decisiones estén alineadas con las políticas públicas, promoviendo la sostenibilidad y la equidad en la distribución de servicios prioritarios en el territorio.

Nota: El total de metros cuadrados podrá ser precisado con los sectores correspondientes y el uso del equipamiento precisado en coordinación con las entidades. Los equipamientos educativos incluyen la posibilidad de tener equipamientos multifuncionales de la Secretaría de Educación Distrital (SED) y Jardines infantiles de la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS).

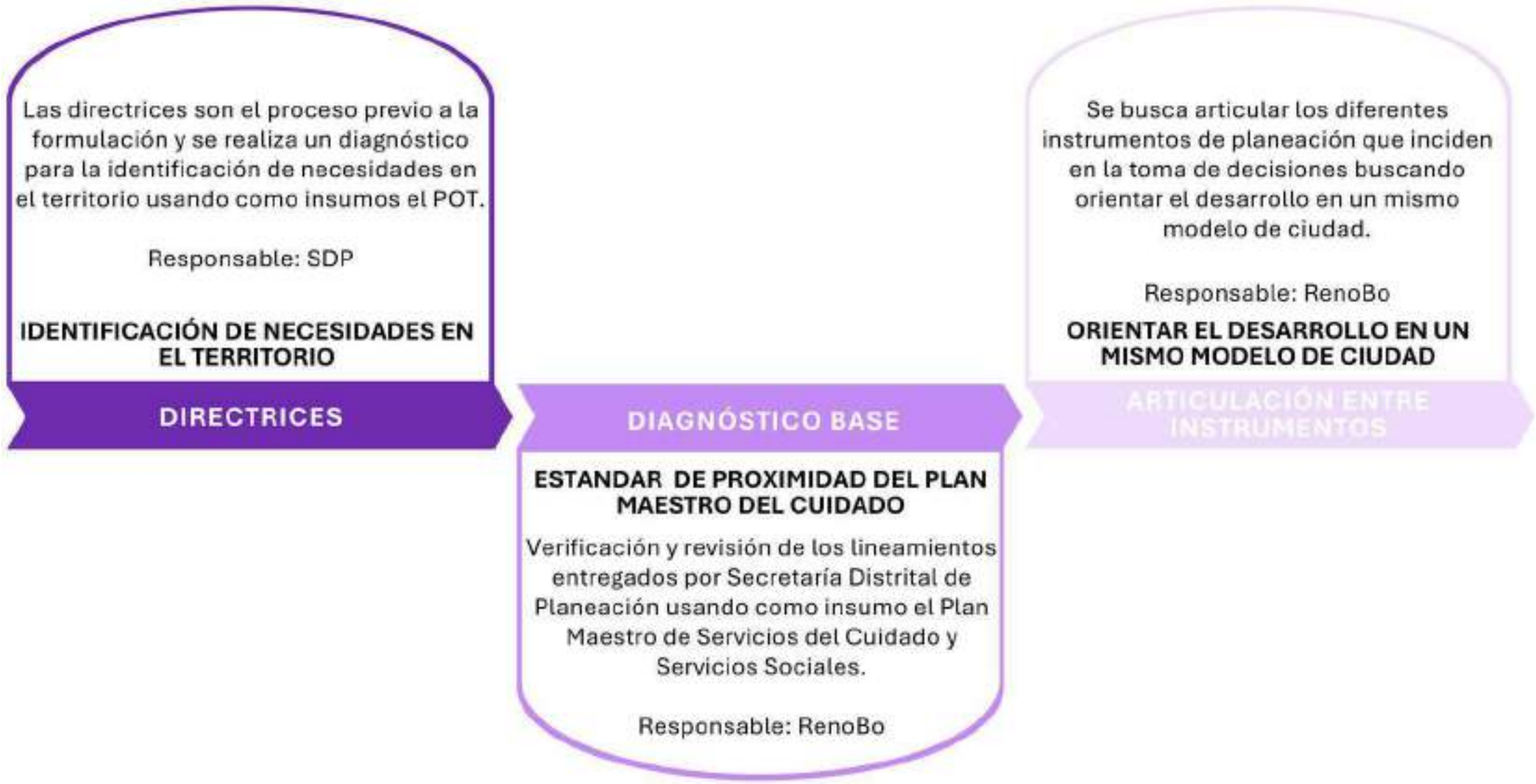


Ilustración 181: Indicadores de proximidad del plan maestro del cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, A partir del Plan Maestro del cuidado. (2025)

Resultados

Como resultado del análisis, **se priorizaron cinco (5) equipamientos**: 1) Hospital Comuneros (15.597 m^2), 2) el Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos (10.500 m^2), 3) el Equipamiento Educación Escala Metropolitana (3.500 m^2) y 4) un equipamiento cultural (3.828 m^2). Además, se propone la diversificación mediante la hibridación de servicios, integrando actividades del sector educativo y cultural que promuevan la participación de diversas poblaciones, garantizando accesibilidad e inclusión para distintos grupos sociales y etarios. El análisis detallado de los costos de cada uno de los equipamientos previamente dichos se encuentran en el *DTS Modelo de gestión y financiación*.

Cada uno de estos equipamientos cuenta con un área definida para su implementación. Los demás equipamientos señalados en la *Tabla de Proximidad de servicios sociales AE ZIBo* evidencian buenas coberturas en la zona, como son: SuperCADE, Nodo de Equipamientos Integración Social, Nodo de Equipamientos Servicios Ambientales Centenario, Manzana del Cuidado Cundinamarca.

Para estimar la brecha existente entre la oferta actual de equipamientos y la demanda proyectada se calculan los metros cuadrados requeridos para satisfacer las necesidades detectadas. De este modo, se utilizan estándares técnicos y normativos, como los establecidos en el Plan Maestro de Servicios Sociales y del Cuidado, para garantizar una estimación precisa de los m^2 que se necesitaran por servicio.

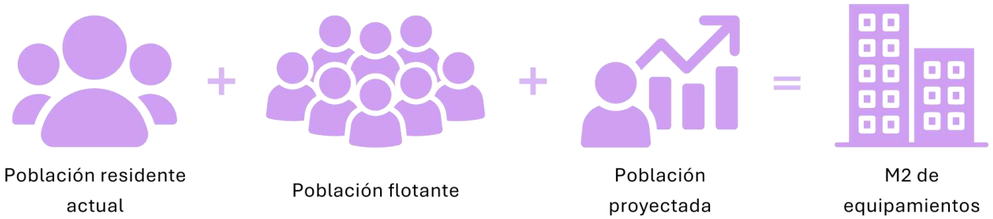


Ilustración 182: Estimación del déficit de m^2 de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, Dirección de Planeamiento y Dirección Urbana. (2024)

Localización de equipamientos

Objetivo del índice de localización de equipamientos

Con el propósito de complementar el sistema de Cuidado y Servicios Sociales, se ha implementado una priorización de los equipamientos necesarios en una fase inicial dentro del territorio. De esta manera el siguiente reto es desarrollar una metodología que, a través de diversos criterios espaciales y de proximidad, facilite la toma de decisiones para la ubicación estratégica de los equipamientos priorizados.

Metodología del índice

La metodología para la toma de decisiones es un modelo que evalúa las manzanas ubicadas dentro de la Actuación Estratégica, y se estructura en dos fases. En la primera fase, se emplean dos dimensiones excluyentes para identificar y eliminar las manzanas que carecen de lotes de oportunidad[1]. Posteriormente, se retienen las manzanas que, según el indicador de proximidad del Plan Maestro de Servicios Sociales y del Cuidado, no cumplen con los criterios de cercanía al servicio a evaluar.

En la segunda fase de la metodología, se emplea un modelo multicriterio para evaluar las manzanas que no fueron excluidas en la primera fase. Este modelo utiliza la suma ponderada de 15 indicadores. En la ponderación, se asignan valores de uno y cero según si cumplen o no con los atributos deseados expresados en los criterios y subcriterios. Los incumplimientos reciben un valor de 1, mientras que el cumplimiento se valora con 0. El puntaje de cada dimensión se determina en función de la acumulación de incumplimiento.

El índice se compone de cinco (5) criterios, de los cuales los dos primeros son excluyentes, mientras que los tres (3) restantes otorgan una calificación a las manzanas. Estos criterios incluyen la accesibilidad con un peso del 30% y entendida como la proximidad a medios de transporte; los datos demográficos con un peso del 30%, que abarcan información socioeconómica de la población que se beneficiaría del equipamiento; y por último, el potencial económico del territorio donde podría ubicarse el futuro equipamiento con un peso del 40%. Mayor detalle de esto se puede ver en el documento *Anexo de Gobernanza*, instrumentos de Gobernanza.

1 Los lotes de oportunidad son ubicados por una metodología de la Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana donde los predios que, según sus condiciones urbanas y socioeconómicas, se consideran de fácil gestión. La selección de los lotes de oportunidad se realiza a través de criterios de exclusión tales como: i) ubicación dentro de la Estructura Ecológica Principal; ii) clasificación como espacio público, incluyendo parques, plazas y calzadas; iii) exposición a amenazas altas o muy altas de remoción en masa, inundación, incendio, avenidas torrenciales o encharcamiento; iv) tratamientos urbanísticos asociados a suelos protegidos o de conservación; v) localización dentro de Planes Parciales; vi) restricción de altura máxima permitida superior a cinco pisos; vii) proximidad a riesgos tecnológicos, tales como la ubicación en zonas con un buffer de 15 metros frente a líneas de alta tensión; viii) interferencia con proyectos de Galería Inmobiliaria; y ix) destinación económica asociada a usos dotacionales, vías o espacio público.

Criterio	Subcriterio
Oportunidad Manzanas que cuentan con lotes identificados como áreas de oportunidad con la metodología de la empresa.	Lotes de oportunidad
Proximidad Manzanas se encuentran por fuera de la proximidad de equipamientos existentes.	Indicador de proximidad del PMSCSS
Accesibilidad Manzanas que tenga en cercanía medios de transporte que faciliten el acceso a los servicios del equipamiento	Transmilenio
	Metro
	Regiotram
	SITP
	Zonas amarillas
Demográficas Información socioeconómica de la población (mercado) la cual será beneficiada por equipamiento.	Número de personas vulnerables
	Mujeres cabeza de hogar
	Personas objeto del cuidado
Potencial Económico Nivel del tejido económico localizado en el espacio inmediato de la manzana.	Corazones productivos
	Espacio Público Efectivo
	Clusterés

Tabla 35: Criterios y subcriterios para la localización de equipamientos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Después de procesar el indicador multicriterio, se generan valores que oscilan entre 0 y 100, reflejando la cantidad de incumplimientos acumulados. Estos valores proporcionan la conveniencia de cada manzana para localizar los equipamientos priorizados; aquellas manzanas que obtienen valores más cercanos a 0 son consideradas como las más óptimas en términos de cumplimiento de los criterios establecidos. Esta puntuación proporciona una guía clara para identificar las ubicaciones más adecuadas, lo que facilita la toma de decisiones en el proceso de planificación y desarrollo urbano.

Se realiza una clasificación por cuartiles, en la cual los valores más altos se agruparon en las categorías de 'Muy óptimo' y 'Óptimo', identificando así las manzanas con mejores condiciones para la localización los nuevos equipamientos. De esta manera, con base en los resultados del indicador multicriterio, el Plano de *Localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo*. presenta la localización de los equipamientos priorizados para la AE ZIBo.

Cabe aclarar que, de acuerdo con el carácter de Distrito Creativo Zona Industrial de Bogotá, se recomienda que el equipamiento cultural se localice preferiblemente en el Subsector Susceptible de Reúso, respondiendo además a las lógicas de reúso de edificaciones yal aprovechamiento del entorno urbano existente. Este equipamiento podría responder a alguna de las tipologías faltantes de oferta cultural, con el objetivo de ampliar las oportunidades de acceso a la formación artística y la integración comunitaria. Dentro de estas tipologías se incluyen los programas Centro de Formación y Creación Artística CREA, Laboratorios de Formación Artística en Primera Infancia NIDOS, Casa de la Cultura, Centro Cultural Artístico y Centro Cultural, Recreativo y Deportivo. Además, a través del encuentro de expresiones culturales y artísticas, este espacio facilitaría la apropiación del proyecto por parte de la comunidad, promoviendo la integración social y el fortalecimiento del tejido cultural del territorio.

Educación



Educación Superior



Salud



Cultura



Ilustración 183: Ejemplo de valoración de posible localización de equipamientos según tipo en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018. (2024)

Los equipamientos proyectados para la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo) deberán fortalecerse con el marco de la política de 24 horas, una estrategia de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico que busca promover la actividad económica en la ciudad durante la noche. Integrar esta visión permitirá que dichos equipamientos no solo satisfagan las necesidades diurnas, sino que también impulsen un uso eficiente y seguro en horarios nocturnos, promoviendo un entorno urbano dinámico y diverso.

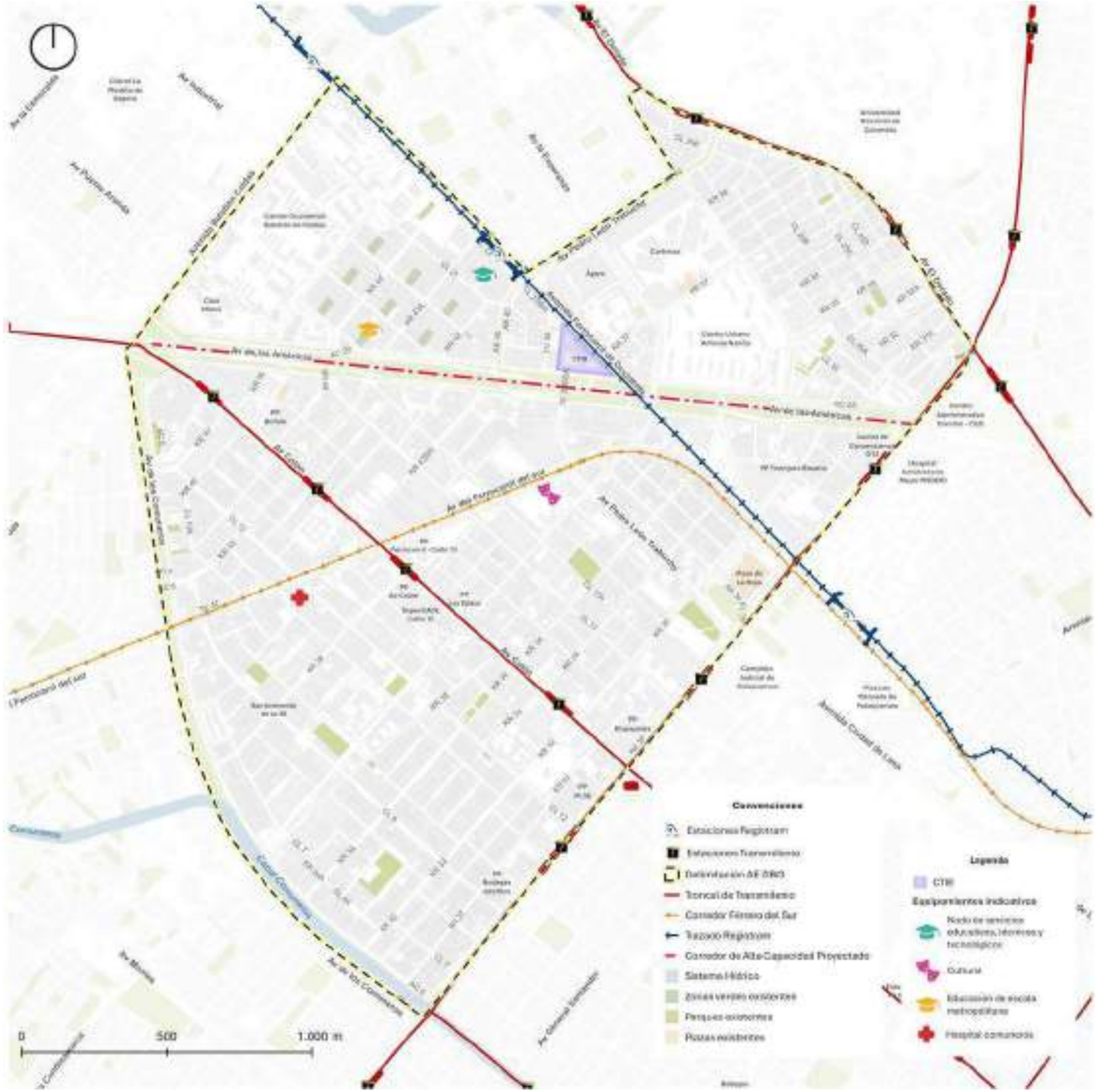


Ilustración 184: Localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Recomendaciones

Priorizar la construcción de 33.425 m2 en 4 equipamientos:

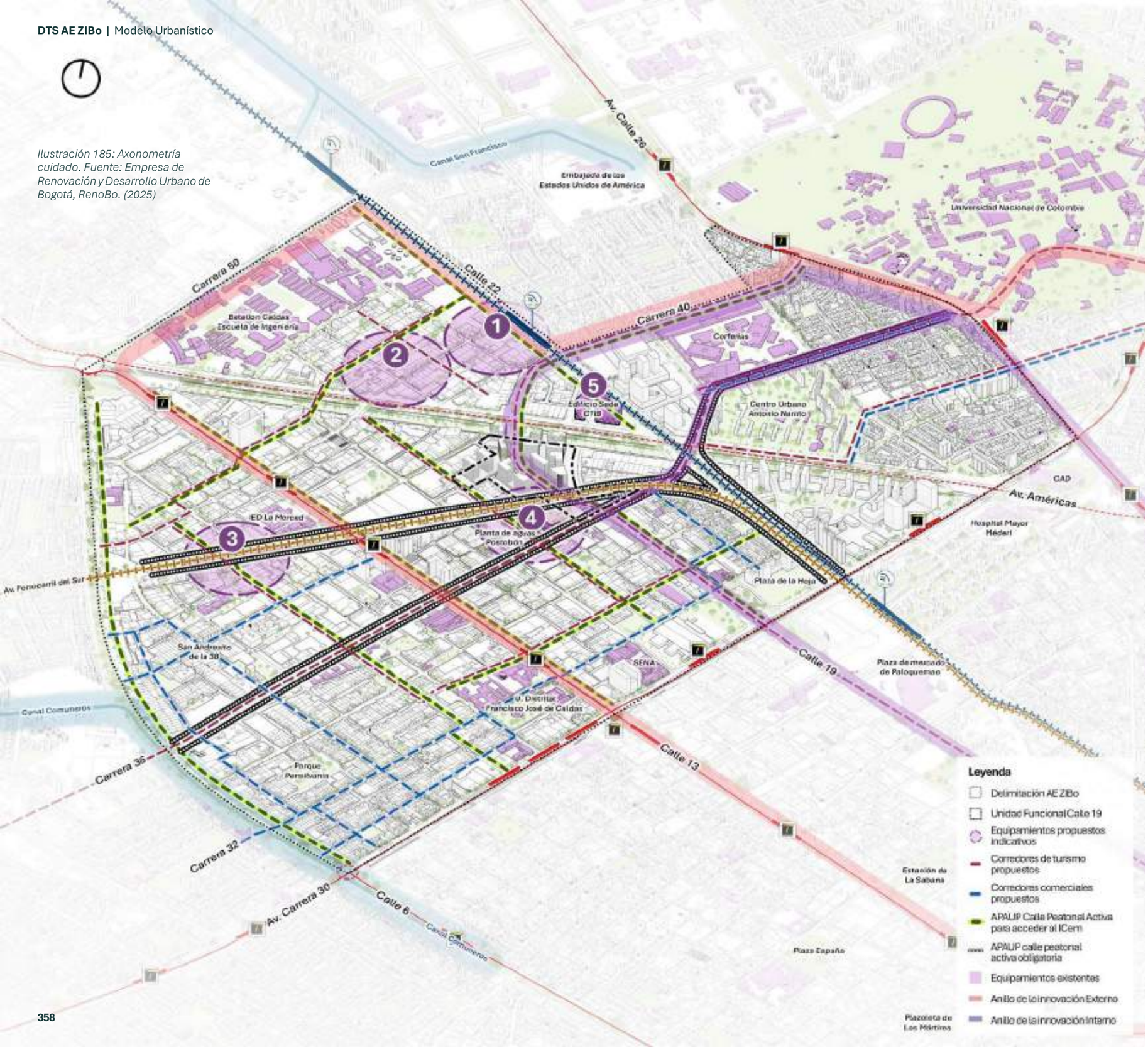
10.500 m² Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos

3.500 m² Equipamiento Educación Escala Metropolitana

15.597 m² Hospital Comuneros

3.828 m² Equipamiento cultural

Ilustración 185: Axonometría cuidado. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Se proyecta la construcción de:

5 Equipamientos con el siguiente estimado de inversión:

1. Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos
2. Equipamiento de Educación de Escala Metropolitana
3. Hospital Comuneros
4. Equipamiento Cultural
5. Edificio sede CTIB - PDD

Se creó un:

Instrumento para la definición de la localización de los equipamientos proyectados en la AE ZIBo, en la que se identifican las manzanas donde los equipamientos tendrán mayores impactos.

Estimado para proyectos priorizados de

Inversión

$465

mil millones

Estructura Funcional
y del Cuidado

2.7.2.4.

Sistemas de Servicios Públicos - SSP

Objetivos

General

Determinar la infraestructura requerida para garantizar la **cobertura, productividad, calidad y sostenibilidad** en la prestación de los servicios públicos a la población, según las características y necesidades del ámbito territorial de la Actuación Estratégica ZIBo, que sea sustentable técnica, económica y ambientalmente.

Específicos

Definir los requerimientos de construcción y/o renovación de la **infraestructura de servicios públicos de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica** en la AE ZIBo, según las actividades económicas y los aprovechamientos urbanísticos proyectados.

Generar estrategias para fortalecer la capacidad de la infraestructura para la prestación del servicio de gas.

Establecer lineamientos para la conformación de un modelo para la **gestión integral de residuos sólidos,** que promueva su aprovechamiento y valorización, en el marco de la economía circular.

Formular lineamientos para incentivar el uso de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), para mejorar las condiciones de competitividad de la AE ZIBo en el marco de la sostenibilidad territorial y de la calidad en el acceso a las TIC.

Estrategias

Realizar estudios conceptuales de Acueducto, Alcantarillado y Energía Eléctrica

En articulación con la EAAB, desarrollar los estudios conceptuales de redes matrices de acueducto y redes troncales de alcantarillado sanitario y pluvial, para establecer las obras y/o proyectos requeridos —así como sus costos preliminares— para garantizar la prestación de estos servicios públicos a la población. A su vez, en conjunto con la Empresa Enel Colombia S.A. ESP, realizar los análisis requeridos para determinar si se necesita infraestructura adicional para la provisión de energía y su posible localización al interior de la AE ZIBo, en caso de ser requerida.

Fortalecer de la prestación del servicio público de gas

Promover el fortalecimiento de la capacidad de la infraestructura para la prestación del servicio público de gas.

Promover la Gestión Integral de Residuos

Impulsar un modelo para la gestión integral de residuos sólidos que promueva su aprovechamiento, tratamiento y valorización.

Impulsar el acceso a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs)

Promover la conectividad para la conformación de ecosistemas digitales, en el marco de la sostenibilidad territorial y de calidad en el acceso a las TIC.

Resultados

Estudios conceptuales de Acueducto, Alcantarillado y Energía Eléctrica

1. Estudio conceptual de Red Matriz de Acueducto

Mediante el contrato de consultoría No. 2-02-12300-1394-2023, la EAAB llevó a cabo los análisis para establecer el diseño conceptual de la infraestructura requerida para la prestación futura del servicio de acueducto en la AE ZIBo. De acuerdo con los resultados obtenidos, se estableció que no es necesario desarrollar obras en el Sector Hidráulico 311, al que pertenece la Actuación Estratégica ZIBo.

Esto se debe a que las condiciones de velocidad en la Red Matriz que abastece de agua a dicho sector no se ven alteradas por la demanda proyectada. Sin embargo, se requieren ajustes operativos debido a que el funcionamiento del Tanque Santa Ana y las presiones en las tuberías sí se ven afectadas. Este enfoque se justifica considerando que la construcción de nueva infraestructura no resolvería dichas afectaciones.

Según lo mencionado, la alternativa operativa planteada para la Red Matriz considera:

- Un incremento de la presión controlada en la Estación de Control Usaquén y Pequeña Central Hidroeléctrica Usaquén (EC/PCH), la cual actualmente tiene un punto fijo de 40 m.c.a. Esta opción propone evaluar las condiciones hidráulicas con una configuración en la presión del orden de 50 m.c.a —es decir, 10 m.c.a por encima del escenario base—.
- Modificaciones en la válvula de control localizada antes del Tanque Santa Ana, con el fin de que este no se desocupe en el escenario analizado. En consecuencia, se requiere modificar el caudal de 1.871 l/s a 2.750 l/s, para garantizar que el sistema cumpla con las nuevas exigencias de demanda según las proyecciones para la AE ZIBo y el área aferente al sector analizado, que también depende del suministro del Tanque Santa Ana y de la EC/PCH Usaquén.

2. Estudio conceptual de Red Troncal de Alcantarillado

Alternativa propuesta para el refuerzo de la red

A través del contrato de consultoría No. 2-02-12300-1409-2023, la EAAB desarrolló los análisis para establecer el diseño conceptual de la infraestructura requerida para la prestación del servicio de alcantarillado sanitario y pluvial en la AE ZIBo.

Dado que el sistema de alcantarillado de la Actuación Estratégica ZIBo opera de manera combinada actualmente, es necesario cumplir con la separación de los sistemas de drenaje, conforme lo establece la norma NS - 085 de la EAAB. Por lo tanto, se propone la implementación de una red de alcantarillado sanitario independiente para la AE, que entregaría sus aguas residuales a los interceptores existentes. Simultáneamente, la red de alcantarillado combinada actual se destinaría exclusivamente para el manejo de las aguas pluviales. Esta estrategia se justifica dado que la red existente está diseñada para transportar grandes caudales, provenientes principalmente de los eventos de precipitación.

Para conformar la red troncal de alcantarillado sanitario, se plantean cuatro (4) tramos de tubería o refuerzos, cuyos trazados son paralelos a la red troncal combinada actual (ver *Ilustración Redes troncales sanitarias propuestas*).
Esto para captar la totalidad del caudal sanitario generado en la AE ZIBo, así como para garantizar la separación de los sistemas de drenaje y la entrega de los aportes a la infraestructura existente ubicada aguas abajo.

- **Tramo 1:** este se ubica al nororiente de la AE y su trazado se proyecta de manera paralela al Colector Calle 22. El tramo inicia sobre la intersección de la Carrera 30 con Calle 25, y continua su curso de oriente a occidente por el carril izquierdo de dicha calle hasta en Canal San Francisco. Este se planifica con un diámetro de 24 pulgadas.

- **Tramo 2 – Alternativa 1:** se deben realizar verificaciones en campo de las redes existentes, para evitar interferencias, se proponen dos alternativas para el trazado de este tramo, que deberán ser analizadas en fases posteriores a la formulación de la AE ZIBo. Así pues, la primera alternativa se proyecta sobre la Calle 6 —en el carril norte—, entre la Carrera 32 y la Carrera 50, con un diámetro de 36 pulgadas.

- **Tramo 2 – Alternativa 2:** para esta segunda alternativa, el trazado del colector se plantea sobre la Calle 9, desde la Carrera 30 hasta la Carrera 50, con un diámetro entre 40 y 48 pulgadas, para recolectar los caudales sanitarios provenientes de San Andresito de la 38. Esta propuesta empata con la alternativa 1 en la intersección de la Calle 6 con la Carrera 43 y se extiende hasta la Carrera 50.

- **Tramo 3:** se sitúa sobre la Avenida de las Américas, desde la Carrera 33 hasta la Carrera 42, sobre el carril con dirección oriente-occidente, y continúa sobre la Calle 20B, entre las Carreras 42 y 44, por el carril derecho. Esta se proyecta como una tubería de 24 pulgadas de diámetro, para manejar los caudales provenientes de la zona norte de la AE, y evitar la sobrecarga del Colector Calle 25.

- **Tramo 4:** este se ubica de manera paralela al Interceptor Comuneros, e inicia aguas abajo del Colector Calle 6 —pasando el punto del alivio existente—, desde la intersección de la Carrera 50 con Calle 15 hacia la Calle 17A . Este tramo se requiere para eliminar todas las conexiones de caudales sanitarios aguas abajo del alivio y se planifica con un diámetro de 24 pulgadas.

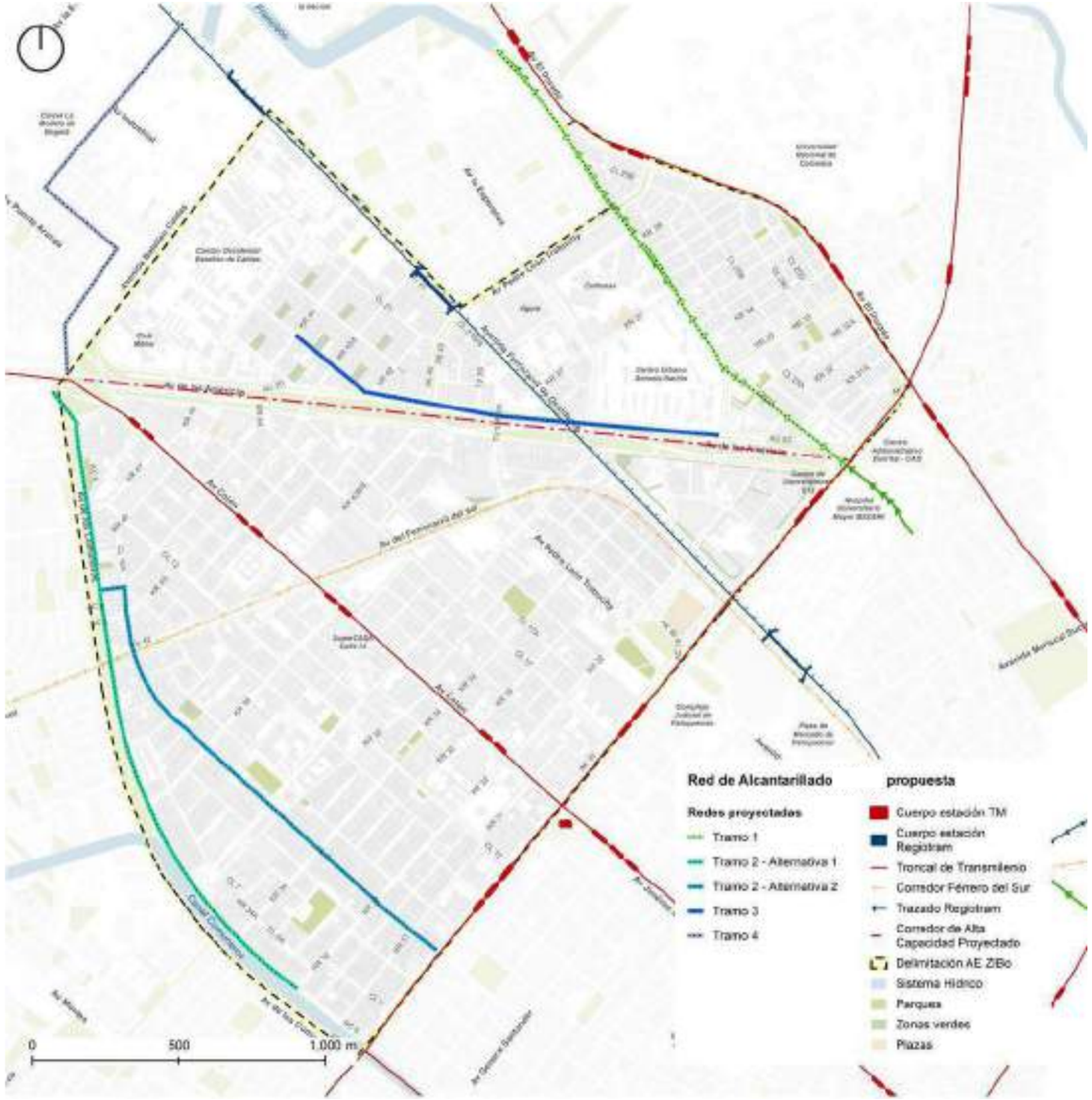


Ilustración 186: Redes troncales sanitarias propuestas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Para complementar la red troncal de alcantarillado pluvial, es decir, los tramos que actualmente funcionan de manera combinada — como el Colector Calle 25 y el Interceptor Comuneros, que cambiarían su uso para gestionar únicamente las aguas lluvias— se propone la implementación de un colector sobre la Carrera 39 y la Transversal 42, de una longitud aproximada de 1.839 metros, que descargaría sus aguas sobre el Interceptor Comuneros. Su trazado se proyectó por estas vías considerando las condiciones topográficas del terreno y las dimensiones y el espacio requerido para dicho colector, por ser de carácter pluvial. La siguiente ilustración presenta el trazado de dicho colector, así como las áreas aferentes contempladas para su prediseño.

Adicionalmente, en relación con el Colector existente de la Calle 25, que será utilizado para el drenaje de las aguas pluviales en la AE ZIBo, dado que este no cuenta con la capacidad suficiente para manejar el caudal proyectado bajo las condiciones operativas óptimas definidas por la EAAB en el área cercana a la descarga en el Canal San Francisco, se requiere la ampliación de los últimos 178 metros de dicha infraestructura, correspondientes a los Tramos CLB61610 y CLA61653 del Box Colbert.

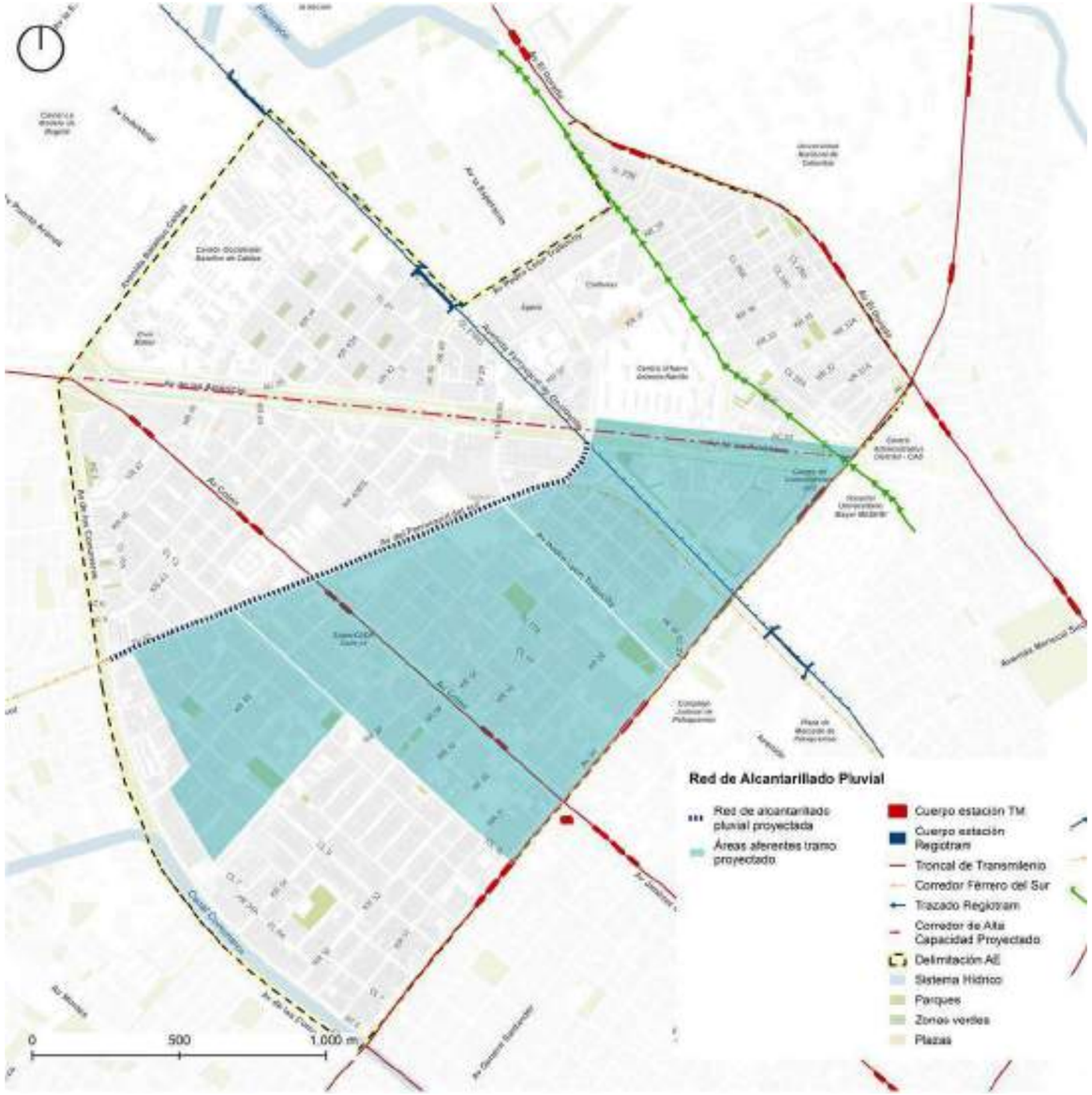


Ilustración 187: Redes troncales pluviales propuestas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Costos aproximados para las alternativas propuestas

Considerando los cuatro (4) tramos proyectados para la red troncal sanitaria, así como el refuerzo definido para la red troncal pluvial, se estimaron los costos aproximados para los estudios y diseños de detalle y su interventoría, así como para el desarrollo de las obras, los cuales se presentan en la siguiente tabla. El presupuesto se calculó de manera conceptual, utilizando cantidades de obra aproximadas basadas en información secundaria. Para ello, se consideraron los precios de la lista del Sistema de Avalúo de la Infraestructura (SAI), actualizados al año 2023, y los costos de referencia de componentes de proyectos similares ejecutados en Bogotá.

Se aclara que este presupuesto es indicativo y está sujeto a ajustes en las fases posteriores de diseño de detalle, en las cuales se definirán las cantidades de obra definitivas y se actualizarán los costos si se requiere.

Sistema	Ítem	Alternativa 1	Alternativa 2
Alcantarillado pluvial	Estudios y diseños para la ingeniería de detalle	$3.346.211.932	$3.346.211.932
	Interventoría para estudios y diseños	$1.013.000.352	$1.013.000.352
	Presupuesto de obra del colector pluvial	$44.770.448.14	$44.770.448.144
Alcantarillado sanitario	Estudios y diseños para la ingeniería de detalle	$1.991.623.627	$1.991.623.62
	Interventoría para estudios y diseños	$590.916.872	$590.916.872
	Presupuesto de obra de los colectores sanitarios	$162.570.065.579	$172.941.472.528
	Total	**$214.282.266.506**	**$224.653.673.455**

Tabla 36:Presupuesto preliminar de las obras de optimización requeridas en el sistema de alcantarillado troncal de la AE ZIBo. Fuente: Estudio conceptual de redes AE ZIBo - EAAB (2024).

Priorización para el desarrollo de los tramos

Considerando el desarrollo proyectado para la AE y la capacidad modelada para el sistema de alcantarillado, se realizó una priorización preliminar para el desarrollo de los tramos de refuerzo del sistema de alcantarillado, de acuerdo con las fases establecidas en el Modelo de Gestión y Financiación de la Actuación Estratégica ZIBo (Ver *Anexo 11. Modelo de Gestión y Financiación*) —es decir, las fases de corto, mediano y largo plazo—. Se precisa que esta priorización se definió con la información disponible hasta la fecha respecto a las proyecciones de desarrollo de la AE. No obstante, está sujeta a modificaciones debido a la flexibilidad y dinámica inherente al instrumento de la Actuación Estratégica, así como los conceptos técnicos de la EAAB.

- **Tramo 1 - Pluvial, Colector Carrera 39 y Transversal 42:** Su priorización, junto con la ampliación de los tramos finales del Colector existente de la Calle 25, se plantean para la fase del **corto plazo** dado que algunas áreas previstas para su desarrollo temprano corresponden a áreas aferentes a dicha infraestructura —Por ejemplo, las manzanas en el Barrio Gran América—. En particular, la ampliación del Colector existente de la Calle 25 es necesaria dado que esta infraestructura no tiene la capacidad suficiente para manejar el caudal proyectado, tanto en el escenario pluvial como en el combinado, bajo las condiciones operativas óptimas definidas por la EAAB (*Ver Anexo 07. Sistema de Servicios Públicos*).

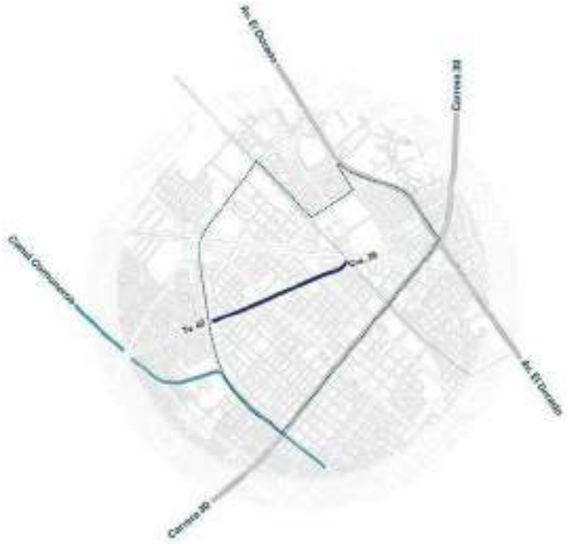


Ilustración 188: Tramo 1 - Pluvial, Colector Carrera 39 y Transversal 42. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

- **Tramo 1 - Sanitario, Colector Calle 25:** Su priorización se define para la fase del **corto plazo** debido a que algunas zonas previstas para su desarrollo temprano corresponden a áreas aferentes a dicha infraestructura —es decir, las manzanas con interés privado del Barrio Gran América—. Adicionalmente, dado que el Colector existente por la Calle 25 no tiene la capacidad suficiente para manejar el caudal proyectado en el escenario combinado bajo las condiciones operativas óptimas definidas por la EAAB (*Ver Anexo 07. Sistema de Servicios Públicos*).

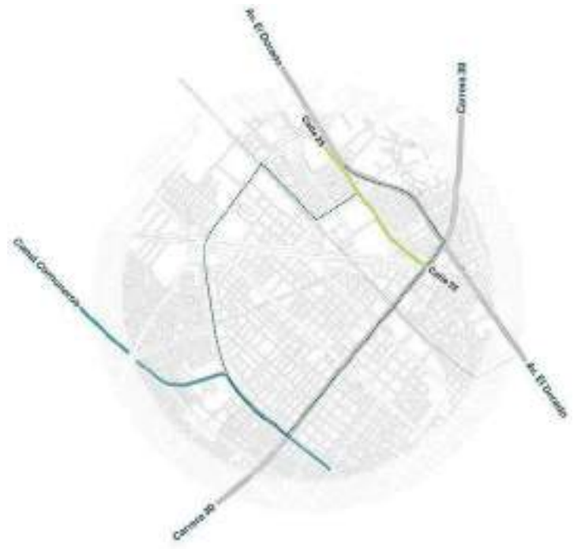


Ilustración 189: Tramo 1 - Sanitario, Colector Calle 25. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

- **Tramo 2 - Sanitario, Colector Av. Calle 6:** Su priorización se establece para la fase del **mediano plazo**, ya que los resultados del análisis hidráulico pluvial del Interceptor Comuneros, en el correspondiente a la modelación combinada, que incorporó los caudales combinados presentados en el Modelo de Red Troncal de la EAAB y los caudales pluviales de la AE ZIBo), mencionan que “para el interceptor de la Calle 6 hacia el norte se observa que este presenta buenas condiciones hidráulicas para transportar los caudales generados por la Actuación Estratégica” (*Ver Anexo 07. Sistema de Servicios Públicos*). Cabe resaltar que el trazado definitivo se definirá una vez se realicen las verificaciones en campo de las redes existentes, con el fin de evitar interferencias.

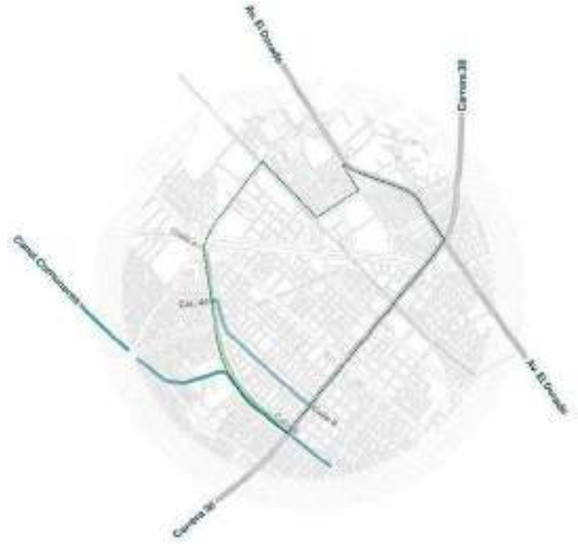


Ilustración 190: Tramo 2 - Sanitario, Colector Av. Calle 6 y alternativa Calle 9. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

- **Tramo 3 - Sanitario, Colector Av. Américas**: Este tramo se prioriza para la fase del mediano plazo, en alineación con la designación establecida para el Tramo 1, con el objetivo de gestionar los caudales sanitarios de la zona norte de la AE —que incluye parte del área aferente a la Subcuenca Sanitaria Combinada CEA195 — y evitar sobrecargas en el Colector proyectado por la Calle 25. Su ejecución garantizará la separación efectiva de las aguas pluviales de este sector de la Actuación Estratégica.

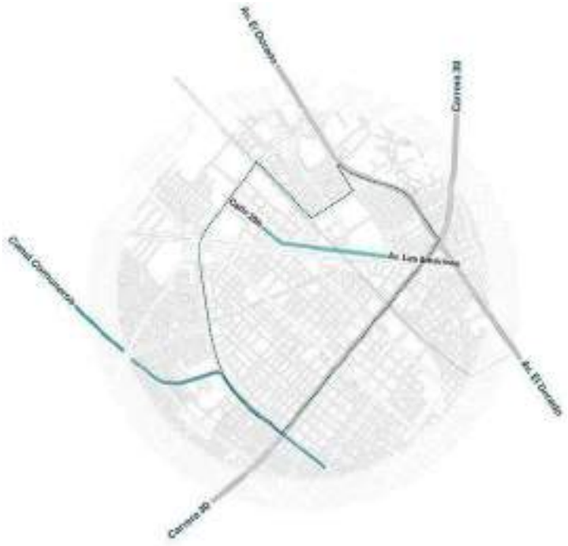


Ilustración 191: Tramo 3 - Sanitario, Colector Av. Américas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

- **Tramo 4 - Sanitario, Colector Carrera 52:** Este tramo, que inicia aguas abajo al tramo proyectado *"Colector Av. Calle 6"* se prioriza para la fase del largo plazo, para eliminar todas las conexiones sanitarias aguas abajo del alivio del Interceptor Comuneros, desde la Carrera 50 con Calle 15 hasta el norte, y garantizar la separación de las aguas pluviales y residuales. Se precisa que, mientras se ejecuta su construcción, la infraestructura existente tiene capacidad de operar de manera combinada para asegurar el drenaje adecuado de la AE.

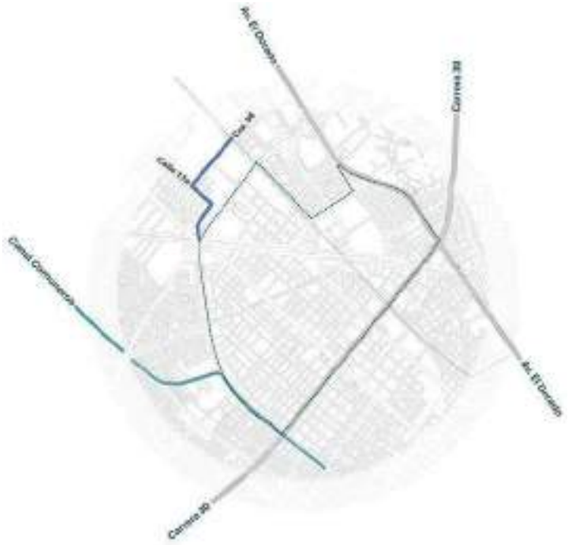


Ilustración 192: Tramo 4 - Sanitario, Colector Carrera 52. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

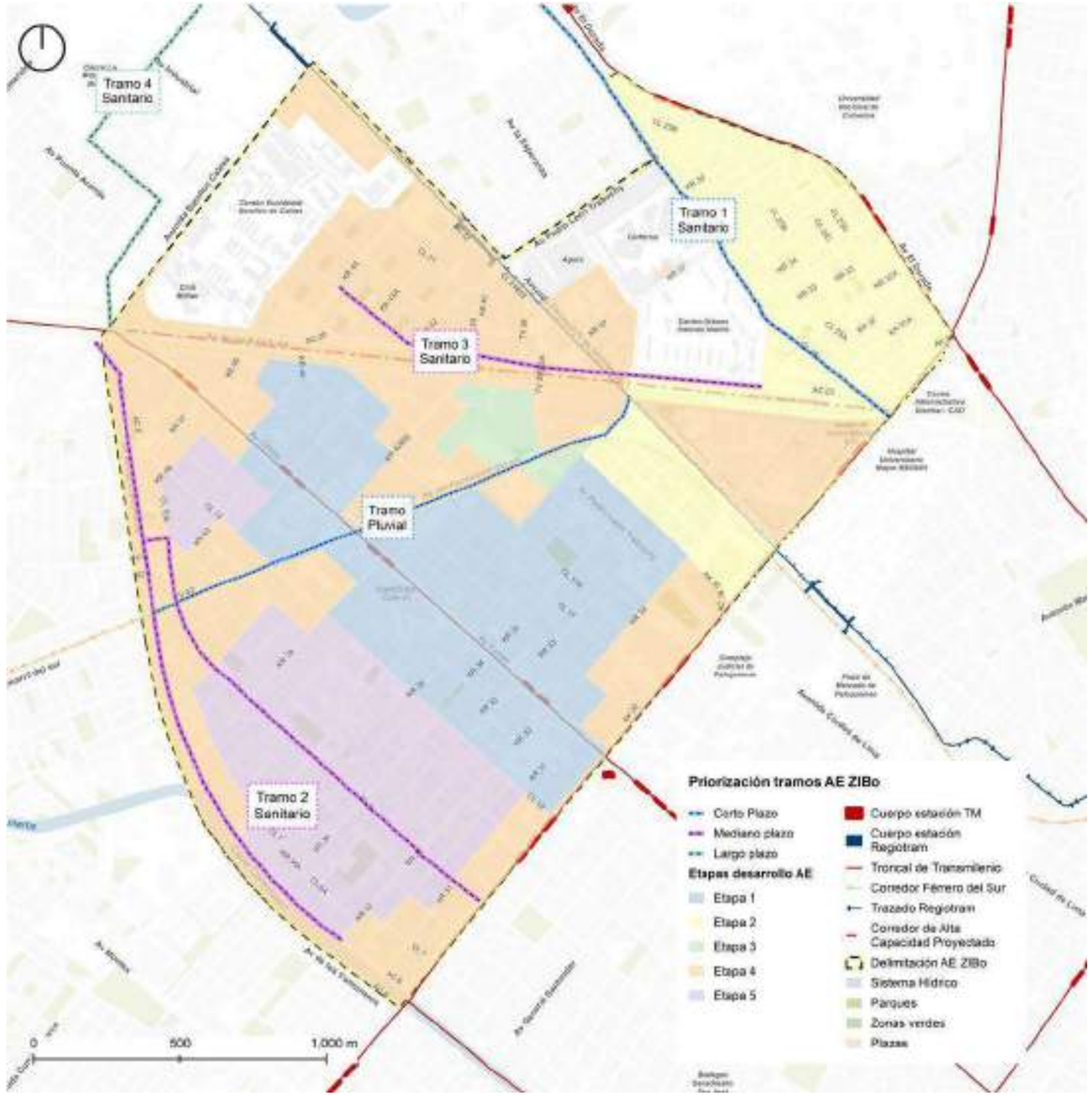


Ilustración 193: Priorización de los tramos en el corto, mediano y largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

3. Estudio conceptual de Energía Eléctrica

Como resultado del análisis de los aprovechamientos urbanísticos proyectados para la AE ZIBo, la Empresa Enel Colombia S.A. ESP. determinó la necesidad de construir una subestación de potencia eléctrica de Alta Tensión a Media Tensión, para garantizar la disponibilidad y calidad del servicio de energía en la Actuación Estratégica, acorde con la dinámica de crecimiento del área.

Esta infraestructura, que corresponde a la Subestación *"Centro Urbano"* priorizada en el Plan de Hábitat y Servicios Públicos, se encuentra incluida en Plan Operativo de Enel para atender no solo la demanda de la AE, sino también otras demandas cercanas a esta zona. El desarrollo de esta subestación está previsto para el mediano plazo (2040) con el objetivo de fortalecer la provisión de servicios públicos en las áreas de desarrollo urbano planteados en el Modelo de Ordenamiento Territorial (MOT). Dado que esta infraestructura está destinada a atender principalmente clientes regulados, su financiación se realizará a través de la tarifa, conforme a lo establecido en la *Resolución CREG 015 de 2018*.

Bajo este contexto, Enel realizó un análisis de las posibles localizaciones para dicha subestación, cuyo resultado se presenta en la siguiente ilustración y se describe a continuación.

- **Escenario 1 – Subestación en el área del Centro Urbano:** corresponde a la modernización de la Subestación Eléctrica presente en el Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN) —en el polígono definido para el desarrollo de infraestructura eléctrica—, en cumplimiento de la normatividad ambiental y el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas. Su materialización dependerá del resultado del proceso legal actualmente en curso entre Enel y ASOCUAN.

- **Escenario 2 – Subestación en un área de reserva para servicios públicos:** constituye la opción preferible para el desarrollo de la infraestructura eléctrica en el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo. Contempla la construcción de una subestación tipo edificio, a nivel, ubicada en el área de reserva para el sistema de servicios públicos.

- **Escenario 3 – Subestación en el espacio público:** su ubicación corresponde al espacio público existente o proyectado en la AE. Se propone el desarrollo de una subestación subterránea que permita el disfrute del espacio a nivel, sin generar impactos sobre el entorno urbano debido a las condiciones de operación. Esta propuesta está sujeta a la validación del espacio disponible (mayor a 2.000 m^2) y al convenio con el administrador del espacio público que se debe tramitar.

La selección de la ubicación específica, así como de su costo estimado, se realizará durante la fase de diseño y estudios de detalle, a partir de la tecnología seleccionada, la topología —que define el tamaño de la subestación y la cantidad de equipos requeridos— y la regulación vigente. Este proceso también dependerá del análisis de los lotes disponibles, así como de los estudios de viabilidad técnica a partir del tamaño del lote y restricciones en el trazado de las líneas de llegada, de viabilidad económica de cada alternativa y, de las restricciones sociales y ambientales del área.

Es importante resaltar que la ejecución de cualquier proyecto de construcción de Subestaciones y Líneas del Sistema de Transmisión Regional estará sujeta a la aprobación de la Unidad de Planeamiento Minero Energético (UPME), así como a la aprobación del Plan de Inversiones por parte de la Comisión de Energía y Gas (CREG), en el cual deberá incluirse el beneficio económico que estos proyectos representan para el país.

Adicional a lo anterior, se resalta que la estimación de la entrada de carga proyectada en la vigencia de la AE se puede consultar en el *Capítulo 5. Modelo Financiero* del presente documento.

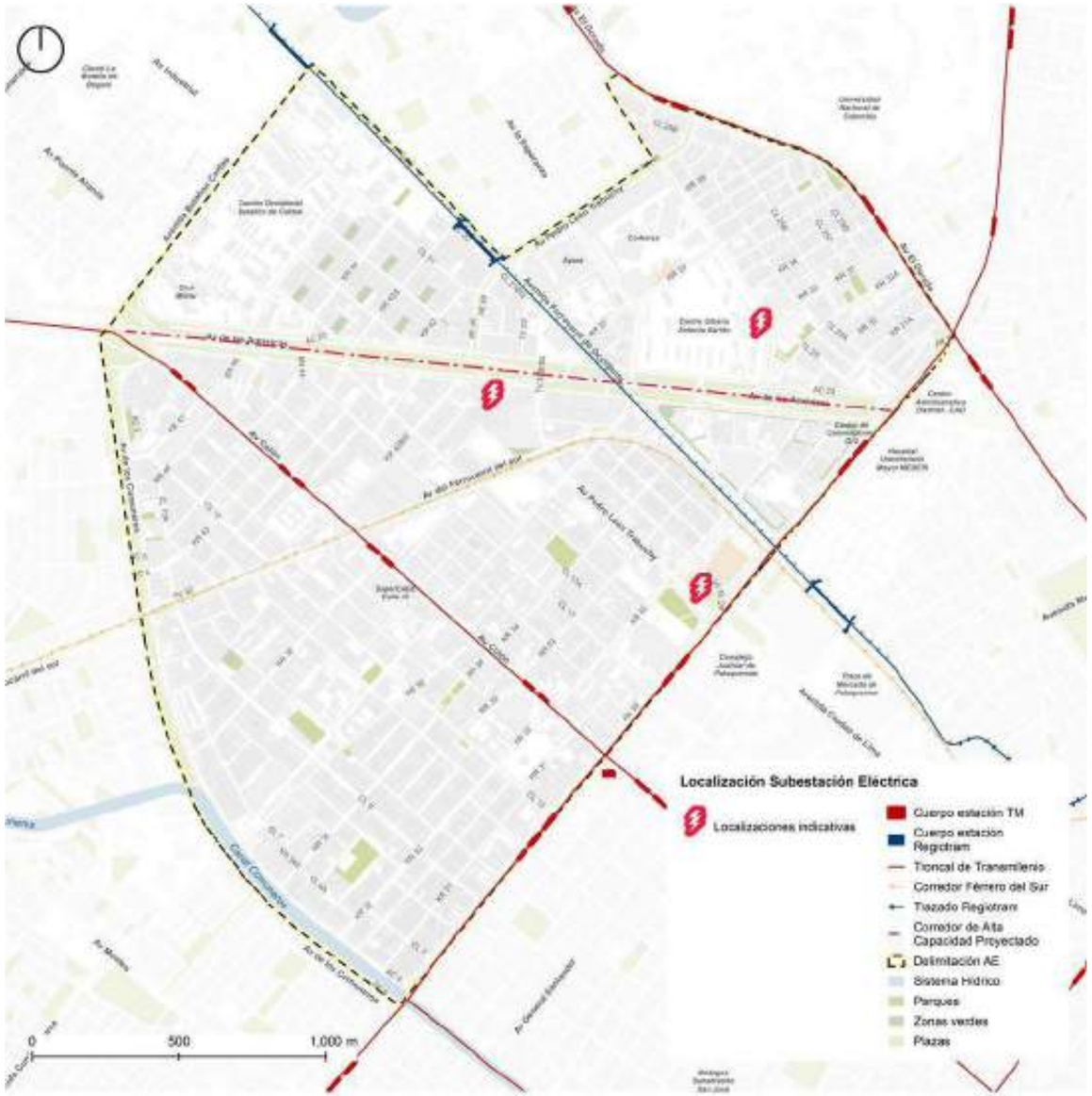


Ilustración 194: Localizaciones potenciales de la subestación eléctrica al interior de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025) a partir de la información de Enel Colombia S.A. ESP.

Lineamientos generales

Sistemas de Acueducto y Alcantarillado Sanitario y Pluvial

Así pues, las consideraciones y/o recomendaciones establecidas para las etapas posteriores a la formulación de la AE ZIBo, para el sistema matriz de acueducto, se presentan a continuación:

- En las etapas posteriores a la formulación, el análisis detallado de la Red Matriz deberá incluir una evaluación completa del estado y la capacidad de la infraestructura existente, específicamente, de los accesorios y las válvulas de control instaladas. Lo anterior, con el objetivo de determinar si es necesario reemplazarlos o llevar a cabo procesos de mantenimiento, y se deberá considerar la conveniencia de realizar pruebas operativas para esta finalidad.
- Se sugiere analizar la posibilidad de incluir en dicho análisis la verificación y calibración de las demandas y presiones en los nodos con demanda, para la calibración del modelo y la verificación de las conexiones a la red menor de acueducto.

Las consideraciones y/o recomendaciones establecidas para las etapas posteriores a la formulación de la AE ZIBo sobre el sistema troncal de alcantarillado se describen a continuación:

- Los análisis conceptuales realizados por la EAAB para las redes troncales de alcantarillado, cuyos resultados se presentaron anteriormente, corresponden a estudios y diseños a nivel de prefactibilidad. Por lo anterior, en las etapas posteriores a la formulación de la AE ZIBo se deberán realizar los estudios y diseños de detalle, a nivel de factibilidad.

- En relación con la financiación de los tramos propuestos para el alcantarillado pluvial y sanitario en la AE ZIBo, se deberá realizar una articulación con la EAAB durante las siguientes fases del ciclo operativo de la Actuación Estratégica ZIBo. Esto para establecer un esquema de financiación adecuado —que contemple, por ejemplo, aportes bajo condición y recursos de los planes de inversión de la empresa de servicios públicos, así como otras fuentes pertinentes mencionadas en el artículo *"Definición y mecanismos de financiación de Cargas Generales"* del Decreto que adopta esta AE —, que garantice que la planeación y ejecución de las obras estén alineadas con las dinámicas del desarrollo urbano del área y de la ciudad de Bogotá (ver *Ruta de Gestión Servicios Públicos del Anexo 10. Modelo de Gobernanza y Seguimiento*).

- Teniendo en cuenta el diámetro y la ubicación de los tramos definidos como parte de la propuesta de refuerzo para la red troncal sanitaria, se recomienda el uso del método de sistema sin zanja como alternativa constructiva. A su vez, para el colector pluvial, se sugiere emplear el sistema con zanja, para la construcción de un *box-culvert*.

- En etapas posteriores a la formulación de la AE ZIBo, se deberán verificar las posibles interferencias de los tramos sanitarios propuestos con la infraestructura existente —por ejemplo, sumideros y otras tuberías existentes—, a partir del catastro de redes detallado y de posibles revisiones en campo.

Sistema de Energía Eléctrica, Alumbrado Público y Fuentes no Convencionales de Energía – FNCER

Las consideraciones y/o recomendaciones establecidas para el sistema de energía eléctrica, se describen a continuación:

- Es importante considerar los aspectos de construcción de las líneas de alta tensión que conectarán la subestación eléctrica propuesta para la AE ZIBo, con el fin de asegurar las distancias de seguridad y las franjas de servidumbres a cada lado, de acuerdo con los lineamientos del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas vigente — *Resolución 40117 de 2024*—. Se debe propender por articular estos procesos constructivos con los proyectos viales que se desarrollen en la AE.

- El soterramiento de las redes eléctricas de media y baja tensión, así como del alumbrado público, se deberá priorizar en la AE ZIBo, según lo establecido en el artículo 22A del *Decreto Distrital 555 de 2021*. El desarrollo de estos proyectos de soterramiento se deberá adelantar en aquellos lugares donde sea técnicamente viable y, en áreas con excepciones, se deberá buscar la reorganización de las redes aéreas para garantizar la infraestructura eléctrica en la Actuación Estratégica.

- En particular, la viabilidad de cualquier proyecto de soterramiento de redes de alta tensión deberá complementarse con estudios técnicos específicos, basados en los diseños definitivos de la infraestructura proyectada, que determinarán la necesidad de implementar obras complementarias.

- Se deberá considerar el espacio requerido para la canalización del soterramiento de las redes de media y baja tensión, así como del alumbrado público existente. Esto deberá realizarse en cumplimiento del RETIE y las normas de la Empresa Enel Colombia S.A. ESP.: *"Generalidades 3.2.1. Cámaras y Ducterías"* y *"CS150 - Distribución típica de ductos y cámara"*.

- Se deberá contemplar el retiro de las redes que no se están utilizando en el área que comprende la AE ZIBo. La implementación de este proyecto estará sujeta al Plan de Desarrollo Distrital, y estará a cargo de las empresas de servicios públicos, en articulación con las empresas del Distrito.

- Se deberá desarrollar la expansión y modernización del alumbrado público, mediante el uso de luminarias de alta eficiencia energética, para mejorar la calidad de la iluminación en el espacio público. La Infraestructura de este sistema deberá dar cumplimiento al Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público y el Manual Único de Alumbrado Público.

- En la AE ZIBo se deberá promover el uso de fuentes no convencionales de energías renovables en las edificaciones públicas y privadas, en el alumbrado de zonas comunes privadas y en el alumbrado público, en cumplimiento de *Ley 1715 de 2014*, o la norma que la modifique sustituya o adicione.

- Para desarrollar un Distrito Térmico en la AE ZIBo, se debe considerar el planteamiento urbanístico —en términos de los usos establecidos, el tamaño de los desarrollos y el cronograma de los proyectos—. Su viabilidad requiere del desarrollo de estudios técnicos, análisis económicos y una evaluación de impactos ambientales.

Sistema de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC)

Para promover la conectividad digital para la conformación de ecosistemas digitales, en el marco de la sostenibilidad territorial y de calidad en el acceso a las TIC, se generan los siguientes lineamientos:

- Según el concepto con r*adicado DPS-003-2025* de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB), la implementación de nuevas redes de fibra óptica en el ámbito de la AE ZIBo es técnicamente viable, y se encuentra sujeta a análisis de viabilidad financiera y comercial, para la factibilidad del despliegue requerido. Esta AE ya cuenta con cobertura de fibra óptica, por lo que se considera factible ejecutar un despliegue específico para los nuevos aprovechamientos urbanísticos proyectados.

- La AE ZIBo se encuentra ubicada en una zona prioritaria para la localización y el desarrollo de infraestructura TIC de última generación, por ejemplo, redes de fibra óptica, antenas, redes de telefonía, entre otros. Por lo anterior, la dinámica de transformación tecnológica en este sector de la ciudad, en términos de la capacidad para atender la demanda, deberá responder a los procesos de revitalización y al desarrollo de los diferentes.

- Se deberá priorizar el mantenimiento de la conectividad a internet de alta velocidad, particularmente, en las áreas de mayor desarrollo económico de la AE, por ejemplo, en el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá, la zona industrial, el área comercial de San Andresito de la 38 y el ecosistema educativo de universidades. Esto para mejorar las condiciones de competitividad de estas áreas y fortalecer el tejido económico existente.

- El Operador Urbano podrá articular las empresas de servicios públicos para la ejecución de la infraestructura TIC, asegurando su integración con el desarrollo urbano, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia operativa de la Actuación Estratégica ZIBo. Para ello, se podrán establecer mecanismos de seguimiento y promoción de tecnologías innovadoras, que garanticen el cumplimiento de las normativas locales y nacionales aplicables (Ver *Anexo 10. Modelo de Gobernanza y Seguimiento*).

- Los nuevos usos proyectados para la AE, y en

particular el área del CTIB, deberán contar con la infraestructura tecnológica adecuada, que potencie las actividades económicas predominantes y promueva la investigación científica y la innovación.

- Promover la inclusión digital con acceso y capacitación en habilidades digitales para la comunidad, en articulación con la operación del CTIB.

- Priorizar la construcción de nodos de acceso gratuito a internet para los ciudadanos de la AE en espacios públicos y equipamientos, así como en las estaciones del sistema de transporte masivo. Dichas zonas de conectividad deben desarrollarse mediante una articulación interinstitucional entre la Alta Consejería TIC, SDHT y SDM.

- Cumplir con la legislación vigente en TIC, como la *Ley 1341 de 2009* y el *Decreto 1078 de 2015*. Además, seguir los lineamientos del Decreto Distrital 083 de 2023, del Manual del Espacio Público y del Manual de Mimetización y Camuflaje para la configuración de redes de fibra óptica y estaciones radioeléctricas.

- En articulación con las estrategias planteadas en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se deberá fomentar el uso de TICs para la recopilación de datos que respalden la toma de decisiones relacionadas con la asistencia vial, la atención oportuna de siniestros viales y la gestión de velocidades adaptadas al entorno y las características de las vías.

- En lo que respecta a la infraestructura y redes de telecomunicaciones, durante el desarrollo de la AE se deberá garantizar que dicha infraestructura se conserve en iguales o mejores condiciones que las actuales. En caso de presentarse interferencias o afectaciones, se deberá seguir lo dispuesto en la *Ley de Infraestructura 1682 de 2013*, que establece que los costos de protección, reubicación o traslado de activos y redes deberán ser asumidos por los desarrolladores correspondientes.

Sistema de Gas Natural Domiciliario y Sistemas Alternativos de Gas

Para promover el fortalecimiento de la infraestructura para la prestación del servicio público de gas se generan los siguientes lineamientos:

- En esta AE, donde predomina el tratamiento de renovación urbana, se deberán implementar programas de extensión, optimización y ampliación de la infraestructura de gas natural existente para satisfacer las nuevas demandas. Estos deberán ser desarrollados por la empresa de servicios públicos, a través de su inclusión en los Planes de Inversión, para garantizar el acceso y distribución efectiva y eficiente del servicio.

- El Operador Urbano de la AE deberá actuar como facilitador y articulador de las entidades competentes para garantizar que estos programas y proyectos de extensión, optimización y ampliación de la infraestructura de gas natural se integren de manera eficiente y alineada con el desarrollo urbano (Ver *Anexo 10. Modelo de Gobernanza y Seguimiento*).

- Se deberán incluir instalaciones y acometidas de gas natural domiciliario en todos los proyectos urbanísticos, para la provisión del servicio en las viviendas, comercios, equipamientos e industrias ubicadas en la AE, en particular para el funcionamiento de estufas, calentadores de agua y otros aparatos funcionales.

- Las nuevas construcciones deberán contemplar, como alternativa adicional, la reserva de espacios para la instalación de Gas Licuado del Petróleo (GLP) u otros sistemas alternativos de gas combustible. Así mismo, se deberán tener en cuenta las condiciones de ventilación para evitar la acumulación de gases, en cumplimiento las normas definidas por el operador del servicio de gas natural domiciliario.

- Se deberá propender por la construcción y/o ampliación de la infraestructura necesarias para respaldar la operación de los sistemas de movilidad limpia basados en gas.

Sistema de Infraestructuras para la Gestión Integral de Residuos

La gestión integral de residuos en Bogotá está orientada hacia la reducción progresiva de su disposición final en el relleno sanitario, promoviendo su aprovechamiento, tratamiento y valorización. En este marco, el Modelo Circular de Gestión de Residuos de Bogotá busca identificar y programar las inversiones, condiciones y estrategias necesarias para garantizar una prestación eficiente y sostenible del servicio público de aseo.

Este enfoque requiere la articulación entre la administración distrital, los operadores de servicios públicos y el sector privado, asegurando altos estándares de calidad y solidaridad en la gestión de residuos. Su meta principal es reducir en un 20% los residuos actualmente dispuestos en el relleno sanitario, optimizando su aprovechamiento a través de estrategias circulares que fortalezcan la economía del reciclaje en la ciudad. En este contexto, para la AE ZIBo, se establecen los siguientes lineamientos para la gestión integral de residuos sólidos, contribuyendo a la consolidación de un modelo sostenible y eficiente en el territorio.

Cualificación progresiva de las Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECAs) de Residuos en la AE ZIBo:

El 92% de las ECAs existentes en la Actuación Estratégica ZIBo deberán ser cualificadas para asegurar que cumplan gradualmente con los criterios de ingeniería y eficiencia económica dispuestos en la normatividad actual —en particular, con el área mínima operativa de 500 m² establecida en el POT—.

Así pues, en la vigencia del *Decreto Distrital 555 de 2021*, estas estaciones de clasificación deberán realizar un proceso de articulación con la UAESP para definir los mecanismos de ampliación y mejora gradual de su operación. Para este proceso, las ECAs podrán firmar Planes de Fortalecimiento con la UAESP, los cuales deberán incluir acciones específicas para su adecuación, modernización y cumplimiento normativo. Estos planes, adoptados mediante acto administrativo por la Subdirección de Aprovechamiento de la UAESP, deberán ser concertados para incluir, por ejemplo, los siguientes componentes: infraestructura y capacidad operativa, cumplimiento normativo, capacitación técnica, gestión ambiental y seguimiento y monitoreo.

Mientras se implementan las mejoras progresivas, las ECAs existentes podrán seguir operando bajo los requisitos establecidos por la normativa vigente, específicamente, lo estipulado en el *Decreto 1381 de 2024*.

En caso de que no sea viable ampliar la capacidad de las ECAs existentes en ZIBo, su relocalización se recomienda en manzanas estratégicas de la AE que cumplan con las siguientes condiciones:

- Lotes con área mayor a 500 m².

- Zonas con usos principales logísticos, industriales y comerciales, que corresponden a las áreas de alta generación de residuos sólidos aprovechables. En particular, se prioriza el área correspondiente al Sector Económico 3, definida en el modelo socioeconómico de la AE para la consolidación de un Distrito de Economía Circular (Ver *Capítulo 4.3 del Anexo 9. Modelo Socioeconómico)*.

- Ubicación cerca de malla vial intermedia o arterial, para garantizar el acceso a vías principales y facilitar el transporte de materiales.

- Lotes que no colinden con centros educativos, bibliotecas y centros de salud.

Según lo anterior, la *Ilustración Manzanas Indicativas para la localización de ECAs en la AE ZIBo* presenta las manzanas indicativas priorizadas para dicha relocalización.

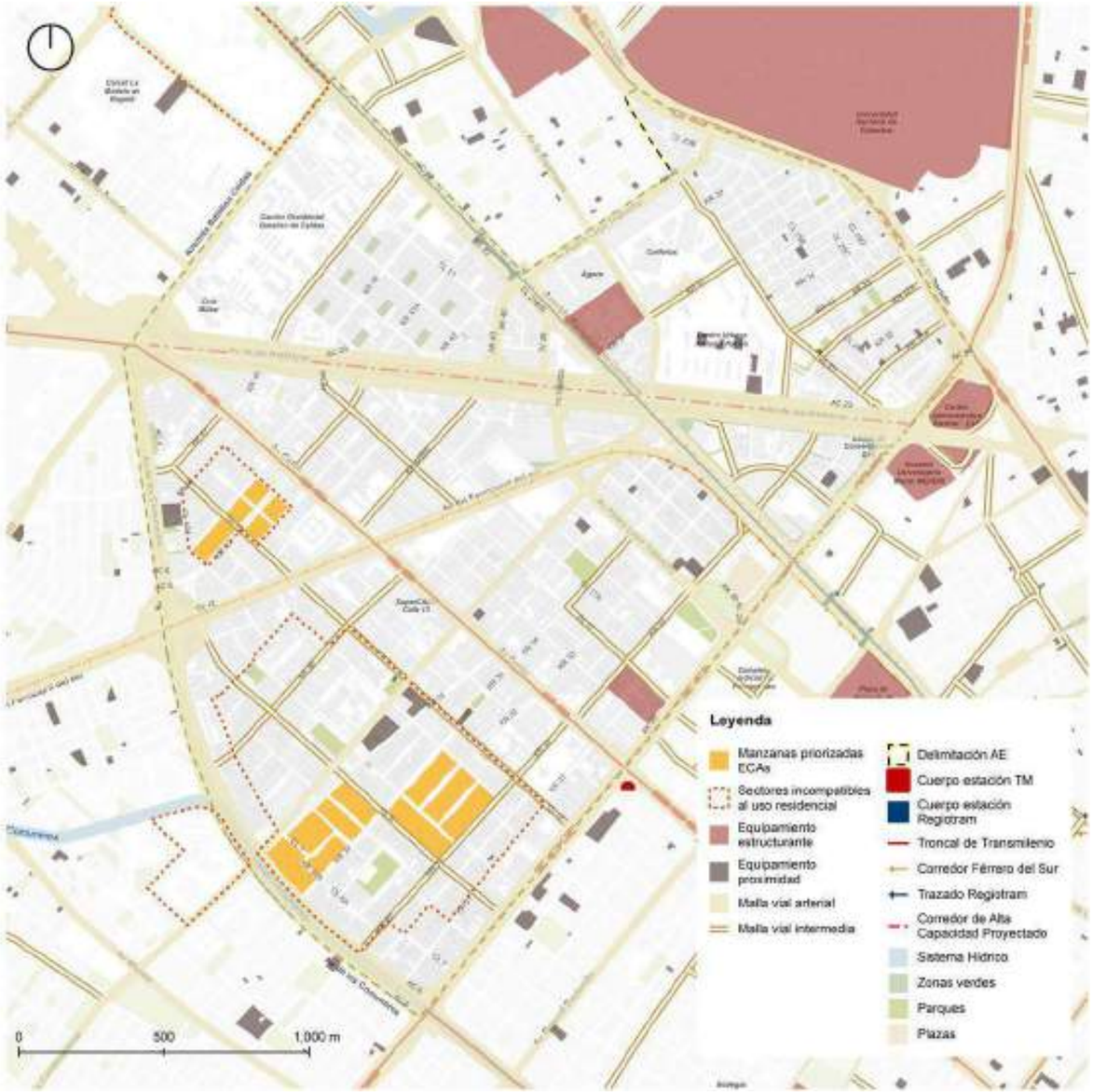


Ilustración 195: Manzanas indicativas para la localización de ECAs en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En el marco de la economía circular, RenoBo, como Operador Urbano, podrá vincular actores clave, tales como recicladores de oficio, empresas privadas, autoridades locales y la comunidad, para fomentar alianzas que impulsen la valorización efectiva de los residuos en la AE ZIBo. Por ejemplo, mediante (i) la articulación para la generación de convenios entre las empresas generadoras y las ECAs, asegurando una oferta constante de materiales reciclables y una demanda estable para el proceso de clasificación y aprovechamiento, y (2) la coordinación con los actores competentes para generar campañas de sensibilización y participación ciudadana que promuevan la separación en la fuente y fortalezcan la economía circular desde los hogares y comercios.

Esto permitirá consolidar un ecosistema de aprovechamiento más eficiente y sostenible, alineado con los objetivos de desarrollo urbano establecidos para la AE ZIBo.

Otros lineamientos para la gestión integral de residuos:

- El manejo integral de residuos en la AE ZIBo deberá articularse con los programas y proyectos establecidos en el *artículo 2 del Decreto Distrital 484 de 2024*, mediante el cual se actualiza el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS) de Bogotá.

- Según la extensión y las actividades económicas evidenciadas en la AE, se deberán implementar puntos de posconsumo en las edificaciones[1]. Su instalación deberá cumplir con los siguientes lineamientos emitidos por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA):

  - Los usos residenciales deberán contar con un punto verde o de posconsumo, localizado en un espacio de fácil acceso, cuya área mínima será de 3 m^2.
  - En los usos del suelo comerciales, dotacionales y de servicios —con áreas de 600 hasta 2.500 m^2— se deberá implementar un punto verde o punto de posconsumo en el primer piso, cercano a alguna entrada peatonal, de al menos 3 m^2. En dichos usos con áreas de 2.500 a 5.000 m^2, el punto deberá ser de mínimo 4 m^2, mientras que en las áreas de 5.000 m^2 a 10.000 m^2, de 5 m^2. Por último, en las áreas mayores a 10.000 m^2 destinadas a estos usos, se deberá garantizar un punto de al menos 5 m^2 por cada dos entradas peatonales.
  - El almacenamiento de productos posconsumo y/o peligrosos en las industrias deberá cumplir con lo establecido el Decreto 1076 de 2015, por lo que estas deberán presentar a la autoridad ambiental el Plan de Gestión de Devolución de Productos Posconsumo.

- Dada la extensión del área que comprende la AE, se deberá evaluar la viabilidad de implementar puntos verdes, es decir, sitios para el acopio temporal de residuos gestionados en modelos de responsabilidad extendida del productor, fabricante o similares; puntos de la tierra, que corresponden a sitios destinados a la gestión de bajos volúmenes de residuos orgánicos; y otro tipo de infraestructura para la gestión de residuos contemplada en el POT.

  De esta manera, en la fase de gestión de la Actuación Estratégica, se deberá coordinar con la UAESP la evaluación de posibles localizaciones para esta infraestructura de gestión de residuos sólidos aprovechables y orgánicos, en caso de que su implementación sea requerida en el territorio, así como su esquema de operación en la AE. Lo anterior, en el marco de la Ruta de Gestión Servicios Públicos establecida en el Modelo de Gobernanza de ZIBo (ver *Anexo 10. Modelo de Gobernanza y Seguimiento)*.

- Todas las edificaciones deben tener espacios separados para clasificar residuos aprovechables (cartón, metal, plástico, vidrio), orgánicos (alimentos, desechos agrícolas, césped, poda) y no aprovechables, siguiendo los lineamientos de separación en la fuente del Distrito Capital.

- La instalación de cestas públicas en la AE ZIBo deberá realizarse conforme a lo estipulado en el Manual del Espacio Público, asegurando el cumplimiento de las condiciones técnicas, de accesibilidad y de señalización requeridas. Adicionalmente, se deberá coordinar con la UAESP cualquier traslado o reinstalación de cestas, en caso de que las intervenciones en el espacio público lo requieran.

1. Los puntos verdes corresponden a sitios para el acopio temporal de residuos gestionados bajo modelos de responsabilidad extendida del productor, fabricante u otros similares.

- Se deberá priorizar la intervención de puntos críticos[2] no mitigados identificados por la UAESP en la AE ZIBo mediante mecanismos de intervención urbana que fomenten un cambio en las dinámicas sociales frente al manejo de residuos, en el marco de estrategias coordinadas entre los actores territoriales, como:

  - Priorización de la atención por parte de los operadores del servicio público de aseo, asegurando una mayor frecuencia y cobertura en la recolección de residuos en los puntos críticos. fácil acceso, cuya área mínima será de 3 m^2.
  - Estrategias educativas con las comunidades, apoyadas por organizaciones locales, para sensibilizar a los habitantes sobre prácticas adecuadas de manejo y disposición de residuos y sobre los efectos negativos de la disposición inadecuada en el espacio público.
  - Ecopuntos móviles, que consisten en cajas estacionarias para la recolección de RCD provenientes de hogares o pequeños generadores, ubicadas tras un proceso de socialización con la comunidad.
  - Intervenciones tácticas encaminadas a mejorar las condiciones del espacio público, para generar un sentido de pertenencia en la comunidad e incentivar su cuidado, evitando la acumulación de residuos.

Estas acciones deben ser acompañadas de un monitoreo continuo para evaluar su impacto y de mecanismos de retroalimentación con la comunidad y actores locales, para promover un ambiente más limpio, saludable y habitable en la AE.

2. En el marco del *Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015*, se definen como aquellos lugares donde se acumulan residuos sólidos, generando afectación y deterioro sanitario que conlleva la afectación de la limpieza del área, por la generación de malos olores, focos de propagación de vectores, y enfermedades, entre otros.

Condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Actuación Estratégica

2.7.3.

Estructura Integradora de los Patrimonios - EIP

Antecedentes

Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá reverdece 2022 - 2025

Estructura Integradora de los Patrimonios – EIP

En el marco del diagnóstico del polígono de la AE ZIBo se realizó la identificación de los elementos que conforman la Estructura Integradora de los Patrimonios (EIP) (*Art. 80, Decreto 555 de 2021*), la cual es estructurante del Modelo de Ocupación Territorial (POT) y determinante para la revitalización del ámbito de la Actuación Estratégica.

Conforme a lo establecido en el *Decreto 555 de 2021*, POT vigente, se precisa que *"la Estructura Integradora de los Patrimonios hace parte de las estructuras principales del Ordenamiento, integrando el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio, constituyéndose en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida, y manifestándose como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes" (IDPC, 2023).*

En este sentido, la EIP *"propende por la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales y comunitarios que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital" (Art. 80, Decreto 555-2021).*

El presente documento hace referencia a los elementos del patrimonio declarado, *"reconocido y protegido mediante los instrumentos legales existentes" (IDPC, 2023)* y reglamentados por el POT, *Decreto 555 de 2021*, definidos en los *mapas CG-4 y CU-3* de la Estructura Integradora de Patrimonios. Además, se aborda lo presentado por el IDPC en el Documento Técnico de Soporte, *"Caracterización de la Estructura de los Patrimonios Integrados"*, en el marco de las 33 UPL *(IDPC, 2023)* y una aproximación al reconocimiento de patrimonio potencial dentro del sistema urbano de la AE ZIBo para consideración de las entidades competentes en el marco del Sistema Distrital de Patrimonio *(Decreto 522 – 2019)*.

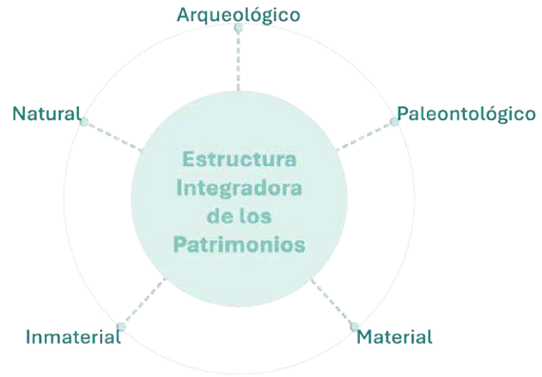


Ilustración 196: Estructura Integradora de los Patrimonios. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

De esta manera, el patrimonio, enmarcado en la EIP y mencionado en el presente documento, *"corresponde a lo identificado en los inventarios de Bienes de Interés Cultural vigentes" (Art. 80, Decreto Distrital 555-2021)*. Es decir, que esto incluye tanto el Inventario de Bienes de Interés Cultural inmuebles como muebles, de acuerdo con el *Anexo No. 1 del Decreto 606 de 2001*, incorporado al *Decreto 560 de 2018 (IDPC, 2023)*. Además, se subraya que dichos inventarios se actualizan de acuerdo con los procesos de declaratoria o revocatoria establecidos por la *Ley 397 de 1997*, modificada por la *Ley 1185 de 2008* y sus Decretos reglamentarios.

A continuación, se presenta el patrimonio cultural declarado y enmarcado en la EIP, específicamente en términos de Patrimonio Cultural Material. Este incluye **1 BIC del grupo urbano** correspondiente al **SIU-CA CUAN**, **13 BIC Inmuebles N1, 2 BIC Inmuebles N2 y 5 BIC declarados como Monumento Nacional.** Se precisa que, a la fecha de cierre de este documento, no se ha inventariado Patrimonio Cultural Inmaterial ni Patrimonio Natural, ya sea existente o potencial, dentro del ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo.

Así mismo, cabe precisar que, si bien la actualización y declaración de nuevos patrimonios es competencia de las entidades designadas en el marco de la *Ley 1185 de 2008*, el *Decreto Reglamentario 1080 de 2015* y lo dispuesto en el *Decreto 522 de 2019* en relación con el Sistema Nacional y el Sistema Distrital de Patrimonio, las actualizaciones correspondientes serán incorporadas tanto en el presente documento como en las estrategias presentadas, en tanto

> *"las disposiciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles declarados como BIC prevalecerán al momento de adoptar, modificar o ajustar los instrumentos de ordenamiento territorial en cualquier ámbito, así como los demás instrumentos de planificación territorial de distritos y municipios"*
> *(Artículo 2.4.1.1. del Decreto 1080 de 2015).*

Bajo este contexto, dentro de la presente estrategia para el componente patrimonial, se subraya la importancia de fomentar el reconocimiento, la identificación y la valoración de los elementos potenciales que podrían ser declarados a futuro como parte de estos componentes por las entidades competentes, conforme lo dispuesto en la normativa vigente; esto, especialmente en términos de la identificación, inventario y salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial y Natural con el fin de integrar y complementar los esfuerzos de preservación y revitalización integral del paisaje urbano-industrial de la Actuación Estratégica ZIBo.

De esta forma, y de acuerdo con lo descrito en el artículo *"Articulación con la Estructura Integradora de Patrimonios"* del Decreto que adopta la AE ZIBo, la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo cumple con los lineamientos establecidos para la Estructura Integradora de Patrimonios, de acuerdo con lo dispuesto en el *Decreto Distrital 555 de 2021* y sus documentos anexos, así como los instrumentos que lo desarrollen y complementen en esta materia. Las acciones, proyectos y estrategias a desarrollar en el marco de la AE ZIBo, buscarán de manera primordial la gestión integral de los patrimonios cultural, material, inmaterial y natural en el Distrito Capital, reconociendo la importancia de la Estructura Integradora de Patrimonios para preservar, promover y valorar los elementos patrimoniales que configuran la identidad, memoria y sostenibilidad distrital y local.

Patrimonio Cultural Material

El ámbito de la AE ZIBo cuenta con **un Sector de Interés Urbanístico - SIU-CA Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN)**, así como con *20 Bienes de Interés Cultural Inmueble*; esto es, **5 BIC del Ámbito Nacional**, 1**3 BIC Nivel de Intervención 1 - Conservación Integral y 2 BIC Nivel de Intervención 2 - Conservación tipológica**; adicionalmente, **3 Bienes de Interés Cultural Muebles en espacio público.**

La conservación de los Bienes de Interés Cultural permite preservar la identidad y el carácter de la ciudad, integrando la historia con las nuevas dinámicas urbanas. Además, el aprovechamiento de estas edificaciones, muchas de ellas con vocación de permanencia, propicia su reúso funcional, generando un entorno que equilibra la tradición con la innovación.

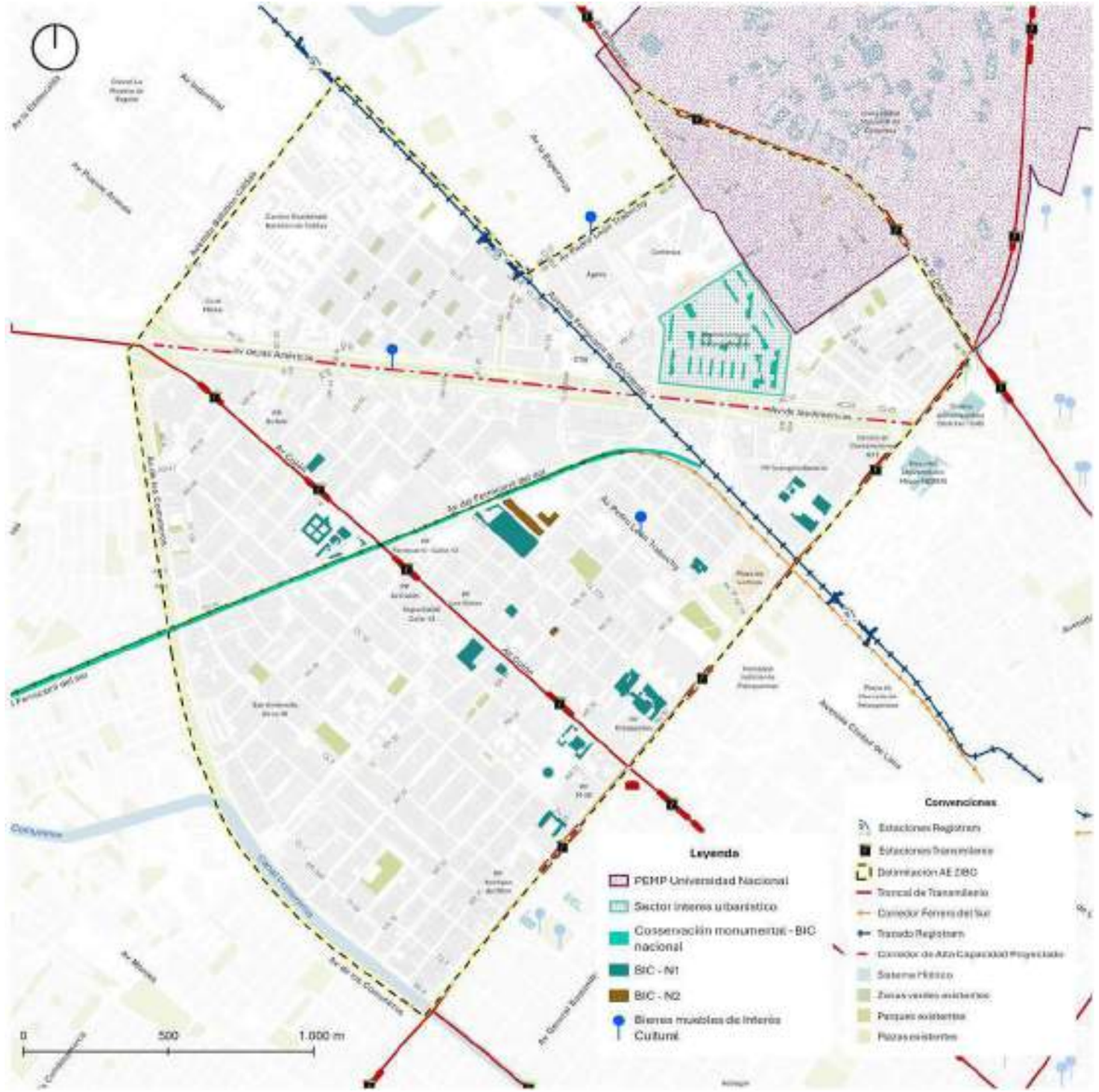


Ilustración 197: Patrimonio Cultural Material de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Bienes muebles de Interés Cultural

Dentro del polígono de la Actuación Estratégica ZIBo, **se identifican tres Bienes de Interés Cultural Muebles: la escultura Pedro León Trabucchi (1980), la escultura Jaime Pardo Leal (ca. 1989) y la escultura Jaime Garzón (ca. 1999).** En relación con estos BIC, es importante señalar que tanto el patrimonio mueble como el espacio público circundante solo podrán ser intervenidos previa aprobación del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC).

Asimismo, será posible gestionar, en el marco de la estrategia patrimonial de la Actuación Estratégica y su modelo de gobernanza, la articulación y el acompañamiento con programas existentes en el sector cultura, orientados a fomentar procesos de apropiación, recuperación y mantenimiento de los monumentos como elementos conmemorativos, así como de las obras de arte instaladas en el espacio público. Estos elementos constituyen un patrimonio colectivo que requiere esfuerzos conjuntos para su conservación, a través de estrategias fundamentadas principalmente en la apropiación por parte de la ciudadanía *(IDPC, 2019)*.



Ilustración 198: Escultura de Pedro León Trabucchi. Fuente: Gutiérrez, S. 2023.



Ilustración 199: Escultura de Jaime Pardo Leal. Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC (2012).



Ilustración 200: Escultura de Jaime Garzón. Fuente: Google Maps (2024).

Potencial patrimonio arqueológico

El patrimonio arqueológico, como parte de la Estructura Integradora de los Patrimonios, está definido conforme a lo establecido en el *Artículo 3 de la Ley 1185 de 2008*:

> *"El artículo 6° de la Ley 397 de 1997 quedará así: Artículo 6°. Patrimonio Arqueológico. El patrimonio arqueológico comprende aquellos vestigios producto de la actividad humana y aquellos restos orgánicos e inorgánicos que, mediante los métodos y técnicas propios de la arqueología y otras ciencias afines, permiten reconstruir y dar a conocer los orígenes y las trayectorias socioculturales pasadas y garantizan su conservación y restauración. Para la preservación de los bienes integrantes del patrimonio paleontológico se aplicarán los mismos instrumentos establecidos para el patrimonio arqueológico."*

De acuerdo con lo dispuesto en el *Decreto Nacional 1080 de 2015*, modificado por el *Decreto Nacional 2358 de 2019*, y en el *Artículo 82 del Decreto Distrital 555 de 2021* (POT), al Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) le corresponde, con exclusividad en todo el territorio nacional, la aplicación del Régimen Especial del Patrimonio Arqueológico, así como el ejercicio de las funciones asignadas por la *Ley 397 de 1997*, modificada por la *Ley 1185 de 2008*, en relación con dicho patrimonio, sin perjuicio de los reportes que se remitan al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC).

En este sentido, si durante el proceso de excavación asociado a obras civiles o durante la ejecución de estas se identifican hallazgos fortuitos de bienes pertenecientes al patrimonio arqueológico, debe informarse de inmediato al IDPC, a las autoridades civiles, policivas, y al ICANH, a fin de que se adopten las medidas necesarias para su protección.

Si bien dentro del polígono de la Actuación Estratégica ZIBo no se evidencia zonificación de potencial arqueológico, de conformidad con la normatividad vigente, dado que todo el territorio colombiano es considerado portador potencial de vestigios arqueológicos, se deberán tener en cuenta las disposiciones previamente mencionadas en el marco de los proyectos adelantados para el ámbito de la AE ZIBo. Asimismo, se enfatiza la importancia de dar cumplimiento al protocolo establecido por el Instituto Colombiano de Antropología y Historia (ICANH), conforme a lo dispuesto en la *Resolución 1147 de 2020*, *"Por la cual se acoge el 'Protocolo de manejo de bienes arqueológicos' de que tratan los artículos 2.6.5.8. y 2.6.5.9. del Decreto 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, modificado por el Decreto 138 de 2019,"*, en caso de ser pertinente como parte de las gestiones futuras de la AE ZIBo.

Conforme lo anterior, se precisa que, en caso de que durante el proceso de excavación por obras civiles o la ejecución misma de las obras, dentro del territorio de la Actuación Estratégica ZIBo, se identifiquen hallazgos de bienes integrantes del patrimonio arqueológico de manera fortuita, se deberá dar cumplimiento al proceso descrito en el artículo *"Patrimonio arqueológico"* del Decreto que adopta la Actuación Estratégica ZIBo.

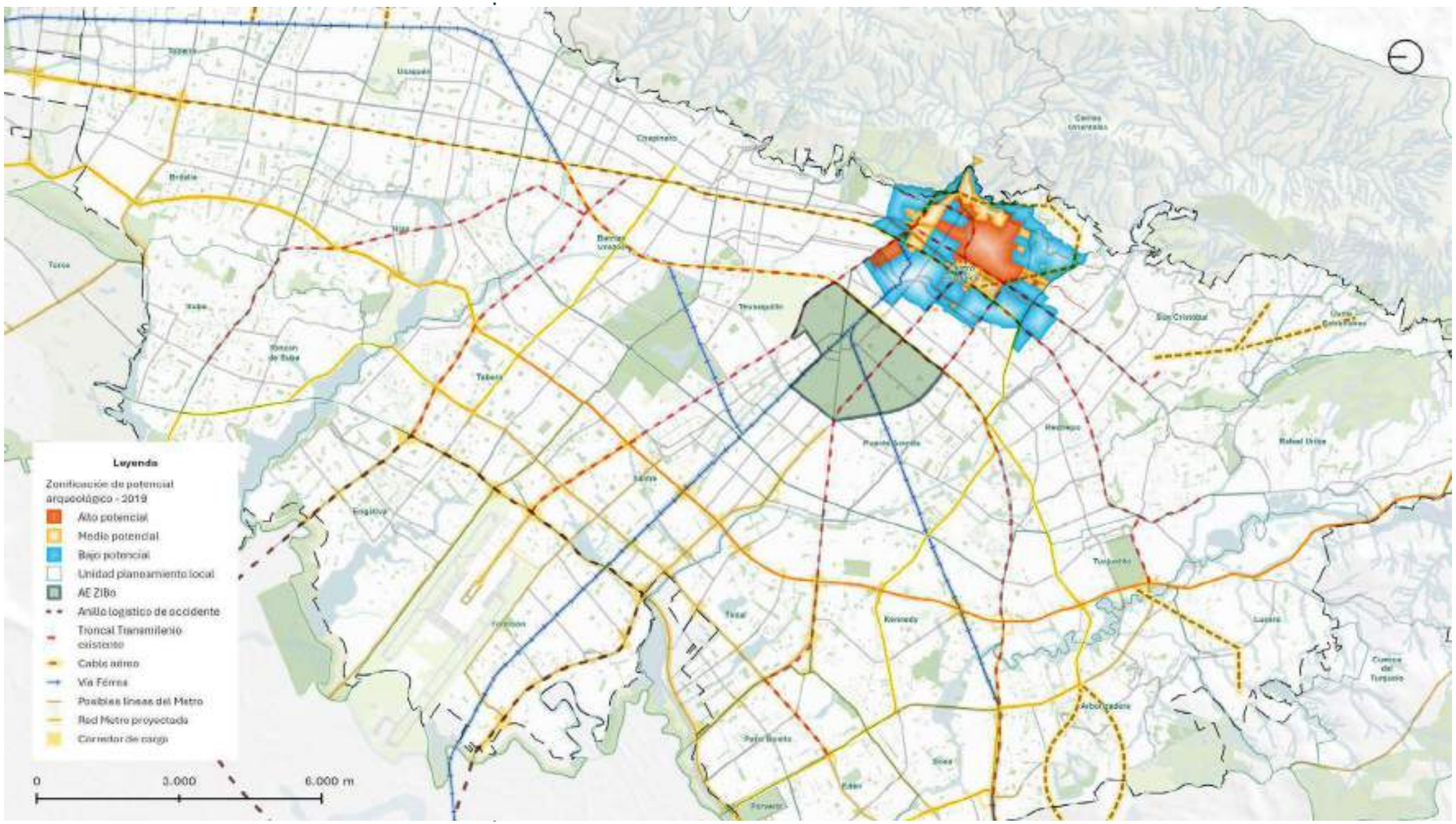


Ilustración 201: Zonificación de potencial arqueológica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP - de la Ciudad Universitaria de Bogotá

El área correspondiente al sector catastral El Recuerdo, ubicado en el nororiente del polígono de la AE ZIBo, se encuentra delimitada por el ámbito del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional sede Bogotá, dentro de la Zona de Influencia proyectada. A la fecha de elaboración del presente documento, dicho instrumento se encuentra radicado ante la Dirección de Patrimonio y Memoria del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes en proceso de adopción. Es importante señalar que, una vez entre en vigencia este PEMP será reglamentación de superior jerarquía aplicable para el sector catastral El Recuerdo.

Asimismo, en el marco de la presente estrategia, se subraya la importancia de armonizar el modelo urbano con las propuestas definidas en los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) tanto de la Universidad Nacional como del PEMP Teusaquillo, garantizando una integración coherente entre el desarrollo urbano contemporáneo y la preservación del patrimonio cultural. Esto incluirá la incorporación de la reglamentación de superior jerarquía a la normativa de la AE, una vez la Administración Distrital realice o actualice las fichas de valoración de acuerdo con su Nivel de Intervención; así mismo, su priorización en el marco de las estrategias de la AE ZIBo, con el fin de promover la preservación integral del patrimonio y del paisaje urbano industrial.

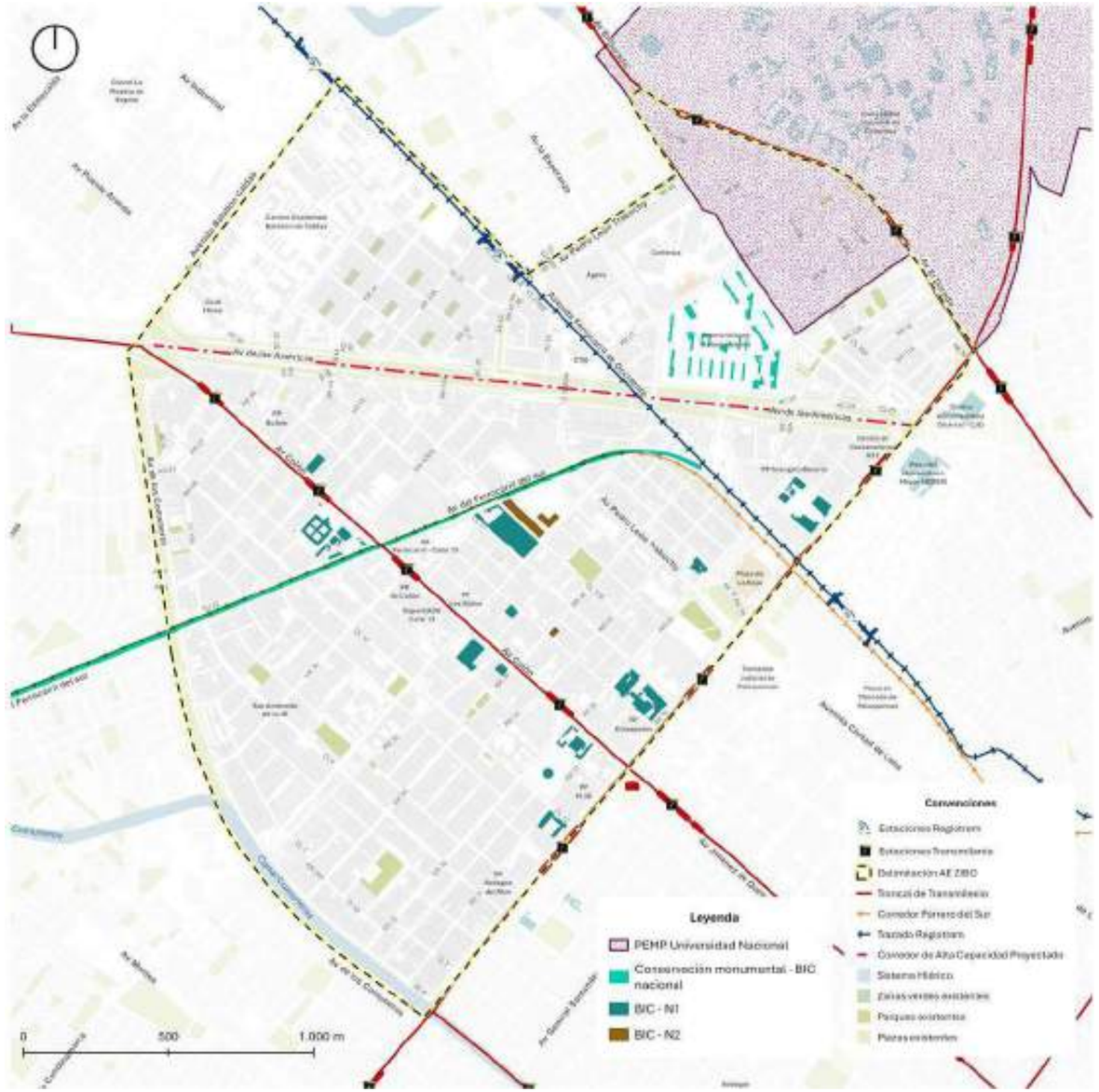


Ilustración 202: Zona de influencia PEMP Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional sede Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Objetivos

General

Identificar los elementos de la Estructura Integradora de Patrimonio presentes en el polígono de la Actuación Estratégica ZIBo con el fin de **establecer estrategias orientadas al reconocimiento, conservación y revitalización de los valores del paisaje industrial.**

Específicos

Identificar el patrimonio cultural material e inmaterial declarado en el marco de la Estructura Integradora de Patrimonios establecida en el *Decreto Distrital 555 de 2021* y demás normas vigentes, **orientado a la valoración y regulación de los contextos urbanos**, que **incluye las unidades de paisaje, las visuales representativas y los entornos patrimoniales.**

Definir estrategias para la preservación de los valores patrimoniales en áreas colindantes a Bienes de Interés Cultural N1, N2 y N3, así como la **armonización con las APEP existentes.**

Establecer **criterios para promover el reúso de edificaciones y el reúso de fachadas,** como detonantes de
la transformación urbana, dada la oportunidad de preservación activa y de su importancia histórica.

Estrategias

Con el fin de dar cumplimiento a los objetivos establecidos, se procede a la identificación del patrimonio declarado en el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo y enmarcado en el paisaje industrial existente. En este sentido, se realiza un análisis específico de cada caso, con el propósito de establecer los criterios necesarios para la preservación de los valores patrimoniales y la revitalización de dicho paisaje urbano, precisando el alcance de la estrategia en función de colindantes a BIC N1, N2 y N3 existentes o que puedan existir sobre futuras declaratorias expedidas bajo las competencias determinadas en el *Decreto 1080 de 2015*, *Decreto 2358 de 2019*, *Decreto 522 de 2019* y demás normas que los modifican o sustituyan.

Redelimitar las Áreas de Desarrollo de los Entornos Patrimoniales -ADEP- y desarrollar los lineamientos aplicables

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. establece medidas de protección del paisaje urbano patrimonial mediante la señalización de un Área de Protección de Entorno Patrimonial (APEP) de 100 m para los Bienes de Interés Cultural del Grupo Urbano y del Grupo Arquitectónico con Nivel 1 de Intervención, y para las visuales representativas del paisaje histórico, cultural y natural de especial importancia, conforme lo definido en el marco del *Decreto Distrital 555-2021* y polígonos establecidos en el Mapa CU-3 “Estructura Integradora de Patrimonios”.

Las APEP, competencia del IDPC conforme lo establecido en el *artículo 85 del Decreto Distrital 555-2021*, se establecen como áreas que rodean los bienes de interés cultural y contribuyen a su valoración y preservación, presentando características arquitectónicas, históricas, ambientales y/o sociales que les confieren valor patrimonial propio o complementan el valor del bien que protegen; en el marco de la AE ZIBo, las APEP se integran como determinantes en la estrategia orientada a implementar medidas de protección del paisaje urbano en torno a los BIC con Nivel de Intervención 1 (BIC N1).

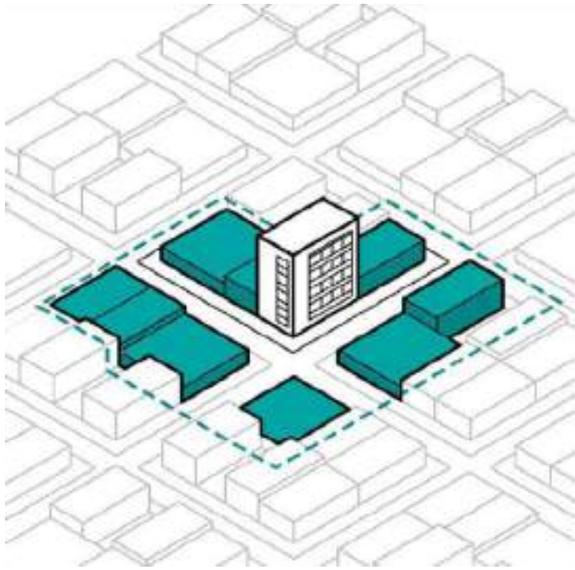


Ilustración 203: Redelimitación indicativa de entornos patrimoniales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

En el marco de la presente estrategia se definen, complementariamente, las Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales (ADEP) como zonas destinadas a orientar el aprovechamiento del suelo y fomentar el reúso de edificaciones, con el objetivo de revitalizar el paisaje industrial.

Las ADEP, dentro del ámbito de la AE ZIBo, apuntan a concretar la estrategia de revitalización del paisaje industrial entorno a los BIC, para que una vez se adopten instrumentos o políticas en materia de los entornos patrimoniales, la AE promueva acciones a cargo del Operador Urbano, en articulación con el esquema de gobernanza adoptado y las iniciativas desde la administración distrital, en función de la revitalización integral del paisaje. Se debe tener en cuenta que, al estar enmarcadas en el polígono de las APEP, su gestión, autorización y competencia corresponde al IDPC, de acuerdo con lo enunciado en el *Artículo 85 del Decreto 555 Distrital de 2021*, y lo referido en el *Decreto 522 de 2019* respecto al Sistema de Información del Patrimonio Cultural.

Como parte del proceso de formulación del presente documento, fueron socializados con el IDPC los criterios sugeridos desde la AE Zibo para la delimitación del polígono de las ADEP, en relación con:

- Criterios de morfología urbana, paisaje construido y/o natural, malla vial y perfil urbano.
- Criterios físico – espaciales de las características específicas del área de protección de entorno patrimonial.
- Criterios de condiciones particulares de la relación entre el área de protección del entorno patrimonial y el BIC.

De esta manera, los lineamientos resultantes de la formulación de la AE ZIBo, junto con los proporcionados por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, se aplicarán a las Áreas de Desarrollo Entornos Patrimonial (ADEP) y serán considerados para definir las intervenciones y estrategias de manejo en dichas áreas, en términos de:

- Velar por el cumplimiento de empate volumétrico en inmuebles colindantes a los BIC existentes, ajustando en altura de acuerdo al manejo de aislamientos laterales y posteriores.
- Dar cumplimiento al régimen de autorización vigente por parte del IDPC, para el caso de BIC del ámbito Distrital, y del Ministerio de las Culturas para el ámbito Nacional previo a cualquier intervención en el marco de los Entornos Patrimoniales.
- Armonizar las intervenciones en el espacio público de los Entornos Patrimoniales con los lineamientos establecidos por el IDPC, y en el marco del régimen de autorizaciones establecido.

Valorar el paisaje industrial de Bogotá

En la *Resolución No 2000 de 12 de septiembre del 2023* se estableció como uno de los objetivos de la Actuación Estratégica "*Incentivar el reúso de edificaciones de uso industrial dada la importancia que estas tienen como patrimonio de la ciudad"* (objetivo 18), en el marco de la consolidación de una ciudad de proximidad.

Así mismo, en la Directriz 25 se especificó la necesidad de habilitar *"edificaciones de origen industrial, orientada a la recuperación de la imagen emblemática de este territorio y al fortalecimiento y desarrollo del CTIB"*. De igual manera, destaca la importancia de "identificar las edificaciones industriales susceptibles de ser reutilizadas, para la generación de soluciones habitacionales, usos culturales, educativos, de salud, dotacionales, de servicios y comerciales" con la idea de articular proyectos que potencialicen y consoliden *"el carácter tecnológico, científico, cultural y turístico asignado a las áreas de ZIBo"*. Seguidamente, el proyecto 10 de esta misma directriz manifiesta la urgencia de *"habilitar área construida en edificios existentes de origen industrial, que hagan parte de la memoria histórica de la ciudad, y que permitan responder a diferentes necesidades habitacionales (...) y de otros usos"*.

De este modo, la *Resolución del 2000* pone de manifiesto que en el territorio de la Actuación Estratégica ZIBo existe un patrimonio urbano y arquitectónico industrial que hace parte de la memoria colectiva de Bogotá y que tiene la capacidad de generar una nueva centralidad para la ciudad, a partir de la conservación de su paisaje y el reúso de sus edificaciones, incorporando la mezcla de usos y potencializando la revitalización de la zona.

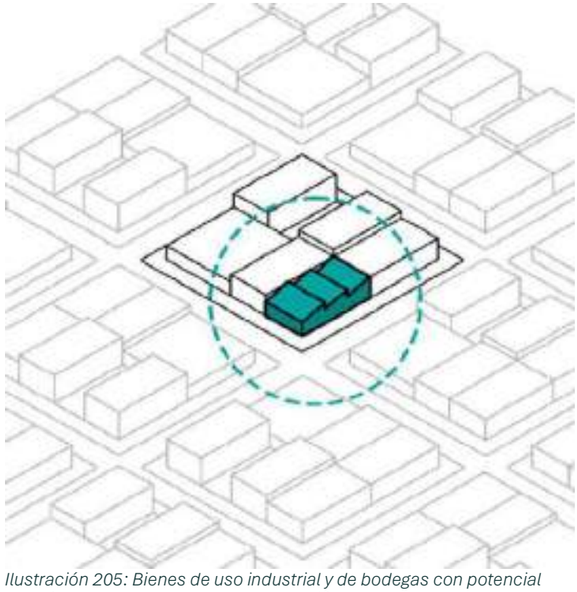


Ilustración 205: Bienes de uso industrial y de bodegas con potencial de reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

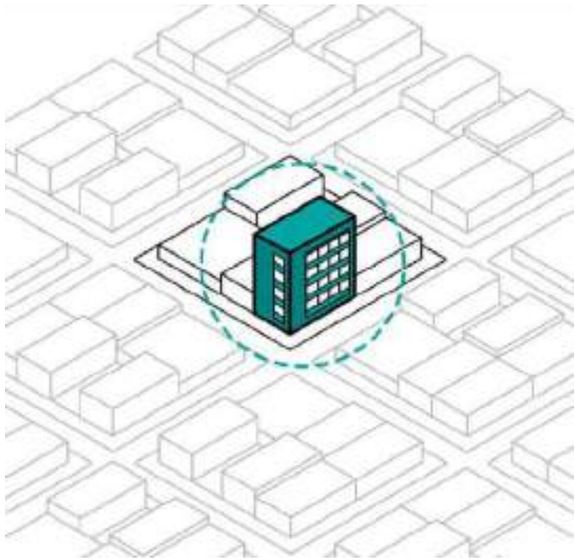


Ilustración 204: BIC con potencial de reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

El concepto de paisaje

En el marco del ordenamiento territorial, el paisaje se establece como un subsistema urbano, una infraestructura capaz de integrar y enlazar los procesos históricos y contemporáneos. En la Actuación Estratégica ZIBo, el paisaje se concibe como el instrumento que permite organizar, planificar y potenciar el territorio.

El paisaje de la Zona Industrial de Bogotá

La historia de la Zona Industrial de Bogotá tiene un vínculo directo con la fundación de Bogotá. La Calle 13 (Avenida Colón) fue la ruta de acceso que conectó la capital con Honda desde la época de la conquista. Este eje con el tiempo fue adquiriendo una vocación comercial la cual vio su auge a principios del Siglo XX con la llegada y expansión del ferrocarril; en especial con la construcción de la Estación de la Sabana en la Calle 13 con Carrera 18. Este hito en el desarrollo del transporte nacional promovió la ubicación de industrias interesadas en la entrada y salida de materiales y productos cerca a la estación.

Para los años 30 la influencia de la estación sobre el corredor de la Calle 13 fue tal que la industria y comercio se extendió hacia el occidente hasta la carrera 32. Este desarrollo, sumado al crecimiento de la población motivó, como se mencionó a inicios del capítulo, la necesidad de crear el Plan Regulador de Bogotá. En este, Karl Brunner demarcó y estableció un área urbanizable, y la dividió por usos.

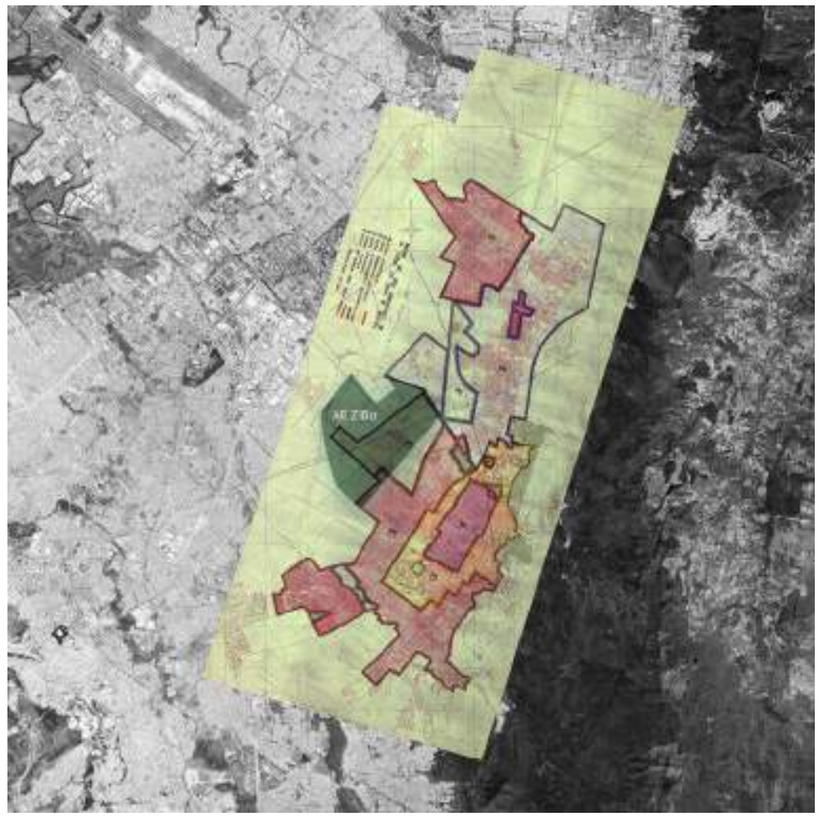


Ilustración 206: Plan Regulador de Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

De este modo, el Plan Regulador marcó bajo el *"D: Uso Industrial"* el territorio localizado en torno a la Estación de la Sabana lo que reforzó el desarrollo urbano emergente que ya la ciudad evidenciaba. Esto, sumado a un crecimiento nacional en la producción industrial facilitó que la Zona Industrial de Bogotá se estableciera como el epicentro de la producción nacional.

Posteriormente, el arquitecto suizo Le Corbusier es contratado por la alcaldía para trazar un *"nuevo"* plan de desarrollo urbano pensado a largo plazo. El Plan Piloto de Le Corbusier se basó en el Plan Regulador e incluyó ideas de la Carta de Atenas como limitar el tamaño de la ciudad (1.5 millones de personas), crear corredores verdes en los ríos y jerarquizar las vías. La mayoría de las propuestas incluidas en el plan no fueron llevadas a cabo, sin embargo, como lo establece el geógrafo Jhon Montoya Garay en su libro, De la ciudad hidalga a la metrópolis globalizada. Una historiografía urbana y regional de Bogotá, una propuesta que sí se llevó a cabo fue la zonificación funcional y dentro de esta, una nueva delimitación de la Zona Industrial.

Ilustración 207: Plan Piloto. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



En el plano, el Plan Piloto reconoce el cruce de la Carrera 30 (NQS) con la Calle 13 como un punto estratégico de la ciudad por 3 razones:

1. La Carrera 30 era el límite de la ciudad residencial por lo cual se localizó al occidente de ésta la Zona Industrial.

2. La Calle 13 se estableció como el corredor de entrada y salida de mercancías y bienes hacia Honda y, por ende, al transporte fluvial.

3. La presencia cercana de la Estación de tren de La Sabana y lo que sería la Estación Central del tren.

De este modo, la Zona Industrial queda planeada para ocupar un polígono entre la Calle 6 (Avenida Comuneros) al sur, la Calle 19 al norte, la Carrera 30 al oriente y la carrera 50 en su cruce con el Puente de Aranda al occidente. La totalidad de este polígono no acabó siendo desarrollado para usos industriales siguiendo los parámetros arquitectónicos y urbanos modernos del momento, no obstante, al interior de él se construyeron alrededor de 100 cuadras que hoy evidencian las condiciones de diseño urbano y arquitectónico empleadas a mitad de siglo pasado para para promover la industrialización de Bogotá.

Por décadas la zona fue el epicentro de la producción industrial de Bogotá y Colombia pasando por diferentes ciclos productivos incluyendo alimentos, textil, metalmecánico, y hoy en día plásticos, logística, y reciclaje. No obstante, la desaparición de los sistemas de transporte ferroviario y fluvial dieron cabida al desarrollo industrial en ciudades con puertos, restándole relevancia a la capacidad productiva de Bogotá.

Actualmente y debido a la expansión urbana de la ciudad, la industria se ha ido trasladando fuera del perímetro urbano de Bogotá por lo que la Zona Industrial se fue transformando para alojar principalmente actividades logísticas y de servicios. La situación anterior desencadenó otro fenómeno urbano: la subutilización de la infraestructura construida para soportar las dinámicas productivas de la industria.

Caminar por las calles de la Zona Industrial Histórica de Bogotá es una experiencia que transporta al transeúnte a otro siglo. La amplitud de sus calles y andenes, la escala de las edificaciones, y los elementos industriales presentes en el paisaje hacen que visitar esta zona sea una experiencia urbana única.

Ciudades como Nueva York, Londres, Barcelona y Lisboa, (para mencionar algunas) reconocieron la importancia de su patrimonio paisajístico industrial y lograron darle nueva vida mediante un equilibrio de acciones asociadas con reutilizar, preservar y densificar con usos mixtos.

Algunos ejemplos paradigmáticos son: la Central de Battersea en Londres, una antigua planta eléctrica que, tras su cierre, se convirtió en un complejo cultural y residencial de alto valor que preservó su icónica estructura industrial y se adaptó a los nuevos usos urbanos (Aguerri Aranda & López Mesa, 2017); El CaixaForum en Madrid, otra antigua central eléctrica que fue transformada en un museo y centro cultural, demostrando cómo la reutilización de edificios industriales puede enriquecer el tejido (Ameiro Mateos, 2018). En Barcelona, el proyecto 22@ en el barrio de Poblenou convirtió esta área industrial en un distrito de innovación y tecnología, conservando edificaciones y fomentando el desarrollo económico y cultural (Consoli, 2013). Asimismo, en Nueva York, el barrio de SoHo, donde antiguas fábricas fueron transformadas en lofts y espacios comerciales, es otro ejemplo de cómo los paisajes urbanos industriales pueden ser revalorizados.

Así, estas maneras de desarrollo han resultado no solo en grandes ganancias a nivel ambiental, sino que también han convertido estos lugares en polos de desarrollo y turismo debido a su contenido histórico.

La arquitectura Industrial como elemento clave del paisaje

La Zona Industrial de Bogotá cuenta con el conjunto más extenso y antiguo de edificaciones industriales históricas en cercanía al centro urbano de Bogotá. Estas edificaciones de estilo industrial internacional reflejan la tecnología y sistemas de construcción modernos de la época. Por sus calles es posible observar edificaciones con sistemas aporticados de concreto reforzados, muros de ladrillo tolete, y cubiertas con estructuras metálicas de grandes extensiones. Esto crea un paisaje urbano único con elementos arquitectónicos paramentados de gran escala, en muchos casos con esquinas redondeadas y/o a 45 grados. Lo anterior potencializado por la existencia de vías y andenes amplios. A continuación, se presentan algunos ejemplos de la arquitectura de la zona.



Ilustración 208: Comapan. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 209: Imocom. Fuente: Empresade Renovación y Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 212: Procoharinas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 213: Fábrica demedias Suantex. Fuente: Googlemaps(2024)



Ilustración 210: Molino San Luis. Fuente: Empresade Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 211: Antigua Inetra. Fuente: Empresade Renovación y Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 214: Edificio equinacalle 15 carrera 35. Fuente: Empresade Renovación y Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo.(2024)



Ilustración 215: Edificio equinacalle 15 carrera 35. Fuente: Empresade Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Resultados

Entornos patrimoniales en ZIBo

La delimitación de las Áreas de Desarrollo de los Entornos Patrimoniales de los BIC con nivel 1 que se muestra a continuación son el resultado de aplicar los criterios metodológicos expuestos en extenso en el *Anexo 7: Estructura Integradora de Patrimonios (EIP)*. En este documento también se precisan algunas aclaraciones sobre la aplicación de la norma.

Ilustración 216: Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

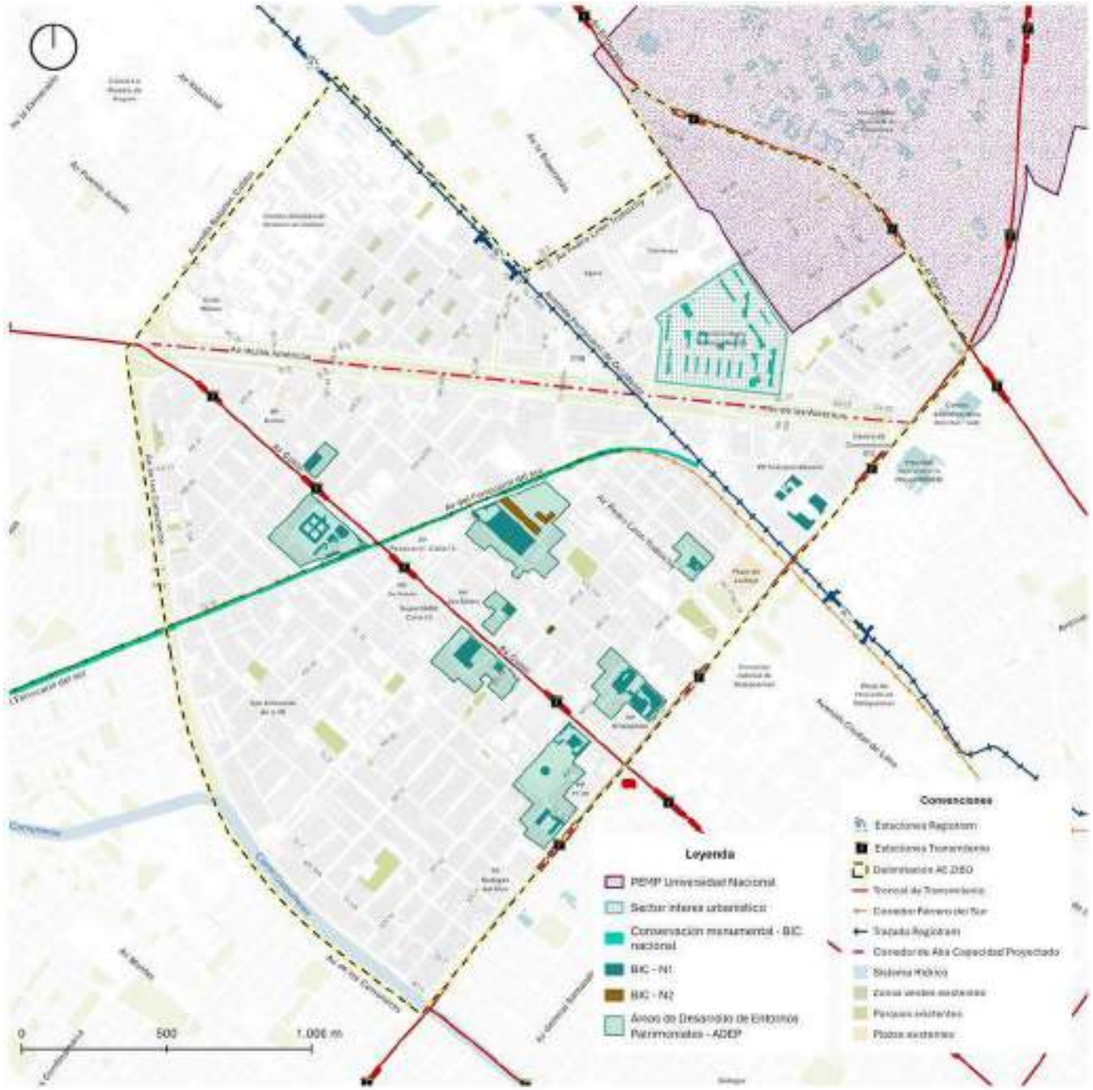
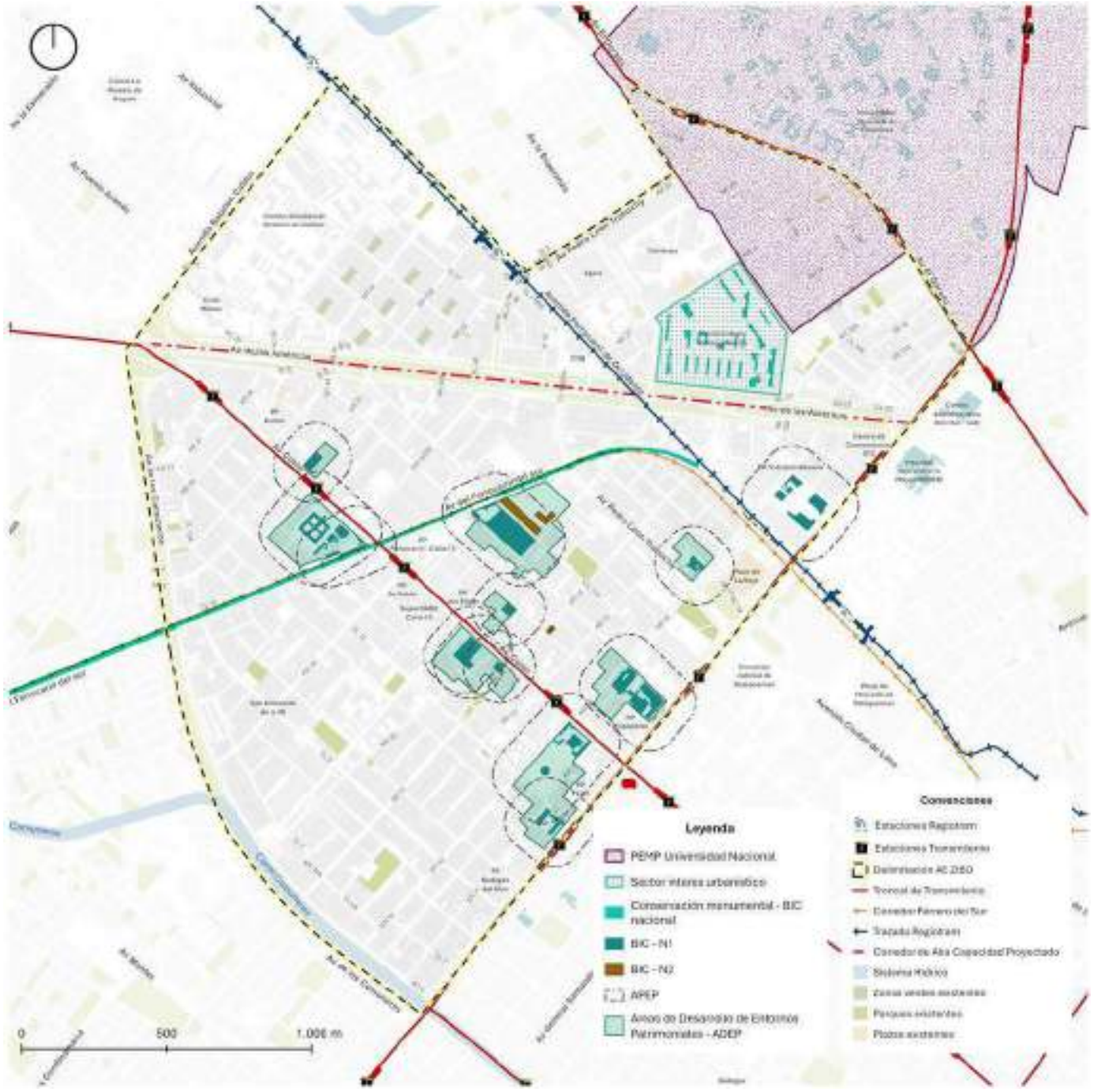


Ilustración 217: Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales ADEP, y Áreas de Protección de Entornos Patrimoniales APEP de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Una vez definidas la delimitación de las ADEP, se definen las tipologías de modelos de desarrollo pertinentes para la Actuación:

Tipología 1:

Enmarcar el BIC.

Consiste en consolidar el entorno del BIC mediante un modelo de ocupación escalonado que busca una progresión gradual de las alturas edificables para concretar una transición armónica. Este tránsito comienza en el nivel del BIC y avanza hasta alcanzar una altura máxima que sea el triple de la altura del BIC existente.

Tipología 2:

Consolidar el modelo urbano propuesto por el BIC

Garantiza que el nuevo desarrollo iguale en altura al BIC existente con el objetivo de consolidar un perfil urbano que promueva continuidad en las alturas. Después del empate se busca una progresión gradual en elevación que no debe sobrepasar el triple que tenga el BIC existente entre su base y cúspide.

Tipología 3:

Enmarcar y consolidar el BIC

Consiste en generar una continuidad de alturas, utilizando el "empate" con el BIC de baja altura como punto de partida. A partir de este, se establece una transición gradual hacia mayores elevaciones, hasta alcanzar un máximo que sea equivalente al triple de la altura del BIC existente. Además busca consolidar el entorno del BIC mediante un modelo de ocupación escalonado que permita una progresión gradual de las alturas edificables para concretar una transición armónica.

Estos enfoques pretenden **afianzar el tejido urbano**, asegurando que el crecimiento vertical de las edificaciones respete la escala del BIC y su contexto inmediato.

Las fichas de caracterización presentadas a continuación dan cuenta del procedimiento y presentan la siguiente información de forma detallada:

Localización general: plano de la Actuación Estratégica con la ubicación de los Entornos Patrimoniales enumerados, y la señalización del polígono al cual se hace referencia en cada ficha.

Generalidades: información del Bien de Interés Cultural y del Área de Protección del Entorno Patrimonial, en la que se incluye:

- Nombre del BIC. Ámbito de declaratoria.
- Nivel de Intervención.
- Categoría de conservación.
- Manzanas Catastrales de la APEP
- Área de Protección del Entorno Patrimonial.
- Número de BIC localizados en la APEP.
- Número de lotes en la APEP.
- Altura máxima actual alcanzada por edificaciones de la APEP

Localización específica: identificación en detalle del Área de Desarrollo de Entorno Patrimonial (ADEP), plano con información de altura máxima permitida en los predios que hacen parte del ADEP.

Notas: lineamientos específicos para tener en cuenta, relacionados directamente con el polígono del ADEP.

Fotografía del inmueble BIC N1.

Modelo tridimensional ilustrativo: que corresponde a las modelaciones urbanas como comparativo entre el estado actual y la propuesta de desarrollo resultante de la aplicación de las alturas máximas propuestas.

Respecto al desarrollo de proyectos en estas áreas, de acuerdo con lo enunciado en los artículos *“Articulación con la Estructura Integradora de los Patrimonios – EIP”, “Articulación de condiciones del ámbito de Licenciamiento Directo con la Estructura Integradora de los Patrimonios” y “Condiciones para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo en los sectores de licenciamiento directo”* del Decreto que adopta la AE ZIBo, en los Sectores de Licenciamiento Directo se podrán tramitar y obtener licencias urbanísticas accediendo al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) en los predios que se encuentren localizados en los polígonos ADEP, en cumplimiento de las condiciones normativas definidas en las respectivas fichas de *“Áreas de Desarrollo de Entornos Patrimoniales ADEP”* y las condiciones previstas en los artículos *“Condiciones e incentivos para proyectos que realicen reúso de edificaciones industriales incorporando área construida adicional” y “Proyectos que realicen reúso de fachadas de edificaciones incorporando área construida adicional” del Decreto que adopta* la AE ZIBo.

Cabe mencionar que, una vez el IDPC expida la reglamentación de que trata el parágrafo del a*rtículo 85 del Decreto Distrital 555 de 2021*, las condiciones normativas a verificar por parte del Curador Urbano en el trámite de las respectivas licencias urbanísticas serán las definidas en dicho acto administrativo.

A continuación se presentan las láminas más representativas de las fichas de las Áreas de Desarrollo de los Entornos Patrimoniales de los BIC con nivel 1 localizados al interior de la Actuación Estratégica ZIBo. Para más detalle consultar el *Anexo 07.1_ Fichas ADEP*



Ilustración 218: ADEP 1: Vino Bodegas Añejas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 219: ADEP 2: Colegio Distrital la Merced/ Subestación Gorgonzola. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 220: ADEP 3: Postobón. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

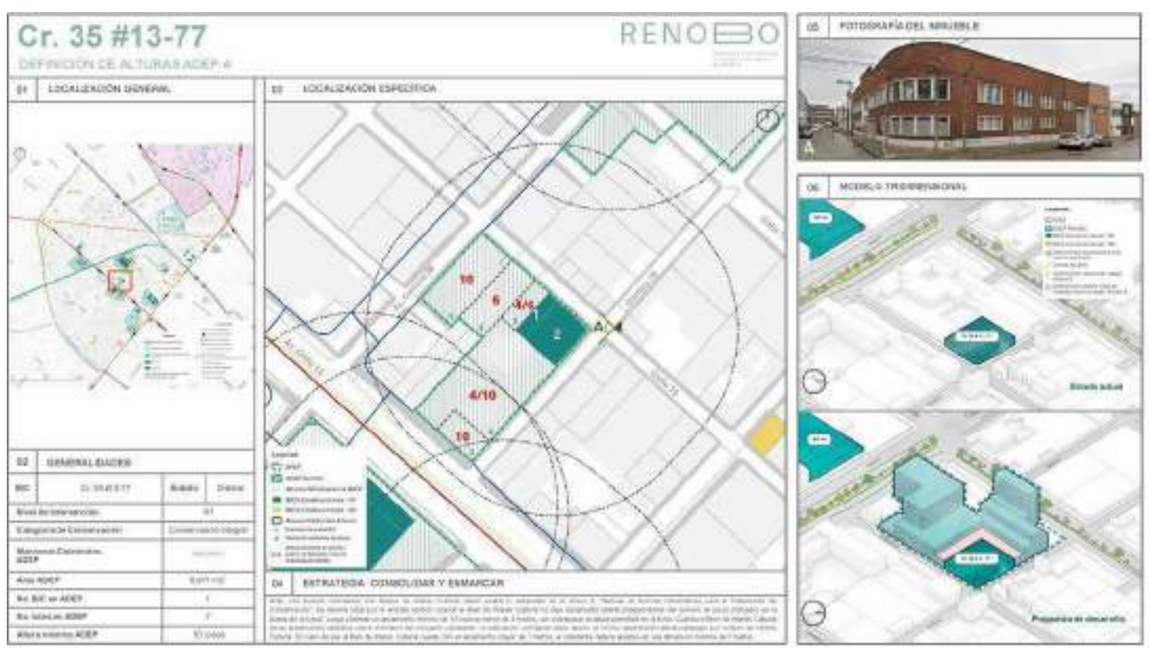


Ilustración 221: ADEP 4: Cr. 35 #13-77. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 222: ADEP 5: Imprenta Billetes Banco de la República. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

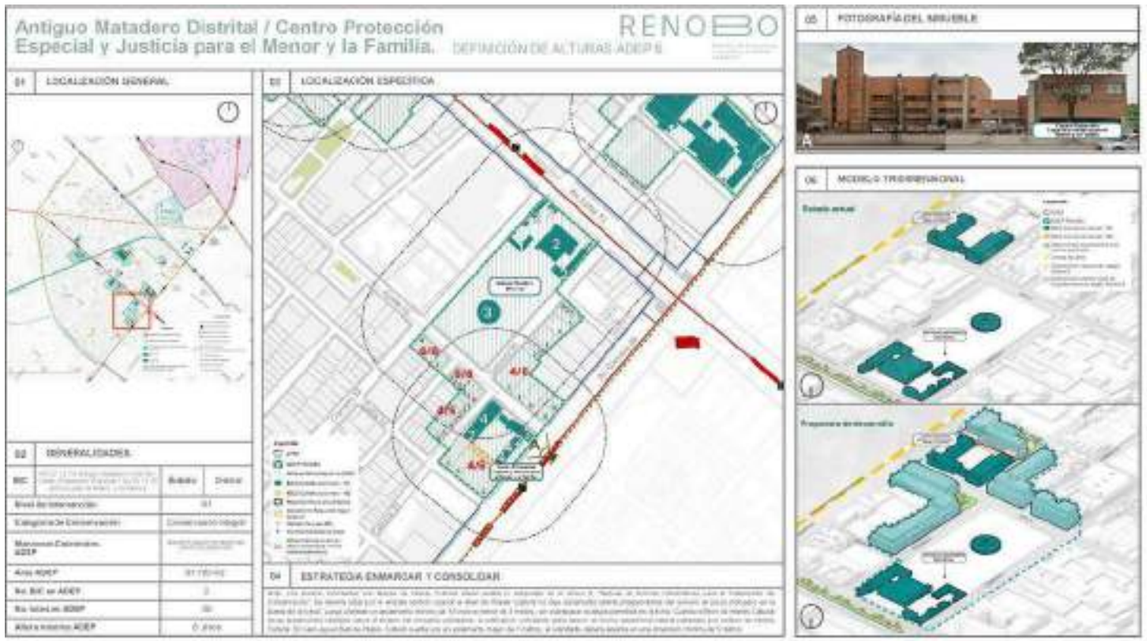


Ilustración 223: ADEP 6: Antiguo Matadero Distrital. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 224: ADEP 7: SENA. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 225: ADEP 8: Iglesia San Gregorio Magno. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Polígono que enmarca el paisaje industrial de Bogotá

Proceso de delimitación

En la Actuación Estratégica ZIBo se demarca un polígono con edificaciones industriales que tienen potencial se ser reusadas o recicladas basándose en el siguiente proceso:

a. Identificación de preinventario de edificaciones industriales con valores arquitectónicos

La *Resolución 2000 de 12 de septiembre de 2023* identifica como parte del diagnóstico algunas edificaciones no patrimoniales que cuentan con valores arquitectónicos individuales representativos de una época del desarrollo de la ciudad. Este preinventario está conformado por 77 edificaciones identificadas por el IDPC.

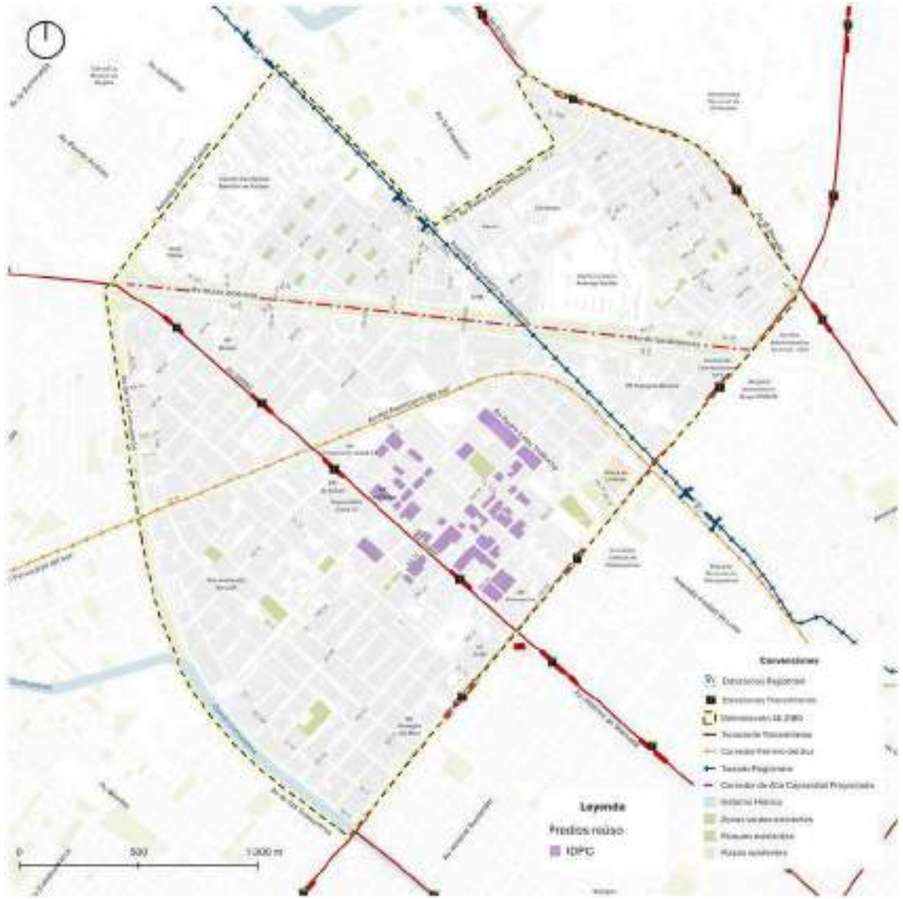


Ilustración 226: Preinventario edificaciones industriales. Resolución 2000 de 12 de septiembre del 2023. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

b. Complementación de preinventario de edificaciones industriales con valores arquitectónicos

En el proceso de formulación de la AE ZIBo, RenoBo realizó una serie de recorridos en campo con el objetivo de complementar este preinventario. El resultado se muestra a continuación.

El potencial de reutilización de estas edificaciones industriales se fundamenta en su valor arquitectónico y su ubicación estratégica en relación con importantes infraestructuras de movilidad como la Carrera30, la calle 13, la Avenida Ferrocarril del sur, la Calle 19 y la Avenida de las Américas.

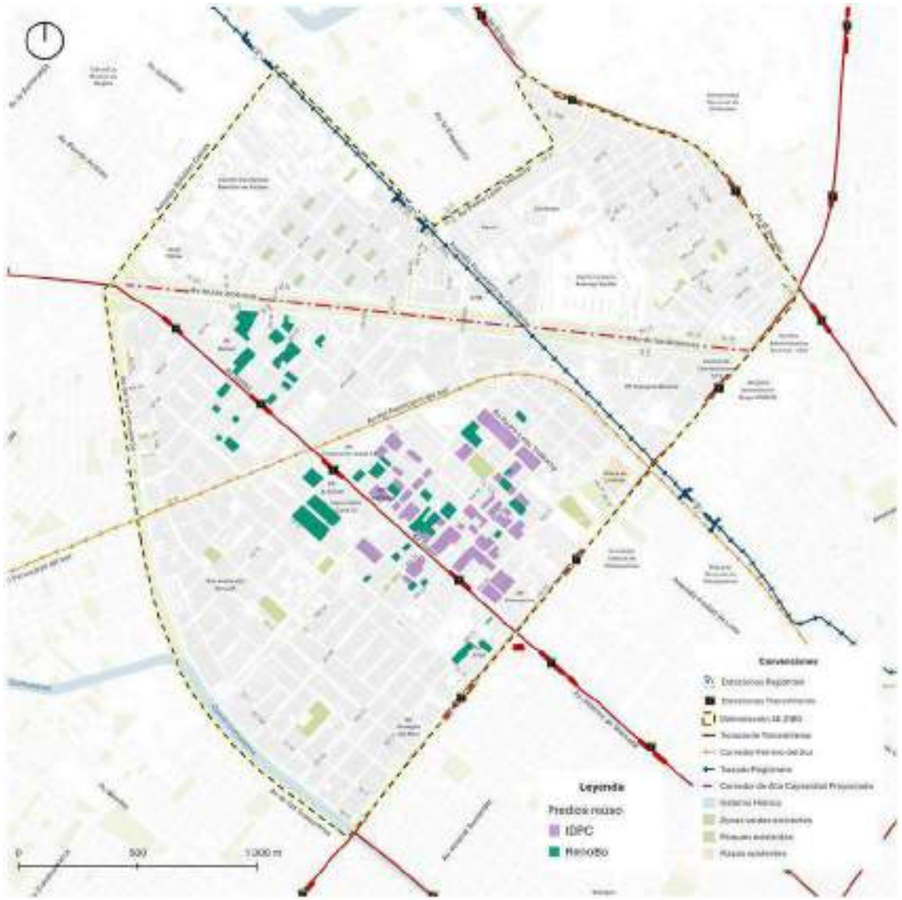


Ilustración 227: Preinventario edificaciones industriales identificadas en la Resolución 2000 y por RenoBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

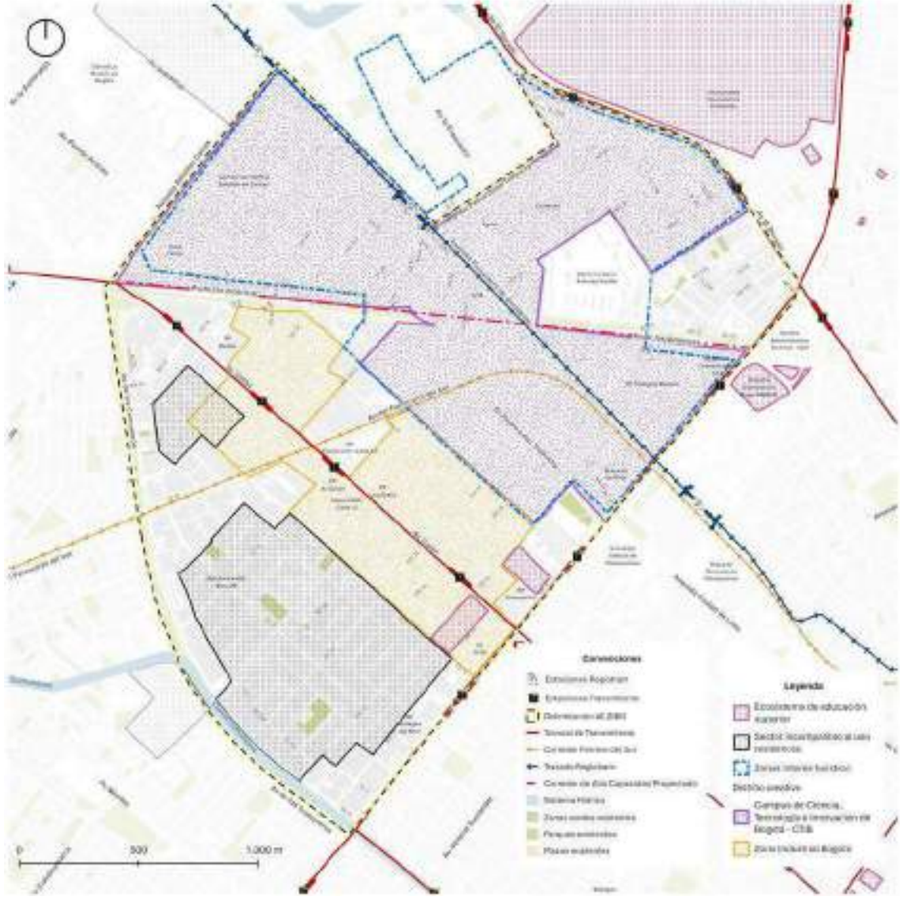


Ilustración 228: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

C. Preinventario de edificaciones industriales con valores arquitectónicos y su relación espacial con los proyectos estratégicos del POT

La localización de las edificaciones industriales con valores arquitectónicos se superpuso a los proyectos estratégicos de la Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado planteada en el *Decreto 555 del 2021 "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."* Lo anterior con el objetivo de enlazar al paisaje como instrumento de planificación con las estructuras territoriales dispuestas por la ciudad.

Específicamente en el siguiente plano se incluyen las siguientes estrategias y proyectos: "Ecosistema de educación superior; *"Consolidación de Distritos Creativos"* y *"Zonas de Interés Turístico"*. Adicionalmente se incorpora el límite del proyecto estratégico: Campus de Ciencia Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB) y las zonas no compatibles con el uso residencial identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

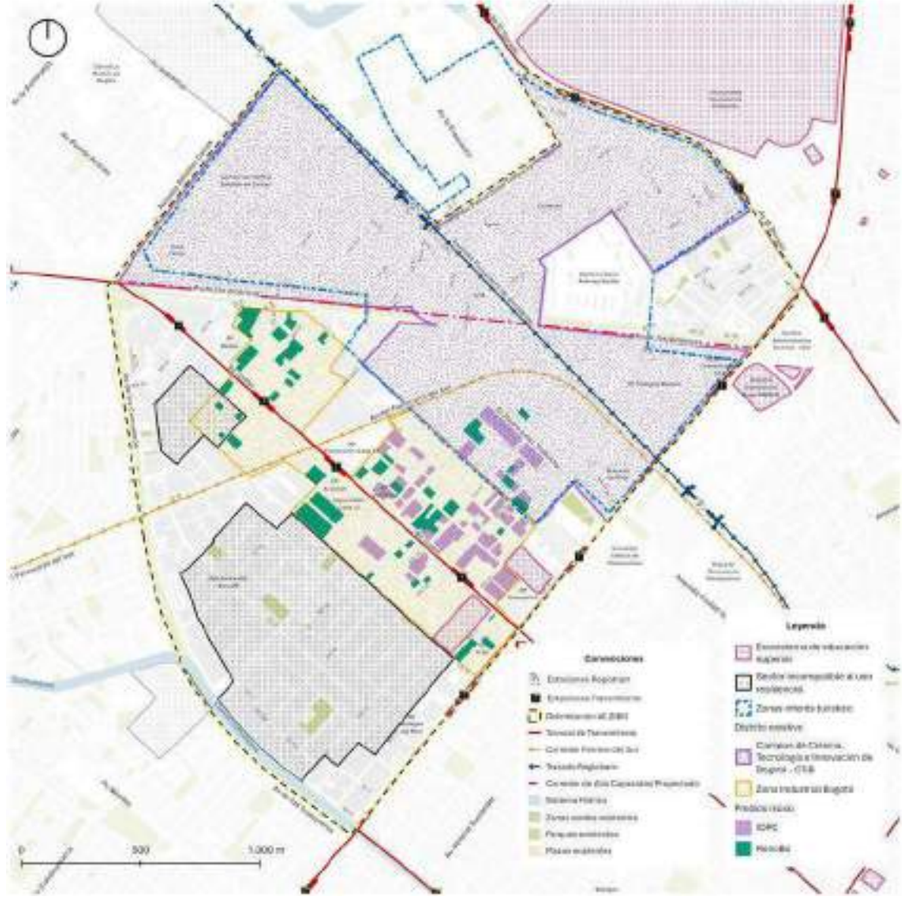


Ilustración 229: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT y preinventario de edificaciones industriales con valores arquitectónico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Como se observa en el plano, las edificaciones industriales con valores arquitectónicos se concentran y localizan en el área demarcada como *"Consolidación de Distritos Creativos"*. Por otor lado, la localización estratégica de esta aglomeración hace que la zona este cerca del *"Ecosistema de educación superior"* y se comporte como un espacio de transición entre el polígono de *"Interés Turístico"*, el Campus de Ciencia Tecnología e Innovación de Bogotá -CTIB y la zona no compatible con vivienda. De hecho, desde el componente socioeconómico (ver *Anexo 09. Modelo socioeconómico*) este espacio territorial tiene el carácter de ofrecer una transición funcional y productiva que potencializa la conexión al interior de la pieza y atrae dinámicas sociales, económicas y culturales que se benefician de la proximidad con el CTIB.

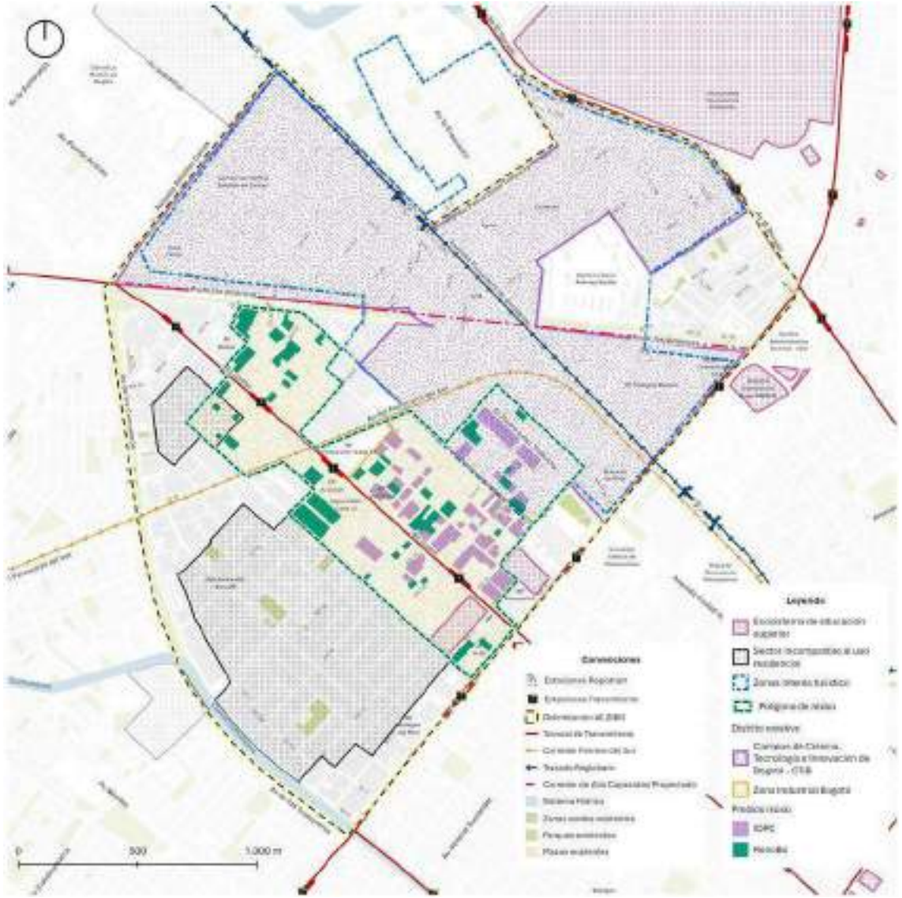


Ilustración 230: Estructura Socioeconómica, Creativa y del Cuidado del POT y polígono de reúso para edificaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Como se evidencia en el plano, la línea del polígono trazado como con potencial de reúso abraza el preinventario construido por el IDPC y el complementado por RenoBo. La apuesta de la formulación es que esta zona se comporte como un espacio de transición que brinde servicios al CTIB, consolide el Distrito Creativo demarcado por el POT y se perfile como un espacio de oportunidad para generar nueva vivienda.

De este modo, el polígono recalca la existencia y el potencial de reúso de las edificaciones industriales, lo cual contribuye al aprovechamiento de la ciudad construida y, por tanto, al fortalecimiento de la memoria colectiva y la reducción de la huella de carbono.

La revitalización de estas áreas permitirá no solo conservar el patrimonio industrial, sino también reactivar la actividad económica y promover el desarrollo sostenible mediante el reúso arquitectónico.

También señala que en ese espacio territorial hay edificaciones industriales susceptibles de ser reutilizadas para generar soluciones habitacionales, usos culturales, educativos, de salud, dotacionales, de servicios y comerciales que promuevan la consolidación de esta zona, bajo la premisa de un modelo de proximidad y vitalidad de una ciudad de 15 y 30 minutos.

Para finalizar, la identificación de este polígono además permite que en el marco de la formulación de la AE ZIBo, se establezcan condiciones de acceso a la norma y se creen incentivos que promuevan el reúso de fachadas y edificaciones de uso industrial.

El polígono

A partir del proceso metodológico anteriormente presentado s**e precisa un polígono de 106,43 Ha. que contiene la huella emblemática de la arquitectura industrial de la ciudad** y que corresponde con los límites del Subsector de Licenciamiento Directo Susceptible de Reúso de la Actuación Estratégica ZIBo (ver *Anexo 2: Condiciones normativas para el ámbito de licenciamiento directo de la formulación*) . Así mismo, el Subsector de Licenciamiento Directo Susceptible de Reúso se delimita en el artículo *"Sectores de Licenciamiento Directo"* del Decreto que adopta la AE ZIBo, y corresponde en gran medida, a la delimitación del Conjunto Arquitectónico Industrial enmarcado en la EIP, de acuerdo con el *Decreto Distrital 555 de 2021*.

Cabe mencionar que las condiciones normativas del Subsector de Licenciamiento Directo Susceptible de Reúso estarán sujetas únicamente a los proyectos que incluyan el reúso de edificaciones industriales o el reúso de fachadas, de acuerdo con lo dispuesto en el *Anexo 02 "Condiciones normativas para el licenciamiento directo de la Actuación Estratégica ZIBo"* de la formulación de la AE ZIBo. En caso contrario,
sobre dicha delimitación aplicarán las condiciones establecidas para el Sector de Licenciamiento Directo 2 o 3, de acuerdo con la delimitación de los sectores que se presenta a continuación:

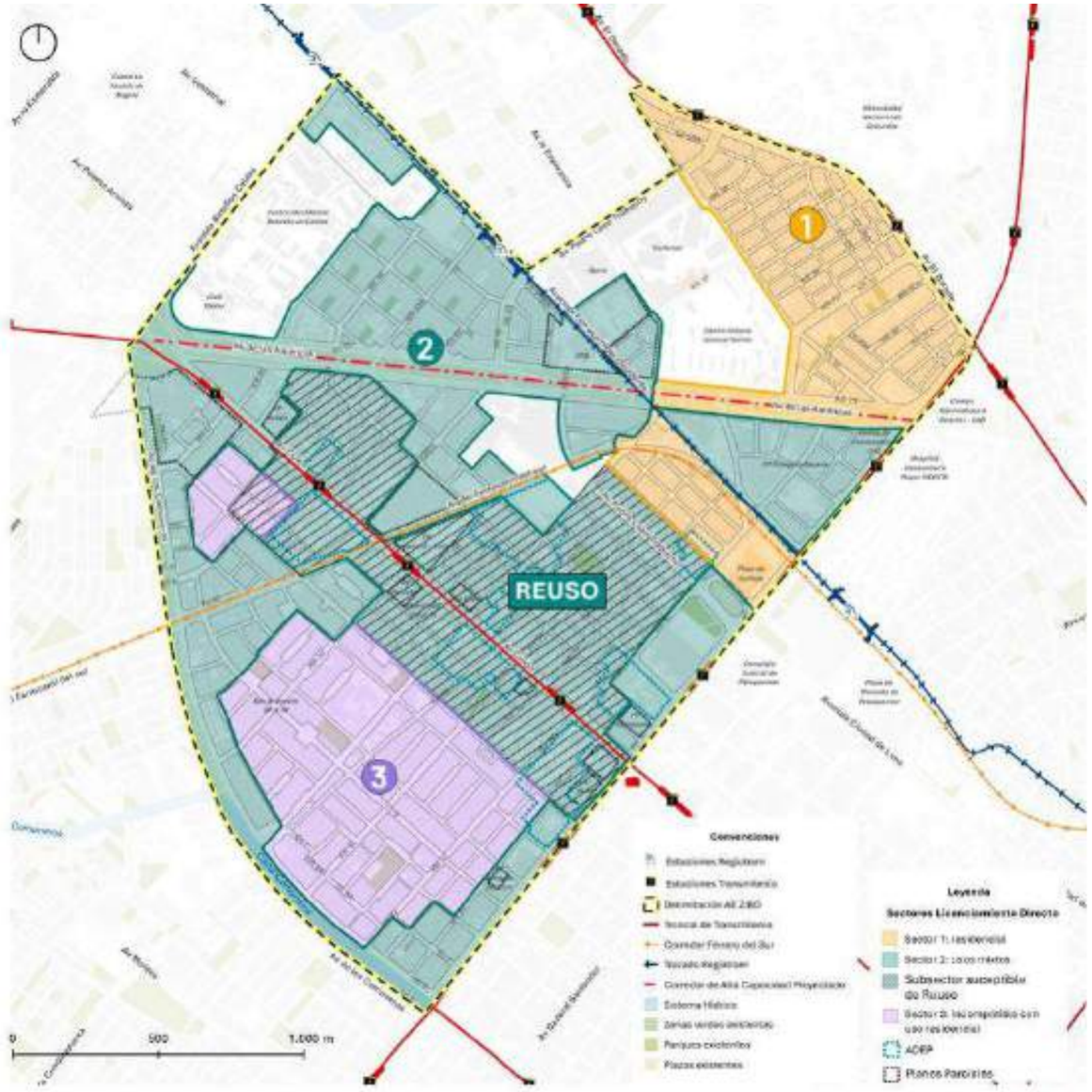
Este ámbito está definido por varios límites viales que garantizan la conservación y el desarrollo adecuado de áreas con edificaciones en desuso y potencial de rehabilitación.

- **Norte:** limita con arterias viales como la Avenida Carrera 50 (Avenida Batallón del Caldas), la Avenida Ferrocarril de Occidente y la Avenida de las Américas, hasta la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito). Estas vías han sido estratégicas para el desarrollo industrial de la zona.
- **Oriente:** el límite está marcado por la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito), desde la Avenida Calle 19A hasta la Avenida Calle 6 (Avenida Los Comuneros), facilitando la conexión entre áreas clave del sector industrial.

- **Sur:** se delimita por la Avenida Calle 6 (Avenida Los Comuneros) y el Canal Comuneros, desde la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) hasta la Carrera 46. Este corredor conecta zonas relevantes para la circulación de mercancías y personas.

- **Occidente:** la Carrera 46 se extiende desde la Avenida Calle 6 (Avenida Los Comuneros) y el Canal Comuneros hasta la Avenida Ferrocarril de Occidente. Esta área incluye puntos de referencia importantes, como el Cantón Occidental Batallón de Caldas y el Club Militar.

Ilustración 231: Sectores de licenciamiento directo de ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Al interior del polígono se proponen estrategias en dos frentes con los objetivos de potencializar el uso de los edificios industriales y preservar la memoria del paisaje industrial de Bogotá. La primera, el r**eúso edificaciones** y la segunda, el **reúso de fachadas.**

El valor del reúso de edificaciones industriales

La Actuación Estratégica ZIBo busca preservar el paisaje industrial urbano y transformarlo en un espacio que contribuya a la inclusión social, la sostenibilidad urbana y la justicia territorial. Esta apuesta permite enaltecer la historia de la ciudad y desarrollar un modelo urbano equilibrado que integra la memoria del pasado productivo de Bogotá con las demandas actuales de vivienda y espacio público.

En este sentido, se busca implementar en la AE ZIBo buenas prácticas internacionales de conservación del paisaje urbano-industrial, con un énfasis especial en la justicia social y la equidad en el acceso a la ciudad. En este contexto, el reúso de los inmuebles permite recuperar su valor histórico y adaptarlos a las necesidades contemporáneas. En el caso de la AE ZIBo, se prioriza la creación de espacios para industrias creativas, innovación y vivienda social. El reúso no solo evita los impactos ambientales y los costos de demolición, sino que también contribuye a la sostenibilidad urbana al reducir la necesidad de construir nuevas infraestructuras.

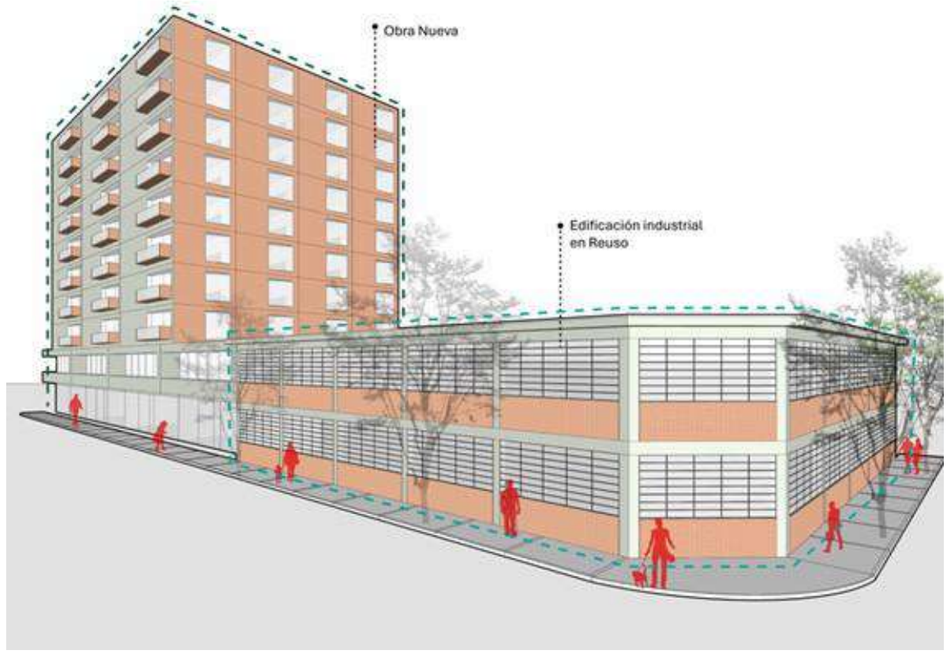
Se precisa que los proyectos que quieran acceder a las condiciones normativas derivadas de procesos de reúso se ajustarán a las condiciones dispuestas en el artículo *“Reúso de edificaciones dentro de la Actuación Estratégica ZIBo”* del Decreto que adopta la AE ZIBo y demás condiciones enunciadas en el A*nexo 02 “Condiciones normativas para el licenciamiento directo de la Actuación Estratégica ZIBo”* de la formulación de la AE ZIBo.

Así mismo, las edificaciones que cuenten con declaratoria de BIC, que presenten colindancia con Bien de Interés Cultural (BIC) o se encuentren en APEP de algún BIC N1, requerirán un estudio de valoración, que permita identificar la manera más conveniente de su intervención, reconociendo en estos elementos, constitutivos de la identidad del paisaje industrial, el mayor aporte desde la estrategia de reúso de edificaciones y que, así mismo, deberán surtir los procedimientos indicados por las entidades competentes en el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural.

En la AE ZIBo se proponen dos estrategias para el reúso de edificaciones:

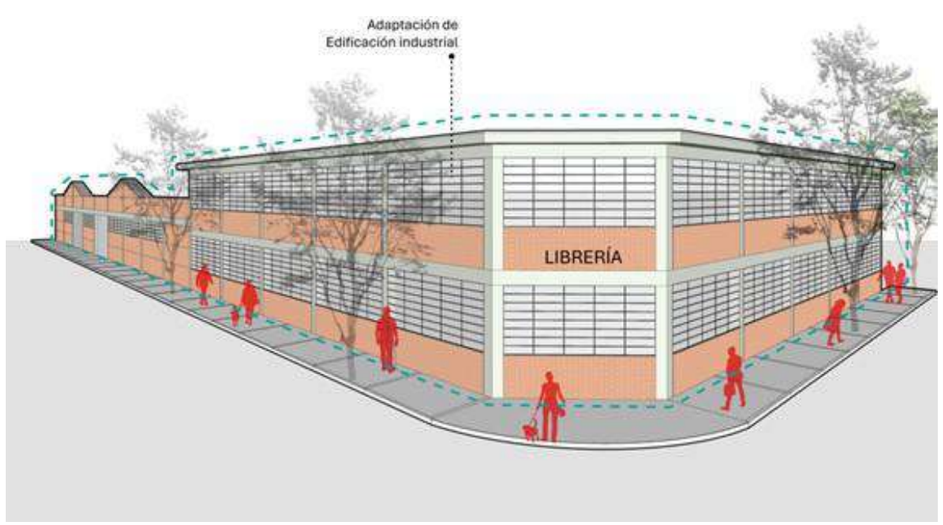
Adición: Intervención a edificación industrial existente con valores a conservar, cuya área se puede sumar a un proyecto nuevo adosado de manera horizontal o vertical, fomentando la preservación del inmueble. Lo anterior puede ser en un mismo predio o producto de englobe o integración predial. Los detalles técnicos, normativos y de incentivos se pueden consultar en el *Anexo 2: Condiciones normativas para el de licenciamiento directo*.

Ilustración 232: Operación de adición. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Adaptación: Tipo de reúso de una edificación existente con valores a conservar, sobre la cual se surte el proceso de adaptación para mantener su uso original o desarrollar en su interior usos diferentes. Los detalles técnicos, normativos y de incentivos se pueden consultar en el *Anexo 2: Condiciones normativas para el de licenciamiento directo*.

Ilustración 233: Operación de adaptación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Por último, los beneficios de incentivar el reúso de edificaciones en el contexto de la AE ZIBo son:

Incremento en la oferta de vivienda social, proporcionando espacios habitables en el corazón de la zona industrial revitalizada.

Reactivación del entorno urbano, fortaleciendo el tejido social y económico local.

Reducción de emisiones de carbono y contribución a una ciudad más sostenible.

Protección del patrimonio cultural, específicamente del asociado al paisaje urbano industrial y su integración en la vida contemporánea.

Valor del reúso de fachadas

El reúso de fachadas se presenta como una estrategia para preservar la memoria y el patrimonio urbano-industrial de la ciudad. Estas fachadas, más allá de su función estética, representan el valor histórico de las actividades económicas que dieron forma a la zona. Preservar las fachadas no solo asegura la continuidad visual y simbólica de un paisaje urbano industrial caracterizado por su pasado productivo, sino que también fomenta un sentido de identidad y pertenencia en las comunidades que habitan el área.

Desde una perspectiva conceptual, el reúso de fachadas refuerza la idea de que el patrimonio no es estático, sino que puede adaptarse a nuevas necesidades y usos sin perder su valor intrínseco. Las fachadas cuentan historias sobre la evolución de la ciudad y las dinámicas socioeconómicas que las marcaron, y conservarlas en el contexto de una ciudad en transformación es una manera de integrar el pasado en el futuro urbano.

Además, esta estrategia es coherente con un enfoque de desarrollo sostenible, pues reduce la necesidad de demoler y reconstruir, minimizando el impacto ambiental y conservando los recursos existentes. Las fachadas recicladas se convierten en una puerta simbólica hacia el futuro.

Al igual que para el reúso de edificaciones, en el caso de inmuebles BIC, estos deberán surtir los procedimientos indicados por las entidades competentes en el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, para la identificación de los valores a ser preservados a partir del reúso de las fachadas.

En términos normativos, se precisa que los proyectos que realicen reúso de fachadas de edificaciones y los incorporen a sus proyectos podrán acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem), como se establece en el artículo *"Proyectos que realicen reúso de fachadas de edificaciones incorporando área construida adicional"* del Decreto que adopta la AE ZIBo y demás condiciones aplicables en el *Anexo 02 "Condiciones normativas para el licenciamiento directo de la Actuación Estratégica ZIBo"* de la formulación de la AE ZIBo.

De igual manera, se establece que las acciones, proyectos y estrategias a desarrollar en el marco de la Actuación Estratégica ZIBo, buscarán de manera primordial la gestión integral de los patrimonios cultural, material, inmaterial y natural en el Distrito Capital, reconociendo la importancia de la Estructura Integradora de Patrimonios para preservar, promover y valorar los elementos patrimoniales que configuran la identidad, memoria y sostenibilidad distrital y local, en los términos del artículo *"Articulación con la Estructura Integradora de los Patrimonios – EIP"* del Decreto que adopta la Actuación Estratégica ZIBo.

Conforme a lo anterior, se reitera la importancia de, ante cualquier intervención, realizar un estudio de valoración que permita identificar la forma más adecuada para esta, reconociendo en dichos elementos componentes fundamentales de la identidad del paisaje industria y surtir los procedimientos indicados por las entidades competentes en el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural.

En la AE ZIBo se propone una estrategia para el reúso de fachadas:

- **Contención:** Tipo de reúso que salvaguarda el recubrimiento o paramento existente que cuenta con valores a conservar. Esta estructura es preservada en mínimo un 60% de sus condiciones originales y empleada como elemento arquitectónico contenedor de una nueva edificación, de APAUP o de zona de cesión. Los detalles técnicos, normativos y de incentivos se pueden consultar en el *Anexo 2: Condiciones normativas para el ámbito de licenciamiento directo*.



Ilustración 234: Operación de contención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Por último, los beneficios de incentivar el reúso de fachadas en el contexto de la AE ZIBo son:

Reducción de emisiones de carbono y contribución a una ciudad más sostenible.

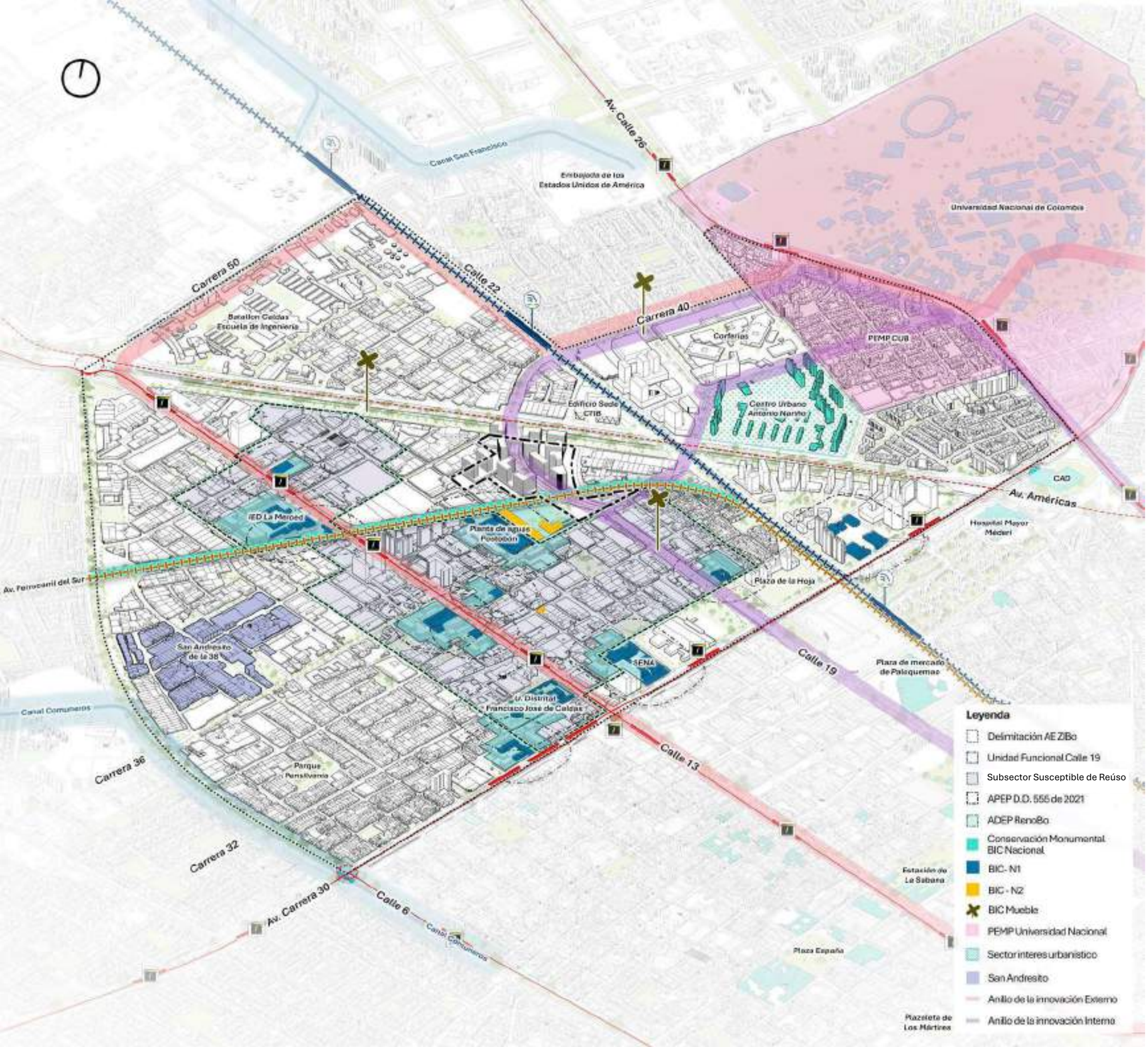
Protección del patrimonio cultural, específicamente del asociado al paisaje urbano industrial y su integración en la vida contemporánea.

La **Actuación Estratégica ZIBo** marca un momento decisivo en la **evolución urbana de Bogotá,** contribuyendo al **reconocimiento y revitalización del paisaje urbano industrial,** con un enfoque en los **distritos creativos y vivienda.** La ciudad enfrenta desafíos en términos de crecimiento y la necesidad de **soluciones habitacionales que promuevan un entorno más habitable, sostenible y seguro**. En este contexto, ZIBo es clave para transformar la zona industrial, **conservando su memoria** y **adaptándola** a las **demandas contemporáneas de la urbe.**

Aporte a la ciudad



Ilustración 235: Recreación del reúso de fachadas y edificaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Delimitación de
Áreas de desarrollo de entornos patrimoniales - ADEPS para **11** BIC.

Delimitación de un polígono
sobre el cuál se incentiva el reúso de edificaciones o fachadas.

106,43 Ha que enmarca el paisaje industrial de Bogotá.

Ilustración 237: Vista aérea modelo urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

3

Gestión del riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático

Objetivos

General

Generar lineamientos que permitan diseñar, implementar y evaluar acciones para la reducción del riesgo y la mitigación de riesgos y Gases Efecto Invernadero (GEI), así como para la adaptación al cambio climático, con el fin garantizar la reducción de la vulnerabilidad de la población, la infraestructura y los ecosistemas frente a los efectos del cambio climático.

Específicos

Reducir el riesgo existente y/o potencial derivado de la inadecuada localización de la población y la infraestructura (así como por su diseño y construcción inapropiados, y sus procesos de operación). Lo anterior, en relación con las exigencias que imponen las condiciones de riesgo, variabilidad y cambio climático, y los efectos en el entorno.

Aminorar los niveles de emisiones de GEI en la atmósfera, a través de la limitación o disminución de las fuentes de emisiones y el aumento o mejora de los sumideros y reservas de GEI.

Reducir la vulnerabilidad frente a los efectos del cambio climático e incrementar la resiliencia y la capacidad adaptativa de los ecosistemas, la infraestructura urbana y las comunidades, así como aprovechar las oportunidades del clima y sus efectos.

Estrategias

Para la consecución de los objetivos mencionados anteriormente, se plantean las siguientes estrategias:

Reducción del riesgo

Fomentar la implementación de medidas orientadas a **reducir el riesgo por inundación, avenidas torrenciales, movimientos en masa e incendios forestales,** dada la localización de la población y la infraestructura, así como el riesgo tecnológico.

Medidas de mitigación del cambio climático

Promover acciones orientadas a reducir los niveles de emisiones de GEI, mediante la implementación de medidas para la mitigación del cambio climático, como el manejo y la conservación de los ecosistemas, la movilidad baja en carbono, la infraestructura sostenible para la gestión integral de residuos, la construcción sostenible y la eficiencia en el uso del agua y la energía. A su vez, adoptar nuevas prácticas en el ciclo de vida de las edificaciones —diseño, construcción y procesos de operación—, que reduzcan el mantenimiento, disminuyan el consumo energético, promuevan las energías renovables, y disminuyan los riesgos tecnológicos, las emisiones y la generación de residuos.

Medidas de adaptación al cambio climático

Impulsar la implementación de medidas de adaptación al cambio climático, relacionadas con la gestión integral del recurso hídrico, el reverdecimiento urbano y la reducción del riesgo, para ajustar los efectos presentes y esperados derivados del cambio climático.

Resultados

A continuación, se resumen los lineamientos y las medidas de intervención establecidas para la gestión del riesgo de desastres, el cambio climático y la mitigación de impactos para la AE ZIBo. Se precisa que la información detallada de este componente se puede consultar en el *Anexo 08. Gestión del Riesgo de Desastres y Cambio Climático*. Se precisa que, como proceso de gestión del cambio climático, la Actuación Estratégica ZIBo se deberá articular con el *CONPES No. 31 Política Pública de Acción Climática 2023–2050*, y establecer medidas territoriales de adaptación y mitigación de conformidad con los *artículos 15, 16 y 17 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Reducción del riesgo

Aspectos	Lineamientos
 **Áreas con amenaza por inundación por encharcamiento**	Se deberá priorizar la **implementación de tipologías menores de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS),** que contribuyan a mejorar la gestión local de la escorrentía y el paisajismo de la zona, así como procesos de renaturalización y reverdecimiento de los espacios. Se recomienda considerar los siguientes aspectos al momento de la implantación de estas tipologías en la AE: **a.** Con el fin de reducir los caudales pico y los volúmenes de escorrentía que llegan al sistema de alcantarillado pluvial, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el *artículo 185 del Decreto Distrital 555 de 2021* frente a las reducciones de los caudales pico del hidrograma de la creciente de diseño. **b.** Para la selección de las tipologías de SUDS, se debe analizar la hidrología de la zona y las diferentes escalas de manejo de la escorrentía —control en la fuente y control local—. El diseño, por su parte, se debe realizar de acuerdo con lo reglamentado en la norma técnica NS – 166 de la EAAB y en la *Resolución 330 de 2017* modificada por la *Resolución 799 de 2021*. **c.** En articulación con el Manual de Coberturas Vegetales del Jardín Botánico de Bogotá, se recomienda que la vegetación a sembrar en las tipologías de SUDS sea nativa y que resista eventos extremos de precipitación y tiempos de sequía. **d.** Para las áreas cercanas al Canal Comuneros, se debe propender por el uso de trenes de SUDS para aportar a la protección de calidad del agua de este cuerpo hídrico. Para las descargas a este canal, se debe cumplir con lo establecido en el *artículo 152 de la Resolución 330 de 2017* modificada por la *Resolución 799 de 2021*. **e.** En zonas altamente impermeables de la AE, en las cuales el área disponible es una limitante para la implementación de algunas tipologías de SUDS, se recomienda el uso de alcorques inundables, zanjas de infiltración y zonas de bioretención —sujeto al respectivo análisis técnico—.

Aspectos	Lineamientos
	f. La selección de SUDS se debe articular con las necesidades de provisión de otros servicios ecosistémicos al interior de la AE, diferentes al de regulación del agua, y se debe evaluar su armonización con el entorno circundante.
 **Plan de Gestión del Riesgo de Desastres para Entidades Públicas y Privadas**	En la etapa de licenciamiento de los proyectos, como condición urbanística para la ejecución de la Actuación Estratégica ZIBo, se deberá **elaborar el correspondiente Plan de Gestión de Riesgos de Desastres de Entidades Públicas y Privadas (PGRDEPP)**, en los casos que aplique, de acuerdo con lo establecido en el *Decreto Único Reglamentario 1081 de 2015*, adicionado por el *Decreto 2157 de 2017* y el *artículo 30 del Decreto Distrital 555 de 2021*. Esto como mecanismo para la planeación integral de la gestión del riesgo de desastres en los proyectos. En los casos que aplique, el **PGRDEPP será responsabilidad del estructurador y/o desarrollador del ámbito de la unidad funcional y/o de los titulares de licencias urbanísticas en el ámbito de licenciamiento directo, en los Sectores de Licenciamiento Directo**, de acuerdo con la delimitación de la Actuación Estratégica ZIBo, según las amenazas y condiciones identificadas en el *Anexo 8. Gestión del Riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático* del presente documento.
 **Excavaciones en las fases de diseño, ejecución y control**	Para los proyectos que incluyan excavaciones, en las fases de diseño, ejecución y control de obras se deberá **dar cumplimiento a lo establecido en la *Resolución IDIGER 600 de 2015*** *"Por la cual se adoptan los Lineamientos Técnicos para la Reducción de Riesgos en Excavaciones en Bogotá D.C."*, en lo referente al análisis de riesgo por excavaciones, así como al diseño e implementación de medidas de reducción del riesgo y planes de emergencia y contingencia.
 **Mitigación de impactos**	Las **acciones de mitigación de impactos ambientales y urbanísticos contemplados en los *artículos 245 y 248 del Decreto Distrital 555 de 2021* serán de obligatorio cumplimiento** para el desarrollo de los proyectos en los ámbitos de licenciamiento directo y de la Unidad Funcional de la Actuación Estratégica ZIBo, según su uso. **a.** Los promotores de los proyectos en la AE ZIBo deberán garantizar diseños arquitectónicos y acústicos que cumplan con los niveles de ruido permitidos en interiores, conforme a la normativa vigente (*Resoluciones 627 de 2006 y 8321 de 1983*). **b.** Las nuevas edificaciones destinadas a vivienda, salud, educación y oficinas ubicadas en el AAGSM, localizadas sobre corredores viales con ruido nocturno superior a 75.1 dB(A), deberán:

Aspectos	Lineamientos
	• Asegurar que las habitaciones que den frente a estos corredores no superen la curva NC:35, garantizando confort acústico. • Entregar vidrios con etiquetas que certifiquen su conformidad con los estándares acústicos del *Decreto 582 de 2023*.
 **Mitigación de impactos**	Las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), definidas en el *artículo 120 del POT*, son áreas donde se implementan acciones intersectoriales para mejorar la calidad del aire y reducir los riesgos en salud pública. Dado que la SDA delimitó, de manera preliminar, una ZUMA potencial que se superpone con la AE ZIBo en los sectores de licenciamiento directo 1, 2 y el Subsector Susceptible de Reúso, su reglamentación y plan de acción deberán: • Integrarse con los proyectos de la AE, priorizando las estrategias definidas en la formulación de entornos saludables, movilidad sostenible, espacio público e infraestructura verde. • Coordinar mecanismos de financiamiento con las acciones de la AE para optimizar recursos. • Garantizar la participación de actores locales, instituciones y la comunidad de la AE ZIBo en todas las fases del proceso, fomentando la apropiación y sostenibilidad de las intervenciones. De acuerdo con el *artículo 247 del POT*, todos los predios al interior de la AE en los que se hayan desarrollado actividades industriales, comerciales y/o asociadas con la prestación de servicios que hayan incluido el almacenamiento de sustancias químicas peligrosas, y en los que se pretenda realizar un cambio de actividad, deberán contar con el respectivo pronunciamiento de la autoridad ambiental previo al proceso de licenciamiento urbano. En caso de que la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) evidencie que existe algún riesgo por sospecha de contaminación del suelo, dichos predios no podrán ser objeto de licenciamiento urbanístico hasta que se verifique la completa restauración y/o remediación.

Tabla 37: Lineamientos para la gestión del riesgo de desastres en la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Medidas de mitigación del Cambio Climático

Estrategias	Lineamientos
Nivel Urbano	
 **Manejo y conservación de ecosistemas**	**a.** Potenciar el valor ambiental del Canal Comuneros —mediante su concreción en el territorio como Conector Verde Estratégico— con la implementación de un Bosque Urbano que incorpore la siembra de aproximadamente 226 individuos arbóreos nuevos, con el fin de mejorar la biodiversidad y cobertura arbórea en su trazado. **b.** Los proyectos propuestos en la presente formulación asociados a la Estructura Ecológica Principal (EEP) —como el bosque urbano del Canal Comuneros y los Conectores Verdes Estratégicos— deberán garantizar que la vegetación y la arborización sean elementos conectores con otros espacios públicos, áreas con valor ambiental y/o con más elementos de la EEP próxima a la AE para potencializar el acceso a servicios ecosistémicos urbanos.
 **Movilidad baja en carbono**	**a.** Consolidar la red de cicloinfraestructura asociada a las supermanzanas como conexión a la red actual de escala local y regional —en articulación con las estrategias de movilidad— para mejorar la calidad del aire en la AE, promover la movilidad sostenible, garantizar la ampliación de andenes y la pacificación de vías internas. **b.** Buscar espacios para la incorporación de cicloparqueaderos de uso público y privado que sean fácilmente accesibles, con el propósito de impulsar el uso de la bicicleta para generar mejores condiciones con miras a su adopción como medio de transporte.
 **Infraestructura para la gestión integral de residuos**	**a.** Las Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECAs) que actualmente operan en el territorio de la AE ZIBo deberán cumplir, de manera progresiva, con los criterios de ingeniería y eficiencia económica establecidos en POT, en particular, con el área operativa mínima de 500 m^2. Lo anterior, con el fin de asegurar la clasificación adecuada de dichos residuos, para promover su reciclaje. **b.** En caso de que no sea viable ampliar la capacidad de las ECAs existentes en la AE ZIBo, para cumplir con la normatividad vigente, su relocalización se recomienda en manzanas estratégicas de la AE que cumplan con las condiciones descritas en el *Capítulo 5.4 del Anexo 07. Sistema de Servicios Públicos*. **c.** Se deberá fomentar la integración de las ECAs al modelo de economía circular propuesto para el Sector Económico 1 de la AE (Ver *Capítulo 1.5.1 del Anexo 9. Modelo Socioeconómico*), mediante la vinculación estratégica de actores y la promoción de prácticas sostenibles, para disminuir las emisiones de GEI mediante la valorización y aprovechamiento de los residuos sólidos.

Estrategias	Lineamientos
	Nivel Urbano
Infraestructura para la gestión integral de residuos	**d.** Promover la cultura ciudadana para separar, valorizar y aprovechar los residuos, mediante capacitación y campañas educativas. **e.** Evaluar la viabilidad de implementar puntos verdes, puntos de la tierra y otra infraestructura para gestionar residuos, siguiendo los lineamientos de la SDA. En este contexto, en la fase de gestión de la AE, se deberá coordinar con la UAESP la evaluación de posibles localizaciones para esta infraestructura, en caso de que su implementación sea requerida en el territorio, así como su esquema de operación en ZIBo. Lo anterior, en el marco de la Ruta de Gestión Servicios Públicos establecida en el Modelo de Gobernanza de ZIBo (ver *Anexo 10. Modelo de Gobernanza y Seguimiento*). **f.** Fomentar el uso de residuos de construcción y demolición, así como otros materiales reciclados, en la construcción de espacios públicos para reducir la generación de residuos sólidos en la AE ZIBo.
Eficiencia energética e infraestructura no convencional	**a.** Evaluar la viabilidad técnica de establecer un distrito térmico en el área del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB) para reducir emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y mejorar la eficiencia energética, según lo dispuesto en el *Decreto Distrital 555 de 2021*. **b.** En los procesos de reconfiguración urbana, se deberán integrar variables de asoleamiento e iluminación natural para optimizar el confort y promover la eficiencia energética en las edificaciones. **c.** Se deberán realizar estudios de iluminación natural para determinar estrategias que aprovechen eficientemente la radiación solar y gestionar las sombras de la masa edificada en la AE ZIBo.
	Nivel de edificación
Construcción sostenible	**a.** Se recomienda el uso de materiales que incorporen la menor cantidad de CO_2 en las diferentes etapas de su ciclo de vida, y el uso de materiales que hayan sido generados con reciclados pre y post consumo, como ladrillos, cerámicos y/o de concreto, agregados de concreto, y maderas procesadas. **b.** Promover el reúso de las estructuras urbanas —en particular en la Zona Industrial de la AE— como una estrategia de sostenibilidad y construcción limpia para disminuir el uso de materiales, energía y la producción de residuos en la construcción, así como para preservar la memoria histórica del sector. Esto considerando lo establecido en el artículo *"Reúso de edificaciones dentro de la Actuación Estratégica ZIBo"* del Decreto que adopta esta AE y las condiciones específicas descritas en el *Anexo 2. Condiciones normativas para el licenciamiento directo* de la Actuación Estratégica ZIBo de la presente formulación.

Estrategias	Lineamientos
	Nivel de edificación
Construcción sostenible	**c.** Los nuevos proyectos de construcción podrán acceder a la máxima edificabilidad establecida en el artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021, siempre que cumplan con las condiciones de Ecourbanismo y Construcción Sostenible, alcanzando los niveles de reconocimiento Básico, Intermedio o Avanzado del programa "Bogotá Construcción Sostenible". Este reconocimiento se dará conforme a las etapas de pre-reconocimiento y reconocimiento, según lo dispuesto en la *Resolución 754 de 2025* de la Secretaría Distrital de Ambiente, o la norma que la modifique, sustituya o adicione, y las condiciones descritas en el *numeral 4.3.3 del "Anexo 2. Condiciones normativas para el licenciamiento directo de la Actuación Estratégica ZIBo"* de la presente formulación. La Secretaría Distrital de Ambiente será la entidad encargada de verificar la incorporación de las estrategias de ecourbanismo y construcción sostenible en la operación del proyecto, según los términos establecidos en la resolución anteriormente mencionada.
Eficiencia en el uso del agua y la energía	**a.** Las nuevas licencias de construcción de la AE ZIBo deberán cumplir con lo estipulado en la *Resolución 0194 de 2025 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio*, o la norma que lo modifique o sustituya, respecto a la eficiencia en el uso del agua y la energía, para reducir el impacto en las redes y las emisiones de GEI. **b.** Podrán acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem) los nuevos proyectos de construcción que cumplan con las condiciones de Ecourbanismo y Construcción Sostenible, alcanzando los niveles de reconocimiento Básico, Intermedio o Avanzado del Programa *"Bogotá Construcción Sostenible"*, según lo establecido en el artículo *"Condiciones para acceder al Índice de Construcción Efectivo Máximo en los sectores de licenciamiento directo"* del Decreto que adopta la AE. Esto para promover mayores ahorros de agua y energía a los establecidos en la *Resolución 0194 de 2025 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio*. **c.** Se recomienda analizar la posibilidad de aprovechar las aguas lluvias y/o reutilizar las aguas grises para reemplazar el agua potable destinada a diferentes usos que no requieren de dicha calidad. **d.** El diseño de los espacios internos de las nuevas edificaciones en la AE deberá prever un máximo de aprovechamiento en la iluminación y ventilación natural, con el fin de minimizar el consumo de energía durante su operación.

Infraestructura para la gestión integral de residuos	**a.** En nuevas edificaciones en altura, se deberán usar tres conductos verticales para evitar la mezcla de residuos, y se deberá destinar un espacio en el primer piso para la separación adecuada de residuos (orgánicos, aprovechables, no aprovechables, peligrosos y de construcción). **b.** Se deberá cumplir con la *Resolución 2184 de 2019 del MADS* sobre el código de colores y el número y tamaño de las canecas para separar residuos. **c.** Las edificaciones deberán destinar un espacio en zonas comunes para tratar al menos el 20% de los residuos orgánicos aprovechables, mediante técnicas como el compostaje. **d.** El 25% de los materiales en mobiliarios y senderos de zonas privadas deben ser provenientes de procesos de aprovechamiento de residuos, según la política de crecimiento verde del país. **e.** Durante el primer año de entrega de inmuebles, se debe capacitar a los residentes sobre el manejo adecuado de residuos para mejorar la selección y separación en la fuente y reducir residuos en el relleno sanitario. **f.** En desarrollos que impliquen demolición, se debe implementar un modelo de aprovechamiento (reutilización y reciclaje) de los residuos de construcción, de acuerdo con el *Decreto 507 de 2023*.
Movilidad sostenible	**a.** Todo proyecto de obra nueva de usos residenciales, comerciales, de servicios y de equipamientos (excepto Vivienda de Interés Social y Vivienda de Interés Prioritaria) que incluya estacionamientos privados debe contar con acometidas para carga o repostaje de vehículos eléctricos, conforme a la *Ley 1964 de 2019* o normativa aplicable. **b.** En edificaciones para vivienda, se debe proporcionar dos cicloparqueaderos por cada unidad, con infraestructura adecuada para garantizar su seguridad, y parqueaderos para vehículos que usen fuentes no convencionales de energía, equivalentes al 10% de la capacidad total de parqueaderos. **c.** Se deberá fomentar la construcción de parqueaderos descubiertos con materiales permeables.

Tabla 38: Lineamientos para la implementación de medidas de mitigación al cambio climático. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Medidas de adaptación al Cambio Climático

Estrategias	Lineamientos
Nivel Urbano	
Gestión integral del recurso hídrico	**a.** Favorecer la implementación de Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN) para la protección y gestión de las fuentes hídricas presentes en la AE. A su vez, incrementar las áreas verdes y las coberturas vegetales para contribuir con la regulación del ciclo hidrológico y mejorar la gestión de la escorrentía. **b.** En el espacio público, se deberán incorporar SUDS para el manejo de agua lluvia y aporte paisajístico, en caso de que aplique, conforme al análisis del contexto y de acuerdo con la Norma Técnica de Servicios *NS-166 de la EAAB-ESP*. **c.** En las zonas aledañas a las vías se deberá priorizar la implementación de tipologías de SUDS que integren vegetación, dadas las características y los contaminantes de la escorrentía generada en este tipo de áreas. **d.** Priorizar la identificación y la corrección de conexiones erradas, para mejorar las condiciones ambientales y la calidad del agua del Río Fucha. **e.** Propender por eliminar o minimizar el uso de agua potable para el riego de las áreas verdes de la AE, mediante la siembra de especies de bajo consumo de agua y aprovechamiento del agua lluvia.
Reverdecimiento urbano	**a.** En el proceso de intervención del espacio público, se deberá incorporar en el diseño urbano la arborización como elemento prioritario y primario, para lo cual se dará cumplimiento a lo dispuesto por el Jardín Botánico de Bogotá y SDA, en función de tamaños, especies y condiciones de siembra y mantenimiento. **b.** Robustecer e incorporar arborización de gran porte en colindancias con vías vehiculares, para mitigar el ruido y la polución de las vías. **c.** Las cesiones urbanísticas se deberán aprovechar para el desarrollo de hábitats naturales y áreas de infiltración para mitigar los efectos de la construcción y generar espacios de calidad para el encuentro de los ciudadanos. **d.** Se deberá considerar al menos el 30% del área total de intervención integral de espacio público generado en la AE como zonas vegetales naturales, con el objeto de reducir los fenómenos de *“islas de calor”*. **e.** Incrementar el número de especies e individuos de vegetación nativa en mínimo el 40% en el espacio público, de acuerdo con el marco normativo vigente para la arborización de la ciudad de Bogotá. **f.** Los proyectos de intervención urbano-paisajística deberán presentar revisión de diseños paisajísticos ante el Jardín Botánico de Bogotá y la SDA.

Estrategias

Lineamientos

Nivel Urbano

g. El barrio “El Recuerdo”, ubicado en la localidad de Teusaquillo de la ciudad de Bogotá D.C., incluido dentro de la Actuación Estratégica ZIBo, podrá ser reconocido como un ecobarrio, de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 118 del Decreto Distrital 555 de 2021* y en el *artículo 16 del Decreto Distrital 582 de 2023.* Por lo tanto, dentro del mismo se procurará y se promoverá el desarrollo de prácticas constructivas y asociativas a partir de medidas sostenibles. Esto debido a su tejido socioeconómico y localización estratégica a nivel urbano-ambiental, siendo la conexión principal entre áreas de importancia ambiental como la Universidad Nacional y el CUAN.

La implementación de este programa en el barrio El Recuerdo podrá ser liderada e implementada por la Secretaría Distrital del Hábitat (SDH), conforme a los procesos de priorización definidos por esta entidad. A su vez, si es autogestionado por la comunidad —por ejemplo, mediante intervenciones con recursos públicos o propios—podrá ser reconocido por la SDA a través del Programa *“Bogotá Construcción Sostenible”*, el cual establece los requisitos mínimos para dicho reconocimiento. Esto se enmarca en lo dispuesto en el *Decreto 582 de 2023*.

Reverdecimiento urbano

En este territorio, se deberán promover acciones sostenibles y buenas prácticas para impulsar la sostenibilidad y el fortalecimiento de la gestión comunitaria, tales como:

- Implementación de huertas comunitarias, que promuevan el reverdecimiento urbano, mediante la consolidación de áreas verdes multifuncionales, la seguridad alimentaria y el fortalecimiento de la actividad productiva en espacios reducidos como una alternativa de organización social.
- Adecuación de áreas comunes para la separación de residuos orgánicos y ordinarios, que cumplan con los estándares de calidad ambiental y sanitaria exigidos por la SDA, para fomentar prácticas de consumo responsable y economía circular.
- Implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, en articulación con el desarrollo de actividades antes, durante y después de su construcción para asegurar la provisión de diferentes beneficios relacionados con los valores sociales, la integración paisajística y la apropiación de la comunidad.
- Conformación de redes de comercialización y fomento de negocios verdes, que generen impactos ambientales positivos e incorporen buenas prácticas ambientales, sociales, y económicas, a través de la participación de la comunidad. Esto para incentivar la compra local y el consumo responsable.
- Reverdecimiento del espacio público e implementación de techos verdes, para mejorar la calidad ambiental y paisajística del territorio.

Estrategias

Lineamientos

Nivel de edificación

a. Los proyectos urbanísticos con licencia de urbanización deberán implementar SUDS para reducir al menos un 25% del caudal pico del hidrograma de diseño, según lo establecido en el *artículo 153 de la Resolución 330 de 2017* o la norma que la modifique, complemente o sustituya.

b. En la AE ZIBo hay 16 pozos de aguas subterráneas con concesiones vigentes bajo la vigilancia de la SDA. Su mantenimiento y posible sellamiento deberán seguir estos lineamientos:

Gestión integran del recurso hídrico

- La SDA realizará controles periódicos para verificar el cumplimiento de las concesiones y medidas ambientales.
- Los usuarios deben proteger los acuíferos, monitorear la calidad del agua y garantizar un mantenimiento adecuado por personal idóneo.
- Se deben gestionar correctamente los residuos generados en el mantenimiento para evitar contaminación.
- Para finalizar una concesión, el usuario debe notificar a la autoridad ambiental competente y seguir el proceso de evaluación y aprobación. El sellamiento de pozos, si es necesario, debe realizarlo un profesional técnico idóneo, considerando el diseño del pozo y la columna litológica de la perforación.

a. Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones mínimas obligatorias en materia de reverdecimiento urbano (es decir, los aspectos relacionados con balance hídrico, zonas verdes sobre placa, plena tierra y techos verdes) establecidas en el *Decreto 582 de 2023 “Por el cual se reglamentan las disposiciones de Ecourbanismo y Construcción Sostenible del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C”,* según los usos del suelo.

b. Para acceder a los incentivos técnicos descritos en el *Decreto 582 de 2023*, los promotores de los desarrollos inmobiliarios deberán garantizar, en materia de reverdecimiento urbano, que los usos residenciales destinados a la construcción de viviendas NO VIS implementen:

Reverdecimiento urbano

- Del requerimiento de Equipamiento Comunal Privado exigido por elPOT destinado a zonas verdes, se deberá implementar el 40% de dichas áreas en Plena Tierra. Sobre esta área, como mínimo un 50% deberá tener una cobertura tipo arbórea y, de requerirse algún tipo de endurecimiento, este no podrá superar el 10% del área sobre suelo natural.
- Se deberá garantizar que al menos el 30% del total del área útil de cubierta del proyecto sea una cubierta vegetativa de tipo semintensivo.

Estrategias	Lineamientos
Nivel de edificación	
 **Reverdecimiento urbano**	• Del 100% del área libre del proyecto que se encuentre sobre placa, como mínimo se debe garantizar un 30% en zona verde natural superficial. **c.** Con el propósito de evitar el choque de las aves contra las fachadas o los cristales de las ventanas de las edificaciones, se deberá reducir el efecto de transparencia o reflexión y/o efecto espejo de estas.

Tabla 39: Lineamientos para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

4

Modelo Socioeconómico

Antecedentes

La Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá - ZIBo tiene como vocación principal su consolidación como un nodo urbano y metropolitano que permita reforzar la dinámica productiva de Bogotá en armonía con el cuidado del medio ambiente y la estructura ecológica principal, articulando diferentes incentivos y estrategias para consolidar esta pieza como el corazón de la innovación de la ciudad, con el propósito de generar sinergias entre diferentes sectores productivos relacionados con la Ciencia, Tecnología y la Innovación – CTeI, y las actividades de las Industrias Culturales y Creativas – ICC.

La consolidación del Anillo de la Innovación y el Conocimiento (AICB) y el **Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB)** será posible gracias a la convergencia de la industria, el comercio, la academia, y la presencia instituciones públicas y privadas que pueden potenciar el desarrollo de este territorio, sin dejar de lado la necesidad de gestionar la llegada de vivienda nueva en un entorno que garantiza la mixtura de usos y la compatibilidad de las actividades.

El corazón del Anillo es el Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB). Desarrollado en un área de 247 hectáreas, es un espacio multifuncional e inteligente dotado de elementos tractores y facilitadores del desempeño empresarial, de la gestión urbana moderna y de calidad de vida sostenible e incluyente. La primera fase del Campus será la construcción y puesta en operación de su Edificio Sede, el cual conectará al talento, empresarios y entidades del ecosistema de CTeI con servicios especializados para materializar sus ideas y proyectos innovadores.

La AE ZIBo se configura como una bisagra dentro del "*Siete de la productividad de Bogotá"*, que permite el encuentro entre la economía manufacturera más tradicional con la de servicios alrededor de la CTeI. Un Campus que articula a los corazones productivos de escala urbana y a las zonas industriales del occidente de Bogotá con la principal aglomeración del conocimiento de Colombia —mayoritariamente localizada en el centro histórico de la ciudad—.

Definición

La Actuación Estratégica ZIBo tiene un modelo socioeconómico que sustenta la propuesta del modelo urbano. Este modelo socioeconómico analiza las oportunidades económicas y sociales en la Actuación Estratégica ZIBo, para identificar las acciones que permitan la potencialización de los usos existentes y la configuración del modelo urbano propuesto para la Actuación.

Objetivos

General

Analizar las oportunidades y desafíos económicos y sociales en la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo), para **identificar las acciones** que permitan la potencialización de los **usos existentes y aportar evidencia a la formulación** del Modelo Urbano de la AE.

Objetivo de la sección de análisis económico de la AE ZIBo:
Proponer acciones que permitan la localización de usos económicos asociados a la vocación de la pieza, generen su reactivación e impulsen el desarrollo productivo y económico de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo) de forma armónica con el modelo urbanístico propuesto, identificando los escenarios de transformación productiva actuales y futuros.

Objetivo de la sección de análisis social de la AE ZIBo:
Proponer acciones que se articulen con el modelo urbanístico, permitan la apropiación del territorio y mejoren la calidad de vida de la población de la Actuación Estratégica. Lo anterior mediante la identificación de las necesidades del tejido social, el análisis de las oportunidades y desafíos sociales.

Específicos

Identificar y potencializar los clústeres y nodos de empresas localizados dentro de la Actuación Estratégica, aportando a la generación de empleo de la ciudad y a un modelo urbano de calles activas y vitales, en articulación con la localización de espacio público existente y propuesto.

Aportar al mejoramiento de la calidad de vida de la población residente en condiciones de vulnerabilidad así como de todos los residentes actuales y futuros del territorio a través de la formulación de propuestas que en articulación con los componentes de Espacio Público, Servicios del Cuidado y Licenciamiento Directo, permitan disminuir los déficits y los indicadores que posicionan a la población en algún grado de vulnerabilidad.

Metodología

La metodología se centró en el análisis descriptivo de fuentes secundarias para examinar la situación socioeconómica actual del ámbito de la Actuación Estratégica.

Componente Económico:
Se presenta un análisis diagnóstico de las vocaciones productivas de la zona donde se sitúa la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo). Se analizan aspectos como la composición empresarial, el uso del suelo, la construcción de vivienda, las dinámicas del empleo, y la conmutación, entre otros aspectos.

Componente Social:
Se analizan en detalle las características y dinámicas demográficas, socioeconómicas y habitacionales del área de intervención.

Resultados

13 Hechos Estilizados

I. Análisis económico

Composición del tejido económico

La AE ZIBo se sitúa en el gran ecosistema productivo de la ciudad ubicándose cerca de los principales corredores de carga y transporte.

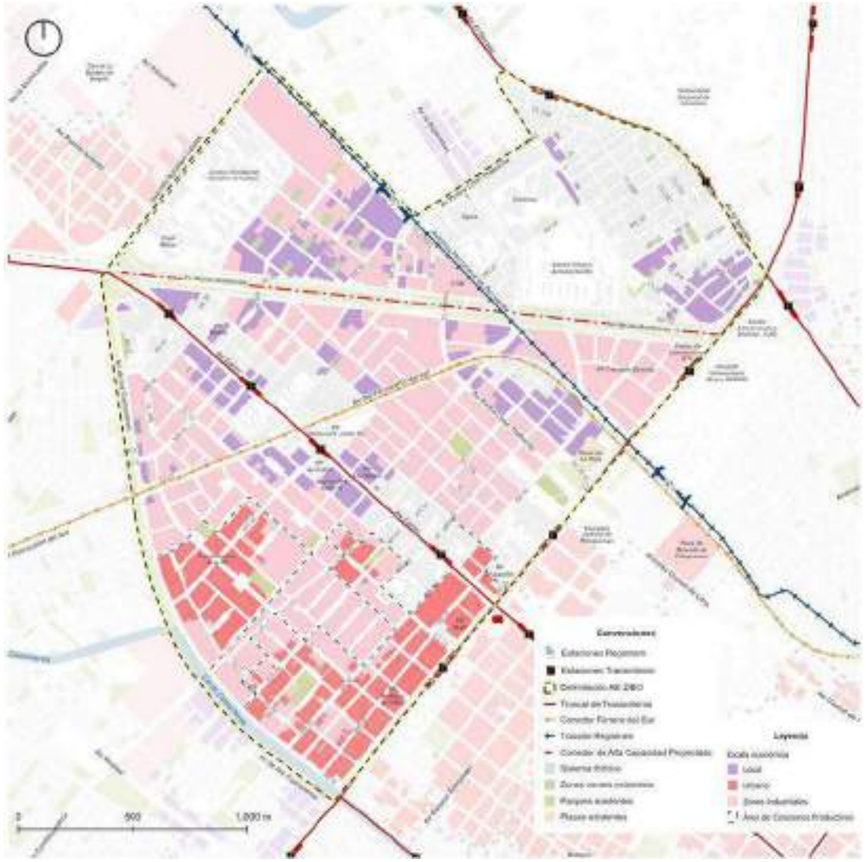


Ilustración 238: Composición del tejido económico. Fuente: Empresa de Renovación urbana de Bogotá, RenoBo, a partir de la cartografía Plan de Ordenamiento Territorial, Secretaría Distrital de Planeación (2021) y Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá. (2025)

1 Se observa un tejido económico densamente aglomerado, especialmente en el sector suroriental donde se han identificado núcleos productivos de escala urbana.

Evolución temporal del área construida para usos económicos

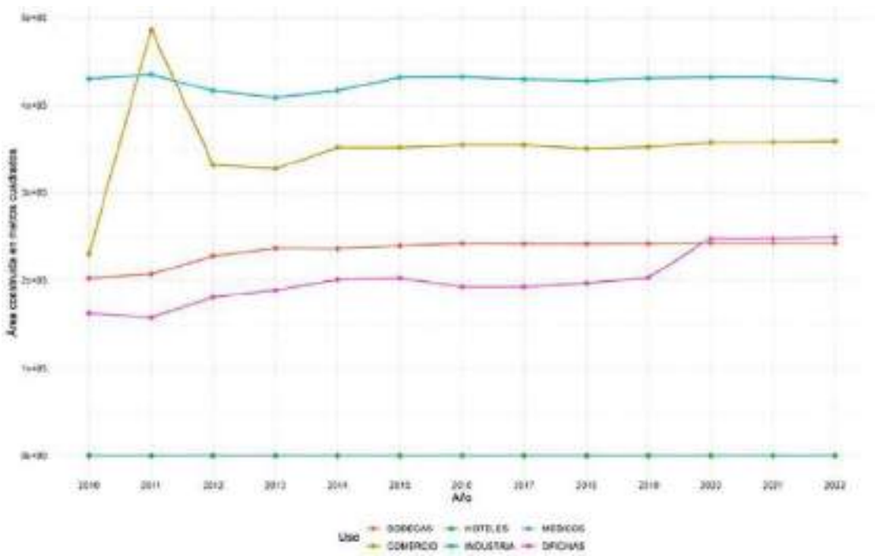


Ilustración 240: Gráfico de evolución temporal del área construida para los usos económicos. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, Unidad Administrativa Especial De Catastro Distrital. (2024)

2 Los usos económicos predominan en el área de ZIBo con una marcada influencia de actividades industriales. Además de la industria, el comercio, las oficinas y las bodegas también juegan un papel importante en la configuración económica de la zona. Esta distribución de usos refleja la dinámica económica diversa y la especialización funcional del área.

Conformación empresarial y del empleo- Establecimientos vigentes en la Cámara de Comercio de Bogotá

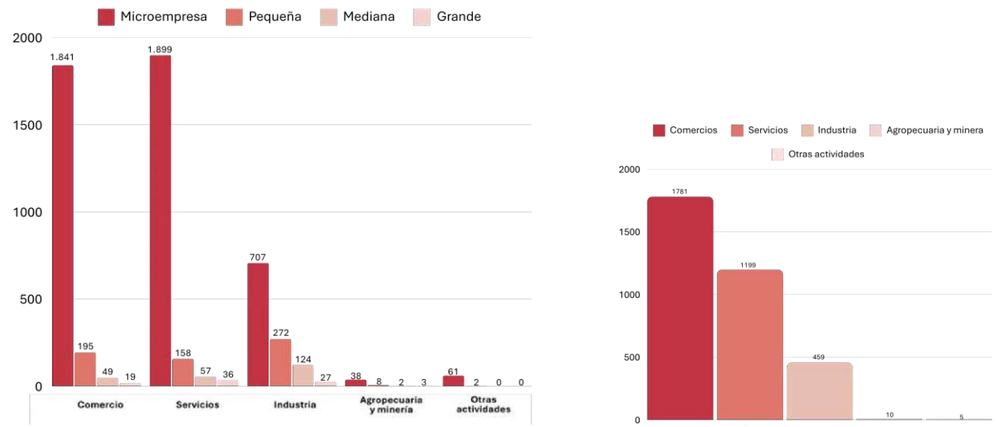


Ilustración 239: Conformación empresarial y del empleo- Establecimientos vigentes en la Cámara de Comercio de Bogotá. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información de Cámara de Comercio de Bogotá, 2023. (2024)

Según la Cámara de Comercio de Bogotá, en ZIBo se registran 8.283 matrículas activas, de las cuales 5.498 siguen vigentes hasta marzo de 2024. De estas matrículas activas, 2.150 corresponden al sector servicios, 2.104 al comercio y 1.130 a la industria.

3 El 51,6% de los establecimientos con registros vigentes en ZIBo están dedicados al comercio, seguidos por el sector de alojamiento y servicios de comida que representan el 13,3%, y la industria con el 12,7%. Estas tres actividades suman el 77,6% de los registros activos, destacando la predominancia de estos sectores en la actividad económica de la zona.

Evolución temporal del tejido económico y productivo

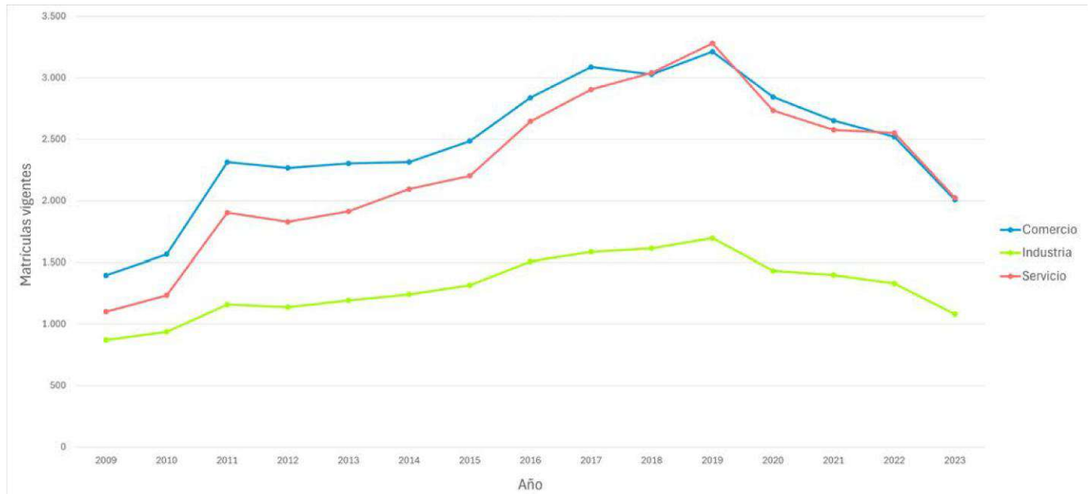


Ilustración 241: Gráfico de evolución temporal de las matriculas vigentes. Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá a partir de información de Cámara de Comercio de Bogotá, 2023. (2024)

4 El tejido económico y productivo en ZIBo ha sido relevante tanto para la pieza como para la ciudad, mostrando históricamente un aumento de los sectores de comercio, industria y servicios.

Este crecimiento estuvo sostenido hasta el 2019, logrando un máximo de 3.280 empresas de servicios, 3.212 empresas de comercio y 1.696 empresas con vocación industrial. Sin embargo, a partir de ese año, se evidencia una tendencia decreciente en los tres sectores, reflejando una caída de alrededor del 37% en los tres sectores para 2023. El sector servicios se redujo a 2.023 empresas, el comercio a 2.006, y la industria a 1.081

Clusteres industriales

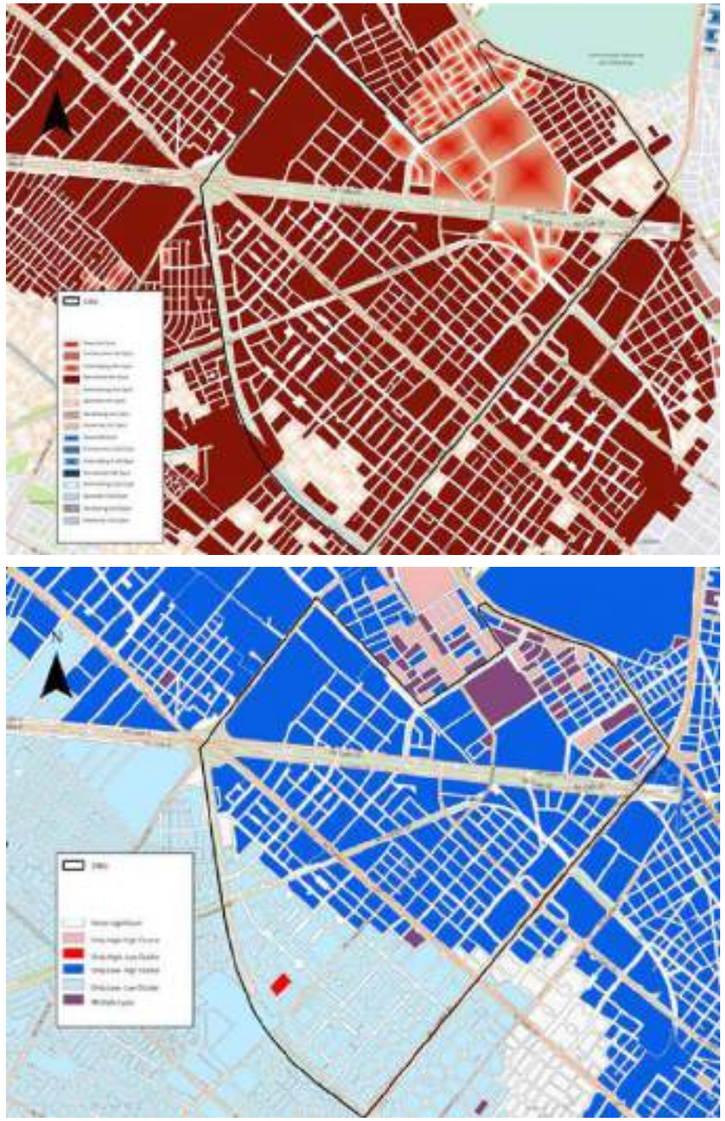


Ilustración 242: Composición clusterés industriales en el AE ZIBo. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD. (2024)

5 La AE ZIBo tiene altos niveles de área construida para uso industrial que han sido persistentes durante varios períodos, lo que refleja su relevancia para la actividad industrial en la ciudad.

Clusteres Hoteles

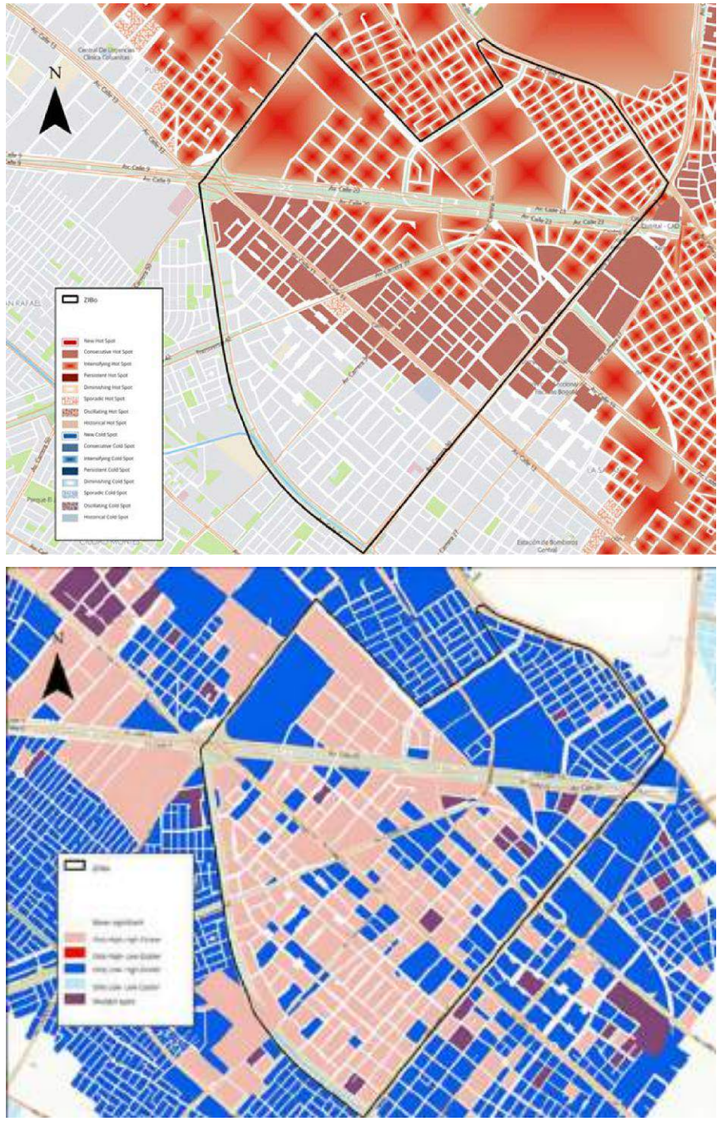


Ilustración 243: Composición clusterés hoteleros en el AE ZIBo. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de información del censo inmobiliario 2010-2022, UAECD. (2024)

6 En cuanto al uso de hoteles existen dos fenómenos: punto caliente consecutivo y punto caliente intensificándose lo cual indica una zona que muestra un patrón constante de alto, histórico, y que ha aumentado con el tiempo.

Distribución del empleo proyectado 2034

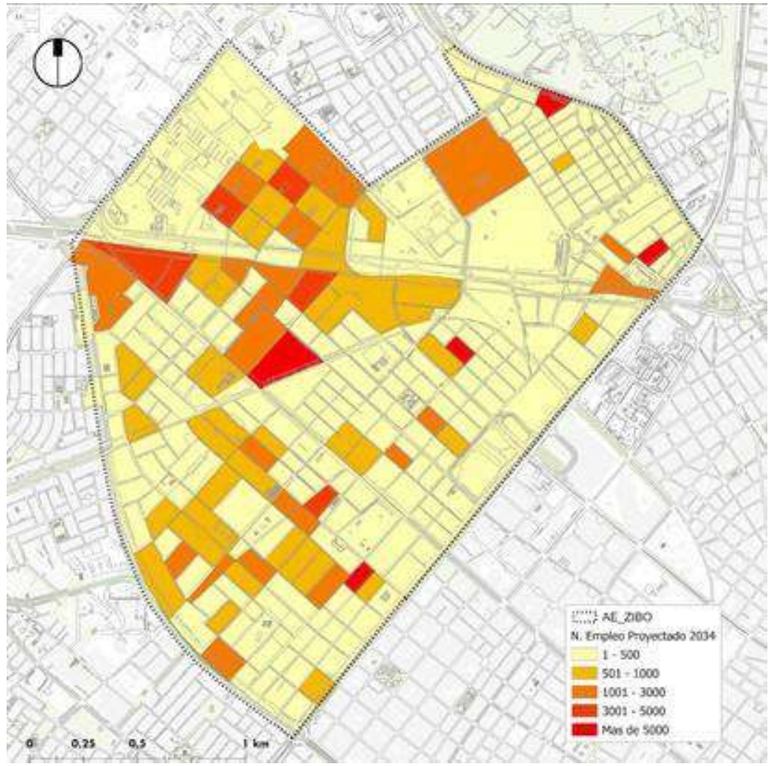


Ilustración 244: Proyección de empleo a 2034. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo económico a partir de Cámara de Comercio de Bogotá. (2024)

Para 2034 se espera que la Actuación Estratégica genere alrededor de 159,000 plazas de empleo.

7 La participación que tiene la Actuación Estratégica en el empleo de la ciudad para 2022 es del 4%. Peso considerable si se tiene en cuenta que el resto de las actuaciones concentran el 20% del empleo de Bogotá.

Viajes por motivo trabajo hacia la AE

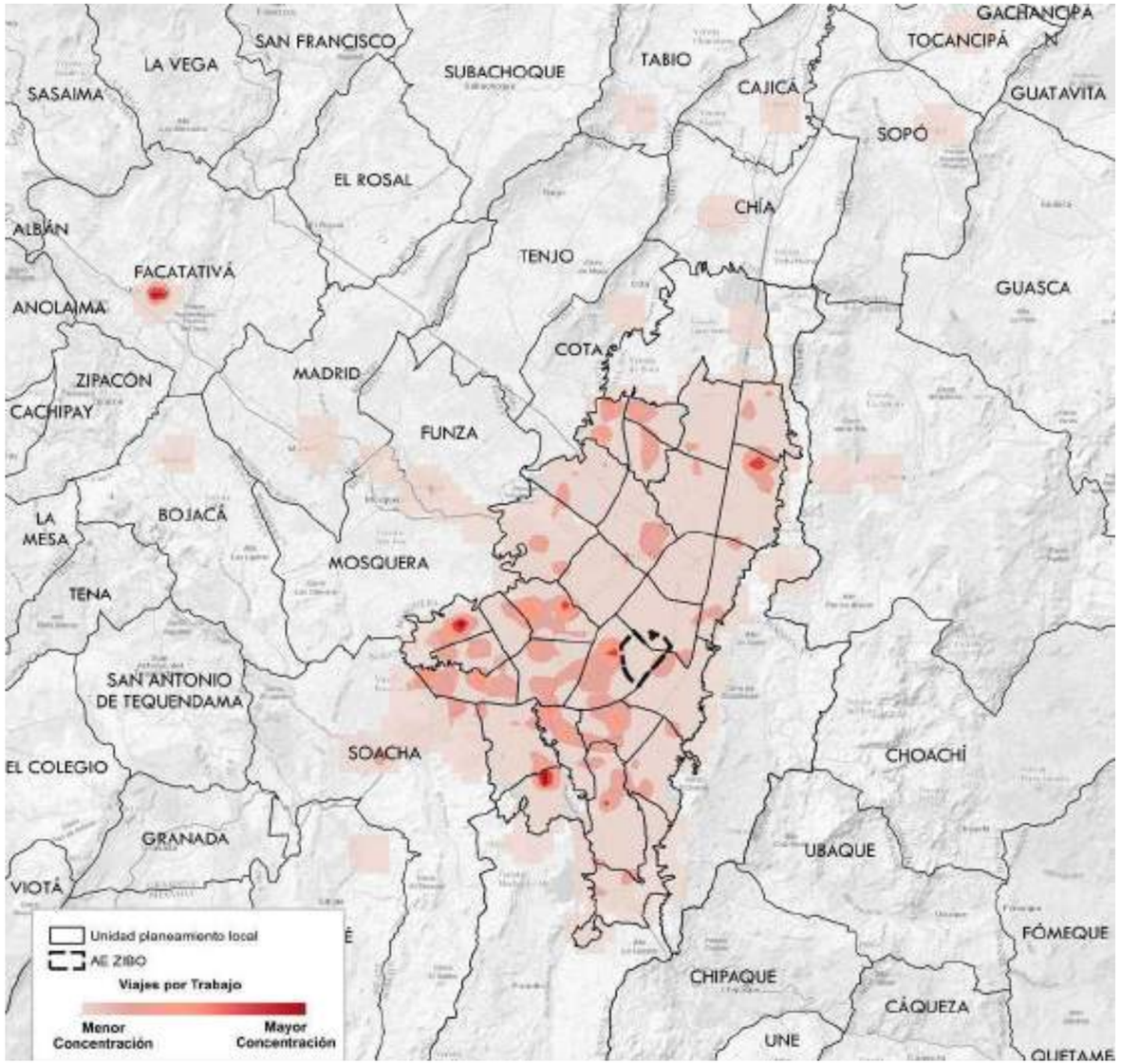


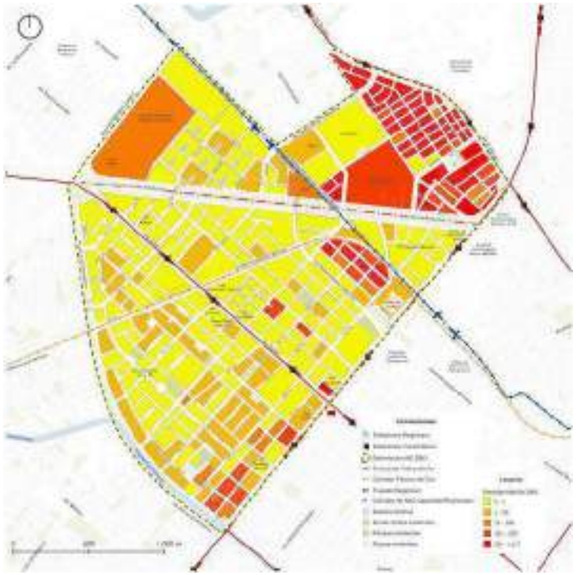
Ilustración 245: Viajes por motivo trabajo hacia la AE. Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico a partir de información de la Encuesta de Movilidad, 2019. (2024)

8 Hacia la AE ZIBo se llevan a cabo 83,706 viajes diarios, de los cuales el 85% son por motivos laborales y el 15% restante por razones educativas. Esta área se destaca como un importante centro de empleo para los municipios de la sabana como Soacha, Funza y Facatativá.

II. Análisis social

Densidad poblacional 2005 (Panel A) y 2018 (Panel B)

2005



2018



Ilustración 246: Densidad poblacional 2005 (izq) y 2018 (der). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo a partir de información del Censo 2018. (2025)

9 Aunque algunas zonas experimentaron aumentos significativos en su densidad poblacional, se observa que el cambio porcentual promedio de todas las zonas fue del -1,5%. Según el Censo Nacional de Población y Vivienda, la Zona Industrial Bogotá (ZIBo) presenta una densidad de 34 habitantes por hectárea.

Índice de Pobreza Multidimensional en ZIBo

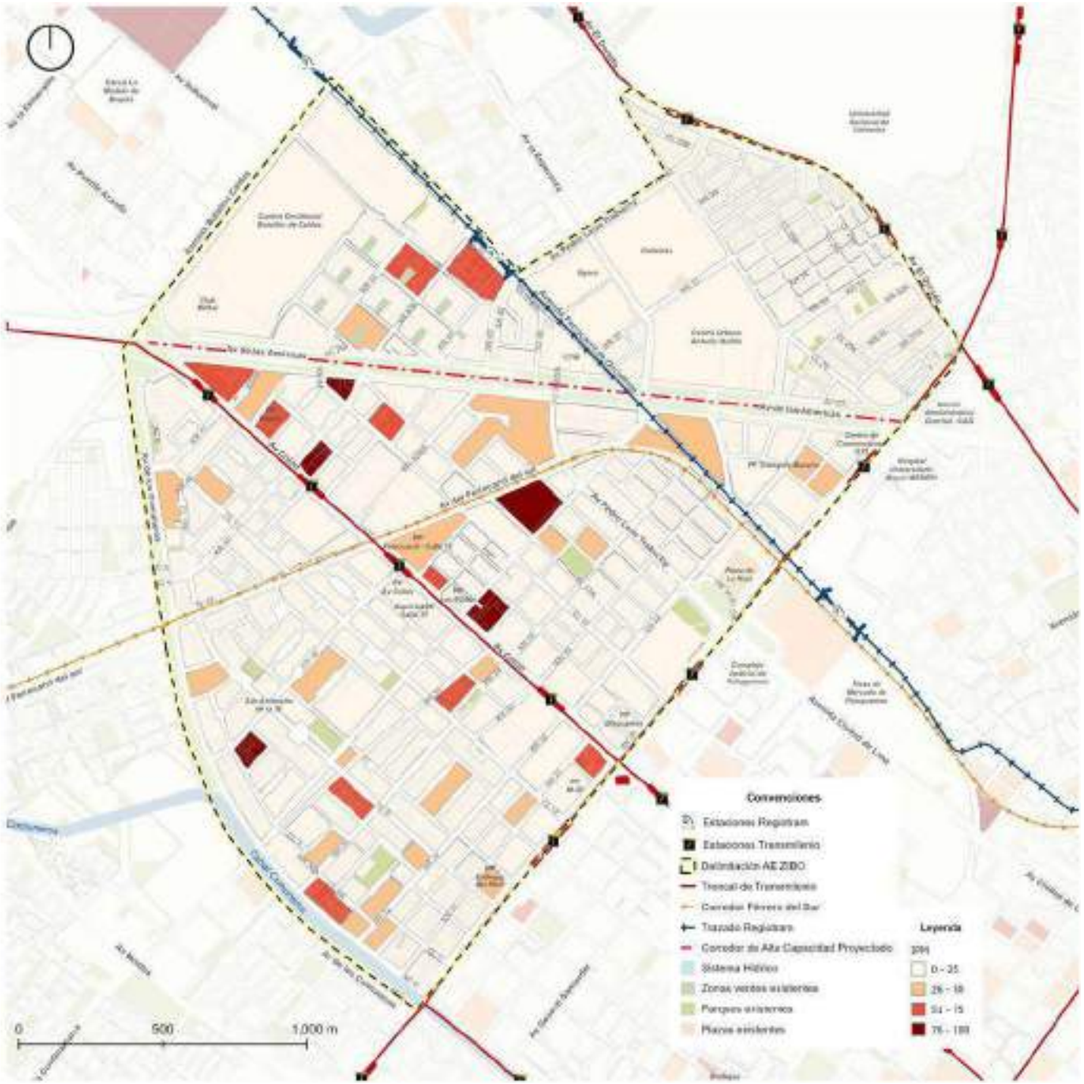


Ilustración 247: Índice de Pobreza Multidimensional en ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir del Censo 2018. (2025)

10 Según el IPM, en ZIBo existen aproximadamente 1.214 personas consideradas pobres (6.57%). Esto representa una concentración alta de pobreza en comparación con Bogotá (2.3%).

El área al sur de la Calle 13 registra un mayor porcentaje de personas pobres, específicamente, en el centro de los barrios Pensilvania y Los Ejidos. Otra zona relevante es en la zona de la Plaza de la Hoja donde más de mil personas que viven allí son pobres.

Inasistencia escolar en la AE ZIBo

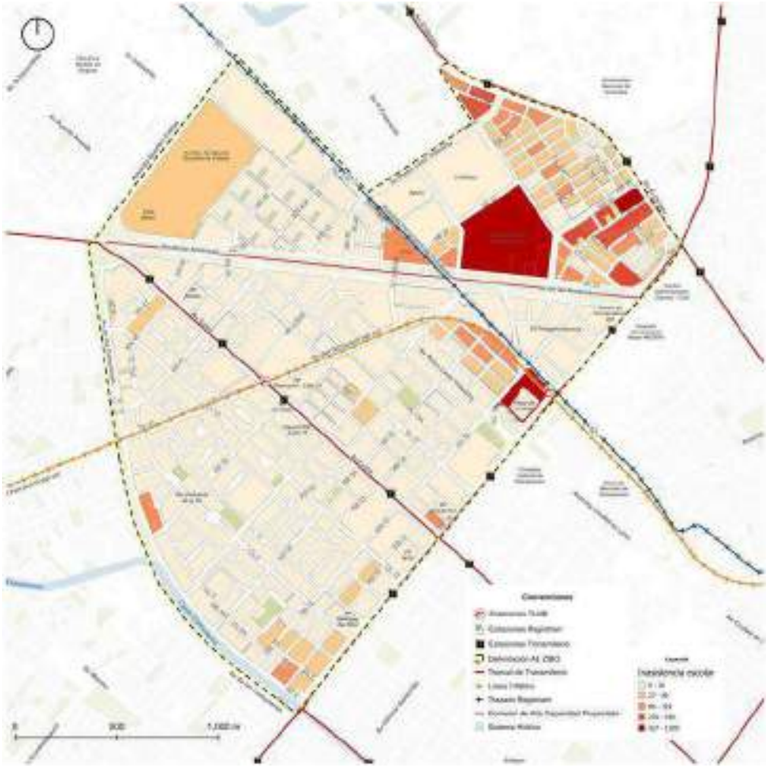


Ilustración 248: Inasistencia escolar en la AE ZIBo. Fuente:Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de información del DANE. (2025)

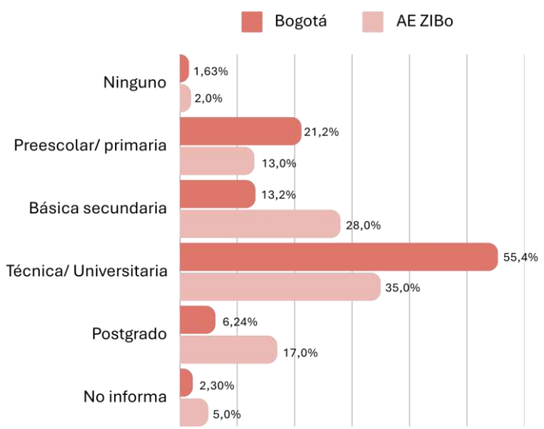


Ilustración 249: Nivel de escolaridad en AE ZIBo en comparación con Bogotá. Fuente:Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, a partir de información del DANE. (2025)

11

Según datos del Censo 2018, la inasistencia escolar en la AE ZIBo afectaba a aproximadamente 12.121 personas, concentrándose principalmente en el costado oriental del área de estudio. Los sectores de Antonio Nariño, Gran América y El Recuerdo presentan los niveles más altos de inasistencia, lo que evidencia una problemática focalizada que requiere intervenciones específicas. Estos mismos sectores coinciden con la implementación del Distrito Creativo y Tecnológico de Innovación (DCTI), una estrategia clave que busca potenciar y fomentar un entorno educativo más inclusivo y dinámico.

Deficit habitacional en la AE ZIBo

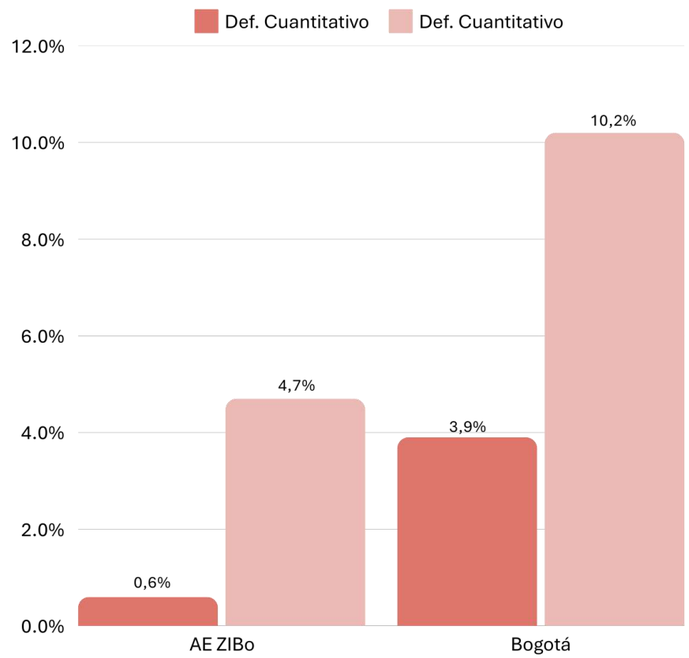


Ilustración 250: Deficit cuantitativo habitacional de la AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)

12

En la AE ZIBo, existe un déficit habitacional del 0.6% en comparación con el de Bogotá que es de 3.9%. Por otro lado, el déficit habitacional cualitativo en ZIBo es del 4.7%, también menor que el 10.2% registrado en Bogotá. Este dato indica que, en términos de cantidad de viviendas, ZIBo presenta una mejor situación habitacional, lo cual puede atribuirse a una mayor disponibilidad de unidades de vivienda en relación con la población residente. Es así como la llegada de vivienda a este sector tendría un impacto positivo en la reducción del déficit de vivienda de Bogotá.

Acceso a servicios públicos

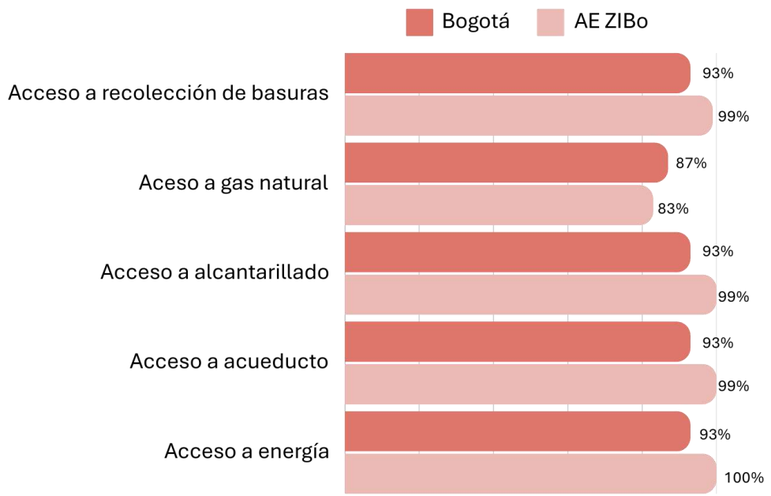


Ilustración 251: Acceso a servicios públicos AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)

El acceso a servicios públicos en la AE ZIBo refleja un desempeño excepcional en comparación con Bogotá, con coberturas que superan significativamente los promedios de la ciudad en varios servicios básicos.

En ZIBo, la cobertura de energía eléctrica, acueducto y alcantarillado alcanza el 100%, evidenciando una infraestructura consolidada y bien distribuida en estas áreas, mientras que Bogotá mantiene un nivel de cobertura del 93% en estos servicios. De manera similar, el acceso a la recolección de basuras en ZIBo es del 99%, superior al 93% de Bogotá, lo que subraya la capacidad de ZIBo para garantizar servicios esenciales a prácticamente toda su población.

13

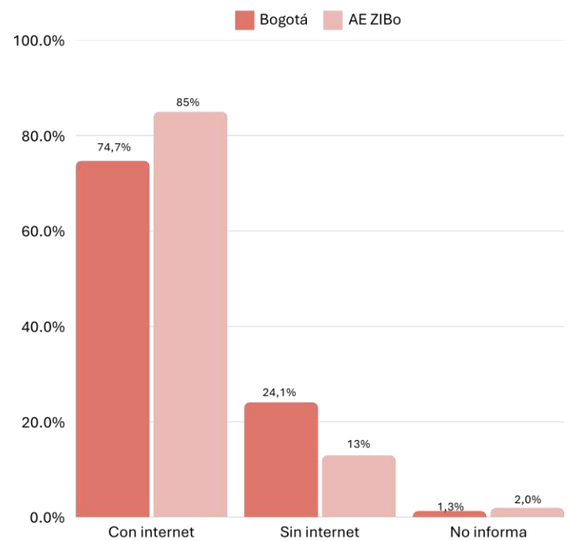


Ilustración 252: Acceso a internet AE ZIBo vs Bogotá. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo, con base en información del Censo 2018, DANE. (2025)

Según el Censo 2018, en la AE ZIBo, el 85% de los hogares tiene acceso a internet, lo cual supera significativamente el promedio de Bogotá, que es del 74.7%. Este alto nivel de conectividad en ZIBo refleja una ventaja competitiva importante, ya que facilita la inclusión digital y la interacción con el ecosistema urbano, contribuyendo al acceso a oportunidades educativas, laborales y económicas.

El desarrollo económico se articula en torno a cuatro sectores identificados en la AE ZIBo, cada uno con roles específicos en la consolidación de la vocación de la Actuación Estratégica.

En el sector economico 1, predominan actividades diversificadas que fomentan la proximidad laboral, la vida comunitaria y la relocalización de actividades no compatibles con el entorno residencial, como bodegas de reciclaje o las Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento -ECA, que tienen una presencia importante en esta zona y naturalmente podrían encontrar beneficios mayores en el sector 3 de la actuación. Este sector se orienta hacia la integración de actividades culturales y de servicios de soporte. Asimismo, se propone conectar el CTIB mediante corredores inteligentes de turismo con las dinámicas urbanas del costado norte de la pieza —con énfasis en vivienda, servicios, comercio y turismo — y con las del sur de la Avenida de las Américas y del futuro Regiotram de occidente —de vocación más manufactureras, logística y comercial —.

En el sector económico 2, que alberga el edificio sede del CTIB, se plantea una consolidación del tejido empresarial en actividades de alta intensidad en conocimiento. La estrategia incluye conectar actores e instituciones mediante corredores urbanos inteligentes, potenciando la accesibilidad y la aglomeración de recursos. En términos de transformación principal, la pieza deberá articularse fuertemente con el sector económico Susceptible de Reúso a través del edificio sede del CTIB, la AIM de Regiotram y el Parque Lineal de la Avenida Las Américas, para lograr consolidar un tejido empresarial fuerte en actividades relacionadas con la ciencia, tecnología e innovación.

El subsector Susceptible de Reuso se concibe como un área de transición entre usos industriales, residenciales y culturales. La transición productiva que se propone en este sector también implica la tarea de atraer nuevas empresas y sectores que se beneficien de la proximidad con el CTIB y de los predios potenciales de reúso. Aquí se propone atraer empresas de industrias culturales y creativas, promoviendo coworking, vivienda flexible y recuperación urbana con respeto a la memoria industrial.

Por último, **en el** sector 3 se evidencia una oportunidad de consolidar, en pleno corazón industrial, económico y de innovación de Bogotá, un Distrito de Economía Circular que permita generar encadenamientos para promover procesos productivos innovadores y sostenibles. Se propone el reuso para consolidar el modelo de espacio público, la definición de corredores con vocación peatonal y pacificados y el reverdecimiento a partir del modelo de supermanzanas.

Las propuestas incluyen estrategias para reverdecer el entorno urbano, fomentar la caminabilidad y promover corredores comerciales mediante Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAUP). Asimismo, se contempla el diseño de incentivos normativos y programas sectoriales que atraigan inversión privada, complementando los esfuerzos de planificación territorial con acciones de política pública que faciliten la transformación productiva de la ciudad.

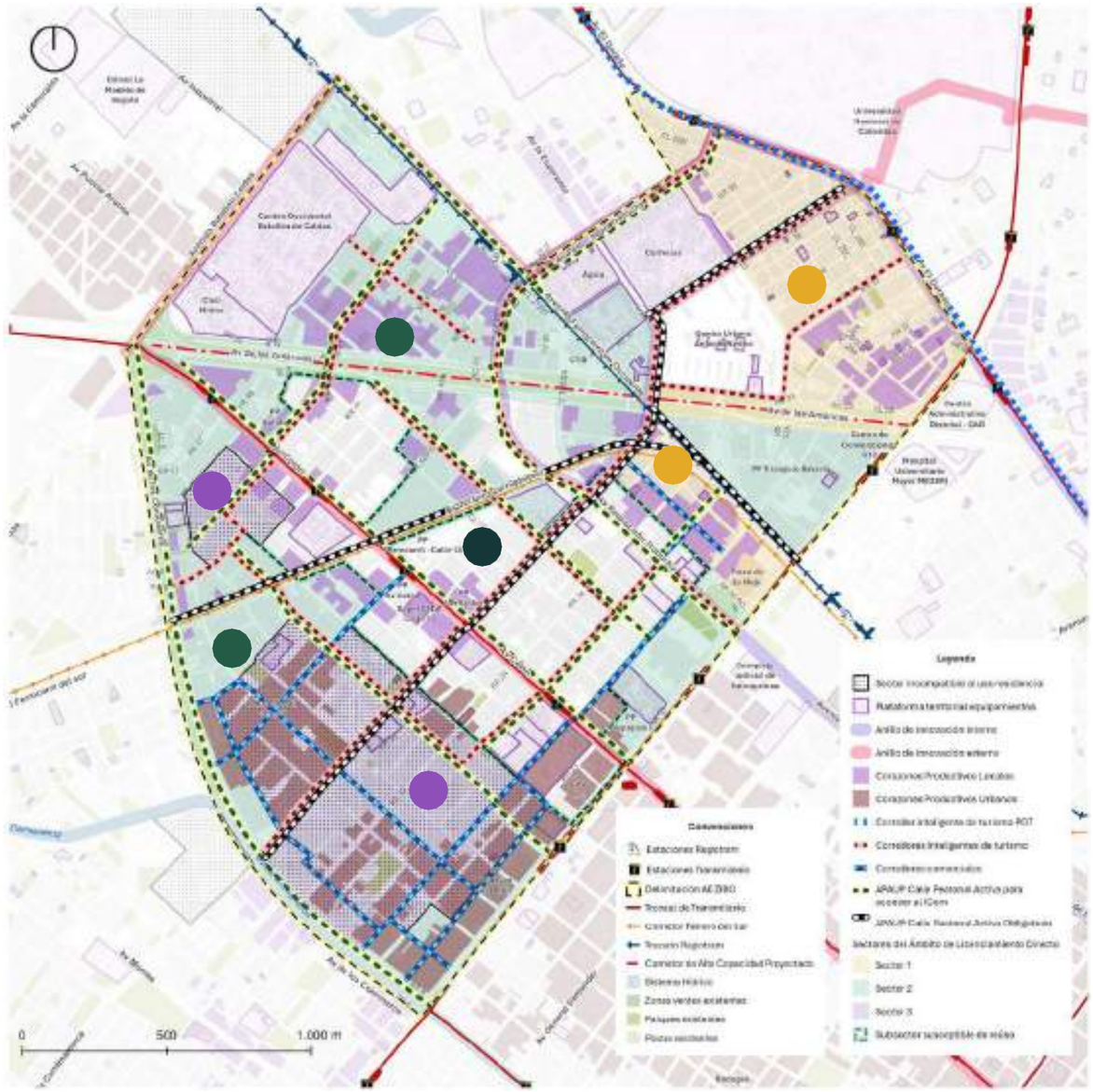


Ilustración 253: Modelo Urbano propuesto indicativo Socioeconómico AE ZIBo . Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Recomendaciones y Propuestas

Formulación

1 Fomentar la mixtura de usos y actividades económicas en la AE ZIBo, aprovechando el potencial de las aglomeraciones económicas para facilitar la localización de vivienda y promover el reuso de edificaciones que faciliten la recuperación de inmuebles y el desarrollo de industrias culturales y creativas en el sector.

2 Impulsar la densificación del ámbito de la AE como una estrategia para mejorar la movilidad, el acceso a servicios públicos y el fortalecimiento de las redes del cuidado.

3 Implementar agregadores logísticos en el suroccidente de la pieza, donde se concentran las actividades comerciales, con el fin de organizar los flujos en el territorio y armonizar las diferentes actividades y usos.

4 Priorizar la construcción de 33.425 m^2 en cuatro equipamientos:

1. Hospital Comuneros (15.597 m^2)
2. Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos (10.500 m^2)
3. Equipamiento Educación Escala Metropolitana (3.500 m^2)
4. Equipamiento cultural (3.828 m^2).

Ilustración 254: Recomendaciones socioeconómicas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Implementación

5 Identificar con la SDDE incentivos para el sector TIC (Información y Comunicaciones), CTI (Ciencia Tecnología e Innovación), industrias de manufacturas, textiles, alimenticias, industrias química, y automotriz.

6 Implementar programas de fortalecimiento y promoción de las Industrias Culturales y Creativas (ICC) en la AE Zibo que permitan la diversificación de actividades y la ampliación de mercado en estas áreas de desarrollo económico, cultural y creativo.

7 Fortalecer la articulación entre los sectores productivo, académico y tecnológico, mediante la construcción del Parque ZIBo LAB, con el fin de consolidar un ecosistema de innovación que potencie la formación de talento, la generación de conocimiento aplicado y el desarrollo de actividades económicas de alto valor agregado.

8 Articular a las entidades públicas competentes para focalizar una oferta de servicios para atraer y fortalecer los sectores artísticos, culturales y educativos con programas de emprendimiento, promoción artística, fortalecimiento empresarial y fortalecimiento de habilidades y competencias técnicas.

9 Articular con la SDDE actores y recursos en torno a las actividades de ciencia, tecnología e innovación del edificio sede del CTIB, con los actores educativos, estudiantes, comunidad y empresas.

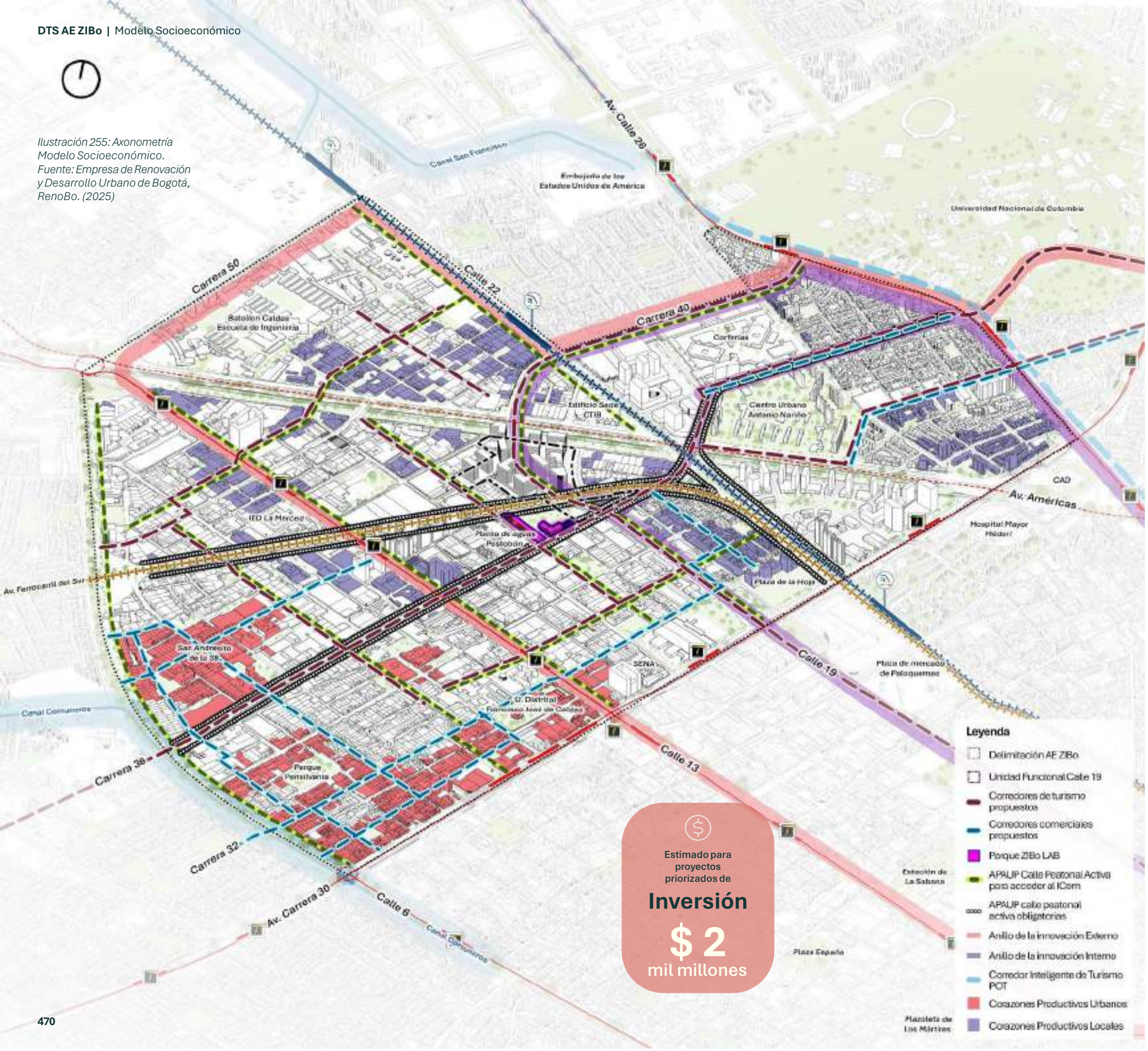
10 Articular la oferta pública de la SDDE en torno a los servicios que tendrá el edificio sede del CTIB, con el fin de promover un entorno político favorable en términos de inversión y acompañamiento que impulse procesos de innovación relacionados con un territorio inteligente.

11 Realizar procesos de alistamiento para optimizar los equipamientos existentes dentro de la AE ZIBo.

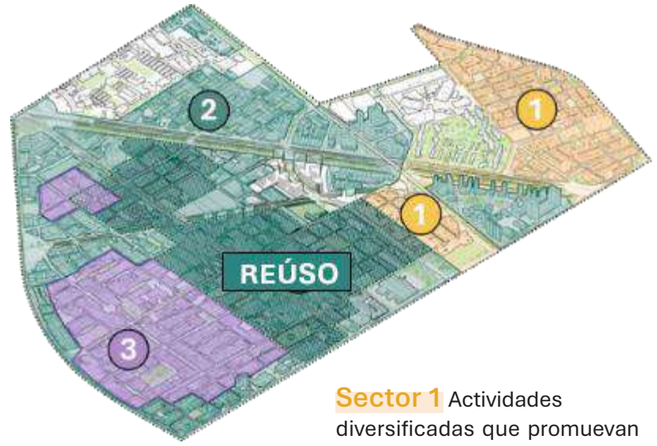
12 Diseñar e implementar programas de cultura ciudadana para la sostenibilidad cultural, social y económica de las Áreas de Distritos Creativos

13 Hacer ejercicios participativos con las organizaciones de recicladores y superintendencia de servicios públicos para fortalecer estrategias de economía circular y manejo de residuos.

Ilustración 255: Axonometría Modelo Socioeconómico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Cada sector de la AE ZIBo tiene una vocación distinta



Sector 1 Actividades diversificadas que promuevan la ciudad de la proximidad.

Sector 2 Actividades de alta intensidad en conocimiento.

Subsector Susceptible de Reuso

Transición productiva.

Sector 3 Distrito de economía circular.

Calles comerciales:

8,42 km

Corredores inteligentes de turismo:

12,12 km

Construcción del **Parque ZIBo LAB** para consolidar un **ecosistema de innovación.**

RENOBO
EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

5

Modelo Financiero

Antecedentes

El financiamiento para la Actuación Estratégica ZIBo tiene como estructura de soporte las posibilidades de desarrollo de un sector con ubicación central, con baja fragmentación catastral y con oportunidades de abrirse al mercado inmobiliario. Bajo esta premisa, la AE recibe ingresos para concretar proyectos públicos, tanto por el pago de las cargas locales que los proyectos inmobiliarios generan, como por la aplicación de diversos instrumentos de financiación del suelo y los proyectos definidos (o por definir), por el Plan de Desarrollo Distrital (PDD).

La AE tiene la oportunidad de generar obligaciones en suelo y dinero por concepto del recaudo o captura de valor de las obligaciones urbanísticas propias de la aplicación de la norma. Para ZIBo la norma está ligada a los Tratamientos de: Consolidación, Renovación Urbana, Desarrollo y Conservación. Adicionalmente la AE ZIBo cuenta incentiva el reúso de construcciones.

Es importante resaltar que gran parte de la AE ZIBo se encuentra dentro del Área de Actividad Estratégica Grandes Servicios Metropolitanos, que confiere condiciones particulares en términos de usos del suelo e instrumentos, y que se ven reflejadas a lo largo de los cálculos y de los análisis realizados.

Este potencial de recaudo se compara con los costos y priorizaciones de los proyectos alineados de las directrices de la Actuación Estratégica, los cuales generan la necesidad de captura de valor. Por lo anterior, se busca, a través de la participación de actores privados, instrumentos de financiación del suelo, y proyectos del plan de desarrollo, un posible equilibrio a favor de los proyectos públicos, en términos de balance entre las cargas y beneficios del desarrollo y la renovación urbana propuesta.

Marco Normativo

El reparto equitativo de cargas y beneficios urbanísticos en Colombia es un principio fundamental en el ordenamiento territorial del país y, desde la *Ley 9 de 1989* hasta el *Decreto Distrital 555 de 2021*, se ha establecido este mecanismo así:

La *Ley 388 de 1997* introdujo el principio de reparto equitativo de cargas y beneficios. Según el artículo 38, los Planes de Ordenamiento Territorial y las normas urbanísticas deben establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Los mecanismos incluyen las unidades de actuación urbanística, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo.

Decreto 555 de 2021: establece que las cargas locales de la urbanización se refieren a:

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

La estructura general del modelo de financiación se define a partir de lo estipulado en el *artículo 484 del Decreto Distrital 555 de 2021* así:

Artículo 484. Financiación de las Actuaciones Estratégicas.

> *La contraprestación en especie o dinero derivadas de las obligaciones urbanísticas que apliquen en los predios que se encuentren dentro de la Actuación Estratégica, se invertirán exclusivamente en el desarrollo de estrategias de intervención y/o proyectos definidos en el ámbito de la Actuación, en el cual podrán ser aplicados los instrumentos de gestión y financiación que hacen parte del presente plan según sea la necesidad y oportunidad.*

> *El reparto de Cargas y Beneficios establecerá la forma de cumplimiento de las obligaciones y cargas urbanísticas que deban cumplir los distintos desarrollos inmobiliarios localizados al interior del ámbito de las Actuaciones Estratégicas, incluidas las obligaciones de Vivienda de Interés Social y Prioritario, para ser cumplidas en los terrenos que determine la Actuación Estratégica, siempre y cuando se encuentren localizados al interior del ámbito de la Actuación. Podrán ser receptoras de las obligaciones urbanísticas reglamentadas en el presente Plan, e incorporar recursos adicionales de cualquier índole.*

> *Parágrafo. Se podrán crear fondos cuenta para las AE con el objeto de recibir los pagos de las obligaciones urbanísticas que se generen en el ámbito de reparto de cada Actuación Estratégica y que serán destinados a financiar las obras requeridas. Esto incluye los pagos compensatorios de cesiones en suelo, en dinero o en especie, los que se deriven de la implementación de instrumentos de financiación y los demás que establezca el presente Plan.*

El Modelo de Financiación busca que cada proyecto de la Actuación Estratégica tenga la capacidad de identificar sus probables fuentes de financiación, de acuerdo con su naturaleza y características.

De esta manera, una vez determinado el valor económico de las condiciones o proyectos en el proceso de costeo —Total a Financiar en la AE—, se determinan las posibles Alternativas de Financiación (AF) que deberán incluir opciones para cubrir aquellos valores para los cuales los recursos hayan sido insuficientes.

Adicionalmente, la AE deberá financiar otros costos indirectos asociados al desarrollo de los proyectos costos están incluidos dentro de los costos totales de ejecución.

Objetivos y estrategias

Los objetivos y las estrategias del Modelo de Financiamiento para la Actuación Estratégica ZIBo son los siguientes:

Objetivo 1:



Promover el desarrollo equilibrado de los proyectos dentro de la Actuación Estratégica que, desde lo público, se determinen para promover la construcción de edificaciones en consonancia con los análisis urbanísticos y financieros, y la mezcla de usos propios del proceso de renovación urbana que se ejecutará en el territorio.

Estrategias:

1. Definir las áreas que serán objeto de las diferentes opciones de licenciamiento y englobe en la Actuación Estratégica, incluyendo las cargas urbanísticas de carácter general y local que para este caso son los proyectos públicos (Directrices).

2. Identificar los ámbitos de planificación e identificación del suelo objeto de reparto: se definirán las obligaciones propias a cumplir en la actuación y su forma de cumplimiento.

3. Entregar parámetros sobre los diferentes escenarios normativos al interior de la AE, para simular las posibles opciones sobre el Licenciamiento Directo, que permitan la mayor captura de valor, suelo y construcción.

Objetivo 2:



Definir las oportunidades de captura de valor y entrega de suelos estratégicos para Espacio Público y Equipamientos al interior de la Actuación, como parte del Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios**.**

Estrategias:

1. Identificar las manzanas con mayor potencial de captura de valor, vía obligaciones urbanísticas, tanto en suelo como en dinero y en construcción, para establecer criterios de integración inmobiliaria.

2. Definir los índices de construcción efectivos viables en los escenarios de licenciamiento directo, predio a predio, y sus impactos sobre la captura de valor para el financiamiento de proyectos públicos.

3. Enlazar cada uno de los escenarios de desarrollo inmobiliario con las necesidades de suelo, recursos y construcción para el cumplimiento de los proyectos públicos de la AE.

Objetivo 3:



Construir un escenario de balance entre los tiempos y costos de los proyectos públicos a ejecutar en la Actuación Estratégica y el Potencial Inmobiliario, (usos, actividades y tipologías). Este escenario está construido en función de los resultados del estudio de mercado, que define el posible índice de absorción de los productos inmobiliarios.

Estrategias:

1. Definir la línea de tiempo de los proyectos públicos a partir de variables de ejecución, priorización y costeo.

2. Establecer una línea base de tiempos de ejecución de los productos inmobiliarios desarrollables al interior de la AE, a partir de la absorción de mercado y las estrategias de mercado para la Zona de ZIBo.

Metodología

Las demás Actuaciones Estratégicas priorizadas por RenoBo están en proceso de identificación de los proyectos de infraestructura de soporte e instrumentos de financiación, a partir de la metodología desarrollada por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C, para la construcción del balance de la Actuación Estratégica y selección de instrumentos de gestión y financiación. Lo anterior basándose en un modelo de reparto flexible y progresivo a escala de ciudad y considerando:

1. **Análisis normativo:** revisión e implementación de la normatividad urbanística a la luz del POT Distrital, analizando cómo estas regulaciones pueden adaptarse para permitir un desarrollo más eficiente y sostenible, equilibrando los nuevos usos con los objetivos de la Actuación Estratégica.

2. **Potencial edificatorio:** cálculo del potencial de metros cuadrados que se pueden construir en los ámbitos de gestión, unidad funcional o licenciamiento directo. Teniendo en cuenta factores como la capacidad de soporte urbano, densidad poblacional estimada, áreas verdes necesarias y la mezcla de usos urbanos.

3. **Servicios públicos y equipamientos:** identificación de disponibilidad de servicios públicos de soporte como; agua, y alcantarillado, así como la oferta y futura demanda de equipamientos y espacio público.

4. **Identificación, costeo y definición de posibles fuentes de financiación de los proyectos** definidos por las Directrices en la *Resolución 2000 de 2023*.

5. **Priorización y costeo de los proyectos a desarrollar en la Actuación Estratégica:** análisis en detalle de cada proyecto propuesto por las directrices de las Actuaciones Estratégicas, para determinar su impacto en el territorio, en términos de activadores del desarrollo inmobiliario y estabilizadores urbanos, definiendo así la priorización de los mismos.

6. **Necesidad de suelo y financiamiento:** cuantificar el suelo requerido para los proyectos de infraestructura de soporte y/o servicios públicos y a su vez cómo se gestiona su adquisición y se financia su desarrollo.

7. **Identificación de los instrumentos de financiación y el momento de su aplicación:** una vez evidenciado el potencial edificatorio en la Actuación Estratégica y las posibilidades de recaudo derivadas de obligaciones urbanísticas, se determinan los instrumentos de financiación de balance o de flujo de caja en el tiempo para los proyectos priorizados, en especial los activadores del desarrollo inmobiliario.

Estos siete puntos consolidan un enfoque completo y detallado para la planificación, gestión y financiación de las Actuaciones Estratégicas del POT. Cada uno contribuye a la viabilidad y el éxito de estas transformaciones urbanas, asegurando que se logren los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la reactivación económica de manera equitativa y planificada.

Alcance del Modelo de Financiación de las Actuaciones Estratégicas

El Modelo de Financiación tiene por objeto general estimar los valores de inversión de cada proyecto a desarrollar en la Actuación Estratégica y las posibles fuentes de financiación que pueden ser asociadas a la curva de inversión, de acuerdo con la naturaleza de los mismos. Esto, con base en la mejor información disponible y construida para este propósito a la fecha de producción del presente documento técnico.

Adicionalmente, el Modelo busca de forma particular establecer un orden sobre las condiciones y las fuentes de financiación, y en ningún caso realiza la estructuración financiera de los proyectos.

En términos generales, en el Modelo se proyecta la financiación de los valores de inversión a través de instrumentos financieros previstos en el marco del *Decreto Único Nacional 1077 de 2015*, y para ello se esboza el orden cronológico de la generación de ingresos que servirán como fuente de pago. Por esta razón se encuentra fuera de su alcance cualquier consideración de operaciones de inversión de instrumentos financieros estructurados o complejos.

De esta forma, al tratarse de una etapa previa a la de prefactibilidad de la estructuración de los proyectos, y en la medida en que se detallen las condiciones y alternativas de desarrollo de los mismos, el modelo de financiación deberá ser revisado y ajustado conforme al análisis de las situaciones cambiantes de la ciudad y al mercado inmobiliario. Adicionalmente, se podrá aplicar el principio de concurrencia de las fuentes de financiación señaladas en el artículo *" Mecanismos de Financiación de la Actuación Estratégica ZIBo"* del Decreto de adopción de la Actuación Estratégica ZIBo , con el propósito de promover y garantizar la ejecución de los proyectos priorizados.

Conforme a lo anterior, el Operador Urbano, con el apoyo de los actores involucrados en la estructuración y ejecución de la Actuación Estratégica, realizará revisiones periódicas con el fin de evaluar los indicadores de cumplimiento y establecer prioridades para avanzar en la ejecución de la Actuación Estratégica.

Caracterización de los lotes para simulación de escenarios

La Caracterización de los lotes es el fundamento del ejercicio de reparto de cargas y beneficios de la AE, en esta se evalúan condiciones actuales con el fin de determinar la cantidad de suelo que cuenta con posibilidades de desarrollo desde la edificabilidad, la norma urbanística y los valores del suelo. El punto de partida es la totalidad de lotes identificados en el ámbito de la AE, de los cuales se analizan sus características principales tal como se refleja en las tablas que se presentan el presente inciso.

Como se establece en el *artículo "Delimitación del ámbito de aplicación de la Actuación Estratégica ZIBo"*, del Decreto de adopción, la Actuación Estratégica ZIBo se encuentra localizada en dos UPL: Teusaquillo y Puente Aranda y es un nuevo centro de desarrollo estratégico de la ciudad habilitado por el POT *Decreto 555 de 2021*. La AE, se encuentra rodeada por Malla Vial Arterial, áreas en proceso de transformación y zonas que brindan servicios de escala metropolitana.

Esta Actuación tiene como objetivo desarrollarse como un suelo de renovación, patrimonio y reúso, gracias a su potencial de desarrollo derivado de su localización y de una importante estructura urbana. También, tiene como finalidad el reverdecimiento de la zona y la promoción de desarrollos mixtos que integren armónicamente su vocación industrial, con la comercial y la residencial.

Dentro del ámbito de la AE ZIBo se encuentran diversos elementos urbanos que son referentes de la mixtura en el uso del suelo. Algunos de los más representativos son:

- **Corferias:** es el centro de eventos más importante de la ciudad que recibe más 2 millones de visitantes al año.
- **Centro de Convenciones Ágora Bogotá:** escenario de eventos complementario a Corferias que se ha consolidado como un hito de la ciudad.
- **Centro Residencial Antonio Nariño:** es una de las agrupaciones de Vivienda más representativas de la ciudad, corresponde a un Bien de Interés Cultural de Nivel nacional representación de la arquitectura moderna de Bogotá.
- **Avenida de las Américas:** uno de los hitos de movilidad más importantes de la ciudad que a su vez cuenta con un elemento de espacio público de escala de ciudad.
- **Sector comercial "San Andresito de la 38":** corresponde a un área que ofrece diversidad de servicios y comercios con un alto nivel de reconocimiento en la ciudad. Este es uno de los territorios de mayor oportunidad para consolidarse como un clúster de actividades económicas.

Además de estos referentes, la UPL Teusaquillo cuenta con diversos equipamientos y servicios deportivos como el parque Simón Bolívar. Sin embargo, la parte de la UPL que se encuentra dentro de la Actuación no concentra una oferta representativa de servicios públicos o de espacios recreacionales.

No obstante, la Actuación Estratégica, cuenta con diversidad en la vocación de uso del suelo. Mientras en las zonas ubicadas en la UPL Teusaquillo son principalmente residenciales, con usos comerciales complementarios, en la UPL de Puente Aranda se encuentran como usos predominantes el comercial de escala media y el industrial.

Características de los lotes que conforman la Actuación Estratégica

Como complemento al artículo *"Cuadro General de Áreas de la Actuación Estratégica"*, del Decreto de adopción, se presenta a continuación, una tabla con los datos generales de los lotes privados y públicos que serán objeto de análisis en el presente capítulo, y que son el punto de partida para definir su incidencia en el reparto:

Número de lotes	Total lotes	Área m2	% del area
Total	4.541	3.910.243	100%
Lotes en Renovación Urbana	4.427	3.411.309	87%
Lotes en Consolidación	106	327.586	8%
Lotes en Conservación	7	154.288	4%
Lotes en Desarrollo	1	17.061	0,4%

Tabla 40: Predios por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Se observa que el tratamiento urbanístico predominante de la Actuación Estratégica por el número de lotes es Renovación Urbana, a continuación, **se presenta de manera gráfica la distribución por área:**

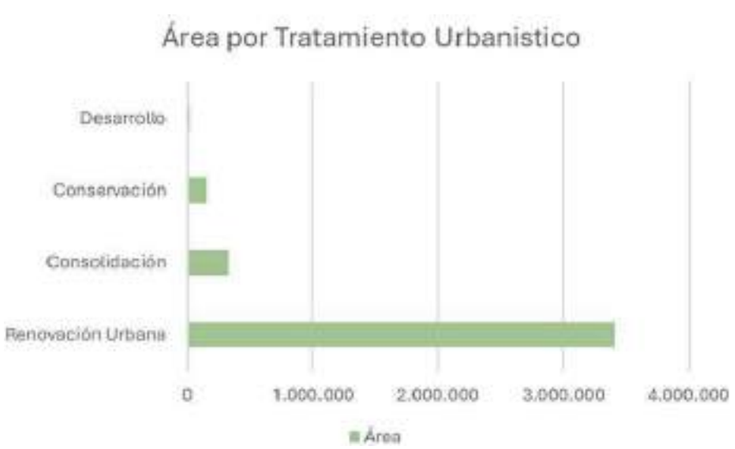


Ilustración 256: Área por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Para efectos de mayor claridad, el Tratamiento Urbanístico expuesto en la gráfica anterior, es el componente normativo que establece la capacidad de edificabilidad con la que cuenta un lote. Conforme a lo anterior, el tratamiento con mayor potencial de edificabilidad es Renovación Urbana, el cual corresponde al 87% del suelo de la Actuación Estratégica ZIBo.

Destino económico actual

Se analiza la distribución de los predios con base en su destino económico actual, información con la que se determina la vocación económica del territorio y las posibilidades en términos de mezcla de usos, con el fin de tener un desarrollo que garantice la armonía entre las actividades que hoy en día se realizan, con aquellas que se prevé llegarán de la mano de los nuevos desarrollos inmobiliarios.

Destino Económico	Total lotes	Área m2	% del área
Comercio en centros comerciales	60	40.434	1%
Comercio en corredor comercial	820	453.600	12%
Comercio puntual	1.327	948.049	24%
Dotacional privado	40	223.462	6%
Dotacional público	58	481.808	12%
Espacio público	74	74.778	2%
Industrial	922	769.598	20%
Parqueaderos	14	17.290	0,4%
Recreacional privado	1	3.597	0,1%
Recreacional público	3	22.410	1%
Residencial	955	393.648	10%
Urbanizable no urbanizado	1	1.067	0,03%
Urbanizable no edificado	28	40.278	1%
Urbanizable no edificado propiedad del estado	10	4.347	0,1%
Vías	277	435.808	11%

Tabla 41: Destino económico.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Se observa que los dos usos del suelo predominantes en el ámbito de la AE ZIBo son el Comercio en diversas modalidades, equivalente al 37% del área de terreno, seguido por el Industrial, que corresponde al 24% del área de terreno.

Área de Actividad

En cuanto a la distribución de predios por Área de Actividad, se evidencia lo siguiente:

Lotes por Área de Actividad	Total lotes	Área m²	% del área
Área de Actividad - Estructurante receptora de Vivienda VIS	1.503	781.681	20%
Área de Actividad - Grandes servicios metropolitanos	3.006	2.917.530	75%
Área de Actividad - Generadora de Soportes urbanos	32	211.032	5%

Tabla 42: Áreas de actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El área de actividad predominante es Grandes Servicios Metropolitanos, que ocurre en un total de 3.006 predios y equivale al 75% del área de terreno. Esta corresponde en su gran mayoría a las zonas demarcadas con Tratamiento Urbanístico de Renovación, lo cual, en virtud de la norma actual, permite identificar los usos del suelo que se pueden extender en el ámbito de la Actuación Urbanística ZIBo y las condiciones adicionales que deben cumplirse para el desarrollo de usos restringidos, como es el caso del Residencial.

Edificabilidad actual de los predios

Los predios que se encuentran el ámbito de la AE cuentan con la siguiente edificabilidad:

Número máximo de pisos actuales	Total lotes	Área m²	% del área
0 pisos	350	585.719	15%
1 piso	1.048	777.152	20%
2 pisos	1.529	909.690	23%
3 pisos	983	535.038	14%
4 pisos	389	314.944	8%
5 pisos	141	170.561	4%
6 pisos	41	220.964	6%
7 pisos	30	89.814	2%
8 pisos	10	4.207	0%

Tabla 43: Número de pisos de las construcciones actuales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Características de exclusión para el ejercicio de simulación

Una vez analizadas las condiciones iniciales de los lotes, se definen las determinantes que son causales de exclusión para los predios que no cumplen las condiciones para ser incluidas en el reparto, porque su gestión es compleja o no se permite su aprovechamiento. A continuación, se presentan las características identificadas para la Actuación Estratégica ZIBo:

- **Proyectos consolidados:** Corresponde a lotes que cuentan con construcciones superiores a cuatro pisos de altura, o licencias de construcción en modalidad de obra nueva, con fecha de ejecutoria inferior a 10 años, o aquellos que se encuentran en ventas al momento de realizar la identificación del componente predial o Bienes de Interés Cultural.

- **Predios públicos:** son lotes cuyo destino económico corresponde con algún uso de carácter público, como espacio público, vías o equipamiento público. Estos se identifican dentro del análisis inicial y se excluyen debido a que no son lotes edificables por parte de desarrolladores privados.

  Este criterio se cruza con la información de entidades públicas como el DADEP, con el fin de garantizar que se están retirando de las simulaciones todos los lotes que son parte del inventario del espacio público de la ciudad. También se cruza con la base de datos de predios propiedad del *INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO_IDU*, estos predios no serán objeto de simulación.

- **Lotes en el ámbito de instrumentos de planeación adoptados:** Por su dimensión, la Actuación Estratégica ZIBo cuenta con varios instrumentos adoptados al interior de su ámbito como el Plan Parcial Triángulo de Bavaria y el Plan Parcial Corferias. Debido a que estos Planes corresponden a predios con norma vigente se excluyen para el ejercicio del reparto.

- **Bienes de interés cultural:** los lotes con declaratoria de interés cultural no son objeto de simulación debido a que sus condiciones de desarrollo se encuentran limitadas.

- **Predios en el ámbito de una Unidad Funcional:** Acorde con lo establecido por el *Decreto 061 de 2025*, y como complemento a lo establecido en el *"SUBCAPÍTULO 1: ÁMBITO DE UNIDAD FUNCIONAL CALLE 19"*, del Decreto de adopción las unidades funcionales tienen como requisito para su formulación presentar un reparto de cargas y beneficios propio, motivo por el cual no se simulan en los escenarios de la Actuación Estratégica. En el caso de la Actuación Estratégica ZIBo solo se cuenta con una Unidad Funcional compuesta por un total de 50 lotes.

- **Lotes con área desarrollable inferior o igual a 70m²:** Corresponde a lotes que por su área de terreno se considera no son viables para el desarrollo de proyectos, estos pueden ser incorporados para el ejercicio de simulación de englobes.

- **Estaciones de servicio:** son predios que por su uso actual deben surtir un proceso de saneamiento ambiental en los casos que así lo demanden. Se resaltan con el fin de tener presente su incidencia dentro de la AE y se recomienda no incluirlos en los escenarios de simulación.

Un lote puede contar con una o varias características de exclusión, sin embargo, dentro del proceso de selección se verifica que estos no sean contabilizados por más de una variable. **El resultado de este ejercicio arroja el siguiente resultado:**

Número de lotes	Total lotes	Área m²	% del área
Total	4.541	3.910.243	100%
Lotes sin características de exclusión	3.116	1.690.615	43%

Tabla 44: Lotes sin características de exclusión. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Lotes objeto de simulación para el Escenario Predio a Predio

Son aquellos lotes que resultan del ejercicio de exclusión y es con estos que se calculan los aprovechamientos y obligaciones urbanísticas, (Cargas locales) que puede llegar a producir la Actuación Estratégica ZIBo. **Su distribución en cuanto a tratamiento urbanístico es la siguiente:**

Número de lotes	Total lotes	Área m²	% del área
Lotes en Renovación Urbana	3.100	1.686.543	99,8%
Lotes en Consolidación	16	4.072	0,2%

Tabla 45: Lotes objeto de simulación por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El tratamiento predominante es el de Renovación Urbana y es el que presenta las mejores condiciones en términos de edificabilidad para los predios. En cuanto a los lotes en Consolidación, estos serán analizados en función de la altura de las edificaciones existentes versus la altura permitida por la Unidad de Planeamiento Local (UPL) con el fin de determinar cuántos de los 16 lotes son desarrollables. **En cuanto al Área de actividad los lotes objeto de simulación se distribuyen de la siguiente manera:**

Lotes por Área de Actividad	Total lotes	Área m²	% del área
Área de Actividad - Estructurante receptora de Vivienda VIS	993	272.113	15%
Área de Actividad - Grandes servicios metropolitanos	2.123	1.418.502	85%

Tabla 46: Lotes objeto de simulación, distribución por Área de Actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El Área de actividad predominante para los lotes objeto de simulación es Grandes Servicios Metropolitanos, su distribución es dispersa y cubre tres de los cuatro sectores de licenciamiento de la Actuación Estratégica ZIBo. El área de Actividad Estructurante, receptora de Vivienda de Interés Social, es la que menor representación tiene con el 15% de la superficie del terreno de los lotes. Esta se concentra en el Sector 1 de Licenciamiento Directo de la AE.

El Área de Actividad es una determinante fundamental para la construcción del reparto ya que establece las condiciones para el desarrollo de los usos y las vocaciones del suelo en la ciudad. Las áreas de actividad estructurante buscan generar una mayor mezcla de usos del suelo que generen mayor eficiencia en los recorridos que deben realizar los ciudadanos, apuntando así a la consolidación del modelo de ciudad de los 15 y 30 minutos. En cuanto al Área de Actividad de Grandes Servicios metropolitanos, como su nombre lo indica, está enfocada en el desarrollo de actividades de alto impacto, tales como la industria.

Los predios objeto de reparto se clasifican por sectores de licenciamiento directo, según lo establecido en el artículo *"Sectores de Licenciamiento Directo"*, del Decreto de adopción, de acuerdo con las condiciones normativas y urbanas, y serán una herramienta para asignar normas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de la Actuación Estratégica. **Los predios se distribuyen por sector de la siguiente manera:**

Lotes por sector	Total lotes	Área m²	% del área
Sector 1	1.095	232.733	14%
Sector 2	803	657.228	39%
Subsector susceptible de Reúso	395	393.977	23%
Sector 3	823	406.678	23%

Tabla 47: Lotes objeto de simulación, distribución por Sector de licenciamiento. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Lotes con variables especiales del Escenario Predio a Predio

Las variables especiales son características de los proyectos que limitan su desarrollo, más no lo vuelve inviable. Son condiciones en su mayoría normativas, que alteran la edificabilidad, bien sea porque establecen condiciones restrictivas como el caso de los Ámbitos de Desarrollo de los Entornos Patrimoniales -ADEP- o debido a que alteran el área de terreno edificable, como en el caso de las reservas viales.

Las variables especiales identificadas para el ámbito de la Actuación Estratégica ZIBo son las siguientes:

- Condición patrimonial: es una condición de superior jerarquía acorde con lo establecido en las determinantes de ordenamiento territorial de la *Ley 388 de 1997*, cuando se cuente con lotes con condición patrimonial la simulación tomará las condiciones de edificabilidad establecidas por la condición patrimonial.
- Lotes con condición de reúso: son predios identificados con potencial de reutilización, bien sea una parte de la edificación actual o la fachada de la misma. El reúso habilita condiciones normativas de incentivos. Sin embargo, no es una condición obligatoria para el desarrollo de los predios.

Respecto a estas variables se cuenta con la siguiente distribución en función de los lotes objeto de simulación:

Variables especiales	Total lotes	Área m²	% del área
Entorno patrimonial	312	333.158	8%
Reúso	120	176.637	10%

Tabla 48: Lotes objeto de simulación, distribución por Variables especiales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Lotes objeto de simulación para el Escenario Englobes

La cantidad de lotes objeto del reparto cambia cuando estos hacen parte de englobes preliminares identificados para la pieza. El número de predios aumenta si los lotes que no pueden desarrollarse de manera individual debido a su área de terreno, se incluyen en englobes colindantes.

La distribución de los englobes en función del tratamiento urbanístico, área de actividad y destino económico es la siguiente:

Englobes	Total Englobes	Área m²	% del área
Englobes en Renovación Urbana	553	1.687.851	99,8%
Englobes en Consolidación	6	2.950	0,2%

Tabla 49: Englobes, distribución por tratamiento urbanístico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El área de terreno total de los englobes identificados para el escenario de simulación es de 1.690.802 m².

Englobes	Total Englobes	Área m²	% del área
Área de Actividad - Estructurante receptora de Vivienda VIS	192	272.113	16%
Área de Actividad - Grandes servicios metropolitanos	367	1.418.689	84%

Tabla 50:Englobes, distribución por Área de Actividad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Englobes	Total Englobes	Área m²	% del área
Comercio en Centros comerciales	2	1.204	0,1%
Comercio en corredor comercial	152	352.094	21%
Comercio puntual	188	765.656	45%
Dotacional privado	5	8.396	0,5%
Industrial	90	425.237	25%
Residencial	117	135.972	8%
Urbanizado no edificado	3	882	0,1%
Urbanizado no edificada propiedad del estado	1	1.289	0,1%
Predios con mejoras ajenas	1	70	0,01%

Tabla 51: Englobes, distribución por Destino económico predominante. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El destino económico es una variable que permite establecer un uso para los lotes, este suele ser coherente con la realidad de territorio, sin embargo, cabe aclarar que un mismo lote puede contar con usos diferentes. Para efectos del destino económico la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD), toma el uso predominante o con mayor representación en el área construida de un inmueble.

Englobes por Sector de licenciamiento directo	Total Englobes	Área m²	% del área
Sector 1	202	232.733	14%
Sector 2	149	657.246	39%
Subsector Susceptible de Reúso	81	394.015	23%
Sector 3	127	406.678	24%

Tabla 52: Englobes, distribución por Sector de Licenciamiento Directo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Valores del suelo promedio

Para el desarrollo de los ejercicios de simulación financiera, se tienen en cuenta los valores catastrales y comerciales existentes en la base de datos de la UAECD, pertenecientes a las zonas geoeconómicas homogéneas del distrito.

Para el caso de la Actuación Estratégica ZIBo se registran los siguientes sectores, presentados con su respectiva estadística. Estos corresponden a los sectores especificados en el marco de la formulación de la AE, a saber: Sectores 1, 2, Susceptible de Reúso y 3.

Se utiliza como insumo la última base de datos de catastro, publicada en el año 2023. Para calcular los precios al 2024, que es el año de los valores aquí presentados, se aplica el IVIUR:

Índice de Valores a 2024 = Valores 2023 * IVIUR (1.0514)

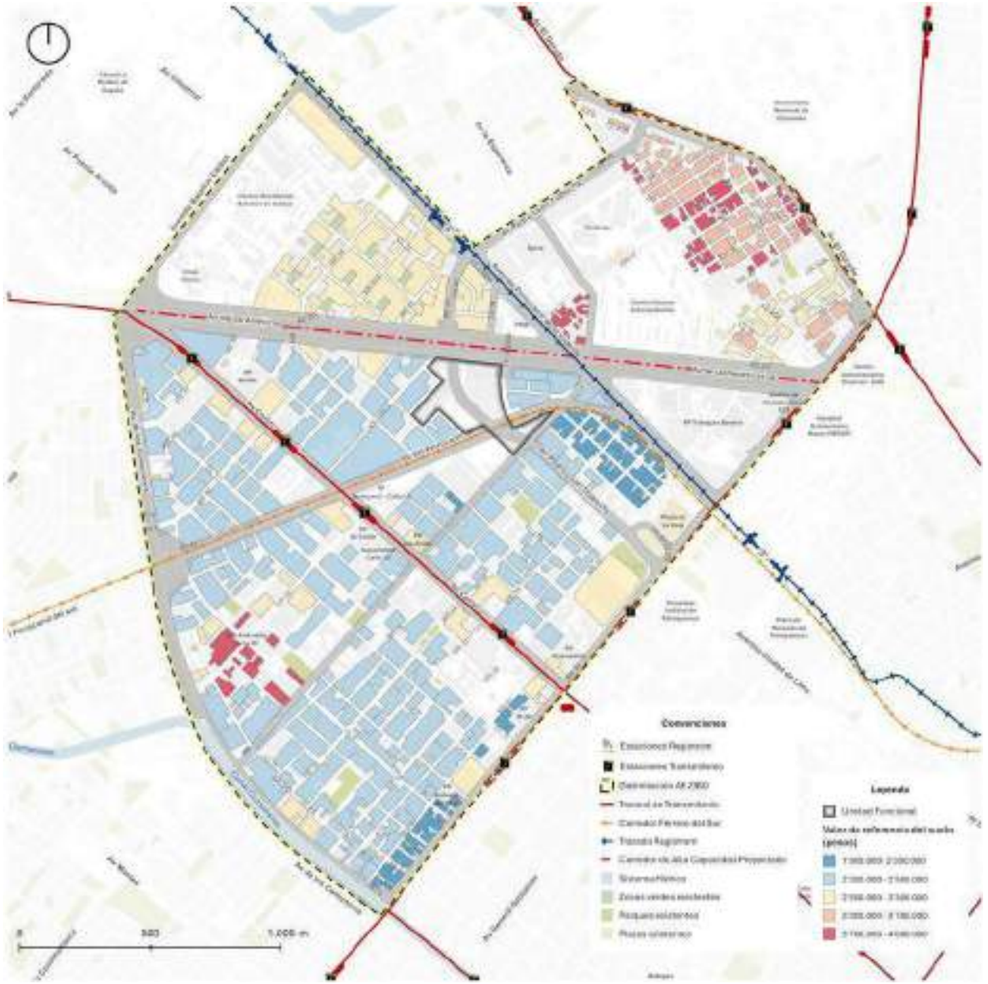


Ilustración 257: Valor de referencia del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Se aplica la estadística a 1.122 predios del sector A1, **al interior del sector se repiten los siguientes valores de suelo catastral por m²:**

Sector 1			
VALORES CATASTRALES		DEMOSTRACIÓN DE LA DESVIACIÓN ESTÁNDAR	
Número	VALOR CATASTRAL COP$/ (m²)	DISPERSIÓN SIMPLE (D.S)	D.S. AL CUADRADO
1	2.500.000	-238.486	56.875.691.439
2	2.500.000	-238.486	56.875.691.439
3	3.100.000	361.514	130.692.191.439
4	2.530.000	-208.486	43.466.516.439
5	2.200.000	-538.486	289.967.441.439
6	2.530.000	-208.486	43.466.516.439
7	2.500.000	-238.486	56.875.691.439
8	4.047.890	1.309.404	1.714.538.180.514

Tabla 53: Valores catastrales sector A1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Como se demuestra en la tabla anterior, los valores catastrales de suelo por metro cuadrado tienen una media de $2.515.000. La desviación estándar resultante demuestra que es alta la variación de precios en el sector: es decir, en el Sector de licenciamiento directo 1 la variable de ubicación en función del valor del suelo influye de manera diferencial en la decisión de la ubicación de un proyecto inmobiliario en este sector.

Las simulaciones financieras de cada englobe o predio se hacen con el valor establecido para cada uno en la base catastral, con el fin de ilustrar la situación de precios de suelo en metros cuadrados del sector.

Se aplicó la estadística a 796 predios del Sector de licenciamiento directo 2 y como resultado se observa la repetición de los siguientes valores del suelo catastral en metros cuadrados, al interior del sector.

Sector 2			
VALORES CATASTRALES		DEMOSTRACIÓN DE LA DESVIACIÓN ESTÁNDAR	
No	VALOR CATASTRAL COP$/ ($m^2$)	DISPERSIÓN SIMPLE (D.S)	D.S. AL CUADRADO
1	2.500.000	112.500	12.656.250.000
2	2.500.000	112.500	12.656.250.000
3	2.200.000	-187.500	35.156.250.000
4	2.500.000	112.500	12.656.250.000
5	2.500.000	112.500	12.656.250.000
6	2.200.000	-187.500	35.156.250.000
7	2.200.000	-187.500	35.156.250.000
8	2.500.000	112.500	12.656.250.000

Tabla 54: Valores Catastrales Ámbito 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Valores de referencia Subsector de licenciamiento directo Susceptible de Reúso:

Se aplicó la estadística a 420 predios del Subsector de licenciamiento directo Susceptible de Reúso. Como resultado del ejercicio, **se observa que al interior del sector se repiten los siguientes valores de suelo catastral por metro cuadrado:**

Subsector Susceptible de Reúso			
VALORES CATASTRALES		DEMOSTRACIÓN DE LA DESVIACIÓN ESTÁNDAR	
No	VALOR CATASTRAL COP$/ ($m^2$)	DISPERSIÓN SIMPLE (D.S)	D.S. AL CUADRADO
1	2.500.000	-31.250	976.562.500
2	2.500.000	-31.250	976.562.500
3	2.750.000	218.750	47.851.562.500
4	3.100.000	568.750	323.476.562.500
5	1.900.000	-631.250	398.476.562.500
6	2.500.000	-31.250	976.562.500
7	2.500.000	-31.250	976.562.500
8	2.500.000	-31.250	976.562.500
9	2.530.000	-1.250	1.562.500
10	3.100.000	568.750	323.476.562.500

Tabla 55: Valores Catastrales Ámbito Susceptible de Reúso. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de

Valores de referencia Sector de licenciamiento directo 3:

Se realizó el ejercicio estadístico con 710 predios del sector 3. Como resultado del mismo al interior del sector, **se repiten los siguientes valores de suelo catastral por metro cuadrado:**

Sector 3			
VALORES CATASTRALES		DEMOSTRACIÓN DE LA DESVIACIÓN ESTÁNDAR	
No	VALOR CATASTRAL COP$/ ($m^2$)	DISPERSIÓN SIMPLE (D.S)	D.S. AL CUADRADO
1	2.500.000	-328.571	107.959.183.673
2	2.750.000	-78.571	6.173.469.388
3	4.000.000	1.171.429	1.372.244.897.959
4	2.500.000	-328.571	107.959.183.673
5	2.750.000	-78.571	6.173.469.388
6	2.500.000	-328.571	107.959.183.673
7	2.800.000	-28.571	816.326.531
8	2.500.000	-31.250	976.562.500
9	2.530.000	-1.250	1.562.500
10	3.100.000	568.750	323.476.562.500

Tabla 56: Valores Catastrales del Sector de licenciamiento directo 3. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Identificación de cargas

(Proyectos desde lo Público)

Para la Actuación Estratégica, las cargas están definidas por los proyectos públicos de interés según las normas y lineamientos para la AE. La identificación de las cargas para la Actuación Estratégica se llevó a cabo mediante un proceso integral que consideró varios criterios fundamentales:

- **Impacto social y económico:** se evaluó el potencial de cada proyecto para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y fomentar el desarrollo económico sostenible en la AE. Se priorizaron aquellos que ofrecían beneficios significativos en términos de empleo, acceso a servicios básicos, y oportunidades de crecimiento para comunidades vulnerables.

- **Sostenibilidad ambiental:** se buscó la contribución al desarrollo sostenible y la mitigación de impactos ambientales, por lo que se priorizaron proyectos que promovieran prácticas ambientales responsables, reducción de emisiones de carbono, y conservación de recursos naturales.

- **Infraestructura:** se identificaron y priorizaron proyectos que abordaran necesidades de infraestructura urbana, como transporte público eficiente. La mejora en la conectividad y la reducción de congestiones fueron consideraciones prioritarias.

- **Consulta ciudadana y participación:** se valoró la opinión de los ciudadanos y se incorporaron sus necesidades y prioridades a través de procesos de participación comunitaria. Esto aseguró que los proyectos seleccionados respondieran directamente a las demandas locales y reflejaran los intereses de la comunidad.

- **Viabilidad técnica y financiera:** se evaluó la factibilidad técnica y la disponibilidad de recursos financieros para la implementación de cada proyecto. Aquellos con planes claros de ejecución, presupuestos realistas y posibles fuentes de financiamiento fueron priorizados para garantizar su realización efectiva y oportuna.

- **Contribución a la innovación y competitividad:** se consideró el potencial de los proyectos para promover la innovación tecnológica, la competitividad económica y la atracción de inversiones en la AE.



Ilustración 258: Definición de proyectos estructurantes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

En resumen, la definición de proyectos asociados a las directrices para la Actuación Estratégica se basó en un enfoque que integró consideraciones sociales, ambientales, infraestructurales, participativas, técnicas y económicas.

En el proceso de formulación para el componente de Gestión, Financiación y Gobernanza de la Actuación Estratégica ZIBo se realizó un análisis detallado de las directrices. Este tiene como objetivo identificar los proyectos que se van a desarrollar para cada componente en función de la vocación del territorio y la definición de plazos y supuestos.

La definición de plazos para la ejecución de proyectos priorizados en la Actuación Estratégica tiene como objetivo organizar y planificar las acciones necesarias en diferentes horizontes temporales. Esta definición permite una mejor gestión y asignación de recursos según la necesitada y la complejidad de los proyectos.

Plazos para la ejecución de los proyectos

Plazo Corto (2025-2031):

Características: Este período se enfoca en proyectos que necesitan ser implementados a corto plazo. Normalmente, estos son esenciales para activar la AE y para establecer las bases de futuros desarrollos. Están orientados, generalmente, en el desarrollo de Infraestructura básica, mejora de servicios esenciales, o iniciativas que pueden generar beneficios rápidos o y lograr resultados tangibles en un horizonte relativamente cercano para mejorar la situación actual o preparar el terreno para proyectos con otro tipo de iniciativas. También es importante resaltar que el corto plazo está enmarcado en la vigencia del *Plan de Desarrollo distrital 2024-2027 y 2028- 2030* dándole alcance al siguiente Plan de Desarrollo Distrital.



Ilustración 259: Definición de Plazos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Plazo Mediano (2032-2035):

Características: Los proyectos en este intervalo están planificados para empezar a ejecutarse una vez que los proyectos de corto plazo estén en marcha, estos proyectos pueden requerir más tiempo para su desarrollo e implementación y ayudan a consolidar los avances realizados en los proyectos a corto plazo y así poder continuar con desarrollos que puedan tener mayor impacto. Esta definición del mediano plazo coincide con la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial, *Decreto Distrital 555 de 2021*.

Plazo Largo (2036-2044):

Características: Este plazo abarca proyectos con un horizonte temporal extenso. Los proyectos de largo plazo requieren una planificación y recursos significativos.

Grandes transformaciones urbanísticas, proyectos de investigación a largo plazo, o iniciativas estratégicas que buscan transformar significativamente la estructura o funcionamiento de un área específica y alcanzar objetivos transformadores que pueden tener un impacto prolongado en el tiempo, estableciendo nuevas metas y visiones para el futuro.

En resumen, la definición de estos plazos ayuda a priorizar y organizar los proyectos de manera que se alineen con las metas estratégicas a corto, mediano y largo plazo, asegurando una ejecución efectiva y el mejor uso de los recursos disponibles

Supuestos

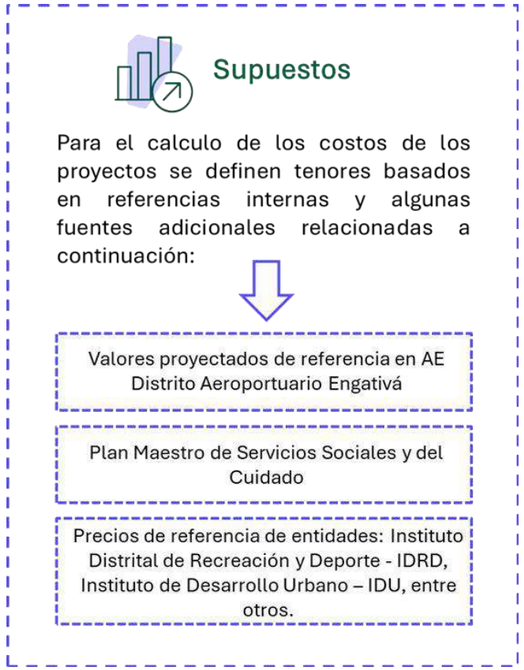


Ilustración 260: Supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Costos de los proyectos

Para estimar de manera precisa el costo total de la Actuación Estratégica ZIBo, se realizó un análisis detallado y diferenciado que considera los diversos proyectos que la componen, tanto a nivel de cargas generales como locales. Esta metodología permite desglosar y valorar cada proyecto de forma individualizada, proporcionando una visión clara y específica de los costos asociados.

Para llevar a cabo este análisis se identificaron los costos de la Actuación Estratégica de acuerdo con los siguientes componentes:

1. **Cargas Generales:** Como complemento a lo definido en el artículo *"Definición y mecanismos de financiación de Cargas Generales"*, del Decreto de adopción, en estas se incluyen los costos relacionados con la administración y gestión global de la Actuación Estratégica, tales como la planificación estratégica, la supervisión, y la coordinación entre diferentes entidades y proyectos.

2. **Cargas Locales:** En relación con el artículo *"Definición y Mecanismos de financiación de las Cargas Locales",* del Decreto de adopción, estas comprenden los costos específicos de cada proyecto individual dentro de la Actuación Estratégica, incluyendo gastos operativos, materiales, personal y otros recursos necesarios para la implementación efectiva a nivel local.

Esta estructura permitirá una valoración precisa y detallada de cada componente (cuidado, reverdecer, reactivación económica, movilidad y servicios públicos y ciudad inteligente), facilitando la identificación y la asignación de recursos y facilitando la gestión y el seguimiento financiero de la Actuación Estratégica.

Por lo tanto, la totalidad de los proyectos asociados a directrices se costean por cada componente, lo cual permite dimensionar un estimado para lograr el desarrollo total de la AE, respondiendo a la vocación e iniciativas de territorio.

Costos Directos y Costos Indirectos

Para la formulación de los proyectos públicos, uno de los componentes más importantes es la identificación y estimación de costos que permite tener una aproximación en cuanto al alcance de las intervenciones proyectadas dentro del ámbito de la Actuación Estratégica. Estos costos se dividen, fundamentalmente, en costos directos e indirectos.

Los costos directos incluyen aquellos que pueden ser atribuidos de manera específica a las actividades del proyecto, tales como materiales, mano de obra y equipos.

Los costos indirectos comprenden aquellos gastos necesarios para la ejecución del proyecto que no pueden ser asignados directamente a una actividad concreta. Entre estos se encuentran los costos administrativos, estudios y diseños, interventoría, así como los costos legales, financieros, entre otros.

Para la formulación de proyectos dentro del marco de la Actuación Estratégica, la estimación de los costos indirectos se desarrolla bajo tres enfoques diferenciados, según la naturaleza y el alcance de la intervención. Estos enfoques corresponden a: obra nueva (65.60%), adecuación (48.54%) y obra de menor alcance (42.54%) (ver las fuentes y las referencias en el anexo Excel CI_Indirectos).

Esta clasificación permite ajustar los niveles de costos indirectos a la complejidad técnica, administrativa y legal de cada tipo de proyecto. En el caso de obra nueva, se consideran costos indirectos más robustos, dado que implican procesos completos de planificación, estudios previos, diseño, interventoría y mayores requerimientos administrativos. En proyectos de adecuación, aunque también se requieren estudios y controles, la magnitud es menor, por lo que los costos indirectos son moderados. Finalmente, para las obras de menor alcance, que suelen implicar intervenciones simples o de corta duración, los costos indirectos se reducen considerablemente, manteniéndose solo aquellos estrictamente necesarios para garantizar la correcta ejecución.

Valor estimado para los proyectos desde lo público relacionado con las Directrices

Se refiere a la totalidad de proyectos de la AE que se relacionan con las directrices incluyendo los que son de Carga General y Carga Local. Dentro del cuadro de proyectos se encuentran todos los datos relacionados con las cargas incluyendo, área, plazo de ejecución, costos, y fuentes de financiación, entre otros.

Nota: Al consultar el *Anexo 20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11*, tener en cuenta que, en la hoja *"Proyectos AE"*, Columna *"AS"* del cuadro de proyectos se indica La fuente de Financiación sugerida únicamente para los proyectos de Carga General.



Ilustración 261: Costo de proyectos totales por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Consultar anexo: 20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11

A continuación, se describe la participación de cada componente dentro del valor total costeado para los proyectos de la AE:

Componente	Total general
Cuidado	$ 873.713.366.803
Movilidad sostenible	$ 882.626.807.857
Reverdecer	$ 724.527.975.014
Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	$ 249.349.715.733
Socioeconómico	$ 3.091.800.941
Total general	**$ 2.733.309.666.348**

Tabla 57: Estimado de inversión AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Consultar anexo: 20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11

A continuación, se describe la participación de cada componente dentro del valor total costeado para los proyectos de la AE, según el tipo de carga:

Componente	CARGA GENERAL	CARGA LOCAL	Total general
Reverdecer	$ 298.365.004.751	$ 426.162.970.263	$ 724.527.975.014
Cuidado	$ 408.935.952.000	$ 464.777.414.803	$ 873.713.366.803
Movilidad sostenible	$ 423.295.854.000	$ 459.330.953.857	$ 882.626.807.857
Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	$ 249.349.715.733		$ 249.349.715.733
Socioeconómico	$ 915.590.163	$ 2.176.210.779	$ 3.091.800.941
Total general	**$ 1.380.862.116.647**	**$ 1.352.447.549.701**	**$ 2.733.309.666.348**

Tabla 58: Estimado de inversión AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

En este sentido, se identifican los proyectos y sus fases de ejecución para cada componente:

Componente	Fase 1_Corto Plazo	Fase 2_ Mediano PLazo	Fase 2_ Largo Plazo	Total general
Cuidado	$ 229.368.973.267	$ 408.935.952.000	$ 235.408.441.536	$ 873.713.366.803
Movilidad sostenible	$ 158.856.553.217	$ 527.245.445.906	$ 196.524.808.734	$ 882.626.807.857
Reverdecer	$ 156.947.805.945	$ 217.902.437.196	$ 349.677.731.872	$ 724.527.975.014
Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	$ 89.529.281.359	$ 31.415.030.682	$ 128.405.403.693	$ 249.349.715.733
Socioeconómico	$ 798.709.880	$ 1.130.827.482	$ 1.162.263.580	$ 3.091.800.941
Total general	**$ 635.501.323.667**	**$ 1.186.629.693.265**	**$ 911.178.649.415**	**$ 2.733.309.666.348**

Tabla 59: Fases Estimado de inversión AE. Fuente: Elaboración propia RenoBo dirección de estructuración de proyectos. (2025)

A continuación, se indica el detalle de proyectos relacionados con el Componente de Servicios Públicos que corresponden a la Carga General de la AE:

No.	Componente	Nombre Proyecto	Localización	Und.	Cant.	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Carga
147	Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	Obras de alcantarillado troncal sanitario	Tramo 1 red de alcantarillado sanitario	ml	1.820	Corto	$ 40.399.620.930	CARGA GENERAL
148	Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	Obras de alcantarillado troncal sanitario	Tramo 2 red de alcantarillado sanitario	ml	2.184	Largo	$ 94.051.027.646	CARGA GENERAL
149	Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	Obras de alcantarillado troncal sanitario	Tramo 3 red de alcantarillado sanitario	ml	1.499	Mediano	$ 31.415.030.682	CARGA GENERAL
150	Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	Obras de alcantarillado troncal sanitario	Tramo 4 red de alcantarillado sanitario	ml	1.100	Largo	$ 34.354.376.046	CARGA GENERAL
151	Servicios Públicos y Ciudad Inteligente	Obras de alcantarillado troncal pluvial	Red de alcantarillado pluvial en el ámbito de la AE	ml	1.839	Corto	$ 49.129.660.429	CARGA GENERAL

Tabla 60: Proyectos Componente Servicios Públicos. Fuente: Elaboración propia RenoBo dirección de estructuración de proyectos. (2025)

Nota: El aporte de Servicios públicos de las obligaciones urbanísticas se podrá destinar para la ejecución de obras relacionadas con las redes de servicios públicos de la AE ZIBo o en dónde la Empresa de Servicios Públicos considere según su competencia. El valor correspondiente a esta obligación es de $ 92.714.080.955. De acuerdo con el *artículo 321 del Decreto Distrital 555 de 2021* la competencia de los recursos es de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, EAAB.

Costos de proyectos priorizados en formulación

Los proyectos priorizados en la formulación son los que se destacan por su pertinencia en el desarrollo de la Actuación Estratégica. Esta priorización se basa en un análisis detallado de su impacto, viabilidad y generalmente considerando los proyectos de proximidad y más alineados con los objetivos a largo plazo de la pieza. La formulación busca desarrollar y asegurar que las iniciativas más relevantes reciban la atención y el apoyo necesarios para impulsar el crecimiento y la innovación de la Actuación. En este contexto, los proyectos priorizados en la formulación relacionados a continuación son los que activan la Actuación y los que proporcionan viabilidad a la totalidad de planes formulados. **A continuación, se identifica el costeo general por cada componente:**

Ilustración 262: Costo de proyectos priorizados por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)



Componente	Total general
Cuidado	$ 464.777.414.803
Movilidad sostenible	$ 459.330.953.857
Reverdecer	$ 426.162.970.263
Socioeconómico	$ 2.176.210.779
Total general	**$ 1.352.447.549.701**

Tabla 61: Estimado de inversión AE proyectos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

A continuación, se indica el costo total de los proyectos priorizados en la Actuación Estratégica por cada componente (reverdecer, Cuidado, Movilidad Sostenible, Socioeconómico), corresponden únicamente carga Local y se evidencia el costo total de acuerdo con los plazos establecidos:

Componente	Fase 1_Corto Plazo	Fase 2_Mediano Plazo	Fase 3_ Largo Plazo	Total general
Cuidado	$ 229.368.973.267	-	$ 235.408.441.536	$ 464.777.414.803
Movilidad sostenible	$ 105.916.723.810	$ 263.512.128.718	$ 89.902.101.330	$ 459.330.953.857
Reverdecer	$ 146.899.274.451	$ 49.127.631.645	$ 230.136.064.166	$ 426.162.970.263
Socioeconómico	$ 2.176.210.779	-	-	$ 2.176.210.779
Total general	**$ 484.361.182.306,00**	**$ 312.639.760.362,81**	**$ 555.446.607.032,09**	**$ 1.352.447.549.701**

Tabla 62: Estimado de inversión AE proyectos priorizados. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Dentro de las cargas locales asociadas al desarrollo del proyecto, se incluyen los honorarios por la formulación técnica y estructuración integral de la Actuación Estratégica, cuyo valor asciende a 1.500 millones de pesos. Este monto corresponde a los servicios prestados por el Operador Urbano, entidad encargada de liderar y coordinar el proceso de formulación, en cumplimiento de los lineamientos técnicos, normativos y financieros establecidos para este tipo de intervenciones. Dichos honorarios cubren actividades como la elaboración de estudios técnicos, análisis económicos, diseño de estrategias de financiación, concertación interinstitucional y articulación con las políticas públicas urbanas, entre otras tareas clave para garantizar la viabilidad y coherencia del proyecto dentro del marco del ordenamiento territorial.

Territorialización de los proyectos priorizados en formulación

Esta priorización se basa en un análisis detallado de los proyectos priorizados: Fase 1_ corto plazo, Fase 2 _mediano plazo, Fase 3_largo plazo.

Para conocer en detalle el estimado de inversión de los proyectos priorizados por componente: reverdecer, cuidado, movilidad sostenible, reactivación económica y servicios públicos y ciudad inteligente consultar el:

Anexo: 20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_ BalanceV11.

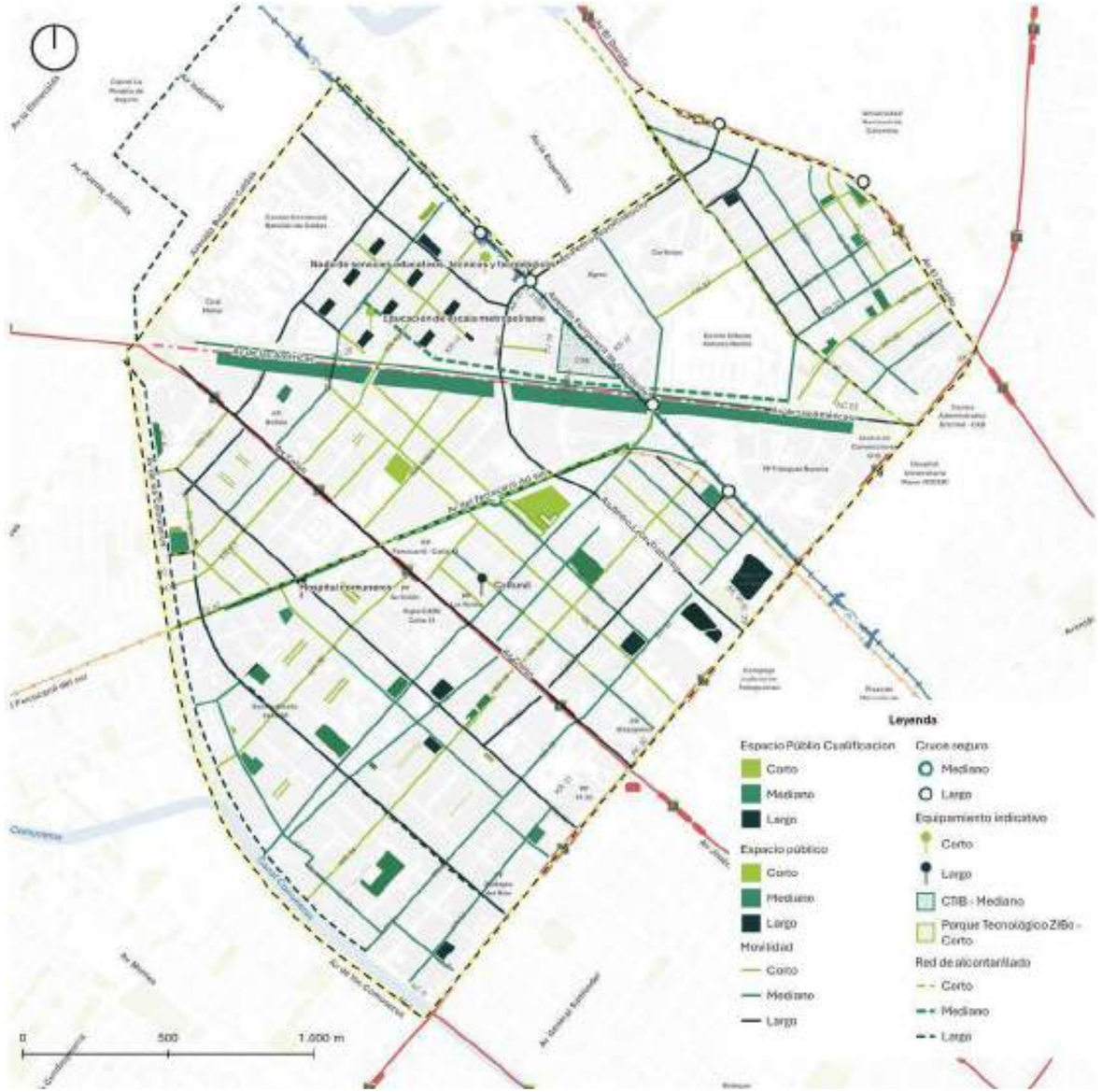


Ilustración 263: Proyectos priorizados por fases. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Simulaciones financieras

Cálculo de los beneficios a partir de las cargas locales y las simulaciones financieras

Este capítulo indica de los beneficios de la actuación a partir del análisis de los posibles proyectos inmobiliarios que tienen potencial para desarrollarse en el territorio.

Inicialmente se identifican los insumos necesarios para realizar los cálculos tanto de las simulaciones financieras como de los cálculos de las cargas locales. El análisis financiero (Simulaciones financieras) de los proyectos inmobiliarios se requiere para evaluar la viabilidad e interés que los promotores y desarrolladores privados puedan tener en la AE. Esta verificación es esencial para evaluar los posibles Índices (Ice) a los que requieran llegar los proyectos inmobiliarios, ya que sin utilidades atractivas, no es viable el desarrollo.

A partir de los índices (Ice), se calculan las cargas locales según las disposiciones del *Decreto Distrital 555 de 2021*, con todas las variables que se deben tener en consideración y que se especifican más adelante.

Para el desarrollo de este capítulo se toman los datos que se analizaron en el capítulo *"Caracterización de los lotes para la simulación de escenarios"*, del presente anexo. Es decir, los cálculos acá descritos se hacen tanto para el escenario predio a predio, que se llama *"Escenario línea base",* como para el escenario de englobes, que es el resultado de analizar las posibilidades del territorio en función de su potencialidad de aprovechamiento.

Como conclusión del capítulo, tenemos los valores a los que ascienden las cargas locales de los posibles proyectos inmobiliarios en el escenario elegido para el balance del reparto de cargas y beneficios, y las utilidades que se generan.

Supuestos para cálculos de las simulaciones financieras (Valor venta, costos directos e indirectos)

Supuestos ingresos

	Valor SMMLV	$/ SMMLV	Valor en $	Área Prom	$/m²
VIP	90	$ 1.300.000	$ 117.000.000	35,00 m²	$ 3.342.857
VIS	135	$ 1.300.000	$ 175.500.000	45,00 m²	$ 3.900.000
VISRU	175	$ 1.300.000	$ 227.500.000	45,00 m²	$ 5.055.556

Tabla 63: Supuestos Ingresos por tipología de Vivienda VIS año 2024. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Estrato	VIV (m²)	$/ SMMLV	Valor en $	Área Prom	$/m²
Con servicios	VIV No VIS (m²)	Industrial (m²)	Comercio y servicios (m²)	Dotacional (m²)	$ 3.342.857
4	$ 8.085.000	$ 9.405.097	$ 9.800.000	$ 8.400.000	$ 10.000.000
5	$ 8.085.000	$ 9.405.097	$ 9.800.000	$ 8.400.000	$ 10.000.000
6	$ 8.085.000	$ 9.405.097	$ 9.800.000	$ 8.400.000	$ 10.000.000

Tabla 64:Supuestos ingresos por m2 en Corredor. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Supuestos de costos directos

Estrato	VIV (m²) CON SERVICIOS	VIV No VIS (m²)	Industrial (m²)	Comercio y servicios (m²)	Dotacional (m²)
4	$ 3.540.000	$ 3.900.000	$ 2.900.000	$ 5.075.000	$ 5.945.000
5	$ 3.540.000	$ 3.900.000	$ 2.900.000	$ 5.075.000	$ 5.945.000
6	$ 3.540.000	$ 3.900.000	$ 2.900.000	$ 5.075.000	$ 5.945.000
% circulación	**25%**	**25%**	**45%**	**45%**	**45%**

Tabla 65: Supuestos de Costos Directos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

En las modelaciones financieras los supuestos de costos directos se calculan generalmente estimando y proyectando los gastos asociados a la construcción o venta de las unidades inmobiliarias. Es importante tener en cuenta todos los factores relevantes que puedan influir en los mismos para asegurar una evaluación precisa y completa.

Supuestos de costos indirectos

Estrato	%/ Ingresos
4	22%
5	25%
6	28%

Tabla 66: Supuestos costos Indirectos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Otros supuestos

Factor de corrección de avalúo para pasar del catastral al comercial: 1,25 Costos Demoliciones

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demoliciones $/m2	$ 1,000,000	$ 1,051,400	$ 1,105,442	$ 1,162,262	$ 1,222,002	$ 1,284,813	$ 1,350,852

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Demoliciones $/m2	$ 1,420,286	$ 1,493,289	$ 1,570,044	$ 1,650,744	$ 1,735,592	$ 1,824,802

Año	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Demoliciones $/m2	$ 1,918,596	$ 2,017,212	$ 2,120,897	$ 2,229,911	$ 2,344,529	$ 2,465,037	$ 2,591,740	$ 2,724,956

Tabla 67: Supuestos costos demoliciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Las simulaciones financieras se realizan una vez calculadas las cargas locales que se describen y detallan en el siguiente capítulo. En ese mismo apartado se presentarán los resultados de los ejercicios elaborados, por escenarios, características y valor, etc.

Los resultados de las simulaciones financieras se pueden consultar en los archivos anexos.

Ver archivos Excel: *- E1_CL_Prpr_ZiBO – E2_CL_ Englobes_ZiBO – E3_CL_Moradores_Englobes_ZiBO*

Modelación del sistema equitativo de reparto de cargas y beneficios

El sistema de reparto de cargas y beneficios, como parte del análisis general de la AE ZIBo, propende por encontrar los supuestos de aprovechamientos óptimos que coincidan con los objetivos urbanísticos de hábitat y de ciudad y, con base en estos, calcular las obligaciones que se generan y que permitirán financiar algunos de los proyectos públicos asociados a la Actuación.

La búsqueda de los aprovechamientos óptimos implica un análisis del territorio, desde sus particularidades en general hasta el detalle de analizar en la base de datos de los predios que componen el proyecto sus características significativas para definir el área objeto de simulación.

Como se puede evidenciar en el capítulo del Área de la Actuación, la particularidad principal de la AE ZIBo es que se trata de una zona con baja fragmentación catastral (Predios grandes) y con alta concentración de bodegas e industrias que presentan signos de vetustez, que pueden ser objeto de Reúso e historia industrial de la ciudad.

Debido a lo anterior, para la elaboración del sistema de reparto de cargas y beneficios era evidente que englobar predios era el mejor escenario para el recaudo de obligaciones urbanísticas de la AE ZIBo. Sin embargo, el escenario base del que se parte para el análisis de todas las AE, es el predio a predio. Es decir, se supone como escenario base, un licenciamiento directo predio a predio, y se corre para analizar sus resultados.

Igualmente, se evalúan escenarios diferentes, como se presenta a continuación, y se selecciona aquel que se considera con mayores potencialidades urbanísticas, financieras y de recaudo según los siguientes parámetros:

- **Índice de construcción efectivo (ICe):** Para el caso de ZIBo, el ICe se asigna a cada predio o a cada englobe (según el escenario elegido) en función de su área, según el *Decreto 555 de 2021*.
- **Potencial de generación de aprovechamiento:** Calculada por predio o englobe a partir de la definición del ICe.
- **Cargas generadas en suelo o en dinero (compensadas):** Calculadas según las disposiciones del *POT Decreto Distrital 555 de 2021*, como se presenta en el apartado a continuación.
- **Usos e intensidad de los mismos:** Para cada predio o englobe, se determina un porcentaje del índice de construcción asignado (ICe) para cada uno de los usos, en función de su ubicación (Sector), de la potencialidad del mercado y de la norma permitida.
- **Supuestos para las simulaciones financieras:** Valores de venta, costos directos e indirectos.
- **Supuestos para la simulación de la política de protección a moradores.**
- **Elaboración de las simulaciones financieras por predio o englobe.**

Escenarios simulados

Para calcular estos escenarios se analiza inicialmente el territorio predio a predio como línea base, y luego se analiza la posibilidad que tienen los predios para englobarse, en función de su ubicación y tamaño.

A continuación se detallan las características de ambos análisis:

Escenarios de la línea base predio a predio: En aras de verificar la línea base para adelantar las modelaciones de reparto de la AE ZIBo, se toma como supuesto que ningún predio se va a englobar, asumiendo toda la posibilidad de licenciamiento y desarrollo predio a predio.

Como ya se mencionó anteriormente, toda la modelación financiera se basa en la base catastral depurada, en la que se evalúan solo los predios que no cumplen con las variables de exclusión, es decir, que tienen potencial de desarrollo, y que pueden estar ubicados en tratamiento de Renovación Urbana o de Consolidación, a los que aplica en cualquiera de las Áreas de Actividad, las que existen en la pieza. A continuación, se presentan los escenarios calculados con esta particularidad:

Escenario 1: Línea base predio a predio con ICe intermedios:

i. Predios objeto de reparto: : 3.155
ii. ICe aplicados: 3.5 - 4.2 - 5.2
iii. ICe promedio: 3,96

Nota: Se encuentra en el archivo de Excel:
E1_Cl_PrPr_ZIBO

Escenarios con englobes: Para calcular estos escenarios se analiza la posibilidad que tienen los predios para englobarse, en función de su ubicación y tamaño.

Algunos de los predios que se excluyen en la base de datos del predio a predio, pueden ser incluidos en los englobes, por ejemplo, aquellos menores de 70 m^2 que individualmente no podrían desarrollarse, pero englobados sí.

Los englobes también permiten generar las condiciones urbanísticas propias de los proyectos que se esperan desarrollar en el tratamiento de Renovación Urbana. A continuación, se presentan los escenarios calculados con esta característica:

Escenario 2: Englobes con ICe medios:

ii. Total de englobes: 559
iii. ICe promedio: 4.28

Nota: Se encuentra en el archivo de Excel:
E2_Cl_Englobes_ZIBO

Los tipos de englobes definidos para el escenario se presentan en el mapa a continuación y se especifican en el capítulo de licenciamiento directo:

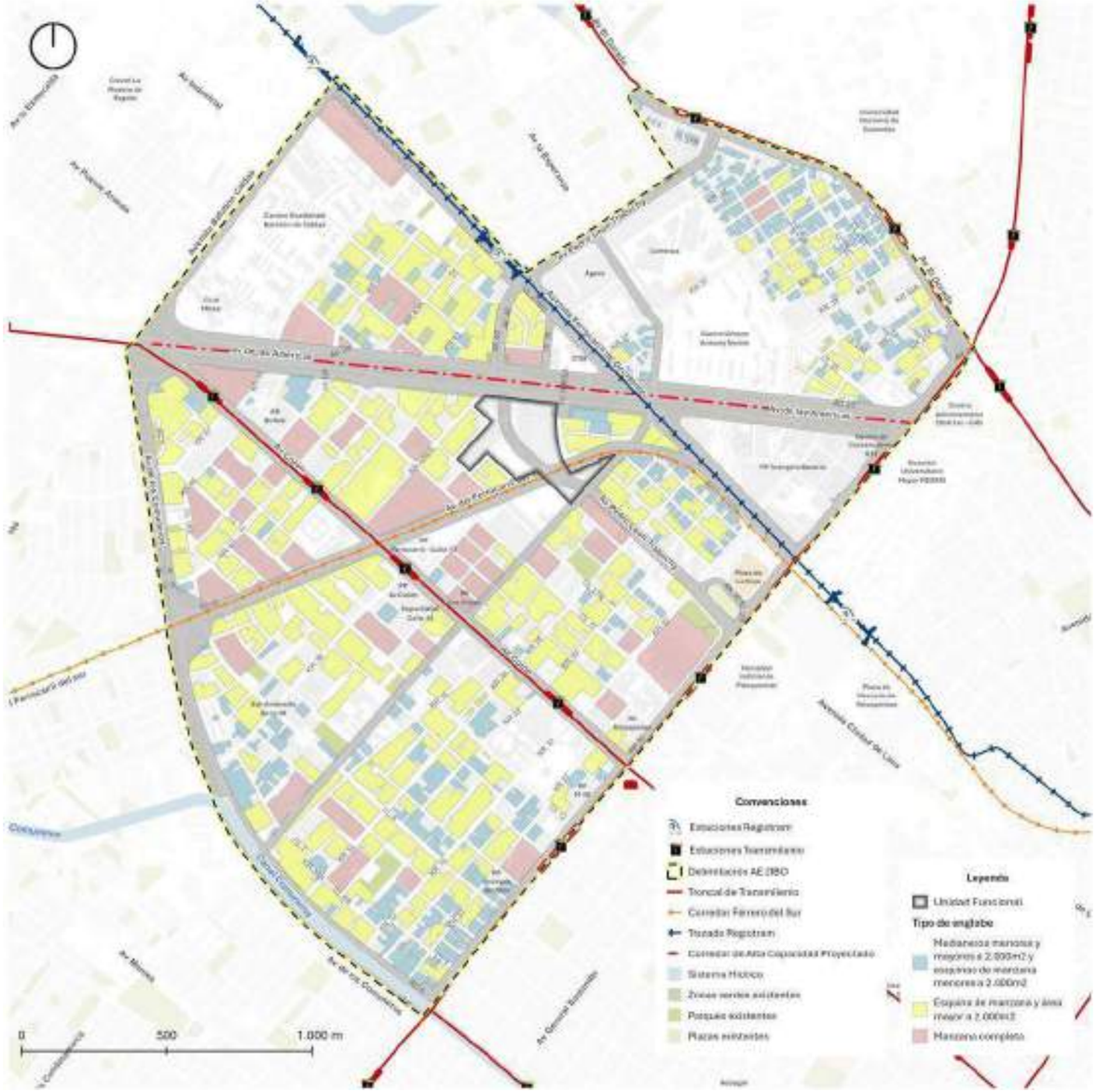


Ilustración 264: Asignación de englobes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Cada escenario se calcula con base en las disposiciones del *Decreto Distrital 555 de 2021*, sistematizadas en el aplicativo de cada uno de los archivos de Excel. También se calculan las simulaciones financieras de cada predio o englobe.

Los escenarios se analizan a la luz de parámetros no solo de recaudo, si no urbanísticos, de manera que los predios objeto de reparto tengan posibilidades de ser atractivos para un desarrollador inmobiliario desde las variables urbanísticas, económicas y de gestión.

Las condiciones generales aplicables, ya sea a los englobes o predio a predio, están fundamentadas en las disposiciones del *Decreto Distrital 555 de 2021* y en los análisis de conveniencia para el territorio desarrollados a lo largo del presente documento y que se presentan a continuación:

Normativa aplicable al cálculo de cesiones urbanísticas: artículos del *Decreto 555 de 2021*.

Normativa

Índices			Renovación					CONSOLIDACIÓN				
			Renovación			Art 327 AAGSM Nota 2 Artículo 243 con compra de derechos usos residenciales		Consolidación			Art 327 AAGSM Nota 2 Artículo 243 con compra de derechos usos residenciales	
			ART317	ART318	ART319	ART327	ART327	ART317	ART318	ART319	ART327	ART327
Ice			Fs	Fcep en sitio	Fd en $	Fs	FCep	Fs	Fcep en sitio	Fd en $	Fs	FCep
0,00	Ice <=	1,30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1,30	<Ice <=	2,00	20%	20%	0%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%
2,00	<Ice <=	3,00	27%	20%	7%	20%	20%	5%	5%	0%	5%	5%
3,00	<Ice <=	4,00	35%	20%	15%	20%	20%	10%	10%	0%	10%	10%
4,00	<Ice <=	5,00	45%	20%	25%	20%	20%	15%	10%	5%	15%	15%
5,00	<Ice <=	6,00	54%	20%	34%	20%	20%	15%	10%	5%	15%	15%
6,00	>		60%	25%	35%	25%	25%	15%	10%	5%	15%	15%

Tabla 68: Normativa pago de cesiones y obligaciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Se aplica la excepción a la aplicación de la norma por Área de Terreno (AT) e Índice de Construcción Efectivo (ICe), de acuerdo con la *Nota 2 del artículo 317 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Excepciones AAGSM			
0,00	AT m²	400,00	10%
0,00	Ice <=	2,00	

Tabla 69: Excepciones AAGSM. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

También se aplica lo dispuesto en el *Decreto 555 de 2021*, para los índices k y d, **respecto a la compensación de obligaciones en dinero:**

Año	k	d
2024	0,30	0,25
2025	0,50	0,45
2026	0,50	0,45
2027	0,50	0,45
2028	0,80	0,75

Tabla 70: Índices k y d para el pago en dinero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

	Obligación VIP	Obligación VIS	Vivienda con servicios	VIS de Renovación	Vivienda No Vis
Área por unidad de vivienda	42 m²	42 m²	25 m²	52 m²	55 m²

Tabla 71: Áreas propuestas de unidades de vivienda para simulación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Las condiciones para el cumplimento de la cesión de Espacio público en sitio en el ámbito de la AE son las definidas en el artículo *"Cesión de suelo para espacio público en sitio y pago compensatorio en dinero para sectores específicos de licenciamiento directo"* del Decreto que adopta la AE ZIBo, **las cuales son particulares para cada uno de los sectores de Licenciamiento Directo, y operan de la siguiente manera:**

Sector de licenciamiento directo	EP en sitio
Sector 1	400 m²
Sector 2	800 m²
Subsector Susceptible de Reúso	1.000 m²
Sector 3	1.500 m²
2028	0,80

Tabla 72: Aplicación excepción pago en sitio según sector. Ccs en dinero. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Tabla 73: Condiciones para el pago de la obligación VIS/VIP. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

2. Cesión VIS/VIP Renovación				
Ice			VIP	VIS
1.30	<Ice <=	2.00	0%	0%
2.00	<Ice <=	3.00	5%	10%
3.00	<Ice <=	4.00	8%	15%
4.00	<Ice <=	5.00	5%	10%
5.00	<Ice <=	7.00	10%	10%
7.00	>		10%	15%

3. Cesión equipamientos		
Área	Suelo	Construcción
Lotes<20.00	0%	0%
Lotes>=20.0	3%	3%
20,000 M2		
Suelo	menor	1000
Construcció	mayor	1000

4. Obligación Servicios	
Cs*Vlr*0.064	
Factor	0.064

2. Cesión VIS/VIP Consolidación				
Ice			VIP	VIS
0	<Ice <=	3	0%	0%
3	<Ice <=	4	5%	10%
	>	4	6%	12%

Progresividad HASTA EL 31/12/2027

2.1 Cesión VIS/VIP Renovación				
Ice			VIP	VIS
0.00	<Ice <=	2.00	0%	0%
2.00	<Ice <=	3.00	4%	8%
3.00	<Ice <=	4.00	6%	12%
4.00	<Ice <=	5.00	3%	6%
5.00	<Ice <=	7.00	6%	6%
7.00	>		6%	8%

2.2 Cesión VIS/VIP Consolidación				
Ice			VIP	VIS
0.00	<Ice <=	1.30	0%	0%
1.30	<Ice <=	2.00	0%	0%
2.00	<Ice <=	3.00	0%	0%
3.00	<Ice <=	4.00	2.5%	6%
4.00	<Ice <=	5.00	3%	8%

Asignación de Índices de construcción efectivos:

Como se mencionó anteriormente, para analizar cada escenario y realizar el reparto de cargas y beneficios, se asignan diferentes índices de construcción efectivos (ICe) sobre cada predio o sobre cada englobe, en función de su área y su ubicación.

La asignación particular (uno a uno), de los índices se evidencia en el archivo de Excel Anexo a cada uno de los escenarios: Ver archivos Excel:

- E1_CL_Prpr_ZiBO – E2_CL_Englobes_ZiBO – E3_CL_Moradores_Englobes_ZiBO

- Distribución de usos y actividades de acuerdo con la norma.

La distribución de usos se hace por sector en función de las restricciones que pudieran tener desde la norma y desde las oportunidades urbanísticas, arquitectónicas y de mercado proyectadas para cada uno de ellos. La distribución de usos propuesta se presenta en la tabla a continuación:

Sector	Total Residenci al	VIP	VIS	VIS RU	Viv con Servicios	NO VIS	Comercial	Dotacional	Industrial
1	45%	15%	15%	10%	30%	30%	40%	40%	20%
2	20%	0%	30%	30%	0%	40%	30%	30%	40%
2 A	20%	0	0	30%	0%	40%	30%	30%	40%
3	0%	0	0	0%	0%	0%	40%	40%	20%

Tabla 74: Distribución de usos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Resumen Escenarios evaluados

A continuación, se presenta el resumen de los datos, tanto para el cálculo, como el resultado, de los dos escenarios evaluados.

Información general por escenario

Se presenta a continuación un resumen comparativo de los datos generales por escenario en el año 2024. Se reitera que el detalle se encuentra en los archivos de Excel adjuntos para cada uno.

ítem	Escenario 1 (Predio a Predio)	Escenario 2 (Englobes)
Unidades de vivienda sin obligación VIS/VIP	30.831	32.531
Unidades de vivienda de la obligación VIS/VIP	3.191	2.942
Total viviendas (Un)	34.022	35.473
Edificabilidad total (m^2)	6.581.392	8.057.655
Total Cs (m^2)	476.866	504.944
CCs en sitio (m^2)	44,549	216.515
CCs compensada ($)	$ 240.546.499.543	$ 112.908.710.076
Pd (m^2)	148.093	157.758
Pd ($)	$ 110.940.600.250	$ 117.714.764.800
Total Obligación compensada ($)	$ 351.487.099.792	$ 230.623.474.876
Obligación servicios públicos ($)	$ 91.132.835	$ 92.714.080.955
Obligación de equipamiento público construido (m^2)	7.925	15.597
Obligación de equipamiento público en suelo (m^2)	1.150	1.150

Tabla 75: Información comparativa entre escenarios. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Como se puede observar, existen sobre todo diferencias en el total de edificabilidad, asociada con el ICe escogido y en el número de unidades de viviendas resultantes. Sobre esto último, cabe aclarar que el área de cada tipología de vivienda, presentada en numerales anteriores, incide también en el total de unidades.

Las unidades de vivienda VIP/VIS presentadas anteriormente NO corresponden a los resultados de la obligación asociada al *artículo 322 del Decreto Distrital 555 de 2021*, la cual puede ser además de cumplida en sitio, traslada o compensada.

Resultados del cálculo de las cargas locales de cesión de espacio público por escenario:

Para comenzar, es importante resaltar el año en el que se realiza el cálculo pues en el 2024 la obligación total de cesión de suelo (Cs) está mediada por los factores k y d descritos en el *Artículo 318 del Decreto Distrital 555 de 2021*, reglamentados por la *Resolución 2103 de 2024*.

Año	Obligación que se compensa ($) Escenario 1 Predio a predio	Obligación que se compensa ($) Escenario 2 Englobes
2024	$ 351.785.615.154	$ 230.623.474.876

Tabla 76: Cs comparativo por año. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Es importante desde el concepto, aclarar que la obligación total Cs en metros cuadrados es la misma para todos los años. De ahí la importancia de resaltar que siempre que se habla de obligación de espacio público, la variable principal corresponde al Área (en este caso, los metros cuadrados), que posteriormente se multiplica por el dato de *"Valor del suelo"*. Es claro el cambio que se da cuando la obligación en metros cuadrados se multiplica por el valor del suelo en distintas anualidades, debido a que los valores del suelo están influenciados año a año por el IVIUR (Índice de VALORIZACIÓN INMOBILIARIA, URBANA Y RURAL) y también por los factores *"k" y "d"* definidos en el *artículo 318 del Decreto Distrital 555 de 2021*, que aplican directamente a las obligaciones que se pagan en dinero (Ccs y Pd).

Resultados de las simulaciones financieras calculadas para cada escenario

Tanto el cálculo del potencial de recaudo como las utilidades son importantes para la evaluación de los diferentes escenarios, y se convierten en las variables que permiten escoger un escenario para realizar el equilibrio o balance del sistema de reparto de cargas y beneficios de este ejercicio.

Es decir, es importante que el recaudo de las obligaciones urbanísticas calculadas propenda por un desarrollo generoso de lo público, pero también se requiere analizar si desde el mercado inmobiliario, los proyectos son interesantes y factibles financieramente. Partiendo de la base de un ejercicio estático, las utilidades se vuelven la variable que permite calificar un escenario como atractivo. Los resultados de las simulaciones financieras al año 2024, se presentan a continuación.

Utilidades	Número de predios	%
Menores a 3%	466	15%
Entre 3% y 8%	738	24%
Mayores a 8%	1914	61%
Total	**3118**	**100%**

Tabla 77: Distribución utilidades escenario 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

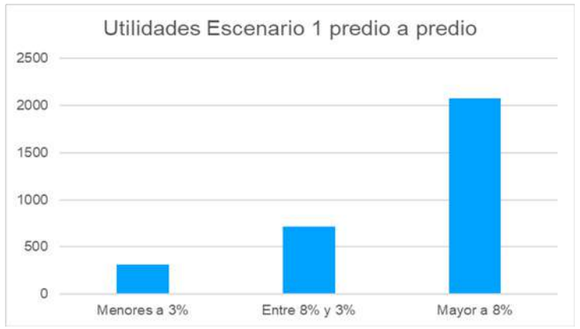


Ilustración 265: Gráfico distribución utilidades escenario 1. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Escenario 2

Utilidades	Número de englobes	%
Menores a 3%	71	13%
Entre 3% y 8%	105	19%
Mayores a 8%	383	69%
Total	**559**	**100%**

Tabla 78:Distribución utilidades escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

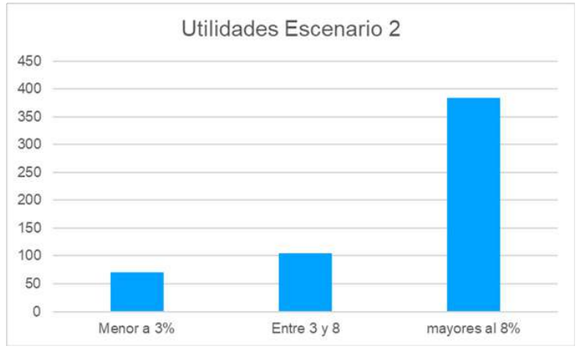


Ilustración 266: Gráfico distribución utilidades escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

El mejor escenario respecto a las utilidades es el 2. También lo es para el recaudo y para el desarrollo de proyectos más eficientes desde el componente urbanístico - arquitectónico, debido al aumento de las áreas de terreno al englobar.

Escenario elegido

Luego de analizar las ventajas y desventajas de los escenarios, se define presentar para el balance del reparto el **Escenario 2: Englobes con ICe medios.** Todos los datos que se presentan a continuación corresponden al análisis de este escenario, con el cual se llevará a cabo el balance entre las cargas y los beneficios (Balance del ejercicio). **El análisis se fundamenta en las siguientes características:**

- **Asignación de ICe según área:**

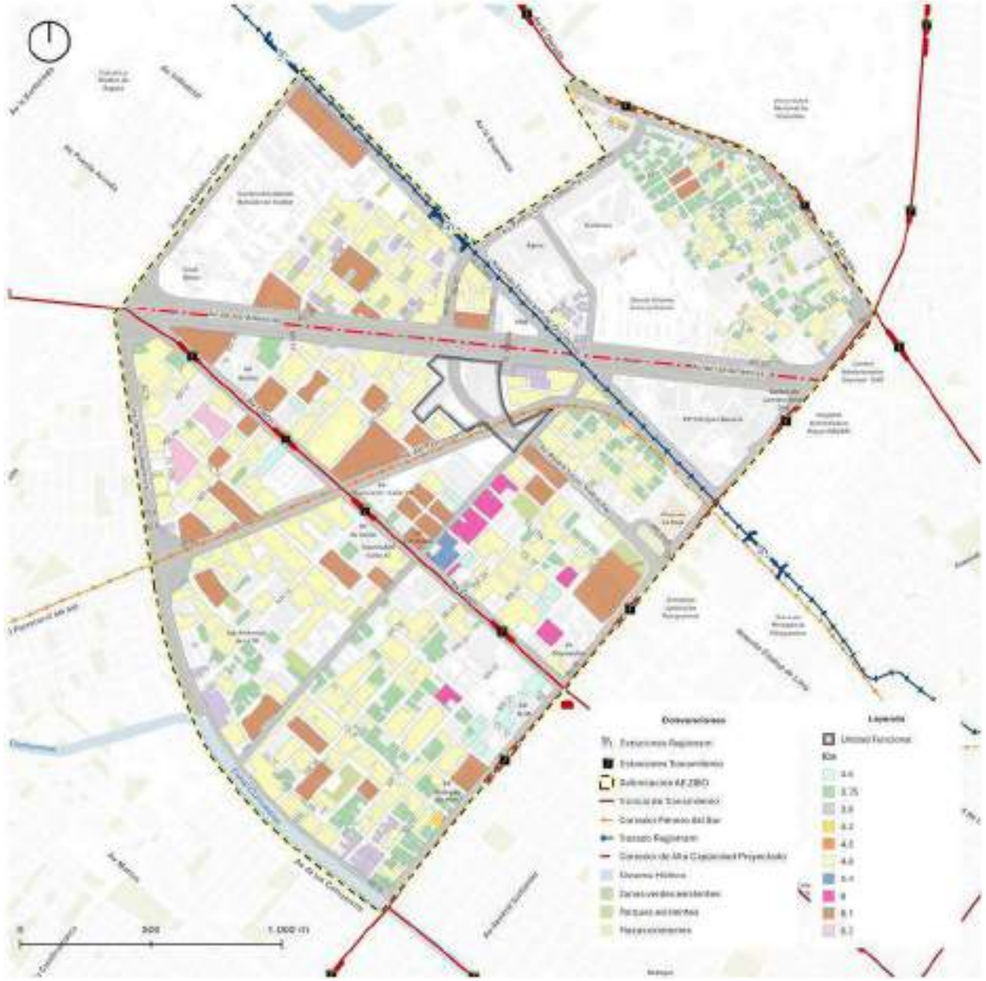


Ilustración 267: Asignación ICe Escenario 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Recaudo de obligaciones urbanísticas:

Como se mostró en la *tabla de Información comparativa entre escenarios* el recaudo de los englobes es mucho mayor a aquel que resulta del predio a predio. A continuación, se presenta un plano en el que se evidencia cómo se distribuye en el territorio el pago de la obligación en sitio:



Ilustración 268: Distribución CCs en sitio. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Cabida arquitectónica: Al realizar las cabidas arquitectónicas se evidencia que, aun englobando los predios, aquellos englobes que no están sobre malla vial arterial no alcanzan a desarrollar ICe máximos, debido a las características de las vías de segundo orden. Para más detalle consultar anexo de Licenciamiento Directo.

Atractivo inmobiliario – Viabilidad financiera: Escenarios en los que más del 70% da como resultado una utilidad mayor al 8%. Esta viabilidad financiera es el resultado de un análisis multivariable que se puede consultar en los anexos *(Ver archivos Excel:* ***E1_CL_Prpr_ZiBO – E2_CL_Englobes_ZiBO – E3_CL_Moradores_Englobes_ZiBO***)

Las variables que más pesan en las simulaciones financieras, como se evidencia en los mapas a continuación, son: avalúos de suelo y avalúos catastrales de suelo y construcción.

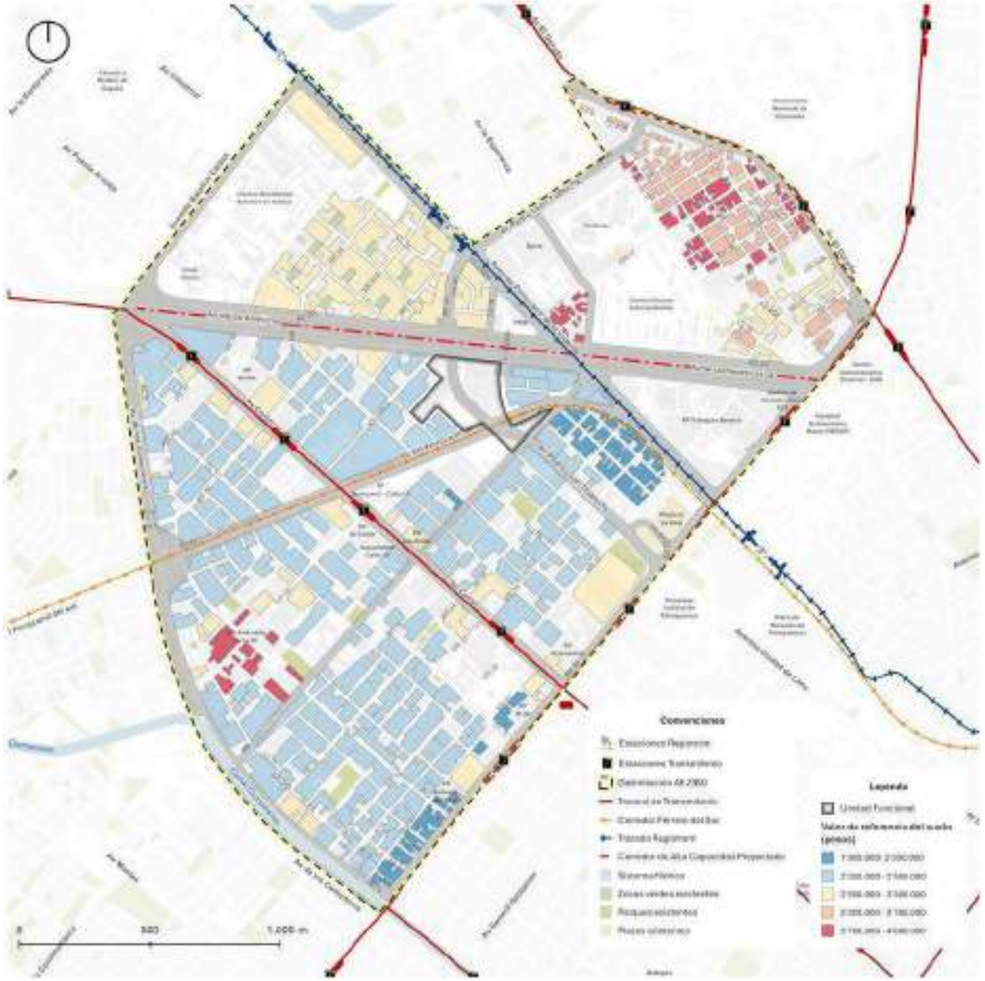


Ilustración 269: Gráfico valor actual del suelo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

El suelo con mayor costo se encuentra en el sector de licenciamiento directo 1.

El siguiente mapa muestra el valor del avalúo catastral completo, es decir el de suelo más edificaciones.

Se evidencia una diferencia con el mapa anterior debido al peso del valor de las construcciones en la zona industrial.

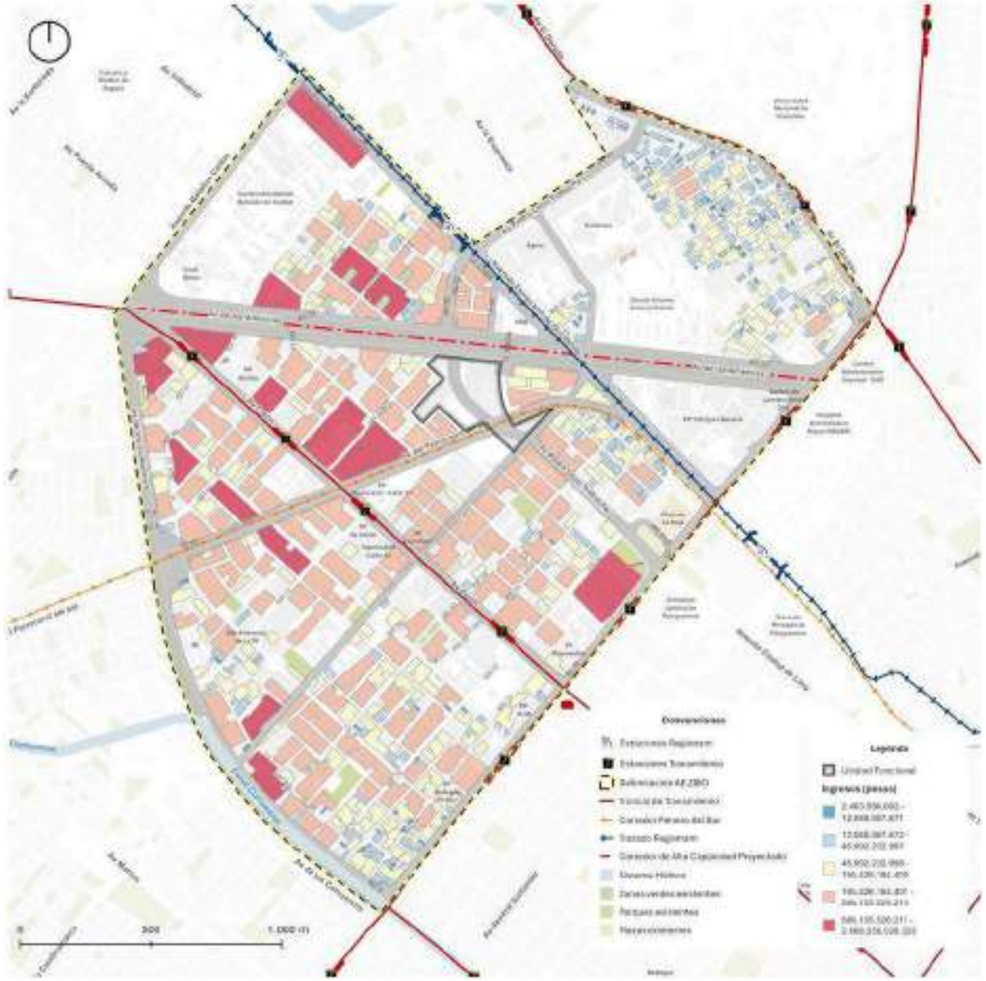


Ilustración 270: Gráfico valor actual del suelo + construcciones. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Aprovechamiento de usos:

Uso	Industrial	Comercial y servicios	Dotacional
Total Aprovechamiento (m2)	2.139.306 m2	2.223.087 m2	2.223.087 m2

Tabla 79: Usos diferentes al residencial. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Total, usos diferentes al residencial = 6.585.478 m2

VIP	VIS	VIS RU	VIV	NO VIS	Total uso residencial
1.587 Und	8.928 Und	6.784 Und	5.333 Und	9.899 Und	32.531 Und
42 m^2	42 m^2	52 m^2	25 m^2	55 m^2	1.472.176 m^2

Tabla 80: Usos residenciales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Total aprovechamiento simulado en el escenario 2 para la totalidad de la actuación =8.057.655 m2

- Los predios ubicados dentro del tratamiento de consolidación se simulan según la altura máxima determinada en el *Decreto Distrital 555 de 2021*.
- Para este cálculo se consideran las limitaciones de altura de los entornos patrimoniales.
- El cálculo de las variables asociadas a la protección de moradores se realiza en un archivo distinto debido a que se debe desarrollar predio a predio. En numerales siguientes se presenta el análisis de los resultados de este ejercicio: Archivo Excel: Moradores ***"E3_Cl_Moradores_ZIBO".***

Como resultado de las simulaciones financieras para cada englobe, en las que se analizan los ingresos, los egresos, las utilidades, entre otras variables que se pueden verificar en los archivos anexos, se pueden consultar también los siguientes mapas que permiten territorializar los cálculos realizados:

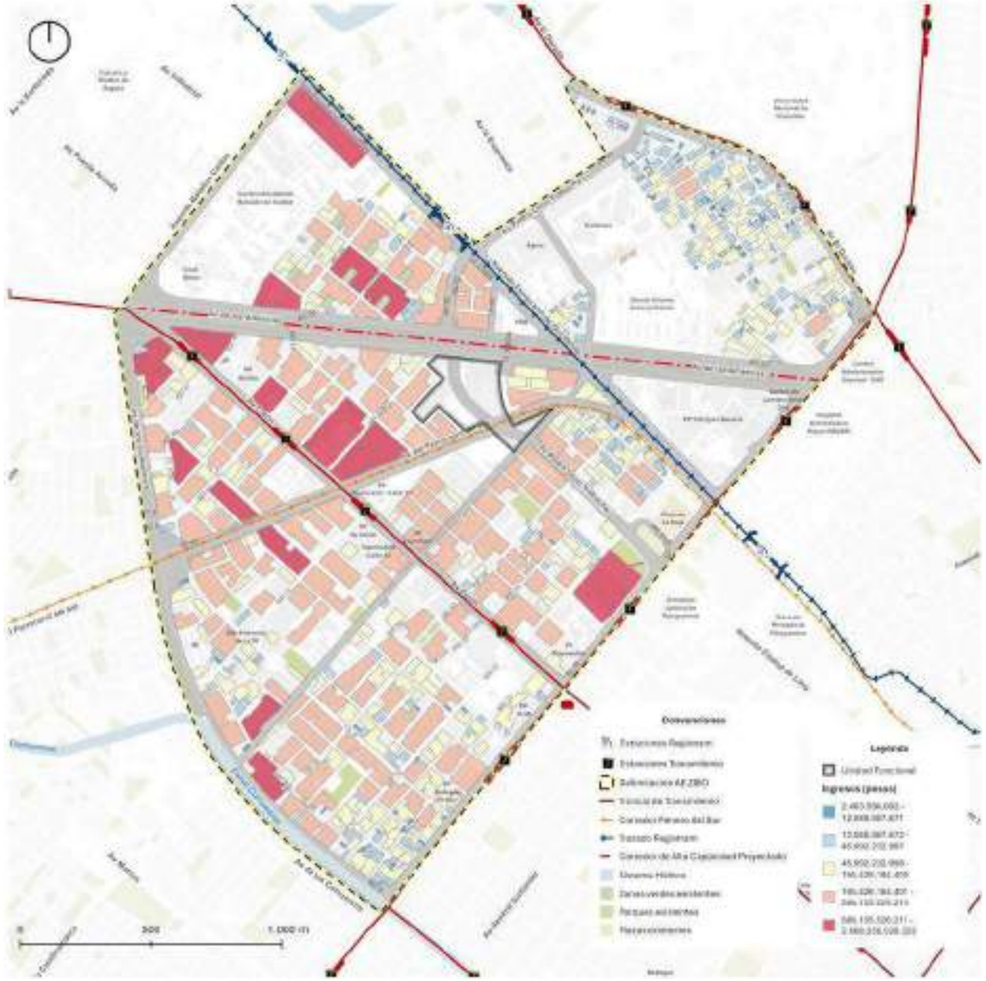


Ilustración 271: Ingresos por englobe. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Los mayores ingresos de los proyectos inmobiliarios simulados se producen en los englobes con áreas mayores.

Dentro de los costos de los proyectos inmobiliarios se contabilizan las cargas locales. A continuación, se presenta una imagen en la que se evidencia el peso de esta carga local sobre los ingresos de los proyectos.

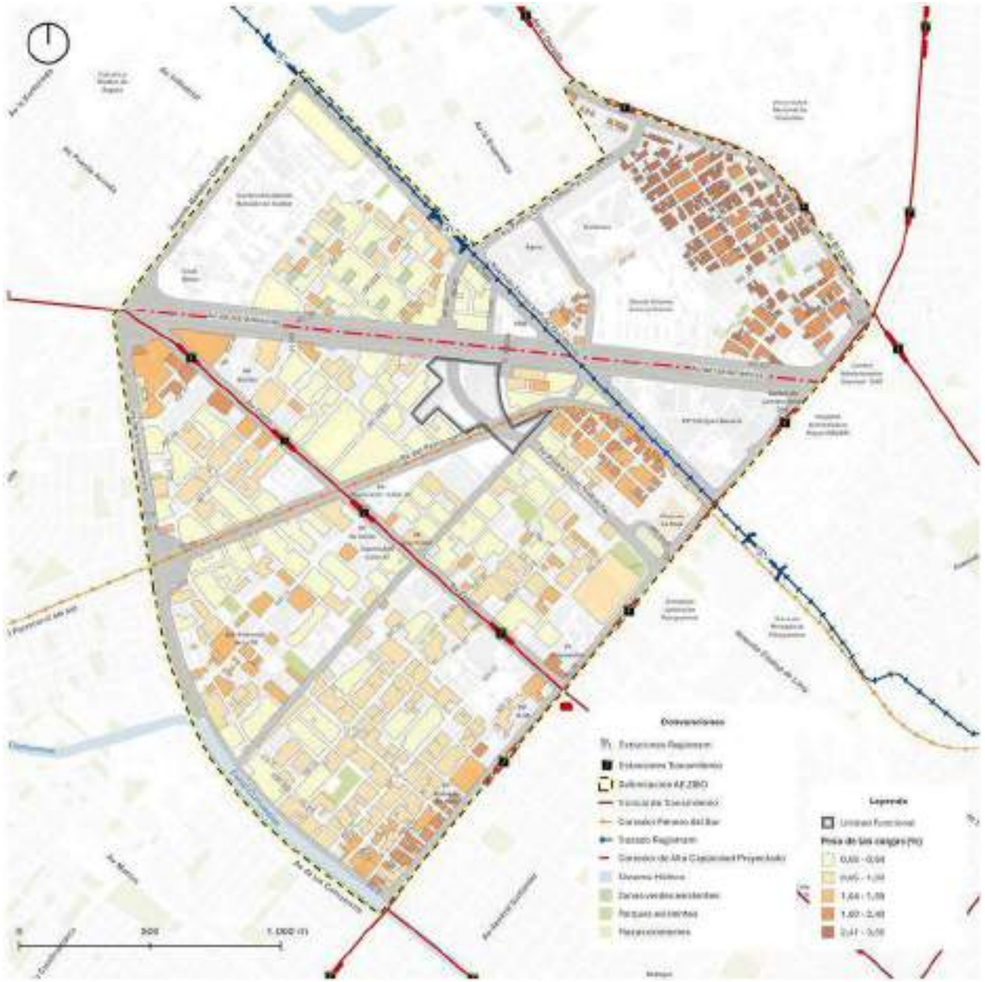


Ilustración 272: Peso de las cargas locales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

En general para la AE ZIBo, las cargas locales pesan en promedio un 1,86%, porcentaje que no hace inviables los proyectos urbanísticos. La imagen anterior permite concluir que el área de los englobes incide directamente en el peso de estas cargas.

Teniendo en cuenta que las utilidades son uno de los factores de mayor incidencia para la toma de decisiones en el desarrollo de un proyecto inmobiliario, a continuación se presentan datos, **mapas y gráficos que dan cuenta de estos resultados para el escenario 2:**

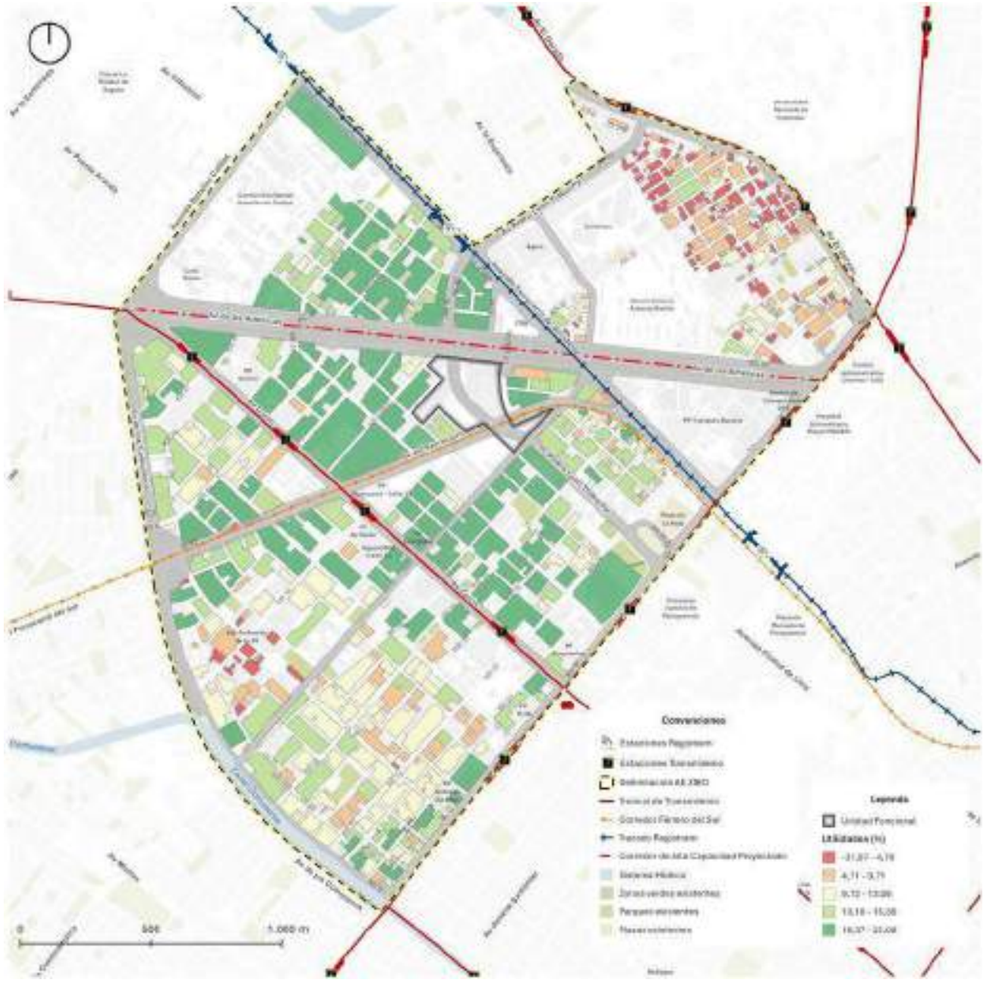


Ilustración 273: Utilidades. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Nuevamente se puede ver la incidencia del área de terreno en el resultado del ejercicio de simulación financiera, encontrando en los englobes grandes mejores resultados de las utilidades.

A continuación se presenta la gráfica de utilidades del escenario:

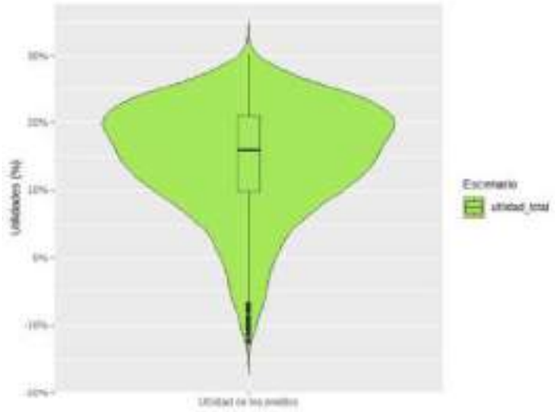


Ilustración 274: Utilidades/Escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

El anterior diagrama de violín muestra la distribución de las utilidades totales de los predios y se pueden visualizar los datos en términos de porcentaje de utilidades. La forma del violín refleja la densidad de los datos, siendo más ancha en los rangos donde hay mayor concentración de predios. La mayor acumulación se observa entre el 15% y el 25% de utilidad, lo que sugiere que la mayoría de los terrenos tienen utilidades positivas en ese rango, con una mediana cercana al 20%.

El diagrama de caja dentro del violín complementa esta información mostrando que el 50% central de los predios tiene utilidades de entre el 18% y el 22%, con algunos casos atípicos (outliers) que presentan utilidades negativas, cercanas al -15%. En general, la gráfica indica que la mayoría de los predios son rentables, con solo unos pocos casos fuera de la norma que generan pérdidas.

Política pública de protección a moradores en el escenario elegido

Dentro de la AE, se calcula el valor aproximado de la política pública de protección a moradores, entendiéndose este valor como una carga (costo) para los proyectos inmobiliarios, y como un monto para poder desarrollar los objetivos y proyectos de la protección a los moradores de la AE, según las disposiciones de la norma.

Esto en función del *literal g, del numeral 1, del artículo 265, del Decreto Distrital 555 de 2021*, que estipula:

> ***"Artículo 265. Obligaciones urbanísticas.*** *Son un mecanismo que tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones de edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente Plan y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios. Para tal efecto las cargas urbanísticas son:*
>
> ***1. De carácter local.*** *Están determinadas como el soporte urbano básico producto del proceso de urbanización o reurbanización; permiten brindar los servicios esenciales en relación con espacio público, equipamientos, vivienda de interés social y prioritario, malla vial local e intermedia en la proximidad y del acceso a los servicios públicos. Según la normatividad vigente estarán conformadas por los siguientes elementos: (...)*
>
> ***g.*** *Los costos asociados a la política de moradores y actividades productivas, y la participación ciudadana promovida por el presente Plan."(...)"*

Este se asume como un monto con destinación directa, puesto que es lo que un desarrollador o ente podrá invertir en cumplimiento de la política de protección a moradores, valor que a diferencia de las demás obligaciones de carácter local reglamentadas por el POT, no cuenta con una fórmula para su liquidación. Por el contrario, este depende de los acuerdos a los que lleguen los moradores y los desarrolladores, acuerdos que pueden incluir compensaciones o beneficios que no son de carácter monetario.
Ahora bien, este se asume como un monto destinado a cubrir gastos de gestión social en el ámbito del instrumento. No obstante, estos recursos en ningún momento serán recaudados como en el caso de las demás cargas locales, ya que la gestión e inversión de los mismos queda en cabeza de cada desarrollador.

Es por esto que el monto calculado se encuentra en el Escenario 3, que se puede consultar en el anexo: Archivo en Excel ***"E3_Cl_Moradores_ZIBO"***. Se evidencia como una carga o costo para los proyectos inmobiliarios en la hoja *"9.SF"* del archivo mencionado anteriormente, en dónde se calculan de manera detallada, las utilidades resultantes al aplicar la metodología para la protección a moradores en los diferentes supuestos de permanencia, como se desarrolla a continuación.

La metodología para calcular el valor de la política de protección a moradores, en el escenario elegido, como carga local, se basa en las disposiciones establecidas por el *Decreto Distrital 563 de 2023 "Por medio del cual se reglamenta la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, acto reglamentario que definió las condiciones que debe cumplir un desarrollador o ente público para acreditar la aplicación de lo dispuesto por el *Decreto Distrital 555 de 2021*.

El escenario elegido es el de englobes, sin embargo, la política de protección a moradores se debe simular predio a predio, debido a que la aplicación de la misma se da en función de los predios que se adquieran para el desarrollo del proyecto. Es por eso, que el primer paso de la metodología para abordar el cálculo es desintegrar cada englobe en predios. Por esta razón la metodología para el cálculo de esta política en la que se pueden observar los englobes desglosados, se puede consultar en el anexo: Archivo en Excel

"E3_Cl_Moradores_ZIBO".

El análisis se contemplan 4 supuestos de permanencia de moradores:

- Permanece el 70% de los moradores
- Permanece el 50% de los moradores
- Permanece el 30% de los moradores
- Permanece el 10% de los moradores

Con base en información secundaria extraída de la encuesta multipropósito de la Secretaría Distrital de Planeación, la base catastral del Distrito y el censo de población del DANE, **se definen los supuestos que se presentan a continuación:**

Catastro Distrital	
Total predios Uso residencial	657
Total predios Uso Comercial o de servicios	1.669

Tabla 81: Usos existentes. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

En relación con la distribución de los hogares en función a cuántos puedan ser propietarios y cuántos arrendatarios, **se tomaron como base los datos de la encuesta multipropósito:**

ENCUESTA MULTIPROPÓSITO	
UPL:	Puente Aranda
Hogares por UPL:	19.025
Hogares en arriendo:	9.588
valor promedio arriendo por vivienda (2021)	$ 685.079
Viviendas con uso comercial	69%
Viviendas con uso industrial	12%

Tabla 82: Datos Encuesta Multipropósito. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

En proporción con los datos de hogares anteriormente presentados, se establecen los porcentajes y según la condición del morador se define si es objeto o no de reconocimiento de las obligaciones descritas por el *Decreto Distrital 563 de 2023*:

Porcentaje de viviendas en arriendo	**Porcentaje de locales en arriendo**
50%	**60%**
328 unidades	1001 unidades

Tabla 83: Porcentaje Viviendas y Locales en Arriendo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Los datos para realizar las compensaciones a los moradores se presentan a continuación. En la tabla se muestran los valores con la indexación en el tiempo. Para consultar la variación de los valores durante la vigencia de la Actuación Estratégica, se anexa a este documento anexo: *Archivo en Excel* ***"E3_CI_Moradores_ZIBO".***

Lucro cesante	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Vivienda $/m2	$ 55.000	$ 57.827	$ 60.799	$ 63.924	$ 67.210	$ 70.665	$ 74.297
Locales $/m2	$ 95.000	$ 99.883	$ 105.017	$ 110.415	$ 116.090	$ 122.057	$ 128.331
Mudanza por trayecto	$ 600.000	$ 630.840	$ 663.265	$ 697.357	$ 733.201	$ 770.888	$ 810.511
$mensual Arriendo transitorio residencial	$ 2.100.000	$ 2.207.940	$ 2.321.428	$ 2.440.750	$ 2.566.204	$ 2.698.107	$ 2.836.790
$ mensual Arriendo transitorio comercial	$ 7.000.000	$ 7.359.800	$ 7.738.094	$ 8.135.832	$ 8.554.013	$ 8.993.690	$ 9.455.965

Tabla 84: Lucro Cesante. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Los valores se definen con base a un análisis en el que se estudiaron los costos de los arriendos dentro de los sectores residenciales existentes en el ámbito de la Actuación como por ejemplo El Recuerdo y Gran América. La evaluación dio como resultado que los valores de arriendo en la zona no corresponden con los consignados en la encuesta multipropósito, razón por la que se tomó un valor superior a este.

En cuanto a la definición de supuestos para el cumplimiento de las obligaciones transitorias, se establecen los siguientes:

Obligaciones Transitorias		
Lucro cesante para todos	3	Meses
Arriendo transitorio	18	Meses
mudanza	2	trayectos

Tabla 85: Obligaciones transitorias. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Se le asigna un atributo aleatorio a cada predio, según los supuestos de permanencia, de manera que el total de atributos sumen el porcentaje de propietarios que desea permanecer según el supuesto.

Porcentaje de propietarios que se quieren quedar		**Unidades**
Escenario 1	70%	1616,3
Escenario 2	50%	1154,5
Escenario 3	30%	692,7
Escenario 4	10%	230,9

Tabla 86: Porcentajes para la simulación de supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Con base en lo anterior se calcula la totalidad de los costos de la aplicación de la política de moradores, tanto de las obligaciones definidas en el *artículo 16 "Aplicación de las obligaciones en acciones y actuaciones urbanísticas"*, como aquellas establecidas por el *artículo 20 "Obligaciones transitorias en beneficio de propietarios de viviendas y titulares de actividades productivas que decidan permanecer en el ámbito del proyecto"* del *Decreto Distrital 563 de 2023,* en función de los supuestos de permanencia; 70%, 50%, 30% y 10%, obteniendo los siguientes resultados:

Supuesto:	**Supuesto 1 Aleatorio Permanecen 70% Propietarios LUCRO CESANTE + MUDANZA**	**Supuesto 2 Aleatorio Permanecen 50% Propietarios LUCRO CESANTE + MUDANZA**	**Supuesto 3 Aleatorio Permanecen 30% Propietarios + LUCRO CESANTE + MUDANZA**	**Supuesto 4 Aleatorio Permanecen 10% Propietarios + LUCRO CESANTE + MUDANZA**
Valor total de la aplicación de la política de protección a moradores ($ COP)	$ 457,209,634,950	$ 375,472,033,476	$ 240,333,880,596	$ 87,986,323,476
% Sobre los ingresos	0.66%	0.54%	0.34%	0.13%

Tabla 87: Supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

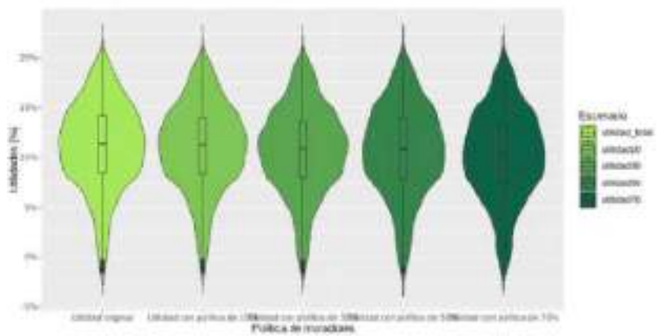


Ilustración 275: Distribución de utilidades por escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

En el gráfico se evidencia que la variación en el porcentaje de moradores vinculados no genera una afectación mayor a la utilidad en los escenarios de 10%,30% y 50%. En el caso del escenario de 70%, este tiene la mayor incidencia en utilidad.

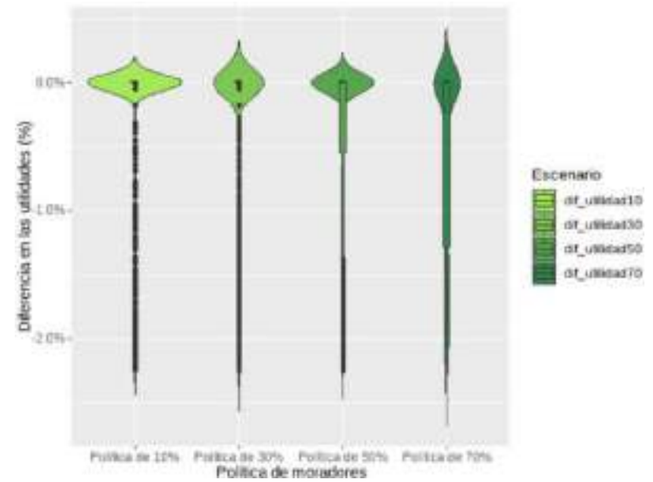


Ilustración 276: Diferencia de utilidades por escenario. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Supuesto seleccionado para análisis

- **Se escoge un escenario para los análisis:** Según los supuestos anteriormente mencionados, con base en la proyección poblacional del DANE 2018-2035, el porcentaje de personas mayores de 50 años que habitan en el territorio es el 30%. Se toma este dato como el más factible de permanencia, debido al arraigo que presentan las personas de esta edad.

- Se calcula un costo estimado para el supuesto del 30% de permanencia, de COP $240.333.880.596, equivalente a 0.34% de los ingresos estimados en el escenario elegido.

- **Se analizan los incentivos aplicables, según lo establecido por el *Decreto Distrital 563 de 2023*:**

  – Incentivo VIS/VIP *Artículo 26 "No exigencia de la obligación de destinar suelo o construcción para vivienda de interés social"* del *Decreto Distrital 563 de 2023*: No aplica debido al estrato. La AE ZIBo es estrato promedio 5, y este incentivo aplica para estratos 1,2 y 3.

  – Incentivo ICe para el cálculo de la Cs *Artículo 29 "Incentivos adicionales para la participación y/o permanencia de propietarios"* del *Decreto Distrital 563 de 2023*: Se aplica la fórmula del incentivo a todos los predios del supuesto 30%. Se encuentra que de los predios analizados en este supuesto no pasan de rango para el cálculo de la Cs. Es decir, la tabla de rangos de los factores Fs para el cálculo de las obligaciones establecida en el *Decreto Distrital 555 de 2021*, es la siguiente:

Índices			Renovación					CONSOLIDACIÓN				
			Renovación			Art 327 AAGSM Nota 2 Artículo 243 con compra de derechos usos residenciales		Consolidación			Art 327 AAGSM Nota 2 Artículo 243 con compra de derechos usos residenciales	
			ART317	ART318	ART319	ART327	ART327	ART317	ART318	ART319	ART327	ART327
Ice			Fs	Fcep en sitio	Fd en $	Fs	FCep	Fs	Fcep en sitio	Fd en $	Fs	FCep
0.00	Ice <=	1.30	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1.30	<Ice <=	2.00	20%	20%	0%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%
2.00	<Ice <=	3.00	27%	20%	7%	20%	20%	5%	5%	0%	5%	5%
3.00	<Ice <=	4.00	35%	20%	15%	20%	20%	10%	10%	0%	10%	10%
4.00	<Ice <=	5.00	45%	20%	25%	20%	20%	15%	10%	5%	15%	15%
5.00	<Ice <=	6.00	54%	20%	34%	20%	20%	15%	10%	5%	15%	15%
6.00	>		60%	25%	35%	25%	25%	15%	10%	5%	15%	15%

Tabla 88: Incentivos adicionales. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

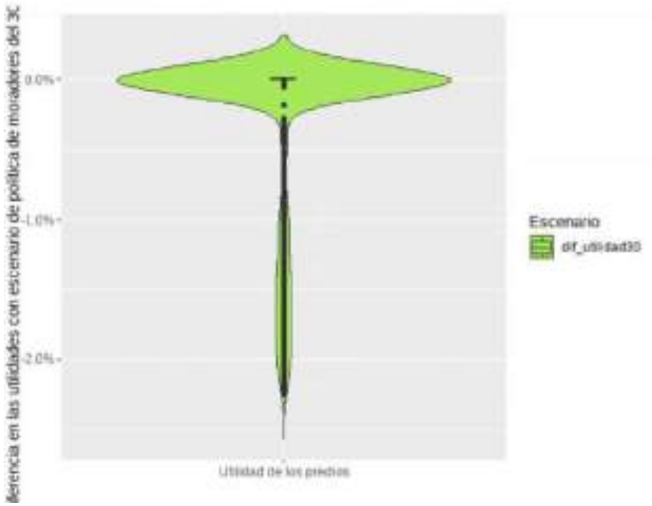


Ilustración 277: Utilidad escenario 30% vinculación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Al calcular el incentivo se encuentra que mejora la utilidad, siempre y cuando cambie el rango para la estimación de la Cs, por lo tanto, este estímulo aplica a 10 casos particulares, como se puede observar en el anexo: Archivo en Excel ***"E3_CI_Moradores_ZIBO"***.

Como conclusión, al calcular la política de protección a moradores sobre lo obligatoriamente exigido por el *Decreto Distrital 563 de 2023*, en un supuesto de 30% de permanencia de los propietarios, se encuentra que tiene un peso del 0,34% de los ingresos y se considera un valor aceptable que no inviabiliza los proyectos inmobiliarios.

Modelo de proyección

Modelo de proyección de m² de Absorción del mercado y sus obligaciones asociadas

Resultados a partir del Escenario Seleccionado

Con base en la proyección anteriormente presentada se establece la proporción en la que se pueden generar tanto los licenciamientos como las viviendas en cada una de las fases (corto, mediano y largo plazo) de la Actuación Estratégica.

En cuanto a la cantidad de viviendas por Fase el resultado obtenido en función de la distribución de las 36.185 unidades, es el siguiente:

Fase 1 Viviendas x Sector	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Sector 1	352	716	716	694	683	661	650	**4.472**
Sector 2	404	820	820	795	782	757	744	**5.120**
Subsector 2A	241	489	489	474	466	451	443	**3.052**
Total Fase								**12.644**

Tabla 89: Proyección de viviendas para la Fase 1, Corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Fase 2 Viviendas x Sector	2032	2033	2034	2035	Total
Sector 1	639	606	606	628	**2.478**
Sector 2	731	694	694	719	**2.838**
Subsector 2A	436	413	413	428	**1.691**
Total Fase					**7.007**

Tabla 90: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2025)

Fase 3 Viviendas x Sector	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	Total
Sector 1	628	617	617	617	628	628	617	617	628	**5.595**
Sector 2	719	706	706	706	719	719	706	706	719	**6.407**
Subsector 2A	428	421	421	421	428	428	421	421	428	**3.818**
Total Fase										**15.820**

Tabla 91: Proyección de viviendas para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En cuanto a la generación de las obligaciones, estas se proyectan en función de la cantidad de licenciamientos proyectados por fase, debido que los lotes cuentan con diversos tamaños se promedian los datos con el fin de tener un resultado que cubra la totalidad del área de terreno simulada para la Actuación estratégica, como resultado del ejercicio se obtienen los siguientes resultados respecto a la obligación de espacio público por fase.

Fase 1 EP m2 compensados	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Sector 1	1.549	3.146	3.146	3.049	3.001	2.904	2.855	**19.649**
Sector 2	1.512	3.070	3.070	2.976	2.929	2.834	2.787	**19.177**
Sector 2A	649	1.318	1.318	1.278	1.257	1.217	1.197	**8.234**
Sector 3	5.924	11.849	10.664	10.664	9.479	8.294	8.294	**65.169**
Total m2 compensados x Fase								**112.229**
Fase 1 EP m2 en sitio	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**Total**
Sector 1	696	1.414	1.414	1.370	1.349	1.305	1.283	**8.831**
Sector 2	3.036	6.167	6.167	5.978	5.883	5.693	5.598	**38.522**
Subsector 2A	1.617	3.285	3.285	3.184	3.133	3.032	2.982	**20.519**
Sector 3	989	1.978	1.780	1.780	1.582	1.384	1.384	**10.878**
Total m2 en sitio x Fase								**78.749**

Tabla 92: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 2 EP m2 compensados	2032	2033	2034	2035	Total
Sector 1	2.807	2.662	2.662	2.759	**10.889**
Sector 2	2.740	2.598	2.598	2.692	**10.628**
Subsector 2A	1.176	1.115	1.115	1.156	**4.563**
Sector 3	7.109	7.109	5.924	7.109	**27.253**
Total m2 compensados x Fase					**53.333**
Fase 2 Ep m2 en sitio	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**Total**
Sector 1	1.262	1.196	1.196	1.240	**4.894**
Sector 2	5.503	5.218	5.218	5.408	**21.348**
Subsector 2A	2.931	2.780	2.780	2.881	**11.371**
Sector 3	1.187	1.187	989	1.187	**4.549**
Total m2 en sitio x Fase					**42.162**

Tabla 93: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 2, mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 3 EP m2 compensados	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	Total
Sector 1	2.759	2.710	2.710	2.710	2.759	2.759	2.710	2.710	2.759	**24.585**
Sector 2	2.692	2.645	2.645	2.645	2.692	2.692	2.645	2.645	2.692	**23.995**
Sector 2A	1.156	1.136	1.136	1.136	1.156	1.156	1.136	1.136	1.156	**10.303**
Sector 3	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	**63.984**
Total m2 compensados x Fase										**122.867**
Fase 3 EP m2 en sitio	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**2042**	**2043**	**2044**	**Total**
Sector 1	1.240	1.218	1.218	1.218	1.240	1.240	1.218	1.218	1.240	**11.050**
Sector 2	5.408	5.313	5.313	5.313	5.408	5.408	5.313	5.313	5.408	**48.200**
Subsector 2A	2.881	2.830	2.830	2.830	2.881	2.881	2.830	2.830	2.881	**25.674**
Sector 3	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	**10.680**
Total m2 en sitio x Fase										**95.603**

Tabla 94: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Proyección de m² de obligaciones por fase, resultados a partir del Escenario Seleccionado

Con base en la proyección anteriormente presentada se establece la proporción en la que se pueden generar tanto los licenciamientos como las viviendas en cada una de las fases (corto, mediano y largo plazo) de la Actuación Estratégica.

En cuanto a la cantidad de viviendas por Fase el resultado obtenido en función de la distribución de las 35.471 unidades, es el siguiente:

Fase 1 Viviendas x Sector	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Sector 1	352	716	716	694	683	661	650	**4.472**
Sector 2	404	820	820	795	782	757	744	**5.120**
Subsector 2A	241	489	489	474	466	451	443	**3.052**
Total Fase								**12.644**

Tabla 95: Proyección de viviendas para la Fase 1, Corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 2 Viviendas x Sector	2032	2033	2034	2035	Total
Sector 1	639	606	606	628	**2.478**
Sector 2	731	694	694	719	**2.838**
Subsector 2A	436	413	413	428	**1.691**
Total Fase					**7.007**

Tabla 96: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 3 Viviendas x Sector	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	Total
Sector 1	628	617	617	617	628	628	617	617	628	**5.595**
Sector 2	719	706	706	706	719	719	706	706	719	**6.407**
Subsector 2A	428	421	421	421	428	428	421	421	428	**3.818**
Total Fase										**15.820**

Tabla 97: Proyección de viviendas para la Fase 2, Mediano plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

En cuanto a la generación de las obligaciones, estas se proyectan en función de la cantidad de licenciamientos proyectados por fase, debido que los lotes cuentan con diversos tamaños se promedian los datos con el fin de tener un resultado que cubra la totalidad del área de terreno simulada para la Actuación estratégica, como resultado del ejercicio se obtienen los siguientes resultados respecto a la obligación de espacio público por fase.

Fase 1 Ep m2 compensados	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Sector 1	1.549	3.146	3.146	3.049	3.001	2.904	2.855	**19.649**
Sector 2	1.512	3.070	3.070	2.976	2.929	2.834	2.787	**19.177**
Subsector 2A	649	1.318	1.318	1.278	1.257	1.217	1.197	**8.234**
Sector 3	5.924	11.849	10.664	10.664	9.479	8.294	8.294	**65.169**
Total m2 compensados x Fase								**112.229**
Fase 1 Ep m2 en sitio	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**Total**
Sector 1	696	1.414	1.414	1.370	1.349	1.305	1.283	**8.831**
Sector 2	3.036	6.167	6.167	5.978	5.883	5.693	5.598	**38.522**
Subsector 2A	1.617	3.285	3.285	3.184	3.133	3.032	2.982	**20.519**
Sector 3	989	1.978	1.780	1.780	1.582	1.384	1.384	**10.878**
Total m2 en sitio x Fase								**78.749**

Tabla 98: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 2 Ep m2 compensados	2032	2033	2034	2035	Total
Sector 1	2.807	2.662	2.662	2.759	**10.889**
Sector 2	2.740	2.598	2.598	2.692	**10.628**
Subsector 2A	1.176	1.115	1.115	1.156	**4.563**
Sector 3	7.109	7.109	5.924	7.109	**27.253**
Total m2 compensados x Fase					**53.333**
Fase 2 Ep m2 en sitio	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**Total**
Sector 1	1.262	1.196	1.196	1.240	**4.894**
Sector 2	5.503	5.218	5.218	5.408	**21.348**
Subsector 2A	2.931	2.780	2.780	2.881	**11.371**
Sector 3	1.187	1.187	989	1.187	**4.549**
Total m2 en sitio x Fase					**42.162**

Tabla 99: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 1, corto plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fase 3 Ep m2 compensados	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	Total
Sector 1	2.759	2.710	2.710	2.710	2.759	2.759	2.710	2.710	2.759	**24.585**
Sector 2	2.692	2.645	2.645	2.645	2.692	2.692	2.645	2.645	2.692	**23.995**
Subsector 2A	1.156	1.136	1.136	1.136	1.156	1.156	1.136	1.136	1.156	**10.303**
Sector 3	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	7.109	**63.984**
Total m2 compensados x Fase										**122.867**
Fase 3 Ep m2 en sitio	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**2042**	**2043**	**2044**	**Total**
Sector 1	1.240	1.218	1.218	1.218	1.240	1.240	1.218	1.218	1.240	**11.050**
Sector 2	5.408	5.313	5.313	5.313	5.408	5.408	5.313	5.313	5.408	**48.200**
Subsector 2A	2.881	2.830	2.830	2.830	2.881	2.881	2.830	2.830	2.881	**25.674**
Sector 3	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	**10.680**
Total m2 en sitio x Fase										**95.603**

Tabla 100: Proyección de Obligación de m² de Espacio público para la Fase 3, largo plazo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Formulación y Gestión del Operador Urbano

Descripción de la fórmula para el cálculo del pago correspondiente a la formulación de las Actuaciones Estratégicas y la gestión del Operador Urbano

Contexto y justificación

RenoBo, como operador urbano de la ciudad de Bogotá, tiene dentro de su misión impulsar procesos de transformación urbana en zonas prioritarias definidas por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) *Decreto 555 de 2021*. Estas zonas, denominadas Actuaciones Estratégicas (AE), han sido identificadas como áreas de especial interés para la ciudad por su alto potencial de renovación, pero también por los altos niveles de deterioro o del bajo desarrollo que presentan actualmente.

La formulación, planificación, implementación y gestión de las Actuaciones Estratégicas a cargo del operador urbano, quien no solo formula los planes para estas zonas, sino que también se encarga de ejecutar los proyectos de transformación urbana, en coordinación con el sector público y privado. Estos proyectos incluyen intervenciones públicas estratégicas como vías, equipamientos, espacio público o infraestructura que impulsan el desarrollo urbano con calidad mejorando las condiciones de inversión público-privada.

Este efecto generado por la inversión pública y las obligaciones urbanísticas representa un beneficio directo para los propietarios de suelo y de las actividades económicas, así como para los promotores de los futuros desarrollos inmobiliarios, quienes podrán comercializar sus proyectos con mayor rapidez y a mejores precios gracias a las condiciones habilitantes creadas por la gestión urbana de RenoBo.

El resultado de este esfuerzo institucional no solo habilita suelo, sino que genera oportunidades para la inversión privada, impulsa la calidad del entorno urbano y mejora las condiciones de vida de la ciudadanía.

Una de las principales ventajas de contar con RenoBo como formulador y operador urbano es la capacidad de coordinar sinergias entre los esfuerzos públicos y privados, lo que permite acelerar la ejecución de obras clave como la mejora del espacio público, las vías y otros componentes de la infraestructura urbana. Esta articulación garantiza resultados más eficientes y en menor tiempo, en contraste con los procesos liderados exclusivamente por desarrolladores privados, donde las intervenciones tienden a ser más fragmentadas y con menor impacto integral dentro del territorio.

Esta sinergia público-privada, se expresa en la presente propuesta de cálculo y liquidación, del costo de formulación de la Actuación Estratégica y de los Gastos Fijos Operacionales de la Operación Urbana, propuesta que concreta el reparto implícito en la normativa urbana distrital, entre las inversiones del sector público y privado en los procesos de renovación urbana.

En este sentido, el cálculo y liquidación del pago de la formulación de la actuación estratégica que se propone sea pagada por los futuros desarrollos inmobiliarios, se justifica en su carácter de carga local, definido en el artículo 256. Obligaciones Urbanísticas, del *Decreto 555 de 2021, POT*.

En segundo lugar, el *artículo 12º del Decreto 062 de 2023*, define que el Operador Urbano puede recibir una remuneración para financiar los Gastos Fijos Operacionales de la Operación Urbana de cada Actuación Estratégica.

Justificación técnica de la fórmula para el cálculo del pago correspondiente a la ***fomulación*** de las Actuaciones Estratégicas

Este apartado presenta la justificación técnica de la fórmula empleada para determinar el valor del pago correspondiente a los servicios prestados por el Operador Urbano en la etapa de formulación.

Dentro de las cargas locales asociadas al desarrollo del proyecto, se incluyen los honorarios por la formulación técnica y estructuración integral de la Actuación Estratégica, cuyo valor asciende a 1.500 millones de pesos. Este monto corresponde a los servicios prestados por el Operador Urbano, entidad encargada de liderar y coordinar el proceso de formulación, en cumplimiento de los lineamientos técnicos, normativos y financieros establecidos para este tipo de intervenciones. Dichos honorarios cubren actividades como la elaboración de estudios técnicos, análisis económicos, diseño de estrategias de financiación, concertación interinstitucional y articulación con las políticas públicas urbanas, entre otras tareas clave para garantizar la viabilidad y coherencia del proyecto dentro del marco del ordenamiento territorial.

Ahora bien, el *Decreto Distrital 555 de 2021*, actual marco normativo de las Actuaciones Estratégicas definió mediante el *Artículo 265 "Obligaciones Urbanísticas"*, entre las cargas locales las siguientes:

> *"**Artículo 265.Obligaciones urbanísticas.***
> *Son un mecanismo que tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones de edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente Plan y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios. Para tal efecto las cargas urbanísticas son:*
>
> ***1. De carácter local.***
> *Están determinadas como el soporte urbano básico producto del proceso de urbanización o reurbanización; permiten brindar los servicios esenciales en relación con espacio público, equipamientos, vivienda de interés social y prioritario, malla vial local e intermedia en la proximidad y del acceso a los servicios públicos. Según la normatividad vigente estarán conformadas por los siguientes elementos: (...)*
>
> *(...) h. Los costos asociados a la formulación y gestión de planes parciales y demás instrumentos que desarrollen el reparto de cargas y beneficios."*
>
> *Subrayado fuera del texto original.*

En función de la disposición normativa presentada, se asume que la Actuación Estratégica como instrumento que desarrolla el reparto de cargas y beneficios, como requisito de formulación, tiene la capacidad de establecer el mecanismo mediante el cual se recupera el valor asociado a la obligación urbanística que se refiere el literal h, del decreto ibidem.

Formula General:

El valor correspondiente a los costos en que haya incurrido el Operador Urbano para la formulación de la Actuación Estratégica será liquidado mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Recuperación de los costos}_{\text{formulación de la AE}} = \text{Valor de la formulación} \times \left(\frac{ICe \times AT}{\text{Aprovechamientos de la AE}}\right) \times d \times i$$

Donde:

Costos de formulación de la AE: Corresponde al valor total de los costos asumidos por el Operador Urbano en el proceso de formulación de la Actuación Estratégica ZIBo.

ICe: Índice de construcción efectiva. Es el resultado de dividir el área construida contemplada en las licencias urbanísticas o en el acto administrativo de reconocimiento, sobre el área de terreno o el área neta urbanizable del proyecto, según el tratamiento urbanístico aplicable dentro de la Actuación Estratégica ZIBo.

AT: Para el cálculo de índices y obligaciones urbanísticas en los tratamientos de consolidación, renovación urbana, mejoramiento integral y conservación en nivel de intervención 4 (N4), el área de terreno está compuesta por el área privada resultante del predio o predios objeto de licenciamiento, descontando las áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos domiciliarios y de las TIC, las áreas de conservación y protección de los recursos naturales y paisajísticos, así como la malla vial intermedia y local existente o proyectada.

Aprovechamientos AE: Corresponde a los aprovechamientos en metros cuadrados (m2) de la Actuación Estratégica ZIBo, conforme al escenario predio a predio descrito en el Anexo 11 "Modelo de Gestión y Financiación", del Documento Técnico de Soporte del presente Decreto.

d: factor de Incentivo asociado a las fases de desarrollo de la Actuación Estratégica ZIBo. Consiste de un factor de progresividad asociado con el momento de licenciamiento, para el primer año de vigencia de la Actuación Estratégica será igual a 0,75.

i: Factor de indexación de los costos de la formulación, compuesto por el efecto inflacionario y por la diferencia entre el recaudo proyectado por el Operador Urbano y el recaudo efectivamente obtenido durante el desarrollo de la Actuación Estratégica ZIBo, conforme a lo descrito en el Anexo 11 "Modelo de Gestión y Financiación", del Documento Técnico de Soporte del presente Decreto. Este factor será igual a 1,0 para el primer año de vigencia de la Actuación Estratégica.

Anualmente, el Operador Urbano, previa publicación en la plataforma LEGALBOG acorde a lo dispuesto en el numeral 8, artículo 8 de la Ley 1437 de 2011y el artículo 69 del Decreto Distrital 479 de 2024, -definirá mediante acto administrativo, el valor de los factores d) y i) de la fórmula objeto del presente artículo. En este acto administrativo, el operador urbano justificará la metodología de cálculo aplicada para la definición de ambos factores.

Justificación técnica de la fórmula para el cálculo del pago correspondiente a la ***gestión*** del Operador Urbano

Este apartado presenta la justificación técnica de la fórmula empleada para determinar el valor del pago correspondiente a la gestión del Operador Urbano durante la ejecución de la Actuación Estratégica.

La gestión del operador urbano constituye un componente fundamental para la implementación efectiva de las actuaciones estratégicas, en tanto que actúa como administrador de los recursos destinados al desarrollo urbano y como ente articulador entre los actores públicos y privados. Esta gestión comprende el personal mínimo requerido para la gestión mensual de la operación definido por perfiles clave como el líder de proyecto, profesionales en seguimiento y monitoreo, participación ciudadana, gestión ambiental, componentes técnicos, asuntos jurídicos y gestión urbana. La participación de este equipo garantiza la conducción técnica, normativa y financiera del proceso, conforme a los lineamientos establecidos para este tipo de intervenciones. Las actividades cubiertas comprenden, entre otras, la elaboración de estudios técnicos especializados, análisis urbanísticos y económicos, estructuración de estrategias de financiación, gestión interinstitucional, y alineación con las políticas públicas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, asegurando así la viabilidad integral del proyecto.

Fórmula general:

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá -RenoBo-, en su calidad de Operador Urbano podrá fijar la remuneración que le corresponda para cubrir los gastos fijos de su operación, actividades, gestión y servicios que realice durante la ejecución de la Actuación Estratégica ZIBo. Esta remuneración se calculará tomando como referente, las siguientes variables:

Costo de operación: valor de inversión proyectado por la Empresa de Renovación Urbana para cubrir el costo de gestión y operación de la Actuación Estratégica.

Vu: valor unitario a liquidar por m2 efectivos licenciados en proyectos urbanísticos.

ICe: 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, al interior de la Actuación Estratégica ZIBo.

AT: Para el cálculo de índices y obligaciones urbanísticas en los tratamientos de consolidación, renovación urbana, mejoramiento integral y conservación en nivel de intervención 4 (N4), el área de terreno está compuesta por el área privada resultante del predio o predios objeto de licenciamiento, descontando las áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos domiciliarios y de las TIC, las áreas de conservación y protección de los recursos naturales y paisajísticos, así como la malla vial intermedia y local existente o proyectada.

F**x:** Se define de forma anual en función del recaudo proyectado y el recaudo efectivo recaudo efectivamente obtenido durante el desarrollo de la Actuación Estratégica ZIBo. Este factor será igual a 1,0 para el primer año de vigencia de la Actuación Estratégica

La liquidación de esta remuneración se realizará acorde con la reglamentación que expida la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RenoBo-.

Anualmente, el Operador Urbano, previa publicación en la plataforma LEGALBOG acorde a lo dispuesto en el numeral 8, artículo 8 de la Ley 1437 de 2011y el artículo 69 del Decreto Distrital 479 de 2024, definirá mediante acto administrativo, el valor Unitario de los costos fijos anuales, al igual que el factor Fx. En este acto administrativo, el operador urbano justificará la metodología de cálculo aplicada para la definición de ese factor.

Detalle de la definición del valor unitario

El valor unitario se construye a partir de la estimación de los costos fijos requeridos para la operación y seguimiento de la Actuación Estratégica por parte del Operador Urbano.

Costos mínimos requeridos:
A continuación, se presenta una descripción detallada de cada uno de los perfiles que conforman el personal mínimo para la gestión mensual de la operación del Operador Urbano, junto con su incidencia porcentual en cada Actuación Estratégica:

Gestión Operador Urbano	% de incidencia para cada AE
Líder Proyecto	100%
Profesional seguimiento y Monitoreo	100%
Abogado	50%
Gestor Urbano	50%
Profesional participación y gestión	50%
Profesional Ambiental	25%
Profesional lider componentes tecnicos	25%

Tabla 101: Incidencia porcentual de la gestión del Operador Urbano en cada AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Líder de Proyecto (100%):
Responsable de la dirección general del proyecto en cada AE. Coordina todas las actividades, garantiza el cumplimiento de los objetivos estratégicos y actúa como enlace principal entre los actores institucionales y técnicos. Supervisa el desempeño del equipo, gestiona recursos y asegura la implementación eficiente de los planes operativos.

Profesional de Seguimiento y Monitoreo (100%):
Encargado de dar seguimiento continuo a los indicadores de gestión y resultados. Evalúa el avance de las actividades, identifica desviaciones y propone medidas correctivas. Este perfil es esencial para asegurar la trazabilidad de la operación y la toma de decisiones basadas en evidencia.

Abogado (50%):
Brinda soporte jurídico a las actividades operativas. Revisa contratos, emite conceptos legales, apoya en procesos de adquisición, gestión predial o cumplimiento normativo. Su participación parcial garantiza que todas las actuaciones se desarrollen dentro del marco legal vigente.

Gestor Urbano (50%):
Profesional especializado en desarrollo urbano que asesora y apoya la planificación territorial, el ordenamiento del espacio y la implementación de instrumentos urbanísticos. Su intervención fortalece la coherencia técnica y normativa de las intervenciones urbanas.

Profesional en Participación y Gestión (50%):
Responsable de articular la relación con las comunidades y actores sociales. Diseña e implementa estrategias de participación ciudadana, promueve la inclusión de voces locales en los procesos decisorios y gestiona conflictos sociales, garantizando transparencia y legitimidad en la operación.

Profesional Ambiental (25%)
Asesora en la incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental. Evalúa impactos, propone medidas de mitigación y supervisa el cumplimiento de requisitos ambientales. Su rol, aunque parcial, es crucial para garantizar intervenciones responsables con el entorno.

Profesional Líder de Componentes Técnicos (25%):
Encargado de coordinar los aspectos técnicos específicos del proyecto, como infraestructura, movilidad, espacio público u otros componentes especializados. Asegura la calidad técnica de los productos entregables y la coherencia entre los diferentes subsistemas del proyecto.

Tecnologías de la Información y Plataformas Digitales: Incluye el diseño, desarrollo, implementación y mantenimiento de soluciones tecnológicas que soportan y potencian la gestión urbana. Este componente abarca la creación de aplicativos web y móviles, el desarrollo de sistemas integrados de datos, así como herramientas de seguimiento, monitoreo y análisis del desarrollo urbano. Entre estas herramientas se destacan plataformas digitales como sitios web institucionales, tableros de control (dashboards), sistemas de información geográfica (SIG) y entornos de visualización interactiva, que permiten una toma de decisiones más eficiente y transparente. Estas tecnologías facilitan la recopilación y procesamiento de datos en tiempo real, fortalecen la trazabilidad de los procesos, y promueven la participación ciudadana a través del acceso abierto a la información. Este rubro será prorrateado para cada Actuación Estratégica. AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad), que cubre:

- Costos de seguridad social y cargas laborales.
- Riesgos operativos y financieros.
- Utilidad razonable para la sostenibilidad institucional.

Este conjunto de costos asegura que RenoBo cuente con los recursos mínimos para operar de forma efectiva, transparente y sostenible en la transformación del suelo urbano.

Factor Multiplicador

Como parte del modelo de estimación de costos para la Gestión del Operador Urbano, se incorpora un factor multiplicador que permite reflejar de manera integral los diferentes componentes asociados a la operación real de la entidad, más allá de los costos directos del personal. Este factor ha sido diseñado con el objetivo de garantizar una estimación más realista, sostenible y ajustada a las condiciones del mercado.

En su composición, el factor multiplicador incluye conceptos como:

- **Costos administrativos y operativos:** considera los gastos asociados al funcionamiento general del operador, incluyendo arriendos, servicios públicos, equipos, soporte tecnológico, transporte, insumos y logística.

- **Utilidades empresariales:** reconocimiento del margen razonable de ganancia requerido para la sostenibilidad financiera del operador, conforme a estándares del sector.

- **Carga prestacional y parafiscales:** incluye todas las obligaciones legales relacionadas con la contratación de personal, tales como prestaciones sociales, seguridad social, cesantías, vacaciones, primas, aportes parafiscales y demás costos laborales indirectos.

- **Gastos de comercialización y ventas:** representan los recursos invertidos en actividades de gestión comercial, posicionamiento institucional, relacionamiento con actores públicos y privados, elaboración de propuestas técnicas y participación en procesos de contratación.

- **Publicidad y comunicaciones:** Incluye acciones orientadas a la visibilización del proyecto, difusión de información relevante, generación de confianza en la comunidad y fortalecimiento del vínculo entre la actuación estratégica y los actores del territorio.

Este factor permite, entonces, consolidar en una sola variable todos los costos indirectos necesarios para garantizar una operación eficiente y conforme a las exigencias técnicas, administrativas y legales del encargo. Su aplicación asegura que el valor final refleje no solo la ejecución del trabajo técnico, sino también las condiciones reales para su desarrollo institucional y operativo.

Fuentes y usos

Balance modelo de reparto vs. proyectos en la AE ZIBo

Para el desarrollo de las cargas asociadas a la AE, los ingresos se obtienen a partir de cuatro fuentes principales:

1. Los beneficios generados por el proyecto en sí.
2. Los recursos públicos asignados.
3. El Plan de Desarrollo Distrital (PDD).
4. Los instrumentos financieros establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Estos ingresos se destinan estratégicamente para cubrir los costos asociados a los proyectos, asegurando su viabilidad financiera y sostenibilidad a largo plazo. La adecuada gestión de estos recursos permite materializar las iniciativas urbanas y generar un impacto positivo en la ciudad.

Los recursos obtenidos se canalizan hacia la ejecución de las cargas asociadas a la AE definida en los proyectos. El origen de las cargas puede ser: las Directrices de la *resolución del 2000*, los Estudios Estratégicos o la Formulación.

En el Anexo de estructuración y gestión se puede En el Anexo de Excel: ***20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11*** se puede consultar en detalle las cargas, el valor, los tipos de beneficios, el rubro por el cual se desarrolla y la línea o fuente de inversión. La conclusión importante a la que se llega es que hay un balance entre el modelo de reparto y los proyectos de la AE. **De acuerdo con el reparto de las obligaciones presentadas anteriormente se pueden evidenciar las siguientes conclusiones:**

- **Mejora rápida de la infraestructura:** la financiación de proyectos menores permite una actualización y mejora rápida de la infraestructura existentes.

- **Generación de resultados visibles y tangibles:** los proyectos de proximidad producen resultados inmediatos, esta visibilidad no solo mejora la percepción pública sobre la gestión del territorio, sino que también aumenta la rápida gestión en los procesos de desarrollo urbano.

En conclusión, el financiamiento de los proyectos de proximidad y de menor escala es esencial para el desarrollo inmediato del territorio, ofrece soluciones rápidas, estimula la economía local, fomenta la cohesión social y mejora la infraestructura de manera tangible. Este enfoque complementa los esfuerzos de planificación a largo plazo y permite que las necesidades inmediatas de la comunidad sean atendidas de manera efectiva, creando un entorno urbano más dinámico y resiliente.

Fuentes de financiación y supuestos

A partir del valor total de la carga, se establece quién asume cada carga; si es el proyecto de la Actuación Estratégica, o en caso de que la financiación sea pública, se identifica la entidad responsable de asumir la carga. Además se señala si se trata de un proyecto de corto, mediano o largo plazo.

Tabla 102: Fuentes y usos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Nuevo Espacio publico en todo el ámbito de la AE	161.346.978.000	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	CCS EN SITIO M2:216.515 M2	$ 161.346.978.000
CARGAS DIRECTRICES	Calle completa (Supermanzana) CL 12	20.147.469.315	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 20.147.469.315
CARGAS DIRECTRICES	Calle completa (Supermanzana) KR 43	17.957.661.960	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 17.957.661.960
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 9	21.797.016.585	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 21.797.016.585
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 46	16.898.946.847	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 16.898.946.847
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 32	26.685.915.342	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 26.685.915.342
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 17	8.517.432.409	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 8.517.432.409
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 7	15.265.994.941	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 15.265.994.941
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 31	41.396.307.543	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 41.396.307.543
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 35	13.050.799.849	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 13.050.799.849

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19C	1.272.321.408	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.272.321.408
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 14	358.082.949	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	$ 358.082.949
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 31A	1.209.293.076	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.209.293.076
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19B	25.012.180.685	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 25.012.180.685
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 25G	1.511.494.686	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.511.494.686
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 35	1.940.117.578	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.940.117.578
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 6A	55.751.270.825	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 55.751.270.825
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 15	1.959.063.021	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.959.063.021
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 42A	899.280.674	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 899.280.674
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 25A	1.718.960.001	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.718.960.001
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 42 BIS	5.238.146.803	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 5.238.146.803
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32A	1.951.868.418	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.951.868.418

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 34	1.211.480.290	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.211.480.290
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32	300.558.412	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 300.558.412
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32	947.079.781	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 947.079.781
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19A	1.498.483.025	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	RUTA DE GESTIÓN_ FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL	$ 1.498.483.025
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo AK 36 y KR 37	798.709.880	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	PDD	Nuevo ID - SEGPLAN: 761- Corredores inteligentes de turismo.- Promoción de la ciudad como destino turístico inteligente. Instituto Distrital de Turismo - IDT	$ 798.709.880
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo CL 20C	162.127.342	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	PDD	Nuevo ID - SEGPLAN: 761- Corredores inteligentes de turismo.- Promoción de la ciudad como destino turístico inteligente. Instituto Distrital de Turismo - IDT	$ 162.127.342
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU KR 38	2.966.212.601	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 2.966.212.601
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 17	2.341.346.274	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 2.341.346.274
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 20C	7.937.524.330	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 7.937.524.330
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 20A	6.583.561.512	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 6.583.561.512
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 20C	2.576.701.439	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 2.576.701.439
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 20A	2.389.775.016	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU		$ 2.389.775.016

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 11A	1.447.598.213	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1760 2021	$ 1.447.598.213
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 14	2.372.522.973	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1760 2021	$ 2.372.522.973
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 15	1.595.424.927	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1760 2021	$ 1.595.424.927
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU KR 47	2.851.951.122	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 2.851.951.122
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU KR 42 BIS	939.405.096	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 939.405.096
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 17	1.186.319.822	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 1.186.319.822
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 10A	1.419.156.860	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 1.419.156.860
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU 44	1.203.859.375	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 1.203.859.375
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 11A	2.324.927.611	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 2.324.927.611
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU CL 10A	2.614.158.551	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 2.614.158.551
CARGAS DIRECTRICES	Vía IDU KR 42A	958.191.550	Asociados al Proyecto	CARGA LOCAL	IDU	Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 958.191.550
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 21	2.084.801.103	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 2.084.801.103
CARGAS DIRECTRICES	Equipamiento. Hospital Comuneros	185.962.931.136	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Asociación Público Privada, Concesión de Obra Pública . Cotribución de Valorización.	$ 185.962.931.136
CARGAS DIRECTRICES	Calle completa (Supermanzana) KR 33	7.747.144.438	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 7.747.144.438

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Calle completa (Supermanzana) CL 21	2.592.232.506	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 2.592.232.506
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 34	26.833.595.417	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 26.833.595.417
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 25	15.106.548.167	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 15.106.548.167
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 25B	10.467.637.560	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 10.467.637.560
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 25D	4.532.319.957	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 4.532.319.957
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 20A	1.835.556.933	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 1.835.556.933
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) CL 21	7.650.508.927	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 7.650.508.927
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 37	9.945.447.781	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 9.945.447.781
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 40	9.416.348.050	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 9.416.348.050
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 39	882.540.641	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 882.540.641
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular con prioridad peatonal CL 24A	13.218.486.403	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 13.218.486.403
CARGAS DIRECTRICES	Nuevo Espacio publico	78.110.528.082	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 78.110.528.082

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Parque ZIBo LAB	85.628.173.267	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 85.628.173.267
CARGAS DIRECTRICES	Construcción de Cruces seguros	5.564.160	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 5.564.160
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 33	2.049.922.201	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 2.049.922.201
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 33	930.169.029	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 930.169.029
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 33	777.614.338	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 777.614.338
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 33	255.159.853	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 255.159.853
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 44	2.604.530.590	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 2.604.530.590
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 44	1.093.291.903	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 1.093.291.903
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada CL 17A	1.973.170.820	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 1.973.170.820
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada CL 17A	2.501.216.017	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 2.501.216.017
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada CL 11	761.919.075	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 761.919.075
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada CL 11A	2.820.969.460	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 2.820.969.460
CARGAS DIRECTRICES	Vía pacificada KR 44	928.408.398	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 928.408.398
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo KR 33	246.673.417	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 246.673.417

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo CL 11A	274.801.119	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 274.801.119
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo CL 17A	286.973.357	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 286.973.357
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo KR43 y KR 44	179.407.242	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 179.407.242
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo KR43 y KR 44	76.745.244	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 76.745.244
CARGAS DIRECTRICES	Corredor inteligente de turismo KR43 y KR 44	150.773.178	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS TIF	OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 150.773.178
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 32	8.691.086.086	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 8.691.086.086
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 34	8.739.182.628	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 8.739.182.628
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 17	1.193.842.595	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.193.842.595
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 43	9.747.438.177	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 9.747.438.177
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 25	5.293.508.594	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 5.293.508.594
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 33	3.469.255.607	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 3.469.255.607
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 9	7.098.866.392	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 7.098.866.392
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 46	2.751.829.943	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 2.751.829.943
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 20A	373.628.352	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 373.628.352
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 19A	1.049.206.943	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.049.206.943
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 19C	766.800.849	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 766.800.849
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 32A	1.176.349.269	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.176.349.269

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 25B	2.024.465.497	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 2.024.465.497
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 25D	794.088.576	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 794.088.576
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 35	1.829.260.276	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.829.260.276
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 42 BIS	734.886.320	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 734.886.320
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la KR 37	4.048.799.794	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 4.048.799.794
CARGAS DIRECTRICES	Plaza de la Hoja	9.274.092.191	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 9.274.092.191
CARGAS DIRECTRICES	Huertas urbanas	1.854.720.000	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.854.720.000
CARGAS DIRECTRICES	Nuevo Espacio publico	26.641.881.329	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 26.641.881.329
CARGAS DIRECTRICES	Nuevo Espacio publico	6.252.508.734	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 6.252.508.734
CARGAS DIRECTRICES	Nuevo Espacio publico	17.695.260.844	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 17.695.260.844
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	4.071.671.140	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 4.071.671.140
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	2.104.014.423	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 2.104.014.423
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	6.088.730.284	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 6.088.730.284
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	368.129.744	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 368.129.744
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.085.449.167	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.085.449.167
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.787.337.541	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.787.337.541
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	7.009.440.011	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 7.009.440.011
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.795.030.591	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.795.030.591

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	745.205.031	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 745.205.031
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.678.503.853	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.678.503.853
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	310.186.581	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 310.186.581
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	722.633.813	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 722.633.813
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	5.573.858.618	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 5.573.858.618
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.690.239.467	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.690.239.467
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.359.832.187	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.359.832.187
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	678.804.889	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 678.804.889
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	665.378.541	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 665.378.541
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	13.874.747.578	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 13.874.747.578
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.325.441.757	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 1.325.441.757
CARGAS DIRECTRICES	Adecuación bahias de parqueo	6.559.438.596	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 6.559.438.596
CARGAS DIRECTRICES	Equipamiento. Cultural	49.445.510.400	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 49.445.510.400
CARGAS DIRECTRICES	Equipamiento. Nodo de servicios educativos, ténicos y tecnológicos	107.805.600.000	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN EQUIPAMIENTO CONSTRUIDO M2: 15.596,73	$ 107.805.600.000
CARGAS DIRECTRICES	Equipamiento. Educación a escala Metropolitana	35.935.200.000	Obligaciones y Cargas Monetarias 555	CARGA LOCAL	PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	TOTAL OBLIGACIÓN EN EQUIPAMIENTO CONSTRUIDO M2: 15.596,73	$ 35.935.200.000
CARGAS DIRECTRICES	Reverdecimiento de la CL 12	2.437.613.094	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 2.437.613.094

FUENTES Y USOS							
Tipo de Carga	Carga	Valor	Tipo de Beneficios	Tipo de Carga	Rubro	Descipción Fuente de Financiación	Valor
CARGAS DIRECTRICES	Cualificación de espacio público	1.188.017.177	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana. Banco Inmobiliario, sujeto a negociación o gestión con los propietarios y/o desarrolladores privados.	$ 1.188.017.177
CARGAS DIRECTRICES	Vía vehicular (Supermanzana) KR 38	4.194.787.540	Instrumentos de Financiación POT 555 - 511 los que apliquen	CARGA LOCAL	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 4.194.787.540

A continuación, se indican las Fuentes de Financiación (FF) y los plazos establecidos. La Fuente de Financiación especificada como *" PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE"* corresponde al pago de obligaciones urbanísticas, las cuales pueden realizarse mediante: pago en suelo (m^2), pago en dinero, pago en equipamiento construido y pago en servicios públicos. Para revisar el detalle de la información consultar anexo: Consultar anexo:

20250306_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV6

Tabla 103: Gestión y financiación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Fuente de Financiación	Fase 1 _ Corto Plazo	Fase 2_Mediano Plazo	Fase 3 _ Largo Plazo	Total general
PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	**$ 211.897.876.155**	**$ 49.415.560.381**	**$ 275.714.884.669**	**$ 537.028.321.206**
CCS EN SITIO M2:216.515 M2			$ 161.346.978.000	$ 161.346.978.000
TOTAL OBLIGACIÓN EN DINERO ($) - $230.623.474.876	$ 67.600.729.191	$ 49.127.631.645	$ 113.712.182.369	$ 230.440.543.206
TOTAL OBLIGACIÓN EN EQUIPAMIENTO CONSTRUIDO M2: 15.596,73	$ 143.740.800.000			$ 143.740.800.000
Formulación Actuación Estratégica	$ 556.346.964	$ 287.928.736	$ 655.724.300	$ 1.500.000.000
PDD	**$ 960.837.222**			**$ 960.837.222**
IDU	**$ 43.708.637.270**			**$ 43.708.637.270**
Obra de valorización - IDU. Contrato 1847 2021	$ 24.795.121.172			$ 24.795.121.172
Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1760 2021	$ 5.415.546.113			$ 5.415.546.113
Obra de valorización - IDU. Contrato IDU 1839 2021	$ 13.497.969.986			$ 13.497.969.986
RUTA DE GESTIÓN_FUTUROS PLANES DE DESARROLLO		**$ 222.662.512.267**	**$ 61.834.714.156**	**$ 284.497.226.423**
FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ UNIDAD DE MANTENIMIENTO VIAL		$ 222.304.429.318	$ 61.834.714.156	$ 284.139.143.474
FUTUROS PLANES DE DESARROLLO _ INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO		$ 358.082.949		$ 358.082.949
OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	**$ 46.694.167.873**	**$ 40.849.616.451**	**$ 218.552.732.507**	**$ 306.096.516.830**
Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.			$ 2.084.801.103	$ 2.084.801.103
Asociación Público-Privada, Concesión de Obra Pública. Contribución de Valorización.			$ 185.962.931.136	$ 185.962.931.136
Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.	$ 45.506.150.696	$ 40.849.616.451	$ 30.505.000.268	$ 116.860.767.414
Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana. Banco Inmobiliario, sujeto a negociación o gestión con los propietarios y/o desarrolladores privados.	$ 1.188.017.177			$ 1.188.017.177
OTROS INSTRUMENTOS TIF	**$ 181.656.010.750**			**$ 181.656.010.750**
OTROS INSTRUMENTOS TIF	$ 181.656.010.750			$ 181.656.010.750
Total general	**$ 484.361.182.306**	**$ 312.639.760.363**	**$ 555.446.607.032**	**$ 1.353.947.549.701**

FUENTES DE FINANCIACIÓN POR COMPONENTE	Suma de Costos de Ejecución
PAGO RECAUDO OBLIGACIONES AE	**$ 535.528.321.206**
Cuidado	$ 193.186.310.400
Reverdecer	$ 342.342.010.806
PDD	**$ 960.837.222**
Socioeconómico	$ 960.837.222
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO_IDU	**$ 43.708.637.270**
Movilidad sostenible	$ 43.708.637.270
RUTA DE GESTIÓN FUTUROS PLANES DE DESARROLLO	**$ 284.497.226.423**
Movilidad sostenible	$ 284.497.226.423
OTROS INSTRUMENTOS TIF	**$ 181.656.010.750**
Cuidado	$ 85.628.173.267
Movilidad sostenible	$ 16.701.935.844
Reverdecer	$ 78.110.528.082
Socioeconómico	$ 1.215.373.557
OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	**$ 306.096.516.830**
Cuidado	$ 185.962.931.136
Movilidad sostenible	$ 114.423.154.320
Reverdecer	$ 5.710.431.375
Total general	**$ 1.352.447.549.701**

Tabla 104: Gestión y Financiación por Componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Rubro	Área/Und	Vr promedio	Recaudo Cargas Locales en dinero	Valor Total _Costo Proyectos Cargas Locales	Recursos año	FASE 1_Corto Plazo	FASE 2_ Mediano Plazo	FASE 3_Largo Plazo
Espacio Público en sitio	216.515	$ 745.200	$ 161.346.978.000	$ 161.346.978.000	$ 8.067.348.900			$ 161.346.978.000
Pago de espacio público	571.442	$ 403.261	$ 230.623.474.876	$ 230.440.543.206	$ 11.522.027.160	$ 67.600.729.191	$ 49.127.631.845	$ 113.712.182.369
Pago equipamiento m2 construidos	14.000	$ 10.267.200	$ 143.740.800.000	$ 143.740.800.000	$ 7.187.040.000	$ 143.740.800.000		
Servicios Públicos *	1.626.806		$ 92.714.080.955	$ 0				
Formulación Actuación Estratégica			$ 1.500.000.000	$ 1.500.000.000		$ 556.346.964	$ 287.928.736	$ 655.724.300
*Aporte de servicios públicos de las obligaciones urbanísticas se podrá destinar para la ejecución de obras relacionadas con las redes de servicios públicos de la AE o en lo que la empresa de Servicios Públicos considere según su competencia.								
* No se contabilizan en el total al ser proyectos de carga general								
Total Obligaciones Urbanísticas			**$ 629.925.333.831**	**$ 537.028.321.206**		**$ 211.897.876.155**	**$ 49.415.560.381**	**$ 275.714.884.669**
PDD vigente - Recursos Entidades				**$ 960.837.222**	$ 240.209.305	$ 960.837.222		
Unidades Representativas de Espacio Público				**$ -**	$ -	$ -	$ -	$ -
Otros Instrumentos TIF				**$ 181.656.010.750**	$ 9.082.800.537	$ 181.656.010.750		
Ruta de Gestión Futuros Planes de Desarrollo Distritales				**$ 284.497.226.423**	$ 14.224.861.321		$ 222.662.512.267	$ 61.834.714.156
Ruta de Gestión Otros Instrumentos de Financiación del POT				**$ 306.096.516.830**	$ 15.304.825.842	$ 46.694.167.873	$ 40.849.616.451	$ 218.552.732.507
Instituto de Desarrollo Urbano (Proyectos vigentes)				**$ 43.708.637.270**		$ 43.708.637.270		
Ruta de gestión _ Empresa de Servicios Públicos				**$ -**	$ -			
SUBTOTAL				**$ 1.353.947.549.701**		**$ 484.917.529.270**	**$ 312.927.689.099**	**$ 556.102.331.332**

Tabla 105: Fuentes de financiación y supuestos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Consultar anexo: *20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11*

En este sentido los proyectos priorizados por la AE tienen distintas fuentes de financiación: por recaudo de Obligaciones Urbanísticas, el Plan de desarrollo Distrital Vigente, Otros Instrumentos TIF, ruta de gestión de futuros Planes de Desarrollo Distritales, proyectos en ejecución por la empresa de Desarrollo Urbano y a través de Otros Instrumentos de Financiación relacionados en el cuadro anterior.

Beneficios (Ingresos)

Como objetivo principal se identificaron y establecieron las fuentes de financiación para la Actuación Estratégica, con el fin de cubrir los costos asociados a las cargas para su implementación.

1. Ingresos por Rubro

a. Se establece con base en las estimaciones realizadas, se determinaron los valores por cada fuente de financiación de la Actuación Estratégica.

2. Fuente de Financiación

a. La asignación de responsabilidades y la definición de procesos de gestión se basarán en los roles y funciones de cada actor involucrado, de acuerdo con lo que se estipule en el modelo de gestión.

b. Según la fuente de financiación (obligaciones y cargas monetarias 555, públicas asociadas al proyecto, instrumentos de financiación *POT 555*), se identificó el responsable que estará a cargo de la financiación de los recursos para cada proyecto.

3. Procedencia de recursos

a. Para el responsable de financiar la Carga, se estableció su rol y se detalló la procedencia de los recursos donde se encuentran contemplados.

INGRESOS POR RUBRO					
Tipo de Beneficios	**Rubro**	**Área/Und**	**Vr promedio**	**Valor Total**	**FUENTE DE FINANCIACIÓN**
Obligaciones y Cargas Monetarias 555	Espacio Público	216.515	$ 745.200	$ 161.346.978.000	Estimaciones propias
	Obligaciones	571.442	$ 403.261	$ 230.440.543.206	
	Obligación de Equipamiento Construido	14.000	$ 10.267.200	$ 143.740.800.000	
	Servicios Públicos			$ -	
	Formulación Actuación Estratégica			$ 1.500.000.000	
Asociados al Proyecto	PDD - Recursos Entidades			$ 960.837.222	Revisar Proyectos Priorizados en Formulación
CARGAS ADICIONALES _DESARROLLADORES	Unidades Representativas de Espacio Público			$ -	CARGAS ADICIONALES _DESARROLLADORES
OTROS INSTRUMENTOS /TIF	Otros Instrumentos TIF			$ 181.656.010.750	Otros Instrumentos TIF
RUTA DE GESTIÓN	Ruta de Gestión Futuros Planes de Desarrollo Distritales			$ 284.497.226.423	Ruta de Gestión Futuros Planes de Desarrollo Distritales
Instrumentos de Financiación POT 555 de 2021 - Art. 511 los que apliquen.	Ruta de Gestión Otros Instrumentos de Financiación del POT			$ 306.096.516.830	Ruta de Gestión Otros Instrumentos de Financiación del POT
Instituto de Desarrollo Urbano (Proyectos vigentes)				$ 43.708.637.270	-
RUTA DE GESTIÓN	Ruta de gestión _ Empresa de Servicios Públicos			$ -	Ruta de gestión _ Empresa de Servicios Públicos
Ruta de Gestión Otros Instrumentos de Financiación del POT				**$ 1.353.947.549.701**	

Tabla 106: Ingresos por rubro. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

El balance del modelo de reparto de proyectos financiados por la Actuación Estratégica ZIBo implica un proceso detallado y cuidadoso para asegurar que los recursos se asignen de manera equitativa y eficiente, maximizando el impacto positivo en el desarrollo del Distrito.

Los proyectos de menor escala tienen un impacto directo y tangible en la vida diaria de los ciudadanos y desempeñan un papel crucial en el desarrollo inmediato del territorio.
Estos abarcan desde la rehabilitación de espacios públicos hasta la mejora de infraestructura local.

Las principales razones que justifica por qué financiar estos proyectos es se explican a continuación:

- **Respuesta ágil a necesidades inmediatas:** los proyectos de menor escala pueden abordar problemas y necesidades inmediatas de la comunidad de manera rápida y eficiente. Por ejemplo, la mejora del espacio público y el reverdecimiento de parques y corredores viales pueden tener un impacto directo en la calidad de vida de residentes, mejorando las condiciones del entorno urbano de manera inmediata.

- **Impulso al desarrollo local:** la financiación de proyectos de proximidad puede estimular el desarrollo económico local al generar empleo y promover la participación promotores inmobiliarios.

- **Fomento de la participación ciudadana:** los proyectos de proximidad suelen ser más accesibles y tangibles para los residentes, lo que facilita su participación en el proceso de planificación y ejecución. Este involucramiento directo no solo fortalece la legitimidad de los proyectos, sino que también permite que las soluciones adoptadas respondan adecuadamente a las necesidades y deseos de la comunidad.

Mecanismos e instrumentos de gestión y financiación

El presente apartado se enfoca en los instrumentos de financiación que se pueden utilizar para respaldar las cargas no cubiertas por el presupuesto ordinario y/o las obligaciones urbanísticas desarrolladas a lo largo del presente documento

En este sentido, se hace una revisión de los instrumentos de financiación y gestión del POT disponibles de acuerdo con el marco normativo, el origen (captación) y destino (utilización) de los recursos, la reglamentación vigente y algunas consideraciones de funcionamiento y gobernanza de los instrumentos del Ordenamiento Territorial.



Ilustración 278: Metodología. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024)

Marco normativo

Decreto 555 de 2021, POT:

1. Libro V, aparte Financiación de las Actuaciones Estratégicas.

2. Libro VI. Instrumentos de planeación, gestión y financiación - Título 1 - Capítulo II. Instrumentos de Financiación y Gestión para el Desarrollo Territorial

3. Libro VI. Instrumentos de planeación, gestión y financiación - Título II, Estrategia de financiación del plan de Ordenamiento Territorial.

Demás normas vigentes.

Estrategia de Financiación y Gestión del POT aplicada a ZIBo

A partir de los aprovechamientos urbanísticos definidos en Actuación Estratégica ZIBo, la ejecución de obras públicas y/o iniciativas específicas para la renovación urbana, se podrán aplicar diversos instrumentos del ordenamiento territorial, existentes según la *Ley 388 de 1997*, el *Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 y el Decreto Distrital 555 de 2021*, siempre y cuando, atiendan a la naturaleza de este instrumento para garantizar el cierre financiero de los proyectos y habilitar su ejecución.

El Título II, Estrategia de Financiación del Plan de Ordenamiento Territorial define tres fuentes de recursos principales:

1. Recursos por el presupuesto distrital ordinario.

2. Ingresos provenientes de los instrumentos de financiación asociados al desarrollo territorial

3. Otras fuentes.

A continuación, se muestra la aplicación de estas tres fuentes principales a los proyectos priorizados:

Tabla 107: Fuentes de financiación proyectos priorizados por la formulación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

ITEM	FUENTE DE FINANCIACIÓN	Costo $	% / total	% / fuente	% / subfuente
	Costo total proyectos priorizados formulación	**$ 1,352,447,549,701**			
1	**PLANES DE DESARROLLO**	**$ 329,166,700,915**	**24.34%**	**100.00%**	
	PDD vigente - Recursos Entidades	$ 960,837,222	0.07%	0.29%	
	Instituto de Desarrollo Urbano (Proyectos vigentes)	$ 43,708,637,270	3.23%	13.28%	
	Ruta de Gestión Futuros Planes de Desarrollo Distritales	$ 284,497,226,423	21.04%	86.43%	
2	**INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**	**$ 1,023,280,848,786**	**75.66%**		
a	**Obligaciones Urbanísticas**	**$ 535,528,321,206**	**39.60%**	**52.33%**	**100.00%**
	Espacio Público en sitio	$ 161,346,978,000	11.93%		30.13%
	Pago de espacio público	$ 230,440,543,206	17.04%		43.03%
	Pago equipamiento m2 construidos	$ 143,740,800,000	10.63%		26.84%
	Servicios Públicos*	$ -	0.00%		0.00%
b	**Otros instrumentos del Ordenamiento Territorial**	**$ 487,752,527,580**	**36.06%**	**47.67%**	**100.00%**
	Instrumentos con propuesta preliminar	**$ 181,656,010,750**	**13.43%**		**37.24%**
	Unidades Representativas de Espacio Público	$ -	0.00%		
	Otros instrumentos TIF	$ 181,656,010,750	13.43%		
	Ruta de Gestión Otros Instrumentos de Financiación del POT	**$ 306,096,516,830**	22.63%		**62.76%**
3	**OTRAS FUENTES**		**0.00%**		
	Ruta de gestión _ Empresa de Servicios Públicos*	$ -	0.00%		

Los desarrollos privados pagan 92.714 millones en obligación urbanística de redes de servicios públicos, que la Empresa Prestadora de Servicios Públicos, podrá utilizar para financiar las redes locales que estime convenientes.

El aporte de cada fuente de financiación es:

1. Del total de recursos requeridos para los proyectos priorizados en la formulación (1.352.449 millones) se estima que los Planes de Desarrollo vigente y futuros se estima aporten 329.166 millones, 24.34 % del total, los Instrumentos del Ordenamiento Territorial aporten 1.023.280 millones, o el 65.57 % del total, y Otras Fuentes del 0.0 %.

2. En la fuente de financiación Planes de Desarrollo, equivalente al 24.34 %, se identificó un aporte del presupuesto ordinario del actual Plan de Desarrollo 2024-2027, de 960 millones, el 0.07 % del total, los proyectos vigentes del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO_IDU en la A.E. ZIBo, aportan 43.708 millones, el 3.23 % del total, y la ruta de gestión de proyectos de desarrollo futuros equivale a 284.497 millones, 22.16 % del total.

3. Los recursos del actual Plan de Desarrollo 2024-2027, incluidos los del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO_IDU representan un 3.30 % del total. Por los motivos de utilidad pública, se proyecta que la inversión de los cuatro futuros Planes de Desarrollo en la renovación urbana, aumente en los próximos años a un promedio de 71.124 millones o un 5.54 % del total cada uno.

4. En la fuente de financiación Instrumentos de Ordenamiento Territorial, (75.66%) el potencial de aporte de las obligaciones urbanísticas se proyecta en 535.528, 39.60 % del total, y otros instrumentos se proyecta aporten 487.752 millones, 36.06 % del total.

5. El recaudo de recursos por obligaciones urbanísticas y de otros instrumentos será variable, de acuerdo con la dinámica del mercado y la concreción de los proyectos que las pagan, por lo que estos montos serán ajustados por el Operador Urbano periódicamente.

6. En los Otros Instrumentos de Financiación, se proponen dos instrumentos para activar la renovación urbana en el muy corto plazo. En primer lugar, se proyectan 181.656, 13.43 % del total, del instrumento Titularización de ingresos tributarios futuros (TIF). En segundo lugar, se proyecta la utilización de las Unidades Representativas de Espacio Público sujeto a reglamentación, por lo que, a la fecha, no se proyectan recursos.

Los proyectos anteriormente presentados con fuente de financiación asignada TIF, son aquellos que se encuentran el ámbito de la zona pre delimitada para aplicación del mecanismo, los costos estimados a cubrir mediante la aplicación del mismo responden a la estimación del Delta (diferencial de crecimiento estimado respecto a la base de recaudo predial actual). Proyección realizada por la empresa Jones Lang LaSalle IP -JLL en el marco de un estudio de mercado solicitado por la Empresa de Renovación Urbana – RenoBo.

El valor estimado de inversión posible es de 190.060.000.000 millones de pesos, con una titularización del 50% del Delta estimado. Se adjunta como soporte los resultados del resumen ejecutivo del estudio de mercado, en el archivo:

PDF: Informe_de_estimación_zona_TIF.

7. Por ruta de gestión de otros instrumentos del POT se proyecta un 306.096 millones, 22.63 % del total, lo que se traduce en una base de gestión para el operador urbano en la implementación de otros instrumentos de financiación del POT.

8. De otras fuentes de financiación, aunque no se proyectan recursos.

Otros mecanismos e instrumentos del Ordenamiento Territorial

En el presente capítulo, se analiza la lista de instrumentos definidos en el *artículo 511 del Decreto 555 de 2021*, **y se determinan cuáles de estos aportan recursos de financiación adicionales a las obligaciones urbanísticas:**

Tabla 108: Otros Instrumentos del Ordenamiento Territorial del POT. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

No.	OTROS INSTRUMENTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	TIPO DE INSTRUMENTO			
		Gestión	Financiación	Aporta a cargas AE	
				si / no	Observación
1	Reajuste de terrenos	x	x	no	Para gestión de predios privados
2	Integración inmobiliaria	x		no	Para gestión de predios privados
3	Cooperación entre partícipes.	x		no	Para gestión de predios privados
4	Unidades de actuación urbanística.	x		no	Aportan a través de O.U.
5	Unidades de gestión urbanística.	x		no	Aportan a través de O.U.
6	Obligaciones urbanísticas	x	x	si	Mediante reparto C&B
7	Edificabilidades básicas y adicionales condicionadas al cumplimiento de obligaciones urbanísticas o a la adquisición de derechos de construcción transferibles.	x	X	no	La edificabilidad adicional está asociada al cumplimiento de obligaciones adicionales. El recaudo sale de la zona receptora de derechos para financiar proyectos en las zonas generadoras ambientales o patrimoniales.
8	Transferencia de derechos de construcción y desarrollo.	x	x	si	Las A.E. son áreas receptoras, originan de recursos para las áreas generadoras en EEP y conservación.
9	Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.		x	si	Aporta sólo si hay compensación de la obligación.
10	Oferta preferente suelo o m^2 cnt VIS/VIP	x		no	Requiere recursos públicos para la adquisición de estos suelos.
11	Incentivos para familias VIS/VIP. Equiparación estrato 1 para cobro de impuestos, tasas, contribuciones y SSPP.	x		no	Es una exención.
12	Anuncio de proyectos u obras.	x		no	Permite reducir el monto de recursos requeridos para compras de suelo públicas.

No.	OTROS INSTRUMENTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	TIPO DE INSTRUMENTO			
		Gestión	Financiación	Aporta a cargas AE	
13	Bancos de tierra o inmobiliarios.	x		no	Requiere presupuesto distrital.
14	Derecho de preferencia (Relativo a Bancos de Tierras o inmobiliarios)	x		no	Requiere presupuesto distrital.
15	Declaratoria de desarrollo, construcción y uso prioritarios, sujeta a venta forzosa en pública subasta.	x		no	Obliga el desarrollo y puede acelerar O.U. pero no aporta recursos.
16	Acuerdos de conservación y de restauración ambiental.	x		no	Requiere recursos del presupuesto distrital a través de la Sec. Medio Ambiente
17	Contribución de valorización		x	si	Puede aportar de acuerdo con el valor de las obras.
18	Participación en plusvalías.		x	si	Aporta en función del mayor valor del suelo por cambios normativos u obra pública. Requiere reglamentación por norma y por obra pública. Corregir error en POT. No se puede cumplir plusvalías con obligaciones urbanísticas.
19	Retribución por aprovechamiento económico del espacio público. (AEEP)	x	x	si	Cobros a los particulares que utilicen el espacio público con fines económicos.
20	Retribución por explotación económica de la infraestructura pública. (AEEP IP)	x	x	si	Cobros a los particulares que utilicen la infraestructura pública definida en el POT.
21	Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial DEMOS.	X	X	si	Potencia la utilización del AEEP y genera un recurso adicional mediante las cuotas de los asociados.
22	Pagarés y bonos de reforma urbana.		x	si	Mecanismo de endeudamiento para financiar infraestructura urbana.
23	Derecho real de superficie.	x	x	si	Puede requerir recursos del presupuesto distrital, para adquirir o desarrollar suelo en zonas de transporte principalmente, u otras áreas de interés. Se incorporan recursos del sector privado para la financiación del proyecto inmobiliario privado.
24	Titularización de ingresos tributarios futuros – TIF.	x	x	si	Requiere autorización del Concejo. Permite financiar cargas generales y locales.

A continuación, se muestra la lista decantada de otros instrumentos de financiación, el origen y forma de captación de los recursos y su velocidad de aporte a los proyectos de la actuación estratégica. Al final de la tabla, se complementan otros instrumentos que no se mencionan en el *artículo 511 del Decreto 555 de 2021*, susceptibles de aplicación en la AE:

No.	OTROS INSTRUMENTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Origen y captación de los recursos	Velocidad de aporte a la AE
6	Obligaciones urbanísticas	Asignados Mediante reparto C&B, son la contraprestación de los promotores de los desarrollos privados. Su cumplimiento es en el sitio del proyecto y/o en dinero que puede ir al Fondo Cuenta de la Actuación Estratégica.	Media: Su ritmo de aporte a la AE depende de los tiempos de estructuración y ejecución de los proyectos inmobiliarios privados.
9	Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.	Aporta recursos sólo si hay compensación de la obligación de acuerdo con el procedimiento definido en la Resolución 940 de 2022. Su recaudo se propone mediante el Fondo Cuenta de la Actuación Urbanística.	Media: Su ritmo de aporte a la AE depende de los tiempos de estructuración y ejecución de los proyectos inmobiliarios privados.
13	Bancos de tierra o inmobiliarios.	Puede requerir presupuesto distrital. Se puede constituir con aportes del sector privado. Su operatividad se visualiza en el nivel Distrital, aunque también se puede crear uno a nivel de AE si es requerido.	Media: Depende de los aportes de los particulares y/o de las entidades y dependencias distritales.
17	Contribución de valorización	Puede aportar de acuerdo con el valor de las obras. Los aportes realizados por los propietarios de predios en la AE permiten financiar proyectos de infraestructura. Los recursos pueden ir al Fondo Cuenta de la AE y se destinarán de acuerdo con la modalidad de cobro adoptada, antes, durante o después de la obra.	Media. Requiere Plan de Obras Bianual aprobado por el Concejo, permite programar las obras de acuerdo con avance de ejecución de la AE.
18	Participación en plusvalías.	Aporta en función del mayor valor del suelo por cambios normativos u obra pública. Requiere reglamentación por norma y por obra pública. Se sugiere corregir en POT, el cumplimiento de este instrumento con obligaciones urbanísticas, pues son instrumentos de naturaleza y aplicación diferente. Los recursos que genere este instrumento podrán ser recaudados por el Fondo Cuenta de la AE.	Baja. La participación en la plusvalía por norma no existe, pues de acuerdo con el Decreto 555 de 2021, esta se cumple mediante obligaciones urbanísticas. La participación en la plusvalía por Obra Pública, requiere reglamentación. Su velocidad de recaudo depende del licenciamiento de proyectos o venta de terrenos.
19	Retribución por aprovechamiento económico del espacio público.	Cobros a los particulares que utilicen el espacio público con fines económicos. Los fondos serán recaudados en el Fondo Cuenta de la AE.	Alta: Con reglamentación vigente actualizada a 2024.
20	Retribución por explotación económica de la infraestructura pública.	Cobros a los particulares que utilicen la infraestructura pública definida en el POT. Los fondos serán recaudados en el Fondo Cuenta de la AE.	Alta. Cuenta con reglamentación vigente, de inmediata aplicación.
21	Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial DEMOS.	Los DEMOS potencian el recaudo por AEEP, que se capta en el Fondo Cuenta de la A.E y además genera un recurso adicional que se recauda mediante cuotas de los integrantes de la asociación administradora del espacio público y que sirve para financiar obras pactadas con la Administración Municipal.	Media: Este instrumento se encuentra reglamentado. Requiere acuerdos con el sector privado para la gestión y administración integral del espacio público.

No.	OTROS INSTRUMENTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Origen y captación de los recursos	Velocidad de aporte a la AE
22	Pagarés y bonos de reforma urbana.	Mecanismo de endeudamiento para financiar infraestructura urbana. Los recursos de los inversionistas privados que pagan por los títulos, se captan mediante el vehículo financiero definido en la estructuración del mismo y que podrá ser el Fondo Cuenta de la AE.	Media. Requiere proceso de estructuración y aprobación de cupo de endeudamiento por parte del Concejo.
23	Derecho accesorio de superficie.	Puede requerir recursos del presupuesto distrital, para adquirir o desarrollar suelo en zonas de transporte principalmente, u otras áreas de interés. Se incorporan recursos del sector privado para la financiación del proyecto inmobiliario privado. Se requiere de un vehículo específico para el proyecto con DAS y que podrá estar vinculado o articulado con el Fondo Cuenta de la AE.	Baja: Requiere reglamentación nacional. La estructuración depende de acuerdos del desarrollo inmobiliario con el sector privado, por lo que se proyecta impacto en el largo plazo.
24	Titularización de ingresos tributarios futuros – TIF.	Requiere autorización del Concejo Permite financiar cargas generales y locales. Los recursos de los inversionistas privados que pagan por los títulos, se captan mediante el vehículo financiero definido en la estructuración del mismo y que podrá ser el Fondo Cuenta de la AE.	Alta: Cuenta con reglamentación nacional, este instrumento, tiene el propósito de incentivar la renovación urbana en el muy corto (0-3 años).

Tabla 109: Otros mecanismos e instrumentos financieros del Ordenamiento Territorial.Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Además de los instrumentos listados anteriormente, se pueden aplicar los siguientes, clasificados por aquellos que permiten generación de nueva infraestructura (CAPEX) y los que aportan a adecuaciones y mantenimiento de lo existente (OPEX).

No.	OTROS INSTRUMENTOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Origen y captación del aporte	Velocidad de aporte a la AE
1	Asociaciones público privadas	Requiere del sector privado para su implementación. Proceso de estructuración complejo, demora no menos de 2 años. El monto mínimo de proyecto de 6.000 smmlv, pero por los tiempos de estructuración, se recomienda 20 smmlv. Se rigen por la Ley 1508 de 2012. La captación de los recursos puede ser a través del vehículo financiero que se defina en cada APP y podrá estar articulado con el Fonde Cuenta de la AE en algunos aspectos específicos.	Media: Su ritmo de aporte a la AE depende de los tiempos de estructuración y ejecución de los proyectos inmobiliarios privados.
2	Contratos de Concesión	Sin límite mínimo de estructuración, requiere proceso de selección de acuerdo con Ley 80 de 1993 . La captación de los recursos puede ser a través del vehículo financiero que se defina en cada APP y podrá estar articulado con el Fonde Cuenta de la AE en algunos aspectos específicos.	Media: Requiere estructuración y proceso de selección.
3	Distritos creativos y/o económicos	Organizaciones particulares de orden cultural (artistas, creativos en general) o económico (comerciantes) Los distritos creativos deberán crear su propio mecanismo de recaudo de las cuotas de los asociados, y podrá estar articulado con el Fondo Cuenta de la AE si es requerido.	Media: Requiere acuerdos con asociaciones civiles o económicas.
4.	Unidades Representativas de Espacio Público	Incentivo dirigido a los desarrolladores privados para incentivar la renovación urbana. El recaudo se hará mediante el Fondo Cuenta de la AE	Alta: Requiere reglamentación.

Tabla 110:Otros Instrumentos de Financiación del Ordenamiento Territorial 2. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Los instrumentos de financiación definidos anteriormente, podrán ser aplicados, de acuerdo con su pertinencia, para cualquier tipo de proyecto de la Actuación Estratégica, siguiendo las dinámicas urbanas y de acuerdo con el Modelo de Gestión específico y sus ajustes periódicos en la vigencia de la Actuación Estratégica, por parte del Operador Urbano.

Otros mecanismos e instrumentos del Ordenamiento Territorial

Con base en la lista anterior, se proponen los instrumentos de financiación específicos para cada uno de los proyectos que en el balance se proyecta financiar con otros instrumentos de financiación con un costo total proyectado de 487.752 millones:

Tabla 111: Proyectos y Otros Instrumentos de Financiación del O.T. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

No.	Componente	Cod. Directriz	Directriz	Proyecto	Tipo de intervención	Unidad	Cantidad	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Referencia Financiación	Otros Instrumentos de Financiación
										Balance	Ejecución
Costo total proyectos a financiar con Otros Instrumentos de Financiación:									$ 487,752,527,580		
22	Reverdecer	D1	Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE, así como para proveer servicios ambientales y sociales a las áreas del Anillo de innovación y del conocimiento.	Reverdecimiento de los corredores viales de las Carreras 32, 34, 36, 37, 39 y 40, así como las Calles 15 y 17, para consolidarlas como ejes verdes de conectividad ambiental y social, que permitan mejorar la integración con los nodos culturales y educativos de la AE. A su vez, reverdecimiento de las vías comprendidas entre las Carreras 36 y 40 y las Calles 7 y 11A (área comercial de San Andresito) y del Parque Pensilvania, para mejorar sus condiciones de confort y permanencia.	n.a	ml	932.546.566	Largo	$ 2,084,801,103	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
67	Cuidado	D6	Consolidar una red de servicios sociales y del cuidado mediante la recualificación de edificaciones existentes y la construcción de nuevos espacios multifuncionales e híbridos con enfoque poblacional-diferencial y de género que incentiven el desarrollo humano.	Construcción de un hospital con enfoque social y resolutivo.	n.a	m^2c	15596.73	Largo	$ 185,962,931,136	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Asociación Público Privada, Concesión de Obra Pública . Contribución de Valorización.
70	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Consolidación del eje Turismo y Comercio por medio de la Carrera 33 y Calles 24 y 22 como Calles Completas.	Mantenimiento de la infraestructura	ml	705.374.113	Mediano	$ 7,747,144,438	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
78	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	236.021.636	Largo	$ 2,592,232,506	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
84	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	1.954.549.702	Corto	$ 26,833,595,417	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.

No.	Componente	Cod. Directriz	Directriz	Proyecto	Tipo de intervención	Unidad	Cantidad	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Referencia Financiación	Otros Instrumentos de Financiación
										Balance	Ejecución
89	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	1.375.444.604	Largo	$ 15,106,548,167	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
90	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	953.073.822	Mediano	$ 10,467,637,560	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
91	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	41.266.575	Corto	$ 4,532,319,957	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
92	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	167.126.656	Largo	$ 1,835,556,933	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
93	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	696.575.492	Largo	$ 7,650,508,927	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
96	Movilidad sostenible	D9	Desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del AICB, articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública de la Actuación Estratégica Reencuentro y Chapinero, por medio de soluciones inteligentes de transporte.	Consolidar el Circuito de la Innovación Interior a lo largo de los ejes de la Calle 26, Carrera 40, Carrera 37 y Calle 19, mediante la implementación de señalética específica del Anillo de Innovación y Conocimiento, intervenciones de accesibilidad y urbanismo, en el marco de la estrategia de las calles completas.	Mantenimiento de la infraestructura	ml	905.528.671	Corto	$ 9,945,447,781	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
132	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal en las Calles 8A, 16, 19A, 19C, Tv. 39 Bis A, DG 19, 17B, 18, 12B, 10, 12A, 12B, 14, 16, Tv. 39A, 20A, 20C, 19B, 25G, 6A, 10A, 20B, 25 Bis, 25A, 25F, 25B, 24 así como en las Carreras 39, 37A, 32A, 35, 40, 41, 42, 41A, 41B, 34, 37, 42B, 42A, 45, 31, 31A, 39A, 37A, 36, 34A, 33, 30A, 44	Urbanismo táctico	ml	17.469.126	Mediano	$ 9,416,348,050	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.

No.	Componente	Cod. Directriz	Directriz	Proyecto	Tipo de intervención	Unidad	Cantidad	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Referencia Financiación	Otros Instrumentos de Financiación
										Balance	Ejecución
138	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal en las Calles 8A, 16, 19A, 19C, Tv. 39 Bis A, DG 19, 17B, 18, 12B, 10, 12A, 12B, 14, 16, Tv. 39A, 20A, 20C, 19B, 25G, 6A, 10A, 20B, 25 Bis, 25A, 25F, 25B, 24 así como en las Carreras 39, 37A, 32A, 35, 40, 41, 42, 41A, 41B, 34, 37, 42B, 42A, 45, 31, 31A, 39A, 37A, 36, 34A, 33, 30A, 44	Urbanismo táctico	ml	276.407.575	Largo	$ 882,540,641	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
140	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal en las Calles 8A, 16, 19A, 19C, Tv. 39 Bis A, DG 19, 17B, 18, 12B, 10, 12A, 12B, 14, 16, Tv. 39A, 20A, 20C, 19B, 25G, 6A, 10A, 20B, 25 Bis, 25A, 25F, 25B, 24 así como en las Carreras 39, 37A, 32A, 35, 40, 41, 42, 41A, 41B, 34, 37, 42B, 42A, 45, 31, 31A, 39A, 37A, 36, 34A, 33, 30A, 44	Urbanismo táctico	ml	306.535.245	Mediano	$ 13,218,486,403	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
7	Reverdecer	D1	Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE, así como para proveer servicios ambientales y sociales a las áreas del Anillo de innovación y del conocimiento.	Reverdecimiento de los corredores viales de las Carreras 32, 34, 36, 37, 39 y 40, así como las Calles 15 y 17, para consolidarlas como ejes verdes de conectividad ambiental y social, que permitan mejorar la integración con los nodos culturales y educativos de la AE. A su vez, reverdecimiento de las vías comprendidas entre las Carreras 36 y 40 y las Calles 7 y 11A (área comercial de San Andresito) y del Parque Pensilvania, para mejorar sus condiciones de confort y permanencia.	n.a	ml	183.441.827	Largo	$ 2,437,613,094	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
58	Reverdecer	D3	Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBo y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de los lotes de oportunidad), para aumentar el espacio público efectivo por habitante.	Espacio público cualificado, con un área aproximada de 15.650,3 m^2	n.a	m^2	1.594.225.949	Corto	$ 1,188,017,177	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana. Banco Inmobiliario, sujeto a negociación o gestión con los propietarios y/o desarrolladores privados.
141	Movilidad sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan las supermanzanas	Mantenimiento de la infraestructura	ml	262.999.088	Corto	$ 4,194,787,540	OTROS INSTRUMENTOS - Ver detalle en el capítulo OTROS INSTRUMENTOS	Contribución de Valorización, Pagarés y Bonos de Reforma Urbana.
37	Reverdecer	D3	Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBo y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de los lotes de oportunidad), para aumentar el espacio público efectivo por habitante.	Nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE de aproximadamente 467.778 m^2	n.a	m^2	1.627.329.062	Corto	$ 78,110,528,082	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
162	Cuidado	D6	Consolidar una red de servicios sociales y del cuidado mediante la recualificación de edificaciones existentes y la construcción de nuevos espacios multifuncionales e híbridos con enfoque poblacional-diferencial y de género que incentiven el desarrollo humano.	Construcción de un equipamiento de educación a primera infancia, prescolar, básica y media de escala metropolitana.	n.a	m^2c	8382.6	Corto	$ 85,628,173,267	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF

No.	Componente	Cod. Directriz	Directriz	Proyecto	Tipo de intervención	Unidad	Cantidad	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Referencia Financiación	Otros Instrumentos de Financiación
										Balance	Ejecución
107	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Construcción de nuevos cruces peatonales sobre la NQS y recualificación de cruces existentes a través de la Calle 19, Calle 22, Av. Américas y Calle 26.	Urbanismo táctico	und	1	Corto	$ 5,564,160	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
108	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	570.449.643	Corto	$ 2,049,922,201	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
109	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	258.846.209	Corto	$ 930,169,029	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
110	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	216.393.491	Corto	$ 777,614,338	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
111	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	71.005.547	Corto	$ 255,159,853	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
113	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	724.785.333	Corto	$ 2,604,530,590	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
114	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	304.239.827	Corto	$ 1,093,291,903	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
115	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	54.909.137	Corto	$ 1,973,170,820	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
116	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	69.603.509	Corto	$ 2,501,216,017	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
117	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	246.327.193	Corto	$ 761,919,075	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
142	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	785.015.656	Corto	$ 2,820,969,460	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF

No.	Componente	Cod. Directriz	Directriz	Proyecto	Tipo de intervención	Unidad	Cantidad	Plazo Ejec.	Costos de Ejecución	Referencia Financiación	Otros Instrumentos de Financiación
										Balance	Ejecución
143	Movilidad sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Reconfiguración de perfil	ml	258.356.263	Corto	$ 928,408,398	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
152	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	977.564.561	Corto	$ 246,673,417	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
153	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	1.089.034.393	Corto	$ 274,801,119	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
155	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	1.137.272.864	Corto	$ 286,973,357	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
156	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	710.989.305	Corto	$ 179,407,242	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
160	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	304.140.722	Corto	$ 76,745,244	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF
161	Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBo y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	n.a	ml	597.512.764	Corto	$ 150,773,178	OTROS INSTRUMENTOS TIF	TIF

De acuerdo con el análisis de los procedimientos y actores involucrados en la operación de los instrumentos de gestión y financiación del Ordenamiento Territorial, se observa una relativa dispersión en la administración, gestión y captación de los recursos. A este escenario se enfrenta el Operador Urbano el cual, en lo posible, deberá integrarlos en los vehículos financieros que se constituyan en la Actuación Estratégica, los instrumentos y/o en los proyectos de infraestructura urbana que desarrolle.

Esta dispersión operativa, parece ir en contradicción con lo definido en el *artículo 484 del Decreto Distrital 555 de 2021*, en el cual se define que las obligaciones urbanísticas son un componente principal en el esquema de financiación de las Actuaciones Estratégicas, desarrollado ampliamente en los capítulos anteriores, y que *"podrán ser aplicados los instrumentos de gestión y financiación que hacen parte del presente plan según sea la necesidad y oportunidad.". Art. 484 (DEC 555-2021, 2021)*

De manera más específica se permite crear fondos cuenta para recibir pagos de las obligaciones urbanísticas, incluyendo los pagos compensatorios de obligaciones urbanísticas y *"los que se deriven de la implementación de instrumentos de financiación y los demás que establezca el presente Plan" Artículo 484 (DEC 555-2021, 2021)* lo que sugiere un manejo integrado de los recursos generados por los instrumentos de financiación del presupuesto ordinario, los del ordenamiento territorial y otras fuentes.

En consecuencia, se propone un esquema de funcionamiento de las Áreas Estratégicas, que articule tanto los recursos del presupuesto ordinario, los recursos provenientes de Otros Instrumentos de Financiación y aumentar los recursos que se puedan generar por el sector privado.

En el esquema propuesto, el operador urbano debe crear y promover mecanismos de integración de los recursos del presupuesto ordinario y de los instrumentos de financiación del ordenamiento territorial, para lo cual se propone el Fondo Cuenta definido en el POT o la creación de un patrimonio autónomo que le permita al Operador Urbano maniobrar en el Desarrollo Urbano la Actuación Estratégica.

En este sentido el Operador Urbano debe poner en marcha los instrumentos de gestión del suelo con el fin de mejorar la eficacia, magnitud y velocidad de recaudo de los instrumentos de financiación. Como ejemplos, el anuncio de proyectos y/o los Bancos Inmobiliarios, permiten reducir el precio de compra de los inmuebles que pueden ver aumentado su valor con la misma acción urbanística del distrito.

Ahora bien, en cuanto a la Unidad Funcional esta corresponde a un instrumento de planeación complementario a la Actuación Estrategia, que tiene la capacidad de hacer una reconfiguración urbana. Esta debe ser aprobada por el Operador Urbano y como parte de los requisitos establecidos por el *Decreto Distrital 062 de 2025*, desarrollará un reparto propio en el que se evidencie el método de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas y el cómo esta se articula con la AE.

La Unidad Funcional de la Actuación Estratégica ZIBo está compuesta por una serie de manzanas en torno a la reserva vial de la Avenida Calle 19 a la altura de la Avenida de las Américas. El detalle de la misma puede ser consultado en el *Numeral 2.6 "Unidades Funcionales"* del Documento Técnico de Soporte.

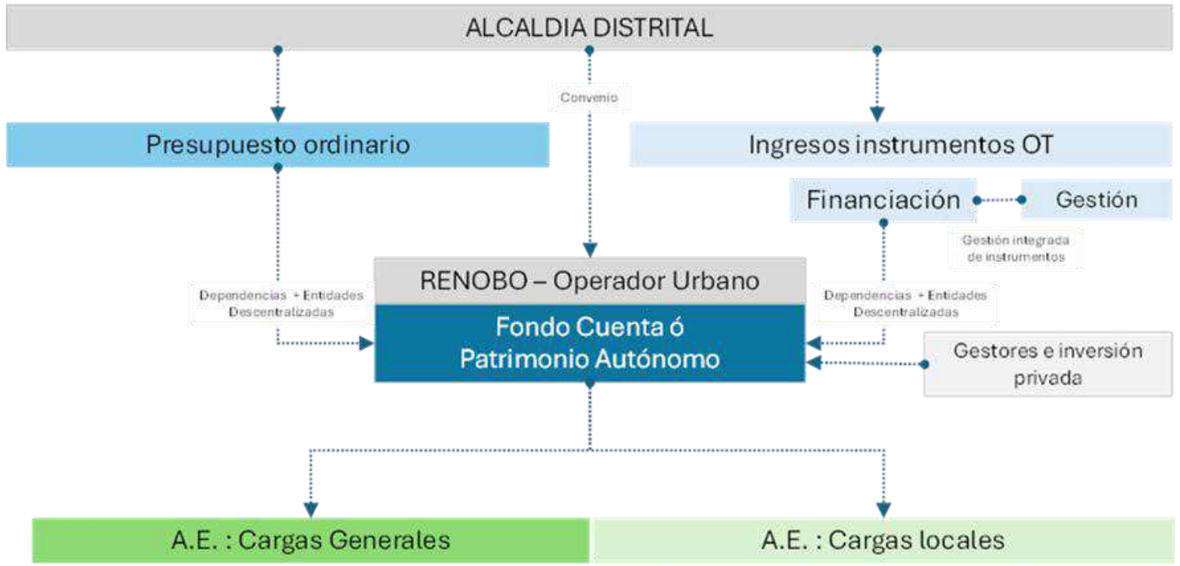


Ilustración 279: Modelo de Gestión de Otros Instrumentos de Financiación. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Recomendaciones

Gestionar desde la Actuación Estratégica ZIBo las acciones necesarias para vincular a las entidades distritales competentes en la ejecución de proyectos en el marco de sus funciones con el fin de contar con un modelo cooperativo en el que se le otorgue prelación a la ejecución de los proyectos priorizados por el Plan Distrital de Desarrollo, *Acuerdo 927 de 2024, "Bogotá Camina Segura"*.

Estas acciones deberán garantizar la destinación de los recursos correspondientes a los proyectos establecidos por el Plan Distrital de Desarrollo que se encuentran en el ámbito de la Actuación Estratégica, los cuales deberán ser ejecutados por la entidad competente. RenoBo, en su función de Operador Urbano, deberá acompañar la gestión y desarrollo con el fin de garantizar las mejores condiciones para la AE ZIBo.

Asimismo se deben identificar cuáles de los proyectos definidos en el marco de la Actuación Estratégica son cargas generales, de acuerdo con la definición del *artículo 265 del Decreto Distrital 555 de 2021* "*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*". Los recursos necesarios para la ejecución de estos deben provenir de fuentes distritales, teniendo en cuenta que son proyectos cuyo impacto es superior a la AE.

Los recursos que se obtengan por actuaciones urbanísticas en el ámbito de la Actuación Estratégica (obligaciones urbanísticas) deben destinarse a financiar proyectos de escala local —que tengan una incidencia directa en las condiciones urbanas de la pieza— como son: el espacio público de proximidad, las acciones de reverdecimiento, las adecuaciones y mejoras de elementos existentes, y demás proyectos que se identifiquen en el marco del instrumento.

Establecer un mecanismo de transferencias de edificabilidad en el ámbito de la actuación que permita un manejo a futuro de las condiciones normativas que se puedan establecer para los predios en franja de seguridad y franja de resguardo y seguridad del Corredor Férreo del Sur. Con esto se permitirá mantener el principio de igualdad y garantizará condiciones óptimas para el desarrollo de proyectos en el ámbito de la Actuación Estratégica, en cumplimiento de las disposiciones del *"Capitulo IV mecanismos de transferencia de derechos de construcción"* del Decreto de adopción de la AE ZIBo.

En los términos del artículo *"Anticipación de obligaciones"* del Decreto de adopción de la AE ZIBo, las obligaciones urbanísticas se causarán y serán cobradas en el proceso de licenciamiento urbanístico para el desarrollo de la Actuación Estratégica ZIBo. Sin perjuicio de lo anterior, el Operador Urbano dispondrá de los mecanismos necesarios para que los interesados o desarrolladores privados puedan pagar de manera anticipada las obligaciones urbanísticas con el fin de llevar a cabo las obras necesarias de renovación urbana y el desarrollo de los espacios públicos a cargo del Operador Urbano.

Para el cumplimiento de la obligación de vivienda de interés social y/o prioritario, se deberán seguir las disposiciones de los artículos *"Alternativas de cumplimiento de la obligación de vivienda de interés social y/ o prioritario dentro de la Actuación Estratégica ZIBo" y "Destinación y focalización de la obligación de destinar suelo para la construcción de vivienda de interés social o prioritario dentro de la Actuación Estratégica"* del Decreto de adopción de la AE.

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2024

6

Modelo de Gobernanza, Gestión y Seguimiento

Objetivos

General

Establecer las **reglas de juego para la implementación** efectiva de las **Actuaciones Estratégicas.**

Especificos

Definir el concepto de gobernanza e identificar la cadena de valor de la AE ZIBo, la cual describe las **actividades de apoyo y de servicio** que se **implementan para ejecutar el modelo urbano.**

Presentar las **fases del ciclo operativo** de las AE y especificar las **fases de gestión, estructuración y ejecución.**

Presentar la **conformación de las unidades de gerencia**, quienes liderarán la **implementación de las actuaciones en territorio.**

Exponer los **instrumentos de gestión** que servirán para **articular actores** en torno a los **proyectos de la AE.**

Definir el sistema de seguimiento y monitoreo de las AE y su **proceso de participación.**

Metodología

Se desarrolló una metodología enfocada en identificar la cadena de valor de la Actuación Estratégica para diseñar un modelo de gestión y gobernanza, teniendo en cuenta también el marco normativo de las AE y las funciones del Operador Urbano.



Ilustración 280: Definición de gobernanza en el contexto de las Actuaciones Estratégicas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Resultados

Cadena de valor

La cadena de valor de las Actuaciones Estratégicas tiene **cuatro componentes de apoyo**, que son las actividades transversales que brindan soporte a la entrega de servicios:

- Recaudo, administración y ejecución de recursos.
- Participación ciudadana y protección a moradores.
- Articulación interinstitucional.
- Seguimiento monitoreo y evaluación.

Específicamente la cadena de valor de la Actuación Estratégica ZIBo tiene **cuatro componentes de servicio**, que concentran las actividades de valor para la implementación del modelo urbano:

- Gestión de proyectos de licenciamiento directo o Unidades Funcionales.
- Gestión de proyectos de espacio público.
- Gestión de equipamientos.
- Gestión de proyectos de mejoramiento vial y movilidad.

Ilustración 281: Cadena de valor de la Actuación Estratégica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

a. Dentro de los componentes de apoyo se encuentran:

- **Recaudo, administración y gestión de recursos,** Siguiendo las obligaciones del Operador Urbano, RenoBo implementará una estrategia de financiación de la AE, previendo el reparto de cargas y beneficios dentro del ámbito cerrado de gestión de la AE, incluyendo un sistema de recaudo y mecanismos de administración y ejecución de recursos, de acuerdo con las disposiciones del *Decreto Distrital 520 de 2022 (Alcaldía Mayor de Bogotá)*.

- **Participación ciudadana y protección a moradores,** Desde el componente de participación, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo *"Estrategia de cumplimiento de la política de protección a moradores y actividades productivas"* del Decreto que adopta la AE, el Operador Urbano reconoce la importancia de que actores involucrados puedan participar de manera efectiva en la ejecución de la AE. Para esto se utilizan estrategias pedagógicas en torno a las AE y su implementación, se promueve la transparencia, la rendición de cuentas y se garantizan los espacios de participación en los proyectos implementados en la AE.

- **Articulación de actores privados y públicos,** donde se detallan instancias de gestión y articulación, como también la identificación de herramientas asociativas para la ejecución de los proyectos al interior de la AE.

- **Seguimiento monitoreo y evaluación,** donde se creará un Sistema de Información de Gobernanza y Gestión de las Actuaciones Estratégicas, la cual proporcionará diagnósticos, análisis de resultados y estará orientado a brindar la información necesaria que facilite la toma de decisiones en la AE.

b. Dentro de los componentes de servicio se encuentran:

- **Gestión de proyectos de licenciamiento directo o Unidades Funcionales,** donde se establecen condiciones normativas específicas que regulan la asignación de espacio público y la edificabilidad adicional de los proyectos realizados por licenciamiento directo o Unidades funcionales. Además, se promueven estrategias para edificaciones sostenibles y aprovechamiento de espacios industriales, y se definen lineamientos para la adaptación y reúso de edificaciones

- **Gestión de proyectos de espacio público,** la cual busca aumentar equitativamente el acceso a este, consolidando un sistema articulado de proximidad y mejorando la calidad ambiental.

- **Gestión de equipamientos,** donde el operador urbano participa en la gestión del suelo para equipamientos y se suscribe a convenios con entidades públicas para la estructuración de proyectos, haciendo uso de los recursos provenientes del recaudo de cargas y asignaciones presupuestarias.

- **Gestión de proyectos de mejoramiento vial y movilidad,** donde se plantea fomentar la movilidad activa, facilitar la accesibilidad y optimizar el uso del espacio público, promover el uso de transporte público, entre otros, a través de recursos provenientes del reparto de cargas y obligaciones.

Ciclo Operativo y fases de la Actuación Estratégica

1. Fase de gestión: inicia con la adopción de la Actuación Estratégica ZIBo. En esta fase, el Operador Urbano buscará promover el proceso de licenciamiento urbanístico, los procesos de socialización del modelo urbano con actores públicos, privados, comunitarios y curadurías; realizará ruedas de negocios, mesas focales o taller sectoriales con inversionistas, entre otros; llevará a cabo la celebración de convenios y concreción de alianzas público-privadas; la gestión del recaudo de las cargas urbanísticas y las instancias de articulación operativas que el Operador Urbano estime necesarias para concretar las decisiones de la Actuación.

2. Fase de estructuración: incluye la gestión del Operador Urbano para desempeñar su rol comercial y ofrecer servicios relacionados con la estructuración de proyectos, el desarrollo y el apoyo necesario ante las entidades responsables de los diseños detallados de proyectos de espacio público y equipamientos, así como la gestión necesaria para llevar a cabo dichos proyectos ante las entidades competentes. Esto abarcará todos aquellos proyectos que sean reconocidos como proyectos estructurantes de la Actuación Estratégica ZIBo, incluidos los que se encuentren dentro de la delimitación de la Unidad Funcional.

3. Fase de ejecución: implica la ejecución del presupuesto público con el fin de materializar el modelo urbano de la Actuación Estratégica ZIBo, mediante la construcción y el mejoramiento del espacio público para la movilidad y el encuentro, de los equipamientos y los demás proyectos contemplados dentro del modelo urbano de la Actuación Estratégica ZIBo.

Las fases del ciclo operativo contienen de forma permanente la gestión de los componentes de apoyo que son los de seguimiento y monitoreo, recaudo y administración de recursos, participación, y articulación interinstitucional.



Ilustración 282: Fases de ejecución del ciclo operativo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Rutas de Gestión

En el marco del ciclo operativo de la Actuación Estratégica se enmarcan las rutas de gestión de los componentes de servicio, como lo son: la gestión de proyectos de licenciamiento directo, unidades funcionales, equipamientos, espacio público, espacio público para la movilidad, servicios públicos, incentivos, Titularización de Impuesto Futuro -TIF y modificación de reserva vial. Las rutas de gestión son el conjunto de actividades de valor y acciones operativas que se realizan para implementar la AE. Estas rutas de gestión se enmarcarán en las tres fases principales del ciclo operativo que son: Gestión, Estructuración y Ejecución.

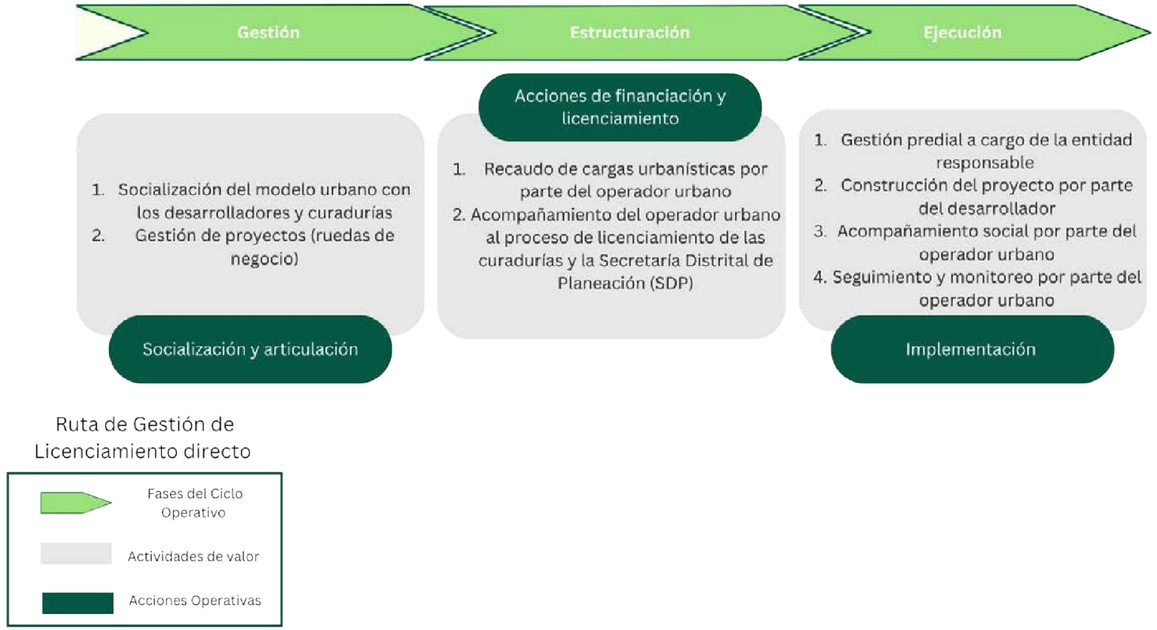


Ilustración 283: Ruta de gestión de licenciamiento directo . Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Los proyectos de licenciamiento directo tendrán la ruta expuesta en el siguiente listado. Las rutas de gestión correspondientes a Unidades Funcionales, equipamientos, espacio público, espacio público para la movilidad, servicios públicos, incentivos, Titularización de Impuesto Futuro -TIF y modificación de reserva vial se encuentran dentro del *Anexo 10. Modelo de gobernanza y seguimiento*. En total el anexo de gobernanza se encuentran **10 rutas de gestión.**

Rutas de gestión de las Actuaciones Estratégicas:

- Ruta de gestión de licenciamiento directo
- Ruta de gestión de licenciamiento directo-Ecourbanismo y construcción sostenible
- Ruta de gestión de Unidad Funcional
- Ruta de gestión de equipamientos
- Ruta de gestión de espacio público
- Ruta de gestión de espacio público para la movilidad
- Ruta de gestión de servicios públicos
- Ruta de gestión de incentivos
- Ruta de gestión de Titulación de Impuestos Futuros (TIF)
- Ruta de gestión de modificación de reserva vial

Equipos de Gestión de la Actuación Estratégica

Cada Actuación Estratégica tendrá un líder de la implementación de la Actuación en territorio. Este líder será el encargado de garantizar el cumplimiento del ciclo operativo de la AE en territorio. Adicionalmente, se conformarán un equipo de gestión que apoyará la implementación de la Actuación Estratégica. Los Equipos de Gestión estarán conformados por un técnico de seguimiento y monitoreo, un gestor urbano y un abogado.

El líder de la AE movilizará la socialización con privados del modelo urbano en territorio, y las unidades operativas apoyarán y agilizarán los proyectos priorizados. El objetivo final es acelerar la gestión del modelo urbano en territorio y articular los diferentes actores para la estructuración y ejecución de los proyectos.

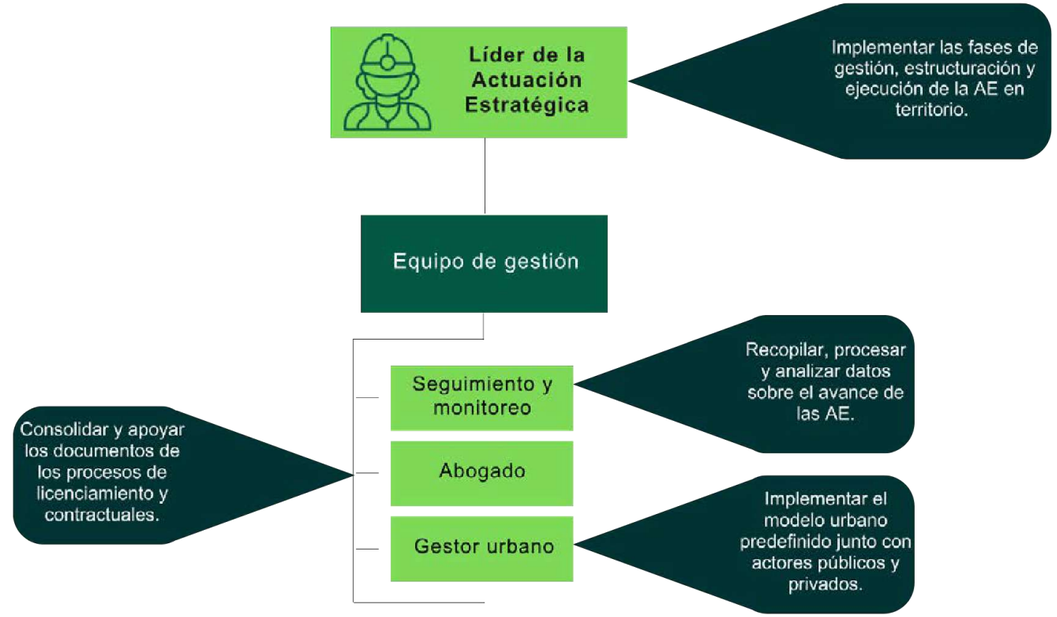


Ilustración 284: Esquema de unidad de gobernanza y gestión de la Actuación Estratégica. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Instrumentos de gobernanza y gestión de la Actuación Estratégica

Los instrumentos de gobernanza hacen referencia a todas las herramientas que materializan las reglas de juego y que tienen por objetivo la coordinación de actores para la implementación del modelo urbano.

La ejecución del modelo urbano implica la negociación con actores y, para esto, el modelo de gobernanza propone una serie de instrumentos que permiten cierta flexibilidad para atraer inversionistas a la AE y darles margen a los mercados para revitalizar el territorio. Entre los instrumentos de gobernanza resaltan tres:



Ilustración 285: Esquema de instrumentos de gobernanza. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Instrumento de priorización de inversiones

Con ayuda de un instrumento de gobernanza se priorizarán las inversiones del modelo urbano. El instrumento evitará la atomización de recursos en proyectos de poco monto, y por tanto pondera los proyectos estructurantes con mayor efecto en el modelo urbano y en las condiciones de vida de la población.

Instrumento de Reparto de Cargas

Entre los instrumentos de gobernanza principales, se destaca el aplicativo de identificación de condiciones e incentivos para el pago de obligaciones, que es de acceso libre a todos los actores interesados —principalmente potenciales inversionistas que deseen estimar los costos asociados a las cargas— y que ayudará a evaluar la viabilidad financiera de los proyectos inmobiliarios en las AE.

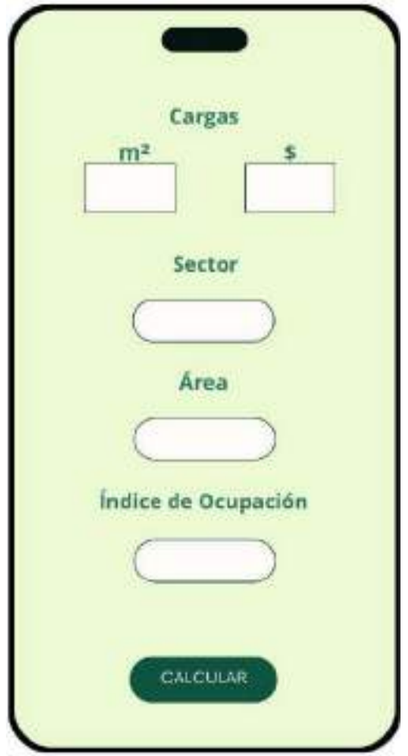


Ilustración 286: API Reparto de Cargas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Instrumentos de localización de espacio público y equipamientos sociales y cuidado

Se construyeron unos indicadores multicriterio para identificar las manzanas donde es más deseable implementar los proyectos de espacio público y localizar los equipamientos.

Estos instrumentos facilitarán la toma de decisiones en las AE con los actores involucrados, teniendo en cuenta variables principales como proximidad, conectividad, demografía, entre otras que garanticen un impacto mayor del proyecto.

Indicadores multicriterio para la localización de equipamientos sociales y del cuidado

El Instrumento de Localización de Equipamientos Sociales y de Cuidado responde a la necesidad de fortalecer el sistema de Cuidado y Servicios Sociales mediante la priorización y ubicación estratégica de equipamientos necesarios en el territorio. Este indicador permite ver aquellas zonas/manzanas al interior de la Actuación Estratégica que tienen una mayor oportunidad para la consolidación de equipamientos. Este se adelanta bajo criterios de accesibilidad, datos demográficos y potencial económico del territorio.

Los resultados generales del indicador multicriterio y según cada tipo de equipamiento se presentan a continuación.

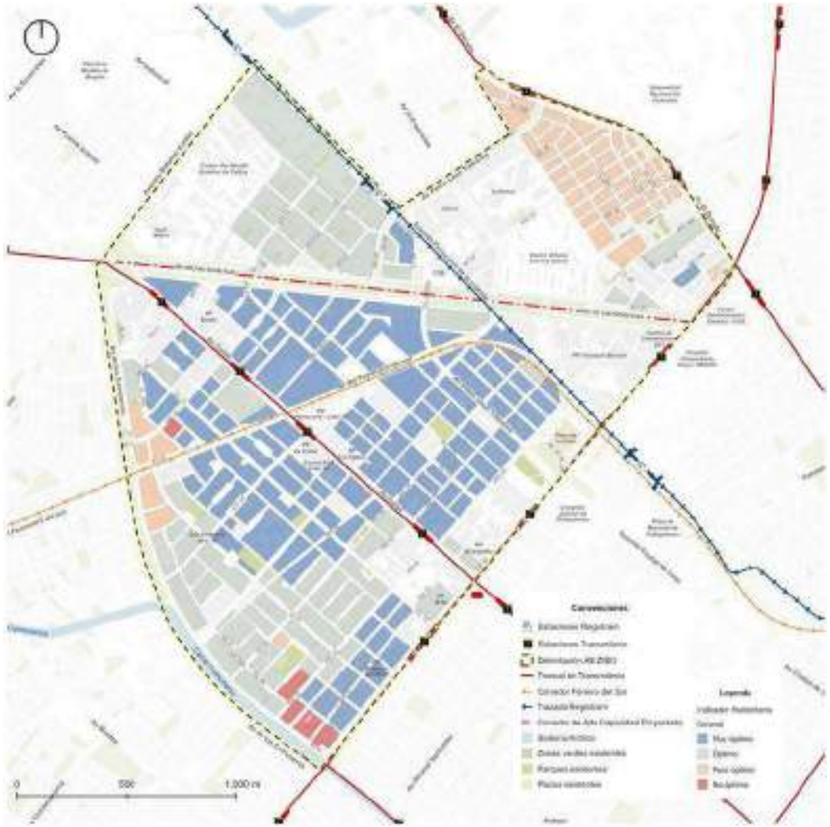


Ilustración 287: Resultados metodología de localización de equipamientos. Fuente: Elaboración propia RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025

Educación



Educación Superior



Salud



Cultura



Ilustración 288: Resultados metodología de localización de equipamientos según tipo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025

Localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo

El indicador multicriterio es utilizado para dar un espacio tentativo para la ubicación de los equipamientos sociales. Este, al no ser de carácter directivo sino indicativo (pues puede variar según el desarrollo de la pieza), puede arrojar unos espacios ideales para la creación de los equipamientos solicitados. Así las cosas, el siguiente plano presenta un ejemplo de localización de los equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo con base en los resultados obtenidos con el indicador.

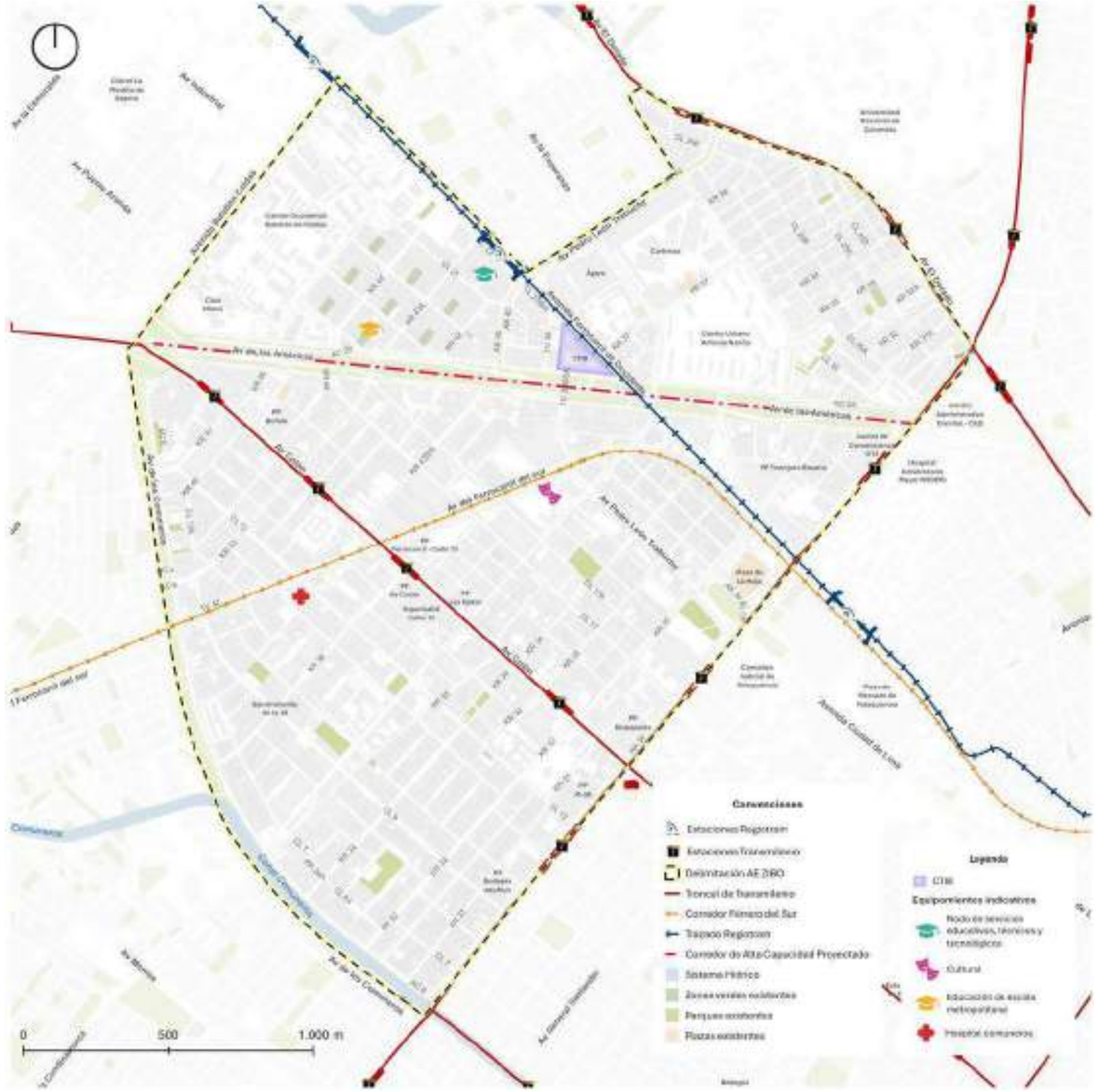


Ilustración 289: Ejemplo localización de equipamientos priorizados dentro de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025

Indicadores multicriterio para la localización de espacio público

Este indicador permite ver aquellas zonas/manzanas al interior de la Actuación Estratégica que tienen una mayor oportunidad para la consolidación de un nuevo espacio público. Este se adelanta bajo criterios de conectividad, accesibilidad, y consideraciones sociales. Los resultados del indicador se pueden observar en el siguiente plano. Las zonas en color azul se identificaron como las prioritarias para construir espacio público.

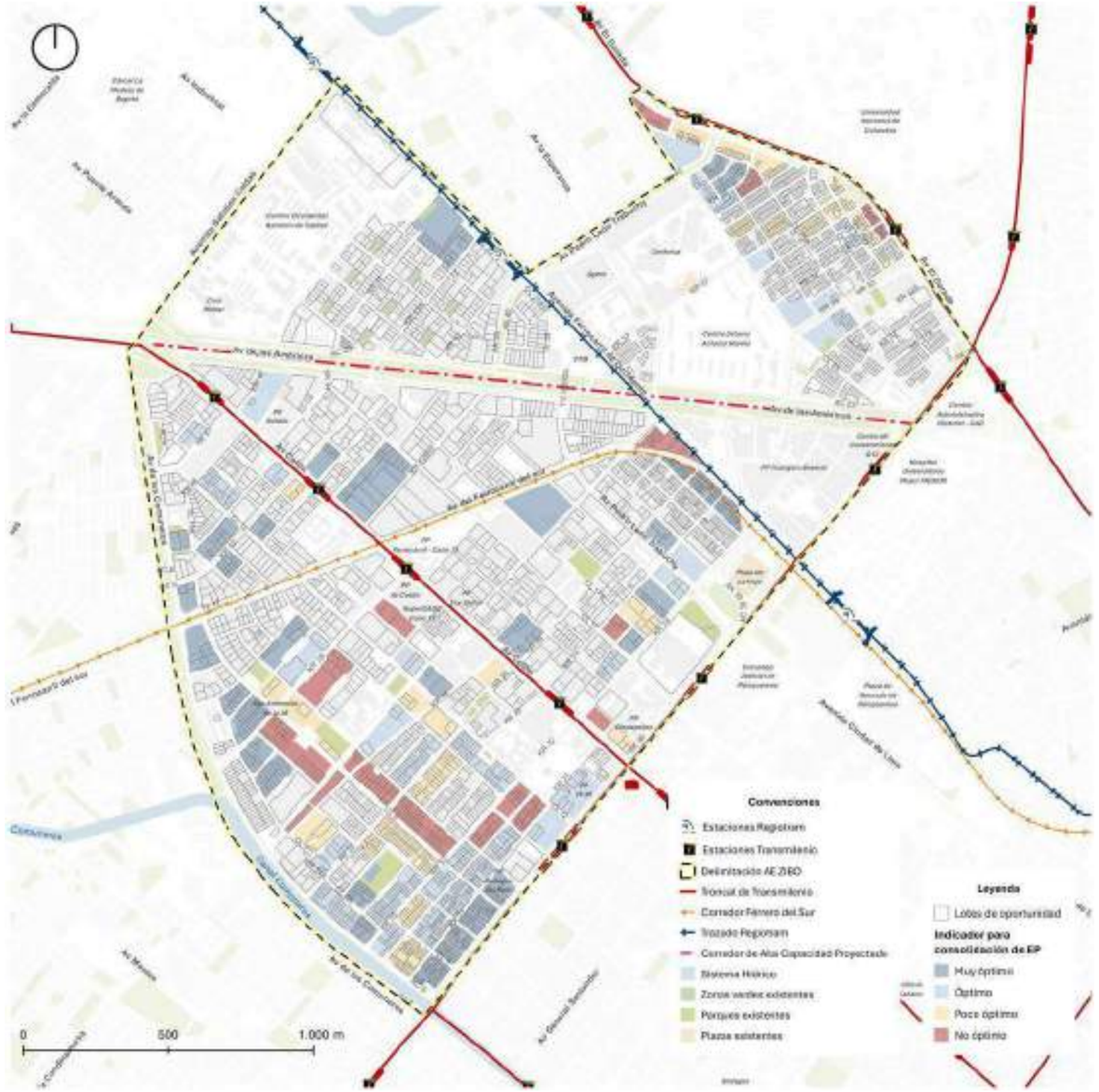


Ilustración 290:Resultados de la metodología de localización de espacio público. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo (2024) a partir de SDP-POT 2021 y Censo 2018, 2025

Sistema de Información de Gestión y Gobernanza Urbana

El Sistema Integral de Gestión y Gobernanza Urbana (SIGGU) de las Actuaciones Estratégicas es una herramienta tecnológica que facilita y agiliza la toma de decisiones a partir de: el almacenamiento organizado y continuo de información relevante; la sistematización y automatización de los diagnósticos, análisis de datos y reportes de gestión; y la creación de un conjunto de herramientas que permitan realizar simulaciones de los efectos de los diseños urbanos.

La implementación de AE implica una convergencia de acciones de múltiples actores, como son, entidades públicas, y actores privados. Estos actores podrán coordinarse para la implementación en la medida que la información de interés esté disponible y sea de fácil acceso y consulta. Para esto se implementará un sistema de seguimiento y monitoreo orientado al desempeño.

Las características principales de un sistema de seguimiento y monitoreo es que estos se orientas a resultados concretos y tienen un foco en la efectividad y eficiencia operativa. Este seguimiento se realiza de forma continua, regular, y sistemática. El resultado que persigue el sistema de seguimiento y monitoreo de las AE es dinamizar acciones de renovación urbana de las entidades públicas y de actores privados que se materialicen en proyectos concretos.

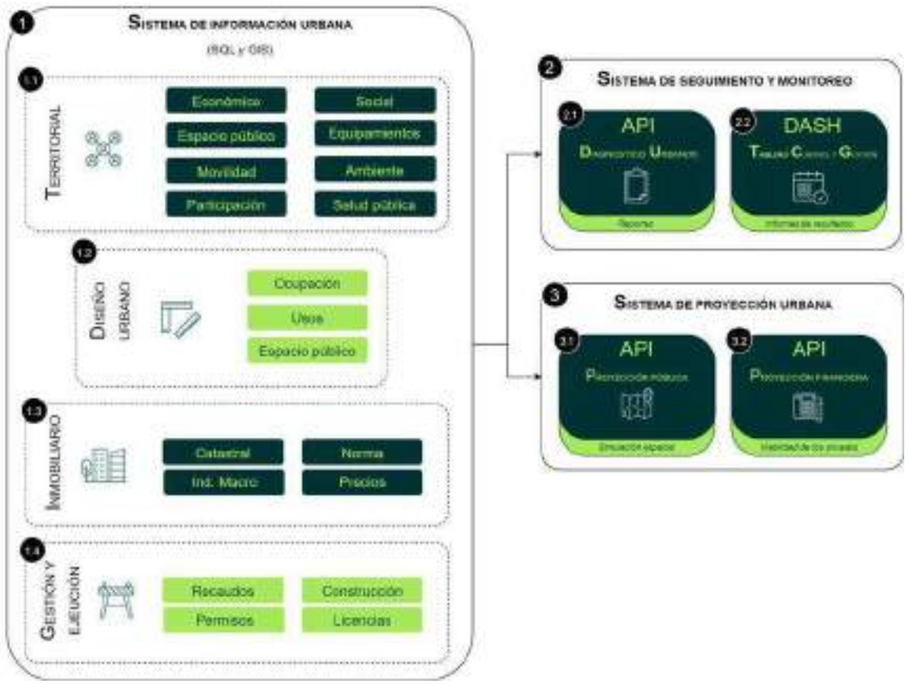


Ilustración 291: Arquitectura general del SIGGU. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

1. El Sistema de Información Urbana del SIGGU centraliza de manera organizada y escalable la información necesaria para realizar análisis y seguimiento integral a cualquier operación y/o proyecto urbano. Para la implementación de la Actuación Estratégica (AE), se incorporará la siguiente información mínima al SIGGU:

1.1. **Información Territorial:** es toda aquella información que permita entender el estado actual del territorio. Contiene tablas e información geográfica que permiten la categorización integral del territorio desde diferentes dimensiones —socioeconómica, demográfica, de equipamientos, movilidad, participación, etc—.

1.2. **Información de Diseño Urbano:** esta base de datos corresponde a la información sobre planes y proyectos que aún no son una realidad física sobre el territorio. Almacena toda la información espacial y/o tabular sobre diseños, propuestas y alternativas de intervención sobre el espacio.

1.3. **Información Inmobiliaria:** con esta es posible realizar todo tipo de análisis de proyección de precios de arriendo y compra de suelo, así como también evaluar el escenario macro de la economía de la ciudad en torno a los mercados inmobiliarios, de desarrollo y construcción contiene la información catastral, de norma urbana, precios y movimientos de mercado.

1.4. **Información de Gestión y Ejecución:** es toda información que permite evaluar la eficiencia y estado de la gestión urbana en el día a día. Almacena toda la información referente al proceso crudo de gestión urbana, recaudos, permisos, licencias, estados de obra, etc.

2. Sistema de Seguimiento y Monitoreo cuenta con dos servicios principales:

2.1. **API-Diagnósticos Urbanos:** genera reportes automáticos para la caracterización de cualquier zona urbana predefinida, facilitando la gestión de la AE mediante un flujo de seis pasos que incluyen el análisis de datos socioeconómicos, demográficos, urbanísticos y ambientales. Un API es un código que permite la articulación de varias aplicaciones.

2.2. **Tablero de Control y Gestión:** es toda información que permite evaluar la eficiencia y estado de la gestión urbana en el día a día. Almacena toda la información referente al proceso crudo de gestión urbana, recaudos, permisos, licencias, estados de obra, etc.

3. Sistema de Proyección Urbana que, de manera rápida y efectiva, apoya la toma de decisiones durante las etapas de pre-factibilidad, factibilidad y diseño. Consta de dos API:

3.1. **API - Proyección Pública:** valúa cuantitativamente los cambios marginales que un proyecto urbano generaría en espacio público, equipamientos, movilidad y desarrollo económico, permitiendo un análisis integral en segundos.

3.2. **API - Proyección Financiera:** presenta un análisis del reparto de cargas en especie y en recursos, eliminando asimetrías de información y facilitando el análisis de rentabilidad para los inversionistas. Evalúa diferentes escenarios normativos y distributivos para agilizar los procesos de negociación en el desarrollo y gestión urbanas.

Espacios de coordinación intersectorial

Se propone el desarrollo de dos espacios de articulación. El primero es un comité operativo que se realizará de forma bimestral para priorizar las actividades de gestión de la AE, formalizar acuerdos con actores, priorizar proyectos y hacer un seguimiento a la gestión de la AE. Este comité lo conformarán la unidad de gestión, con el gerente, la unidad operativa y la subgerencia de Planeamiento y Estructuración de RenoBo en cabeza de la Dirección de Planeamiento y Gestión Urbana.



Ilustración 292: Esquema de espacios de coordinación intersectorial. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

La segunda instancia de articulación será la Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos [1]. Se propone que RenoBo, al ser miembro pleno de la Comisión[2], y haciendo sus veces de Operador Urbano, lleve un seguimiento a resultados de las AE y plantee acciones prioritarias para articular a los sectores en torno a proyectos estructurantes en las AE. En la ilustración se muestra la composición del comité operativo liderado por RenoBo.

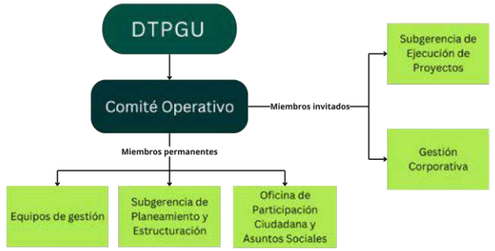


Ilustración 293: Miembros del Comité Operativo de AE. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

1. Reglamentada en el Artículo 8 del Decreto Distrital 546 de 2007, la cual tiene entre sus objetivos «***Definir la estrategia de articulación intersectorial para la gestión de la fase de implementación de las Operaciones Estratégicas y Macroproyectos en sus componentes económico, social, cultural, ambiental, de convivencia, urbanístico y de obras públicas que demanda su ejecución***» (Numeral 2, Artículo 29, ***Decreto Distrital 546 de 200***7).
2. Artículo 28 del ***Decreto Distrital 546 de 2007.***

Participación de la cuidadanía en las Actuaciones Estratégicas

El esquema de participación para las Actuaciones Estratégicas contempla dos ejes: la participación ciudadana y la protección de moradores y actividades productivas. El eje de participación ciudadana busca promover la transparencia, el diálogo y la formación ciudadana a través de herramientas del Sistema de Participación Territorial, incluyendo mecanismos de consulta, comunicación y fortalecimiento.

Esto garantiza una interacción continua entre la ciudadanía y los proyectos, fomentando confianza y empoderamiento. Además, se incluyen acciones específicas como el seguimiento a la implementación de las actuaciones, la gestión de actores clave y la pedagogía para fortalecer el conocimiento ciudadano.

Por otro lado, el eje de protección a moradores y actividades productivas se centra en garantizar el cumplimiento de la política correspondiente, según lo estipulado en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus reglamentaciones. Esto implica la implementación de procedimientos claros y la certificación del cumplimiento de la política, asegurando atención oportuna y de calidad a las comunidades afectadas. Ambos ejes buscan consolidar un relacionamiento social transparente y permanente, respondiendo a las necesidades de los territorios y fortaleciendo la gobernanza de las Actuaciones Estratégicas.

El proceso de participación se estructura en varias fases, desde el "*Alistamiento*" hasta la "*Devolución de Aportes Ciudadanos*", garantizando una planificación equitativa y sostenible con participación informada y transparente.



Ilustración 294: Procesos de participación para el desarrollo de proyectos priorizados desde el operador urbano. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Este modelo de gobernanza intersectorial involucra a entidades públicas, sector privado, comunidad, instituciones educativas, organismos internacionales y medios de comunicación.

El proceso de identificación de actores se realiza mediante una metodología que adapta el instrumento *Stakeholder Identification* del Banco Mundial, clasificando y ranqueando a los actores según sus atributos y niveles de influencia. Esta metodología consta de cuatro pasos: identificación de actores clave, evaluación de intereses, evaluación de influencia e importancia, y asignación de calificaciones, culminando en la construcción de una matriz que registra la categorización y ubicación de cada actor.

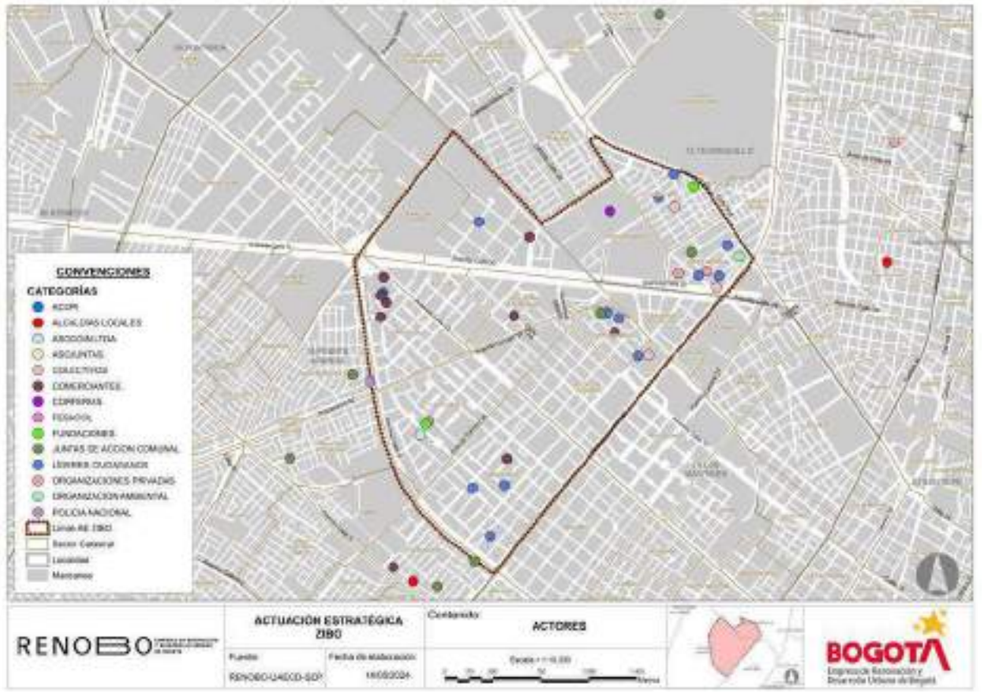


Ilustración 295: Georreferenciación deactoresen ZIBo. Fuente: Empresa de Renovacióny Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo.(2024)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

Gestión Social y Participación

Objetivos

General

Orientar las acciones territoriales para promover un proceso inclusivo que empodere a la ciudadanía y fomente su participación en la formulación de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo). En este contexto, se busca alinear estas iniciativas con la visión de transformación delineada en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Específicos

Facilitar la creación de plataformas y espacios de diálogo comunitario que promuevan la inclusión de diversas voces y perspectivas en la toma de decisiones alrededor de la formulación de la Actuación Estratégica.

Implementar procesos de pedagogía y sensibilización dirigidos a la ciudadanía, con el fin de **fortalecer sus habilidades** y conocimientos para p**articipar de manera efectiva en procesos de planificación y gestión su territorio.**

Establecer mecanismos transparentes y accesibles para la consulta, garantizando la participación activa de la ciudadanía en todas las etapas del proceso de formulación de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá.

Estrategias

La estrategia de participación y pedagogía de la Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales se fundamenta en el marco conceptual de la escalera de participación de Arnstein (1969). Este modelo distingue entre niveles de “no-participación” y formas más profundas de participación que permiten la toma de decisiones informada y la construcción de nuevos conocimientos por parte de los ciudadanos. La creación de espacios significativos de participación implica garantizar que la información fluya de manera bidireccional, promoviendo la complementariedad de roles y la equidad en el acceso al conocimiento técnico.

Para fomentar una participación incidente y efectiva, se integra el enfoque de educación popular de Paulo Freire (1967), que promueve la concienciación crítica a través de la generación de espacios horizontales de aprendizaje. Este enfoque valoriza el conocimiento y la experiencia de los residentes locales, empoderándolos para desempeñar un papel significativo en la planificación urbana. La filosofía de Freire se enfoca en la colaboración y el diálogo, permitiendo a los ciudadanos superar barreras de acceso a la información técnica y participar de manera significativa en la co-creación de sus entornos urbanos. De esta manera, se fomenta una cultura de participación genuina y la democratización de los procesos de transformación urbana.

La adaptación de la Taxonomía de Bloom *(Krathwohl, 2002)* guía la implementación de la estrategia de pedagogía y participación, estructurando el aprendizaje en niveles progresivos que van desde la adquisición básica hasta la aplicación creativa y analítica del conocimiento. La Taxonomía de Bloom permite evaluar y organizar el desarrollo de actividades pedagógicas de manera efectiva, asegurando una comprensión crítica y reflexiva del entorno urbano, y fortaleciendo la capacidad de la ciudadanía para desempeñar un papel activo en la configuración de su comunidad. Así, se busca empoderar a los ciudadanos como agentes activos en la construcción de procesos inclusivos y participativos.



Estrategia de pedagogía

La estrategia de pedagogía adoptada para la formulación de la AE ZIBo se enfocó en establecer vínculos sólidos con las comunidades locales y fomentar un diálogo abierto y transparente. La pedagogía implementada en la AE ZIBo se dividió en dos fases. En la fase inicial se implementaron diversas acciones pedagógicas, incluyendo puntos móviles de atención, reuniones con agremiaciones comerciales y recorridos vivenciales de devolución, alcanzando a un total de 173 participantes.

En la fase final de formulación, se intensificaron las acciones pedagógicas e informativas para llegar a más ciudadanos y grupos de interés. Se fortalecieron los canales de información a través de puntos fijos de atención, reuniones con agremiaciones comerciales y recorridos vivenciales de devolución. Se diseñaron metodologías específicas para la entrega de información y la devolución de aportes ciudadanos, buscando establecer relaciones de confianza y retribuir la participación de la comunidad en el proceso de formulación.



Estrategia de participación ciudadana

La estrategia de pedagogía se complementó con la estrategia de participación ciudadana contemplada para la formulación del instrumento. Durante la fase de formulación, el equipo de RenoBo diseñó e implementó variadas metodologías en las que participaron distintos actores de la pieza como agremiaciones de empresarios, organizaciones ciudadanas y Juntas de Acción Comunal de los barrios de las localidades de Puente Aranda y Teusaquillo. El enfoque diferencial que guio a esta estrategia fue fundamental para recolectar aportes valiosos a ser incorporados en la AE ZIBo. Estos esfuerzos se tradujeron en una participación activa en las distintas actividades, demostrando un compromiso significativo por parte de la comunidad en el desarrollo de su territorio.

Todo el proceso anteriormente descrito se apoyó en una rigurosa sistematización y análisis de los resultados obtenidos en cada etapa de participación. Para ello, se generaron matrices de identificación de necesidades y aspiraciones comunes o reiteradas de la comunidad. Estos análisis se convirtieron en valiosos insumos para la toma de decisiones informadas y contextualizadas, asegurando que las propuestas alrededor de la AE ZIBo reflejaran verdaderamente las demandas y visiones de la población local.

Metodología

La metodología de participación ciudadana para la formulación de las Actuaciones Estratégicas se enmarcó en lo establecido por la *Constitución de 1991, la Ley 388 de 1997, la Ley Estatutaria 1757 de 2015; el Decreto Distrital 555 de 2021; el Decreto Distrital 477 de 2023; el Decreto Distrital 606 de 2023; el Decreto Distrital 599 de 2023; el Decreto Distrital 563 de 2023; el Decreto Distrital 558 de 2023.* La noción de participación incidente, presente en buena parte de esta normativa, enfatiza una participación más inclusiva y proactiva, reconociendo la diversidad de voces y la importancia de integrar a actores tradicionalmente excluidos.

La metodología implementada para la formulación de la AE ZIBo se centró en un enfoque participativo que facilitó el diagnóstico y la definición de prioridades por parte de la comunidad. Este proceso incluyó la realización de talleres de co-construcción, dinámicas participativas como lluvias de ideas, mesas de diálogo y ejercicios de reconocimiento territorial mediante recorridos. Estas actividades buscaron comprender profundamente las demandas de la comunidad y fomentar un sentido de pertenencia y compromiso cívico. El uso de dinámicas creativas y acciones formativas también se destacó, promoviendo la participación activa y la innovación en la planificación urbana.

Para la sistematización de los aportes ciudadanos, se empleó una matriz que clasificó y agrupó la información recolectada durante las diversas fases del proceso participativo. Esta matriz facilitó el análisis de los aportes según su nivel de complejidad técnico y jurídico, y su pertinencia con respecto a los diferentes pilares de la AE. Finalmente, la estrategia metodológica se alineó con principios de co-creación, promoviendo la colaboración entre la administración distrital y ciudadanía para desarrollar soluciones inclusivas y sostenibles. Este enfoque no se orienta únicamente en atender las necesidades inmediatas de la comunidad, sino también en preparar el terreno para un desarrollo urbano equitativo y a largo plazo.

La metodología y estrategias de participación ciudadana y pedagogía se materializaron en ocho acciones estratégicas:

- Recorridos vivenciales por el territorio
- Mesas de articulación interinstitucional
- Reuniones con grupos representativos
- Puntos móviles de atención al ciudadano
- Punto fijo de atención al ciudadano
- Mesas temáticas de formación
- Espacios de diálogo y co-creación
- Ejercicios de devolución de aportes ciudadanos

Las acciones estratégicas mencionadas se efectuaron durante tres momentos de la fase de formulación de la AE ZIBo: **pedagogía, participación y devolución.** Estos contemplaron una serie de dispositivos asociados entre los que se destacan los siguientes (la descripción de los dispositivos se efectúa en detalle en los anexos de este documento):

Pedagogía general: este componente de la estrategia buscó acercar a los ciudadanos a la normativa y principios alrededor de las Actuaciones Estratégicas, a través de un lenguaje claro y actividades formativas. De igual forma, durante las acciones llevadas a cabo también se realizaron ejercicios pedagógicos relacionados específicamente con la AE ZIBo. El registro del material y de algunas actividades realizadas se presenta a continuación:



Ilustración 296: Material pedagógico. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 297: Punto móvil de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Participación y creación de ideas: una vez surtida la etapa de pedagogía, los ciudadanos interesados participaron en escenarios de participación ciudadana con metodologías diseñadas para recoger sus propuestas, expectativas y visiones alrededor de la AE ZIBo. El registro del material y de algunas actividades realizadas se presenta a continuación:



Ilustración 298: Registro fotográfico, reuniones con grupos representativos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 299: Ejercicio de priorización de directrices. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 300: Material de trabajo, taller de creación de ideas. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Devolución: una vez surtidas las fases de pedagogía y participación, fue fundamental hacerle saber a la ciudadanía y grupos de interés la forma en cómo sus propuestas influyeron en el diseño de la AE ZIBo. El registro del material y de algunas actividades realizadas para este momento se presenta a continuación:

RENOBO

¿Qué son las Actuaciones Estratégicas (AE)?

Son zonas de la ciudad que por su importancia, vocación y potencial requieren ser planeadas y reguladas para organizar su funcionamiento a mediano y largo plazo.

Estas buscan:

Reverdecer los espacios, ampliando y protegiendo la estructura ecológica principal.

Mejorar la **movilidad**, con un sistema de transporte verde, multimodal y regional.

Velar por el **cuidado**, generando más vivienda, oportunidades de empleo, educación, salud y acceso a cultura y deporte.

Acercar la ciudad, consolidando un modelo de **proximidad** de 30 minutos.

Proteger el **patrimonio** cultural, ambiental, material e inmaterial.

¿Cuáles son las etapas de una Actuación Estratégica?

1 Directrices → Define lineamientos para la formulación de proyectos con temporalidad y visión territorial.

2 Formulación → Concreta proyectos que aportan al modelo urbano.

3 Desarrollo → Implementa estrategias de revitalización gestionando proyectos públicos, privados y comunitarios.

¿Qué es ZiBo y en qué etapa va?

ZiBo, la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá, se encuentra ubicada entre las localidades de Puente Aranda y Teusaquillo.

Con esta actuación, se busca transformar y revitalizar de manera integral esta zona de la ciudad, resaltando el tejido barrial y comunitario existente, propiciando el reúso de las edificaciones industriales con vocación de permanencia, promoviendo el desarrollo de nuevas zonas verdes, vivienda, comercio y consolidando una incubadora de innovación e industrias creativas.

Estamos en la segunda etapa:

2 → Formulación

Formulación — Revisión SDP

Expedición Directrices — Radicación Formulación — Adopción y desarrollo de la Formulación

Respondemos tus inquietudes ¿?

¿Cuándo va a iniciar la implementación/ desarrollo de la Actuación Estratégica ZiBo?

Después de la formulación, el desarrollo se dará a medida que se vayan concretando los proyectos específicos desde lo público, y el desarrollo de proyectos privados o público-privados bajo la normativa establecida.

Desde RenoBo tendremos un rol definido como operador urbano y velaremos para que las acciones privadas y públicas favorezcan la revitalización de la zona.

Queremos garantizar que ZiBo, por su potencial e importancia estratégica, crezca de forma ordenada.

¿Cuáles son las posibilidades de participación inmobiliaria de la ciudadanía?

Los nuevos proyectos inmobiliarios se podrán desarrollar por licenciamiento directo o por medio de una unidad funcional. Se expedirá norma e incentivos diferenciados en función al carácter del lugar, la morfología de las manzanas, los tipos de desarrollo y el reúso de edificaciones industriales y de bienes de interés cultural.

¿Cambiará la vocación del suelo de residencial a industrial?

No, por el contrario: la actuación estratégica reconoce las preexistencias de los barrios, sus dinámicas, y por ello busca fortalecer el tejido comunitario en las zonas en las que exista. Se generarán nuevos parques, se reverdecerá el espacio público existente y se construirán nuevos equipamientos.

La zona que tiene carácter industrial se transformará para atraer industria 4.0, consolidar un clúster de tecnología, arte y cultura y potenciar los corazones productivos existentes.

Si quiere mantenerse al tanto de los avances del proyecto...

Escanee aquí

Contáctenos

Línea de atención:
(+57) (+601) 359 94 94 - Ext.: 500
Correo de atención:
ventanillaunica@renobo.com.co

Autopista Norte #97-70 Edificio Porto 100

Lunes y miércoles
7:00 am a 12:00 pm
1:00 pm a 4:30 pm

BOGOTÁ

Ilustración 301: Material pedagógico entregado a la ciudadanía (tríptico). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

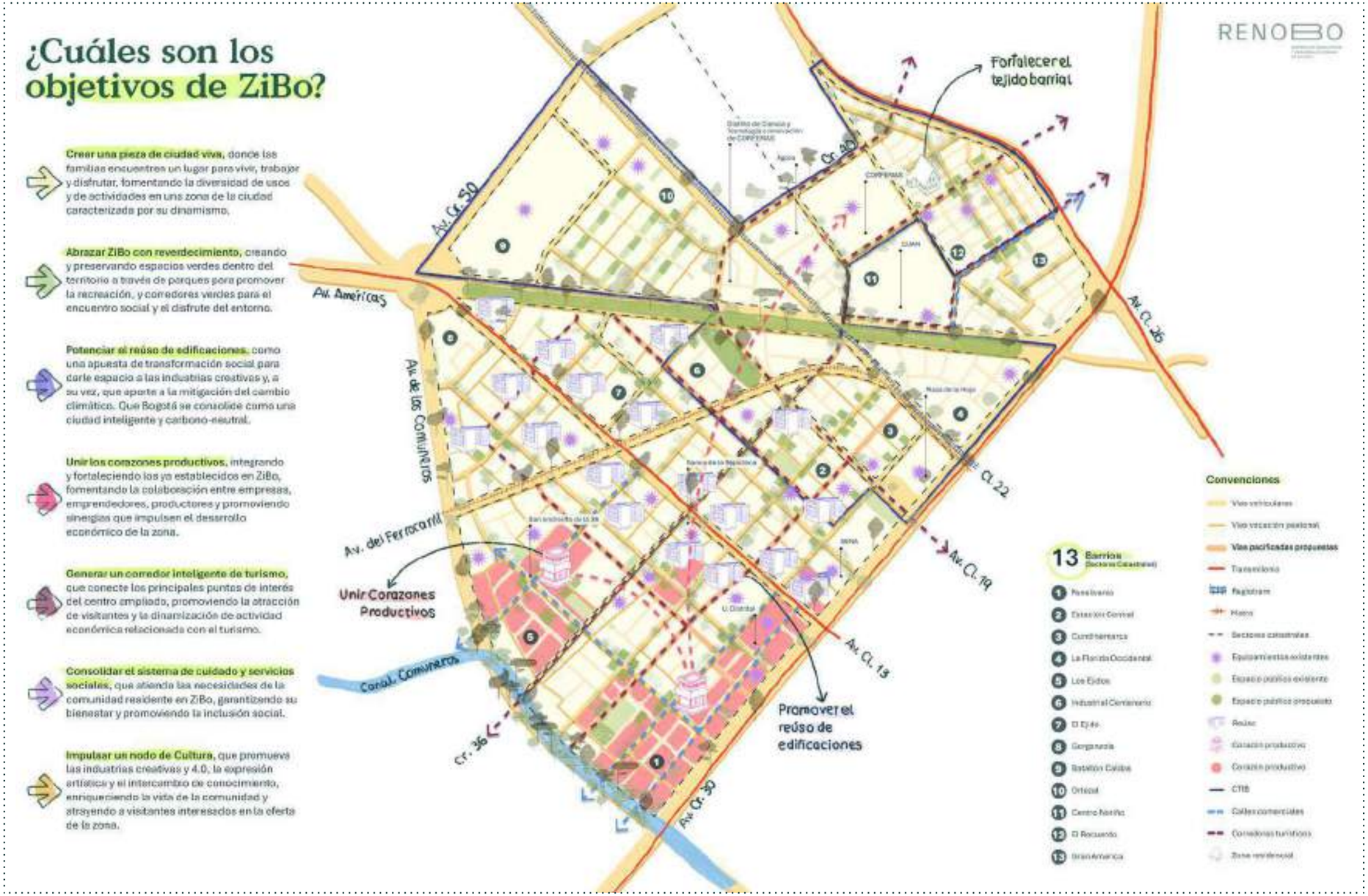


Ilustración 302: Material pedagógico entregado a la ciudadanía (tríptico). Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 303: Puntos fijos de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 304: Puntos fijos de atención. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 305: Recorrido de devolución. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)



Ilustración 306: Reuniones con grupos representativos. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Espacio de conversación virtual: dentro de las actividades de divulgación y socialización que acompañaron la última etapa de formulación, donde se realizó el balance del proceso y se explicó la propuesta integral de la Actuación Estratégica ZIBo, las directivas de la entidad facilitaron un espacio de conversación virtual en vivo a través de la plataforma Instagram de RenoBo, el canal que más registra usuarios en la empresa. Este espacio fue estructurado con las preguntas e inquietudes recurrentes que se identificaron a lo largo de proceso de participación y formulación y contó con cerca **83 personas interactuando** de forma permanente que plantearon **23 preguntas** sobre diferentes aspectos de la propuesta de la Actuación Estratégica, las cuales fueron atendidas en simultaneo por las directivas participantes. La transmisión quedó grabada en la plataforma y logró en una semana tener **1.405 reproducciones** facilitando que la socialización llegara a otros públicos interesados.



Ilustración 307: Espacio de conversación virtual. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Mesas temáticas de formación:



Ilustración 308: Mesas temáticas de formación a la ciudadanía. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

A continuación, se presenta una tabla que resume las acciones de participación ciudadana, adelantadas en el marco de la formulación de la Actuación Estratégica ZIBo.

Fechas	Espacios de Participación	Enfoque Principal del Espacio
17 de octubre de 2023	Socialización Alcaldía Local Puente Aranda	Presentación Directrices
23 de octubre de 2023	Socialización Alcaldía Local Teusaquillo	Presentación Directrices
12,19,26 octubre de 2023 18,22,30 de noviembre de 2023 1, 5, 6, 11,12 de diciembre de 2023	Información y socialización por medio de Punto de Atención Móvil	Información
24 de octubre de 2023	Socialización Junta Directiva ACOPI	Información
1 de noviembre de 2023	Socialización Comité Local Mujer y Genero Teusaquillo	Información
2, 20 y 28 de noviembre de 2023	Reunión - Mesa de Trabajo JAC y líderes ciudadanos localidad Teusaquillo	Información Diálogo y Consulta
7 de noviembre de 2023	Reunión JAC Cundinamarca y Pensilvania	Información Diálogo y Consulta
8 de noviembre de 2023	Socialización Comisión Local Intersectorial de Participación - CLIP - Teusaquillo	Información Diálogo y Consulta
10 de noviembre de 2023	Reunión Comité de Participación Comunitaria de Salud -COPACOS- Puente Aranda	Información Taller Creación Ideas
17 de noviembre de 2023	Reunión líderes ciudadanos de la localidad de Teusaquillo	Información
21 de noviembre de 2023	Comisión Local Intersectorial de Participación - CLIP - Puente Aranda	Información Diálogo y Consulta
13 de diciembre de 2023	Reunión con un propietario de Puente Aranda	Información
23, 24, 25, 30 de abril de 2024 2, 7, 8, 9 de mayo de 2024	Punto fijo de atención Alcaldía Local de Puente Aranda JAC Gran América Teusaquillo	Información
26 de abril de 2024	Reunión con comerciantes pertenecientes a ACOPI Barrio Gorgonzola	Información Devolución
2 de mayo de 2024	Federación de San Andresitos de Colombia -FESACOL- Barrio Los Ejidos	Información Diálogo y Consulta
3 de mayo de 2024	Recorrido vivencial Puente Aranda Asistentes Barrios Pensilvania, Cundinamarca y Ortezal	Información Devolución
4 de mayo de 2024	Reunión virtual con comerciantes y residentes Barrio Pensilvania	Información Diálogo y Consulta
7 de mayo de 2024	Encuentro virtual con secretarías técnicas de las instancias de participación Puente Aranda.	Información Diálogo y Consulta
8 de mayo de 2024	Comisión Local Intersectorial de Participación - CLIP - Teusaquillo	Información Devolución
11 de mayo de 2024	Recorrido vivencial Teusaquillo Convocados Barrios Gran América , El Recuerdo y Quinta Paredes. Colectivo Mesa Técnica de Teusaquillo.	Información Devolución
14 de mayo de 2024	Asistencia por invitación a reunión del colectivo Mesa Técnica de Teusaquillo.	Información Devolución
16 de mayo de 2024	Socialización de la propuesta de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá -ZIBO-, en la Cámara de Comercio de Bogotá.	Presentación AE
20 de mayo de 2024	Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos (CIOEM)	Presentación estrategia de participación - Resultados
21 de mayo de 2024	Taller de aportes interinstitucionales a la ruta de participación de la Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales para las actuaciones estratégicas.	Presentación estrategia de participación - Resultados
28 de mayo de 2024	Mesa de Formación Actuaciones Estratégicas, dirigida a desarrolladores, que se inscribieron en el link del micrositio.	Diálogo y consulta
29 de mayo de 2024	Mesa de Formación dirigida a la Mesa Técnica de Teusaquillo sobre: Normativa vigente POT, Modelo de vivienda y disponibilidad de servicios públicos.	Información Devolución

Tabla 1: Acciones de participación. Fuente: Elaboración propia RenoBo (2024)

Resultados

El balance general del proceso de participación que acompañó y nutrió la etapa de formulación de la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo) se soporta con las siguientes acciones incluyendo diferentes metodologías y abordajes territoriales.

Datos clave:

14 Puntos móviles de atención al ciudadano.

10 Reuniones de socialización con grupos representativos de la ciudadanía.

05 Talleres y mesas de trabajo (espacios de diálogo y consulta).

08 Puntos fijos de atención en las Alcaldías Locales y espacios comunitarios.

02 Recorridos vivenciales por el territorio.

02 Mesas de diálogo de devolución de aportes ciudadanos.

06 Mesas de articulación interinstitucional.

02 Mesas de formación.

01 Conversatorio virtual.

390 personas involucradas en **51** acciones recurriendo a **7** modalidades de participación, y atención que combinaron escenarios presenciales y virtuales (**335** participantes de la ciudadanía y **55** de entidades).

El conversatorio virtual por instagram en la última etapa de formulación contó con **83** personas.

Las estrategias de participación ciudadana y pedagogía, así como las herramientas metodológicas de las que se sirvió cada una de ellas, ayudaron al equipo formulador a entender y aterrizar las propuestas ciudadanas y traducirlas a un modelo urbano que respondiera a las propuestas, visiones e inquietudes planteadas. Así las cosas, el 73% de los aportes de la ciudadanía en el proceso de formulación fueron incorporados dentro de la AE ZIBo.

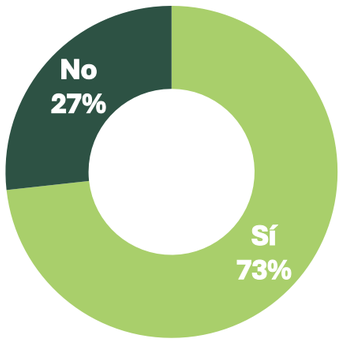


Ilustración 309: Porcentaje de aportes ciudadanos incluidos en la formulación de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Los aportes ciudadanos fueron clasificados por el equipo de RenoBo en distintos ejes temáticos, para luego analizar la posibilidad de su incidencia en la formulación. A continuación, se presenta el porcentaje de aportes ciudadanos de acuerdo a las temáticas identificadas.

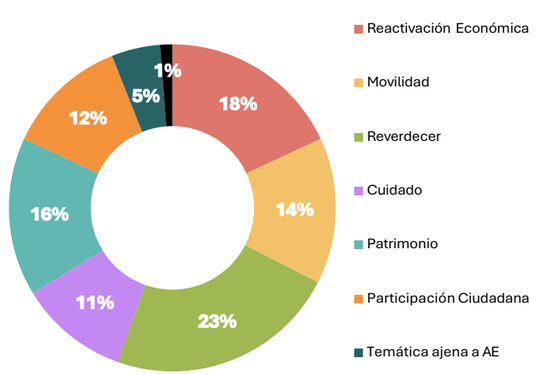


Ilustración 310: Aportes ciudadanos a la formulación de la AE ZIBo por temática Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

En las actividades y diálogos sostenidos con la ciudadanía y otros actores de interés, se identificaron problemáticas a ser abordadas en la fase de formulación y sus reflexiones alrededor las mismas. La tabla que se presenta a continuación muestra los hallazgos sobre estos aspectos, así como su análisis para la etapa de formulación del instrumento.

Pilar	Problemáticas identificadas por la comunidad	Solicitudes y reflexiones de la comunidad	Análisis para la etapa de Formulación de la Actuación Estratégica
Reverdecer	a. Contaminación: preocupación por la escasez de zonas verdes y alta contaminación. b. Arbolado: descontento con propuesta de arbolado. c. Impacto ambiental de construcciones: preocupación por impactos ambientales.	a. Reorientar espacios hacia el bien común. b. Mantener potenciar arbolado y zonas verdes. c. Moderar usos de espacio público.	Diferenciación en abordaje de Puente Aranda y Teusaquillo. Aceptación general de robustecimiento normativo.
Cuidado	a. Escasez de equipamientos sociales. b. Saturación de centros de rehabilitación y cárceles.	a. Creación de equipamientos sociales y hospital de complejidad. b. Revitalización de espacios abandonados.	Carencia de instituciones y revitalización de espacios abandonados. Aceptación del desarrollo de equipamientos en Puente Aranda.
Movilidad	a. Efectos de línea de metro elevada. b. Limitaciones de ciclorrutas. c. Movilidad alrededor de Corferias. d. Accesibilidad para personas con movilidad reducida. e. Regulación de zonas de cargue y descargue.	a. Aprovechar vía férrea para Regiotram. b. Generar espacios de trabajo en comercio derivado de línea del metro. c. Implementar calles completas. d. Regular movilidad en torno a Corferias.	Ajustes para mitigar efectos negativos. Propuestas para Regiotram y regulación de zonas de carga.
Ciudad Inteligente	a. Problemas con presión del agua. b. Necesidad de regulación en construcciones. c. Soterramiento de redes eléctricas. d. Gestión de residuos aprovechables.	a. Regular grandes construcciones. b. Sectorización de redes eléctricas. c. Modernizar redes basadas en cuidado ambiental.	Aprobación de enfoque de Ciudad Inteligente. Necesidad de enfoque diferencial y protección al medio ambiente.
Patrimonio	a. Bienes patrimoniales en deterioro.	a. Creación de normativa para protección de BIC.	Reconocimiento de importancia patrimonial. Necesidad de consulta en modificaciones.
CTIB	a. Crecimiento desregulado de Corferias - Edificio sede.	a. Regulación del crecimiento y acciones que favorezcan a moradores del sector.	Solicitud de regulación y políticas sociales.

Tabla 112: Análisis Participativo por Pilares en la Formulación de la Actuación Estratégica ZIBo: Problemáticas, Solicitudes y Reflexiones de la Comunidad. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

De igual forma, en los espacios de participación ciudadana se buscó trabajar con la ciudadanía directamente sobre las directrices definidas por la Secretaría Distrital de Planeación, las cuales dan los lineamientos generales y determinan la hoja de ruta de la formulación del instrumento. La herramienta de priorización de directrices que se propuso para estructurar estos espacios de participación permitió identificar los aspectos que las personas consideraron preponderantes para el desarrollo de su territorio.
A continuación, se presentan las directrices más priorizadas por cada pilar y cómo fueron incorporadas en la etapa de formulación.

Pilar	Directriz con mayor priorización	Porcentaje de priorización	Incidencia en la Formulación
Reverdecer	Crear un parque lineal a la Av. Américas.	29%	La Actuación Estratégica plantea crear y consolidar un parque lineal en la Av. las Américas entre la NQS y la Av.Cra 50. Esto incluye acciones de reverdecimiento, renaturalización y de cualificación del espacio urbano que generarán vitalidad y seguridad al entorno urbano. El parque lineal de la Av. Américas se consolidará como un pulmón verde al interior de la AE que traerá importantes beneficios ecosistémicos como reducción del efecto isla de calor, captación de CO^2, reducción del riesgo de inundación, y fomento de entornos adecuados para el fortalecimiento de la biodiversidad (flora y fauna).
Cuidado	Construcción de un hospital con enfoque social y resolutivo.	31%	Se incorpora dentro de la formulación, y acogiendo el Plan Maestro del Cuidado y Servicios Sociales, la construcción de un hospital que logre satisfacer la demanda de la localidad de Puente Aranda y la Actuación Estratégica ZIBo.
Movilidad	Construcción de la Calle 12, Carrera 36, y Av. Américas como Calles Completas.	17%	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías del polígono como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse. Se plantea el mejoramiento y ampliación de andenes, así como construcción de ciclorrutas. La consolidación de la Calle 12, la Carrera 36, y la Av. Américas como calles completas se realizará sobre el espacio público actual sin necesidad de compra de predios.
Patrimonio	Regular el desarrollo en altura para proteger el perfil urbano y los BIC o Sectores de Interés Urbanístico. Regular el desarrollo en altura para proteger el perfil urbano y los BIC o Sectores de Interés Urbanístico.	20%	Definición / aplicación de condiciones de desarrollo en inmuebles colindantes a los BIC e inmuebles con valores patrimoniales sin declaratoria.
Reactivación económica	Generación de 199.735 nuevos empleos asociados al área del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, el turismo, la industria.	24%	El desarrollo de los proyectos propues-tos por Actuación Estratégica podrá implicar la generación de 159.313 empleos nuevos enfocados en la vocación de Ciencia, Tecnología e Innovación, el turismo y la industria.

Tabla 113: Directrices con mayor nivel de priorización por pilar. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Los aportes ciudadanos efectuados en el marco de la estrategia de participación ciudadana permiten entender las principales preocupaciones e intenciones de la comunidad de la zona asociadas a las directrices dadas para la formulación de la AE ZIBo. Se pueden destacar los siguientes temas identificados por directriz:

- Con respecto al pilar reverdecer se identifica en las propuestas la necesidad de realizar acciones que impliquen la generación de espacio público de calidad y la puesta en marcha de estrategias que permitan su protección, apropiación y sostenibilidad.
- Sobre el pilar de cuidado la ciudadanía involucrada aboga para que desde la Actuación Estratégica se responda a la escasez de equipamientos sociales en la zona.
- Para el pilar de movilidad, se pide pensar en la inclusión efectiva todos los actores viales bajo estrategias de movilidad sostenible.
- En cuanto al pilar de patrimonio, se expresa la importancia de contemplar lineamientos o acciones de salvaguarda de inmuebles que representan la identidad material del sector, que vayan articuladas y no limiten el desarrollo urbano.
- Finalmente, frente al pilar de reactivación económica se manifiesta la importancia de que las acciones en el sector vayan de la mano de la creación nuevos empleos para mano de obra calificada y no calificada, asociados a los nuevos retos que enfrenta la ciudad a futuro.

Dentro de la valoración global del proceso de participación se destaca que en los espacios de encuentro y diálogo con la ciudadanía en el marco la formulación de la AE ZIBo se resalta que se diversificaron los medios de convocatoria, los espacios de socialización generales pasaron a mesas de trabajo en profundidad con grupos poblaciones y actores interesados, y que los escenarios contaron con el diseño de instrumentos y dispositivos diseñado para captar las necesidades de la pieza y sus habitantes.

La implementación de las estrategias de participación y pedagogía a su vez permitieron generar lazos de confianza y recolectar información valiosa para pensar la articulación de la AE ZIBo con el resto de la ciudad y las expectativas de sus moradores. En este sentido la entrega de información en los espacios realizados apuntó a dar claridad sobre los objetivos del POT y los alcances y fases de las actuaciones estratégicas en general.

La estrategia permitió generar capacidades en espacios generales de involucramiento de la ciudadanía interesada y permitió identificar y establecer relacionamiento con diferentes actores incluyendo:

- Reuniones con Juntas de Acción Comunal e instancias de participación.
- Mesas de trabajo con enfoque diferencial: Mujer y género, COPACOS, Adulto Mayor.
- Relacionamiento con ACOPI.
- Contacto Estratégico con FESACOL, representantes de 13 centros comerciales de San Andresito, manifestaron su interés por que el territorio que ocupan sea transformado y revitalizado.
- Comerciantes y residentes Barrio Pensilvania.
- Acercamientos y diálogos con la Mesa Técnica de Teusaquillo.

El proceso de participación de la de la etapa de formulación de la AE ZIBo fue acompañado de una gestión interinstitucional y contó con acompañamiento y retroalimentación de los equipos técnicos y de participación de la Secretaría Distrital de Planeación. El balance del proceso también se presentó el 20 de mayo del 2024 en la Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos (CIOEM) y en una mesa de articulación interinstitucional con la Secretaría Distrital del Hábitat y el Instituto Distrital para la Participación y la Acción Comunal el 21 de mayo del 2024.

Finalmente, es importante resaltar que el rol de RenoBo como Operador Urbano no termina con la radicación del instrumento. La Empresa cuenta con una estrategia de relacionamiento con la ciudadanía en la fase de adopción y post-radicación, de modo que se asegure un flujo de información clara y oportuna, se garantice la rendición de cuentas y se sigan abriendo espacios de participación y pedagogía acordes con las fases posteriores del instrumento.

8

Cumplimiento Directrices

Resolución 2000 de 2023 de la Secretaría Distrital de Planeación

De acuerdo con las disposiciones de la *Resolución 2000 de 2023* de la Secretaría Distrital de Planeación, mediante la cual se expiden las Directrices para la Definición de lo Público en la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo), a continuación se presentan de manera general los alcances y precisiones establecidos durante la fase de formulación, en relación con el cumplimiento de estas directrices.

En resumen, el documento mencionado incluye 29 directrices que se concretan en 122 proyectos. De estos, el 75% fueron incorporados completamente, el 7% de manera parcial, y el 18% no fueron incorporados en el modelo urbano. La tabla que se presenta a continuación da cuenta de la cantidad de proyectos incorporados, incorporados parcialmente o no incorporados por componente.

	Proyectos Incorporados	Proyectos incorporados parcialmente	Proyectos no incorporados
Reverdecer	9	2	0
Sistema del Cuidado y Servicios Sociales	4	3	11
Sistema de Movilidad	25	2	4
Sistema de Servicios Públicos	12	0	1
Socioeconómico	8	0	0
Estructura Integradora de los Patrimonios	11	0	0
Gestión, financiación y Gobernanza	22	2	6
Total	**91 - 75%**	**9 - 7%**	**22 - 18%**

Tabla 114: Cantidad de proyectos incorporados, incorporados parcialmente o no incorporados por componente. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Por otro lado, la matriz presentada a continuación amplía qué proyectos de cada pilar fueron implementados en el modelo urbano y ofrece una justificación técnica de la decisión tomada. Además, para mayor detalle, el *Anexo 14.3_Tabla de Cumplimiento de Directrices AE ZIBo* desglosa cada proyecto a nivel de subproyecto, indicando si fue priorizado para su ejecución, y en qué nivel de priorización quedó.

Directrices Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá ZIBo

Resolución 2000 del 12 de septiembre de 2023 - SDP

Tabla 115: Cumplimiento general de directrices. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Reverdecer	D1	Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE, así como para proveer servicios ambientales y sociales a las áreas del Anillo de la innovación y el conocimiento de Bogotá.	P1	Generación del parque lineal de la Avenida de las Américas (127.828 m2), que incorpore un bosque urbano en su interior, para consolidarlo como espacio transversal integrador entre el DCTI y los nodos estratégicos al interior de la AE.	Parque lineal Av. Américas	x				Cumple	Si	Mediano	En el marco de la presente formulación, este proyecto se incorpora como parte de la estrategia de consolidación de espacios públicos nuevos al interior de la Actuación Estratégica ZIBo.
			P2	Construcción de un parque de proximidad sobre la Calle 19 (18.000 m2), para incrementar las áreas permeables y mejorar la conectividad ecológica y funcional de las áreas de importancia ambiental cercanas a la AE.	Franja de paisajismo y resiliencia urbana AC 19	x				Cumple parcialmente	Si	Largo	Implementado parcialmente. El perfil vial de la Calle 19 contempla la generación de una franja de paisajismo y resiliencia urbana en el costado sur de la vía, cuyas dimensiones permiten la generación de espacios de permanencia temporal con disposición de mobiliario urbano, superficies blandas y coberturas vegetales, que generan un espacio propicio para el tránsito, encuentro y descanso de peatones. Por tanto, este espacio se configura como un espacio público para la movilidad dado que se configura a través de las franjas funcionales de este perfil vial.
			P3	Construcción del parque lineal sobre la Av. Ferrocarril del Sur (45.606 m2), para mejorar la disponibilidad de áreas verdes funcionales.	Parque lineal Av. Ferrocarril del Sur	x				Cumple parcialmente	Si	Mediano	En el marco de la presente formulación, este proyecto se incorpora como parte de la estrategia de consolidación de espacios públicos nuevos al interior de la Actuación Estratégica ZIBo.
			P4	Reverdecimiento de los corredores viales de las Carreras 32, 34, 36, 37, 39 y 40, así como las Calles 15 y 17, para consolidarlas como ejes verdes de conectividad ambiental y social, que permitan mejorar la integración con los nodos culturales y educativos de la AE. A su vez, reverdecimiento de las vías comprendidas entre las Carreras 36 y 40 y las Calles 7 y 11A (área comercial de San Andresito) y del Parque Pensilvania, para mejorar sus condiciones de confort y permanencia.	Reverdecimiento de la KR 32	x				Cumple	Si	Mediano	Implementado en la formulación. Los corredores viales que presentan conexión directa con elementos de la Estructura Ecológica Principal y áreas de importancia ambiental de la Ciudad, presentan acciones para su reverdecimiento y renaturalización (Ver anexo 03- Estructura Ecológica Principal). Los demás ejes viales, son tratados como Calles Reverdecidas de escala local.
					Reverdecimiento de la KR 34	x					Si	Corto	
					Reverdecimiento de la AK 36	x					Si	Mediano	
					Reverdecimiento de la CL 12	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la CL 17	x					Si	Corto	
					Reverdecimiento de la KR 43	x					Si	Corto	
					Reverdecimiento de la AC 24	x					Si	Mediano	
					Reverdecimiento de la CL 25	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la KR 33	x					Si	Mediano	
					Reverdecimiento de la CL 9	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la KR 50	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la KR 46	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la CL 20A	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la CL 19A	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la CL 19C	x					Si	Largo	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Reverdecer	D1	Consolidación de una red articulada de espacios verdes urbanos, para incrementar la proximidad entre las áreas verdes y generar una mayor conectividad en el territorio de la AE, así como para proveer servicios ambientales y sociales a las áreas del Anillo de la innovación y el conocimiento de Bogotá.	P4	Reverdecimiento de los corredores viales de las Carreras 32, 34, 36, 37, 39 y 40, así como las Calles 15 y 17, para consolidarlas como ejes verdes de conectividad ambiental y social, que permitan mejorar la integración con los nodos culturales y educativos de la AE. A su vez, reverdecimiento de las vías comprendidas entre las Carreras 36 y 40 y las Calles 7 y 11A (área comercial de San Andresito) y del Parque Pensilvania, para mejorar sus condiciones de confort y permanencia.	Reverdecimiento de la KR 32A	x					Si	Corto	Implementado en la formulación. Los corredores viales que presentan conexión directa con elementos de la Estructura Ecológica Principal y áreas de importancia ambiental de la Ciudad, presentan acciones para su reverdecimiento y renaturalización (Ver anexo 03- Estructura Ecológica Principal). Los demás ejes viales, son tratados como Calles Reverdecidas de escala local.
					Reverdecimiento de la CL 25B	x					Si	Mediano	
					Reverdecimiento de la CL 25D	x					Si	Corto	
					Reverdecimiento de la CL 21	x					Si	Largo	
					Reverdecimiento de la KR 35	x					Si	Mediano	
					Reverdecimiento de la KR 42 BIS	x					Si	Corto	
					Reverdecimiento de la KR 37	x					Si	Corto	
			NA	Consolidación de conectores ecológicos sobre la Av Ferrocarril del Sur, de Occidente, Av. Comuneros, Calle 19, Carrera 40 y Calle 13, para consolidarlas como ejes verdes de conectividad ambiental y social	Consolidación del corredor verde de alta capacidad de la Av. Ferrocarril del Sur	x				Cumple	No	Mediano	Implementado en la formulación en el componente de Estructura Ecológica Principal. Se definen y concretan lineamientos específicos para la conformación de los Corredores Verdes de Alta Capacidad - POT y Conectores Verdes Estratégicos al interior de la AE ZIBo.
					Consolidación del corredor verde de alta capacidad de la Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22)	x					No	Largo	
					Consolidación del conector verde estratégico de la Av. de los Comuneros (AC 6)	x					Si	Largo	
					Consolidación del conector verde estratégico de la AC 19 y AK 40	x					Si	Largo	
					Consolidación del corredor verde de alta capacidad de la AC 13	x					No	Largo	
					Consolidación del corredor verde de alta capacidad de la AK 30	x					No	Largo	
			P5	Reverdecimiento de la Plaza de La Hoja (13.750 m2, aproximadamente), para incrementar la cobertura vegetal y las áreas permeables, al integrar jardineras, mobiliario urbano y vegetación que no afecte el uso subterráneo de los parqueaderos públicos.	Plaza de la Hoja	x				Cumple	Si	Largo	Implementado en la formulación. Se generan lineamientos asociados al reverdecimiento de plazas y plazoletas al interior de la AE
	D2	Integración ambiental y paisajística de las áreas de importancia ambiental al interior de la AE, mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN)	P6	Generación de un bosque urbano en el Canal Comuneros (1 km), a través de la siembra de árboles de diferentes portes, para incrementar la conectividad ecológica y la biodiversidad urbana, así como para promover espacios de recreación pasiva.	Bosque Urbano Canal Comuneros	x				Cumple	Si	Corto	Implementado en el componente de Estructura Ecológica Principal
			P7	Consolidación de una red de huertas urbanas al interior de la AE, mediante la generación de nuevas huertas cerca a la Carrera 50, entre la Av. Calle 22 y la Av. de las Américas y la conservación de las existentes. A su vez, generación de espacios de educación y encuentro en los equipamientos de servicios ambientales que permitan promover los modelos de producción agroecológica urbana sostenible.	Huertas urbanas			x		Cumple	Si	Mediano	En el marco de la propuesta de cualificación urbana del espacio público existente al interior de la AE ZIBo, se realizó identificación de posibles parques aptos para la consolidación de huertas urbanas.
	D3	Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBO y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de los lotes de oportunidad), para aumentar el espacio público efectivo por habitante.	P8	Nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE de aproximadamente 467.778 m2.	Generación de 1 parque de proximidad en el Subsector susceptible de reúso			x		Cumple	Si	Corto	Implementado en el componente de Sistema de Espacio Público Peatonal para El Encuentro
					Parque Estructurante BIC Colegio Salesiano León XIII			x			Si	Corto	
					Generación de un sistema de parques de proximidad (Cesiones en sitio)			x			Si	Largo	
					Generación de un sistema de parques y plazoletas de proximidad			x			Si	Largo	
			P9	Espacio público renaturalizado y reverdecido, con un área aproximada de 25.165 m2	Renaturalización y reverdecimiento de espacio público			x		Cumple	Si	Mediano	Implementado en la formulación. Se implementan lineamientos específicos orientados a la cualificación urbana, enfocados en el reverdecimiento y la renaturalización de los diversos espacios públicos dentro de la Actuación Estratégica ZIBo.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Reverdecer	D3	Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBO y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de los lotes de oportunidad), para aumentar el espacio público efectivo por habitante.	P10	Espacio público cualificado, con un área aproximada de 15.650,3 m2	Cualificación y reverdecimiento del Parque Industrial (Los Ejidos) - 16-415			x		Cumple	Si	Mediano	Implementado en la formulación. Se implementan lineamientos específicos orientados a la cualificación urbana, enfocados en el reverdecimiento y la renaturalización de los diversos espacios públicos dentro de la Actuación Estratégica ZIBo.
					Cualificación y reverdecimiento del Parque Industrial (Los Ejidos) - 16-416			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Carrerfour Carrera 30 - 16-327			x			Si	Largo	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Zona Industrial - 16-229			x			Si	Corto	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Conjunto Residencial El Parque Tacay - 13-146			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Urbanizacion Pensilvania - 16-110			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Pensilvania Sector 2-3 - 16-077			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Gorgonzola - 16-032			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque El Recuerdo 1 - 13-008			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Parque Industrial Puente Aranda - 16-320			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Urbanizacion Industrial Pensilvania - 16-406			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Futura - 13-180			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Urbanizacion La Estación Central - 16-072			x			Si	Mediano	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Futura - 13-149			x			Si	Mediano	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Reverdecer	D3	Generación de nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE ZIBO y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de los lotes de oportunidad), para aumentar el espacio público efectivo por habitante.	P10	Espacio público cualificado, con un área aproximada de 15.650,3 m2	Cualificación y reverdecimiento del parque El Recuerdo 2 - 13-064			x			Si	Mediano	Implementado en la formulación. Se implementan lineamientos específicos orientados a la cualificación urbana, enfocados en el reverdecimiento y la renaturalización de los diversos espacios públicos dentro de la Actuación Estratégica ZIBo.
					Cualificación y reverdecimiento del parque Gorgonzola (Sector Industrial) - 16-326			x			Si	Corto	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Urb Americas Ferrocarril - 16-414			x			Si	Corto	
					Cualificación y reverdecimiento del parque Gorgonzola (Sector Industrial) - 16-325			x			Si	Corto	
					Cualificación de zonas verdes			x			Si	Largo	
					Cualificación de plazoleta RUPI 464-3			x			Si	Mediano	
					Adecuación bahías de parqueo en el ámbito de la AE			x			Si	Corto	
Cuidado	D4	Promover y gestionar la Construcción y puesta en funcionamiento del Edificio Sede del Campus de Ciencia, tecnología e Innovación de Bogotá como detonante impulsor del Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá	P1	Construcción del Edificio para la Sede Principal del CTIB en el área del plan parcial Corferias y promoción de su puesta en funcionamiento.	Construcción del CTIB en el PP Corferias -EAAB				x	Cumple	No	Mediano	Incorporado al definir al CTIB como el corazón del Anillo de la Innovación y el Conocimiento (AICB) como instrumento de convergencia entre la industria, el comercio, la academia, y la presencia instituciones públicas y privadas que pueden potenciar el desarrollo de este territorio.
	D5	Generar un ecosistema de emprendimiento donde se promueva la investigación científica y tecnológica mediante la oferta de servicios educativos, culturales y deportivos que se integren al carácter industrial de la zona.	P2	Generar nuevos espacios de educación superior profesional, técnica y tecnológica, espacios multideportivos, servicios ambientales y de bienestar animal, así como servicios de propagación cultural y artística que rescate y valore el carácter del patrimonio industrial de la zona.	Educación superior				x	No Cumple	No	NA	El alcance es muy amplio, se desagregaron algunos proyectos, como los equipamientos educativos.
	D6	Consolidar una red de servicios sociales y del cuidado mediante la recualificación de edificaciones existentes y la construcción de nuevos espacios multifuncionales e híbridos con enfoque poblacional-diferencial y de género que incentiven el desarrollo humano.	P3	Construcción de un equipamiento de servicios ambientales donde se promueva la educación y el turismo ambiental y se articule al Campus Ciencia, tecnología y transferencia de conocimiento.	Servicios ambientales				x	No Cumple	No	NA	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y abastecimiento de alimentos.
			P4	Construcción de un nodo de servicios de educación técnica y tecnológica en sistemas que se articule con el entorno al Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación.	Nodo de servicios educativos, ténicos y tecnológicos				x	Cumple	Si	Corto	Incorporados como acciones o equipamientos priorizadas dentro de la Actuación Estratégica con base en las metas establecidas a nivel sectorial y en Unidades de Planificación Local (UPL) según las directrices del Plan Maestro
					Construcción del Parque ZIBo LAB				x	Cumple	Si	Corto	Se plantea la construcción de un equipamiento para consolidar un ecosistema de innovación
			P5	Construcción de un equipamiento de educación a primera infancia, prescolar, básica y media de escala metropolitana.	Educación a escala Metropolitana				x	Cumple	Si	Corto	Incorporados como acciones o equipamientos priorizadas dentro de la Actuación Estratégica con base en las metas establecidas a nivel sectorial y en Unidades de Planificación Local (UPL) según las directrices del Plan Maestro
			P6	Ubicación de un Supercade que se articule con el nodo comercial y de servicios propuesto sobre la calle 24.	Supercade				x	No Cumple	No	NA	Existe una buena cobertura de estos equipamientos en la AE.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Cuidado	D6	Consolidar una red de servicios sociales y del cuidado mediante la recualificación de edificaciones existentes y la construcción de nuevos espacios multifuncionales e híbridos con enfoque poblacional-diferencial y de género que incentiven el desarrollo humano.	P7	Construcción de un nodo de equipamientos que contemple servicios de integración social enfocados en adultos mayores y primera infancia, una casa de igualdad de oportunidades y servicios culturales en el barrio el Recuerdo y el barrio Ortezal.	Nodo de integración social				x	Cumple parcialmente	No	NA	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
					Cultural				x	Cumple parcialmente	Si	Largo	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y cultural.
			P8	Construcción de un equipamiento de servicios de abastecimiento de alimentos articulado con el parque lineal de las Américas.	Servicio de abastecimiento de alimentos				x	No Cumple	No	NA	Se definen como equipamientos no priorizados que serán realizados una vez completada la fase de priorización.
			P9	Construcción de un nodo de equipamientos enfocados en servicios ambientales, de bienestar animal y de seguridad en centenario Occidental.	Servicios ambientales, de bienestar animal y de seguridad				x	No Cumple	No	NA	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y cultural.
			P10	Recualificación del Colegio Salesiano para generar espacios verdes y para el deporte.	Reúso de edificación BIC Colegio Salesiano Leon XII				x	Cumple parcialmente	Si	Corto	Se plantea el reúso de la edificación y generación de un parque estructurante para consolidar el Parque ZIBo LAB
			P11	Construcción de una manzana del cuidado con enfoque educativo especializada en impulsar emprendimientos e incubación de ideas que se articule con las empresas del Distrito, así como a un centro de producción comunitaria ubicado en la Carrera 30 con Av. Ferrocarril.	Manzana del cuidado				x	No Cumple	No	NA	Hay suficientes equipamientos de integración social en la zona, en los que operan manzanas de cuidado.
			P12	Recualificación del Centro de Cuidado Transitorio Memoria y Saber sobre la calle 19.	Centro de Cuidado Transitorio Memoria y Saber sobre la AC 19				x	No Cumple	No	NA	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
			P13	Reutilización de edificaciones que ofrezcan servicios de integración social e igualdad de oportunidades como los centro día del IDIPRON y servicios culturales.	Reutilización de edificaciones para servicios de integración social e igualdad de oportunidades				x	No Cumple	No	NA	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
			P14	Construcción de un Centro deportivo multifuncional donde también se presenten servicios a las personas cuidadoras.	Centro deportivo multifuncional				x	No Cumple	No	NA	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y cultural.
			P15	Construcción de un hospital con enfoque social y resolutivo.	Hospital Comuneros				x	Cumple	Si	Corto	Se costeó el hospital con una área de 19.000 mts2
			P16	Construcción de un nodo de equipamientos educativo con articulación en servicios ambientales y de bienestar animal, así como un centro de integración social enfocado en niños, niñas, jóvenes y adolescentes.	Nodo de equipamientos educativo, con servicios ambientales y de bienestar animal				x	No Cumple	No	NA	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y cultural.
			P17	Recualificar el edificio sede del SENA para reverdecer canchas y abrir el espacio para el uso de la ciudadanía sobre la Avenida Carrera 30, entre las calles 15 y la Calle 17.	Recualificar el edificio sede del SENA				x	No Cumple	No	NA	Se priorizaron los equipamientos educativos, de salud, y cultural.
Movilidad Sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	P1	Consolidación del eje de la ciencia, la tecnología y la innovación por medio de la conexión directa de la Carrera 40 y la Calle 19 como Calles Completas, articulándose con el nodo de Ciencia Tecnología y Transferencia del Conocimiento del PEMP de la Universidad Nacional.	Calle completa (Supermanzana) AC 19			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) AK 40			x			Si	Largo	
			P2	Consolidación del eje Turismo y Comercio por medio de la Carrera 33 y Calles 24 y 22 como Calles Completas.	Calle completa (Supermanzana) KR 33			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22)			x			Si	Mediano	
					Calle completa (Supermanzana) AC 24			x			Si	Mediano	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Movilidad Sostenible	D7	Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 6, la Calle 12, la Calle 19, la Calle 22, la Calle 24, la Calle 26, la Carrera 33, la Carrera 36, la Carrera 40, la Carrera 50, la Av. Américas, la Av. Ferrocarril y la Av. NQS.	P3	Consolidación del eje Regional por medio de la Av. Ferrocarril dentro del marco de la Línea 3 del Metro y la Calle 22 dentro del marco de Regiotram de Occidente como Calles Completas.	Calle completa (Supermanzana) Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22)			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) Eje Regional Av. Ferrocarril del Sur			x			Si	Mediano	
			P4	Construcción de la Calle 12, Carrera 36, y Av. Américas como Calles Completas.	Calle completa (Supermanzana) CL 12			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) Av. De las Américas			x			Si	Mediano	
					Calle completa (Supermanzana) AK 36			x			Si	Mediano	
			P5	Cualificación de las Calles 6 y 26, Carrera 50 y Av. NQS como Calles Completas.	Supermanzana Av. de los Comuneros (AC 6)			x		Cumple parcialmente	No	NA	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Supermanzana Av. El Dorado (AC 26)			x			No	NA	
					Supermanzana AK 30			x			No	NA	
					Supermanzana KR 50			x			No	NA	
			NA	Configuración de la Calles 10A, 9, 17, 21, 25, 25A, 25B, 25D, 20A, y Carreras 31A, 32A, 34, 38, 42BIS, 43, 46, 47, como calles completas y vías vehiculares que enmarcan la supermanzanas	Calle completa (Supermanzana) KR 43			x		Cumple	Si	Corto	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) CL 21			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 9			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 47			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 46			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 42 BIS			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 38			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 34			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 32			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 17			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 25			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 25B			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 25D			x			Si	Corto	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 20A			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 21			x			Si	Largo	
					Vía vehicular (Supermanzana) CL 10A			x			Si	Corto	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Movilidad Sostenible	D8	Determinantes para el desarrollo de la infraestructura de los sistemas de transporte masivo	P1	Localizar las estaciones de la Línea 3 del Metro como conexión a la Calle 6, a la Calle 13, y a la Calle 22 como conexión con Regiotram de Occidente.	Estaciones de la Línea 3 del Metro			x		No Cumple	Si	NA	No incorporado, pues depende de la estructuración del proyecto Línea 3 del Metro de Bogotá. Al momento de la elaboración de este documento, el proyecto se encuentra en fase de prefactibilidad.
			P2	Localizar las estaciones de un futuro sistema de transporte masivo sobre la Av. Américas como conexión al CTIB entre las Carrera 36 y 40 (estación subterránea), y como conexión a la Carrera 46.	Estaciones Regiotram			x		No Cumple	Si	NA	No incorporado, pues depende de la posible estructuración de un sistema de transporte masivo sobre la Av. Américas. Al momento de la elaboración del presente documento, ese proyecto no se encuentra en proceso de estructuración
	D9	Desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública de la Actuación Estratégica Reencuentro y Chapinero, por medio de soluciones inteligentes de transporte.	P1	Consolidar el Circuito de la Innovación Interior a lo largo de los ejes de la Calle 26, Carrera 40, Carrera 37 y Calle 19, mediante la implementación de señalética específica del Anillo de Innovación y Conocimiento, intervenciones de accesibilidad y urbanismo, en el marco de la estrategia de las calles completas.	Vía vehicular (Supermanzana) KR 37			x		Cumple	Si	Corto	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Calle completa (Supermanzana) AK 40			x			Si	Largo	
					Calle completa (Supermanzana) AC 19			x			Si	Largo	
			P2	Consolidar el Circuito de la Innovación Exterior a lo largo de los ejes de la Calle 26, Carrera 40, Calle 22, Carrera 50 y Calle 13 mediante la implementación de señalética específica del Anillo de Innovación y Conocimiento, intervenciones de accesibilidad y urbanismo, en el marco de la estrategia de las calles completas.	Calle completa (Supermanzana) AK 40			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la estrategia de supermanzanas.
					Vía vehicular (Supermanzana) AC 13			x			Si	Largo	
					Calle completa (Supermanzana) Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22)			x			Si	Mediano	
			P3	Poner en marcha los Circuitos del AICB Abierto Interior y Exterior mediante soluciones inteligentes de transporte público y/o privado colectivo e individual, al igual que mediante soluciones de transporte no motorizado. (i.e., sistema de bicicletas compartidas, rutas público-privadas interuniversitarias, de eventos culturales, turísticos o comerciales, o de establecimientos de salud, entre otras opciones)	Circuitos del AICB			x		No Cumple	Si	NA	No incorporado, pues se trata de sistemas inteligentes de transporte cuya operación no está cobijada por la norma urbana.
	D10	Desarrollo y adecuación de la red de ciclo infraestructura y su infraestructura de soporte que promueva el uso de modos no motorizados	P1	Consolidación del eje de la ciencia, la tecnología y la innovación por medio las ciclorrutas proyectadas sobre la Carrera 40 y la Calle 19, articulándose con el nodo de Ciencia Tecnología y Transferencia del Conocimiento del PEMP de la Universidad Nacional y con la infraestructura existente.	Cicloinfraestructura eje de la ciencia, la tecnología y la innovación AK 40 y AC 19			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P2	Consolidación del eje Turismo y Comercio por medio de las ciclorrutas proyectadas sobre la Carrera 33, Carrera 37 y la Calle 24, y su articulación con la infraestructura existente.	Cicloinfraestructura KR 33, KR 37, AC 24			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P3	Consolidación del eje Regional por medio de la ciclorruta proyectada sobre la Av. Ferrocarril, y su articulación con la infraestructura existente.	Cicloinfraestructura Av. Ferrocarril del sur			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P4	Construcción de una ciclorruta de alta capacidad sobre la Calle 22 dentro del marco de Regiotram de Occidente y como consolidación del eje Regional, y su articulación con la infraestructura existente.	Cicloinfraestructura Av. Ferrocarril de Occidente			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P5	Traslado de la ciclorruta existente sobre la Calle 13 a la Calle 12 entre Av. NQS y Carrera 47.	Traslado de la cicloinfraestructura AC 13			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P6	Construcción de ciclorrutas sobre los ejes de las Calles 25 y 17, Carreras 32, 36, 37, y Av. Américas, y su articulación con la infraestructura existente.	Cicloinfraestructura CL 25, CL 17, AK 32, KR 36, KR 37 y Av. Américas			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P7	Instalación de una red de servicios para ciclistas que incluya ciclo parqueaderos, puntos de mecánica, y articulación con estaciones del sistema de bicicleta pública existentes.	Red de servicios para ciclistas			x		Cumple	Si	NA	Incorporados mediante la red de cicloinfraestructura asociada a la estrategia de supermanzanas.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Movilidad Sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	P1	Construir las franjas de circulación peatonal y zonas de permanencia a lo largo de los parques lineales sobre la Av. Américas, la Calle 19 y la Av. Ferrocarril en el marco de la construcción subterránea de la Línea 3 del Metro de Bogotá.	Zonas de permanencia Av. Américas, AC 19, Av. Ferrocaril del Sur			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P2	Construir un nodo con vocación peatonal dentro del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación como articulación con los parques lineales sobre la Av. Américas y la Calle 19.	Vocación peatonal CTIB, Av. Américas y AC 19			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P3	Construir un corredor con vocación peatonal como conexión entre el recinto ferial de Corferias y el parque lineal de la Calle 19.	Vocación peatonal recinto ferial - Parque AC 19			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P4	Construcción y recualificación de los cruces peatonales sobre la Calle 26 con Carreras 37 y 40 (nodo de la Ciencia Tecnología y Transferencia del conocimiento) como conexión con la Universidad Nacional en el marco del PEMP.	Cruces seguros Av. El Dorado (AC 26)			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P5	Adecuación de las Carreras 34 y 37 como vías con vocación peatonal como consolidación del eje Turismo y Comercio.	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 34			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
					Vía vehicular (Supermanzana) KR 37			x			Si	Corto	
			P6	Adecuación de la Carrera 32 como vía con énfasis hacia el transporte no motorizado como consolidación del eje de la Y de la ciencia, la tecnología y la innovación.	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32			x		Cumple	SI	Corto	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
			P7	Plataforma intermodal como conexión entre los sistemas de transporte masivo (Regiotram de Occidente, Línea 3 del Metro) con la infraestructura peatonal.	Plataforma Metro			x		No Cumple	No	NA	Depende de la estructuración del proyecto Línea 3 del Metro de Bogotá. Al momento de la elaboración de este documento, el proyecto se encuentra en fase de prefactibilidad.
			P8	Consolidación de un área con vocación peatonal dentro de la zona de San Andresito de la 38, en particular las vías comprendidas entre la Calle 7, la Calle 11A, la Carrera 36 y la Carrera 40.	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32A			x		Cumple	Si	Corto	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 7			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 31			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 35			x			Si	Mediano	
			P9	Construcción de nuevos cruces peatonales sobre la NQS y recualificación de cruces existentes a través de la Calle 19, Calle 22, Av. Américas y Calle 26.	Construcción de 1 nuevo cruce seguro sobre la CL 17A			x		Cumple parcialmente	Si	Mediano	No se incluyen nuevos cruces peatonales sobre la Av. NQS, pero sí sobre la CL 17A y la Av. Ferrocarril de Occidente asociados al Regiotram
					Construcción de nuevos cruces seguros sobre la Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22)			x			No	Largo	
			NA	Consolidación de un área con vocación peatonal mediante la pacificación de las Carreras 33, 44 y Calles 17A, 11, 11A y 20C	Vía pacificada KR 33			x		Cumple	Si	Largo	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
					Vía pacificada KR 44			x			Si	Mediano	
					Vía pacificada CL 17A			x			Si	Mediano	
					Vía pacificada CL 11			x			Si	Mediano	
					Vía pacificada CL 11A			x			Si	Mediano	
					Vía pacificada CL 20C			x			Si	Corto	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Movilidad Sostenible	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	NA	Consolidación de un área con vocación peatonal en las Calles 8A, 16, 19A, 19C, Tv. 39 Bis A, DG 19, 17B, 18, 12B, 10, 12A, 12B, 14, 16, Tv. 39A, 20A, 20C, 19B, 25G, 6A, 10A, 20B, 25 Bis, 25A, 25F, 25B, 24 así como en las Carreras 39, 37A, 32A, 35, 40, 41, 42, 41A, 41B, 34, 37, 42B, 42A, 45, 31, 31A, 39A, 37A, 36, 34A, 33, 30A, 44	Vía vehicular con prioridad peatonal KR 32A			x		Cumple	Si	Corto	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19A			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19C			x			Si	Largo	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 35			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 40			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 42A			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 14			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 20A			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 31A			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 20C			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 19B			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 25G			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 35			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 6A			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 40			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 10A			x			Si	Corto	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 15			x			Si	Mediano	
					Vía vehicular con prioridad peatonal KR 39			x			Si	Largo	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 25A			x			Si	Largo	
					Vía vehicular con prioridad peatonal CL 24A			x			Si	Mediano	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
	D11	Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida	NA	Conexión peatonal sobre las Calles 8A, 17B, 11A, 8, 12A y Carreras 33,32A, 42A, 42B, 32A, 40, 39 y 33	Conexión peatonal CL 8A			x			No	NA	Incorporados mediante la red de infraestructura peatonal asociada a la estrategia de supermanzanas.
					Conexión peatonal CL 17B			x			No	NA	
					Conexión peatonal KR 33			x			No	NA	
					Conexión peatonal KR 32A			x			No	NA	
					Conexión peatonal KR 42B			x		Cumple	No	NA	
					Conexión peatonal KR 42A			x			No	NA	
					Conexión peatonal CL 11A			x			No	NA	
					Conexión peatonal CL 8			x			No	NA	
					Conexión peatonal KR 40			x			No	NA	
					Conexión peatonal KR 39			x			No	NA	
					Conexión peatonal CL 16			x			No	NA	
					Conexión peatonal CL 12A			x			No	NA	
	D12	Desarrollo y adecuación de zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue de mercancías	P1	Construcción de un agregador logístico entre la Calle 11A, la Calle 6, la Carrera 36 y la Carrera 39 como soporte a la actividad comercial de San Andresito de la 38. La concepción de este agregador deberá tener un enfoque en la distribución de carga de última milla utilizando modos de transporte no motorizado y así disminuir la circulación de pequeños vehículos de carga en la zona.	Agregador logístico Los Ejidos			x		Cumple	No	NA	Es un proyecto de carácter privado, que dependerá del interés de otros actores
					Agregador logístico Pensilvania			x			No	NA	
			P2	Construcción de bahías de parqueo exclusivamente para la actividad de cargue y descargue de mercancías, enfocado en el comercio a menor escala.	Adecuación bahías de parqueo			x		Cumple	No	Mediano	Se incluyen como iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad.
Servicios públicos y Ciudad Inteligente	D13	Desarrollo de estrategia de mejoramiento y/o ampliación de la capacidad de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado, a través de optimización y modernización de redes, así como la implementación de SUDS para la gestión y aprovechamiento del agua lluvia	P1	Obras de adecuación y/o renovación de las redes locales y troncales de acueducto y alcantarillado, de acuerdo con la normatividad y conceptos técnicos emitidos por la EAAB, así como las correspondientes modelaciones hidráulicas de los sistemas, para garantizar la prestación confiable de estos servicios públicos a la población futura.	Tramo 1 red de alcantarillado sanitario			x		Cumple	Si	Corto	Incorporados mediante los estudios conceptuales realizados por la EAAB
					Tramo 2 red de alcantarillado sanitario			x			Si	Largo	
					Tramo 3 red de alcantarillado sanitario			x			Si	Mediano	
					Tramo 4 red de alcantarillado sanitario			x			Si	Largo	
					Red de alcantarillado pluvial en el ámbito de la AE			x			Si	Corto	

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Servicios públicos y Ciudad Inteligente	D13	Desarrollo de estrategia de mejoramiento y/o ampliación de la capacidad de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado, a través de optimización y modernización de redes, así como la implementación de SUDS para la gestión y aprovechamiento del agua lluvia	P2	Construcción de la red local de alcantarillado pluvial y la infraestructura complementaria requerida para garantizar el drenaje de la zona correspondiente a la AE (i.e., sumideros y estructuras de entrega de agua a los cuerpos receptores).	Construcción de la red local de alcantarillado pluvial			x		No Cumple	No	NA	El *Decreto Distrital 558 de 2023*, mediante su artículo 3, definió el siguiente alcance para el estudio de redes de acueducto y alcantarillado de las Actuaciones Estratégicas: "(…) estudios y diseños conceptuales de redes matrices de acueducto y redes troncales de alcantarillado sanitario y pluvial, desarrollados por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB ESP, que permitan integrar sus disposiciones a la estructura urbanística y sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios". Según lo anterior, no hace parte del alcance de la formulación de la AE el análisis de redes locales.
			P3	Implementación de tipologías de SUDS complementarias al sistema de drenaje pluvial convencional, principalmente, en zonas con (i) amenaza alta por inundación, (ii) problemas de capacidad en la operación del sistema de alcantarillado y (iii) zonas de oportunidad para proveer servicios ecosistémicos a la población.	SUDS			x		Cumple	Si	NA	Incluidos por medio de la generación de lineamientos para la implementación de SUDS en el espacio público.
			P4	Implementación de sistemas de captación y almacenamiento de agua pluvial, para el uso eficiente del recurso hídrico; principalmente, en edificaciones de uso comercial e institucional.	Implementación de sistemas de captación y almacenamiento de agua pluvial			x		Cumple	Si	NA	Integrado mediante la generación de lineamientos para su implementación e incentivos para su uso en edificaciones (mediante la norma de licenciamiento directo).
	D14	Desarrollo de estrategia de mejoramiento y/o ampliación de la capacidad de prestación del servicio público de energía eléctrica a través de la implementación de nuevas tecnologías	P5	Construcción de la infraestructura necesaria y/o modernización de la existente, a través de redes inteligentes, para garantizar el suministro, la calidad y la confiabilidad del servicio de energía eléctrica al interior de la AE (p.ej., subestación de potencia eléctrica alta tensión a media tensión, junto con las obras de recuperación requeridas, teniendo en cuenta el concepto técnico de la empresa prestadora ENEL).	Subestación Eléctrica Gorgonzola			x		Cumple	Si	Mediano	Incorporado mediante los estudios conceptuales realizados por ENEL Colombia para la ubicación de una nueva subestación eléctrica en la AE
			P6	Mejoramiento del entorno urbano de la Subestación Eléctrica Gorgonzola, asegurando el cumplimiento de las condiciones y distancias de seguridad definidas en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas – RETIE.	Mejoramiento del entorno urbano de la Subestación Eléctrica Gorgonzola			x		Cumple	Si	Mediano	Integrado mediante la generación de lineamientos para la recualificación del espacio público, coincide con proyecto de Calle Completa Av. Ferrocarril del Sur
			P7	Soterramiento de las redes eléctricas y de alumbrado público, donde las características de la infraestructura lo permitan. A su vez, modernización del alumbrado público, mediante la implementación de tecnologías inteligentes que garanticen la eficiencia energética, y ampliación de su cobertura en proyectos nuevos y corredores peatonales.	Soterramiento de las redes eléctricas y de alumbrado público			x		Cumple	No	NA	Incluido por medio de la definición de lineamientos para la intervención del alumbrado público y el soterramiento de redes
			P8	Implementación de un distrito térmico en el área del CTIB, Corferias y el Centro de Convenciones Ágora para reducir las emisiones de GEI e impulsar la eficiencia energética.	Distrito térmico			x		Cumple	No	NA	Incorporado mediante la definición de lineamientos para su implementación
	D15	Implementación de esquemas de gestión integral de residuos sólidos aprovechables y de posconsumo bajo los principios de la economía circular.	P9	Incorporación de estrategias e infraestructura innovadora para la gestión sostenible de los residuos sólidos aprovechables, principalmente, en el área del CTIB (i.e., estrategias de uso circular, mobiliario urbano inteligente, soluciones biodigestoras).	Gestión residuos sólidos CTIB			x		Cumple	No	NA	Integrado como parte de la generación de lineamientos para la gestión integral de los residuos
			P10	Cualificación de las ECAS existentes en todo el ámbito de la AE para que cumplan con los criterios de ingeniería y eficiencia económica definidos en el POT. Lo anterior, para promover la gestión integral de los residuos y garantizar la articulación con los recicladores de oficio.	ECAS			x		Cumple	No	NA	Integrado como parte de la generación de lineamientos para la gestión integral de los residuos

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Servicios públicos y Ciudad Inteligente	D16	Implementación de estrategias tecnológicas de información y comunicación que soporten y mejoren los servicios urbanos en la AE, para repotenciar las actividades económicas del área y apoyar el desarrollo sostenible del AICB Bogotá	P11	Configuración nuevas redes de internet de fibra óptica y modernización de las existentes, según la capacidad que se requiera, que permitan la máxima conectividad en AICB.	Configuración nuevas redes de internet de fibra óptica			x		Cumple	No	NA	Incorporado a través de la generación de lineamientos para asegurar el acceso a internet en la AE
			P12	Implementación de estrategias articuladas con Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) para apoyar la movilidad sostenible (i.e., cámaras, semáforos inteligentes, sistemas de conteo, señalización, mobiliario urbano, etc.), para asegurar la capacidad de reacción y atención de emergencias y manejo de tráfico, para la seguridad de la zona y para la información a los ciudadanos.	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC)			x		Cumple	No	NA	Incorporado a través de la generación de lineamientos, en articulación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.
			P13	Implementación de estrategias para la transmisión y almacenamiento de datos que permitan monitorear la prestación de servicios inteligentes (i.e., sistema hídrico, energía, transporte, turismo, manejo de residuos, etc.).	Prestación de servicios inteligentes			x		Cumple	No	NA	Incorporado mediante la generación de lineamientos para el uso de las TICs en los servicios urbanos. Dependerá de la implementación del Master Plan del Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTIB).
Socioeconómico	D17	Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB de Bogotá por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBO y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio	P1	Generación del circuito de innovación AICB en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente, como estrategia integradora del territorio con la definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular la cultura y el turismo educativo.	Corredor inteligente de turismo KR 33				x	Cumple	Si	Largo	Incluido mediante el desarrollo de corredores inteligentes de turismo que se enlazan con el Anillo de la Innovación y el Conocimiento (AICB) y el CTIB.
					Corredor inteligente de turismo CL 11A				x		Si	Mediano	
					Corredor inteligente de turismo AK 36 y KR 37				x		Si	Corto	
					Corredor inteligente de turismo CL 17A				x		Si	Mediano	
					Corredor inteligente de turismo KR43 y KR 44				x		Si	Mediano	
					Corredor inteligente de turismo AC 19 y AK 40				x		Si	Largo	
					Corredor inteligente de turismo KR 33 y Av. De las Américas				x		Si	Largo	
					Corredor inteligente de turismo CL 20C				x		Si	Mediano	
	D18	Dotar de servicios básicos al ecosistema de emprendimiento para facilitar sinergias entre actores nacionales e internacionales con la generación de nuevas soluciones habitacionales para diferentes tipologías de hogar y de usos teniendo en cuenta el contexto tecnológico, científico, cultural y turístico de la cada uno de los territorios.	P1	Generación de 21.965 unidades de vivienda nueva que responda las necesidades de la población y se articule con las apuestas del territorio.	Generación de vivienda				x	Cumple	Si	Largo	Incluido mediante la gestión de vivienda nueva en un entorno que garantice la mixtura de usos y la compatibilidad de las actividades.
			P2	Generación de por lo menos 5.491 unidades de Vivienda Social en zonas estratégicas que cuenten con facilidad al acceso de transporte público y servicios urbanos.	Generación de unidades de vivienda VIS				x	Cumple	Si	Largo	Incluido mediante la gestión de vivienda nueva en un entorno que garantice la mixtura de usos y la compatibilidad de las actividades.
	D19	Generación de nuevos empleos permanentes que impulsen la innovación, la ciencia, la tecnología, la cultura, la educación, la industria y protección de economías productivas locales de comercio, ocio y cultura por medio de la optimización de la infraestructura	P3	Generación de 199.735 nuevos empleos asociados al área del Campus de Ciencia Tecnología e Innovación, el turismo, la industria, la logística y el comercio que se configure en la AE	Generación de empleos				x	Cumple	SI	Largo	Incorporado a través de un modelo de proyección de empleos sobre la Actuación Estratégica.
			P4	Generar alrededor de 7.340 nuevos empleos asociados a la construcción de equipamientos.	Generación de empleos asociados a la construcción de equipamientos				x	Cumple	SI	Largo	Incorporado a través de un modelo de proyección de empleos sobre la Actuación Estratégica.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Socioeconómico	D19	Generación de nuevos empleos permanentes que impulsen la innovación, la ciencia, la tecnología, la cultura, la educación, la industria y protección de economías productivas locales de comercio, ocio y cultura por medio de la optimización de la infraestructura	P5	Concretar una ruta turística enfocada en el desarrollo económico de Puente Aranda que conecte el sector de San Andresito, con los Outlets de las Américas, el sector de telas de la Alquería y los sectores comerciales de la Avenida Primera de Mayo	Corredor de comercio KR 40				x	Cumple	Si	Mediano	Incluido mediante la proyección de calles con vocación comercial que se enlazan con los corredores inteligentes de turismo y que articulan el CTIB con los corazones productivos de escala urbana y local.
					Corredor de comercio KR 33				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio KR 31				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio CL 12				x		Si	Largo	
					Corredor de comercio CL 9				x		Si	Largo	
					Corredor de comercio KR 38				x		Si	Corto	
					Corredor de comercio KR 32				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio CL 6A y CL 7				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio CL 7				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio CL 19B				x		Si	Mediano	
					Corredor de comercio AC 19				x		Si	Largo	
					Corredor comercial KR 37				x		Si	Corto	
			P6	Desarrollo de centros de servicios especializados que incluyan coworking, auditorios, incubadoras de emprendimientos, laboratorios etc. que funcionen como infraestructura de soporte articuladas con el circuito de innovación del AICB, supliendo los déficits y/o superávit en relación con las AE Reencuentro y AE Chapinero Verde e Inteligente.	Centros de servicios especializados				x	Cumple	No	NA	Incorporado en los sectores 1 y 2 delimitados en el anexo.
			P7	Desarrollo de una estrategia de fortalecimiento de las actividades productivas locales que permitan el uso eficiente de la infraestructura comunal que contemple como mínimo bodegas comunales y maquinaria compartida para las aglomeraciones de comercio de pequeña escala.	Fortalecimiento de las actividades productivas locales				x	Cumple	No	NA	Incorporado en los sectores 1 y 2 delimitados en el anexo.
Patrimonio	D20	Protección y/o recuperación de los valores del paisaje y entorno urbano para el fortalecimiento de la memoria colectiva, que permita generar nuevas homogeneidades y calidad en la consolidación de la Actuación Estratégica	P1	Definición del desarrollo y de los mecanismos de regulación en las unidades de paisaje identificadas y evaluadas, estableciendo los parámetros requeridos, a partir de los lineamientos contenidos en la “guía de análisis de contextos urbanos”.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
			P2	Definición de determinantes que permitan mantener y proteger las visuales representativas, específicamente las relaciones de los entornos barriales, con las visuales lejanas del paisaje urbano y característico de la ciudad, como son los cerros orientales de Bogotá, a partir de los lineamientos contenidos en la “guía de análisis de contextos urbanos”.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
			P3	Regulación del desarrollo en altura y empates de los predios localizados en el entorno inmediato de los inmuebles y/o sectores declarados como patrimonio de la ciudad, para proteger el perfil urbano compuesto por el costado de manzana en que se localiza el BIC, y el costado o costados de manzanas que dan frente al Bien de Interés Cultural -BIC- o al Sector de Interés Urbanístico -SIU-, cuyos lineamientos son los contenidos en la “guía de análisis de contextos urbanos”.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
	D21	Recuperación, recualificación y mantenimiento del espacio público del sector de interés urbanístico, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.	P4	Identificar y clasificar según el estado de mantenimiento en que se encuentran los elementos del espacio público del SIU Centro Urbano Antonio Nariño, para establecer el grupo de obras que requiere y que permita su puesta en valor, recuperación, mantenimiento y recualificación.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Patrimonio	D22	Recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural priorizados y su entorno de espacio público, teniendo en cuenta su articulación con el contexto urbano, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.	P5	Recuperar y mantener los BIC inmuebles priorizados, correspondientes a los de propiedad pública y nivel de intervención 1, específicamente Imprenta Billetes Banco República, Colegio Distrital La Merced, Subestación Gorgonzola, Edificio Sena y Antiguo Matadero Distrital, identificando el grupo de obras que requieren incluyendo su espacio público inmediato, con base en la metodología que establezca el IDPC y con su acompañamiento, orientadas a su puesta en valor, cuyos recursos requeridos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los BIC se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
			P6	Recualificación del espacio público orientado a la integración de los BIC con su contexto urbano inmediato. Realizar la evaluación de los espacios públicos de los entornos inmediatos de los BIC inmuebles seleccionados por ser equipamientos y/o edificios emblemáticos de la ciudad, de nivel de intervención 1 y 2, sean de propiedad pública o privada, específicamente Centro Protección Especial y Justicia para el Menor y la Familia, Colegio Salesiano León XIII, Vinos Bodegas Añejas, Postobón, Centro Urbano Antonio Nariño - CUAN, identificando las obras de recualificación que requieren dichos espacios públicos, orientadas a su puesta en valor, recuperación y mantenimiento, cuyos recursos requeridos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los BIC se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. En la formulación de la AE, se debe establecer la factibilidad de incorporar en las cargas generales, obras dirigidas directamente a estos inmuebles, cuando el análisis individual por su relevancia muestre la necesidad de ponerlos en valor, recuperarlos o hacerles mantenimiento, para lo cual se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
			P7	Recuperación y mantenimiento del espacio público contiguo a los BIC inmuebles, no priorizados ni seleccionados con anterioridad (10), y que tengan frente sobre proyectos de manejo del espacio público de la AE, para que sean tenidos en cuenta de manera especial por el segmento del proyecto correspondiente, que puede estar representado con cambios en el acabado del piso, texturas, colores, señalética u otros, y de acuerdo con lo establecido al respecto en el manual de espacio público para Bogotá.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
	D23	Recuperación y mantenimiento de los bienes muebles y su entorno de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.	P8	Realizar la recuperación y mantenimiento de los bienes muebles existentes en la AE que estén localizados en espacio público, y fuera del límite de otros instrumentos, que son las esculturas de Pedro León Trabucchi y Jaime Pardo Leal, estableciendo para estas el grupo de obras que requieren para su puesta en valor, recuperación y mantenimiento, incluyendo su espacio público inmediato, con base en la metodología que establezca el IDPC y con su acompañamiento, cuyos recursos requeridos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los bienes muebles se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Elaboracion de Fichas de los ADEPs.		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Patrimonio	D24	Apoyar en la Identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales.	P9	Realizar la identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales en los ámbitos de gestión, a partir del desarrollo de las fases establecida en la metodología del IDPC, y con su acompañamiento. Momento 1. Activando los territorios y la participación comunitaria (1 mes) A. Reconocer actores y procesos del territorio B. Conformar un equipo gestor Momento 2. Explorando el patrimonio vivo (3 meses) C. Re-conectar territorios y memorias D. Reconocer el patrimonio vivo en el territorio E. Profundizar para comprender Momento 3. Tejiendo la salvaguardia comunitaria (2 meses) F. Acordar acciones para la salvaguardia G. Divulgar el patrimonio local con la voz de las comunidades Además, se debe realizar el registro y las fichas para el patrimonio vivo: Registro del inventario de patrimonio vivo, que se debe desarrollar en forma transversal en el proceso. Ficha de registro del inventario de patrimonio vivo, para ser incorporada en el Sistema de Información del Patrimonio Cultural (SISBIC) Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC, compuesto básicamente por un líder de proyecto, un profesional especializado en patrimonio, un apoyo para la sistematización y participación comunitaria, un profesional creativo para la divulgación de resultados.	Conceptualizacion del paisaje y sus componentes		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
	D25	Habilitación de edificaciones de origen industrial, orientada a la recuperación de la imagen emblemática de este territorio y al fortalecimiento y desarrollo del CTIB.	P10	Habilitar área construida en edificios existentes de origen industrial, que hagan parte de la memoria histórica de la ciudad, y que permitan responder a diferentes necesidades habitacionales y plantear el desarrollo de unidades de vivienda nueva de diferentes tipos, y de otros usos dotacionales como cultura, educación, salud, además de servicios y comercio, para lo cual se debe evaluar el potencial de permanencia de dichas edificaciones y su capacidad de contener los nuevos usos.	Conceptualizacion del paisaje y sus componentes		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
			P11	Realizar la evaluación de los espacios públicos de los entornos inmediatos a las edificaciones con potencial de reúso, con el fin de identificar las obras de recualificación que requieren, y se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. En la formulación de la AE, se debe establecer la factibilidad de incorporar en las cargas generales, obras dirigidas directamente a estos inmuebles, cuando el análisis individual por su relevancia histórica muestre la necesidad de ponerlos en valor, recuperarlos o hacerles mantenimiento, para lo cual se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Conceptualizacion del paisaje y sus componentes		x			Cumple	Si	Largo	Fichas de los ADEPs.
Gestión, financiación y Gobernanza	D26	0	A1	Cuantificación de obras de infraestructura pública.						Cumple parcialmente	Si	NA	Se realizan los estudios y diseños conceptuales de redes matrices de acueducto y redes troncales de alcantarillado sanitario y pluvial, desarrollados por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB ESP.
			A2	Para cada área de oportunidad, se debe hacer una Identificación de fuentes ciertas de financiación pública, privada y mixta, incentivos y tiempos en los cuáles se podría utilizar.						Cumple parcialmente	Si	NA	Se cumple en la medida que se reglamente la aplicación de ciertos instrumentos y a la Implementación de un Plan Estratégico gestionado por Gobernanza.
			A3	Desarrollo de reparto de cargas y beneficios en aquellos ámbitos donde se pueda tener mayores aprovechamientos, e identificación de los proyectos que se financiarán con esta fuente.						Cumple	Si	NA	Se realizó el reparto de cargas y beneficios del ámbito de Licenciamiento Directo y se identificaron los proyectos que se financiarán con esta fuente.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Gestión, financiación y Gobernanza	D26	0	A4	Identificación de recursos públicos de los sectores de la administración distrital con inversiones totales o parciales en la actuación, para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos plan de desarrollo y contenido programático del POT.						Cumple	Si	NA	Se identificaron los recursos públicos de los sectores de la administración distrital para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos plan de desarrollo y contenido programático del POT.
			A5	Estructuración de cronogramas que establezca la distribución de responsabilidades en el desarrollo de actividades por fases y tiempos.						Cumple	Si	NA	Se realizó un cronogramas para el desarrollo de actividades por fases y tiempos.
			A6	Definición de condiciones de la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público, aprovechamiento económico de las infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan capturar valor para contribuir a la financiación de las infraestructuras.						Cumple	Si	NA	Se realizó la definición de condiciones de la aplicación de instrumentos para capturar valor y contribuir a la financiación de las infraestructuras.
			A7	Análisis de oportunidades para desarrollar proyectos detonantes locales que mejoren significativamente las condiciones urbanas de los barrios y que puedan ser cofinanciadas con la ciudadanía a través de contribución por valorización local, y los demás que se puedan identificar.						No Cumple	Si	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.
			A8	Los proyectos inmobiliarios públicos o privados que se desarrollen en el ámbito de la AE privilegiarán el cumplimiento de las obligaciones en espacio público, equipamientos, y vivienda social a través del pago en dinero o traslado de estas al interior de la AE en los proyectos identificados o en las zonas receptoras de obligaciones definidas, sin que esto signifique que se puedan generar cantidades menores de cada obligación a las señaladas en las normas urbanísticas definidas en el POT.						Cumple	Si	NA	Se establecieron las condiciones para dar cumplimiento a todo lo estipulado en el POT.
			A9	Al verificar el cumplimento total de la obligación asociado a los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, para las zonas que aún no tengan mecanismo de financiación, podrán declararse zonas receptoras de obligaciones de otros sectores de la ciudad.						Cumple	Si	NA	El reparto se realiza dentro de los supuestos generales, sin embargo, los mecanismos de gestión se establece en áreas estratégicas y la Ciudad. El operador tiene mayor capacidad de maniobra para generar proyectos de mayor impacto o victorias tempranas en función del plan de ejecución específico gestionado por Gobernanza.
			A10	Identificación de aquellas infraestructuras y espacios públicos en los que se pueda implementar el aprovechamiento económico del espacio público o de las infraestructuras públicas cuyos recursos puedan financiar los proyectos de la AE.						Cumple	Si	NA	Se realizó la identificación.
			A11	Identificación de oportunidades y esquemas en los cuales las áreas construidas públicas generadas, puedan tener arrendamiento, concesión, usufructo u otro tipo de modelos de vinculación público-privada, que generen rentas constantes en el mediano y largo plazo, como opciones de fuentes de financiación para el desarrollo de equipamientos e intervenciones públicas en la AE.						Cumple	Si	NA	En el Capítulo 6 numeral 6.6.1 del anexo y del DTS de Gestión y Financiación del se menciona la retribución del aprovechamiento económico del espacio Público. _(Pendiente arrendamientos de bienes fiscales)
			A12	Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.						Cumple	Si	NA	Se realizó la identificación.
			A13	Identificación de alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes.						Cumple	Si	Corto	Se realizó la identificación.
			A14	Estructuración del mecanismo seleccionado en términos jurídicos, financieros, técnicos, e institucionales, así como los procedimientos requeridos para su constitución.						Cumple	Si	Corto	Se realizó la estructuración
	D27	Identificación de actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.	A15	Mapa de actores clave, con sus intereses, expectativas, nivel de incidencia, posibles conflictos, estrategias para gestionarlos, posible rol en el desarrollo del proyecto, y alternativas de vinculación.						Cumple	Si	Corto	Se construyó una metodología de identificación y mapeo de actores y se realizó el mapa de actores clave.

Cumplimiento General de Directrices

COMPONENTE	CÓDIGO DIRECTRIZ	DIRECTRIZ	CÓDIGO PROYECTO	PROYECTO	SUBPROYECTO	Estructura territorial				CUMPLE / NO CUMPLE	Priorizado	Nivel de Priorización (plazo)	OBSERVACIONES/JUSTIFICACIÓN
						EEP	EIP	EFC	ESECI				
Gestión, financiación y Gobernanza	D27	Identificación de actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.	A16	Identificación y distribución de los riesgos del desarrollo del proyecto entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, y otros).						Cumple	Si	NA	Se realizó la evaluación e identificación de impactos y se construyó una matriz.
			A17	Estructuración jurídica, financiera, y técnica de las alternativas de esquema de negocio, incentivos y vinculación de terceros, de acuerdo con el tipo de actor y los resultados del mapeo de actores.						No Cumple	No	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.
			A18	Definición de acuerdos y arreglos entre privados, y de estos con la comunidad, para garantizar su permanencia en el territorio y/o participación en los proyectos.						No Cumple	No	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.
	D28	Estructuración de un esquema de gobernanza para la toma de decisiones que permita priorizar inversiones, definir incentivos, cumplir los acuerdos con los aportantes, garantice el cronograma de ejecución del proyecto, y facilite la articulación interinstitucional para la obtención de conceptos, gestión de trámites, y demás procesos de coordinación pública interinstitucional	A19	Establecimiento de su estructura funcional y operativa.						Cumple	Si	NA	Se realizó la estructuración de un esquema de gobernanza en el que se establece su estructura funcional y operativa.
			A20	Definición de recursos financieros, humanos, técnicos, operacionales.						Cumple	Si	NA	Se definieron los recursos financieros, humanos, técnicos, operacionales.
			A21	Definición preliminar de vehículos jurídico, aportes, beneficios, deberes y derechos.						Cumple	Si	NA	Se definió de manera preliminar vehículos jurídico, aportes, beneficios, deberes y derechos.
	D29	Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos	A22	Desarrollo de procesos de participación previos o recurrentes de gobernanza colaborativa entre actores públicos y privados, así como organizaciones de la sociedad civil y habitantes del área de influencia directa de la Actuación Estratégica.						Cumple	Si	Corto	Se estructuró una estrategia de participación y se implementó en el proceso de formulación.
			A23	Definición de alternativas de vinculación al proyecto atendiendo las condiciones especiales de los diferentes grupos poblacionales que puedan ser materializados en proyectos o mecanismos como incentivos o compensaciones para mejorar sus condiciones de vida.						No Cumple	No	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.
			A24	Establecimiento de puntos de atención en sitio y virtuales para facilitar el diálogo con la comunidad.						Cumple	Si	NA	Hacen parte de la estrategia de participación la atención en sitio y el desarrollo de encuentro virtuales.
			A25	Desarrollo de estrategias de involucramiento de la comunidad a través de intervenciones de corto plazo con diseño participativo y urbanismo táctico.						Cumple	Si	Corto	Hacen parte de la estrategia de participación tener espacio de diálogo y co-creación.
			A26	Sistematización y valoración de aportes y retroalimentación con la comunidad que debe verse plasmada en la propuesta urbanística de la AE y los proyectos asociados.						Cumple	Si	Corto	Se sistematizaron, valoraron e incluyeron en la formulación los aportes. También se hizo una retroalimentación con la comunidad
			A27	Frente a los procesos de participación ciudadana incidente y considerando el tamaño del ámbito de la AE, el Operador Urbano deberá determinar las condiciones para garantizar la participación ciudadana durante el proceso de formulación y en la ejecución de los proyectos urbanísticos.						Cumple	Si	Corto	Se estructuró una estrategia de participación con 8 diferentes instancias y se implementó en el proceso de formulación. Adicionalmente se elaboró un documento de la Estrategia de participación ciudadana en la fase de ejecución de la AE ZIBo
			A28	Las condiciones específicas a las que se enfrentará la formulación y ejecución de los proyectos urbanísticos de la AE deberán garantizar el cumplimiento de la política de protección a moradores y actividades productivas.						Cumple	Si	Corto	Se realizó un Informe de recomendaciones para el cumplimiento del Decreto de protección a moradores y actividades productivas
			A29	Durante la ejecución de los proyectos se debe garantizar por parte de los operadores y demás actores privados que intervengan, el no deterioro de las condiciones del entorno, que puedan generar entre otras inseguridades, mal manejo de los desechos sólidos y otras externalidades que perturben a los habitantes del territorio.						No Cumple	No	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.
			A30	Vincular mano de obra calificada y no calificada de los residentes de las UPL que se encuentren el área de influencia directa de proyecto						No Cumple	No	NA	Se ejecutarán en las fases de gestión del ciclo operativo de las AE. Según grupo de análisis jurídico de Renobo no se adelantan en formulación.

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

9

Incidencia de la participación ciudadana

En la concepción del Modelo Urbanístico

El equipo técnico de formulación de la Actuación Estratégica ZIBo se apoyó en los escenarios de participación y pedagogía desarrollados por la Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales (OPCAS) para concretar un instrumento, la Actuación Estratégica, que respondiera a las necesidades manifestadas por los y las habitantes.

Los aportes de cada escenario de encuentro entre RenoBo, la ciudadanía y otros grupos de interés fueron analizados en detalle en el *Anexo 12. Proceso de participación ciudadana, capítulo 6* y sistematizados en el *Anexo 12.1 Matriz de aportes ciudadanos*.

En total se recibieron más de 100 aportes ciudadanos para incorporar a la formulación del instrumento. De estos, 23% giraron en torno al pilar de Reverdecer, 18% correspondieron al pilar de Reactivación Económica, 14% al Sistema de Movilidad,11% al Sistema del Cuidado y Servicios Sociales, 16% a la Estructura Integradora de los Patrimonios -EIP y 1% al Sistema de Servicios Públicos / Gestión del Riesgo, Mitigación y Adaptación al Cambio Climático. Adicionalmente el 12% de los aportes estaban asociados con el proceso de participación y el 5% correspondían a temáticas ajenas al proceso de formulación.

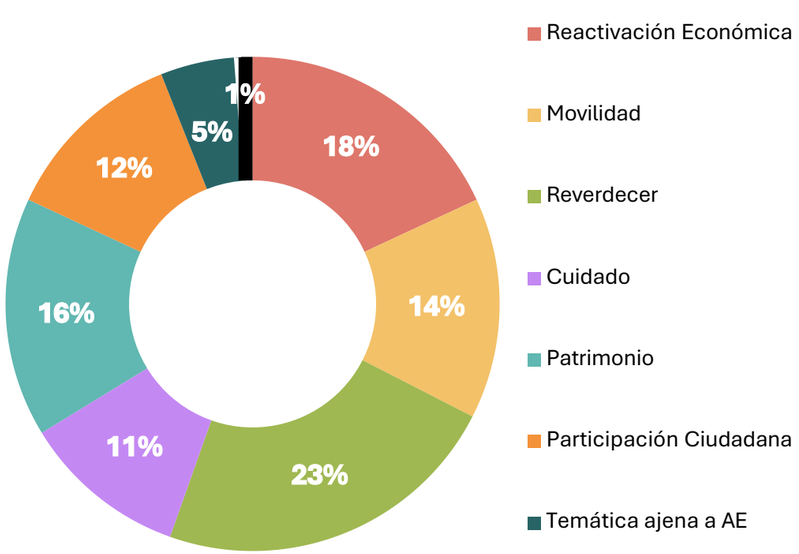


Ilustración 311: Porcentaje de aportes ciudadanos por pilar para la formulación de la AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2024)

Del total de las propuestas recibidas, el 73% fueron incorporadas en el modelo urbano. A continuación, se listan los proyectos que se vieron afectados por estas propuestas. Sin embargo, para conocerlos con mayor profundidad, pueden navegarse los siguientes apartes del DTS.

En el pilar de Reverdecer, los aportes de la ciudadanía se materializaron por medio de cuatro proyectos: 1) Parque lineal de la Avenida las Américas (10,3 Ha); 2) Bosque Urbano en el Canal Comuneros (1 Km); 3) Cualificación de parques existentes y 4) Generación de proyectos detonantes de espacio público.

Adicionalmente, la ciudadanía también manifestó la necesidad de crear huertas urbanas en parque existentes, por lo cual en la fase de análisis de las características actuales de los parques existentes en términos de reverdecimiento y cualificación se identificaron en cuáles habría el potencial de que estas se pudieran desarrollar.

En cuanto al pilar de Reactivación Económica, las necesidades manifestadas por la comunidad se vieron reflejadas en dos proyectos: 1) La identificación y el mejoramiento físico de 8,42 Km de calles con vocación comercial en donde hoy existen corazones productivos de escala local y urbana; 2) La creación de un circuito inteligente de turismo de 12,25 Km que permitirá la incorporación de señalética para resaltar y conectar los lugares más icónicos de la pieza. En conjunto estas dos redes tejen por completo el territorio de la actuación enlazando las dinámicas de Teusaquillo y Puente Aranda y potenciando sus singularidades. Así se enlazan el turismo, la cultura (ligada al distrito creativo), el Campus de Ciencia Tecnología e Innovación y San Andresito. Adicionalmente, en el Plan de Ordenamiento Territorial se identifica una zona de 82,75 Ha delimitada al interior de la Actuación Estratégica que es no compatible con el uso residencial y cuya vocación es proteger el tejido productivo.

En el pilar de Sistema de Cuidado y Servicios Sociales, los espacios con la ciudadanía nos permitieron identificar cuales equipamientos eran de importancia para la ciudadanía. Bajo este principio y los análisis realizados en la fomulación, los cuatro equipamientos priorizados para ser desarrollados son: Nodo de Servicios Educativos Técnicos Tecnológicos, Equipamiento Educación Escala Metropolitana, Equipamiento cultural y Hospital Comuneros.

En cuanto al Sistema de Movilidad, los intereses identificados giraban en torno a la realización de intervenciones de calles completas, la generación de cruces seguros y la creación de una red de cicloinfraestructura. El primer interés se materializa en el modelo de formulación por medio de la creación de un sistema de supermanzanas que, a partir de intervenciones de calles completas, permitirán la reorganización de las franjas funcionales de las vías garantizando buenas condiciones para el peatón y el bici-usuario, así como la agilidad en la movilidad y el reverdecimiento general de la Actuación Estratégica. En cuanto a la segunda necesidad, en la formulación se plantean 29 cruces seguros que garantizaran la seguridad de peatones y ciclistas. En cuanto a la red de cicloinfraestructura, el modelo urbano proyecta 30,8 Km de ciclorruta que promocionarán la movilidad sostenible en el sector y en la ciudad.

En el pilar de la Estructura Integradora de los Patrimonios, la comunidad manifestó interés en los siguientes temas: 1) La protección del patrimonio; 2) El incentivo del reúso de edificaciones. Estos dos intereses se aplicaron por medio de: 1) La delimitación de las Áreas de Desarrollo de los Entorno Patrimoniales de todos los BIC del Grupo Urbano con nivel I, esto con el objetivo de dejar una normativa que permita enmarcar y consolidar la presencia del BIC en el paisaje construido; 2) La delimitación de un polígono de 106,4 Ha que busca enmarcar y preserva el paisaje industrial de Bogotá por medio de incentivar el reúso de fachadas y de edificaciones industriales.

Por último, ligado al tema de Servicios Públicos / Gestión del riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático, la ciudadanía manifestó la necesidad de promover medidas que generen la construcción de edificios que tengan infraestructura de recuperación y reciclaje del agua. Bajo este principio, en la formulación, se estableció como una condición de acceso al Índice de Construcción Efectivo Máximo el incorporar las medidas e incentivos técnicos establecidos en el *Decreto Distrital 582 de 2023* para los diferentes usos del suelo, en articulación con el programa *Bogotá Construcción Sostenible* de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA). Estas medidas se enfocan en incentivar el reverdecimiento, la eficiencia del uso de agua y energía, el confort y el uso sostenible de los recursos.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Se planteó la construcción de un hospital como una necesidad prioritaria para el territorio. Evidenciando la preocupación de los participantes por mejorar el acceso a servicios de salud de calidad, fortaleciendo la infraestructura sanitaria y atendiendo las demandas de una comunidad en constante crecimiento.	Cuidado	Sí	El Plan Maestro del Cuidado y Servicios Sociales plantea en sus metas la construcción de un hospital que logre satisfacer la demanda social de Puente Aranda y la Actuación Estratégica ZIBo.
Construcción de edificaciones destinadas al adulto mayor. Manifestando la necesidad de crear espacios diseñados específicamente para esta población, que incluyan infraestructura accesible, servicios especializados y entornos seguros que promuevan su bienestar y calidad de vida.	Cuidado	No	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
Se manifestó la preocupación de los participantes por mejorar el acceso a servicios de salud de calidad, a través de la construcción de un hospital.	Cuidado	Sí	El Plan Maestro del Cuidado y Servicios Sociales plantea en sus metas la construcción de un hospital que logre satisfacer la demanda social de Puente Aranda y la Actuación Estratégica ZIBo.
Transformar y adaptar la infraestructura del BIC Colegio Salesiano León XIII para incorporar áreas verdes y espacios abiertos que beneficien tanto a la comunidad educativa como al entorno urbano.	Cuidado	Sí	Se plantea la construcción de un equipamiento para consolidar un ecosistema de innovación.
Creación y fortalecimiento de equipamientos culturales y artísticos en el territorio. Manifestando la importancia de contar con espacios dedicados a la promoción de las expresiones culturales, el aprendizaje artístico y el encuentro comunitario.	Cuidado	Sí	Se plantea la construcción de un equipamiento que impulse y detone la consolidación de este territorio como un sector de industrias creativas.
Construcción de una edificación destinada a servicios ambientales en el territorio. Espacio especializado para la gestión sostenible de recursos, la educación ambiental y la promoción de prácticas ecológicas.	Cuidado	No	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
Construcción de edificaciones destinadas a la educación de la primera infancia en el territorio. Resaltando la importancia de contar con espacios diseñados específicamente para el desarrollo integral de los niños y niñas, garantizando entornos seguros, estimulantes y accesibles.	Cuidado	Sí	El Plan Maestro del Cuidado y Servicios Sociales identifica en sus metas la construcción de infraestructura que preste servicios sociales a la primera infancia; lo anterior lo integra el desarrollo de la Actuación Estratégica.
Garantizar el abastecimiento de alimentos en el territorio como una prioridad, pensando en contar con sistemas eficientes y sostenibles para la distribución y acceso a productos alimenticios.	Cuidado	No	Equipamiento descartado por su tipología y a las aclaraciones del IPES sobre la no construcción de nuevas plazas de mercado. Además, su proximidad lo pondría en competencia con las plazas de Paloquemao y Samper Mendoza.
Creación de una Casa de la Igualdad en el territorio, que sea un espacio dedicado a la promoción de la equidad, el respeto por la diversidad y el fortalecimiento de los derechos de todos los habitantes.	Cuidado	No	Se analizaron los potenciales beneficiarios de los equipamientos y los equipamientos existentes cubren la necesidad y la proyección de la demanda.
Necesidad de implementar el concepto de "calles completas" en el territorio. Haciendo referencia a diseñar calles que sean accesibles y seguras para todos los usuarios, independientemente de su modo de transporte, incluyendo peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
Se manifestó la necesidad de implementar bici carriles en el territorio, ya que al momento no hay o son muy escasas, haciendo enfásis en la importancia de crear infraestructura segura y adecuada para los ciclistas, promoviendo el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible, accesible y eficiente.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
Se destacó la necesidad de construir puentes peatonales , que pueda garantizar cruces seguros para los peatones, especialmente en vías de alto tráfico, mejorando la conectividad y reduciendo los riesgos de accidentes.	Movilidad	Sí	La AE promueve el desarrollo de una Infraestructura Peatonal que facilite la movilidad multimodal, con andenes amplios, cruces seguros, pompeyanos y otras estrategias de pacificación del tráfico que brinden mayor seguridad vial.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Diseñar calles que sean accesibles y seguras para todos los usuarios, independientemente de su modo de transporte, incluyendo peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
La consolidación del eje RegioTram como una prioridad para el territorio. Recalcando la importancia de este sistema de transporte como un conector clave para la movilidad regional, promoviendo desplazamientos más rápidos, sostenibles y accesibles.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea la integración de la pieza con la ciudad a través del sistema de espacio público, ofreciendo andenes y calles pacificadas que permitan un trasbordo fácil para los usuarios.
Menos zonas bajo puente.	Movilidad	No	Temática ajena a AE.
La ciudadanía planteó la necesidad de exigir a las constructoras que reparen las vías que han dañado durante sus obras.	Movilidad	No	Temática ajena a AE.
Promoción de la movilidad no motorizada mediante el desarrollo de Cicloinfraestructura.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
Destinar zonas específicas para estacionamiento de carga y recreación en el territorio, que permitan organizar los espacios urbanos para garantizar una logística eficiente y segura para actividades de carga, al tiempo que se promueven áreas de esparcimiento y bienestar para la comunidad.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea un manejo diferenciado para el transporte de carga de tal forma que se destinen espacios exclusivos para esta actividad, y así evitar que los vehículos de carga realicen las actividades de cargue y descargue sobre el espacio público dedicado a los peatones. De este modo, se dejan lineamientos para la creación de agregadores logísticos. De igual forma, el instrumento contempla el desarrollo de nuevo espacio y la recuperación de espacios recreativos existentes.
Uso obligatorio del transporte multimodal en la normatividad centrada en el peatón.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
La implementación de señalética en el territorio, contando con sistemas claros y accesibles de orientación que faciliten la movilidad, identifiquen puntos clave y mejoren la experiencia de los habitantes y visitantes.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea consolidar las principales vías como calles completas bajo el entendido que todos los actores viales (peatón, ciclista, vehículo particular, transporte público y transporte de carga) deben contar con espacio suficiente para poder movilizarse.
Construcción de bahías de cargue y descargue.	Movilidad	Sí	La Actuación Estratégica plantea un manejo diferenciado para el transporte de carga de tal forma que se destinen espacios exclusivos para esta actividad, y así evitar que los vehículos de carga realicen las actividades de cargue y descargue sobre el espacio público dedicado a los peatones. De este modo, se dejan lineamientos para la creación de agregadores logísticos.
Formulación conjunta de iniciativas y propuestas con su participación activa. Incluyendo a los habitantes en los procesos de planificación y decisión, garantizando que las acciones estratégicas respondan a las necesidades y expectativas del territorio.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Decisiones entre comunidad, SDP y RenoBo.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Mesa de participación y concertación ciudadana.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Socialización del diagnóstico socioeconómico del DTS para ZIBo.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo promueve la transparencia mediante la publicación de información en medios y el desarrollo de reuniones generales y con temáticas específicas.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Creación de una mesa técnica permanente para incidir en la formulación y ajuste de normas relacionadas con el territorio, espacio participativo constituido por técnicos de la entidad, comunidad y actores clave puedan debatir, proponer y contribuir al desarrollo normativo.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Propone un ejercicio de construcción de metodología para la Mesa Técnica de Concertación.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Propone un ejercicio de construcción de metodología para la Mesa Técnica de Concertación.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Construir un mapa de actores de interés vinculados con la propuesta.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo realiza la construcción de un mapa de actores relevantes.
Realizar una reunión con la comunidad del Canal Comuneros, incluyendo los barrios de la parte sur como de la zona norte.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.
Inclusión de la comunidad en espacios de concertación con inversionistas y constructores que promueva una participación activa de los habitantes en los procesos de planeación y desarrollo, promoviendo el diálogo y la transparencia, asegurando que las decisiones sobre el territorio consideren las necesidades y expectativas de la comunidad, fomentando un desarrollo más equitativo y sostenible.	Participación ciudadana	Sí	La estrategia de participación ciudadana de la AE ZIBo tiene contemplado un trabajo continuo durante cada una de sus fases.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
La recualificación del BIC Colegio Salesiano León XIII, refiriéndose a la renovación y adecuación de su infraestructura para mejorar sus condiciones y adaptarlo a nuevas dinámicas educativas y comunitarias. Manifestando la necesidad de transformar el espacio en un centro moderno y funcional, que no solo potencie el proceso de enseñanza-aprendizaje, sino que también se convierta en un lugar que fomente la integración y el desarrollo social en el territorio.	Patrimonio	Sí	Se plantea la construcción de un equipamiento para consolidar un ecosistema de innovación.
La recualificación del Edificio del CUAN, planteando la necesidad de renovar y adecuar su infraestructura para potenciar su funcionalidad y adaptarlo a las necesidades actuales del territorio. La importancia de transformar este espacio en un punto estratégico que promueva actividades culturales, educativas y sociales, convirtiéndolo en un lugar de encuentro y desarrollo comunitario.	Patrimonio	No	Se definen como equipamientos no priorizado.
Se planteó la necesidad de habilitar edificaciones de origen industrial, destacando su potencial para ser transformadas en espacios multifuncionales, resaltando la importancia de aprovechar estas estructuras para usos culturales, comerciales o comunitarios, preservando su valor histórico y arquitectónico mientras se adaptan a las nuevas dinámicas y necesidades del territorio.	Patrimonio	Sí	La formulación de la Actuación Estratégica propone en el componente de Licenciamiento Directo incentivos para el reúso de infraestructura industrial.
Se destacó la importancia de crear una norma que regule el cuidado del patrimonio, subrayando la necesidad de proteger y conservar los elementos históricos y culturales del territorio.	Patrimonio	No	Si bien la AE contempla estrategias para la conservación del patrimonio inmueble, la creación de la norma para regular el cuidado del patrimonio está a cargo del IDPC.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Conservar la línea paisajística del territorio, haciendo referencia a la protección y mantenimiento de los elementos visuales y naturales que caracterizan el paisaje urbano y rural de la zona, preservando la armonía entre la infraestructura existente, las áreas verdes y los elementos arquitectónicos distintivos, garantizando un equilibrio estético y ambiental que refuerce la identidad del lugar y su atractivo para la comunidad.	Patrimonio	Sí	La Actuación estratégica promueve la conservación del paisaje mediante dos estrategias. La primera, la creación de incentivos para el reúso de fachadas y de edificaciones industriales; la segunda, la delimitación de las Áreas de desarrollo de entornos patrimoniales las cuales buscan enmarcar y proteger las visuales de los BIC.
La revitalización de edificaciones en el territorio. Este aporte destaca la importancia de renovar y dar nuevos usos a estructuras existentes, preservando su valor histórico y arquitectónico, al tiempo que se adaptan a las necesidades actuales de la comunidad.	Patrimonio	Sí	La AE ZIBo promueve el reúso de edificaciones según lo previsto en el *Artículo 271 del Decreto Distrital 555 del 2021* y además plantea incentivos para el reúso de fachadas y edificaciones industriales. Lo anterior promueve la revitalización de edificaciones y del territorio.
Valorar el estado del CUAN.	Patrimonio	No	La AE no incurre en una valoración de los BIC.
La ciudadanía propuso el reuso de infraestructura existente para destinarla a vivienda, daptándolas para responder a la demanda habitacional del territorio.	Patrimonio	Sí	La AE ZIBo promueve el reúso de edificaciones según lo previsto en el *Artículo 271 del Decreto Distrital 555 del 2021*. Estos beneficios se aplican para proyectos de vivienda y en el ámbito de la actuación se hace extensivo a cualquier uso.
Conocer el patrimonio ambiental y cultural.	Patrimonio	Sí	La AE propone el desarrollo de Corredores Inteligentes de turismo. Estos buscan reconocer y potencializar el patrimonio ambiental y cultural, así como dinámicas económicas existentes en el territorio.
Conservar algunos edificios ubicados sobre la Calle 19, entre la Carrera 30 (NQS) y la Carrera 34. Preservar estas edificaciones como parte del patrimonio arquitectónico y cultural del territorio, reconociendo su valor histórico y su potencial para integrarse en los procesos de revitalización urbana.	Patrimonio	Sí	La AE ZIBo si contempla la conservación de edificaciones en los ejes mencionados.
Facilitar la adecuación de los bienes arquitectónicos patrimoniales en pro de recuperar la memoria.	Patrimonio	Sí	El alcance la formulación en cuanto a la intervención de BICs se centra en la delimitación de los ADEP (áreas de desarrollo de entornos patrimoniales) cuyo objetivo es enmarcar y proteger las visuales de los BIC.
Recualificación del espacio público en el entorno de los Bienes de Interés Cultural (BIC). Preservar y poner en valor el patrimonio cultural, al tiempo que se fomenta un entorno urbano más atractivo y funcional para los habitantes y visitantes.	Patrimonio	Sí	La AE delimitación los ADEP (áreas de desarrollo de entornos patrimoniales) cuyo objetivo es enmarcar y proteger las visuales de los BIC, así como garantizar la recualificación de su entorno circundante.
Reusar infraestructura para vivienda.	Patrimonio	Sí	La AE ZIBo promueve el reúso de edificaciones según lo previsto en el *Artículo 271 del Decreto Distrital 555 del 2021* y además plantea incentivos para el reúso de fachadas y el reúso de edificaciones industriales.
La ciudadanía destacó la importancia de implementar soluciones agroecológicas como una estrategia clave para mejorar el entorno del territorio. Que pueda promover prácticas sostenibles que fortalezcan la conexión con la naturaleza, impulsen el uso responsable de los recursos locales y contribuyan a la construcción de espacios más verdes y saludables en su entorno laboral y comunitario.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.
Se resaltó la necesidad de acoger la agroecología urbana sostenible como una alternativa clave en los alrededores de la Carrera 50. Manifestando interés en fomentar prácticas que integren la sostenibilidad ambiental con el desarrollo urbano, promoviendo un equilibrio entre la vida comunitaria y la naturaleza en este sector del territorio.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Se propuso la iniciativa de reverdecer todos los canales, destacando la importancia de integrar soluciones ambientales que recuperen y embellezcan estos espacios. Manifestando la necesidad de promover la sostenibilidad, mejorar la calidad del entorno.	Reverdecimiento	Sí	La Actuación Estratégica propone como proyecto estratégico reverdecer el Canal Comuneros por medio de la creación de un bosque urbano.
Creación de un parque lineal en la Avenida Américas. Pensando en la posibilidad de transformar este corredor en un espacio verde que combine áreas recreativas, senderos peatonales y ciclovías.	Reverdecimiento	Sí	El parque lineal de la Av. Américas se consolidará como un pulmón verde al interior de la AE que traerá importantes beneficios ecosistémicos como reducción del efecto isla de calor, captación y secuestro de CO2, reducción del riesgo de inundación, y fomento de entornos adecuados para el fortalecimiento de la biodiversidad (flora y fauna).
Se propuso la creación de un parque de proximidad en la Calle 19. Este aporte destaca la necesidad de contar con un espacio público accesible para la comunidad, que fomente la recreación, el encuentro social en un entorno seguro.	Reverdecimiento	Sí	La Actuación Estratégica propone crear un conector verde en la Calle 19. Este actúa como una conexión ambiental de oriente a occidente, que promoverá la conectividad con el ecosistema de los Cerros Orientales de Bogotá. El conector está asociado a la generación de infraestructura pública como separadores y áreas verdes. Por lo anterior, su función será de carácter ecológico , pues permitirá mejorar la calidad paisajística del área.
La ciudadanía destacó la importancia de implementar soluciones agroecológicas como una estrategia clave para mejorar el entorno del territorio.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
La ciudadanía destacó la necesidad de mantener el arbolado y las zonas verdes existentes en el territorio.	Reverdecimiento	Sí	La Actuación Estratégica propiciará procesos de recualificación y reverdecimiento de los parques y zonas verdes existentes en la pieza. Actualmente no generan sentido de pertenencia por parte de la comunidad y carecen de herramientas de vitalidad que fomenten espacios funcionales e innovadores. Las intervenciones deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de Espacio Público de Bogotá.
Se propuso des-endurecer o ablandar zonas construidas y destinarlas a la siembra de bosques, transformando áreas impermeables en espacios verdes, promoviendo la sostenibilidad ambiental, la mitigación del impacto del cambio climático y la mejora de la calidad de vida.	Reverdecimiento	Sí	La Actuación Estratégica propone la creación de un sistema de parques de proximidad que promoverán el desendurecimiento de la zona. También prevee la construcción de un bosque urbano sobre el Canal Comuneros.
Destinar más zonas verdes para la instalación de pacas digestoras. Este aporte resalta la importancia de fomentar prácticas sostenibles de manejo de residuos orgánicos, que contribuyan a la producción de abono natural y a la reducción de desechos.	Reverdecimiento	No	No compete a la AE estos temas.
Protección del arbolado interno de las casas como una medida clave para preservar la vegetación existente en el territorio.	Reverdecimiento	No	No compete a la AE estos temas.
La ciudadanía propuso destinar zonas para la implementación de huertas urbanas. Fomentando espacios para la agricultura sostenible en el entorno urbano, promoviendo la seguridad alimentaria, el uso responsable de recursos y la integración comunitaria.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.
Evitar la pérdida del patrimonio agroecológico.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Asegurar espacios verdes como parte integral de los procesos de "densificación" urbana. Incrementando en la construcción de edificaciones y viviendas esté acompañado por áreas verdes que mejoren la calidad de vida y contribuyan a la sostenibilidad ambiental.	Reverdecimiento	Sí	La AE desde su componente de Licenciamiento Directo propone una serie de condiciones para la generación de nuevo espacio público al interior de la Actuación.
La creación de un bosque urbano en el territorio, como un gran espacio verde que contribuya a mejorar la calidad del aire, mitigar el impacto del cambio climático y ofrecer un lugar para el esparcimiento y la conexión con la naturaleza.	Reverdecimiento	Sí	La AE propone generar un bosque urbano en el Canal Comuneros, a través de la siembra de árboles de diferentes portes, para incrementar la conectividad ecológica y la biodiversidad urbana, así como para promover espacios de recreación pasiva.
Aumento de espacio público en el territorio, garantizando que el desarrollo urbano esté acompañado de espacios públicos adecuados que fomenten la integración social y el bienestar colectivo.	Reverdecimiento	Sí	La AE contempla la generación de nuevos espacios distribuidos por todas sus 524 Ha.
Recualificar el espacio público existente.	Reverdecimiento	Sí	Se propone cualificar, renaturalizar y reverdecer los espacios públicos existentes al interior de la Actuación Estratégica ZIBo.
Creación de un bosque urbano en el territorio, que sea un gran espacio verde que contribuya a mejorar la calidad del aire, reducir el impacto del cambio climático y ofrecer un lugar para la recreación y la conexión con la naturaleza.	Reverdecimiento	Sí	La AE propone generar un bosque urbano en el Canal Comuneros, a través de la siembra de árboles de diferentes portes, para incrementar la conectividad ecológica y la biodiversidad urbana, así como para promover espacios de recreación pasiva.
Que se tenga en cuenta el tema de huertas, con la mesa de huertas caseras.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la recualificación de los parques y zonas verdes de la pieza, no determina en su etapa formulación el detalle de los usos que estos deben tener. No obstante, es posible lograr la implantación de soluciones agroecológicas durante la fase de desarrollo del instrumento.
Construcción de un parque para la zona en lote que colinda con Plaza de la Hoja.	Reverdecimiento	No	Si bien la AE contempla la generación de nuevos parques en su interior, no establece su localización. Esta localización se determinará conforme a los resultados obtenidos tras realiza un análisis multicriterio. Lo anterior permitirá identificar los lugares más estratégicos en términos de impacto, para la generación de los nuevos parques.
Creación de normas que regulen la construcción de unidades de acueducto sostenible, enfocadas en la recuperación y reciclaje del agua. Implementando soluciones que contribuyan al cuidado del medio ambiente, optimizando el ciclo del agua y asegurando su disponibilidad para futuras generaciones.	Servicios Públicos / Gestión del riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático	Sí	La AE ZIBo en desde el componente de Licenciamiento Directo establece como una condición que las nuevas edificaciones deben cumplir con lo establecido en el *Resolución 754 de 2025 – Bogotá Construcción Sostenible*.
Se enfatizó la necesidad de generar nuevos empleos como una prioridad para el desarrollo del territorio. Manifestando la preocupación por fomentar oportunidades laborales que impulsen el crecimiento económico local y mejoren las condiciones de vida de la comunidad, promoviendo la inclusión y el bienestar social en la zona.	Socioeconómico	Sí	El desarrollo de los proyectos de la Actuación Estratégica podrá implicar en la generación de nuevos empleos.
Se propuso la creación de una ruta turística en el territorio, resaltando la importancia de diseñar un recorrido que destaque los atractivos culturales, históricos y naturales de la zona, promoviendo el turismo sostenible y la valorización del patrimonio local.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica prevé la implementación de corredores inteligentes de turismo que buscan conectar puntos de interés inmersos en el territorio de la AE.
Prevenir la segregación socioespacial de las comunidades. Resaltando la necesidad de promover un territorio inclusivo donde se garantice la convivencia y el acceso equitativo a oportunidades y servicios, independientemente de las condiciones socioeconómicas.	Socioeconómico	Sí	En el proceso de formulación se realizó un estudio socioeconómico mediante el cual se identificaron los diferentes tipos de poblaciones que coexisten en el territorio. Como respuesta a lo anterior, se propone generar intervenciones espaciales que promuevan el diálogo entre estas y su complementariedad en términos productivos.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Identificar manifestaciones culturales y prácticas productivas presentes en el territorio. Resaltando la importancia de visibilizar y valorar las expresiones culturales y las actividades económicas locales como elementos clave para fortalecer la identidad comunitaria y dinamizar el desarrollo social y económico.	Socioeconómico	Sí	La AE ZIBo reconoce las actividades productivas y culturales de su territorio. En esta medida propone consolidar una red de calles comerciales y un corredor inteligente de turismo. Mediante etas acciones e busca potencialicen las dinámicas productivas y culturales locales.
La necesidad de dejar de perjudicar a las pequeñas economías, individuos y vendedores ambulantes. Este aporte resalta la importancia de proteger y fortalecer estos sectores, que representan una parte fundamental del tejido social y económico del territorio.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica formula un modelo socioeconómico que busca proteger, cuidar y fomentar el tejido económico y productivo del territorio. En esta medida propone consolidar una red de calles comerciales y un corredor inteligente de turismo.
Dotar de vivienda y servicios básicos al ecosistema de emprendimiento en el territorio. Creando condiciones que favorezcan la estabilidad y el desarrollo de los emprendedores locales, facilitando su acceso a espacios habitables y a la infraestructura necesaria para impulsar sus proyectos.	Socioeconómico	Sí	En el ámbito de la AE se consolidará el Campus de Ciencia y Tecnología de Bogotá (CTIB). Este busca crear un ecosistema de innovación y de emprendimientos.
Creación y fortalecimiento de equipamientos culturales y artísticos en el territorio. Manifestando la importancia de contar con espacios dedicados a la promoción de las expresiones culturales, el aprendizaje artístico y el encuentro comunitario.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica formula un modelo socioeconómico que busca proteger, cuidar y fomentar el tejido económico y productivo del territorio. En esta medida propone consolidar una red de calles comerciales y un corredor inteligente de turismo.
Generación de vivienda como una necesidad prioritaria para el territorio. Acceso a viviendas dignas y adecuadas que respondan a las necesidades de la población, promoviendo la inclusión social y el bienestar de las familias.	Socioeconómico	Sí	La AE ZIBo promueve y prevee la llegada de nueva vivienda con el objetivo de disminuir el déficit cuantitativo de la ciudad. Esta será diversa y pretende atender los diferentes grupos poblacionales.
Propuso conectar la ruta turística de San Andresito con el resto del territorio.La propuesta refleja el interés en potenciar San Andresito como un atractivo que impulse el desarrollo económico local y mejore la experiencia de los visitantes.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica prevé la implementación de corredores inteligentes de turismo que buscan conectar puntos de interés inmersos en el territorio de la AE.
Consolidación de turismo.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica prevé la implementación de corredores inteligentes de turismo que buscan conectar puntos de interés inmersos en el territorio de la AE.
Regular la construcción de vivienda en altura para conservar el perfil urbano del territorio. Que permita mantener la armonía arquitectónica y evitar transformaciones que alteren la identidad y el carácter del entorno.	Socioeconómico	Sí	La formulación se ciñe a los Índices de Construcción establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial para cada tratamiento.
Concretar una ruta turística como una estrategia para el desarrollo económico de Puente Aranda. Busca aprovechar los atractivos culturales, históricos y comerciales de la localidad para impulsar el turismo y dinamizar la economía local.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica prevé la implementación de corredores inteligentes de turismo que buscan conectar puntos de interés inmersos en el territorio de la AE.
Desarrollo de una estrategia productiva para el territorio, que diseñe acciones que impulsen el crecimiento económico, fomenten el emprendimiento y fortalezcan las cadenas de valor locales.	Socioeconómico	Sí	Dentro del ámbito de la AE se proyecta la consolidación del Campus de Ciencia y Tecnología de Bogotá (CTIB) por lo cual se plantean estrategias que permitan sinergias entre los diversos actores presentes en la AE.
Creación de un circuito de innovación en el territorio, consolidando espacios dedicados al desarrollo tecnológico, la creatividad y el emprendimiento, promoviendo la colaboración entre diversos sectores.	Socioeconómico	Sí	Dentro del ámbito de la AE se proyecta la consolidación del Campus de Ciencia y Tecnología de Bogotá (CTIB), así como el Anillo de la innovación y el Conocimiento de Bogotá.
Vincularse con antiguos programas turísticos, como la Ruta Turística y el Distrito Grafiti, con el objetivo de aprovechar y revitalizar estas iniciativas existentes para promover el turismo cultural y artístico en el territorio.	Socioeconómico	Sí	La Actuación Estratégica prevé la implementación de corredores inteligentes de turismo que buscan aprovechar este potencial en el área.
Evitar la construcción de más conjuntos cerrados y detener la privatización del espacio público. Interés en fortalecer el uso compartido del espacio público como un elemento clave para la integración y el bienestar de la comunidad.	Temática ajena a la AE	No	Temática ajena a AE.

Aporte	Pilar	Se incluye en la AE ZIBo	Cómo se incluye en la AE ZIBo
Reconocer a las pacas digestoras como patrimonio ambiental en el territorio. Lo que permite valorar estas prácticas sostenibles de manejo de residuos orgánicos, que contribuyen a la producción de abono natural y a la reducción del impacto ambiental.	Temática ajena a la AE	No	Temática ajena a AE.
Se expresó la necesidad de dejar de priorizar beneficios para los grandes constructores y grandes capitales, como Corferias. Prefiriblemente orientar las acciones estratégicas hacia un desarrollo más equitativo que favorezca a las comunidades locales, promoviendo la inclusión y el acceso a los recursos del territorio.	Temática ajena a la AE	Sí	La AE ZIBo busca beneficiar a los residentes de la actuación y la ciudadanía con un proyecto de ciudad.
Todos los proyectos de metro.	Temática ajena a la AE	No	Temática ajena a AE.
Alimentar el registro fotográfico del museo de desarrollo urbano de Bogotá.	Temática ajena a la AE	No	Temática ajena a AE.
Creación de una plataforma que conecte el RegioTram y el Metro, facilitando la integración de estos sistemas de transporte. Buscando mejorar la conectividad y la movilidad regional, promoviendo desplazamientos más eficientes y accesibles para los habitantes.	Temática ajena a la AE	Sí	La Actuación Estratégica plantea la integración de la pieza con la ciudad a través del sistema de espacio público, ofreciendo andenes y calles pacificadas que permitan un trasbordo fácil para los usuarios.
Se planteó una propuesta para abordar la problemática relacionada con los habitantes de calle y los vehículos de tracción humana (carretas). Buscando estrategias integrales que atiendan esta situación desde un enfoque social y urbano.	Temática ajena a la AE	No	Temática ajena a AE.

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

10

Una apuesta de ciudad a largo plazo

Bogotá, a través de su Plan de Ordenamiento Territorial vigente, busca consolidarse como una *“ciudad de los 15 o 30 minutos”*, es decir, pretende gestionar su territorio para crear una urbe policéntrica que ofrezca una mejor calidad de vida a sus habitantes, funcionando como una constelación de puntos de atracción.

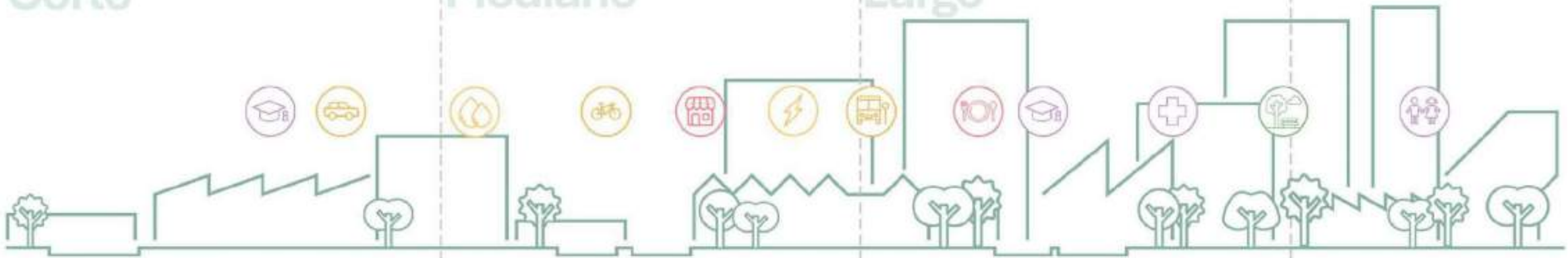
En este contexto, la Actuación Estratégica Zona Industrial de Bogotá (ZIBo) se presenta como un espacio estratégico con vocación y potencial de desarrollo, que necesita ser planificado y regulado para organizar su funcionamiento a corto, mediano y largo plazo. Se trata de un área donde se fomentará la convergencia de proyectos de inversión público-privados para la transformación del territorio.

De este modo, ZIBo integra acciones a gran escala y busca equilibrar los tiempos lentos de la construcción de la ciudad con la necesidad de diseñar instrumentos que ofrezcan certezas en algunas acciones, pero que, al mismo tiempo, proporcionen un conjunto de herramientas lo suficientemente flexibles para responder ante la inestabilidad.

En este marco, a continuación se muestran unas imágenes que ilustran cómo el territorio de la AE ZIBo se desarrollará por fases, a través de una serie de proyectos integrales priorizados en el proceso de formulación, junto con una estimación de inversión.

Ilustración 312: Datos Proyectos Priorizados AEZIBo. Fuente: Empresade Renovacióny Desarrollo Urbanode Bogotá, RenoBo.(2025)

	Corto	Mediano	Largo		
Reverdecer	$ 146.899.274.451	$ 49.127.631.645	$ 630.136.064.166	31,51%	$ 426.162.970.262
Movilidad Sostenible	$ 105.916.723.810	$ 263.512.128.718	$ 89.902.101.330	33,96%	$ 459.330.953.858
Cuidado	$ 229.368.973.267	-	$ 235.408.441.536	34,37%	$ 464.777.414.803
Socioeconómico	$ 2.176.210.779	-	-	0,16%	$ 2.176.210.779



Unidades de Vivienda	12.644 unidades	7.007 unidades	15.820 unidades	35.471 unidades
Población Proyectada	31.363 personas	35.913 personas	21.403 personas	88.679 personas
M^2 EP Cesiones en sitio	78.749,31 m^2	42.162,69 m^2	95.603,04 m^2	216.515 m^2
M^2 Obligación EP compensado	112.229,31 m^2	53.333,00 m^2	122.867,41 m^2	288.430 m^2
M^2 EP Nuevo Cargas locales y generales	16.553,35 m^2	140.097,72 m^2	17.487,36 m^2	Total 174.138,43 m^2

Fases AE ZIBo



Ilustración 313: Proyectos fase 1 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 314: Proyectos fase 2 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)



Ilustración 315: Proyectos fase 3 AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

Proyectos fase 1:

Corto

Proyectos fase 2:

Mediano

Proyectos fase 3:

Largo

Proyectos AE ZIBo

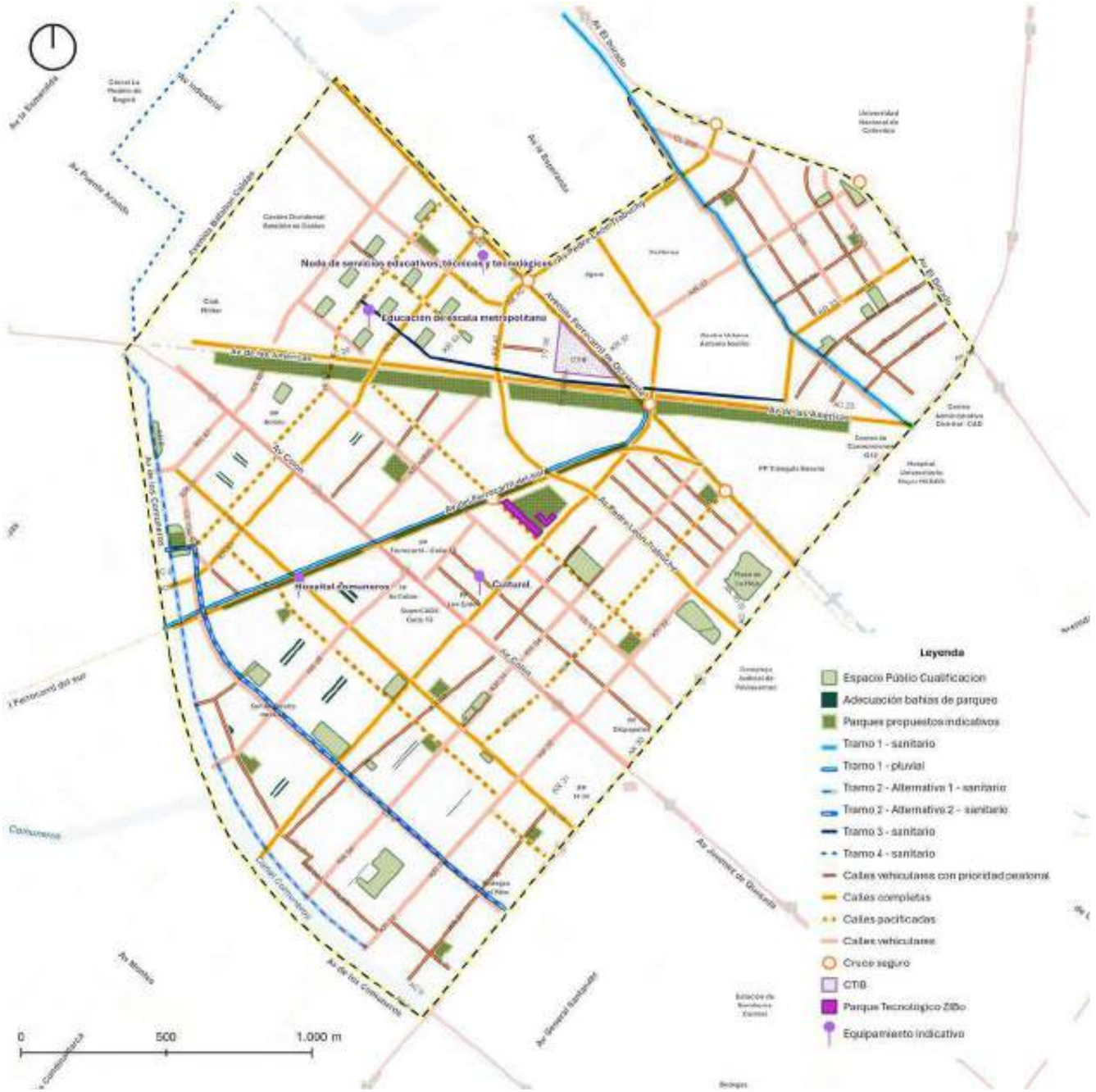


Ilustración 316: Proyectos AE ZIBo. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. (2025)

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

12

Documentos de la formulación

Hacen parte de la formulación de la AE ZIBo los siguientes documentos:

Consulta a entidades

- Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB
- Ente Nacional para la Energía Eléctrica - ENEL
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC
- Secretaría Distrital del Hábitat - SDHT

Proyecto de Decreto

- Proyecto de Decreto
- Exposición de motivos

Anexos del Decreto

Anexo 00.	**Planos de decreto** – Plano 1. Delimitación del planteamiento urbanístico – Plano 2. Red Vial y Perfiles Viales, Espacio Público y Equipamientos, Usos y Aprovechamientos, Asignación De Cargas Urbanísticas y Etapas De Desarrollo
Anexo 01.	**Documento Técnico de Soporte formulación**
Anexo 02.	**Condiciones normativas para el licenciamiento directo**
Anexo 03.	**Condiciones normativas para la Unidad Funcional Calle 19**
Anexo 04.	**Lineamientos ambientales**
Anexo 05.	**Estudio y análisis estratégico de movilidad -EAE**
Anexo 06.	**Lineamientos de servicios públicos**

Anexos Documento Técnico de Soporte

Anexo 01.	**Cartografía** – Delimitación y Planteamiento Urbanístico de la Actuación Estratégica – Plano Espacio público y Equipamientoso – Red vial – Usos y aprovechamientos – Asignación de cargas urbanísticas – Etapas de desarrollo
Anexo 02.	**Condiciones normativas para el licenciamiento directo** – Anexo 02.1. Identificación de manzanas que conforman el Ámbito de Licenciamiento Directo
Anexo 03.	**Estructura ecológica principal**
Anexo 04.	**Sistema de espacio público peatonal para el encuentro - SEPPE** – Anexo 04.1. Fichas de diagnóstico del SEPPE existente (Parques) – Anexo 04.2. Fichas de diagnóstico del SEPPE existente (Zonas Verdes) – Anexo 04.3. Fichas de diagnóstico del SEPPE existente (Plazoletas)
Anexo 05.	**Sistema de movilidad**
Anexo 06.	**Sistema de servicios públicos**
Anexo 07.	**Estructura Integradora de los Patrimonios – EIP** – Anexo 07.1 Fichas ADEP
Anexo 08.	**Gestión del riesgo, mitigación y adaptación al cambio climático**
Anexo 09.	**Modelo socioeconómico -** Sistema del cuidado y servicios sociales
Anexo 10.	**Modelo de gobernanza y seguimiento**
Anexo 11.	**Modelo de gestión y financiación** – 20250403_Cuadro_proyectos_ZIBo_Cos_BalanceV11 – CI_Indirectos – E1_CI_PrPr_ZIBO – E2_CI_Englobes_ZIBO – E3_Moradores_Englobes_ZIBO – Proyectos por Componente M Informe_de_estimacion_zona_TIF
Anexo 12.	**Proceso de participación ciudadana** – Anexo 12.1. Matriz de aportes ciudadanos – Anexo 12.2. Evaluación e identificación de impactos – Anexo 12.2.1. Matriz Evaluación de Impactos – Anexo 12.3. Informe de recomendaciones para el cumplimiento del decreto de protección a moradores y actividades productivas M 12.4. Mapa de actores AE ZIBo
Anexo 13.	**Memorias de la sistematización del proceso de participación ciudadana** – Anexo 13. Matriz resumen actividades – Anexo 13.1. Espacios con la ciudadanía – Anexo 13.2. Jornadas atención punto móvil – Anexo 13.3. Jornadas atención puntos fijos – Anexo 13.4. Recorridos – Anexo 13.5. Reuniones con entidades – Anexo 13.6. Fase de revisión y concertación
Anexo 14.	**Otros** – Anexo 14.1. Acta de reunión CIOEM – Anexo 14.2. Actas mesas de concertación – Anexo 14.3. Tabla de Cumplimiento Directrices AE ZIBo

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

10

Glosario

Definiciones

A

Accesibilidad. Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de las personas 1 con | y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

Actuaciones Estratégicas. Son intervenciones urbanas integrales en lugares específicos de la Ciudad en donde confluyen proyectos o estrategias de intervención que ayudarán a la transformación propuesta por el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial - POT. Su finalidad será la de detonar procesos de revitalización y desarrollo en lugares estratégicos para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad.

Agregador Logístico. Entidad o sistema que coordina y optimiza la distribución de mercancías dentro de la ciudad, reduciendo costos y mejorando la eficiencia en el transporte urbano.

Aislamiento. Distancia horizontal libre, comprendida entre el lindero y el paramento de la construcción. El aislamiento puede ser lateral, posterior o anterior, dependiendo de la distancia que salva el paramento con respecto al lindero respectivo.

Ámbito Licenciamiento Directo. Delimitación específica definida en el territorio donde se establecen condiciones necesarias para desarrollar proyectos por medio de licencias urbanísticas de acuerdo al cumplimiento de normativas y estándares establecidos.

Análisis y evaluación del riesgo. Implica la consideración de las causas y fuentes del riesgo, sus consecuencias y la probabilidad de que dichas consecuencias puedan ocurrir. Es el modelo mediante el cual se relaciona la amenaza y la vulnerabilidad de los elementos expuestos, con el fin de determinar los posibles efectos sociales, económicos y ambientales y sus probabilidades. Se estima el valor de los daños y las pérdidas potenciales, y se compara con criterios de seguridad establecidos, con el propósito de definir tipos de intervención y alcance de la reducción del riesgo y preparación para la respuesta y recuperación *(Congreso de Colombia, Artículo 4 Ley 1523 de 2012)*.

Antejardín. Es el área libre de propiedad privada e interés público localizada entre la línea de demarcación y el paramento de la construcción con frente sobre un área de espacio público. Cuando no exista antejardín, la línea de demarcación coincide con el paramento de la construcción.

API. Las API son mecanismos que permiten a dos componentes de software comunicarse entre sí mediante un conjunto de definiciones y protocolos. API significa *"interfaz de programación de aplicaciones"*. En el contexto de las API, la palabra aplicación se refiere a cualquier software con una función distinta. La interfaz puede considerarse como un contrato de servicio entre dos aplicaciones. Este contrato define cómo se comunican entre sí mediante solicitudes y respuestas. La documentación de su API contiene información sobre cómo los desarrolladores.

Áreas privadas afectas al uso público - APAUP. Son el conjunto de espacios privados afectos al uso público y que, a través de soluciones arquitectónicas y paisajísticas, organizan la transición entre el espacio público para la movilidad y las edificaciones privadas. Pueden ser terrazas, galerías, cubiertas, culatas, remanentes, fachadas, antejardines. *(Manual de espacio público de Bogotá, 2023)*

Aprovechamiento. Es el proceso mediante el cual, a través de la recuperación de los materiales provenientes de los residuos de construcción y demolición, se realiza su reincorporación al ciclo económico productivo en forma ambientalmente eficiente por medio de procesos como la reutilización y el reciclaje.

Área construida. Corresponde a la suma de la superficie de todos los pisos y niveles del área edificada. Para el cálculo de la aplicación del índice de construcción de esta área total construida se excluye azoteas, áreas duras sin cubrir o techar, áreas de las instalaciones mecánicas, foso de escalera y ascensor, el área de los estacionamientos exigidos incluidos áreas de circulación vehicular ubicados en semisótanos y sótanos y el área de equipamiento comunal privado exigido.

Área De Actividad. Territorios que orientan las dinámicas urbanas previstas en el Modelo de Ordenamiento Territorial, sobre la cual se establecen los usos del suelo y niveles de mezcla, y se establecen las decisiones relacionadas con las cargas urbanísticas.

B

Bien de Interés Cultural (BIC). Bienes naturales, muebles, inmuebles, visuales relevantes, paisajes históricos urbanos o rurales que por sus valores y criterios representan la identidad cultural distrital o nacional debidamente declarados mediante acto administrativo en el marco de la *Ley 1185 de 2008*, o aquellos con acto de declaratoria o incluidos en los Planes de Ordenamiento Territorial con anterioridad a su promulgación. Los bienes arqueológicos o paleontológicos se consideran Bienes de Interés Cultural (BIC) sin requerir acto administrativo previo según lo fijado por el *Art. 6 de la Ley 1185 de 2008*. A partir de lo fijado en el *Art. 2.4.1.1.16 del Decreto Nacional 1080 de 2015*.

Bosque urbano. Cobertura arbórea agrupada en masa o lineal, con superposición o entrelazado de copas, con composición vegetal diferencial integrando especies nativas y naturalizadas de diferentes portes.

C

Cadena de valor. Es una herramienta que desglosa una empresa en sus actividades estratégicamente relevantes para entender el comportamiento de los costos y las fuentes existentes y potenciales de diferenciación. Una empresa obtiene ventaja competitiva al realizar estas actividades estratégicamente importantes de manera más económica o mejor que sus competidores.

Cesión pública. Corresponde a las áreas de terreno que los propietarios de inmuebles deben ceder al Distrito con destino a la conformación del espacio público, los equipamientos y las vías que permiten darle efectivamente soportes urbanos a un desarrollo inmobiliario, de acuerdo con lo dispuesto en la *Ley 9 de 1989*.

Chicana. Son estrechamientos de calzada que se configuran para dar paso uno a uno, obligando que el conductor de un sentido se detenga para dar paso al de sentido contrario.

Cobertura arbórea. Porcentaje de la superficie del suelo que está cubierto por la proyección vertical de las copas, teniendo en cuenta las especies vegetales leñosas que en su estado adulto cuenten con alturas superiores a 5 metros de altura.

Cobertura arbustiva. Porcentaje de la superficie del suelo que está cubierto por la proyección vertical de las copas, teniendo en cuenta las especies vegetales leñosas que se ramifican desde la base con tallos delgados y que en su estado adulto cuentan con alturas inferiores a 5 metros.

Colmatación. Acumulación de material en espacios vacíos, hondonadas o depresiones de terreno. Se puede dar por sedimentación de materiales transportados por el agua.

Conector Ecosistémico. Áreas de importancia ambiental que ayudan al proceso de consolidación y protección de los elementos naturales que mantienen y sostienen la diversidad biológica de los diferentes ecosistemas de la ciudad. No constituyen suelo de protección.

Conexión peatonal propuesta indicativa. Cruces indicados en los que se deben implementar herramientas que garanticen que las personas usuarias, sin importar sus condiciones o características sensoriales y/o psicomotrices, pueden continuar la circulación y aprovechar la ciudad, disminuyendo las barreras físicas para su libre desplazamiento.

Construcción sostenible. Conjunto de acciones de construcción que garantizan el uso eficiente, el aprovechamiento sostenible de los recursos y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Implica adoptar nuevas prácticas en el ciclo de vida de las edificaciones, de diseño, construcción y procesos de operación que reduzcan el mantenimiento, disminuyan el consumo energético, promuevan la energía renovable y reduzcan al máximo las emisiones y residuos.

Control ambiental. Es la franja de terreno no edificable que se extiende a lado y lado de vías pertenecientes a la malla vial arterial, con el objeto principal de aislar el entorno del impacto urbano generado por la misma vía y de contribuir ambientalmente para el paisajismo y la resiliencia urbana.

Corredor Comercial. Vía o área designada para el desarrollo y concentración de actividades comerciales, facilitando el acceso a bienes y servicios para la población.

Corredor Turístico. Ruta o zona especialmente planificada para el desarrollo de actividades turísticas, destacando recursos culturales, históricos y/o naturales de interés para visitantes.

Culata. Muro de remate en una construcción, puede resultar de la demolición de una edificación.

D

Desarrollo Orientado Al Transporte (DOT). Metodología de planificación urbana que promueve la concentración del desarrollo de usos habitacionales, comercio y servicios y con altas densidades en torno a las estaciones de la red de transporte público. DOTS no es un instrumento de captura de valor per se, pero promueve las condiciones para generar un mejor aprovechamiento del suelo.

Distrito Creativo. Área urbana donde se concentran actividades culturales y creativas, promoviendo la innovación y el desarrollo económico basado en la cultura y el arte.

Dotacional. Es aquel que permite el desarrollo de las funciones sociales y de prestación de los servicios tendientes a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales, para el desarrollo individual y colectivo, el cual puede ser ofertado por el sector público y/o privado.

E

Ecourbanismo. Conjunto de decisiones y actuaciones de planificación, desarrollo, construcción y adecuación de las ciudades, orientadas hacia el desarrollo sostenible, para minimizar los impactos ambientales donde la relación de los ambientes naturales y construidos es equilibrada y sus infraestructuras utilizan sus recursos de manera segura y eficiente.

Educación ambiental. Actividades orientadas a la formación de personas críticas y reflexivas, con capacidades para comprender las problemáticas ambientales de sus contextos (locales, regionales y nacionales). Al igual que para participar activamente en la construcción de apuestas integrales (técnicas, políticas, pedagógicas y otras), que apunten a la transformación de su realidad, en función del propósito de construcción de sociedades ambientalmente sustentables y socialmente justas.

Estructura Ecológica Principal (EEP). Estructura ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional.

Efectividad. Es el grado de congruencia entre objetivos organizacionales y resultados observables. Está bien definida, solo si tanto los objetivos como los resultados, están bien definidos y la comparación entre los dos, es significativa.

Eficiencia. Es la propiedad según la cual se aprovecha de la mejor manera posible los recursos que se cuentan.

Enfoque diferencial. Es una herramienta que reconoce que existen grupos y personas que han sido históricamente discriminados debido a su pertenencia étnica o racial, edad, orientación sexual, identidad de género, creencia religiosa, ubicación geográfica, discapacidad, situación socioeconómica, o de la intersección de diversos sistemas de discriminación que, como el racismo, el capacitismo, el clasismo, la homofobia, la transfobia, la xenofobia y la intolerancia religiosa, impiden el acceso a las oportunidades en igualdad de condiciones. Este tipo de discriminación se sustenta en imaginarios, estereotipos, prejuicios y comportamientos construidos social y culturalmente, que impiden la garantía plena de derechos. Su función es hacer ajustes a la oferta institucional para garantizar adecuadamente el acceso a los bienes y servicios reconociendo las particularidades y especificidades de los distintos grupos sociales o personas.

Estudio de transporte y tránsito (ETT). Estudio que contiene el análisis técnico de la situación actual y con proyecto, teniendo en cuenta la estimación de demanda peatonal, de ciclistas, vehicular, análisis de siniestralidad vial y de los impactos que el proyecto generará sobre la movilidad circundante y su zona de influencia. Incluye la determinación de las necesidades de transporte público, las soluciones de accesibilidad de los usuarios y la capacidad de la infraestructura requerida tanto para el tránsito no motorizado, como motorizado con modelación en los diferentes escenarios de proyección y las acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad.

F-G

Ferroviario. Hace referencia al tipo de transporte terrestre que desplaza personas o mercancías a través de vías férreas, que normalmente se componen de dos rieles. Algunos ejemplos comunes son el tren, metro, tranvía y cable aéreo.

Franja de Resguardo Corresponde a un área que se extiende a cada lado del eje del tunel y cumple con las distancias mínimas en sentido horizontal y vertical como resguardo seguro ante futuras cosntrucciones o edificaciones en superficie cercanas al túnel férreo, a fin de evitar que cualquier obra adyacente al sistema Metro produzca algún perjuicio a su infraestructura y a la operación comercial del sistema, de acuerdo con la *resolución No. 2198 de 2023* o la norma que lo complemente, modifique o sustituya,

Franja de seguridad. Corresponde a un área mayor al área de la Franja de resguardo que se extiende a cada lado del eje del túnel, y tiene como fin salvaguardar la infraestructura de la Línea 2 del Metro de Bogotá y su entorno, de acuerdo con la *Resolución No. 2198 de 2023* o la norma qu ele complemente, modifique o sustituya.

Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER). Son aquellos recursos de energía renovable disponibles a nivel mundial que son ambientalmente sostenibles, pero que en el país no son empleados o son utilizados de manera marginal y no se comercializan ampliamente. Se consideran FNCER la biomasa, los pequeños aprovechamientos hidroeléctricos, la eólica, la geotérmica, la solar y los mares. Otras fuentes podrán ser consideradas como FNCER según lo determine la UPME.

Gestión del Cambio Climático. Es el proceso coordinado de diseño, implementación y evaluación de acciones de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y adaptación al cambio climático orientado a reducir la vulnerabilidad de la población, infraestructura y ecosistemas a los efectos del cambio climático. También incluye las acciones orientadas a permitir y aprovechar las oportunidades que el cambio climático genera. Gestión del riesgo: es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible *(Congreso de Colombia, Artículo 4 Ley 1523 de 2012)*. Gestión del riesgo de origen tecnológico: corresponde a la identificación, caracterización y tratamiento de los escenarios de riesgo de este tipo, definidos como los daños o pérdidas potenciales que pueden presentarse debido a los eventos generados por el uso y acceso a la tecnología, originados en sucesos antrópicos, naturales, socio-naturales y propios de la operación, manejo, almacenamiento y transporte de químicos, materiales peligrosos y la desviación de operaciones de un sistema, proceso o equipo. Dentro de estos riesgos, están asociados los peligros químicos, biológicos, de radiación, eléctrico, mecánico, en estructuras, en tecnologías de información y comunicaciones, entre otros relacionados.

Gobernanza. Es el proceso de toma de decisiones para gestionar e implementar la Actuación Estratégica, de forma articulada, con los actores interesados públicos y privados. La gobernanza se priorizan acciones, e implementan instrumentos para llegar a acuerdos que faciliten la implementación.

H-I

Hechos estilizados. Son observaciones empíricas generales y simplificadas que son consistentes a lo largo de diferentes estudios y contextos. Estas observaciones se consideran robustas y se utilizan como puntos de referencia para el desarrollo y la validación de teorías y modelos.

Índice de Construcción Base. Factor numérico que multiplicado por el área de terreno arroja como resultado el área construida en un proyecto urbanístico o arquitectónico a la cual podrá acceder cada predio sin el pago de obligaciones urbanísticas para el caso de aquellos localizados en los tratamientos de renovación urbana, consolidación, mejoramiento integral y conservación. En el tratamiento urbanístico de

desarrollo, corresponde con el área a que tienen derecho los propietarios en forma proporcional a su participación en cargas locales. *POT Decreto 555 del 2021, Artículo 266.*

Índice de Construcción Efectivo Inicial (ICei). Es el Índice de construcción que se podrá concretar en los proyectos al interior de la Actuación Estratégica sin la necesidad de incorporar ninguna de las condiciones descritas en el artículo siguiente.

Índice de Construcción Efectivo Máximo (ICem). Índice de construcción que pueden concretar los proyectos una vez implementadas las condiciones señaladas en el artículo siguiente. Este máximo corresponde a las reglas de aplicación del Índice de Construcción Efectivo para el tratamiento de renovación urbana de acuerdo con lo dispuesto en el *artículo 304 del Decreto Distrital 555 de 2021*.

Industria 4.0. Se define como un nuevo modelo industrial para la autoorganización y la autogestión de sistemas de producción totalmente automatizados, que aprenden autónomamente y que son interactivos, en los que el núcleo son las nuevas tecnologías digitales y las tecnologías de Internet, y el papel de los humanos está limitado a su inicio, control y mantenimiento técnico, lo que requiere nuevas competencias de especialistas industriales modernos y está acompañado de cambios sociales.

Industria creativa. Según el *artículo 2 de la Ley 1834 (Congreso de Colombia, 2017)*, las industrias creativas comprenderán los sectores que conjugan creación, producción y comercialización de bienes y servicios basados en contenidos intangibles de carácter cultural, y/o aquellas que generen protección en el marco de los derechos de autor.

Las industrias creativas comprenderán de forma genérica –pero sin limitarse a–, los sectores editoriales, audiovisuales, fonográficos, de artes visuales, de artes escénicas y espectáculos, de turismo y patrimonio cultural material e inmaterial, de educación artística y cultural, de diseño, publicidad, contenidos multimedia, software de contenidos y servicios audiovisuales interactivos, moda, agencias de noticias y servicios de información, y educación creativa.

Inundación. Las inundaciones son fenómenos meteorológicos e hidrológicos asociados a características climáticas, morfológicas e hidráulicas, clasificándose como una amenaza de gran impacto debido a las magnitudes en pérdidas económicas y de vidas humanas por ser el fenómeno más recurrente y con mayor número de registros, *(Banco Mundial, 2012); (Domínguez y Lozano, 2014); (IPCC, 2007); (Coll, 2013); (Castrillón Ocampo, 2014); (Sedano, 2013); (CNE,2011),* clasificándose como un fenómeno hidrológico potencialmente destructivo, que hacen parte de la dinámica de evolución de una corriente *(IDEAM, 2014)*.

Isletas. Pequeñas áreas verdes o espacios de descano ubicados en medio de vías o plazas, mejorando el entorno urbano y proporcionando áreas de recreo.

L-N

Líneas de deseo peatonal y ciclistas. Trayectorias preferidas por peatones y ciclistas que se consideran en la planificación urbana para crear rutas más directas y seguras.

Manual De Espacio Público. Es un instrumento técnico y detallado que se armoniza con la normativa vigente y se desarrolla en línea con la visión territorial del *Decreto 555 del 2021*, Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035. Tiene como propósito brindar al diseñador un catálogo de elementos que se asocian bajo una metodología integral para la formulación de proyectos de espacio público desde las primeras etapas de diseño.

Manzana del cuidado. Área acotada donde se concentran y articulan servicios de cuidado bajo un criterio de proximidad y multifuncionalidad, para quienes requieren cuidado y para quienes cuidan.

Micromovilidad. Micromovilidad que se realiza en vehículos ligeros que funcionan por autopropulsión, energía eléctrica o con una combinación de las dos, que incluye, pero no se limita, a las bicicletas, triciclos, patinetas o similares. En caso de tener asistencia eléctrica, ésta deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o se alcance una velocidad máxima de 25Km/h.

Mitigación del riesgo. Medidas de intervención prescriptiva o correctiva dirigidas a reducir o disminuir los daños y pérdidas que se puedan presentar a

través de reglamentos de seguridad y proyectos de inversión pública o privada cuyo objetivo es reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad existente *(Congreso de Colombia, Artículo 4 Ley 1523 de 2012)*.

Movilidad Reducida. Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

Nodos de equipamientos. Son áreas en donde confluyen diferentes tipos de servicios sociales y equipamientos, tanto nuevos como existentes, los cuales tienen proximidad física entre sí, buscando la optimización del uso del suelo y generar relaciones de complementariedad.

O-P

Operador urbano. Lidera la formulación, adopción, estructuración y operación además de tener a cargo la gestión y ejecución de todos los proyectos de transformación urbana de la ciudad, y deberá articular las acciones y actuaciones urbanísticas, compromisos o inversiones públicas y privadas en el ámbito del respectivo instrumento.

Pacificación de tránsito. Reducir la velocidad de los vehículos para armonizar el tránsito y la circulación de peatones y ciclistas.

Paso a desnivel. Es un tipo de cruce peatonal, ciclista y/o de usuarios de micromovilidad que se desarrolla a nivel superior (puente peatonal, ciclo-puente) o inferior del terreno (deprimido, túnel). Es la alternativa elegida en vías en donde el cruce a nivel es riesgoso y complejo, donde técnicamente no es viable implementar un paso a nivel o es necesario el paso sobre cuerpos de agua, vías férreas u otro tipo de obstáculo. *(Decreto 491 de 2023)*.

Paso a desnivel adosado a puentes vehiculares. Circulación peatonal, ciclista y/o de usuarios de micromovilidad, segura, segregada y protegida, adosada al puente vehicular y anexa a las calzadas destinadas a circulación vehicular en puentes vehiculares, a través de andenes o cicloinfraestructura. *(Decreto 491 de 2023)*.

Paso a nivel. También llamado cruce a nivel, es la zona de la calzada, señalizada con demarcación y/o dispositivos, que indica el espacio destinado para el cruce seguro de peatones, ciclistas y/o usuarios de micromovilidad. *(Decreto 491 de 2023)*.

Plan Distrital de Desarrollo (PDD). Es la hoja de ruta que guía las acciones del alcalde de turno en el cual se detallan las propuestas presentadas en el programa de gobierno a desarrollar en el periodo de la administración.

Plan Maestro Del Cuidado y Servicios Sociales. Evalúa las necesidades de servicios del cuidado y sociales existentes y futuras, plantea estrategias para solventarlas, avizora el papel que pueden tener los servicios de este tipo para la proyección de Bogotá como ciudad referente internacional, y plantea las acciones de gestión y coordinación necesarias para garantizar una prestación de servicios oportuna, suficiente, cercana, sostenible, innovadora e incluyente.

Pobreza multidimensional. Es un indicador que refleja el grado de privación de las personas en un conjunto de dimensiones (Condiciones educativas del hogar, Condiciones de la niñez y la juventud, trabajo, salud y Servicios públicos). La medida permite determinar la naturaleza de la privación (de acuerdo con las dimensiones seleccionadas) y su intensidad. El IPM es la combinación del porcentaje de personas consideradas pobres y de la proporción de dimensiones en las cuales los hogares son, en promedio, pobres.

POT Plan de Ordenamiento Territorial. Es el instrumento básico definido en la *Ley 388 de 1997*, para que los municipios y distritos del país planifiquen el ordenamiento del territorio. El POT contiene un conjunto de objetivos, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que orientan el desarrollo físico del territorio y la utilización o usos del suelo.

Puntos de la tierra. Sitios destinados al manejo especializado de residuos orgánicos, bajo el procesamiento de los residuos para producción de compost.

R

Red de cicloinfraestructura. Corresponde a las vías destinadas exclusivamente a la circulación de bicicletas, que se articulan entre sí, con la función de conectar las áreas urbanas y rurales, y permitiendo la circulación libre por el territorio de Bogotá. Son corredores y enlaces que permiten articular los viajes entre los diferentes modos de transporte. Incluye la infraestructura y las franjas para la circulación de ciclousuarios y personas que viajan en vehículos eléctricos, asistidos o de tracción humana con velocidades máximas de 20 km/h y de última milla, así como su infraestructura de soporte.

Red de infraestructura mixta. Corresponde a las diferentes mallas o corredores y enlaces para la circulación de vehículos, que conectan entre sí los diferentes sistemas de movilidad de la ciudad, tales como la malla de integración regional, la malla vial arterial, la malla vial intermedia, la malla local.

Red de infraestructura peatonal. Corresponde al conjunto de infraestructuras para la circulación peatonal que incluye las franjas de circulación peatonal definidas en los perfiles viales. Esta red tendrá prevalencia sobre las diferentes redes de infraestructura del espacio público para la movilidad.

Red de transporte público de pasajeros urbano rural y regional. Corresponde a la infraestructura de corredores para el transporte público: de alta, media y baja capacidad, así como su infraestructura de soporte para la operación, el soporte al acceso y tránsito, los complejos de integración modal CIM, y las áreas de integración Multimodal AIM.

Renaturalización. Proceso gradual de innovación que, inspirado en la naturaleza mejora la funcionalidad ecológica de las áreas ya construidas o artificiales mediante intervenciones que adaptan la ciudad al ciclo hidrológico, infiltrando, reteniendo y reutilizando el agua pluvial a través de infraestructuras sostenibles de soporte y hábitat para la biodiversidad y la reconversión de áreas endurecidas en blandas.

Residuos de Construcción y Demolición (RCD). Son los residuos sólidos provenientes de las actividades de excavación, construcción, demolición, reparaciones o mejoras locativas de obras civiles o de otras actividades conexas.

Resiliencia o capacidad de adaptación. Capacidad de los sistemas sociales, económicos y ambientales de afrontar un suceso, tendencia o perturbación peligrosa, respondiendo o reorganizándose de modo que mantengan su función esencial, su identidad y su estructura, y conservando al mismo tiempo la capacidad de adaptación, aprendizaje y transformación.

Retroceso. Área comprendida entre la fachada exterior de una edificación y la línea de demarcación contra zonas de uso público, como vías, parques, rondas de río, entre otras.

Reuso de fachadas. Entiéndase para efectos de la presente AE como reúso de fachada, aquellas fachadas existentes a la entrada en vigencia del presente decreto, las cuales se preserven parcial o totalmente

Reúso de edificaciones. Entiéndase como inmueble objeto de reúso parcial o total aquellas edificaciones existentes a la entrada en vigencia del presente decreto, las cuales adapten sus espacios, estructuras y funciones a nuevas necesidades manteniendo su uso original y/o desarrollando nuevos usos y áreas.

Reverdecimiento. Proceso que busca incrementar en cantidad y diversidad las coberturas vegetales y las superficies blandas y naturales al interior de la ciudad, para obtener mayores beneficios y servicios de la biodiversidad y los ecosistemas.

S

Señalización Podotáctil. Señalización Podo táctil: son señales en forma de domos o barras alargadas que se instalan en las superficies de la circulación peatonal y que al contacto con los pies permite orientar el recorrido y alertar de posibles peligros a las personas con discapacidad visual.

Sisbén. El Sisbén es el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, que permite clasificar a la población de acuerdo con sus condiciones de vida e ingresos. Esta clasificación

se utiliza para focalizar la inversión social y garantizar que sea asignada a quienes más lo necesitan. La clasificación del sistema se divide en 4 grupos. Cada grupo está compuesto por subgrupos, identificados por una letra y un número que permiten clasificar más detalladamente a las personas: Grupo A: conformado por 5 subgrupos (desde A1 hasta A5) Grupo B: conformado por 7 subgrupos (desde B1 hasta B7) Grupo C: conformado por 18 subgrupos (desde C1 hasta C18) Grupo D: conformado por 21 subgrupos (desde D1 hasta D21) Y cada grupo se define de la siguiente manera: Grupo A: pobreza extrema (población con menor capacidad de generación de ingresos) Grupo B: pobreza moderada (población con mayor capacidad de generar ingresos que los del grupo A) Grupo C: vulnerable (población en riesgo de caer en pobreza) Grupo D: población no pobre, no vulnerable.

Sistema hídrico. Es una categoría del componente de áreas de especial importancia ecosistémica de la Estructura Ecológica Principal, el cual está compuesto por los cuerpos y corrientes hídricas naturales y artificiales y sus áreas de ronda.

Sistema De Espacio Público Y Servicios. Conjunto de normas y directrices para la gestión y uso del espacio público en Bogotá.

Sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS). Integran urbanismo, paisajismo e hidrología. El objetivo es dotar la ciudad de 'nuevas capas' permeables en tejados y pavimentos que se comportan como sumideros filtrantes que emulan el ciclo natural del agua. El agua filtrada es captada y gestionada de forma subsuperficial para su reciclado, infiltrada al terreno o vertida directamente a cauce natural, controlando cantidad, calidad y tiempo.

Soluciones Basadas En La Naturaleza (SBN). Se refieren a todas las acciones que aprovechan el poder de los ecosistemas y los servicios que estos proveen, para abordar desafíos de la sociedad como el cambio climático, la seguridad alimentaria, la amenaza de la disponibilidad del agua o el riesgo por desastres.

Sumidero. Conducto o canal por donde se sumen las aguas.

T-U

Techos verdes. Corresponde a la estructura de cierre superior o techo de una edificación que está total o parcialmente cubierta de vegetación sembrada o plantada sobre un sustrato o suelo de cultivo instalados sobre una membrana impermeable. Su función, entre otras, es mejorar las condiciones del hábitat urbano mediante el manejo sostenible de aguas lluvias, depuración de la calidad del aire, embellecimiento del entorno construido y protección de la biodiversidad en las ciudades.

Tipos de usos del suelo. Clasificación del uso del suelo por actividad: Residencial, Comercial y de Servicios, Industrial y Dotacional. Cada tipo puede estar subdividido en categorías.

Uso de conocimiento. Actividades de investigación, monitoreo o educación ambiental que aumentan la información, el conocimiento, el intercambio de saberes, la sensibilidad y conciencia frente a temas ambientales y la comprensión de los valores y funciones naturales, sociales y culturales de la biodiversidad.

Uso de conservación. Actividad encaminada a la conservación in situ de los ecosistemas y los hábitats naturales y el mantenimiento y recuperación de poblaciones viables de especies en su entorno natural y, en el caso de las especies domesticadas y cultivadas, en los entornos en que hayan desarrollado sus propiedades específicas.

Uso de restauración. Actividades de recuperación y rehabilitación de ecosistemas; manejo, repoblación, reintroducción o trasplante de especies y enriquecimiento y manejo.

Uso del suelo. Destinación asignada al suelo de conformidad con las actividades permitidas según el área de actividad.

Uso dotacional. Es aquel que permite el desarrollo de las funciones sociales y de prestación de los servicios tendientes a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales, para el desarrollo individual y colectivo, el cual puede ser ofertado por el sector público y/o privado.

Uso permitido. Corresponde al uso del suelo que puede ser localizado en determinado territorio de conformidad con las normas urbanísticas aplicables. Solo se adquiere el derecho a desarrollar un uso permitido una vez cumplidas integralmente las obligaciones normativas generales y específicas, y previa obtención de la correspondiente licencia. En las licencias de construcción se concretarán de manera específica los usos, edificabilidad, volumetría, accesibilidad y demás aspectos técnicos aprobados para la respectiva edificación.

V-Z

Vado. Modificación de la acera mediante planos inclinados que permita salvar la diferencia de nivel entre calzada y acera, facilitando la continuidad en el desplazamiento y el cruce de las vías públicas a todas las personas, en especial a los usuarios de sillas de ruedas, a quienes transportan cochecitos de bebé, carros para traslado de mercaderías entre otros.

Vulnerabilidad. Es el riesgo de caer en la pobreza cuando el ingreso o el consumo de una persona cae por debajo de una línea de pobreza predefinida. En sentido estricto, la vulnerabilidad está explícitamente vinculada al riesgo de que un hogar no pobre caiga en la pobreza.

Zona de Reserva. La zona de reserva es la demarcación cartográfica indicativa de aquellas áreas del territorio Distrital, que se consideran necesarias para la localización, ampliación y/o futura construcción de obras, proyectos o infraestructura de soporte de las estructuras del territorio. *Artículo 378 del Decreto 574 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.*

Siglas

AE. Actuación Estratégica
BRT. por sus siglas en inglés Bus Rapid Transit autobús de tránsito rápido
Ci. Franja de Cicloinfraestructura
CP. Franja de Circulación peatonal
DADEP. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
ECA. Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento
EDAU. Estudio de demanda y atención de usuarios
EEP. Estructura Ecológica Principal
ETT. Estudio de Transporte y Tránsito
ICa. Índice de Construcción Adicional
ICb. Índice de Construcción Básico
ICm. Índice de Construcción Máximo
IDPC. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
IDRD. Instituto Distrital de Recreación y Deporte
IDT. Instituto Distrital de Turismo
IDU. Instituto de Desarrollo Urbano
JBB. Jardín Botánico de Bogotá
LRT. por sus siglas en inglés Light Rail Transit transporte de tren ligero
MVA. Malla Vial Arterial
MVI. Malla Vial Intermedia
MVL. Malla Vial Local
NS. Norma Técnica de Servicios
NTC. Norma Técnica Colombiana
PDD. Plan Distrital de Desarrollo
PGV. Programa de Gestión de Velocidad
PMSS. Plan Maestro De Seguridad Y Salud
PR. Franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana
SCRD. Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte
SDA. Secretaría Distrital de Ambiente
SDDE. Secretaría Distrital De Desarrollo Económico
SDG. Secretaría Distrital de Gobierno
SDHT. Secretaría Distrital de Hábitat
SDM. Secretaría Distrital de Movilidad
SDMujer. Secretaría Distrital de la Mujer
SDP. Secretaría Distrital de Planeación
SDS. Secretaría Distrital de Salud
SDSCJ. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
SED. Secretaría de Educación Distrital
SEPS. Sistema De Espacio Público Y Servicios.
SINUPOT. Sistema de Información de Norma Urbana y Plan de Ordenamiento Territorial
SITP. Sistema Integrado de Transporte Público
SUDS. Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible
TM. Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A.
TP. Franja de circulación para el Transporte Público
UAECD. Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital
UAESP. Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
UPL. Unidades de Planeamiento Local
VM. Franja Vehicular Mixta
Vcomp. Valor a compensar en Dinero.
ZIBo. Zona Industrial de Bogotá

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

2025

11

Bibliografía

Akotia, J., & Opoku, A. (2017). *Sustainable regeneration project delivery in UK.* Journal of facilities management.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2021). Decreto Distrital 555 de 2021. Bogotá.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2023). Política Pública Distrital de Economía 2023-2040. Bogotá.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Decreto Distrital 555 de 2021. Plan de Ordenamiento Territorial.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría Distrital de Planeación. (2022). Decreto Distrital 466 de 2024. Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo 05 "Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos" del Decreto Distrital 555 de 2021.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Decreto Distrital 558 de 2023. Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones.*

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2023). *Decreto 263 de 2023, por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.* https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143258

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Decreto Distrital 491 de 2023, por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá D.C.* Recuperado de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150378

Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de noviembre de 2022). *Decreto 520.* Gaceta Oficial.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (19 de octubre de 2023). *Decreto 477. Gaceta Oficial.*

Alcaldía Mayor de Bogotá. (23 de noviembre de 2023). *Decreto 558. Gaceta Oficial.*

Alcaldía Mayor de Bogotá. (24 de noviembre de 2023). *Decreto 563. Gaceta Oficial.*

Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de diciembre de 2021). *Decreto 555. Gaceta Oficial.*

Alcaldía Mayor de Bogotá. (s.f.). Recuperado de https://bogota.gov.co/

AQUADATOS S.A.S. (2024). *Consultoría para la elaboración de los diseños conceptuales de las redes matrices de acueducto, requeridas para las áreas y proyectos priorizados por la alcaldía de Bogotá y que forman parte de las actuaciones estratégicas defini.* Bogotá.

Arnstein, Sherry R. (2019). *"A Ladder of Citizen Participation." Journal of the American Planning Association 85.1.: 24–34. Web.*

Arthur, N., and Sopjani, L. (2022) *Playful co-creation in urban space: Igniting activation, closeness, and collective intervention of residents in neighbourhoods, in Lockton, D., Lenzi, S., Hekkert.*

Banco Mundial. (2017). *Gobernance and the law.* World Bank Group.

Caldeira, Teresa, and James Holston. (2015). "Participatory Urban Planning in Brazil." Urban studies (Edinburgh, Scotland) 52.11: 2001–2017. Web.

Cámara Colombiana de la Construcción. (s.f.). Recuperado de https://camacol.co/

CHAFIK INGENIERÍA S.A.S. (2024). *Consultoría para la elaboración de los diseños conceptuales de las redes troncales de alcantarillado sanitario y pluvial, requeridos para las áreas y proyectos priorizados por la alcaldía de Bogotá y que forman parte de las actuaciones estratégicas defini.* Bogotá.

Congreso de la Republica de Colombia. (2019). Ley 1964 de 2019 *"Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones".* Bogotá.

Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. (2021). *Documento CONPES D.C. 15 de 2021. Política pública de la bicicleta para el D.C. 2021 – 2039. 23 de marzo de 2021.*

Construdata. (2024). Construdata.
Cutting Edge eLearning Solutions. (2022). A*dult Learning Bloom's Taxonomy A Practical Guide.* 1a ed. Cutting Edge eLearning Solutions. Print.

Decreto 840 de 2019 [Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Movilidad]. *Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.* 27 de diciembre de 2019.

Decreto 077 de 2020 [Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Movilidad]. *Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones.* 4 de marzo de 2020.

Decreto 555 de 2021 [Secretaría Distrital de Planeación]. *Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.* 29 de diciembre de 2021.

Decreto 263 de 2023 [Secretaría Distrital de Planeación]. *Por el cual se adopta el Manuel de Espacio Público de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones.* 21 de junio de 2023.

Decreto 497 de 2023 [Secretaría Distrital de Movilidad]. *Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.* 26 de octubre de 2023.

Decreto 558 de 2023 [Secretaría Distrital de Planeación]. *Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones.* 23 de noviembre de 2023.

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP). (2023). *Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2023.* Bogotá, Colombia. ISSN: 2665-4040.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística; Secretaría Distrital de Planeación. (2021). *Encuesta Multipropósito Bogotá-Cundinamarca* (EM 2021). Bogotá.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda. Bogotá.*
Departamento Nacional de Planeación. (2023). Base de datos del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (SISBÉN). Bogotá.

Documento CONPES D.C. 15 de 2021 [Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital]. *Política pública de la bicicleta para el D.C. 2021 – 2039.* 23 de marzo de 2021.

Dumbaugh, E., & Li, W. (2011). *Designing for the safety of pedestrians, cyclists, and motorists in urban environments.* Journal of the American Planning Association, 77 (1), 69-88.

Fedesarrollo. (s.f.). Recuperado de https://www.fedesarrollo.org.co/

Freire, Paulo. (1971). *Pedagogy of the Oppressed.* New York: Herder and Herder. Print.

Friedmann, J. (1998). *Planning theory revisited.* European Planning Studies, 6(3), 245-253.

Fundación Ecología Urbana y Territorial. (2024). *Elaboración del esquema territorial y funcional de la red de supermanzanas del Centro Ampliado de Bogotá D.C., en el marco de las Actuaciones Estratégicas definidas en el POT.*

Galería Inmobiliaria. (s.f.). *Galería Inmobiliaria.*

Hamidi, S., & Zandiatashbar, A. (2018). *Does urban form matter for innovation productivity? A national multi-level study of the association between neighbourhood innovation capacity and urban sprawl.* Urban Studies, 55(6), 2330-2348.

IDIGER. (2016). *Caracterización General del Escenario de Riesgo por Fenómenos de Origen Tecnológico en Bogotá.* Obtenido de https://www.idiger.gov.co/rtecnologico

IDIGER. (2016). *Caracterización General del Escenario de Riesgo por Inundación.* Obtenido de https://www.idiger.gov.co/rinundacion

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2018). *Proyectos de intervención en Bienes Inmuebles de Interés Cultural: Intervención de fachadas y espacio público.* https://idpc.gov.co/intervencion-del-patrimonio/enlucimiento-de-fachadas/

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2022). *Asesoría para el patrimonio.* https://idpc.gov.co/intervencion-del-patrimonio/asesoria-para-el-patrimonio/

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2022). *Equipo de espacio público.* https://idpc.gov.co/intervencion-del-patrimonio/asesoria-para-el-patrimonio/equipo-de-espacio-publico/

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2024). *Conoce nuestro patrimonio vivo.* https://sisbic.idpc.gov.co/patrimoniovivo

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2024). I*ntervención del patrimonio.* https://idpc.gov.co/intervencion-del-patrimonio/

Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). (2023). *Ciudad y Encuentro. Lineamientos de diseño para los parques de Bogotá.* Bogotá, Colombia.

International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. (2021). *A catalogue of nature-based solutions for urban resilience.* Washington D.C., United States of America.

Jaraillo, V. F. J. (2019). F*orma e intención: vitalidad para el reaprovechamiento de un área industrial de Bogotá D.C.* Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia. http://bdigital.unal.edu.co/73327/

Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis. (2020). *Manual de Coberturas Vegetales de Bogotá, D.C. Bogotá,* Colombia. ISBN: 978-958-798-016-5.

Jung, T., Lee, J., Yap, M., & Ineson, E. (2015). *The role of stakeholder collaboration in culture-led urban regeneration.* Cities.

Krathwohl, D. R. (2002). *A revision of Bloom's taxonomy: An overview.* Theory into practice, 41(4), 212-218.

Laskey, Allison B., and Walter Nicholls. (2019). *"Jumping Off the Ladder: Participation and Insurgency in Detroit's Urban Planning."* Journal of the American Planning Association 85.3. 348–362. Web.

Ley 769 de 2022 [Ministerio de transporte]. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* 6 de agosto de 2002.

Congreso de Colombia. (2017). *Ley 1834 de 2017, por medio de la cual se fomenta la economía creativa – Ley Naranja.* https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30030647

Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá. (s.f.). Recuperado de https://www.lonjadebogota.org.co/

Luck, R. (2018). *What is it that makes participation in design participatory design?* Design Studies 59, pp.1–8.

MADS. (2022). *¿En qué consiste la construcción sostenible?* Obtenido de https://www.minambiente.gov.co/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/construccion-sostenible/#:~:text=Es%20un%20proceso%20hol%C3%ADstico%20que,y%20procesos%20de%20operaci%C3%B3n%20y

Ministerio de Transporte. (2016). *Guía de Ciclo-Infraestructura en ciudades colombianas.*

Ministerio de Transporte. (2022). *Ley 769 de 2022. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* 6 de agosto de 2002.

Ministerio de Transporte (2016), *Guía de Ciclo-Infraestructura en ciudades colombianas.*
National Association of City Transportation Officials (2017), Guía global de diseño de calles.

Victoria Jaramillo, F. J. (2019) *Forma e intención: vitalidad para el reaprovechamiento de un área industrial de Bogotá D.C.* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia]. http://bdigital.unal.edu.co/73327/

Monclús, Antonio. (1988). *"Pedagogía de la contradicción: Paulo Freire: nuevos planteamientos en educación de adultos (estudio actualizado y entrevista con Paulo Freire)."* Editorial Anthropos. Print.

National Association of City Transportation Officials. (2017). *Guía global de diseño de calles*.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2018). *Bosques y ciudades sostenibles*. Mantua, Italia. ISBN: 978-92-5-130520-1.

P., Oak, A., Sádaba, J., Lloyd, P. (eds.). (2022). DRS 2022: Bilbao, 25 June - 3 July, Bilbao, Spain. https://dl.designresearchsociety.org/conference-volumes/56/

Porter, M. E. (1985). *The Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. NY: Free Press.

Resolución 483 de 2019 [Secretaría Distrital de Movilidad]. *Por medio de la cual se establece una metodología para establecer corredores de transporte público y se dictan otras disposiciones*. 7 de diciembre de 2019.

Resolución 2000 de 2023 [Secretaría Distrital de Planeación]. *Por la cual se adoptan las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZIBo y Chapinero Verde e Inteligente las cuales conforman el Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá*. 12 de septiembre de 2023.

Rosen, E., & Sander, U. (2009). *Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. Accident Analysis and Prevention,* 41, 536-542.

SDP, SDA & SDH. (2023). *Manual de Ecourbanismo y Construcción Sostenible*. Bogotá.

Secretaría de Desarrollo Económico. (2023). *Lineamientos para la gestión espacial del empleo y la productividad en el marco del POT Bogotá reverdece*. Bogotá.

Secretaría de Movilidad. (2019). *Encuesta de Movilidad 2019*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Ambiente & Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Decreto 840 de 2019. Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones*. 27 de diciembre de 2019.

Secretaría Distrital de Ambiente & Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Decreto 077 de 2020. Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones*. 4 de marzo de 2020.

Secretaría Distrital de Ambiente. (2022, diciembre 23) *Resolución 5531 de 2022, por la cual se establecen los lineamientos para la implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital*. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=139424

Secretaría Distrital de Ambiente. (2023). *Respuesta al oficio con radicado 2023ER49682 - Consulta de condiciones mínimas necesarias que aporte a la formulación de Directrices de la AE ZIBO*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Integración Social. (2021). *Diagnóstico Local Puente Aranda*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Resolución 483 de 2019. Por medio de la cual se establece una metodología para establecer corredores de transporte público y se dictan otras disposiciones*. 7 de diciembre de 2019.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Decreto 497 de 2023. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*. 26 de octubre de 2023.

Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2023). *Formulación de Unidades de Planeamiento Local. Sector Centro Ampliado. Documento Técnico de Soporte*. Bogotá, Colombia.

Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2023). M*anual de Espacio Público de Bogotá*. Bogotá, Colombia.

Secretaría Distrital de Planeación. (2021). *Decreto 555 de 2021. Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*. 29 de diciembre de 2021.

Secretaría Distrital de Planeación. (2021). *Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022 - 2035*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Decreto 263 de 2023. Por el cual se adopta el Manuel de Espacio Público de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*. 21 de junio de 2023.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Decreto 558 de 2023. Por medio del cual se precisan los requisitos y condiciones para la delimitación, formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS de que trata el Decreto Distrital 555 de 2021, así como definir las funciones de los operadores urbanos públicos en las labores de coordinación de dichas actividades, ejecución y operación y se dictan otras disposiciones*. 23 de noviembre de 2023.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Documento Técnico de Soporte Actuación Estratégica ZIBo*.

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Resolución 2000 de 2023. Por la cual se adoptan las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZIBo y Chapinero Verde e Inteligente las cuales conforman el Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá*. Septiembre 12 de 2023.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. (2022). *Censo inmobiliario 2010-2022*. Bogotá.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. (2023). *Censo Inmobiliario Bogotá*. Bogotá.

2025

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ