



**EL MODELO DE CIUDAD RESULTADO DE LA  
DENSIFICACIÓN URBANA SIN APLICACIÓN DE  
LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE SUELO-  
- El caso del Centro Internacional-San Martín-**

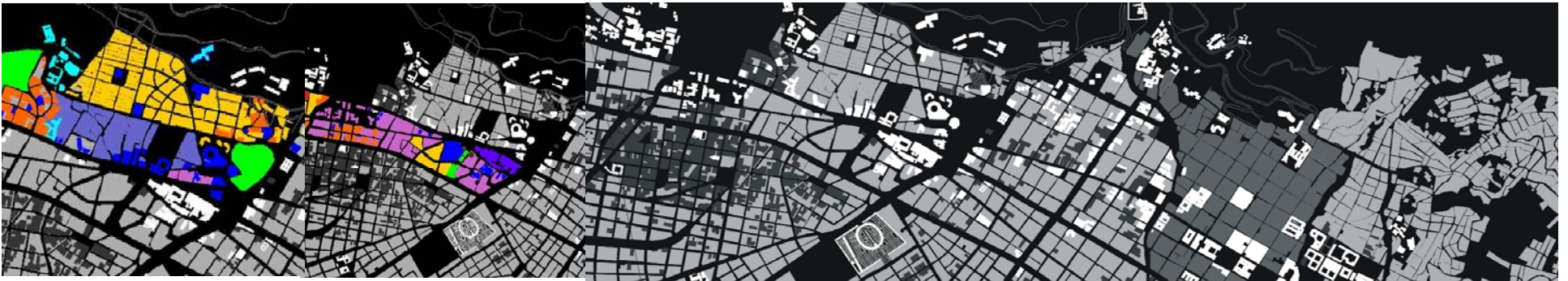
VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009- Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.

**1. Modelo de Ordenamiento y los instrumentos de Gestión en el POT Bogotá**

**2. Caracterización urbanística área de referencia**

**3. Caracterización del reparto inequitativo de cargas y beneficios en la ciudad**

**4. Algunas consideraciones finales**



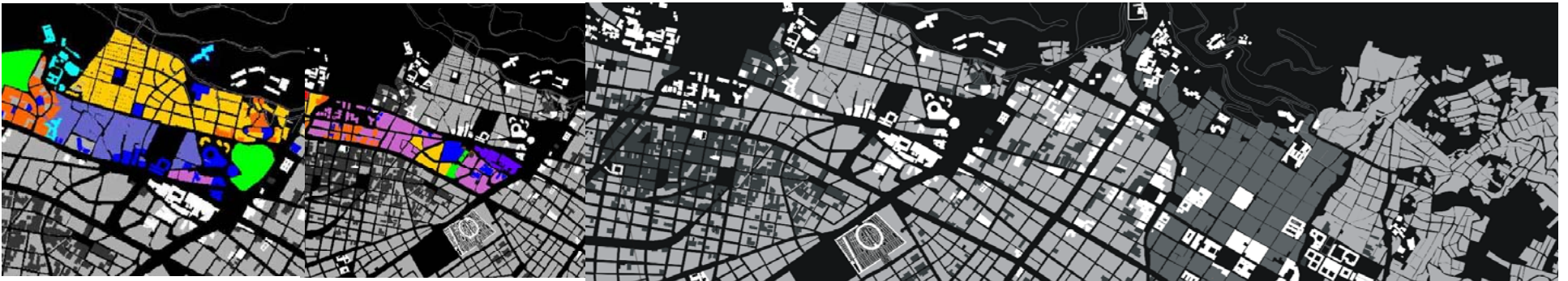
VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009-  
Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.

**1. Modelo de Ordenamiento y los instrumentos de Gestión en el POT Bogotá**

**2. Caracterización urbanística área de referencia**

**3. Caracterización del reparto inequitativo de cargas y beneficios en la ciudad**

**4. Algunas consideraciones finales**



VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009-  
Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.

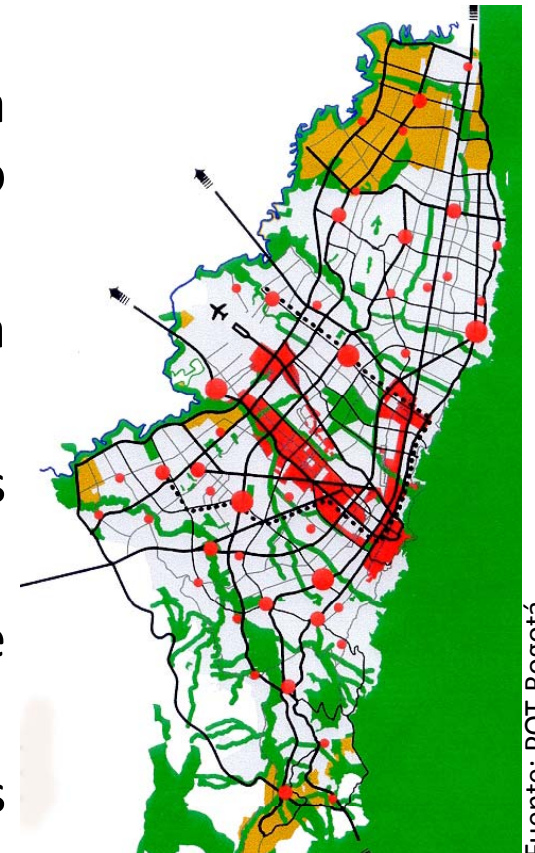




# Planeación + Gestión Urbana

## Algunas consideraciones sobre la Planeación (POT)

- Modelo de ordenamiento orientado a la consolidación de una ciudad compacta - uso eficiente del suelo.
- Estructura funcional policéntrica y articulada a la región.
- Marco de acción de instrumentos de diferentes escalas para abordar la complejidad del territorio.
- **Control de la expansión urbana** y mitigación de las presiones hacia la conurbación.
- **Densificación y renovación** urbana de zonas estratégicas



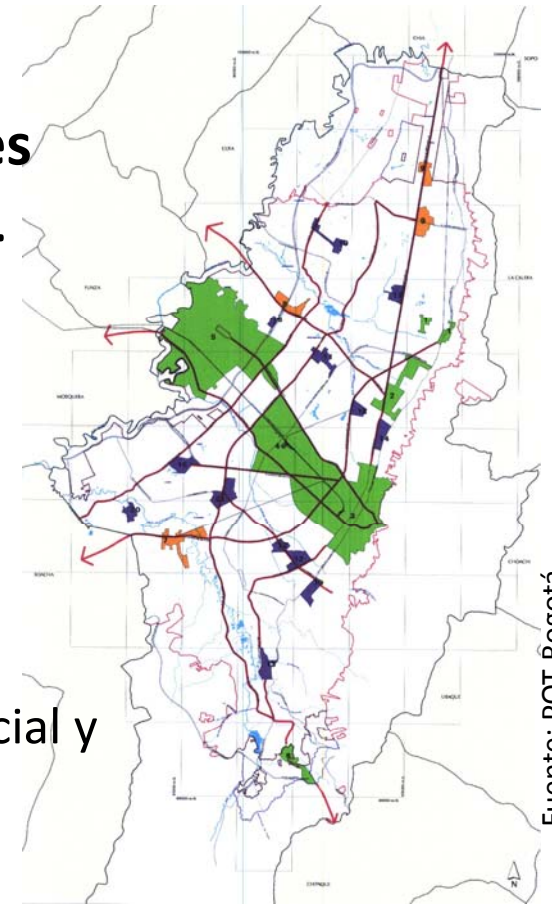
Fuente: POT Bogotá



## Algunas consideraciones sobre la Gestión

La ciudad cuenta con el marco normativo para orientar la configuración equitativa de los **bordes urbanos** y la reactivación de las **zonas centrales**.

- Regulación del mercado del suelo y el crecimiento urbano.
- La implementación de proyectos estratégicos y estructurantes.
- La obtención de suelo para el desarrollo de infraestructura, la provisión de vivienda de interés social y el mejoramiento integral.
- La financiación de infraestructura.



Fuente: POT Bogotá

Planeación ↔ Gestión Urbana

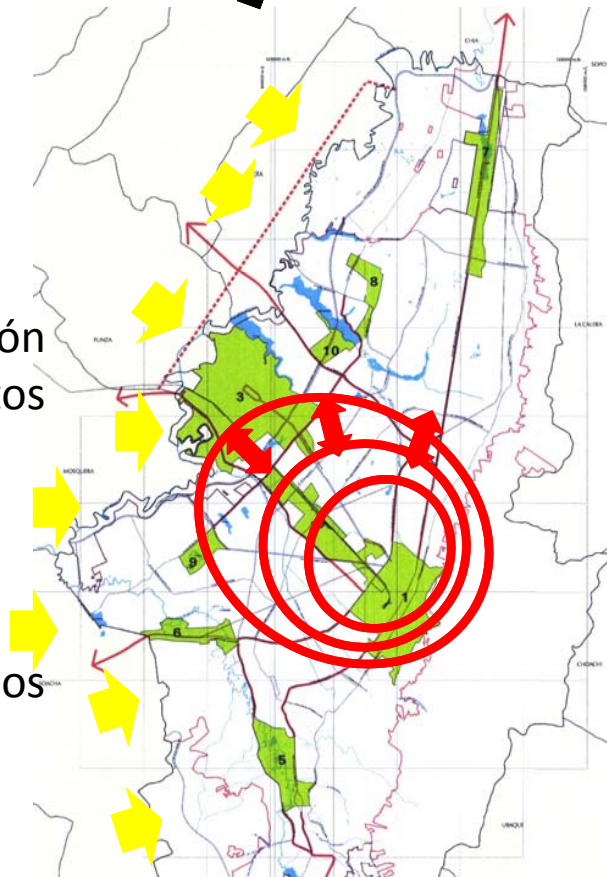


# Planeación $\neq$ gestión urbana

## Control de la Expansión y la Conurbación

Avances en la implementación y articulación de instrumentos para el control y la configuración de los bordes urbanos.

Reparto de cargas y beneficios y planes parciales (Dec 327\_04 y 436\_06)



## Densificación y renovación urbana

No se cuenta con un marco de gestión urbana para los procesos de densificación y renovación urbana

La ciudad no logra aun anticiparse a las decisiones del mercado inmobiliario frente al uso eficiente del suelo.

**La administración no logra aun orientar eficientemente las intervenciones y actuaciones sobre el territorio.**







## Ruptura en la implementación y operatividad de la gestión urbana.

El POT contiene la estructura y el marco propicio para la gestión urbana pero su implementación esta condicionada a la reglamentación de los instrumentos de planeamiento, gestión y financiación. Por tanto de su aplicación depende el logro en la configuración del modelo de ordenamiento planteado.

- No se ha logrado la implementación y articulación del marco de gestión urbana en la ciudad como conjunto...
- Que oriente las actuaciones urbanísticas públicas y privadas, la ejecución de proyectos estructurantes , operaciones estratégicas y el reparto equitativo de cargas y beneficios.
- Normas que agrupan características homogéneas en cuanto a tratamientos, sin tomar articulación funcional y estratégica en la ciudad como sistema.

**1. Modelo de Ordenamiento y los instrumentos de Gestión en el POT Bogotá**

**2. Caracterización urbanística área de referencia**

**3. Caracterización del reparto inequitativo de cargas y beneficios en la ciudad**

**4. Algunas consideraciones finales**



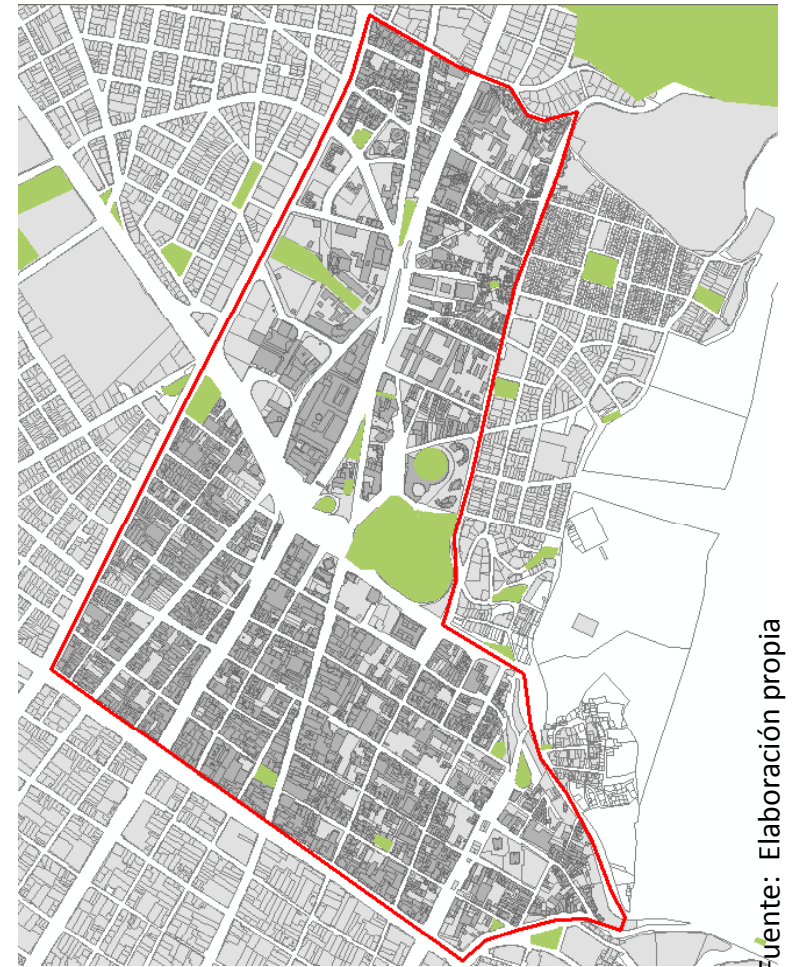
VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009-  
Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.





## Delimitación área de referencia

Esta es un área de Renovación Urbana, en donde básicamente se articulan cuatro ejes urbanos estructurales: La avenida Carrera 7ª, La Avenida Caracas actual corredor de transmilenio, la Avenida Jorge Eliecer Gaitán – Calle 26 eje de la Operación estructurante del POT, Anillo de Innovación Aeropuerto y por último La Avenida Jiménez- Calle13, en el cual también funciona actualmente transmilenio y ha sido recuperado como un eje de espacio público.



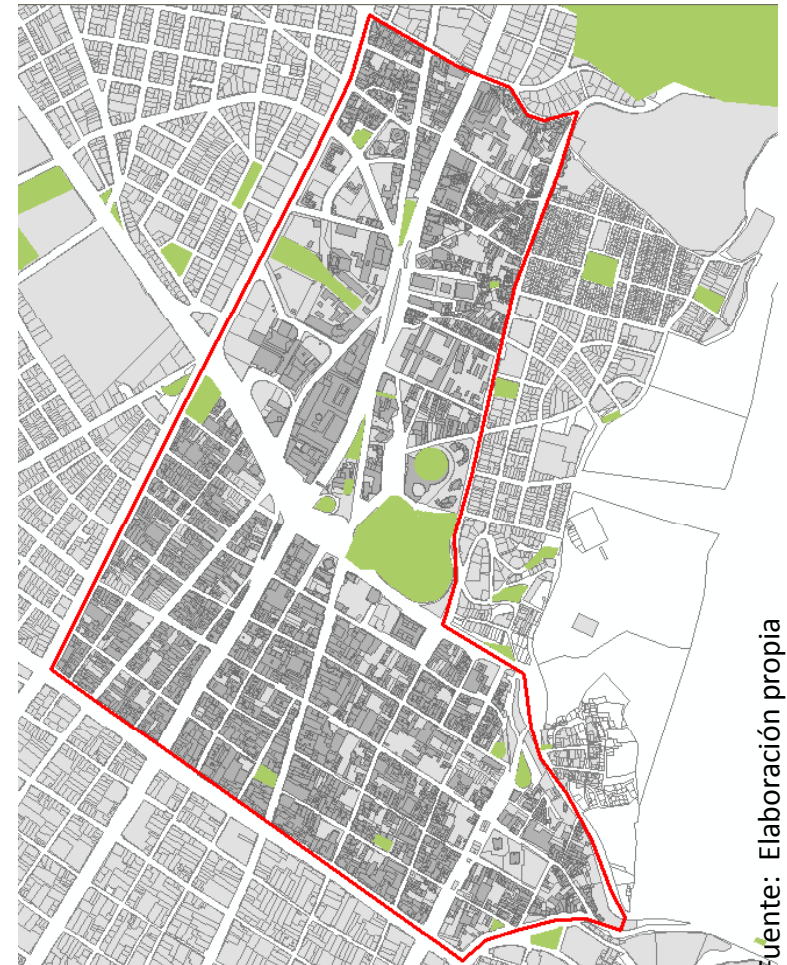
Fuente: Elaboración propia



## Estudio área de referencia Densidad de ocupación

Se evidencia el alto nivel de ocupación que existe en la zona y el bajo índice de espacio público efectivo con relación a esta. Esta situación es el resultado del desarrollo individual de los predios, sin la provisión de espacio público que soporte a las nuevas densidades habitacionales.

- Área predial: 103,3 has.
- Ocupación: 62,85 has.
- Índice de ocupación: 0,6 / área neta
- Área en espacio público efectivo: 7, 8 has.
- Índice de espacio público efectivo: 0,075 / área útil.



Fuente: Elaboración propia

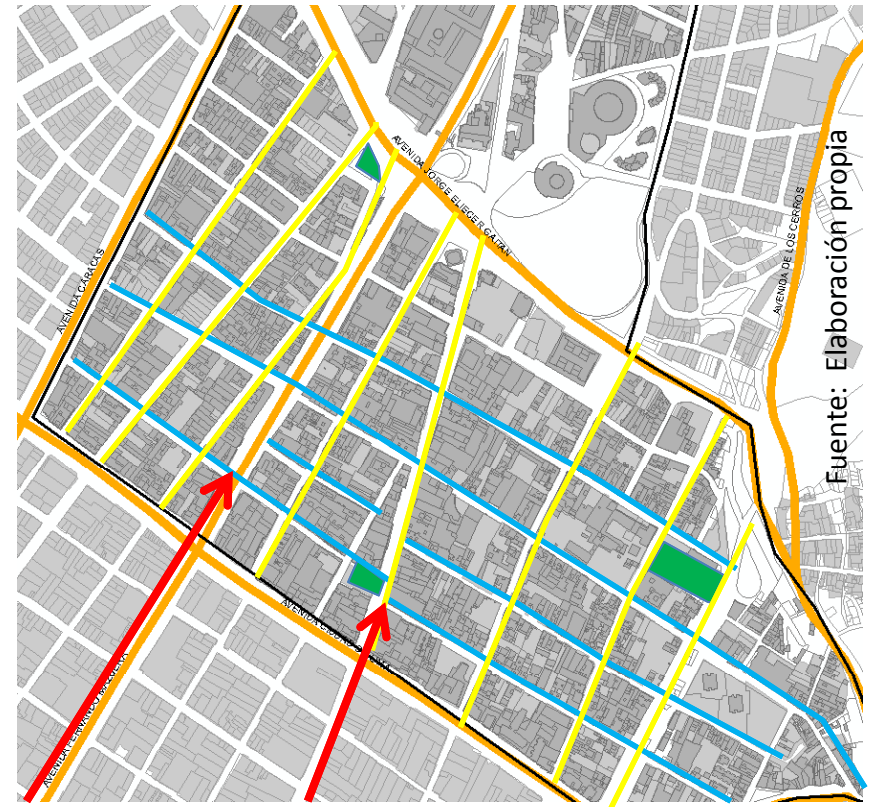




## Morfología - Ocupación

### Sector las Nieves, Las Aguas y Alameda:

- **Trama urbana compacta** (calle-manzana)
- **Continuidad vial** con la ciudad tradicional
- **Alto grado de accesibilidad y movilidad** vehicular y peatonal
- Alto grado de **subdivisión predial**
- **Intensidad de uso** del suelo
- **Déficit de espacio público:** únicamente plaza de las nieves y de la U. Jorge Tadeo Lozano.



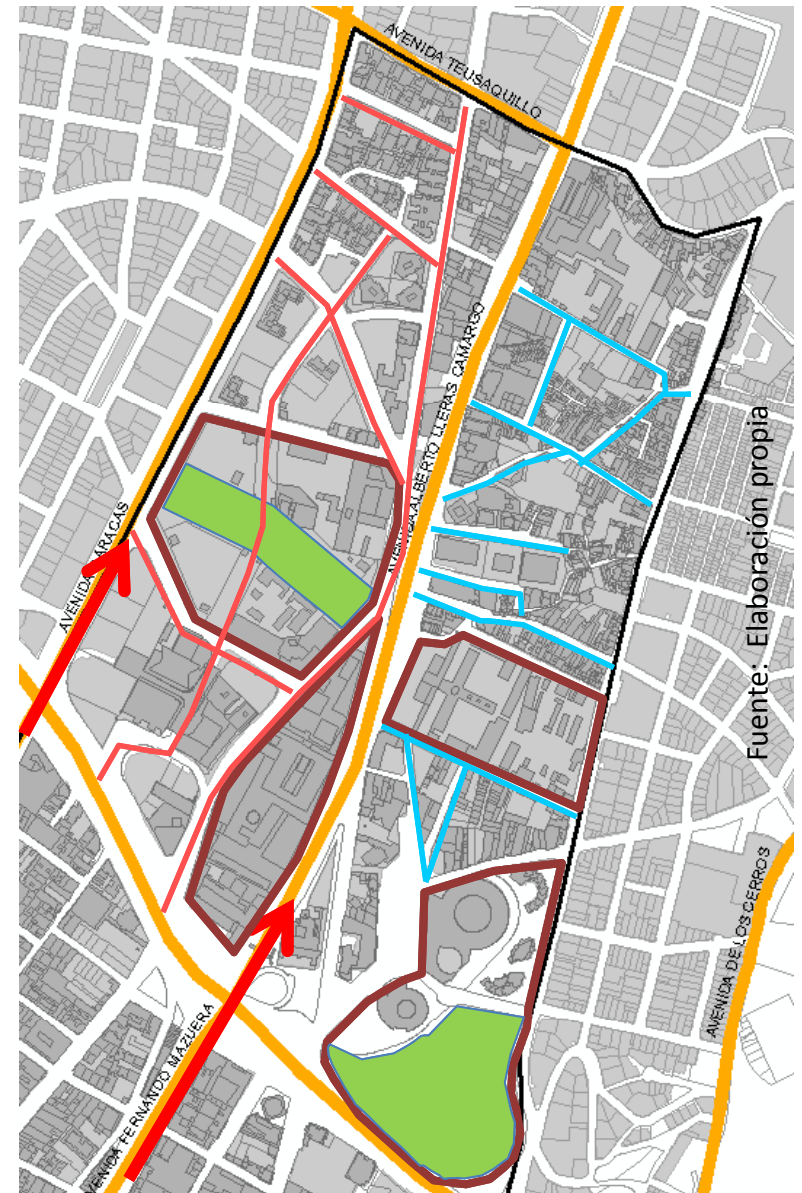


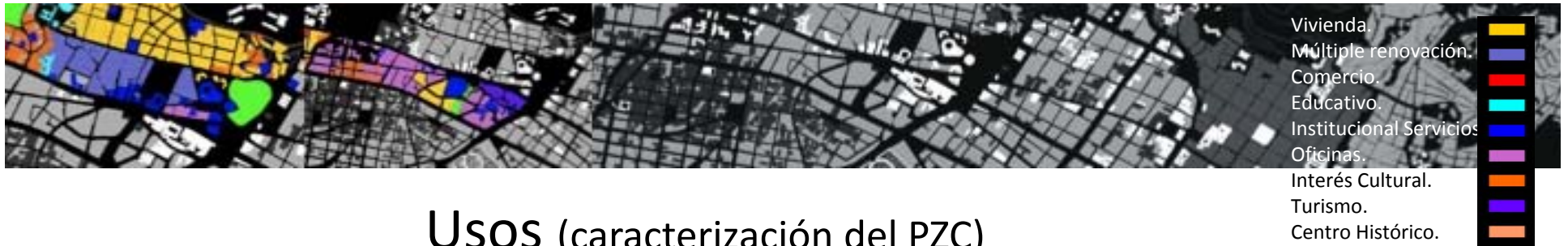


## Morfología - Ocupación

### Sector Centro Internacional, Sagrado Corazón y San Martín:

- **Trama urbana irregular**, por intervenciones en grandes globos y posterior fraccionamiento de la manzana - Centro Internacional.
- **Trama urbana informal** – San Martín
- **Continuidad malla vial arterial**
- **Discontinuidad en la malla vial local** generando problemas de movilidad vehicular y peatonal en el sector de San Martín
- **Conjuntos urbanos:** Cent. Internacional, Pq. Central Bavaria
- **Posterior desarrollo predio individual**
- **Déficit de espacio público** de escala local, zonal: pq. De la Independencia, Pq. Central Bavaria





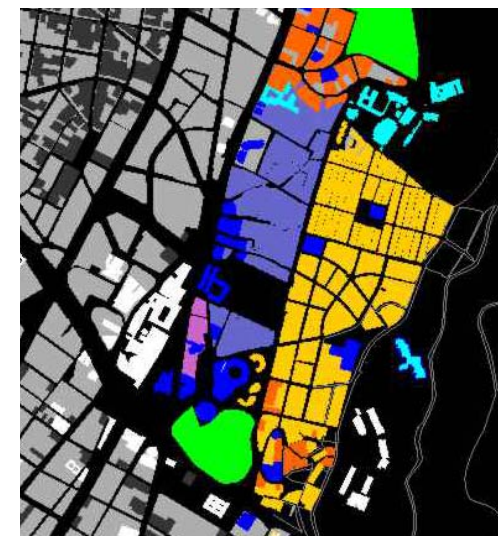
## USOS (caracterización del PZC)

### Sector Centro Internacional y Sagrado Corazón

- Sector empresarial y hotelero.
- Sector de interés cultural .
- Proyectos recientes de renovación urbana y desarrollo de proyectos inmobiliarios de vivienda.
- Buena oferta de servicios y facilidad de acceso.

### Sector San Martín

- Desarrollo de actividades culturales educativas, empresariales y de servicios.
- Subutilización de las estructuras existentes.
- Utilización de predios residenciales para estacionamientos requeridos por el sector empresarial.
- Existencia de monumentos nacionales y equipamientos para actividades de primer como el Museo Nacional, Planetario Distrital, Plaza de Toros etc.



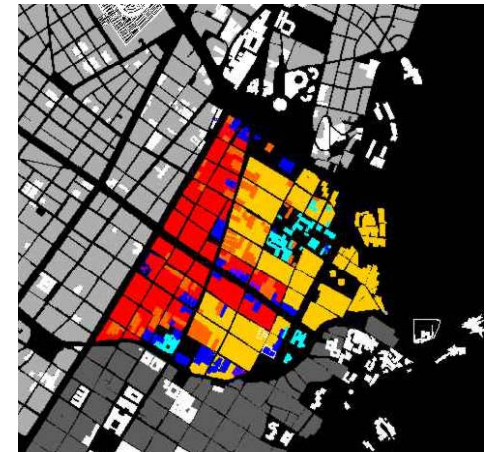
Fuente: Plan Zonal Centro





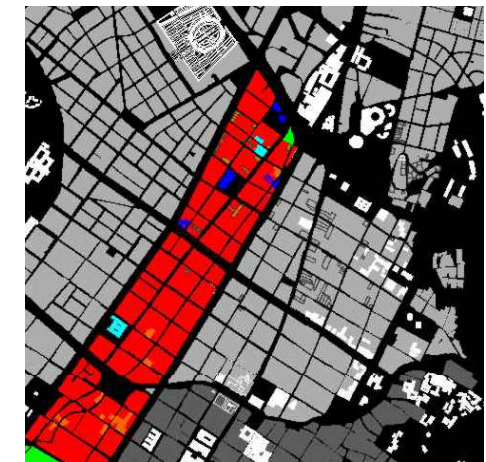
### Sector Las Nieves

- Zonas subutilizada con potencial de mayor aprovechamiento.
- Grandes zonas institucionales educativas de carácter metropolitano.
- Alta concentración de comercio y servicios.
- Intervenciones importantes de espacio público
- Presencia de inmuebles de interés cultural.
- Actores interesados en gestionar proyectos inmobiliarios.



### Sector La Alameda

- Uso múltiple en comercio, institucional, servicios y trabajo sexual.
- Abandono de estructuras y concentración de problemáticas sociales de prostitución e indigencia.
- Delincuencia debido al inadecuado uso de edificaciones existentes.
- Buenas condiciones de localización y accesibilidad.



Fuente: Plan Zonal Centro





# Conflictos

## Ambiental y social

- Sectores deteriorados -abandono de estructuras y concentración de problemáticas sociales.
- La localización de usos comerciales en estructuras no adecuadas para su buen funcionamiento- invasión de espacio público, deterioro del patrimonio, conflictos de movilidad e inseguridad.
- Las actividades de reciclaje y actividades ilícitas ocupan sectores donde se ha desplazado el uso residencial y grandes áreas ocupadas anteriormente por actividades de comercio, industria, administrativas y de servicios.
- La falta de cultura en el manejo de residuos sólidos propicia las actividades de manera inadecuada por parte de la población indigente.

## Movilidad y Espacio público

- Déficit de espacio público de escala zonal y vecinal
- Falta de conectividad a nivel vehicular y peatonal (sector de san Martín)
- Malla vial intermedia no es continua, generando dificultades de movilidad interna.
- Gran presencia de rutas de transporte publico poco eficientes y altamente contaminantes , colapsando la malla vial principal

## Seguridad

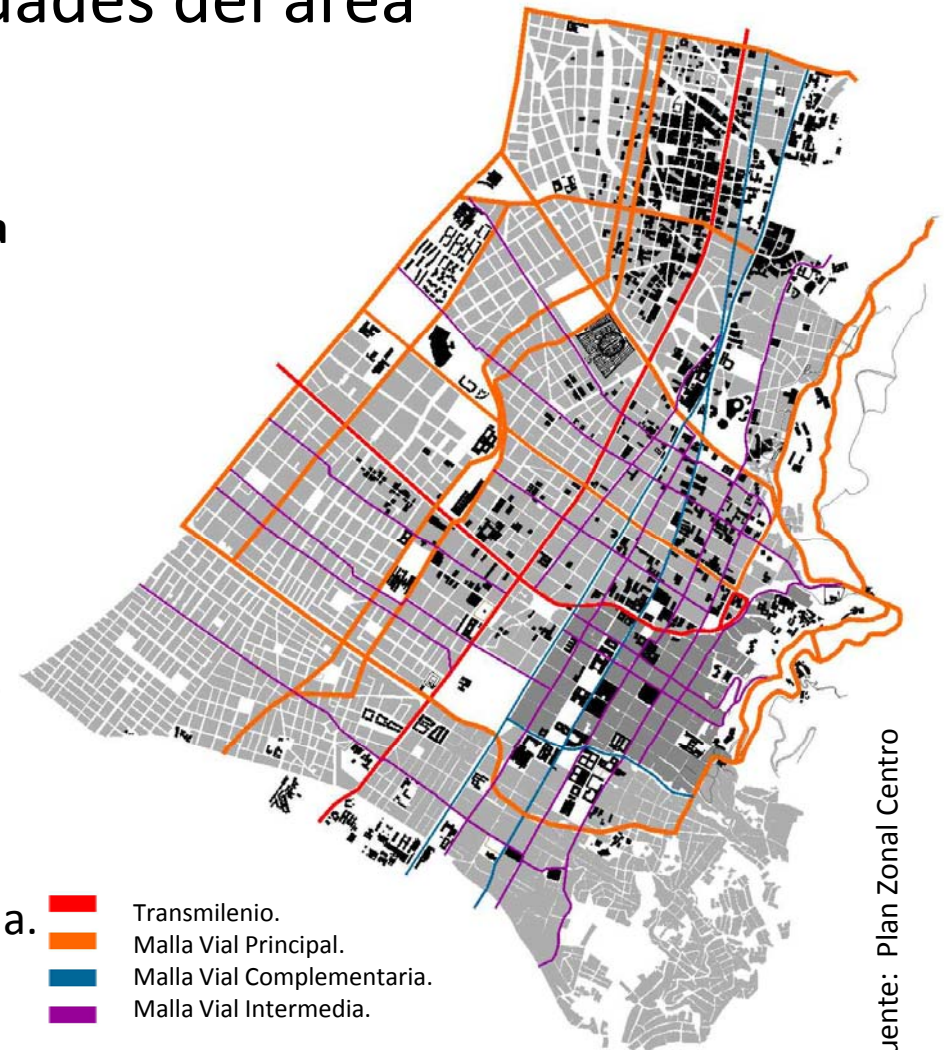
- Presencia de delincuencia existentes (La Alameda).
- Algunos sectores presentan concentración de grupos delincuenciales debido al inadecuado uso de edificaciones .



## Potencialidades del área

### Alto nivel de accesibilidad

- Existencia de vías importantes de la **mallavial principal y troncales** del sistema de transporte transmilenio
- **Proyectos para completar la malla vial principal** con la avenida Comuneros y la Avenida Mariscal Sucre.
- **Sistema de ciclorutas** como alternativa de movilidad en consolidación.
- **Antigua Infraestructura férrea** del país, estación principal, actualmente subutilizada.



- Transmilenio.
- Malla Vial Principal.
- Malla Vial Complementaria.
- Malla Vial Intermedia.

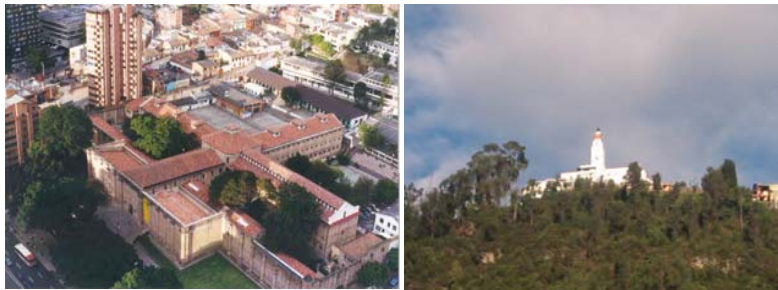
Fuente: Plan Zonal Centro



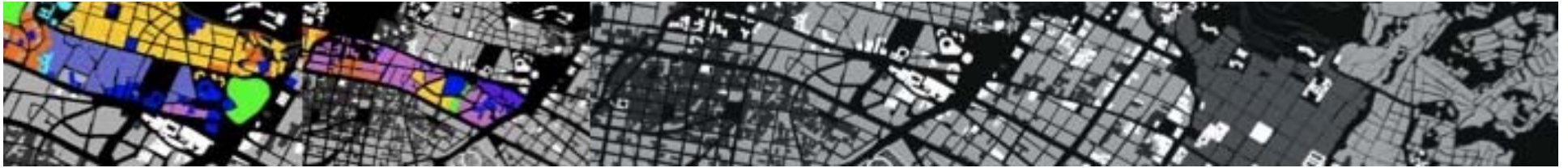


## Potencialidades del área

- **Concentración de patrimonio** arquitectónico y de elementos emblemáticos: Monserrate, Planetario, Torres del Parque, Plaza de toros, Museo nacional, Centro Internacional.
- **Inversiones en infraestructuras y espacio público**: transmilenio, sector las aguas.
- **Estratégico** para inversión privada.
- **Sector empresarial y hotelero**, interés cultural .
- **Gran oferta de servicios y facilidad de acceso.** Educación, Servicios de Administración Pública, Bancarios, Comercio especializado.







## Zonas de oportunidad

### San Martín

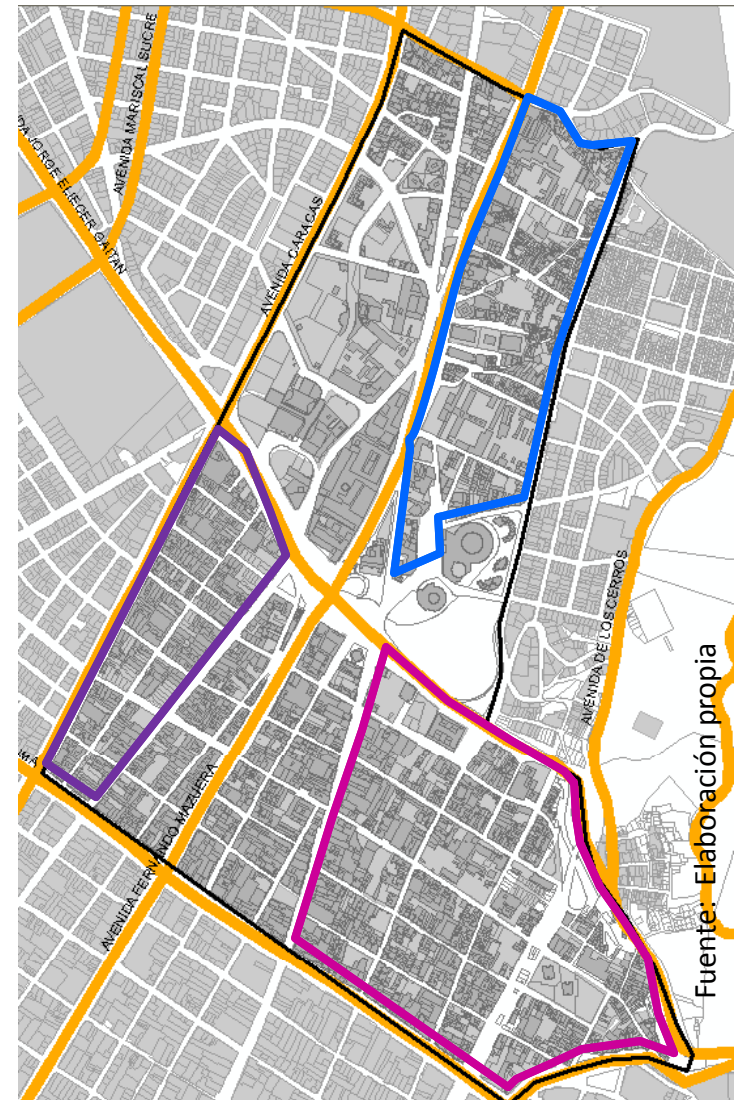
- Acciones estratégicas de restructuración de los sistemas urbanos, espacio público e infraestructura.
- Localización estratégica y bajo aprovechamiento inmobiliario.
- Presencia de elementos emblemáticos urbanos.

### La Alameda

- Acciones estratégicas de recuperación.
- Localización estratégica y bajo aprovechamiento inmobiliario.
- Avances en procesos de formalización de actividades informales de servicio al automóvil, trabajo sexual y comercio.
- Proximidad al sistema de transporte masivo transmilenio y sus estaciones.

### La Nieves – Las Aguas

- Se han invertido recursos públicos en recuperación de espacio público.
- Comunidades organizadas e interesadas en participar en proyectos inmobiliarios.
- Localización estratégica y bajo aprovechamiento inmobiliario.
- Proximidad al sistema de transporte masivo transmilenio y sus estaciones.





## Proyectos del Plan Zonal del Centro

A través del Plan Parcial en el sector de San Martín, será posible la reconfiguración de la trama urbana, que como se había dicho, es discontinua con respecto al entorno inmediato; por lo tanto el Plan Parcial podrá configurar una estructura urbana, con un sistema de espacio público y de equipamientos, que supla las necesidades generadas dentro del proyecto y además preste servicios a nivel de ciudad.



### Plan Parcial San Martín







## Proyectos del Plan Zonal del Centro

El proyecto de la Estación Central se convertirá en el más importante intercambiador de transporte masivo y en puerta de entrada tanto para el centro histórico como para el centro internacional y la plaza de la democracia, que articulará el complejo de servicios distritales del CAD con nuevos desarrollos alrededor de la sede del Concejo de Bogotá, consolidando el sector como un centro de prestación de servicios institucionales.



### Plan Parcial Estación Central



Fuente: ERU





## Proyectos del Plan Zonal del Centro

### Plan Parcial Triángulo de Fenicia

El Plan Parcial de Renovación Urbana Triángulo de Fenicia, se localiza en el eje de la calle 13, la cual se consolidará como eje de servicios institucionales y articulará el desarrollo de los proyectos de transporte masivo (TM y Tren de Cercanías). Este se conectará con la zona de la estación de la Sabana, que busca consolidarse como un nodo de servicios empresariales, comerciales y de vivienda.





## Escenario tendencial – dinámica actual y efectos de la norma

- Existe un alto potencial de desarrollo en el área, sin embargo este se está llevando a cabo mediante gestión privada, lo cual repercute en la especulación inmobiliaria, sin hacer los aportes en provisión de VIS ni las infraestructuras y servicios de soporte a las nuevas cargas urbanas generadas.
- En el área del Plan Zonal, se proyectan intervenciones estructurantes que requieren fuertes inversiones, y por lo tanto se debe canalizar hacia estas la aplicación de los instrumentos de gestión y financiación, como la plusvalía y el reparto de cargas y beneficios.
- Actualmente se presenta una ruptura en lo que se tiene como modelo y lo que se está desarrollando; las tendencias del mercado y la acelerada actuación privada, sin la actuación pública y la rigidez y complejidad de los instrumentos de gestión (planes parciales).
- Adicionalmente la norma de reactivación permite la densificación sin el aporte a las cargas de ciudad, como se evidencia a continuación.





## La normatividad - UPZs

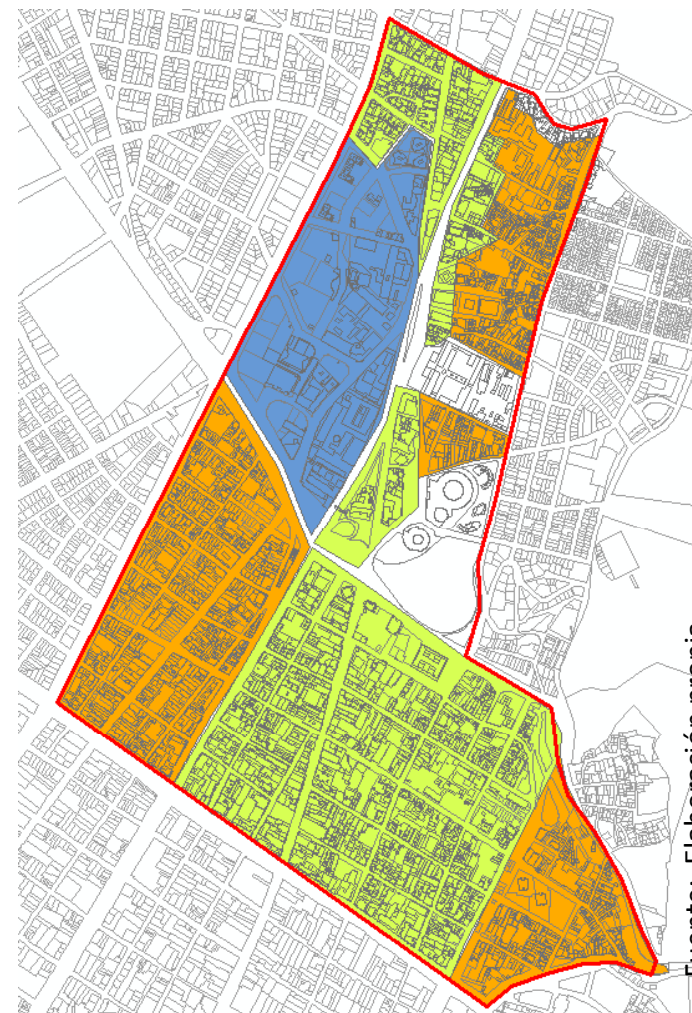
La norma de reactivación permite obtener un aprovechamiento en edificabilidad muy alto, con un frente mayor a 20 metros, permitiendo altura libre e índice de construcción resultante.

		Frente menor o igual a 20 m	Frente mayor a 20 m
Índice de ocupación máximo		0,75	0,7
Índice de construcción máximo		6	resultante
Plataforma o altura básica	altura máxima	8 pisos	4 pisos
	aislamiento posterior		4 m
	tipología	continua	
Altura adicional torre	altura máxima		libre
	aislamientos		según altura
	tipología		aislada

### NORMA DE RENOVACIÓN POR REACTIVACIÓN Y REDESARROLLO

SE RESTRINGE LA ALTURA SIN PLAN PARCIAL ■ DENSIFICACIÓN POR FRENTE DE PREDIO ■

CONSOLIDACIÓN (DENSIFICACIÓN PREDIO A PREDIO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS) ■



Fuente: Elaboración propia



# Ejercicio a partir de la normatividad - UPZs

## Datos poblacionales

Unidades de vivienda y poblacion								
Area construida	Porcentaje en vivienda 50%	Area en equipamiento comunal privado	Area util en vivienda	Area por Unidad de vivienda	Unidades resultantes	Promedio personas por unidad de vivienda	Numero de Habitantes	Densidad de Habitantesx ha
118781,00	59390,50	11135,72	48254,78	55,00	877,36	3,60	3158,49	531,82

## Déficit generado en área en equipamientos

Equipamientos Colectivos			
Area en equipamiento comunal privado	Área de Equipamiento por hab	Indice hipotético de Equipamiento colectivo por hab (m2)	Área de Equipamiento por hab faltante
11135,72	3,53	5,00	4656,76

## Déficit generado en área en espacio público

Espacio Público Por habitante				
Área Libre	Proporción de Área libre sobre útil	Relación área libre por Hab	Indice óptimo de espacio público por hab (m2)	Área requerida para espacio público (m2)
5908,80	0,30	1,87	6,00	18950,97



Fuente: Elaboración propia

PREDIO	AREA PREDIOS	AREA DE OCUPACION	AREA EN 4 PISOS	AREA TORRE	TOTAL CONSTRUIDA
1	3.726	2.608	10432,8	39444	49.877
2	2705	1.894	7574	4095	11.669
3	5409	3.786	15145,2	8649	23.794
4	2883	2.018	8072,4	3556	11.628
5	3081	2.157	8626,8	4848	13.475
6	1892	1.324	5297,6	3040	8.338
<b>TOTAL</b>	<b>19.696</b>	<b>13.787</b>	<b>55.149</b>	<b>63.632</b>	<b>118.781</b>

De la anterior aplicación se determinó que por el desarrollo de la manzana estudiada con las normas de la UPZ, se genera un déficit de 18.950 m<sup>2</sup> de espacio público y 4.656,76 m<sup>2</sup> de equipamiento colectivo.

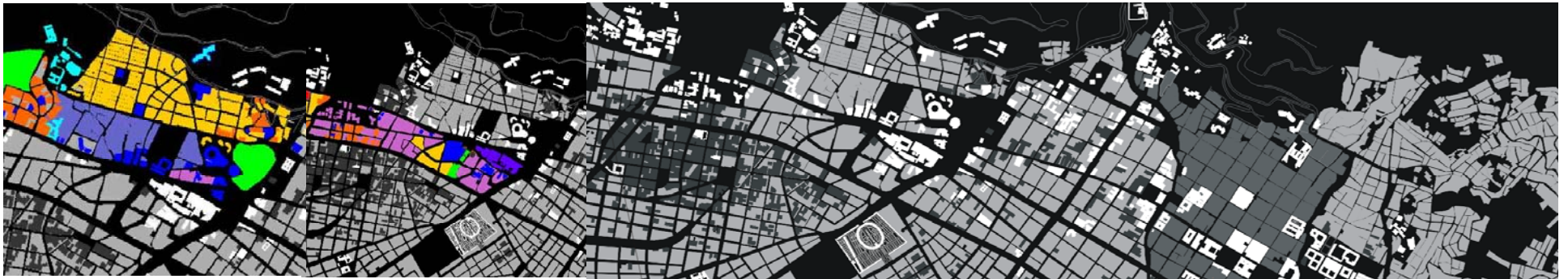


**1. Modelo de Ordenamiento y los instrumentos de Gestión en el POT Bogotá**

**2. Caracterización urbanística área de referencia**

**3. Caracterización del reparto inequitativo de cargas y beneficios en la ciudad**

**4. Algunas consideraciones finales**



VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009-  
Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.

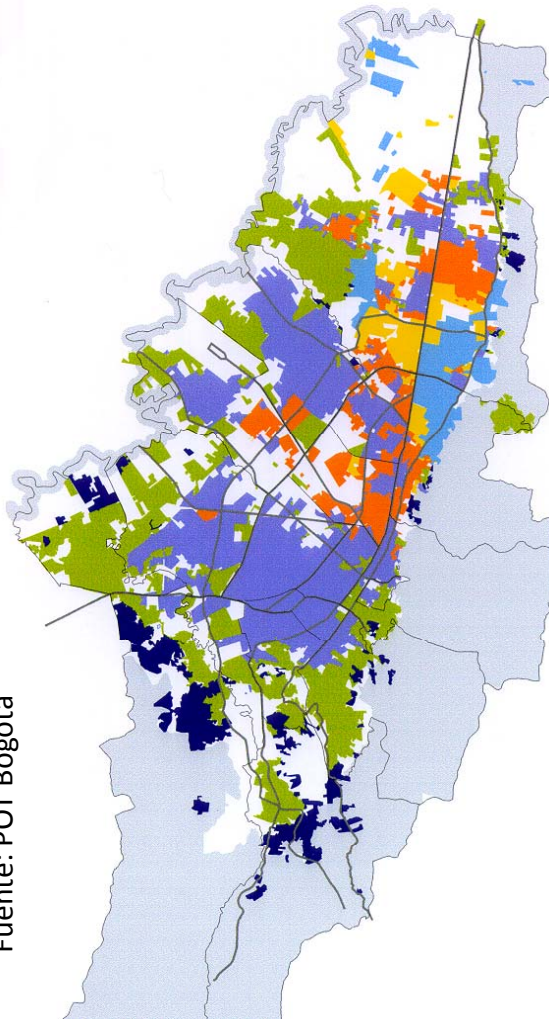


## Caracterización en la forma de abordar el desarrollo urbano

La planeación física abordada desde diferentes ópticas que no se articulan entre sí, ni en la ciudad como sistema. (instrumentos de planeamiento y gestión)

- Ciudad en Consolidación (incluye la ciudad de conservación arquitectónica)
- Ciudad en proceso de Densificación
- Ciudad objeto de Renovación Urbana
- Ciudad por Desarrollar

**Los instrumentos de planeamiento y gestión, abordados por escalas de intervención, no cuentan con la articulación funcional necesaria para el logro del modelo de ordenamiento planteado.**







## Equilibrio planeación- gestión urbana

No se administran los derechos de usos y edificabilidad en la ciudad.

- Exención de participación en las cargas generales para las áreas de densificación urbana (aplica participación en plusvalía)
- El tratamiento de desarrollo (DEC. 327\_04 y 436\_06) participa en las cargas generales pero su localización no ha sido orientada estratégicamente.

- Desarticulación en la operatividad y el logro del objeto de los instrumentos de gestión adoptados.
- No se propicia la articulación de dinámicas urbanas inmobiliarias hacia la construcción colectiva de ciudad.

Las cargas generales siguen siendo asumidas principalmente por el Estado.



**Las inequidades en la aplicación de los instrumentos de gestión del suelo propician inequidades en la configuración de estructura urbana y las intervenciones sobre el territorio.**



Fuente: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Incrementa la presión para el desarrollo de zonas centralizadas beneficiarias tanto de normas de densificación como por la exención en la participación de las cargas generales de ciudad.

Actualmente la ciudad no recibe contraprestación con la densificación

Se está permitiendo la consolidación de un patrón de densificación que no toma en consideración la capacidad portante urbanística y las cargas de congestión originadas por las nuevas densidades.





# Inequidades en la aplicación de la política de Gestión del Suelo en Bogotá

## Gestión Urbana.

Planeación física + herramientas de gestión económica, social y de financiación + orientación eficiente de las acciones públicas y privadas sobre el territorio.

Qué papel han cumplido los instrumentos de planeamiento, gestión y financiación en el logro de este propósito?

Existe una distorsión en la manera de abordar la gestión urbana.

- No se logra aun la articulación de dinámicas territoriales que propicie la construcción del modelo más equitativo social y espacialmente propuesto en POT.
- Falta optimizar la operatividad de los instrumentos implementados como la participación en plusvalía y el reparto de cargas y beneficios.



## Reparto inequitativo de las cargas y beneficios de la ciudad.



Fuente: Google earth



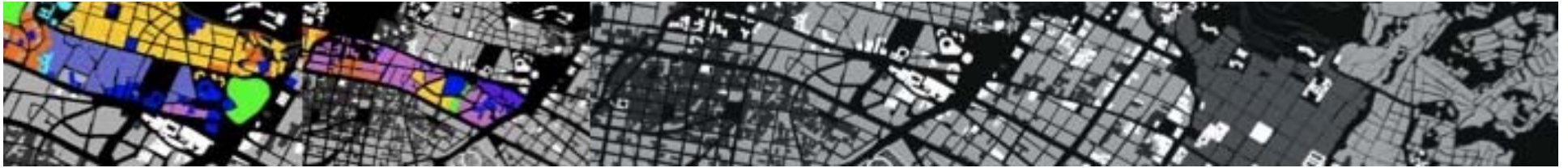
Fuente: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)



### **Caracterización del reparto de cargas y beneficios en la escala general de la ciudad, aplicable en los diferentes tratamientos urbanísticos**

- Sistema de reparto de cargas y beneficios (Dec.327\_04 y 436\_06).
  - Asignación de edificabilidad en función de las cargas urbanísticas
  - Obligación de provisión de suelo para VIS.
- Participación en plusvalía.





# Tratamiento de Desarrollo.

## Variables de análisis

- Destinación: Vivienda estrato 4.
- Localización: Centro Occidente de la ciudad (Av. Boyacá con Calle 13)
- Área de terreno: área neta- 40.000m<sup>2</sup> y área útil: 24.000m<sup>2</sup>

**Aprovechamiento del suelo.** (decretos 327 de 2004 y 436 de 2006) el aprovechamiento del suelo está condicionada a la participación de cargas generales.

Área Neta	Área Útil	ID Neta	Altura pisos (maximada)	IC Neta	Área Construida	S valor/m <sup>2</sup> VE4	Total ventas
40.000,00	24.000,00	0,2	12	24	96.000,00	2.700.000,00\$	259.200.000.000,00\$



## Cargas urbanísticas.

- Cargas Locales.

Cargas Locales	% de ANU	MZ
Espacio Público	17%	6 500,00
Ed. de Muebles	8%	3 200,00
Vías Locales	16%	6 300,00
<b>Total Cargas Locales</b>		<b>16.000,00</b>
<b>Suelo Útil</b>		<b>24.000,00</b>

- Cargas generales

Cargas Generales	Proportión	MZ
Proceso de Vix (S.L.C.U.T.)	26% de A. ÚT	6 300,00
Valle y Aterro o Parque Urbano	250m <sup>2</sup> /ha. Neto	7 500,00
<b>Total Carga General</b>		<b>13.800,00</b>

- Relación cargas generales y aprovechamiento urbanístico

**6,84%.**

Precio referencia	18.740.000.000,00\$
Residual PP (10% Ventas)	38.880.000.000,00\$
Cargas Generales	6 180.000 000,00\$
S.L.C.U.T.	6 184.000 000,00\$
Cargas locales	6 576.000 000,00\$
<b>Total Cargas</b>	<b>17.740.000.000,00\$</b>
Incidencia de Cargas sobre total ventas	6,84%

El precio de referencia por m2 de terreno utilizado (\$350.000/m2 bruto). valor del terreno después del proyecto inmobiliario: 15% / Ventas. Los suelos de cargas generales se valoraron según la metodología de Decreto 436 de 2006. Valor comercial de m2 después de Plan Parcial (\$864.000/m2 bruto). El costo de las cargas locales resulta de aplicar el precio de referencia por m2 de terreno (\$350.000/m2 bruto), según metodología del Decreto 327 de 2004, más el costo del proceso de urbanización de 70.000/m2





**Participación en Plusvalía.**

Valor Residual menos cargas	27.216.000.000,00\$
Costo P. Jero la	11.486.000.000,00\$
Participación 50%	5.733.000.000,00\$

- Destinación según Acuerdo 118 de 2003.

70%: 16,05 Has para el desarrollo de Vivienda de Interés Social en proyectos de Metrovivienda

30%: 10.000m2 de malla vial arterial, parques urbanos o la consolidación de la estructura ecológica principal en zonas deficitarias o de mejoramiento integral de la ciudad

**Incidencia del costo de las cargas generales mas participación en plusvalía sobre el total beneficio.**

**9,06%**

Total Cargas Ciudad	23.473.000.000,00\$
incidencia sobre total ventas	9,06%

Metrovivienda- Valor promedio de \$25.000/ M2 de suelo bruto (incluye participación en plusvalía y gastos administrativos)  
 IDRD- valor promedio de \$150.000 / m2 de suelo urbanizado para parques o equipamientos en áreas objeto de mejoramiento integral.



## **Síntesis de la Participación en las cargas urbanísticas de ciudad Tratamiento de Desarrollo.**

### Áreas y beneficios que recibe la ciudad:

- 6.800m<sup>2</sup> de Parques
- 3.200m<sup>2</sup> de equipamientos
- 7.500 m<sup>2</sup> de suelo para el desarrollo de vías arterias o la consolidación de la estructura ecológica principal.
- 6.000m<sup>2</sup> de Vivienda de interés social que equivale como mínimo a 100 unidades de vivienda.
- 6.000m<sup>2</sup> de vías locales
- y como participación en plusvalía tenemos lo siguiente:
- 16 Has para el desarrollo de VIS (70% para VIS) que representan cerca de 2500 unidades de vivienda en la ciudad.
- Cerca de 10.000m<sup>2</sup> de suelo para parques urbanos e infraestructura en áreas objeto de mejoramiento integral. (30% para infraestructura y otros)





# Tratamiento de Renovación Urbana

## Variables de análisis

- Destinación: Vivienda estrato 4.
- Localización: Centro Internacional- San Martín
- Área de terreno: área neta- 40.000m<sup>2</sup> y área útil: 24.000m<sup>2</sup>

**Aprovechamiento del suelo:** el aprovechamiento del suelo está condicionada a la participación en las cargas locales de restructuración urbana

Área Construida	% venta/m <sup>2</sup> VE4	Total ventas
96.000,00	\$4.500.000,00	\$536.000.000,00

Para lograr el propósito comparativo sobre la aplicación del sistema de reparto de cargas y beneficios en los diferentes tratamientos urbanísticos, se aplican las mismas condiciones del proyecto inmobiliario sobre su destinación a Vivienda estrato 4 y área construida de 96.000m<sup>2</sup>. El precio de venta de metro cuadrado de suelo y de metro cuadrado construido corresponde a los precios de proyectos que se encuentran en venta en el área de centro internacional, objeto de análisis.



**Cargas urbanísticas.**

- Cargas Locales.

Cargas Locales	% ANU	MZ
Espacio Público	1%	6800
Ed. Carreteras	8%	3200
Total Carga Local		10000

- Cargas generales

Cargas Generales	
Proceso de VUE	Carga Social
Valle Va Antena o Parque Urbano	No Ad. Ca
<b>Total Carga General</b>	<b>Carga Social</b>
Plusvalía	

- Relación cargas generales y aprovechamiento urbanístico

**2,19%.**

Precio referencia		\$24.000.000.000 00
Residual PP	10%	\$23.000.000.000 00
Cargas Generales		80 00
Cargas sociales	1%	\$3.999.000.000 00
Cargas locales		\$4.000.000.000 00
<b>Total Cargas</b>		<b>\$7.999.000.000 00</b>
Incidencia de Cargas sobre total ventas		2,19%

El precio de referencia por m2 utilizado (\$600.000/m2 Neto). El valor del terreno después del proyecto inmobiliario 10% sobre las Ventas, tomado del proyecto de reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial de Renovación Urbana- La Sabana. La Carga Social asumida como carga general del Plan Parcial: 1% del total ventas del proyecto inmobiliario. PP Sabana El costo de las cargas locales resulta de aplicar el precio de referencia por m2 de terreno (\$600.000/m2 bruto), según metodología del Decreto 327 de 2004, más el costo del proceso de urbanización de 70.000/m2 establecido en el mismo decreto.





**Participación en Plusvalía.**

Metrovivienda		26.240.000.000.000
IdRD		17.000.000.000.000
Participación 5%		4.000.000.000.000

**Destinación según Acuerdo 118 de 2003.**

70%: 24,64 Has para el desarrollo de Vivienda de Interés Social en proyectos de Metrovivienda

30%: 17.000m2 de malla vial arterial, parques urbanos o la consolidación de la estructura ecológica principal en zonas deficitarias o de mejoramiento integral de la ciudad

**Incidencia del costo de las cargas generales mas participación en plusvalía sobre el total beneficio.**

**4,61%**

Total Cargas Ciudad		16.160.000.000.000
Incidencia sobre total ventas		4.61%

Metrovivienda- Valor promedio de \$25.000/ M2 de suelo bruto (incluye participación en plusvalía y gastos administrativos)  
 IDRD- valor promedio de \$150.000 / m2 de suelo urbanizado para parques o equipamientos en áreas objeto de mejoramiento integral.



## **Síntesis de la Participación en las cargas urbanísticas de ciudad Tratamiento de Renovación Urbana**

### Áreas y beneficios que recibe la ciudad:

- 6.800m<sup>2</sup> de Parques
- 3.200m<sup>2</sup> de equipamientos
- y como participación en plusvalía tenemos lo siguiente:
- Cerca de 24,64 Has para el desarrollo de VIS (70% para VIS) que representan cerca de 4000 unidades de vivienda en la ciudad.
- Cerca de 17.000m<sup>2</sup> de suelo para parque urbanos e infraestructura en áreas objeto de mejoramiento integral. (30% para infraestructura y otros)



# Tratamiento de Consolidación - Densificación moderada-

## Variables de análisis

- Destinación: Vivienda estrato 4.
- Localización: Centro Internacional
- Área de terreno: área útil: 24.000m<sup>2</sup>

**Aprovechamiento del suelo:** Según norma de la UPZ

Área Construida	\$/ venta/m <sup>2</sup> VE4	Total ventas
96.000.00	\$4.500.000.00	\$536.000.000.000.00

Para lograr el propósito comparativo sobre la aplicación del sistema de reparto de cargas y beneficios en los diferentes tratamientos urbanísticos, se aplican las mismas condiciones del proyecto inmobiliario sobre su destinación a Vivienda estrato 4 y área construida de 96.000m<sup>2</sup>. El precio de venta de metro cuadrado de suelo y de metro cuadrado construido corresponde a los precios de proyectos que se encuentran en venta en el área de centro internacional, objeto de análisis.





**Cargas urbanísticas.** No participa en las cargas locales y generales de la ciudad por tratarse de zonas ya urbanizadas y construidas.

Relación cargas generales y aprovechamiento urbanístico **0,0%.**

**Participación en Plusvalía**

Reserva para cargas	\$800.000.000,00
Beneficio Plusvalía	\$17.000.000,00
Participación 10%	\$1.700.000,00

**Destinación según Acuerdo 118 de 2003.**

70%: 24,64 Has para el desarrollo de Vivienda de Interés Social en proyectos de Metrovivienda

30%: 17.000m<sup>2</sup> de malla vial arterial, parques urbanos o la consolidación de la estructura ecológica principal en zonas deficitarias o de mejoramiento integral de la ciudad

**Incidencia del costo de las cargas generales mas participación en plusvalía sobre el total beneficio 2,62%.**

El precio de referencia por m<sup>2</sup> utilizado (\$800.000/m<sup>2</sup> útil) equivale al precio del m<sup>2</sup> de terreno encontrado en el mercado para zonas centrales objeto de densificación urbana.

Para hallar el valor del terreno después del Proyecto inmobiliario, se aplicó un porcentaje del 10% sobre las Ventas.



## **Síntesis de la Participación en las cargas urbanísticas de ciudad Tratamiento de Consolidación- Densificación.**

### Áreas y beneficios que recibe la ciudad:

- En términos de áreas y beneficios que recibe la ciudad tenemos que el proyecto inmobiliario no aporta elementos a la ciudad, por el contrario genera una saturación del sistema vial y las cargas de congestión urbana para las zonas densificadas, aumentando el déficit de espacio público y las condiciones de habitabilidad planteadas en el modelo de ordenamiento del POT.



<b>Participacion en las Cargas Urbanisticas</b>	<b>Tratamiento de Desarrollo</b>	<b>Tratamiento de Renovación Urbana</b>	<b>Tratamiento de Consolidación con Densificación Moderada</b>
Participacion de las Cargas Generales sobre el total aprovechamientos urbanisticos			
<b>Cargas Locales</b>			
Suelo para Parques	• 6.800m <sup>2</sup>	• 6.800m <sup>2</sup>	x
Suelo para Equipamientos	• 3.200m <sup>2</sup>	• 3.200m <sup>2</sup>	x
Suelo de vías locales	• 6.000m <sup>2</sup>	x	x
<b>Cargas Generales</b>			
Suelo para el desarrollo de vías arterias o la consolidación de la estructura ecológica principal.	• 7.500 m <sup>2</sup>	x	x
Suelo para Vivienda de interés social	• 6.000m <sup>2</sup> cerca de 100 unidades de vivienda.	x	x
<b>Participacion en Plusvalía</b>			
Hectareas para el Desarrollo de VIS en proyectos de Metrovivienda(70% para VIS)	• 16 Has. cerca de 2500 unidades de vivienda	• 24,64 Has cerca de 4000 unidades de vivienda	• 24,64 Has cerca de 4000 unidades de vivienda
Hectareas para el Desarrollo de VIS en proyectos de Renovacion Urbana		1,20 Has	1,20 Has
suelo para parque urbanos e infraestructura en áreas objeto de mejoramiento integral. (30% para infraestructura y otros)	• Cerca de 10.000m <sup>2</sup>	• Cerca de 17.000m <sup>2</sup>	• Cerca de 17.000m <sup>2</sup>

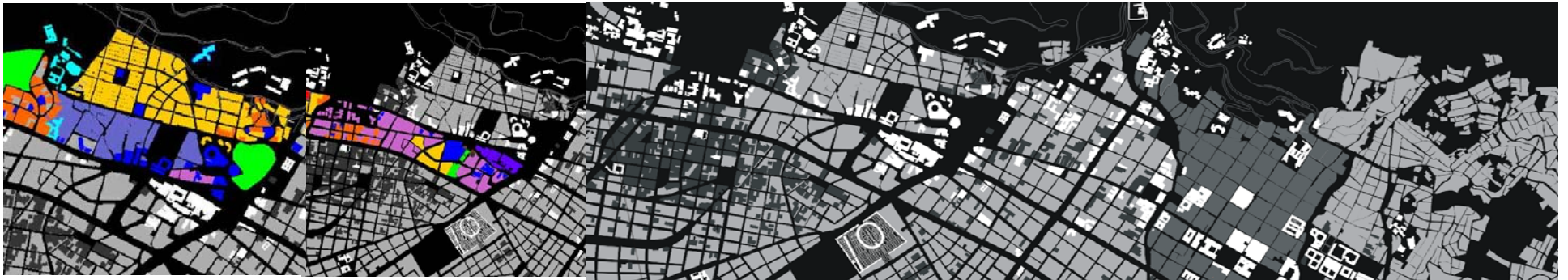


**1. Modelo de Ordenamiento y los instrumentos de Gestión en el POT Bogotá**

**2. Caracterización urbanística área de referencia**

**3. Caracterización del reparto inequitativo de cargas y beneficios en la ciudad**

**4. Algunas consideraciones finales**



VII seminario de Investigación Urbano regional. Mesa: Gobierno de municipios y Ordenamiento Territorial-Bogotá sept. 2009-  
Maria Luisa Lopez - Ángela Maria Sánchez.



## **Escala Ciudad**

La planeación urbana que no oriente la ocupación y aprovechamiento del suelo a partir de la regulación y administración de los derechos de usos y edificabilidad, el reparto equitativo de cargas y beneficios en la ciudad como sistema y la orientación eficiente en la operatividad de la participación en plusvalía, produce inequidades en la manera de intervenir en el territorio, que a su vez genera desigualdades en la producción del espacio urbano.

Resulta por tanto, la necesidad de generar para la ciudad un marco de gestión urbana equitativo para la ciudad como conjunto, mediante la orientación de acciones y actuaciones integrales para un desarrollo urbano más equitativo e incluyente, soportado en el reparto de cargas y beneficios y en la administración de los derechos de usos y edificabilidad.

La ciudad debe orientar el marco de acción normativo y de gestión, hacia el uso eficiente del suelo, la priorización en las inversiones públicas y privadas, y orientar la recuperación de la plusvalía al logro del modelo de ordenamiento.



## **Revitalización de las zonas centrales**

La revitalización de las zonas centralizadas objeto de renovación urbana o de densificación moderada, representan para la ciudad, la oportunidad de consolidar el modelo de ciudad compacta planteado en el POT. Razón por la cual la ciudad no debe dejar en manos de la intervención privada y el mercado la decisión sobre el desarrollo de estas zonas

Sin el control y la orientación en el desarrollo y densificación de las áreas centrales, se está propiciando la configuración de un fenómeno de saturación y "gentrification" de las zonas céntricas, sin que se garantice la provisión de vivienda social y las condiciones de soporte funcional y de servicios, que aporten al equilibrio de las nuevas densidades y dinámicas propuestas. Adicionalmente, se está generando una condición de inequidad territorial en relación con las áreas de la ciudad sin urbanizar o desarrollar, las cuales cuentan con una política fuerte para el reparto equitativo de las cargas y beneficios de escala general de la ciudad.

Se debe establecer el marco de acción que oriente las reactivación de las zonas centrales y la densificación de las zonas estratégicamente localizadas, incentivando el uso eficiente del suelo y la participación en las cargas generales para la provisión de vivienda social, el mejoramiento integral y la infraestructura de soporte a los nuevas densidades.





Se deben implementar los mecanismos de gestión urbana para garantizar que los procesos de densificación no solo cuenten con las condiciones de capacidad urbanística, sino de participación en las cargas de ciudad.

### **Suelos por desarrollar**

La implementación de los instrumentos de gestión del suelo no tiene sentido si en la operatividad se pierde el fin último en la obtención de suelos y recursos para el desarrollo urbano, por la falta de orientación y priorización en la localización estratégica que oriente el logro en la configuración del modelo.