



MESA EXPERTOS MOVILIDAD



Daniel
Jaramillo

Carlos
Urrego

María
Fernanda
Ramírez

Darío
Hidalgo

Alexander
Reyes

Ondas Metropolitanas: la ciudad que se quiere construir alrededor del Metro

Panorama

Bogotá construye nueva infraestructura de transporte; el desafío es transformar la ciudad alrededor de sus estaciones. La Primera Línea del Metro y TransMilenio permiten transformar sectores: vivienda, comercio, espacio público, empleos y valor del suelo.

Bogotá no ha vinculado transporte y desarrollo urbano. Aunque TransMilenio dinamizó el mercado inmobiliario, la articulación con la renovación urbana fue limitada. Los instrumentos son lentos: en los últimos 12 años se habilitaron apenas 720 viviendas al año mediante renovación urbana, y un plan parcial tarda entre 4 y 10 años.

Las Ondas Metropolitanas buscan cambiar esto. Mediante las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS), Bogotá articula transporte, desarrollo inmobiliario y espacio público.

Alrededor del Metro se delimitaron 13 AIM y 13 PRUMS (281 hectáreas). Este marco incluye incentivos de edificabilidad, licenciamiento directo, aportes de desarrolladores y protección a moradores y actividades productivas. Pero la Mesa halla una tensión fundamental: la regulación avanza más rápido que la capacidad institucional para ejecutarla.

El reto dejó de ser construir el Metro. Ahora será repensar la ciudad alrededor del Metro

Un análisis de la Mesa de Expertos de Movilidad de ProBogotá sobre el potencial de las Ondas Metropolitanas para transformar la ciudad alrededor de la nueva infraestructura de transporte.

Una oportunidad enorme, todavía en construcción

Una estación bien integrada puede atraer vivienda, comercio, empleo e inversión, mejorar el espacio público y acercar a más personas al transporte masivo. Una estación aislada, en cambio, puede desaprovechar buena parte de ese potencial.

La experiencia internacional muestra que el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) requiere combinar densidad, diversidad de usos, diseño urbano y buenas conexiones de primera y última milla. También obliga a gestionar riesgos: una mayor accesibilidad puede elevar los precios del suelo y desplazar residentes o actividades si no existen mecanismos de vivienda asequible y protección de moradores.

Un mismo instrumento urbanístico está siendo operado por entidades con capacidades, experiencia y grados de avance muy diferentes.

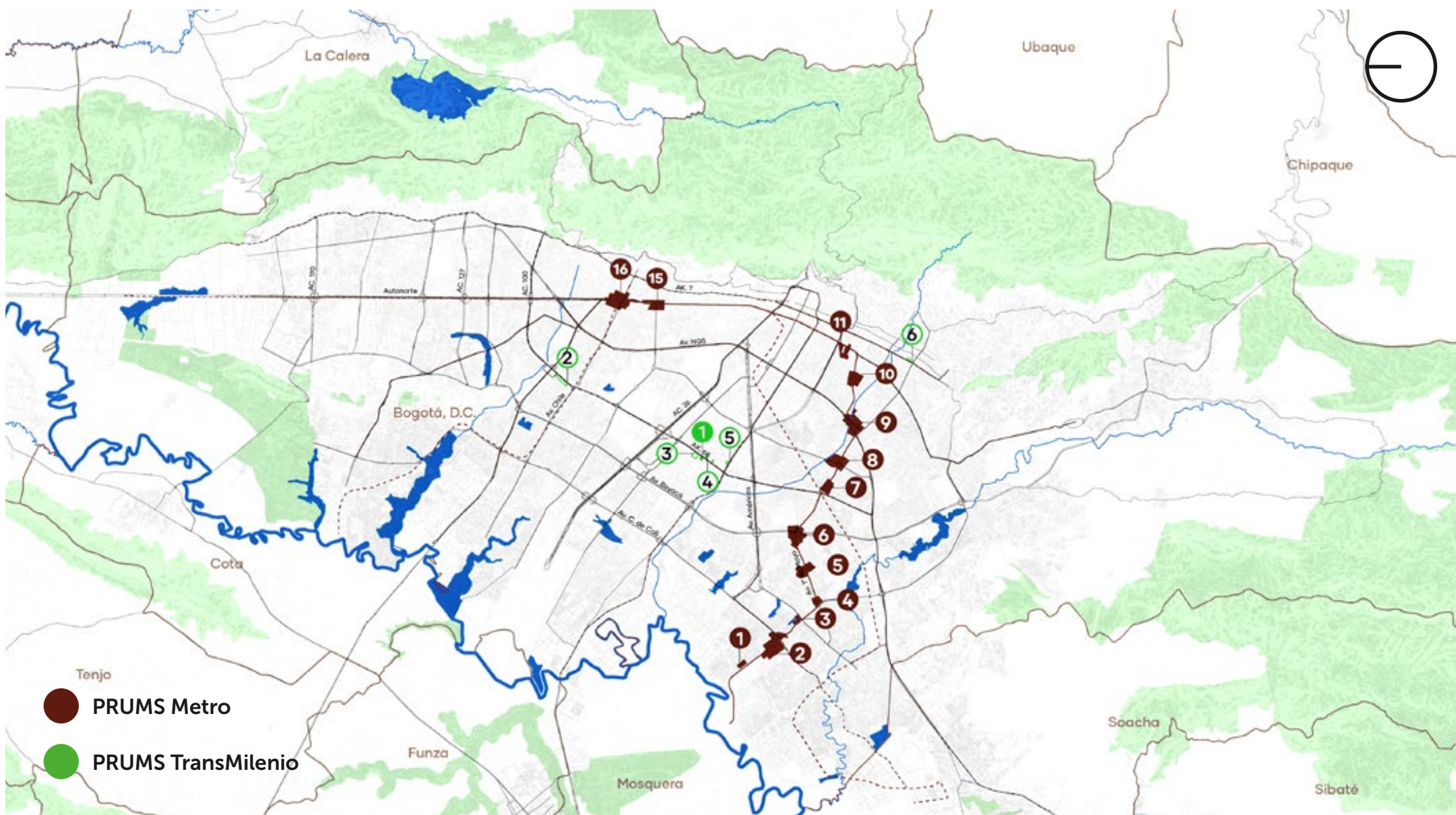
El éxito de las Ondas Metropolitanas dependerá, por tanto, no solo de tener una buena norma, sino de contar con entidades capaces de gestionar suelo, coordinar inversiones, estructurar proyectos y mantener una visión común de ciudad.

¿Quién se queda con el valor que crea el Metro?

Cuando llega una estación, aumenta la accesibilidad y puede aumentar el valor del suelo. Ciudades como Hong Kong han desarrollado esquemas en los que parte de ese valor se captura y se reinvierte en el sistema de transporte.

Bogotá no puede copiar ese modelo automáticamente, pero sí puede fortalecer mecanismos para que una mayor proporción del valor generado por la inversión pública vuelva a la ciudad y contribuya a financiar transporte, espacio público y equipamientos.

-  **Vivienda**
-  **Comercio**
-  **Servicios metropolitanos**
-  **Equipamientos educativos**
-  **Servicios comunitarios**
-  **Oficinas**
-  **Espacio Público**



- **1** AIM 44 Metro I Santa Fe - 4.8 ha

**2** AIM 25 Portal Américas - 43.7 ha

**3** AIM 43 Metro I Agoberto Mejía - 4.6 ha

**5** AIM 41 Metro I Poporo Quimbaya - 21.1 ha

**6** AIM 22 Metro I y Boyacá - 32.2 ha

**4** AIM 42 Metro I Primera de Mayor - 8.4 ha
- **7** AIM 21 Metro I 68 13.8 ha

**8** AIM 40 Metro I Batallón Caldas - 26.8 ha

**10** AIM 39 Metro I Medio Milenio - 19.7 ha

**1** Fiotti - 1.04 ha

**2** Nuevo Metrópolis 2.77 ha
- **9** AIM 20 Entre Metros SENA - 33.6 ha

**11** AIM 38 Metro I Avenida Calle 6 - 12.8 ha

**15** AIM 35 Metro I Avenida Calle 63 - 19.25 ha

**16** AIM 11 Calle 72 - 40 ha

**3** Continautos 2.6 ha

**4** Repco 0.58 ha
- **5** Arcelandia 0.43 ha

**6** Primera de Mayo 1.26 ha

Recomendaciones de la Mesa

1. Avanzar hacia la ejecución

(Gobernanza y coordinación interinstitucional).
Bogotá necesita convertir el marco institucional existente en capacidad real de ejecución. La Mesa propone mesas técnicas permanentes, coordinación ejecutiva de alto nivel, mecanismos de seguimiento, rendición de cuentas y participación ciudadana.

2. Diseño de ciudad, no solo estaciones

(Integración sistémica de criterios DOT en la planificación).
Los PRUMS deben incorporar desde el diseño variables como capacidad de la infraestructura, gestión de la demanda, accesibilidad universal, seguridad vial e impactos territoriales. El transporte debe entenderse también como una herramienta para organizar el desarrollo urbano.

3. Hacer que el valor creado por el transporte vuelva a la ciudad

(Captura de valor, reinversión territorial y activación económica).
Bogotá debe fortalecer mecanismos para capturar parte del valor generado por la infraestructura pública y reinvertirlo en transporte, espacio público y equipamientos, explorando nuevas asociaciones público-privadas, derechos adicionales de construcción y gestión estratégica del suelo.

4. Conectar las estaciones con la vida cotidiana

(Movilidad activa para la alimentación del sistema troncal).
La primera y última milla serán determinantes. La Mesa propone redes peatonales continuas, ciclorrutas, andenes accesibles, nodos de transferencia seguros e intervenciones de escala barrial que mejoren la conexión con las estaciones.

5. Medir si estamos construyendo una mejor ciudad

(Indicadores de seguimiento y estándares de ciudad).
El éxito no puede medirse solo en metros cuadrados construidos. Bogotá debe seguir indicadores de vivienda VIS y VIP, accesibilidad, caminabilidad, seguridad vial, espacio público, captura de valor, inversión y evolución del mercado inmobiliario.

6. Probar, aprender y después escalar

(Pilotos estratégicos).
Bogotá ya cuenta con pilotos alrededor de la Primera Línea del Metro, incluyendo iniciativas de la Empresa Metro, Planeación, JICA y Bogotank. La Mesa propone medir y sistematizar sus resultados para aplicar los aprendizajes en futuras líneas del Metro y otros corredores de transporte masivo. Bogotá está ante una oportunidad que ocurre pocas veces en la historia de una ciudad. Las grandes inversiones en movilidad pueden limitarse a mover personas más rápido o convertirse en el motor de una transformación urbana mucho más profunda.

[Consulta aquí el documento completo](#)