

Bogotá D.C.,

Señor

David Andrés Giraldo Umbarila

Subsecretario

Comisión Primera del Plan de Desarrollo

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Calle 36 No. 28A 41

Bogotá, D.C.

RENOBO

Fecha: 2025-07-18 16:45:43

Radicado: S2025002856



Dependencia: GERENCIA GENERAL Fol: 48
Remitente: CARLOS FELIPE REYES FORERO
Destino: CONCEJO DE BOGOTÁ
Total Anexos: 0

Asunto: Respuesta a la Proposición No. 846 “ATERRICEMOS BOGOTÁ CIUDAD AEROPUERTO”

Respetado concejal Barrios,

Antes de dar respuesta a las inquietudes formuladas en el cuestionario, es pertinente señalar que las Actuaciones Estratégicas, conforme al Decreto Distrital 555 de 2021, constituyen instrumentos de planificación, gestión y financiación que orientan intervenciones urbanas integrales en ámbitos territoriales estratégicos. Estas intervenciones buscan materializar el modelo de ocupación del territorio a través de acciones coordinadas entre entidades distritales, actores privados y comunidades locales.

El Distrito Aeroportuario comprende dos Actuaciones Estratégicas diferenciadas: una ubicada en la localidad de Fontibón y otra en la localidad de Engativá. Desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo, se ha manifestado el interés de participar en calidad de operador urbano en la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Fontibón. Sin embargo, esta aún no ha sido formulada por parte de la Empresa.

De hecho, el 28 de enero de 2025 se remitió a la Secretaría Distrital de Planeación la solicitud formal para confirmar la aplicabilidad de las directrices para la definición de lo público en dicha Actuación Estratégica (radicado No. S2025000359). El 3 de marzo de 2025, la Secretaría respondió mediante el radicado No. 2-2025-11803, indicando que las directrices establecidas en la Resolución 0289 de 2023 se encuentran en proceso de revisión y actualización. En consecuencia, y aunque el 10 de marzo de 2025 se presentó la manifestación de interés por parte de RenoBo como posible operador (radicado No. S2025000985), no se ha iniciado el proceso formal de formulación de dicha actuación.

En este sentido, las respuestas presentadas a continuación se enfocan exclusivamente en el ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, adoptada mediante el Decreto Distrital 290 de 2024, la cual sí se encuentra en proceso de implementación, bajo la coordinación de RenoBo como operador urbano.

1. ¿Cuál es el polígono oficial de intervención definido para el proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto?



Documento:
493223

Este documento está firmado digitalmente, por
Carlos Felipe Reyes Forero en 2025-07-18 16:45:08
Para descargar la versión digital firmada puede
escanear el código QR o dirigirse a
https://gestiondocumental.eto.net.co/instancias/ERU_Prod/AZDigitalV6.0/ControlAdmin/./ControlAdmin/BajarArchivo.php?ArId=493223



Como se mencionó anteriormente, el Decreto 290 de 2024, por medio del cual se adopta la Actuación Estratégica Bogotá Distrito Aeroportuario Engativá, en su artículo 2 incluye la delimitación y ámbitos de esta nueva norma, así:

“Artículo 2. Delimitación y ámbito de aplicación. La Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá está delimitada como se indica en el Plano n.º 1/2 'Delimitación y planteamiento urbanístico de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá que hace parte integral del presente decreto y se encuentra comprendida en los siguientes límites:

Norte: Desde el Río Bogotá, bordeando la hacienda maranta hasta la Carrera 112, Carrera 127, Calle 64c hasta la Carrera 125, Carrera 125 desde la Calle 64e hasta la Calle 631, Calle 631 desde Carrera 125 hasta la Carrera 121, Carrera 121 desde la Calle 631 hasta la Calle 64, Calle 64 desde la Carrera 121 hasta la Carrera 120, Carrera 120 desde la Calle 64 hasta Calle 65', Calle 65 desde Carrera 120 hasta Carrera 121, Carrera 121 desde Calle 65 hasta Calle 66, Calle 66 desde Carrera 121 hasta Carrera 120, Carrera 120 desde Calle 66 hasta Calle 66b, Calle 66b desde Carrera 120 a Carrera 11 9bis, Carrera 11 9bis desde Calle 66b hasta Calle 67, Calle 67 desde Carrera 11 9bis a Carrera 11 8, Carrera 11 8 desde Calle 67 hasta Calle 64, Calle 64 desde Carrera 11 8 hasta Carrera 1 13f, Transversal 1 13f desde Carrera 1 13f hasta Diagonal 68b, Diagonal 68b desde Transversal 1 13f hasta Transversal 113, Transversal 113 desde Diagonal 68b hasta Diagonal 66, Diagonal 66. desde Transversal 113 hasta Calle 65b, Carrera 112 desde Calle 65b hasta Calle 65a, Calle 65 desde Carrera 112 hasta Carrera 11 Oc, Carrera 11 Oc desde Calle 65 hasta Calle 65b, Calle 65b desde Carrera 11 Oc hasta Carrera 1 10a, Carrera 1 10a desde Calle 65b hasta Calle 64d, Calle 64d desde Carrera 1 10a hasta Carrera 10, Carrera 110 desde Calle 64d hasta Calle 67 Humedal Jaboque, límite del humedal Jaboque, Carrera 1 09 desde el Humedal Jaboque hasta Calle 65, Calle 65 desde Carrera 1 09 hasta Carrera 108. Carrera 108 desde Calle 65 hasta Calle 64f, Calle 64f desde Carrera 108 hasta Carrera 106, Carrera 106a desde Calle 64f hasta Calle 65, Calle 65 desde Carrera 106 hasta Carrera 105d continuando hasta la Calle 65a, Calle 65' desde Carrera 105d hasta Transversal 103 continuando hasta la Calle 66a, Calle 66 desde Transversal 103 hasta Carrera 91.

Oriente: Carrera 91 desde Calle 66" hasta Calle 65bis, continuando por esa calle hasta la Avenida Ciudad de Cali tomando esta avenida hasta la Avenida José Celestino Mutis. Toma la Avenida José Celestino Mutis hasta la Carrera 90' en donde se adentra en el límite predial del centro logístico y sube hacia el norte hasta la transversal 93, continuando sobre esta transversal hasta la Avenida el Dorado.

Sur: Avenida el Dorado desde la Transversal 93 hasta la Carrera 100bis tomando todo el límite de la Calle 51 hasta la Carrera 961, bordeando los límites del Aeropuerto el Dorado hasta llegar a la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63). Tomando toda la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) desde el límite del Aeropuerto el Dorado hasta el Río Bogotá.

Occidente: Límites del Distrito Capital con el municipio de Funza con el río Bogotá.”



Finalmente, uno de los anexos del decreto 290 es el “Plano de Delimitación y Planteamiento Urbanístico” de la Actuación Estratégica. Este puede ser consultado en el siguiente link:

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/plano1_de_2_decreto_290_2024_1_0.pdf

2. ¿Qué obras de infraestructura vial están proyectadas en el marco de este proyecto? Descríbalas una por una de forma detallada.

3. ¿Qué vías nuevas o ampliaciones están contempladas en el marco del proyecto, y qué evaluación se ha realizado sobre sus efectos urbanísticos y sociales, incluyendo densificación poblacional, conectividad, movilidad, espacio público y presión sobre servicios públicos? Indique de manera detallada la ubicación de los predios construidos que afecta y cómo.

Dado que las preguntas 2 y 3 del cuestionario abordan aspectos complementarios sobre las obras de infraestructura vial proyectadas en el marco del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto —en particular su descripción y la evaluación de sus impactos urbanísticos y sociales—, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo considera pertinente unificar su respuesta.

Es importante aclarar que, aunque varias vías han sido identificadas como relevantes dentro de la formulación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, su desarrollo está supeditado a procesos posteriores de priorización, diseño técnico y viabilización presupuestal, por parte de las entidades competentes. En este sentido, no se cuenta aún con diseños definitivos ni con un consolidado predial que permita identificar los inmuebles requeridos para la ejecución de estas obras ni los efectos específicos sobre predios construidos. La información disponible corresponde al estado actual de estas vías y su posible papel en el modelo de ocupación definido para la actuación, más no a proyectos en fase de ejecución.

Adicionalmente, se precisa que la información técnica que se presenta a continuación corresponde a la respuesta remitida por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante oficio STEP 202522600136751 del 5 de febrero de 2025, en atención a la solicitud de información elevada por RenoBo sobre los proyectos viales señalados en el artículo 7 del Decreto Distrital 290 de 2024.

En primer lugar, la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) – Tramo Centro, se proyecta como un corredor estructurante entre la Calle 13 y la Calle 80, con relevancia metropolitana. Su desarrollo ha estado vinculado a una iniciativa privada (Movioccidente), la cual fue desistida en 2023. Actualmente, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) contempla su ejecución mediante contrato de obra pública. Este corredor cuenta con licencia ambiental otorgada por la CAR (Resolución 1400 de 1999), y en su estructuración futura deberá incorporar criterios de conectividad ecosistémica y diseño paisajístico, incluyendo arbolado nativo, zonas verdes y Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS). Aunque hace parte del marco general del proyecto, no se cuenta con cronograma, diseños a detalle ni definición predial.



Por su parte, la Calle 66A (Avenida El Salitre), entre la Carrera 91 y la Carrera 101, está clasificada como vía arterial e intermedia. Se cuenta con diseños parciales entre las carreras 92 y 98 bis, elaborados en el marco del contrato IDU-1475-2017. Según el Plan de Ordenamiento Territorial, su desarrollo se proyecta a mediano plazo, es decir, en la administración 2028–2031, condicionado a la asignación de recursos en el próximo Plan de Desarrollo Distrital. A la fecha, no se encuentra priorizada ni vinculada a un plan de inversión vigente.

La Transversal 93, entre la Avenida Calle 26 y la Calle 66A, ubicada en el sector de Álamos, presenta discontinuidad en su perfil vial, deterioro del pavimento, ausencia de infraestructura peatonal adecuada y congestión en intersecciones clave. Si bien la Unidad de Mantenimiento Vial ha adelantado intervenciones puntuales, esta vía no está priorizada para una intervención integral bajo los instrumentos actuales de planificación.

La Calle 64, entre la Calle 63 y el Centro Fundacional de Engativá, cumple una función de conectividad barrial y opera como vía colectora. Presenta una configuración variable en los sentidos de circulación (unidireccional y doble vía) y una dinámica de tránsito mixta con participación de vehículos particulares, transporte público y peatones. Se han identificado tramos con deterioro en la carpeta asfáltica, andenes estrechos y ausencia de infraestructura para el transporte público y la movilidad ciclista. A pesar de su importancia en la estructura local, no está priorizada para intervención en el corto o mediano plazo.

Finalmente, las Carreras 121 y 122, entre la Avenida Calle 63 y el Centro Fundacional de Engativá, cumplen un rol en la distribución del tráfico local y la conexión barrial. Estas vías no tienen acceso directo a la Calle 63, y su infraestructura es fragmentada, con tramos que presentan sentidos de circulación mixtos. En algunos casos, el mantenimiento corresponde a la Alcaldía Local. No se dispone de diseños ni de programación de ejecución, y se han identificado conflictos operativos asociados al tránsito del SITP, mezcla de usos y parqueo informal.

Si bien estas vías han sido señaladas en la formulación de la Actuación Estratégica como elementos clave para estructurar el territorio, su desarrollo está en fase preliminar. No existen aún estudios técnicos detallados, cronogramas, ni información precisa sobre afectaciones prediales o impactos urbanísticos. Su implementación dependerá de la priorización institucional futura y del avance en la estructuración técnica por parte de las entidades competentes.

4. ¿El proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto contempla procesos de adquisición predial? En caso afirmativo, ¿cuántos predios se verán involucrados, en qué zonas, con qué criterios de selección y en qué plazos? Adicionalmente, ¿qué medidas se han establecido para garantizar los derechos de los residentes actuales, evitando desplazamientos forzados (expropiación administrativa) y asegurando su acceso efectivo a los beneficios del proyecto? ¿Qué garantías tienen como moradores para permanecer en el territorio o acceder a soluciones habitacionales dignas? Y en caso de venta, ¿qué mecanismos existen para asegurar que las ofertas no estén por debajo del avalúo comercial?



Se informa que durante las vigencias 2024 y 2025 no se han realizado compras de predios por parte de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo, ni se han formalizado procesos de adquisición predial asociados a la materialización de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDA Engativá).

Como se ha indicado en respuestas anteriores, la financiación de las intervenciones previstas en el marco de esta actuación está sujeta a la generación de cargas urbanísticas y a la aplicación de instrumentos de gestión del suelo, como el reparto equitativo de cargas y beneficios, que se activarán en la medida en que se estructuren y viabilicen proyectos inmobiliarios concretos. Al no haberse iniciado dichos desarrollos, no se han identificado necesidades prediales prioritarias ni requerimientos específicos por parte de entidades del sector transporte o infraestructura que ameriten procesos de adquisición en el corto plazo.

En este contexto, no existe una estimación consolidada sobre el número de predios involucrados, las zonas específicas, ni los plazos de intervención, dado que no se han definido diseños técnicos que soporten solicitudes de adquisición ni requerimientos oficiales de suelo.

No obstante, es fundamental señalar que los propietarios y moradores ubicados dentro del polígono de la actuación estratégica se encuentran amparados por el marco normativo vigente, en particular por lo dispuesto en el Decreto Distrital 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial), que establece los principios de equidad territorial y protección del arraigo, así como la obligación de garantizar soluciones habitacionales dignas en procesos de renovación urbana.

Adicionalmente, en caso de activarse procesos de adquisición predial, estos deberán ajustarse a lo contemplado en la Ley 388 de 1997, que regula los mecanismos de enajenación voluntaria y demás procedimientos aplicables. Dicha normativa dispone que en cualquier negociación deberá respetarse el valor comercial del predio certificado mediante avalúo, evitando así ofertas por debajo del mercado. Asimismo, las entidades responsables deberán garantizar que los residentes actuales no sean desplazados forzosamente y cuenten con condiciones claras de participación, compensación y acceso a los beneficios derivados del proyecto.

5. ¿Qué medidas se han previsto para evitar que las intervenciones en infraestructura y espacio público, en lugar de beneficiar a los residentes actuales, terminen impulsando procesos de valorización excesiva que encarezcan el costo de vida y favorezcan intereses inmobiliarios por encima del bienestar de la comunidad?

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo reconoce que los procesos de transformación urbana deben generar beneficios equitativos para todos los actores involucrados, especialmente para los moradores y propietarios que han habitado históricamente el territorio. En esa medida, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá se desarrollará en estricto cumplimiento de la normativa vigente, evitando impactos que puedan traducirse en valorizaciones excluyentes o desplazamientos indirectos derivados del encarecimiento del suelo y el costo de vida.





En primer lugar, el Decreto Distrital 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial vigente) establece que el desarrollo de las actuaciones estratégicas debe orientarse bajo principios de equidad territorial, permanencia poblacional, distribución justa de cargas y beneficios, y protección del arraigo. Estos principios se operacionalizan mediante instrumentos urbanísticos como el reparto equitativo, las unidades de actuación urbanística, las cargas urbanísticas, y la participación de los propietarios en los beneficios del desarrollo.

De manera complementaria, el Decreto Distrital 563 de 2023 reglamenta la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas, la cual resulta aplicable a los procesos de renovación urbana como el que se proyecta en la AEDA Engativá. Este decreto establece un conjunto de garantías y mecanismos concretos orientados a proteger a los habitantes tradicionales del territorio intervenido, entre los cuales se destacan:

- El derecho de permanencia de los moradores originales, mediante esquemas como el reemplazo habitacional o acceso a soluciones de vivienda en condiciones equivalentes o mejoradas.
- La prohibición de desplazamientos forzados, salvo en casos donde se garanticen previamente medidas de protección efectivas, conforme a estándares constitucionales y de derechos humanos.
- La exigencia de que todo proceso de negociación predial respete el valor comercial certificado del inmueble, impidiendo que las ofertas se sitúen por debajo del avalúo técnico correspondiente.
- La preservación de las actividades económicas preexistentes, especialmente las de carácter barrial, popular o comunitario y el apoyo a la formalización, asistencia técnica y continuidad productiva.
- La participación efectiva de los moradores en los procesos de planeación y toma de decisiones, bajo mecanismos que garanticen información clara y oportuna así como la incidencia real en los instrumentos urbanísticos.

Así mismo, se reitera que RenoBo no ha iniciado procesos de adquisición predial ni ha formalizado intervenciones físicas en el marco de esta actuación, por lo cual no se ha generado aún presión inmobiliaria en el territorio. No obstante, desde la fase de formulación se han adoptado criterios de desarrollo urbano con enfoque social y de sostenibilidad, que permitirán implementar una estrategia progresiva, regulada y justa, en coordinación con las entidades competentes y en diálogo permanente con la comunidad.

6. ¿Cuál es el cronograma por fases del proyecto y su estado actual?

Es importante aclarar que la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDA Engativá) no constituye en sí misma un proyecto específico con cronograma y fases predeterminadas. Se trata de un instrumento normativo de planificación urbana, adoptado mediante el Decreto Distrital 290 de 2024, que establece las condiciones, lineamientos y mecanismos para orientar el desarrollo de proyectos en una zona prioritaria del occidente de Bogotá. Como norma urbana, su función es habilitar un marco de actuación y no estructurar directamente una obra o intervención física con fases secuenciales de ejecución.

No obstante, en el marco de su implementación, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo ha concentrado sus esfuerzos en estructurar una primera Unidad Funcional dentro del polígono de la actuación, denominada Ciudad Florida, con el objetivo de viabilizar un proyecto integral de urbanización que sirva como detonante para la transformación progresiva del sector.

A la fecha, se ha avanzado en el desarrollo de los siguientes hitos principales:

- Durante el segundo semestre de 2024, a partir de la adopción de la actuación estratégica, se inició un proceso de articulación interinstitucional con entidades del sector ambiente, movilidad e infraestructura, con el fin de establecer los lineamientos técnicos y administrativos necesarios para la estructuración de los estudios requeridos para la unidad funcional. Este trabajo incluyó la definición de alcances, coordinación de competencias y revisión normativa para garantizar la coherencia entre los instrumentos urbanísticos y los requerimientos sectoriales.
- En el segundo semestre de 2024 y el primer semestre de 2025, se formularon y radicarón los estudios técnicos requeridos, incluyendo los estudios ambientales, de tránsito y transporte, y de redes de acueducto y alcantarillado, los cuales actualmente se encuentran en revisión por parte de las entidades competentes (Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría de Movilidad y EAAB).
- Paralelamente, se ha adelantado la articulación interinstitucional para la priorización de las vías necesarias, la definición de fuentes de financiación y el análisis de viabilidad normativa de los usos proyectados. El objetivo para el segundo semestre de 2025 es consolidar la viabilidad técnica y normativa de la unidad funcional, con el fin de dar paso a la adopción formal del proyecto y la gestión de cargas urbanísticas que permitan su ejecución progresiva.

En este orden de ideas, si bien no existe un cronograma por fases para toda la actuación estratégica, sí se cuenta con una hoja de ruta técnica para la implementación del proyecto prioritario en la Unidad Funcional Ciudad Florida, que constituye actualmente el foco de trabajo de RenoBo como operador urbano.

7. ¿Se ha actualizado el POT para incluir formalmente este proyecto? ¿Con qué instrumentos normativos?

La Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDA Engativá) adoptada mediante el Decreto Distrital 290 de 2024 no modifica ni actualiza el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá. El POT vigente, establecido a través del Decreto Distrital 555 de 2021, ya contempla en sus disposiciones la figura de las *Actuaciones Estratégicas* como un instrumento de planificación de segundo nivel, diseñado para desarrollar, concretar y operacionalizar el modelo de ocupación territorial definido en dicho POT.

En particular, el artículo 478 del POT define las Actuaciones Estratégicas —como la de Engativá— como “intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de



ocupación territorial”, estableciendo además que estas representan un mecanismo reglamentado dentro del plan.

El artículo 479 precisa que los objetivos de estas actuaciones incluyen: la definición de modelos urbanos multiescalares, la implementación de la política de protección a moradores, la articulación de acciones sectoriales, y la coordinación entre actores públicos, privados y comunitarios. Además, establece los lineamientos específicos para su formulación: zonificación, estructuración vial, definición de edificabilidad, estrategias ambientales, gobernanza, repartición de cargas y beneficios, entre otros.

La adopción de la AEDA Engativá representa la activación de una actuación estratégica ya prevista y priorizada en el POT, no la creación de un nuevo marco ni la modificación del plan. El POT permanece vigente en sus contenidos, y la actuación se articula a través del procedimiento previsto en los artículos 483 y siguientes para la formulación, revisión y adopción formal de estas actuaciones estratégicas

8. ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento del proyecto? ¿Qué entidades públicas o privadas participan en el financiamiento o desarrollo del proyecto?

La financiación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDA Engativá), adoptada mediante el Decreto Distrital 290 de 2024, se basa en los mecanismos definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto Distrital 555 de 2021), así como en el régimen de obligaciones urbanísticas reglamentado por el Decreto Distrital 520 de 2022. En este marco, las principales fuentes de financiación previstas son las cargas urbanísticas derivadas del desarrollo de proyectos inmobiliarios dentro del polígono de la actuación y los recursos públicos asignados a través del presupuesto distrital para obras prioritarias de infraestructura y espacio público.

Las cargas urbanísticas incluyen pagos en dinero, cesiones en suelo o aportes en especie, que deben destinarse exclusivamente a la financiación de las obras e intervenciones contenidas en la actuación estratégica. Para su administración, el Decreto 290 de 2024 establece que la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo, en calidad de operador urbano público, deberá constituir un patrimonio autónomo mediante un fideicomiso mercantil, a través del cual se canalizarán, recaudarán y ejecutarán los recursos generados en el marco de esta actuación. Este esquema fue reglamentado en detalle mediante la Resolución 305 del 12 de septiembre de 2024, que definió el modelo de gobernanza y gestión aplicable a la actuación estratégica.

Además de los recursos derivados del desarrollo inmobiliario, el modelo de financiación contempla la posibilidad de suscribir convenios o contratos con entidades públicas distritales, para viabilizar aportes de inversión desde el presupuesto de la ciudad. Estos recursos permitirán complementar la ejecución de obras de espacio público, equipamientos urbanos, infraestructura vial y servicios urbanos esenciales.

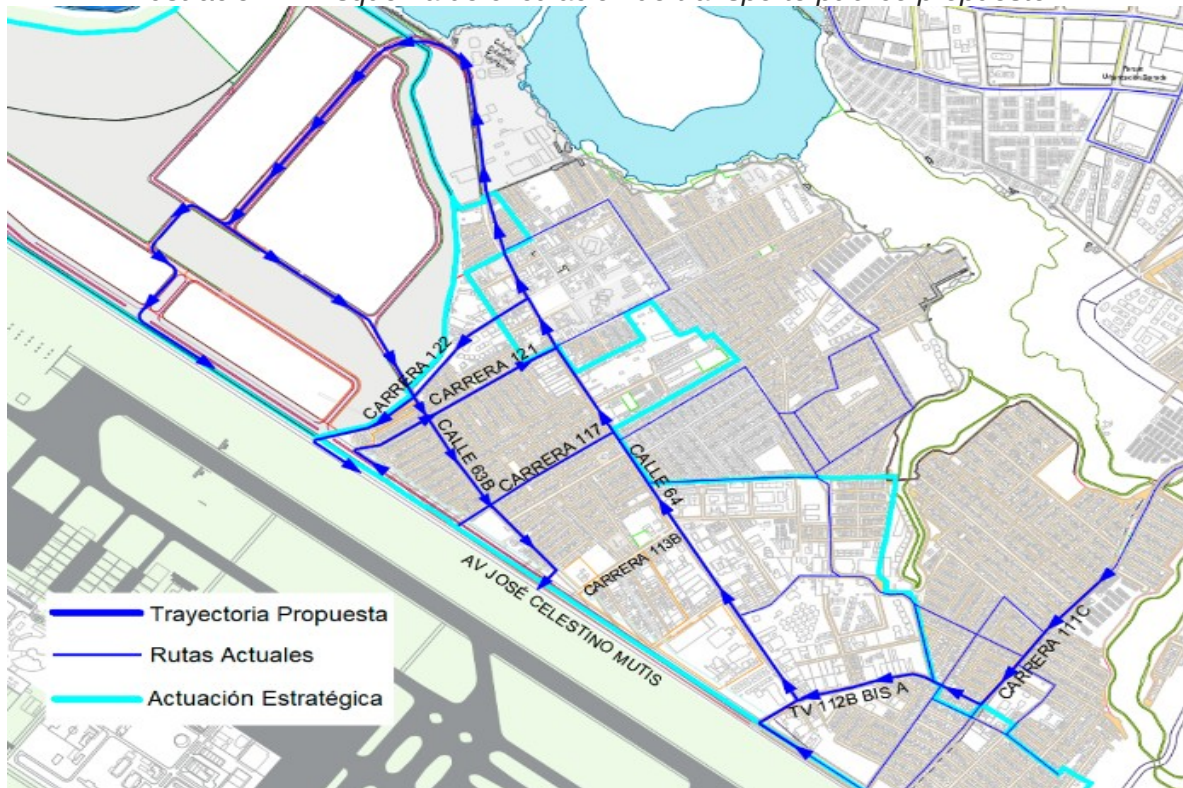
9. ¿Cómo se integrará el sistema de transporte público, incluidos los sistemas intermodales, con la operación del nodo aeroportuario y el área urbana?



La Actuación Estratégica incluye dentro de su delimitación, el desarrollo inmobiliario contenido en la unidad funcional Ciudad Florida, el cual incluye dentro de su desarrollo viviendas tipo VIS y VIP, equipamientos dotacionales públicos y privados, parques y áreas de grandes servicios metropolitanos; lo que implica un centro de generación y atracción de nuevos viajes dentro de los que se demanda el servicio de transporte público.

Basado en la propuesta de accesibilidad vehicular se integra las rutas de transporte público provenientes de la calle 63 desde el oriente y la avenida Gonzalo Ariza (carrera 111C) desde el norte y por la calle 64 hacia el occidente, como se aprecia a continuación.

Ilustración 1 . Esquema de circulación de transporte público propuesto.



Fuente: SDM tomando plano Unidad Funcional Ciudad Florida

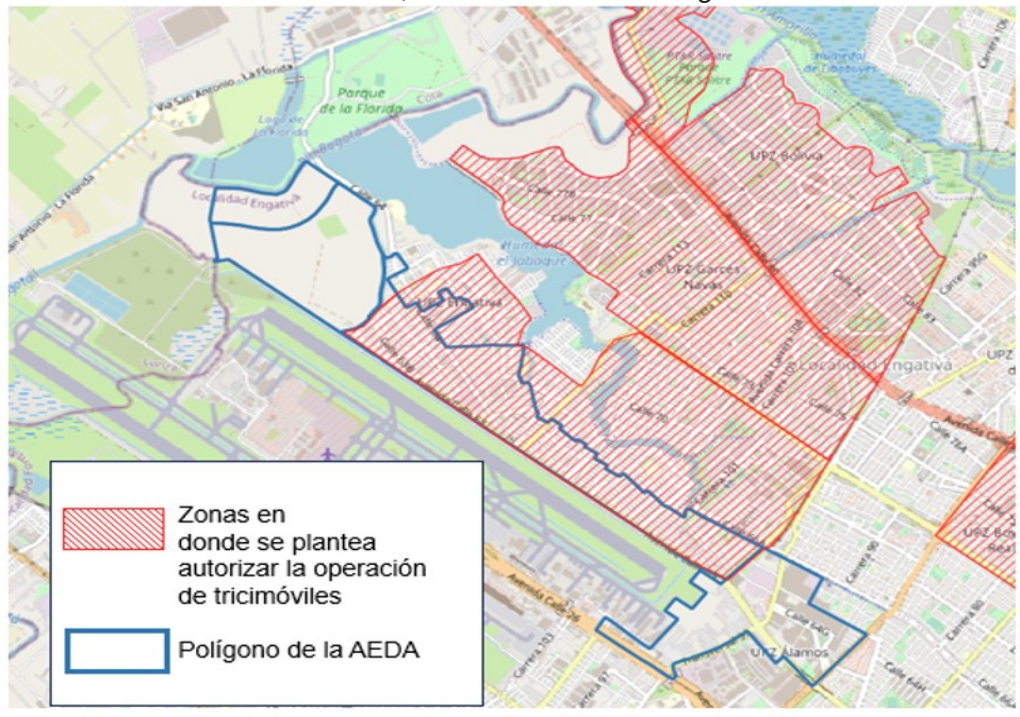
Al interior de la unidad funcional ciudad Florida se incluye una propuesta de circulación de rutas que la atraviesan de norte a sur entre la calle 64 y calle 63 y de occidente a oriente por la carrera 63B. Aunado a la propuesta de accesibilidad se propone un par vial entre la carrera 121 (sentido SN) y la carrera 122 (sentido NS) entre las calles 63 y 64 para repartir los flujos vehiculares y proporcionar mayor cobertura de rutas en la zona.

Por otra parte, en la actualidad en la zona de estudio se presenta la operación de servicio de bicitaxis de forma irregular, los cuales ofrecen un servicio de transporte público para la ciudadanía que no se encuentra reglamentado para Bogotá, por lo que, con el fin de poder garantizar la calidad de este servicio, actualmente la ciudad avanza en el desarrollo

de actividades orientadas a la organización y formalización del servicio de tricimóviles para que se integren al sistema de transporte público de pasajeros. En este sentido, la política de tricimóviles para Bogotá 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 pueda prestar este servicio garantizando las condiciones de seguridad para los pasajeros y conductores. La AEDA-E, se encuentra dentro de la zona Engativá, como se muestra a continuación.

Ilustración 2. Zonas en donde se plantea formalizar la operación del servicio de tricimóviles en la ciudad, caso Localidad de Engativá.



Fuente: Estudio y Análisis Estratégico de Movilidad - SDM, 2023

De acuerdo con la figura anterior, la AEDA-E tiene como zona con potencial de prestación de servicio de bicitaxis, la comprendida entre la carrera 96 y la transversal 123 y entre la avenida José Celestino Mutis y el límite norte de la AEDA-E; teniendo en cuenta esta consideración, es de primordial importancia que en la implementación de la actuación se coordinen las acciones que disponga la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a la regulación, formalización y condiciones de operación y de infraestructura que demande este modo de transporte.

En el marco de lo expuesto, dentro de la formulación de la AE se plantean los siguientes lineamientos referidos al Transporte Público: De acuerdo con las acciones planteadas en el marco de la AEDA-E, se realizan las siguientes consideraciones concernientes al transporte público para desarrollar al mediano y largo plazo:

- Los carriles destinados para el tránsito de vehículos de transporte público en las vías al interior de la AEDA-E y su conexión con la ciudad deben tener mínimo 3.25 metros de ancho.
- Si en las vías con tránsito de transporte público 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.
- Se debe garantizar la conectividad de la calle 64 con la avenida José Celestino Mutis.
- La calle 64 en el tramo que conecta la calle 122 con la unidad funcional Ciudad Florida, debe contar con infraestructura adecuada para el tránsito de buses padrones del SITP.
- Para los equipamientos públicos y privados, para los parques y las áreas de grandes servicios metropolitanos, es necesario garantizar la existencia de zonas amarillas para taxis.
- Coordinar 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.
- Implementar los paraderos para transporte público, de acuerdo con los criterios de accesibilidad y operación que se contienen en la Resolución 313780 de 2023 o cualquiera que la sustituya y/o complemente.
- Se propone que el transporte público en la AEDA Engativá funcione con pares viales, teniendo en cuenta las adecuaciones viales propuestas en la formulación. Es así, como se propone que la calle 64 funcione en sentido oriente - occidente entre la transversal 112B Bis y la unidad funcional Ciudad Florida de tal forma que permita el acceso de transporte público al área occidental de la AEDA. Como complemento, en sentido occidente - oriente se propone que el transporte público sea atendido por la avenida José Celestino Mutis y la calle 63B como funciona en la actualidad.
- De igual manera, se propone que se manejen pares viales que conectan la avenida José Celestino Mutis con la calle 64 y así conectar y dar permeabilidad en el área de intervención; siendo así las carreras 113A y 113B uno de los pares viales y las carreras 121 y 122 el segundo par en el costado occidental.

10. ¿Se ha definido una zonificación con usos mixtos para el polígono del proyecto? En caso afirmativo, ¿qué tipos de uso del suelo se han previsto (residencial, comercial, logístico, institucional, etc.); y cómo se espera que estos impacten a los residentes, para que no sean desplazados ni excluidos del proceso de transformación urbana y para asegurar que accedan efectivamente a sus beneficios sociales, económicos y de infraestructura?

En relación con los usos permitidos al interior de las Actuaciones Estratégicas, es importante señalar que estos son regulados a partir de las Áreas de Actividad,



reglamentadas por el artículo 240 *Áreas de Actividad del suelo urbano y de expansión urbana* del Decreto 555 de 2021. En relación a la AEDA Engativá, se distribuyen de la siguiente manera:

Tabla 1. Áreas de actividad, AEDA Engativá

Áreas de actividad	
Área de Actividad Estructurante - AAE - Receptora de actividades económicas	81,72
Área de Actividad Grandes Servicios Metropolitanos - AAGSM	267,21
Área de Actividad de Proximidad - AAP- Receptora de soportes urbanos	10,22

Fuente: Elaboración propia. RenoBo 2025.

En este sentido, el artículo ídem especifica su vocación de la siguiente manera:

- **Área de Actividad Estructurante.** Corresponde a las zonas interconectadas a través de corredores de alta y media capacidad con el resto de la ciudad, y en las cuales se permite mayor intensidad en la mezcla de sus usos.
 - **Zona receptora de actividades económicas.** Comprende a las áreas donde se busca incentivar la localización de actividades económicas y nuevos empleos.
- **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.
- **Área de Actividad de Proximidad.** Corresponde a las zonas cuyo uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman.





- **Zona receptora de soportes urbanos.** Corresponde a las áreas más deficitarias en soportes urbanos densamente pobladas, donde se requiere consolidar los tejidos socioeconómicos locales y mejorar los entornos urbanos.

En relación con lo anterior, Artículo 243 *Usos del suelo permitidos por área de actividad* establece los rangos de tamaño del área construida y condiciones de localización y de implantación para cada uso, así como las acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales correspondientes a cada uno.

11. ¿Cuáles son las medidas para mitigar el impacto en barrios patrimoniales o tradicionales?

La política de protección a moradores y actividades productivas tiene dentro de su ámbito de aplicación el tratamiento urbanístico de conservación por lo que los proyectos que se desarrollen en suelo calificado bajo ese tratamiento deberán cumplir con la política de protección a moradores y actividades productivas.

Por otro lado, en la reglamentación de la política de protección a moradores y actividades productivas se definen como ámbitos de aplicación de la misma instrumentos de planeamiento en entre los que se encuentra el Plan para los Patrimonios Vitales, definido en el artículo 493 del POT como “el instrumento mediante el cual se concreta la gestión, diseño, promoción, desarrollo y ejecución de acciones en sectores de interés urbanístico, a través de planes, programas, proyectos e instrumentos relacionados con la revitalización del patrimonio cultural del Distrito capital, con base en las fichas de valoración que se efectúen para los sectores”.

En la reglamentación del Plan para los Patrimonios Vitales se determinarán las condiciones de la aplicación de la protección a moradores y actividades productivas con base en lo dispuesto en el decreto de reglamentación de la política de protección a moradores y actividades productivas.

Para proteger el patrimonio material del que hacen parte los bienes inmuebles como casas, edificios o lugares de interés comunitario, debe mediar el reconocimiento de tales inmuebles como Patrimonio, labor que adelanta el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. La manera de integrar bienes que potencialmente hagan parte del inventario patrimonial o que puedan ser reconocidos como patrimonio a la política de protección a moradores y actividades productivas pasa por el censo socioeconómico que deben adelantar los desarrolladores de los proyectos urbanísticos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 80 del Decreto Distrital 555 de 2021, los elementos del patrimonio cultural material se encuentran identificados en los Mapas “CG-4 y CU-3 de la Estructura Integradora de Patrimonios” los cuales corresponden a los identificados en los inventarios de Bienes de Interés Cultural vigentes. Los mapas señalados se actualizarán conforme a los procesos de declaratoria o de exclusión, definidos por la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley [1185](#) de 2008 y sus decretos

reglamentarios. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte informará de estas actuaciones a la Secretaría Distrital de Planeación para que actualice la cartografía oficial adoptada en este Plan.

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial y en línea con parágrafo 2 del artículo en mención “se podrá otorgar reconocimiento a entornos barriales, que corresponden a áreas, con valores y estructuras que constituyen momentos representativos del desarrollo urbanístico o de una determinada época constructiva de la ciudad, que aportan formas valiosas de urbanismo para la consolidación de la identidad urbana de la ciudad, sin embargo, no cuenta con atributos arquitectónicos que ameriten su declaratoria como Sector de Interés Urbanístico. Sin embargo, podrán ser objeto de beneficios urbanísticos mediante el reciclaje y reutilización de las edificaciones existentes, con el fin de garantizar la revitalización y conservación de estas áreas. En el marco del Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se realizarán las declaratorias de estas zonas, en caso de considerarse pertinente”.

Adicionalmente, cuando en el marco de la articulación de la gestión pública y la sociedad civil, se reconozcan dinámicas de transformación urbana o rural como referentes de valor con significación cultural, estas podrán considerarse como nuevos patrimonios de Bogotá. (Parágrafo 5, Art. 80, DD 555/2021)

Por último, con el fin de ampararlas por el régimen especial de manejo y protección en el marco de un Plan Especial de Salvaguardia, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC, así como otras entidades estatales o grupos sociales, colectividades o comunidades, personas naturales o jurídicas, podrán realizar las gestiones y estudios para incluir las manifestaciones culturales en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial, de conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional [2358](#) de 2019, o en la norma que lo modifique o sustituya. Así mismo el IDPC, orientará a las comunidades, organizaciones y grupos sociales para la gestión y realización de procesos de inventarios de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos urbanos y rurales del Distrito Capital. (Parágrafo 6 y 7 Art. 80, DD 555/2021).

De lo anterior se colige que, la política de protección a moradores y actividades productivas, contribuye, a través de su integración con otros instrumentos a preservar y proteger el patrimonio, los medios de vida y la propiedad de los habitantes garantizando su permanencia.

12. ¿Con qué información cuenta el Distrito para identificar a las familias y zonas más vulnerables de Fontibón y Engativá, y así poder hacer seguimiento real a los posibles impactos sociales, ambientales y económicos del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto? Explique.

Para el caso específico de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, instrumento para el cual la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá es el Operador Urbano designado, se encuentra, como primer anexo al Decreto 290 de 2024, por el cual se adopta el instrumento, el Documento Técnico de Soporte. Este documento integra un riguroso diagnóstico socioeconómico basado en fuentes primarias y



secundarias de información, que muestra las condiciones sociales, económicas y políticas del territorio.

Así mismo, este Documento Técnico de Soporte, cuenta con una detallada identificación de riesgos e impactos socioeconómicos que pueden ocurrir en el marco de la ejecución de la Actuación Estratégica; finalmente, se encuentra en este mismo Documento, una estrategia de mitigación de impactos que se enfocan prioritariamente en la protección de los moradores y actividades productivas, estrategia que se encuentra articulada a la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas, Decreto 563 de 2023.

En lo que compete a la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Fontibón, cabe señalar que este instrumento no ha iniciado su etapa de formulación, ya que se encuentra en proceso de actualización de las directrices para la definición de lo público, Resolución 0289 de 2023, por parte de la Secretaría Distrital de Planeación. Una vez inicie la etapa de formulación, se cumplirá con las disposiciones del Decreto 061 de 2025, por el cual se precisan los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas.

13. ¿Cuáles han sido los mecanismos implementados para garantizar una participación ciudadana efectiva y oportuna, y qué estrategias se han desplegado para mantener informada a la comunidad de manera clara y permanente durante todas las fases del proyecto?

Teniendo en cuenta que, a la fecha, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RENOBO es el Operador Urbano designado, únicamente para la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, nos permitimos describir la estrategia de participación ciudadana implementada para las diferentes fases del instrumento.

La Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales de la Empresa, diseñó e implementó la estrategia de participación ciudadana para la etapa de formulación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá en función de las disposiciones de la Política Pública de Participación Incidente (Decreto 477 de 2023) y el Sistema de Participación Territorial (Decreto 599 de 2023). En este sentido, la estrategia de participación para la formulación de este instrumento buscó, en primer lugar, generar pedagogía sobre las generalidades del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021) y su Modelo de Ocupación Territorial en aras de la concreción de la proximidad, buscando una participación cualificada y que lograra tener incidencia en el proceso de formulación.

La participación ciudadana, para este caso específico, tuvo como alcances definidos, en el marco de la normatividad previamente referenciada, el informar y el co-crear. Adjunto a esta respuesta, encontrará el “Anexo 10. 1 Estrategia de pedagogía y participación”, documento que hizo parte de la radicación de la formulación ante la Secretaría Distrital de Planeación y que a su vez se encuentra como anexo al Decreto 290 de 2024. En este documento encontrará el detalle de la estrategia de participación ciudadana con sus respectivos soportes.





Ahora bien, desde la adopción de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, la Empresa se ha enfocado en brindar pedagogía permanente en territorio, sobre las generalidades del instrumento, las disposiciones establecidas en el Decreto de adopción y la normatividad complementaria, manteniendo a la comunidad informada sobre los posibles escenarios de intervención y/o desarrollo del territorio y cómo podrían, como moradores del sector, vincularse desde los lineamientos establecidos en la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas, Decreto 563 de 2023.

14. ¿Qué medidas específicas ha contemplado para garantizar el acceso peatonal y ciclista en las zonas intervenidas, incluyendo la destinación presupuestal para ciclorrutas, espacio público verde y la incorporación de criterios de infraestructura verde como drenaje sostenible y arborización urbana? Realice un comparativo de las que hay actualmente con las que se planea tener.

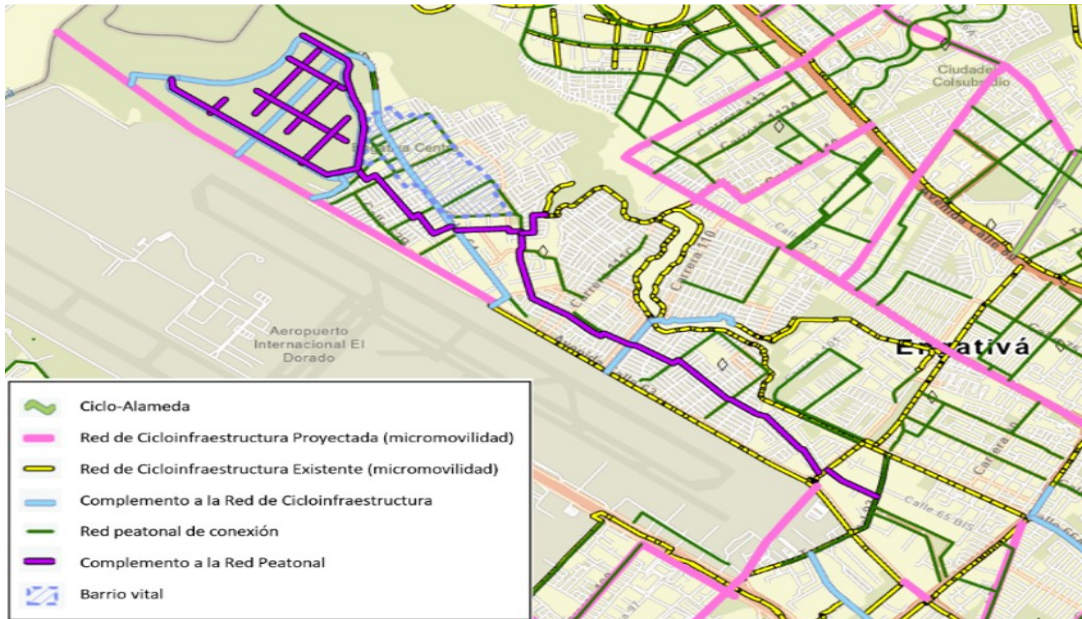
15. ¿Qué acciones concretas se están adelantando para garantizar que los espacios públicos mejorados sean accesibles, incluyentes y respondan efectivamente a las necesidades de todos los habitantes de las localidades involucradas?

Dado que las preguntas 14 y 15 del cuestionario abordan aspectos complementarios sobre el acceso peatonal, ciclorrutas y espacio público en el marco del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto —en particular su descripción y la evaluación de sus impactos urbanísticos y sociales—, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo considera pertinente unificar su respuesta.

En la búsqueda de una configuración vial que permita la atención de las demandas de los actores no motorizados, se plantean complementos a la red de ciclo infraestructura y a la red peatonal para promover los modos no motorizados, articulados con las redes existentes y proyectadas del sistema de espacio público para red de andenes, ciclo infraestructura y ciclo alamedas (planos CU 4.1 Sistema de Espacio Público peatonal y para el Encuentro CU-4.4.2 Sistema de movilidad Espacio público para la movilidad - Red de ciclo infraestructura y ciclo-alamedas del POT vigente). Ambos complementos buscan tejer una red interconectada para cada grupo de actores no motorizados que permita cubrir los desplazamientos al interior de la Actuación Estratégica en complemento a los corredores definidos por el POT y a la infraestructura existente.

Estas redes de movilidad local no motorizada buscan ofrecer una alternativa a los corredores arteriales, priorizando espacios que permitan ofrecer corredores con mejores condiciones de seguridad vial y menores condiciones de contaminación. Para su implementación se requiere la reconexión de trazados que brinden directividad en los desplazamientos y de una configuración que priorice a los peatones y ciclistas para albergar y atender las dinámicas urbanas de las personas, limitando la circulación de automóviles evitando dinámicas que vayan en detrimento de su carácter.

Trazados complementarios para la red de infraestructura peatonal y ciclo infraestructura en el marco de la AE.

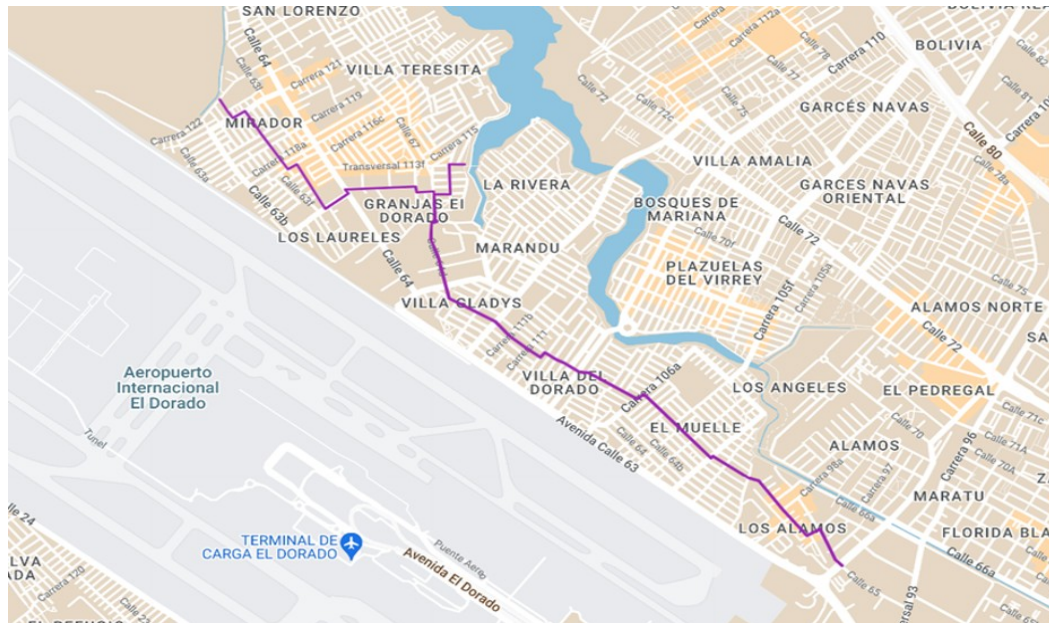


Fuente: Elaboración por la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón-SDM.

Adicional a la reconfiguración de perfiles viales contemplada dentro del componente de movilidad, dentro de la Actuación Estratégica en línea con lo dispuesto por el POT plantea calles con vocación peatonal que buscan promover las dinámicas de circulación, encuentro, estancia y relacionamiento social. En este sentido, no solo se busca ofrecer franjas de circulación peatonal cómodas y amplias, sino también espacios complementarios que permitan el desarrollo de las dinámicas urbanas de comercio, contemplación y encuentro, entre otras.

Si bien el tránsito de vehículos motorizados no está prohibido, en estas calles se busca una circulación pacificada con una velocidad deseada de 10 km/h, lo cual se puede lograr por medio de chicanas y carriles reducidos y compartidos con peatones. Los niveles de servicio para los vehículos en estas cuadras no son una prioridad, solo se garantizará el acceso a predios.

Trazado propuesto corredor con vocación peatonal



Fuente: Estudio y Análisis Estratégico de Movilidad

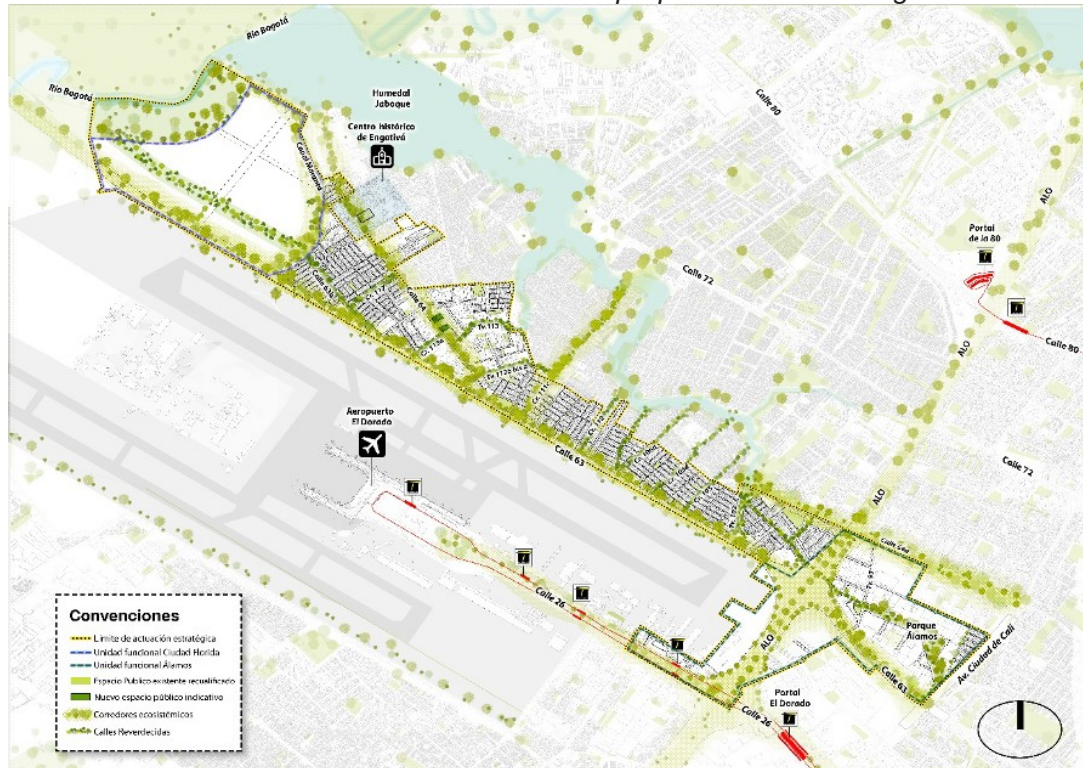
Con respecto al espacio público verde y arborización urbana, desde los elementos del EEP de la Actuación Estratégica, se definen seis (6) corredores eco sistémicos que son catalogados como acciones prioritarias para la AEDA Engativá, para su consolidación desde las fases iniciales del desarrollo urbanístico:

1. Corredor ecosistémico estratégico avenida calle 63: se plantea como el conector principal de la AEDA de oriente a occidente y tendrá la conexión ecosistémica más importante entre el Río Bogotá (por ende, con los grandes hábitats de la región) y el complejo del parque Simón Bolívar (elemento de la EEP), cumpliendo funciones de provisión de servicios ecosistémicos que aportan a la resiliencia de la ciudad frente al cambio climático.
2. Corredor ecosistémico estratégico carrera 111 C: sobre esta vía, se propone un circuito de calles renaturalizadas y reverdecidas, que permitirá la conectividad ecosistémica entre la AEDA Engativá con el Humedal Jaboque, el Canal Bolívar y el Humedal Juan Amarillo (al norte de la AE).
3. Corredor ecosistémico estratégico calle 64: definido como malla vial intermedia, esta vía se concibe como un elemento de conexión paisajística al interior de la AEDA Engativá. Busca aumentar la biodiversidad urbana que facilite el movimiento de la biota entre los elementos estratégicos del entorno próximo, como el río Bogotá, el humedal Jaboque y el canal Marantá.
4. Corredor ecosistémico estratégico de los canales Marantá y Los Ángeles: concebido como un enlace de los ecosistemas hídricos de la AEDA Engativá, su principal función es ayudar a gestionar las aguas pluviales y mitigar las inundaciones alrededor de las rondas hídricas, contribuyendo con la desaceleración de los flujos mediante la interceptación del agua lluvia, la evapotranspiración, la absorción de agua por las raíces y la infiltración del suelo.
5. Corredor ecosistémico estratégico corredor verde de la ALO: ubicado en el cinturón longitudinal del occidente de la ciudad, recorriendo de sur a norte, es



un elemento de ordenamiento urbano-regional. Es un proyecto asociado al desarrollo de infraestructura pública como alamedas, separadores y espacio público.

Ilustración 1. Corredores ecosistemas propuestos AEDA Engativá



Fuente: RenoBo. 2023

16. ¿Cuál es el inventario actual de espacio público efectivo en Fontibón y Engativá, y qué medidas contempla el proyecto para ampliarlo, incluyendo presupuesto destinado, arborización nativa y mobiliario urbano (iluminación, jardinería, señalética, etc.)?

17. ¿Qué criterios de diseño universal, enfoque diferencial y elementos de apropiación social se están incorporando en el diseño del espacio público, y cómo se evaluará su impacto en la seguridad y el uso ciudadano? Además, ¿qué acciones concretas se implementarán para preservar la identidad cultural y la memoria barrial ante los nuevos desarrollos urbanos?

Según el anexo 02 del Documento Técnico de Soporte de la formulación de la Actuación Estratégica Bogotá Distrito Aeroportuario Engativá “Condiciones y Lineamientos de la Estructura Ecológica Principal y Espacio Público”. El Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro - SEPPE - se organiza a partir de los siguientes elementos:



1. Parques de la Red Estructurante: Corresponden a los denominados en el inventario como Parques Metropolitanos y Zonales y en general, aquellos de más de una hectárea.
2. Parques de la Red Proximidad: Son aquellos de menos de una hectárea, con oferta desconcentrada de actividades y se caracterizan por tener una escala local atendiendo criterios de proximidad.
3. Plazas, Espacios libres y abiertos y bordeados por edificaciones: Son espacios de encuentro estructurantes del trazado urbano en los que se desarrollan actividades cívicas, y corresponden a las plazas fundacionales y a aquellas que tienen reconocimiento y significado para los habitantes de Bogotá.
4. Plazoletas: Son espacios libres y abiertos con un área menor a la de las plazas, y con mayores porcentajes de endurecimiento con respecto a los parques.
5. Zonas verdes: Son espacios abiertos y empujados de menos de 400 m², que ofrecen espacios para el desarrollo de actividades de esparcimiento y que no requieren de instalaciones o dotaciones especializadas.
6. Espacios públicos de encuentro rural: Son espacios abiertos, multifuncionales, que permiten la congregación de las comunidades rurales.
7. Espacios privados de uso público para el encuentro: Son el conjunto de espacios privados afectos al uso público que organizan la transición entre el espacio público y las edificaciones privadas.
8. Elementos Complementarios: Objetos o elementos naturales o contruidos que hacen parte del diseño integral de las áreas, cualifican el sistema y ayudan a garantizar su operación y funcionamiento.

El SEEPE en la AEDA Engativá, está conformado, según cartografía oficial del Decreto Distrital 555 de 2021, únicamente por parques de la red de proximidad. En total se sitúan en la AEDA Engativá treinta y cinco (35) parques de proximidad tal como se identifican a continuación:

Tabla 6. Cuadro de parques existentes AEDA Engativá

No .	Nombre del Parque	Área (m2)	Código	Categoría POT 190	Categoría POT 555
1	Desarrollo Villa El Dorado San Antonio	756,00	10-016	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
2	Álamos Alameda	841,36	10-066	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
3	Urbanización Los Álamos Primera Etapa, Sector Residencial	7.863,61	10-067	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
4	San Antonio Norte	1.062,86	10-096	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad



5	Desarrollo Villa Gladys	8.302,60	10-097	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
6	Desarrollo Villa Gladys	10.328,18	10-099	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad*
7	San Antonio Norte	293,13	10-101	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
8	Desarrollo El Muelle I Sector	1.172,20	10-120	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
9	Desarrollo Villa El Dorado Norte	368,83	10-135	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
10	Desarrollo Sabana Del Dorado	1.728,35	10-143	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
11	Urbanización Ciudadela Industrial El Dorado	30.187,94	10-196	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad*
12	Desarrollo Villa Claver Primer Sector	834,5	10-258	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
13	El Mirador	1.521,28	10-309	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
14	San José Norte	457,20	10-312	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
15	Urbanización Avenida El Mirador II	3.054,32	10-359	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
16	Urbanización Los Ángeles	8.522,98	10-574	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
17	Predio Bodegas Roldan (Urbanización Los Aires)	1.962,47	10-600	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
18	Urbanización Portal De Los Álamos	853,91	10-608	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
19	Urbanización Portal De Los Álamos	738,74	10-609	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad



20	Urbanización La Isabella 2 Etapa	4.011,44	10-649	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
21	Urbanización Industrial Parayas	1.348,88	10-654	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
22	Proyecto Urbanístico General Para El Desarrollo Comercial Sotrandes	1.261,96	10-666	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
23	Conjunto Residencial Bonaire	1.625,77	10-691	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
25	Urbanización Granjas El Dorado	4.932,28	10-696	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
26	Urbanización El Portal De Santa Inés	1.196,87	10-733	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
27	Engativá Dorado	556,73	10-752	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
28	Urb Muisca II	2.885,07	10-764	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
29	Urb Mayasquer	444,03	10-772	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
30	Urb Muisca II Parque 1-2	1.141,76	10-775	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
31	Urb El Mirador	151,23	10-778	Parque de bolsillo	Parque de la Red de Proximidad
32	Urb Los Chigueros ZV 1	5.180,92	10-780	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
33	Urb Los Chigueros ZV 3	1.892,55	10-781	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
34	Urb Parques De Almazan- Parque	1.778,57	10-782	Parque vecinal	Parque de la Red de Proximidad
35	Avenida del Mirador II	1.601,13	RUPI 3779-9	Área Pública de Cesión	Parque de la Red de Proximidad

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. 2023

***Nota 1:** Aunque si bien la sumatoria total del parque suma más de 1 hectárea, y, por ende, se considerarían como Parques de la Red Estructurante, estos parques están conformados por globos identificados con RUPI independientes.

***Nota 2:** Los parques con ID:10-309, ID: 10-600, y ID: 10-691 no tendrán propuesta de adecuación en la presente formulación, dado que su área se verá afectada por la reserva y control ambiental de la Av. Calle 63.

Sistema de Espacio Público Peatonal Existente AEDA Engativá



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, RenoBo. 2023

La totalidad en área de estos parques existentes suman 109.258,50 m² de espacio público efectivo (EPE), lo que arroja un indicador de 1,76 m²/habitante de EPE.

Desde la AEDA Engativá, se busca aportar a los proyectos priorizados del Sistema Urbano de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, descritos en el Artículo 131 del Decreto Distrital 555 de 2021, específicamente al “Programa para la requalificación del paisaje urbano”, y, por lo tanto, desde la AEDA se dictarán las disposiciones para orientar la requalificación de los espacios públicos inmersos en la delimitación de la Actuación Estratégica.

Ahora bien, con respecto a los criterios de diseño a los que se refiere la pregunta 17, el numeral 2.1.1 “Propuesta de Adecuación del Sistema dentro de la Actuación Estratégica” de este mismo anexo contempla lo siguiente:

“El Decreto 263 de 2023, “Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones” junto a su anexo denominado “Manual de Espacio Público de Bogotá, D.C”, establece cuatro elementos definitorios para el diseño del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, los cuales dictaminan la integración armónica de las diferentes tipologías de parques y calles que promoverán el desarrollo social, cultural y económico de la ciudad.

Estos elementos se formulan a partir de criterios y más adelante un amplio abanico de herramientas. Dichos elementos son: conectividad ambiental, accesibilidad universal, vitalidad y seguridad y, para cada uno se definen los lineamientos de concepción, diseño e intervención de espacios públicos los cuales deben garantizarse en la recualificación de los espacios públicos existentes al interior de la AEDA Engativá.

A continuación, se exponen los lineamientos generales para cada uno de los criterios de diseño y el compendio de herramientas aplicables:

Criterio de Conectividad Ambiental:

- Mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y contribuir al cuidado y la conservación del medio ambiente.
- Intervenir áreas verdes y suelos permeables, corredores verdes, áreas de conservación, parques y jardines, drenajes sostenibles,
- Reducir islas de calor, mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y visual, promover hábitats y refugios de fauna silvestre.

01 Coberturas vegetales	CA01	Coberturas arboreas
	CA02	Coberturas arbustiva
	CA03	Jardinería y coberturas vegetales herbáceas
	CA04	Huertas urbanas
02 Elementos contenedores para coberturas	CA05	Alcorque
	CA06	Matera
	CA07	Andenes suspendidos
	CA08	Suelos estructurales
03 Suds Nota: Sujeto a los requerimientos establecidos por las entidades administradoras y responsables de aprobación técnica. Su implementación y la selección de la tipología, debe responder a la norma técnica NS-166 en cada contexto específico.	CA09	Jardines verticales
	CA10	Cubiertas verde
	CA11	Alcorque Inundable
	CA12	Cuenca seca de drenaje extendido
	CA13	Cunetas verdes
	CA14	Pavimentos permeables
	CA15	Zona de bioretención
	CA16	Zanjas de infiltración
	CA17	Tanques de almacenamiento (tormentas)
	CA18	Pondajes, humedales, artificiales, reservorios, y lagos recreativos
04 Estructuras de apoyo	CA19	Refugios de fauna
	CA20	Cruces de fauna
	CA21	Aula ambiental
	CA22	Miradores

Figura 2. Herramientas Conectividad Ambiental

Fuente: Manual de Espacio Público. 2023

Criterio de Accesibilidad:

- Dar continuidad, accesibilidad universal, seguridad y autonomía en los desplazamientos de la ciudadanía.
- Articular los diferentes servicios en el entorno urbano y ofrecer una infraestructura adecuada para la conectividad intermodal de transeúntes, ciclistas, modos alternativos de transporte y transporte público.
- Disponer de señalización inclusiva y puntos de información accesibles.
- Demarcación de zonas, franjas y cruces seguros, anchos y pendientes mínimas y mobiliario accesible.
- Garantizar desplazamientos de forma segura y autónoma en el espacio público, sin importar sus capacidades físicas.

01 Desplazamiento	AC01	Sistema podotáctil
	AC02	Vados
	AC03	Refugio peatonal
	AC04	Pompeyano
02 Protección	AC05	Bolardos
	AC06	Enlace a nivel
	AC07	Enlaces a desnivel
	AC08	Senderos peatonales
	AC09	Barandas
	AC10	Rampas, escaleras y ascensores
	AC11	Señalética y sistemas de orientación
03 Transporte	AC12	Cicloparqueaderos
	AC13	Ciclotaller
	AC14	Paradero de transporte público
	AC15	Acceso vehicular a predios
	AC16	Reducción de radios de giro
04 Pacificación de calles <small>Nota: Sujeto a la reglamentación y procesos vigentes de aprobación establecidos por cada entidad administradora de ese espacio o herramienta.</small>	AC17	Estrechamiento de calzada
	AC18	Zonas amarillas, de carga y descarga, estacionamiento en vía
	AC19	Resaltos

Figura 3. Herramientas Accesibilidad
Fuente: Manual de Espacio Público. 2023

Criterio de Vitalidad:

- Mantener un espacio público activo durante la mayor parte del día, permitiendo el uso individual, compartido y simultáneo.
- Crear espacios públicos flexibles y versátiles para actividades recreativas, deportivas, culturales o artísticas, de manera permanente o temporal.
- Integrar usos anexos y fomentar el aprovechamiento económico en favor de la sostenibilidad.
- Promover el uso constante y diverso de los espacios públicos para garantizar su vitalidad y fomentar la integración social.



01 Mobiliario de permanencia	VI01	Bancas y Sillas
	VI02	Canecas
	VI03	Mesas
	VI04	Bebedores
02 Mobiliario de servicio	VI05	Módulos de servicio auxiliares y actividad comercial
	VI06	Baños
	VI07	Punto WIFI y Recarga eléctrica
03 Infraestructura asociada al Sistema de movilidad y de servicios públicos	VI08	Puntos de recarga de tarjetas
	VI09	Puntos de recarga de vehículos eléctricos/Electrolineras
	VI10	Contenedores de residuos residenciales
	VI11	Elementos artísticos y efímeros
04 Arte y memoria.	VI12	Saludo a las cuatro direcciones y elementales

Figura 4. Herramientas Vitalidad
Fuente: Manual de Espacio Público. 2023

Criterio de Seguridad:

- Garantizar la seguridad y generar confianza en los usuarios, lo que a su vez promueve su disfrute y la vigilancia natural del mismo.
- Ofrecer una amplia variedad de actividades, una visión panorámica, fachadas activas y una iluminación adecuada para su uso en horarios nocturnos.
- Diseñar calles que minimicen los riesgos de siniestros viales.
- Garantizar aspectos relacionados con la protección física de todas las personas sin excepción, sin exponer a la ciudadanía a ningún tipo de riesgo.

01 Control visual	SE01	Luminarias
	SE02	Cámaras de vigilancia y monitoreo
	SE03	Demarcación de Calzada
02 Delimitación y Demarcación	SE04	Barreras de Protección
	SE05	Segregación con elemento arquitectónico

Figura 5. Herramientas Seguridad
Fuente: Manual de Espacio Público. 2023"

16. ¿Cuál es la línea base del comercio informal en las zonas de intervención y qué estrategias de formalización contempla el proyecto para proteger estos medios de vida sin generar desplazamientos a la comunidad? Además, ¿qué mecanismos se están implementando para garantizar que la generación de empleo beneficie prioritariamente a los habitantes de las localidades y no exclusivamente a personas externas?

En el marco de la implementación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, no se cuenta con un diagnóstico específico sobre el comercio informal presente en la zona, ni se ha adelantado hasta el momento un ejercicio de identificación o caracterización de estas actividades. Una vez se establezca la necesidad de contar con dicha información, se articularán acciones con las entidades competentes en la materia para su levantamiento, análisis y eventual incorporación en los procesos de planeación e implementación de proyectos dentro del polígono de actuación.

17. ¿Qué mecanismos de articulación existen entre DADEP, IDU, ¿Secretaría de Planeación y otras entidades responsables, para asegurar la ejecución coherente y sostenible de los componentes urbanos del proyecto? ¿Y cuál es su avance?

27. ¿Qué entidades acompañan a la alcaldía en la gestión del proyecto, existe un comité técnico local para su seguimiento, y cómo se articula con Planeación, IDU, RenoBo y la CIOM?

Uno de los principales mecanismos de seguimiento y articulación para la implementación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDA Engativá) y el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Decreto 290 de 2024 es la Comisión Intersectorial Bogotá Ciudad Aeropuerto. Esta instancia articula a las principales entidades distritales involucradas en el desarrollo del entorno aeroportuario y tiene como objetivo coordinar, hacer seguimiento y facilitar la toma de decisiones estratégicas que viabilicen el desarrollo de las actuaciones definidas en dicho decreto.

Además de la comisión, se han establecido Unidades Técnicas de Apoyo (UTAs) como instancias operativas para agilizar procesos, resolver cuellos de botella técnicos o administrativos, y priorizar temas críticos para el avance de la actuación estratégica. Estas UTAs están organizadas por ejes temáticos y permiten el abordaje especializado de las distintas dimensiones del proyecto.

Renobo tendrá asiento permanente en las tres UTAs conformadas:

- UTA de Desarrollo Territorial
- UTA de Productividad y Competitividad
- UTA de Marca de Ciudad

A través de estas instancias, se garantiza un seguimiento técnico, interinstitucional y sistemático a cada uno de los componentes de la AEDA Engativá, permitiendo avanzar en su implementación conforme a los instrumentos de planificación y normativa vigente.

18. ¿Qué estrategias de mitigación ambiental ha previsto el proyecto frente a la contaminación atmosférica y sonora (incluyendo ruido aeronáutico), y qué sistema de monitoreo permanente e indicadores ha establecido el Distrito para medir la calidad del aire, agua y niveles de ruido, en concordancia con los objetivos de mitigación del cambio climático? Y, ¿Cómo se va a garantizar que no se deterioren las condiciones ambientales existentes?

En relación con la contaminación acústica, que incluye el ruido aeronáutico, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá estableció lineamientos específicos para los proyectos localizados en la zona de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, tanto en su área directa como indirecta.

De acuerdo con lo dispuesto en la formulación de la AE, los promotores y/o interesados en desarrollar proyectos en dicha zona deberán desarrollar, previo a la etapa de licenciamiento, un estudio acústico específico que permita caracterizar adecuadamente ruido y definir las medidas de mitigación necesarias. Este estudio debe garantizar que el



nivel de ruido de fondo (LA_{eq} 24h) al interior de las edificaciones no supere los valores definidos por la curva NC:45, permitiendo excepcionalmente un exceso de hasta 10 puntos en eventos puntuales, dada la naturaleza discontinua del ruido aeronáutico. Las medidas de mitigación deberán diseñarse con base en los resultados de dicho estudio y considerando las particularidades del ruido aeronáutico, caracterizado por la generación de altos niveles de presión sonora en bajas frecuencias.

En general, las edificaciones deberán cumplir con las disposiciones obligatorias establecidas en el Manual de Ecourbanismo y Construcción Sostenible (Decreto 582 de 2023), las cuales incluyen criterios para garantizar el confort acústico en las edificaciones, aspecto esencial para garantizar la calidad de vida en esta área de la ciudad.

En el caso particular de la Unidad Funcional Ciudad Florida, la localización de usos menos sensibles al ruido (por ejemplo, usos logísticos y compatibles) en las zonas más cercanas al Aeropuerto forma parte de una estrategia de ordenamiento que incluye criterios ambientales para minimizar la exposición de actividades residenciales o sensibles (salud y educación) a fuentes de alta presión sonora.

Por otro lado, respecto a la contaminación atmosférica, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá contempla intervenciones orientadas tanto a la reducción directa de emisiones como al control de fuentes de resuspensión y la generación de co-beneficios ambientales, en línea con un enfoque de sostenibilidad urbana integral.

Una de las principales estrategias es la pavimentación de vías sin cobertura o en mal estado, lo que contribuye a reducir la resuspensión de material particulado ocasionada por el tránsito vehicular. Así mismo, se incluyen estrategias de renaturalización y reverdecimiento urbano, como los Conectores Ecosistémicos Estratégicos propuestos sobre la Av. Calle 63, Carrera 111C, Calle 64, Canales Los Ángeles y Marantá, y el Corredor Verde de la ALO. Estas intervenciones consolidan corredores con arborización densa y estratificada (especies de porte medio y alto), que funcionan como superficies de deposición de material particulado, contribuyendo a mejorar la calidad del aire local. Adicionalmente, en tramos viales con altos niveles de ruido —como la Calle 63 y la Carrera 111C—, estos corredores funcionan como barreras acústicas naturales, capaces de atenuar parcialmente el ruido urbano. Si bien su eficacia acústica es limitada en comparación con otras soluciones estructurales, su valor radica en su multifuncionalidad ambiental y social.

La implementación de nueva cicloinfraestructura e infraestructura peatonal (ver imagen “Trazados complementarios para la red de infraestructura peatonal y ciclo infraestructura en el marco de la AE” de la respuesta 14 y 15), por su parte, también se orienta a la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y Gases De Efecto Invernadero (GEI), al promover el uso de modos de transporte limpios y desincentivar el uso del vehículo particular.

Por otra parte, si bien en el marco de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá no se contemplan proyectos que impliquen la instalación de equipos para la medición directa de la calidad del aire, el agua o los niveles de ruido, se estructuró un



Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación que incluye indicadores ambientales indirectos, vinculados a los efectos esperados de las intervenciones propuestas, tales como:

- Número de árboles por cada tres habitantes.
- Metros cuadrados de espacio público reverdecido y/o renaturalizado.
- Kilómetros de infraestructura para bicicleta y micromovilidad.
- Kilómetros de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) implementados.

Estos indicadores permiten hacer seguimiento al impacto ambiental positivo de los proyectos de la AE, especialmente en términos de mejora en calidad del aire, regulación hídrica y promoción de la movilidad baja en carbono, contribuyendo así a los objetivos de mitigación del cambio climático definidos en el Distrito Capital.

Este sistema de seguimiento también se articula con los indicadores programáticos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y con los sistemas de monitoreo existentes de Bogotá, entre los que se destacan:

- La Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB), operada por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA).
- Los puntos de monitoreo de calidad del agua superficial, gestionados por la SDA en ríos, canales y humedales urbanos.
- Las mediciones puntuales de emisiones de ruido, realizadas por la SDA y representadas en los Mapas Estratégicos de Ruido (MER).

En este contexto, para garantizar que no se deterioren las condiciones ambientales existentes, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá se apoya en una combinación de instrumentos normativos, criterios de planificación ambiental y mecanismos de seguimiento y evaluación.

19. ¿Qué estudios de impacto ambiental se han realizado en el marco del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto, y qué medidas específicas se han adoptado para proteger ecosistemas estratégicos como el humedal Capellanía, la biodiversidad local y las áreas protegidas, incluyendo franjas de amortiguación y corredores ecológicos?

En cuanto a las medidas para la protección de ecosistemas estratégicos, se precisa que en el ámbito de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá se encuentran presentes los siguientes elementos de la Estructura Ecológica Principal.

Tabla. Elementos de la Estructura Ecológica Principal en la AEDA Engativá

Nombre EEP	Componente	Categoría	Elemento	Instrumento de Manejo
Parque Lineal Hídrico del Río	Áreas complementarias	Parques Contemplativos	Parques de Borde	No aplica, salvo para el





Bogotá	<i>para la conservación</i>	<i>y de la Red Estructurante que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal y Parques de Borde</i>		<i>Área de Ocupación Público Prioritaria que cuenta con un Plan de Manejo</i>
Áreas complementarias para la adaptación al cambio climático	<i>Áreas complementarias para la conservación</i>	<i>Parques Contemplativos y de la Red Estructurante que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal y Parques de Borde</i>	<i>Parques de Borde</i>	<i>No aplica, salvo para el Área de Ocupación Público Prioritaria que cuenta con un Plan de Manejo</i>
Canal Marantá	<i>Áreas de especial importancia ecosistémica</i>	<i>Sistema Hídrico</i>	<i>Cuerpos hídricos naturales</i>	<i>N/A</i>
Canal Los Ángeles	<i>Áreas de especial importancia ecosistémica</i>	<i>Sistema Hídrico</i>	<i>Cuerpos hídricos naturales</i>	<i>N/A</i>

De esta manera, la formulación de la Actuación Estratégica establece lineamientos orientados a conservar, restaurar y conectar estos sistemas a través de medidas basadas en infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza. En particular, se prioriza la implementación de la estrategia de "Corredores Ecosistémicos Estratégicos" sobre los Canales Marantá y Los Ángeles, con el fin de consolidar la conectividad ecológica entre ecosistemas hídricos y espacios verdes del sector.

Estos corredores se plantean con el objetivo de cumplir funciones múltiples:

- Ecológicas, al facilitar la gestión de aguas pluviales, reducir el riesgo de inundaciones mediante la infiltración y la evapotranspiración, y mejorar la biodiversidad local.
- Paisajísticas y sociales, al incorporar zonas ajardinadas, senderos de contemplación y espacios para la educación ambiental.

Por otro lado, en el marco de la AE, y específicamente para la Unidad Funcional Ciudad Florida, se elaboró un estudio ambiental conforme a lo establecido en el Artículo 6.3 del Decreto Distrital 061 de 2025. Este artículo establece, como requisito para la estructuración de toda Unidad Funcional, la elaboración de un estudio ambiental con las siguientes condiciones:

“6.1 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.”

Así pues, este estudio se encuentra actualmente en proceso de revisión y validación por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), en su calidad de autoridad ambiental competente. El documento presenta un análisis detallado de los impactos ambientales potenciales asociados a la intervención propuesta, junto con las respectivas medidas de manejo. A su vez, incluye recomendaciones orientadas a fortalecer la conectividad ecológica con las áreas complementarias para la adaptación al cambio climático y con la Red de Parques del Río Bogotá, las cuales colindan con esta Unidad Funcional.

20. ¿Cuál ha sido la estrategia integral de participación ciudadana implementada para el proyecto BCA? Incluya los mecanismos vinculantes, los espacios realizados en Fontibón y Engativá, los canales habilitados para quejas o sugerencias, la participación de veedurías y control social, así como el número de personas que han participado y si este corresponde a un muestreo representativo del territorio. En este sentido, ¿Cómo garantizar que los aportes de los residentes tengan incidencia en los proyectos?

Es importante reiterar que, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá es el Operador Urbano designado sólo para la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, instrumento de planeación que se articula de forma parcial con el proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto. Teniendo en cuenta lo anterior, nos permitimos dar respuesta frente a la estrategia de participación ciudadana implementada para el instrumento.

En el marco de la formulación y ejecución de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, la estrategia de participación ciudadana diseñada e implementada, se ha articulado a la normatividad vigente relacionada, es decir, la Política de Participación Ciudadana Incidente del Distrito, Decreto 477 de 2023 y el Sistema de Participación Territorial, Decreto 599 de 2023; dicha normatividad promueve, no solo la incidencia de la participación ciudadana en los procesos de formulación y ejecución de instrumentos de planeación, también impulsa la organización comunitaria, a través de Comités Ciudadanos, frente al seguimiento participativo a estos instrumentos. Ahora bien, tal como se expuso en el numeral 13, el detalle de la estrategia de participación ciudadana para la etapa de formulación del instrumento, así como los resultados en cuanto a incidencia se refiere se encuentran en el documento adjunto *“Anexo 10. 1 Estrategia de pedagogía y participación”*.



Así mismo, y como complemento de la etapa de formulación, se relacionan a continuación los espacios adicionales realizados desde la fecha de adopción de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá:

NOMBRE	FECHA	LUGAR	NUMERO DE ASISTENTES
Primera sesión Comité Ciudadano AEDA Engativá	11 de septiembre de 2024	Salón Comunal Sabanas del Dorado - Cra. 119a 63b 77	25
Primera socialización Decreto 290 - AEDA Engativá	14 de septiembre de 2024	Salón Comunal Barrio Laureles - ClI 63F 113 - 24	32
Ruta RenoBo - AEDA Engativá	19 de septiembre de 2024	Parque Sabanas del Dorado - Cra 119a 63b 77	45
Ruta RenoBo - AEDA Engativá	13 de octubre de 2024	Parque Villa Gladys - Carrera 112 63 – 46	51
Socialización Decreto de adopción AEDAE – Citación concejal Heidy Sánchez	26 de octubre de 2024	JAC barrio Marandú - CL 68A 111C 24	58
Socialización Decreto de adopción AEDAE	26 de octubre de 2024	Conjunto Residencial MUISCA MZ1 - Cra. 119 65a - 39	15
Socialización Decreto de adopción AEDAE - JAC	27 de octubre de 2024	Colegio Antonio Villavicencio - Cl. 65a	20





Villa Gladys		#112a 39	
Citación JAL Fontibón - Socialización Decreto de adopción AEDA	9 de diciembre de 2024	Alcaldía Local de Fontibón	15
Socialización AEDA Engativá	24 de mayo de 2025	Parque Sabanas del Dorado - Cra 119a 63b 77	9
Ruta RenoBo - AEDA Engativá	28 de junio de 2025	Parque Sabanas del Dorado - Cra 119a 63b 77	25
Ruta RenoBo - AEDA Engativá	04 de julio de 2025	Parque Villa Gladys - Carrera 112 63 – 46	8

Vale la pena precisar que, para las jornadas que han sido organizadas por la Empresa, la convocatoria se ha realizado de forma abierta y apoyada en líderes comunitarios. Por otro lado, para aquellos espacios en donde la Empresa ha sido citada para brindar información, la convocatoria ha sido responsabilidad del organizador. Finalmente, los canales habilitados para la recepción de peticiones, quejas y reclamos, son los siguientes:

- atencionalciudadano@renobo.com.co
- <http://www.bogota.gov.co/sdqs>
- Número telefónico: 3158406466.

21. ¿Qué mecanismos de transparencia, articulación con Juntas Administradoras Locales, estudios de percepción y continuidad participativa se han establecido para asegurar una gobernanza local efectiva en torno al proyecto?

A propósito de la formulación, adopción y ejecución de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá se ha articulado con los siguientes actores para promover la pedagogía, transparencia y el acceso a la información:



Comunidad organizada - Entendiendo el liderazgo y el poder de convocatoria que estos actores evidencian, la articulación ha tenido como objetivo la difusión de información oficial y la pedagogía frente al instrumento y su normatividad asociada. Entre estos actores se incluyen los siguientes:

- Veeduría Ciudadana Engativá Defiende su Territorio.
- Comité Ciudadano para la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (conformado a la luz del Artículo 17 del Decreto 599 de 2023).
- Juntas de Acción Comunal de los barrios incluidos, parcial o totalmente, en el ámbito de la Actuación Estratégica.

Comunidad no organizada - Independientemente de su tenencia frente a los predios, los moradores han manifestado el interés de recibir consultoría personalizada para aclarar dudas frente a su uso u ocupación del territorio, por tanto, la Empresa ha implementado la estrategia de “Consultorio Ciudadano AEDAE” con el fin de brindar información detallada sobre los posibles escenarios que pueden darse, frente a intervenciones en el territorio, y que puedan tener afectaciones prediales.

Actores públicos - En el marco del Decreto Ley 1421 de 1993, la Empresa ha atendido todas las solicitudes de información y socialización que las Juntas Administradoras Locales (Engativá y Fontibón) han realizado y que están relacionadas con la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá.

22. ¿Qué acciones se han implementado para garantizar la inclusión de comunidades vulnerables, juventudes, mujeres y poblaciones con barreras de acceso a la información, en la toma de decisiones e implementación del proyecto?

En lo que compete a la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, la estrategia de participación ciudadana diseñada e implementada, desde la Empresa, para todas las fases del instrumento, se ha desarrollado desde los enfoques territorial y diferencial, reconociendo las diferencias sociales vinculadas a lo barrial y sectorial, así como las barreras de acceso a la información digital y el entendimiento de la norma urbana.

Por lo anterior, el componente pedagógico, transversal y permanente, se ha implementado a través de la Ruta Renobo, punto móvil de la Empresa para llevar la información oficial a los territorios, en horarios acordes y con herramientas pedagógicas físicas que facilitan el acceso a la información, tal como se muestra a continuación:

Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá (AEDAE)

¿Qué busca?

Mejorar las condiciones de articulación entre el aeropuerto y su entorno inmediato para generar resultados positivos para todos los actores que allí confluyen.

¿Qué promueve la AEDAE?

La Actuación Estratégica promueve procesos de cualificación y revitalización urbana que mejoren la calidad de vida de residentes, y las condiciones de conectividad ambiental de los ecosistemas estratégicos de este territorio.

Contáctenos

Dirección: Auto Norte # 97 - 70, Bogotá
Horario de Atención: Lunes a Miércoles
7:00 am - 12:00 pm y 1:00 pm - 4:30 pm
Teléfono: (601) 359 94 94 - Ext. 500
Correo: ventanillaunica@renobo.com.co

¿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:

Reverdecir los espacios, ampliando y protegiendo la estructura ecológica principal.

Mejorar la **movilidad**, con un sistema de transporte sostenible, multimodal y regional.

Velar por el **cuidado**, generar 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.

Fases y Etapas:

1 Formulación

- Iniciativa
- Expedición de directrices para la definición de lo público
- Formulación

2 Revisión y Adopción

- Revisión y concertación

3 Ejecución

- Estructuración y Desarrollo de Unidad(es) Funcional(es)
- Las necesarias que sean definidas por el Operador Urbano designado para cada proyecto

¿En qué Fase se encuentra la AEDAE?

Actualmente, la AEDAE se encuentra en **Fase de Ejecución**; esto significa, que nos encontramos promoviendo el desarrollo de los predios, de la mano con los moradores y las actividades productivas del territorio, en aras de generar los recursos necesarios para implementar los proyectos prioritarios.

Línea del tiempo para la AEDAE

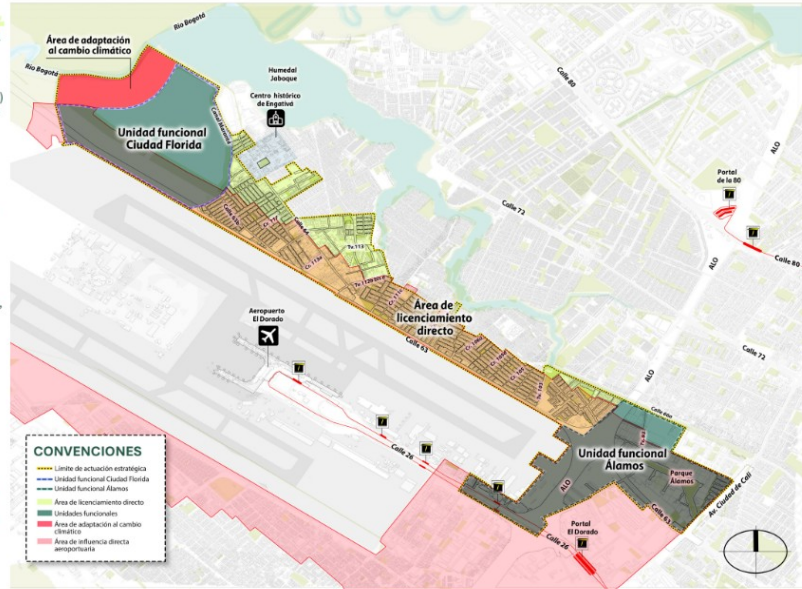


¿Cuáles son los proyectos insignia de la AEDAE?

- Reverdecimiento:**
- Reverdecimiento del canal Los Ángeles.
 - Generación de nuevo espacio público (2 hectáreas) y mantenimiento del existente (109.258 m2).

- Movilidad:**
- Priorización del desarrollo completo de la Calle 63, la Carrera 111c y la Carrera 110.
 - El mantenimiento y adecuación de la Calle 63b, la Calle 64, la Carrera 113b y la Transversal 93.

- Servicios públicos:**
- Adecuación y/o renovación de las redes locales y troncales de acueducto.
 - Construcción de dos (2) Subestaciones Eléctricas en Ciudad Florida y Álamos.



- Cuidado:**
- Oferta de servicios de educación técnica, tecnológica y superior, y un Centro de Desarrollo Comunitario y otros servicios de integración social en el ámbito de la Unidad Funcional Ciudad Florida.
 - Construcción de 2 nodos de equipamientos incluyendo servicios de proximidad de educación básica, primaria y secundaria; servicios de salud ambulatorios, culturales, de integración social y servicios de seguridad tipo CAI y Estaciones de Bomberos en Engativá.

- Reactivación económica:**
- Conexión con la ciudad y la región por el corredor de la Calle 63.
 - Promover las calles comerciales y los usos logísticos.

Ahora bien, en cuanto a la incidencia de la participación ciudadana, obtenida en la fase de formulación de la Actuación Estratégica, se implementó el dispositivo de priorización de directrices, que sirvió como una herramienta práctica para evaluar y clasificar las propuestas de las directrices para la definición de lo público y determinar las prioridades de la ciudadanía. Estos dispositivos resultaron en una evaluación de las necesidades y

aspiraciones de la ciudadanía participante, facilitando la generación de estrategias en la etapa de formulación que refleje las demandas y expectativas de los residentes de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá. Para conocer el detalle de esta estrategia, adjuntamos el documento “Anexo 10. 1 Estrategia de pedagogía y participación”.

23. ¿Cuál es el rol de RenoBo dentro del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto, qué sectores ha priorizado para su intervención, y con base en qué criterios se han definido esas áreas de renovación urbana?

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo, en calidad de operador urbano público, cumple un rol central en la implementación de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, adoptada mediante el Decreto Distrital 290 de 2024. Su función está definida normativamente por el Decreto Distrital 558 de 2023, el cual le asigna la responsabilidad de liderar la formulación técnica, la articulación interinstitucional, la gestión del financiamiento y la ejecución de proyectos urbanos integrales en el ámbito de las actuaciones estratégicas, de acuerdo con las disposiciones del POT (Decreto 555 de 2021).

Entre sus funciones principales se encuentra la elaboración de los estudios y modelos urbanos, la estructuración de los sistemas de espacio público, vialidad y servicios, la constitución de patrimonios autónomos para la administración de recursos derivados de cargas urbanísticas, y la ejecución directa de obras públicas dentro del polígono normativo, en articulación con las entidades competentes del nivel distrital.

En el caso específico de la AEDA Engativá, RenoBo ha priorizado la estructuración de la Unidad Funcional Ciudad Florida, un sector con alta potencialidad de consolidación urbana que representa una gran oportunidad para catalizar la transformación progresiva del territorio, no solo en el marco de la actuación estratégica, sino en relación con el modelo de ocupación urbana definido para la ciudad.

La decisión de focalizar esfuerzos institucionales y técnicos en este sector responde a la identificación de importantes restricciones sociales, normativas y técnicas en otras áreas del polígono, especialmente en sectores que dependen del régimen de licenciamiento directo, donde las condiciones actuales limitan la posibilidad de orientar proyectos estructurales con enfoque integral. En contraste, Ciudad Florida cuenta con condiciones de habilitación, disponibilidad de suelo y articulación interinstitucional que permiten avanzar en un proyecto con potencial de impacto urbano, social y ambiental positivo.

24. ¿Qué garantías se han previsto para proteger el arraigo de los residentes actuales y cómo se incorpora la vivienda de interés social en la planeación del proyecto?

Como se manifestó en la respuesta a las preguntas 4, 5 y 11, el principal mecanismo para proteger el arraigo de los residentes actuales de la AEDA Engativá es la política de protección a moradores y actividades productivas reglamentada mediante el Decreto 563 de 2023, el cual brinda herramientas para que moradores, titulares de actividades



productivas y desarrolladores determinen de forma autónoma, legal y equitativa, el cumplimiento de las estrategias y obligaciones previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial a través de alternativas para la vinculación y permanencia de los moradores originales en los proyectos que se desarrollen, así como la continuidad de las actividades productivas, incentivando así la revitalización de la ciudad.

Así mismo se definen las acciones e incentivos para la permanencia y mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y las actividades productivas, la metodología para la verificación del cumplimiento de las condiciones para su protección, los responsables, derechos y deberes para el cumplimiento de obligaciones, las estrategias sociales y los lineamientos para la vinculación de sus beneficiarios, contemplando la diversidad social, la variedad de soluciones habitacionales y de usos del suelo, con respeto de todas las formas de vida y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención, en los proyectos y actuaciones urbanísticas que se desarrollen.

Respecto al involucramiento de la vivienda de interés social, los proyectos inmobiliarios que se desarrollen en el ámbito de la Actuación Estratégica, deberán cumplir con los porcentajes de dedicación de vivienda de interés social y vivienda de interés prioritario de acuerdo con lo contenido en el Plan de Ordenamiento Territorial

25. ¿Cuál es la estrategia para integrar vivienda, comercio, servicios y equipamientos en las zonas de intervención, y qué incentivos o alianzas se están promoviendo con actores privados y sociales para facilitar su desarrollo?

La estrategia de integración de usos en el marco de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá se concreta, en esta etapa, a través de la estructuración de la Unidad Funcional Ciudad Florida, un proyecto prioritario dentro del polígono de actuación. Este sector representa una oportunidad estratégica para el desarrollo de hasta 14.500 nuevas viviendas, así como espacios para comercio, servicios y equipamientos colectivos, en un área que se encuentra por fuera del área de influencia directa del Aeropuerto Internacional El Dorado, lo que permite mayores condiciones de viabilidad normativa, técnica y ambiental.

Ciudad Florida ha sido definida como un nodo detonante para promover un desarrollo urbano equilibrado, integrando usos residenciales con equipamientos y comercio, mediante esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios, así como la aplicación de instrumentos de gestión del suelo contemplados en el Decreto Distrital 555 de 2021 (POT). La formulación del proyecto considera una estructura urbana que facilite la mezcla de usos, la movilidad local y regional, y la sostenibilidad ambiental del desarrollo.

En paralelo, en el ámbito de licenciamiento directo, donde la totalidad del suelo se encuentra dentro del área de influencia directa del aeropuerto, la estrategia se centra en promover procesos de reconversión de uso del suelo, con un enfoque técnico y gradual. Para ello, se priorizará la identificación de predios con oportunidad de desarrollo, especialmente aquellos ubicados en cercanía a las principales vías identificadas para el sistema de movilidad de carga, de manera que se garantice la funcionalidad logística del



sector y se respete la normatividad vigente en relación con las restricciones aeroportuarias.

Estas estrategias estarán acompañadas por un trabajo articulado con entidades distritales y actores privados, con el fin de promover alianzas público-privadas, garantizar estándares adecuados de habitabilidad y funcionalidad urbana, y asegurar que la transformación del territorio responda a criterios de integración social, eficiencia del suelo y sostenibilidad.

26. ¿Cuál ha sido el papel de la alcaldía local en la planificación, diagnóstico y seguimiento del proyecto Bogotá Ciudad Aeropuerto, y qué solicitudes específicas ha elevado al nivel central frente a riesgos como el desplazamiento indirecto o impactos en el espacio público local?

Una vez fue adoptada la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá mediante el Decreto Distrital 290 de 2024, desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo se promovió una conversación institucional con la Alcaldía Local de Engativá, con el propósito de socializar el contenido normativo del decreto y resolver inquietudes asociadas a su alcance e implicaciones.

Durante este espacio, se presentó al alcalde local el alcance general de la actuación, sus objetivos, estructura normativa y mecanismos de implementación, con énfasis en aclarar los mitos e interpretaciones erróneas relacionados con supuestos procesos de desplazamiento masivo o expropiación forzada. Se explicó que la actuación no conlleva por sí misma procesos de adquisición predial, sino que habilita condiciones normativas para el desarrollo planificado del territorio, en coordinación con las entidades competentes.

Esta conversación permitió fortalecer el entendimiento institucional sobre la naturaleza de la actuación estratégica y sentó las bases para mantener un canal de diálogo abierto con la Alcaldía Local, con el fin de abordar futuras inquietudes o necesidades de articulación en la fase de implementación. A la fecha, no se han recibido solicitudes formales por parte de la Alcaldía Local relacionadas con los posibles impactos del proyecto sobre el espacio público o sobre la permanencia de la población residente, aunque se mantiene la disposición de avanzar en una coordinación permanente frente a los desarrollos que se proyecten en el territorio.

28. ¿Qué estrategias ha desarrollado la alcaldía para promover empleo local, juvenil y femenino vinculado al proyecto, garantizar la protección del espacio público, e incluir el tema en los presupuestos participativos y en la labor de las Juntas de Acción Comunal?

Desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá – RenoBo, nos permitimos informar que, por el momento, no se cuenta con información detallada sobre las estrategias desarrolladas por la Alcaldía Local en relación con esta materia.



29. ¿Qué mecanismos ha utilizado la alcaldía para informar a la comunidad, recoger preocupaciones, proponer ajustes al diseño del proyecto y promover participación efectiva en decisiones territoriales?

Desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, en lo que concierne a la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá, tal como se expuso en el numeral 22, se ha mantenido la presencia en el territorio, a través del punto móvil de atención “Ruta Renobo” para brindar pedagogía sobre el instrumento y consultoría detallada frente a las afectaciones prediales que pudiesen ocurrir y las posibilidades de desarrollo predial según las disposiciones del Decreto 290 de 2024.



RENOBO | EMPRESA DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ | Revitalización urbana

La Ruta RenoBo

llega a tu territorio

¿Tienes inquietudes sobre tu predio?

Acércate al Consultorio Ciudadano de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá.

 **Sábado 19 de julio**
2:00 p.m. a 4:00 p.m.

 **Parque Villa Gladys**
Cra 112 # 63 - 51

Más información:
Tel: 315 840 6466
Correo: atencionalciudadano@renobo.com.co

ALCALDÍA DE BOGOTÁ | **BOGOTÁ**

Finalmente, es importante señalar que, la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Engativá se encuentra en fase de ejecución, la estrategia de participación ciudadana incidente y de co-creación, se surtió en la fase de formulación.

Cordialmente,

Carlos Felipe Reyes
Gerente General

Elaboró: Jerónimo Cárdenas Duque - Contratista Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana.

Elaboró: Mónica Giraldo - Contratista Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana.
Elaboró: Felipe Langeabeck- Contratista Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana.
Elaboró: Camilo Vásquez - Contratista Oficina de Participación Ciudadana y Asuntos Sociales
Elaboró: Sergio Pachón Roza - Contratista Subgerencia de Planeamiento y Estructuración
Revisó: David Cardona - Director Dirección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbana
Revisó: Janeth Villalba Mahecha- Jefe Oficina de Control Interno.
Aprobó: Claudia Patricia Silva Yepes - Subgerente de Planeamiento y Estructuración





EMPRESA DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ D.C.
Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá

REGISTRO DE FIRMAS DIGITALES	