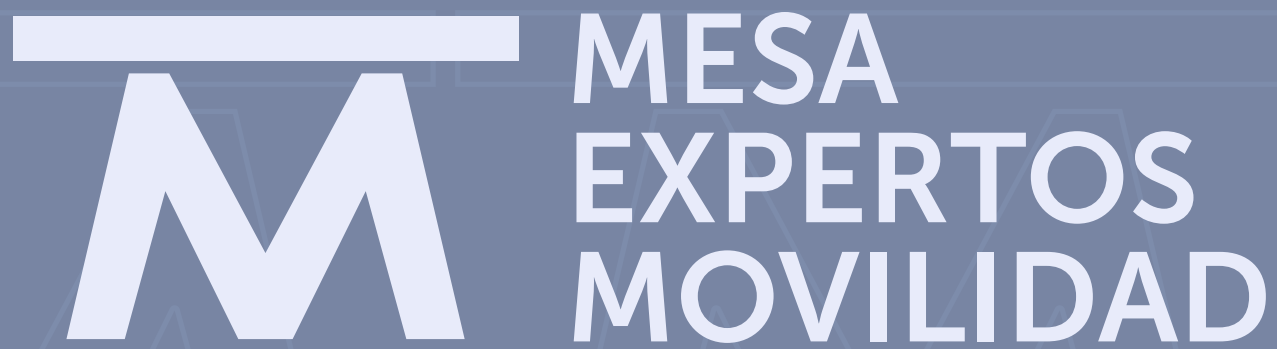




Ondas Metropolitanas: la ciudad que se quiere construir alrededor del Metro



Daniel
Jaramillo

Carlos
Urrego

ProBogotá

Fundación para el progreso de la región

Colaboradores



Alexander Reyes



Darío Hidalgo



María Fernanda
Ramírez

1. Introducción

1.1. Contexto internacional

La integración de la renovación urbana y el transporte sostenible es uno de los puntos clave en la planificación urbana moderna. Cuando las ciudades buscan renovar áreas deterioradas o subutilizadas, la integración de un transporte eficiente es fundamental para que esas zonas sean habitables, dinámicas y sostenibles.

La literatura académica aborda conceptos como: **Desarrollo Orientado al Transporte** (DOT) (Dai et al., 2023; Yang y Song, 2021), centrado en el diseño de comunidades compactas de uso mixto (residencial, comercial y minorista) a poca distancia de paradas de transporte público de alta capacidad (Shamskooshki, 2012). **La Planificación Integrada del Uso del Suelo y el Transporte (PIUTS)** enfatiza el enfoque de planificar el crecimiento físico de una ciudad y sus redes de movilidad simultáneamente, en lugar de tratarlas separadas (Dindar, 2025). **El Concepto de Ciudad Compacta**, propone estrategias de renovación urbana para contener la expansión urbana a partir de mayor densidad, la mezcla de usos del suelo y el transporte público y no motorizado (Azzuni, 2026). Finalmente, la **promoción de la Movilidad Activa y la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible** reorienta la infraestructura hacia los peatones, las bicicletas y la micromovilidad dentro de las zonas renovadas.

Décadas de experiencias internacionales e investigación interdisciplinar han demostrado con solidez varios conceptos fundamentales. El **modelo nodo-espacio** (Chorus y Bertolini 2011) explica que una estación de transporte cumple una doble función: es un nodo en la red de transporte y un espacio en el tejido urbano (Yang y Song, 2021). La literatura demuestra que una renovación urbana exitosa debe equilibrar ambas. Si un proyecto se centra únicamente en el nodo de transporte, por ejemplo, la construcción de una estación de tren, sin desarrollar el espacio circundante (viviendas, comercios y aceras), el número de usuarios se estanca (Mazzetto, 2025). Por el contrario, crear un espacio denso sin suficiente capacidad de nodo genera congestión.

Para reducir la huella de carbono, los proyectos de renovación urbana deben diseñarse en torno a los principios de las 3D de Robert Cervero (Yang y Song, 2021): **densidad** para ubicar a más personas cerca de los centros de transporte; **diversidad** para combinar espacios residenciales, comerciales y cívicos, y que los residentes vivan en la misma zona sin necesidad de un automóvil (Azzuni, 2026); y **diseño** para planificar redes viales que prioricen a peatones y ciclistas sobre los automóviles (Shamskooshki, 2012).

En tal sentido, los proyectos de renovación urbana son exitosos en la medida que superan a partir del diseño, los siguientes retos:

1. En la planeación del transporte urbano, **la primera y última milla** define como las personas se desplazan desde su puerta hasta la parada de transporte en un medio determinado (la primera milla) y desde la parada hasta su destino final en otro modo (la última milla) (Mazzetto, 2025). El diseño de estos tramos, debe integrar infraestructura de micromovilidad como estrategia de alimentación del sistema troncal, como estaciones de bicicletas en el diseño del proyecto; con impactos significativos en la reducción de emisiones.
2. También encontramos el dilema entre la **necesidad de suelo para la renovación urbana y el fenómeno de gentrificación**, conocido como la paradoja del DOT (Vergel-Tovar, C.E., 2023) o el riesgo de gentrificación inducida por el transporte (Dindar, 2025). Cuando una zona se renueva y se equipa con transporte de alta calidad, el valor del suelo y los precios de la vivienda suelen dispararse (Lu, 2024), debido a lo cual los gobiernos locales pueden implementar medidas para mitigar el fenómeno, como protección de moradores, programas de vivienda asequible con liberación de mínimos de parqueo para reducir los costos (Dindar, 2025; Mahadevia et al. (2023).
3. En la literatura global sobre Desarrollo Orientado al Transporte Público (DOT) y **captura de valor de la tierra**, Hong Kong es considerado el “estándar de oro”. Mientras que la mayoría de los sistemas de transporte público requieren subsidios gubernamentales masivos y continuos para sobrevivir, el operador de transporte de Hong Kong (MTR Corporation) opera con ganancias netas.

El modelo de Hong Kong es conocido como “Ferrocarril más propiedad” (R+P) (Cervero y Murakami, 2009). Funciona así: el gobierno y MTR Corporation, cooperan para construir ellos mismos. El primero otorga a MTR derechos exclusivos de desarrollo para el terreno que se encuentra cerca de la estación de metro seleccionada. El operador compra el terreno a precios de mercado “antes del metro” y se asocia con promotores inmobiliarios privados para construir rascacielos de alta densidad, centros comerciales y torres de oficinas integrados al diseño de la estación. Con el proyecto terminado, la accesibilidad del área se dispara. El MTR y sus socios de desarrollo venden o alquilan las propiedades a precios de mercado “después del metro”. La ganancia obtenida (valor capturado) se utiliza para financiar la construcción, las operaciones y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria sin requerir rescates de los contribuyentes.

No obstante, el modelo R+P no es replicable en todas partes (Suzuki et al, 2015). La razón es que depende de un marco institucional único. En Hong Kong el gobierno es dueño de la tierra. En cambio, en otras ciudades con la propiedad privada fragmentada, adquirir terrenos sobre las estaciones es complicado. Además, Hong Kong tiene una extrema escasez de terreno edificable y un mercado inmobiliario en auge, lo cual garantiza que las propiedades “después del metro” tendrán valores elevados.

En ciudades con baja densidad o demanda inmobiliaria plana, los márgenes de beneficio no son suficientemente altos como para financiar una red ferroviaria. Este no es el caso de Bogotá, que mantiene densidades promedio de 200 habitantes por hectárea y un mercado inmobiliario que representa más del 12% del PIB Distrital (CCB, 2026), lo que nos convoca a explorar

alternativas eficientes para la gestión del suelo e incentivos de estabilidad jurídica para las alianzas público privadas.

Ejemplos internacionales icónicos incluyen la restauración de cuerpos de agua e.g. **Cheonggyecheon Seúl** (Lee y Anderson, 2013), la peatonalización y reverdecimiento de vías escolares e.g. **Rues aux écoles** París (Moran, M., 2026), o la eliminación de tráfico vehicular en zonas residenciales e.g. **Superillas Barcelona** (Frago y Graziano, 2021), y muestran que la renovación urbana no es exclusiva para grandes proyectos de transporte o sectores degradados, es también una oportunidad para transformar áreas con oportunidad estratégica dentro de la ciudad, activación de la economía y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.



Cheonggyecheon, Seúl
Foto: wikipedia.org



Rue des Écoles, París
Foto: wikipedia.org



Superilla de l'Eixample, Barcelona
Foto: wikipedia.org - Cataleirxs

1.2. Contexto local

La transformación urbana asociada a grandes proyectos de infraestructura de movilidad representa uno de los principales desafíos y oportunidades para Bogotá. La ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), la construcción de nuevas troncales de TransMilenio y la evolución de los sistemas de transporte público multimodal, exigen instrumentos capaces de articular movilidad, espacio público, renovación urbana y sostenibilidad financiera.

La renovación urbana en la ciudad ha evolucionado de manera gradual y fragmentada, respondiendo a diferentes momentos históricos, económicos y normativos. Bogotá creció hacia los bordes mediante urbanizaciones formales e informales, mientras que sectores centrales comenzaron a presentar procesos de deterioro físico, pérdida de población y obsolescencia urbana.

Después del Bogotazo en 1948, algunas zonas del centro fueron reconstruidas bajo modelos modernistas que introdujeron nuevas avenidas, edificios institucionales y cambios en la estructura urbana tradicional. Posteriormente, en las décadas de 1960 y 1970, Bogotá impulsó proyectos de modernización vial y desarrollo de grandes infraestructuras, aunque todavía sin una política integral de renovación urbana.

La Ley 9 de Reforma Urbana de 1989 sentó el marco legal con el tratamiento de renovación urbana. Entre los proyectos más emblemáticos de renovación urbana encontramos la Nueva Santa Fe al lado del Centro Histórico de La Candelaria y el Parque Central Bavaria en el Centro Internacional.

Con la adopción de la Ley 388 de Desarrollo Territorial en 1997 y la adopción de los primeros Planes de Ordenamiento Territorial (POT), la renovación urbana comenzó a consolidarse como tratamiento urbanístico en los procesos de planificación y gestión urbana. La Ley incorporó instrumentos como los planes parciales (pp), que permiten el reparto de cargas y beneficios, así como el reajuste de terrenos.

Los planes parciales son el principal instrumento en el tratamiento de renovación urbana. Sin embargo, la renovación urbana es la alternativa deseable, pero es la más costosa, lenta y difícil. En los últimos 12 años en Bogotá, únicamente se han habilitado 720 viviendas al año en renovación urbana y un PP puede tardar entre 4 y 10 años para su concreción (SDP, 2025).

La ciudad desde el 2000 avanzó en procesos de renovación urbana vinculados con inversiones en transporte masivo con la creación de la Empresa de Renovación Urbana (ERU) hoy RenoBo. Un ejemplo es el Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central que proyectó una estación de intercambio modal de TransMilenio y Metro y desarrollos inmobiliarios de usos mixtos en alta densidad. Lamentablemente, este proyecto no trascendió los cambios de administración y las constantes modificaciones no han permitido su desarrollo.

La experiencia de la renovación urbana asociada a proyectos de transporte masivo es aún incipiente, según investigaciones previas sobre los efectos del sistema TransMilenio, encontramos que ha incidido en el valor del suelo y activado el sector inmobiliario en las áreas de influencia, no obstante, sugiere que no ha habido coordinación entre el sector público y privado para integrar las inversiones en transporte masivo con el desarrollo del suelo aprovechando la oportunidad transformadora de la infraestructura de movilidad¹.

1. Rodríguez, D., Targa, F., 2004; Rodríguez, D., Mojica, C. 2009; Rodríguez, Vergel-Tovar, Camargo, 2016; Guzman, Enríquez, Hessel, 2021; Vergel-Tovar, Rodríguez, 2022.

Con el Decreto 555 de 2021, la renovación urbana intenta adquirir un enfoque que integra la movilidad sostenible, la proximidad y la revitalización del espacio público. En este contexto surgen las Ondas Metropolitanas como el instrumento para lograrlo. Han sido desarrolladas mediante los Decretos Distritales 061 de 2025, 062 de 2025 y 229 de 2026 y recogen las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS). Las Ondas buscan capturar desde el aspecto urbanístico los beneficios asociados a la inversión pública en infraestructura de transporte y que llegue como detonante de transformaciones de manzanas completas. Lo hacen a partir de beneficios normativos y licenciamiento directo promoviendo entornos urbanos que favorezcan la proximidad entre vivienda, empleo, servicios, equipamientos y sistemas de transporte público de alta capacidad².

Por eso, desde la Mesa de Expertos de Movilidad nos preguntamos si las Ondas Metropolitanas van a ser instrumentos que propicien la renovación urbana, pero sobre todo, en caso de hacerse, ¿qué tipo de renovación promoverán?

Con el propósito de comprender y dar respuesta a lo planteado, revisamos el estado actual de implementación de los PRUMS en Bogotá, así como las capacidades institucionales, oportunidades y desafíos asociados a estos instrumentos. Revisamos entidades del Distrito, como la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), la Empresa Metro de Bogotá (EMB), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), TransMilenio S.A. y la Terminal de Transporte de Bogotá, y analizamos esta información frente a los conceptos técnicos que mencionamos en el documento.

2. Respuesta - Derecho de petición. Información sobre Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS). Secretaría Distrital de Planeación.

2. Desarrollo técnico

2.1. Marco conceptual y normativo de las Ondas Metropolitanas

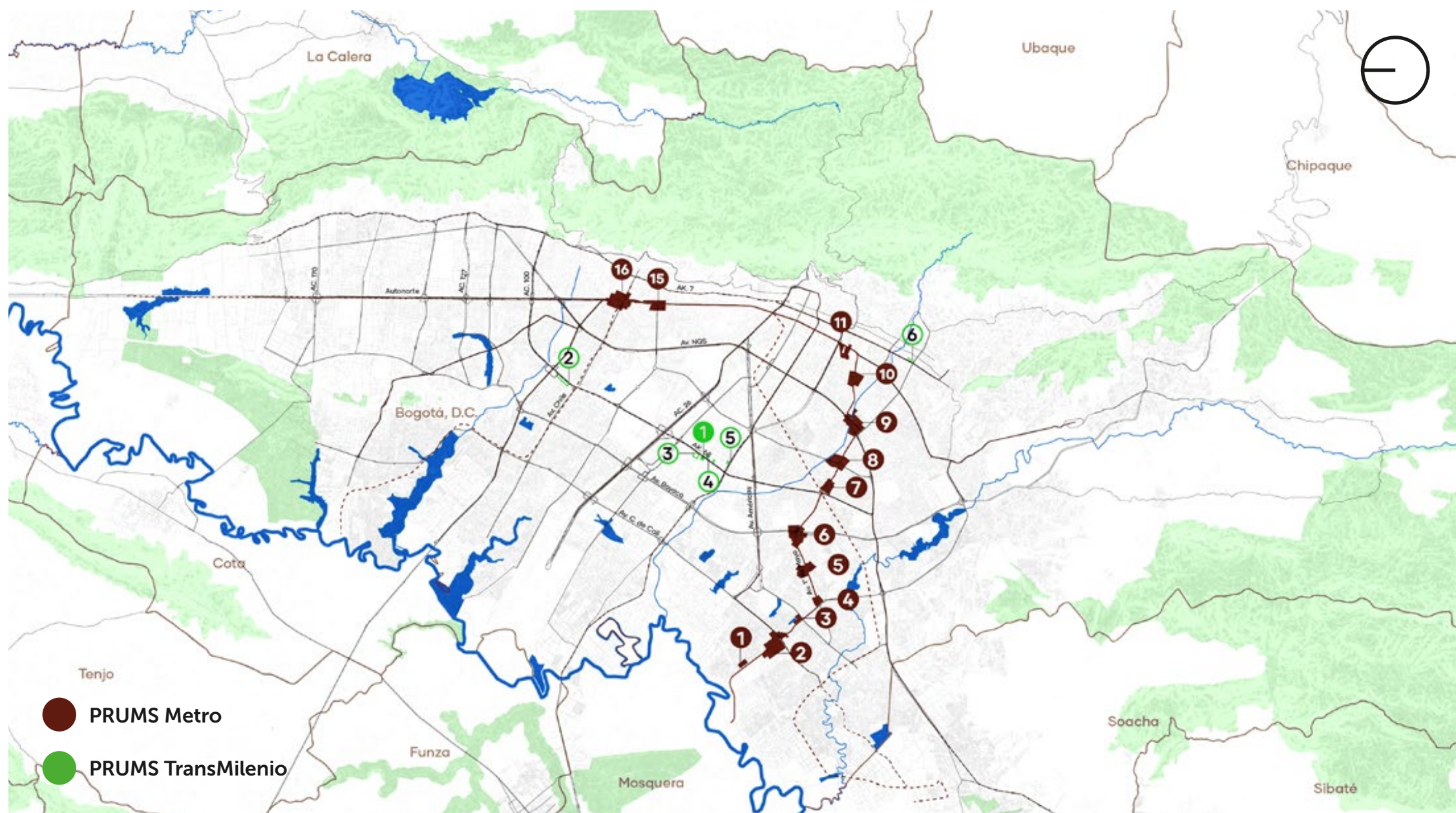
Los PRUMS corresponden a instrumentos urbanísticos orientados a aprovechar las oportunidades derivadas de la construcción y operación de sistemas de transporte masivo y corredores estratégicos de movilidad. Los nuevos proyectos buscan mejorar las condiciones urbanísticas, promover desarrollos orientados al DOT, consolidar espacio público de calidad y fortalecer dinámicas de proximidad alrededor de estaciones y nodos de transporte.

Las AIM, por su parte, constituyen ámbitos de articulación entre diferentes modos de transporte, espacio público y actividades urbanas. Estos instrumentos incorporan elementos de captura de valor, mezcla de usos, accesibilidad universal y sostenibilidad urbana, permitiendo que las inversiones en infraestructura de movilidad generen impactos positivos sobre el territorio y la productividad urbana.

A partir de la expedición de los Decretos Distritales 061 y 062 de 2025, compilados posteriormente en el Decreto Distrital 670 de 2025, la Secretaría de Planeación definió procedimientos, competencias y roles institucionales para la delimitación y ejecución de los PRUMS y las AIM. Dentro de este nuevo esquema aparecen operadores urbanos públicos como la Empresa Metro de Bogotá, TransMilenio S.A., el IDU y la Terminal de Transporte, quienes comienzan a asumir funciones relacionadas con gestión del suelo, renovación urbana y articulación urbanística.

Asimismo, el Decreto 229 de 2026 avanzó en la reglamentación de la adopción de los principios DOTS alrededor de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Redelimitó 13 AIM y delimitó 13 PRUMS. También estableció incentivos urbanísticos como mayor edificabilidad para promover proyectos de renovación, habilitó mecanismos de licenciamiento directo sin necesidad de adoptar planes parciales cuando cumplan las condiciones previstas, regula los aportes de los desarrolladores para financiar las intervenciones urbanas y garantiza la articulación de los proyectos con la política de protección a moradores y actividades productivas.

Mapa 1. Ondas Metropolitanas



- | | | | |
|--|---|--|--|
| <p> 1 AIM 44 Metro I Santa Fe - 4.8 ha</p> <p> 2 AIM 25 Portal Américas - 43.7 ha</p> <p> 3 AIM 43 Metro I Agoberto Mejía - 4.6 ha</p> <p> 5 AIM 41 Metro I Poporo Quimbaya - 21.1 ha</p> <p> 6 AIM 22 Metro I y Boyacá - 32.2 ha</p> <p> 7 AIM 21 Metro I 68 13.8 ha</p> <p> 8 AIM 40 Metro I Batallón Caldas - 26.8 ha</p> <p> 10 AIM 39 Metro I Medio Milenio - 19.7 ha</p> | <p> 9 AIM 20 Entre Metros SENA - 33.6 ha</p> <p> 15 AIM 35 metro I Avenida Calle 63 - 19.25 ha</p> <p> 4 AIM 42 Metro I Primera de Mayor - 8.4 ha</p> <p> 11 AIM 38 metro I Avenida Calle 6 - 12.8 ha</p> <p> 16 AIM 11 Calle 72 - 40 ha</p> | <p> 1 Fiotti - 1.04 ha</p> <p> 2 Nuevo Metrópolis 2.77 ha</p> <p> 3 Continuautos 2.6 ha</p> <p> 4 Repco 0.58 ha</p> <p> 5 Arcelandia 0.43 ha</p> <p> 6 Primera de Mayo 1.26 ha</p> | <p> Vivienda</p> <p> Oficinas</p> <p> Espacio Público</p> <p> Servicios metropolitanos</p> <p> Comercio</p> <p> Equipamientos educativos</p> <p> Servicios comunitarios</p> |
|--|---|--|--|

Fuente: Derecho de petición. Respuesta al derecho de Petición radicado el 2-2026-29861, emitida por la Secretaría de Planeación con radicado 1-2026-19732 del 24 de mayo de 2025.

2.2. Estado actual de los PRUMS en Bogotá

Las respuestas institucionales evidencian que Bogotá está en una etapa temprana pero activa de implementación de las Ondas Metropolitanas. La Secretaría Distrital de Planeación informó la existencia de 25 procesos asociados principalmente a la Primera Línea del Metro de Bogotá con 280 ha y 13 áreas vinculados al sistema TransMilenio de las cuales una fue adoptada (Fiotti), dos fueron desistidas, y diez más continúan en proceso. Adicionalmente, el IDU reportó que se encuentra en estructuración del PRUMS Ricaurte sobre predios remanentes asociados al corredor NQS.

Tabla 1. Estado de los PRUMS en Bogotá

Nombre	Operador	Área (ha)	Estado del trámite ante SDP
13 AIM/PRUMS PLMB	Empresa Metro	280,63 ha	Redelimitadas y adoptadas mediante el Decreto 229 de 2026
Fiotti	TransMilenio	1,04 ha	Implementado mediante el Decreto 299 de 2026
Brunati	TransMilenio	0,44 ha	Transmilenio solicitó el desistimiento de la propuesta de delimitación.
Nuevo Metropolis	TransMilenio	4,0 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
Continautos	TransMilenio	2,59 ha	Transmilenio solicitó el desistimiento de la propuesta de delimitación.
Arcelandia	TransMilenio	0,43 ha	Planeación está revisando la respuesta de TransMilenio a las observaciones hechas.
Repco 68	TransMilenio	0,58 ha	Planeación está revisando la respuesta de TransMilenio a las observaciones hechas.
AIM Calle 13 - Kr 65	TransMilenio	21,2 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
AIM Calle 13 - Kr 69	TransMilenio	9,3 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
AIM Av. 68 - Av Industrial	TransMilenio	17,9 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
AIM Av. 68 - Puente Aranda	TransMilenio	20,6 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
AIM Calle 13 - Av. 68	TransMilenio	17,7 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.
AIM La Esmeralda	TransMilenio	20,0 ha	Transmilenio está respondiendo a las observaciones hechas por la SDP.

Fuente: Derecho de petición. Respuesta al derecho de Petición radicado el 2-2026-29861, emitida por la Secretaría de Planeación con radicado 1-2026-19732 del 24 de mayo de 2025.

No obstante, el instrumento no aprueba ni estima edificabilidad, usos específicos de los proyectos ni cronograma de ejecución. Dichas condiciones serán definidas durante el trámite de las respectivas licencias urbanísticas, conforme con las disposiciones aplicables al tratamiento urbanístico de renovación urbana y los usos permitidos para el área de actividad correspondiente y en la etapa de ejecución del proyecto.

2.3. Hallazgos institucionales y retos de implementación

La implementación de las Ondas como instrumentos centrales del DOT en Bogotá pone de manifiesto una marcada diversidad entre las entidades designadas como operadores urbanos. Si bien el marco normativo busca articular la densificación y el uso eficiente del suelo con los sistemas de transporte de alta capacidad, la capacidad real de ejecución de estos instrumentos está supeditada a las competencias técnicas, operativas y de gobernanza de cada actor.

A continuación, la Tabla 2 sintetiza y compara los diversos enfoques, oportunidades, desafíos operativos y mecanismos normativos asociados a cada una de las entidades responsables, evidenciando el grado de madurez e integración con el modelo DOT.

Tabla 2. Conclusiones de los operadores urbanos frente a las Ondas Metropolitanas

Entidad	Enfoque	Oportunidades	Retos institucionales y operativos	Mecanismos e instrumentos
Terminal de Transporte S.A.	Está en fase de análisis normativo del Decreto 670/2025. No tiene PRUMS formulados ni en evaluación.	No identifica beneficios aún porque no ha iniciado formulación.	No ha abordado temas técnicos, financieros, urbanos o de movilidad. No es ente gestor de transporte.	Ninguno definido. Espera iniciar la delimitación y ejecución para evaluar instrumentos.
Empresa Metro de Bogotá (EMB)	13 Ondas Metropolitanas aprobadas. Enfoque técnico basado en DOT , espacio público y licenciamiento directo.	Activación del licenciamiento directo . Captura de valor vía pago compensatorio OITP Mayor dinámica inmobiliaria alrededor de las estaciones.	Varios temas no son de su competencia (EAE, infancia, velocidad, fachadas). Depende de SDP para la delimitación final. Requiere articulación con Movilidad y Planeación.	Pago compensatorio OITP. Cuenta específica y trazabilidad de recursos. Seguimiento institucional. Cesiones de espacio público. DOT y sobreanchos de andén (mínimo 12 m).

TransMilenio S.A.	Proactivo y articulador de las oportunidades de desarrollo urbano derivadas del transporte masivo por bus/corredores.	Potenciales de edificabilidad altos. Usos mixtos (vivienda y comercio). Cargas urbanísticas definidas (en sitio y en dinero).	Coordinación metropolitana de la red de transporte con el desarrollo urbano.	Liderazgo activo en la formulación y delimitación de Ondas Metropolitanas.
IDU	Enfoque en predios remanentes de corredores TM. Construye documentación de un piloto en Ricaurte . Articulación con ciclorrutas y espacio público.	- Mejoramiento integral del territorio.- Revitalización urbana mediante usos proyectados.- Aprovechamiento eficiente de predios remanentes.	- Definir modelo de gestión adecuado.- Cumplir saneamiento predial como condición previa.- Fase de estructuración financiera en curso.- Varios temas dependen de SDP o Movilidad.	- Uso de predios remanentes.- Integración con ciclorrutas y estaciones TM.- Eliminación de culatas y puntos ciegos mediante nuevas fachadas.- Diseño urbano se definirá en fases posteriores.
SDP	Estratégico - normativo. Entiéndelos PRUMS como dinamizadores de la renovación urbana mediante uso eficiente del suelo (Art. 304 POT).	Optimización de cesiones y provisión de espacio público. Incorporación de mezcla de usos y mejor conectividad.	Garantizar el cumplimiento de cargas urbanísticas y obligaciones territoriales.	Índice de Construcción Efectivo (ICE), desarrollo sobre secciones de manzana o ámbitos integrados.

Fuente: Elaboración propia a partir de derechos de petición de las entidades. SDP: radicado No. 1-2026-19732, Metro: PQR-SD-S26-00477, Terminal: radicado No. 20265000043661, IDU: radicado No. 202620500497231.

El contraste entre las entidades muestra que las Ondas avanzan en distintos niveles de madurez institucional: algunas siguen en un enfoque de comprensión y normativo, mientras que otras ya están moviéndose hacia una gestión activa y orientada a potencializarlas.

Entidades como la Empresa Metro de Bogotá y TransMilenio S.A. asumen un rol dinamizador orientado a la estructuración de proyectos e integración de corredores. En cambio, el IDU que es el ejecutor de infraestructura más grande de la ciudad, enfrenta desafíos de adaptación operativa respecto a la gestión predial y los suelos remanentes.

Por su parte, la Secretaría Distrital de Planeación ejerce el rol de marco regulador y normativo, al tiempo que actores emergentes como la Terminal de Transporte permanecen en etapas prospectivas.

Estas divergencias evidencian que el éxito de las Ondas dentro del paradigma DOT no depende únicamente del diseño del instrumento urbanístico, sino del fortalecimiento y la alineación de las capacidades institucionales intersectoriales para gestionar la transformación e integración del suelo urbano.

3. Recomendaciones

Bogotá atraviesa una coyuntura histórica para redefinir la articulación entre infraestructura de transporte masivo y transformación del suelo. Si bien las Ondas Metropolitanas constituyen instrumentos con alto potencial para consolidar un modelo territorial compacto, accesible y sostenible, su viabilidad requiere resolver tensiones operativas, brechas de gobernanza y desafíos en la captación de valor e integración socio-espacial. En la Mesa de Expertos, formulamos las siguientes recomendaciones que permitan aprovechar los beneficios derivados de la infraestructura de movilidad para promover proyectos transformadores de renovación urbana.

3.1. Gobernanza y coordinación interinstitucional.

El Artículo 617 del Decreto Distrital 670 designó a la Comisión Intersectorial de Actuaciones Urbanas Integrales y Macroproyectos como instancia de gobernanza de las Ondas Metropolitanas. Gracias a la experiencia acumulada en la coordinación de otros instrumentos de planificación urbana, la ciudad puede usar este espacio para garantizar una coordinación efectiva en la ejecución de los proyectos y superar la posible fragmentación sectorial. Recomendamos:

- **Agenda Operativa Multinivel:** Estructurar mesas técnicas de trabajo continuo articuladas con comités ejecutivos semestrales de alto nivel como secretarios y directores de entidad para sincronizar tiempos de planificación y ejecución.
- **Sistemas de Monitoreo y Participación:** Formalizar dispositivos de rendición de cuentas, trazabilidad institucional y concertación ciudadana adaptados a las diferentes escalas del ordenamiento (macro estratégica de corredor y proximidad).

3.2. Integración sistémica de criterios DOT en la planificación.

Para lograr el impacto deseado en la ciudad, es imperativo trascender la visión del transporte como un vector de desplazamiento e integrar funcionalmente al uso del suelo:

- **Variables Estructurantes:** Incorporar de manera vinculante en los PRUMS métricas de capacidad de carga urbana, gestión de la demanda de viajes, accesibilidad universal y seguridad vial.
- **Evaluación de Impacto Territorial:** Establecer protocolos de evaluación conjunta entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Planeación para proyectar las externalidades de los desarrollos sobre el espacio público, la infraestructura receptora y la dinámica socioeconómica local.

3.3. Captura de valor, reinversión territorial y activación económica

El Decreto 229 de 2026 que reglamenta los PRUMS incorporó cinco mecanismos de captura de valor:

- i) Obligaciones urbanísticas del tratamiento de renovación urbana.
- ii) Aporte del desarrollador al operador urbano (Empresa Metro de Bogotá).
- iii) Aprovechamientos urbanísticos e incentivos de edificabilidad.
- iv) Licenciamiento urbanístico directo.
- v) Gestión del suelo en predios públicos y predios frente a corredores de transporte.

Los PRUMS brindan el marco para la constitución de hechos generadores de plusvalía, siempre que el Distrito adelante el procedimiento previsto en la Ley 388 y en la reglamentación distrital correspondiente. Estos están relacionados con la intensidad del desarrollo del suelo, los cambios en los usos del suelo y las definiciones para aprovechamientos urbanísticos en los proyectos.

Desde la perspectiva del DOT, el instrumento podría contemplar escenarios adicionales de asociatividad público - privada, en donde el operador urbano pueda participar de los desarrollos inmobiliarios y las rentas asociadas a los procesos en contraprestación a la gestión de suelo (norma y adquisición). En este sentido, Bogotá podría adaptar, de acuerdo con su marco jurídico, su estructura de propiedad y sus capacidades institucionales, algunos principios del modelo de captura de valor aplicado en Hong Kong, sin pretender su reproducción directa. Para maximizar las rentas urbanas derivadas de la inversión en transporte, la reglamentación debe complementarse con incentivos adicionales para intervenciones de gran escala que permitan el reparto equitativo de cargas y beneficios, con mejoras sustanciales en espacio público efectivo y equipamientos urbanos en torno al corredor. Así como el direccionamiento de recursos (OITP) a fondos fiduciarios destinados exclusivamente a la expansión del sistema de transporte, la mejora del espacio público y la mitigación de impactos en torno a los corredores.

3.4. Movilidad activa para la alimentación del sistema troncal

Para garantizar que las Ondas cumplan su objetivo de promover una mezcla equilibrada de usos y reducir los desplazamientos, consideramos necesario:

- **Infraestructura de Proximidad:** Priorizar la continuidad de la red peatonal y de cicloinfraestructura, el rediseño de andenes bajo criterios de accesibilidad universal y el diseño de nodos

de transferencia modal seguros y eficientes en intervenciones de piezas de ciudad (que sean de más de una manzana) hacia y desde las estaciones de los sistemas de transporte masivo (primera y última milla).

- **Articulación con Barrios Vitales:** Integrar los PRUMS de la Primera Línea del Metro de Bogotá con iniciativas de escala local como los Barrios Vitales, aplicando técnicas de calmado de tráfico, visión cero en seguridad vial y la consolidación de usos mixtos que promuevan la “ciudad de 15 minutos”.

3.5. Indicadores de seguimiento y estándares de ciudad

Nos parece oportuno medir los avances del proceso de transformación. Teniendo en cuenta la experiencia internacional, Bogotá podría definir indicadores de seguimiento y evaluación que permitan observar los cambios y medir la transformación de la ciudad y los impactos generados a partir de la concentración prioritaria de la inversión en torno a los corredores de transporte masivo.

A través de métricas asociadas a los cambios en el uso y aprovechamiento del suelo; generación de VIP y VIS; accesibilidad, caminabilidad y conectividad; seguridad vial; generación y calidad del espacio público; captura de valor; niveles de inversión del sector público y privado; evolución del mercado inmobiliario y opciones acordes a las necesidades de la población residente.

Los PRUMS deben incorporar un sistema de seguimiento y evaluación basado en indicadores de desempeño alineados con los principios del desarrollo urbano orientado al transporte y las mejores prácticas internacionales como:

- **Índice de habitabilidad** de la Universidad de los Andes.
- **Indicador Nodo/Lugar** de Luca Bertolini, que caracteriza polígonos alrededor de estaciones de transporte público para evaluar el equilibrio entre la función de transporte (nodo) y la función urbana (lugar) de un área.
- **El Urban network analysis**, de MIT, que mide la accesibilidad real dentro de la ciudad a través de la red (calles, andenes, senderos), para entender cómo las personas pueden llegar a oportunidades urbanas.
- **Estándar DOT – ITDP 2017.** Índice formulado por el Instituto de Políticas para el transporte y el desarrollo (ITDP) y validado por el Banco Mundial, para evaluar entornos urbanos asociados a proyectos de transporte y promover desarrollos equilibrados alrededor de las estaciones. Se calcula el indicador en los entornos de las estaciones, basado en un sistema de puntuación ponderada por cada una de las variables (caminar, mezclar, pedalear, conectar, transportar, cambiar, densificar, compactar).

3.6. Pilotos estratégicos

Actualmente, la Empresa Metro de Bogotá en conjunto con la Secretaría Distrital de Planeación cuenta con el apoyo y acompañamiento de la Agencia de Cooperación del Japón (JICA) para la promoción de dos proyectos piloto tipo DOT en el área de influencia de la PLMB (Bogotá, 2026). Uno de los cuales abarca el área de influencia de las estaciones 16 y 15 sobre la Av. Caracas, mientras que el otro proyecto piloto se enfoca en el área de influencia de la estación 2, que se integra con el Portal Americas de TransMilenio.

Asimismo, la Empresa Metro de Bogotá avanza con la promoción de un desarrollo inmobiliario en la estación 6 de la PLMB, que busca impulsar procesos de desarrollo urbano asociados con las inversiones del Metro. El objetivo es adoptar mecanismos de captura de valor a través de ejercicios piloto que articulan las inversiones del sector privado con la sostenibilidad del sistema. La EMB podría explorar con el consorcio Metro Línea 1 de China más proyectos piloto para integrar en las futuras estaciones de la PLMB.

De igual forma **BogoTank** (ProBogotá Región y Universidad de los Andes) mediante la iniciativa “Bogotá se prepara para el metro”, articula a la academia y al sector empresarial para catalizar el desarrollo económico y urbano de la PLMB. Sus acciones priorizan: i) el co-diseño de un modelo de gestión público-privado que supere cuellos de botella normativos y financieros; ii) la estructuración de un piloto de renovación urbana bajo estándares DOT en la Estación 15; y iii) la activación comunitaria temprana y recuperación del espacio público en tres estaciones priorizadas en alianza con el programa Tejidos Urbanos.

A la luz de estas iniciativas, la Mesa de Expertos propone consolidar una estrategia distrital de proyectos piloto DOT que articule las iniciativas de la Primera Línea del Metro, y los proyectos de expansión de TransMilenio, particularmente en corredores como el de la Avenida 68. Asimismo, proponemos que promueva alianzas con organismos de cooperación internacional y el sector privado para evaluar modelos innovadores de desarrollo inmobiliario, captura de valor y gestión del suelo.

Los aprendizajes derivados de estos proyectos piloto se deben sistematizar e incorporar como insumos para la formulación de lineamientos técnicos y normativos que orienten la implementación del DOT en futuras inversiones de transporte masivo, incluyendo las líneas 2, 3 y 4 del Metro de Bogotá y otros proyectos estratégicos de la ciudad.

Los grandes proyectos de infraestructura de movilidad trascienden la solución a un problema de transporte: constituyen el principal catalizador de transformación urbana de la ciudad en el siglo XXI. Dado que el mercado inmobiliario internaliza la valorización de las infraestructuras de movilidad desde fases tempranas de diseño, la política pública debe actuar con celeridad para capturar esas plusvalías y traducirlas en equidad espacial, calidad urbana y sostenibilidad financiera para la red de transporte masivo.

4. Referencias y anexos

Derechos de petición a entidades distritales:

https://drive.google.com/file/d/1PWWdluetqvzdTV0gbyYEbltqtBYn2oJw/view?usp=drive_link
https://drive.google.com/file/d/1ntDVJCnkJFktTg8N7r5_HsqgpBsIUTcb/view?usp=drive_link
https://drive.google.com/file/d/1k3wEv5XFazjGZcblswFScLeXm4RMo1lh/view?usp=drive_link
https://drive.google.com/file/d/1y11KiaPF3COlyvZcGTHG1CoCF8sGgUoy/view?usp=drive_link
https://drive.google.com/file/d/1E0NmkUV-ktMVeOkPEDa9TJrR9yS06xim/view?usp=drive_link

Alcaldía de Bogotá, Decreto 061 de 2025, “Por medio del cual se precisan los lineamientos, requisitos y condiciones para la formulación, adopción y ejecución de las Actuaciones Estratégicas, la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenibles, y se dictan otras disposiciones”. <https://www.alcaldia-bogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=173838>

Alcaldía de Bogotá, Decreto 062 de 2025, “Por medio del cual se reglamentan las funciones de los Operadores Urbanos Públicos en el marco de las Actuaciones Estratégicas, los Proyectos de Renovación Urbana para la movilidad Sostenible (PRUMS) y las Áreas de Integración Multimodal (AIM) y se dictan otras disposiciones”. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=173839>

Alcaldía de Bogotá, Decreto 670 de 2025, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=191905>

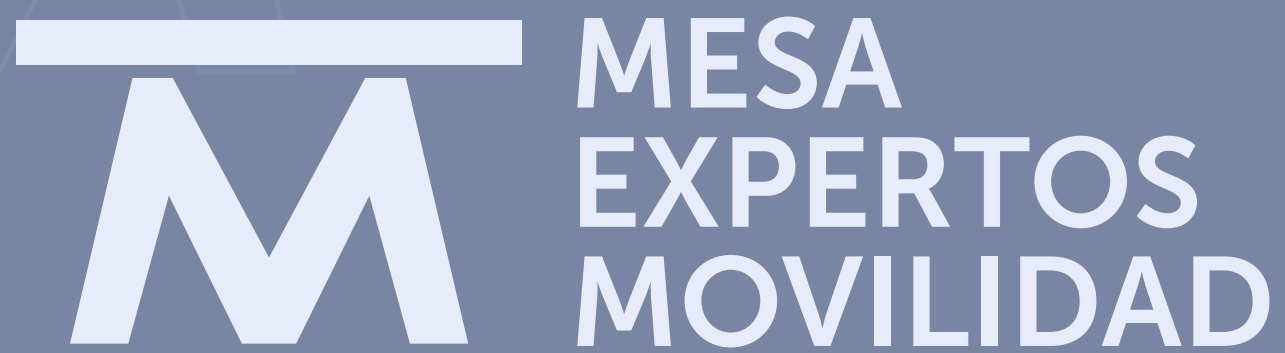
Alcaldía de Bogotá, 2026, Bogotá firmó registro de discusiones con Japón para transformar la planeación urbana. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/bogota-firma-con-japon-registro-de-avances-para-planeacion-urbana>

Alcaldía de Bogotá, Decreto 229 de 2026, “Por medio del cual se redelimitan trece (13) Áreas de Integración Multimodal-AIM- de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se delimitan trece (13) Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible-PRUMS- al interior de esas AIM y se dictan otras disposiciones”. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=193455&dt=S>

Azzuni, A. (2026). Sustainable Urban Planning Strategies: A Systematic Review and Applications for the United Arab Emirates. *Sustainability*.

- Cámara de Comercio de Bogotá (2026). *Crecimiento económico*. <https://www.ccb.org.co/informacion-especializada/observatorio/analisis-economico/crecimiento-economico>
- Chorus, P., & Bertolini, L. (2011). An application of the node place model to explore the spatial development dynamics of station areas in Tokyo. *Journal of transport and land use*, 4(1), 45-58.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2009). Rail and Property Development in Hong Kong: Experiences and Extensions. *Urban Studies*, 46(10), 2019-2043.
- Dai, P., Fu, H., Yang, X., Han, S., Fu, G., & Wang, Y. (2023). Exploring the urban renewal strategy based on transit-oriented development concept—A case study of Japan and Hong Kong. *Frontiers in Materials*, 10. <https://doi.org/10.3389/fmats.2023.1098027>
- Dindar, S. (2025). A Systematic Review of Urban Regeneration's Impact on Sustainable Transport: Traffic Dynamics, Policy Responses, and Environmental Implications. *Sustainable Development*, 33(S1), 399-426.
- Frago, L., & Graziano, T. (2021). Public space and the green city: Conflictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 15(1), 113-128.
- Guzman, L.A., Enriquez, H. D., Hessel, P., 2021, BRT system in Bogotá and urban effects: More residential land premiums?, *Research in Transportation Economics*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885921000111>
- Jimenez, F., 2007, Proyecto de Renovación urbana Parque Central Bavaria, *Revista DEARQ*. <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/dearq/article/view/3016>
- Lee, J. Y., & Anderson, C. D. (2013). The restored Cheonggyecheon and the quality of life in Seoul. *Journal of Urban Technology*, 20(4), 3-22.
- Mazzetto, S. (2025). Sustainable Urban Renewal: Planning Transit-Oriented Development (TOD) in Riyadh. *Sustainability*.
- Moran, M. (2026). Pedestrianizing "School Streets" in Paris: Field Collection and Remote-Sensing Analysis of a Massive Street-Reclamation Project. *Journal of Planning Education and Research*, 0739456X251415006.
- Renovacion Urbana Nueva Santa Fé, Fundación Rogelio Salmona, página web consultada en mayo de 2026: <https://www.fundacionrogeliosalmona.org/proyectos/renovaci%C3%B3n-urbana-nueva-santaf%C3%A9>

- Rodriguez, D., Vergel-Tovar, C.E., Camargo, W., 2016, Land development impacts of BRT in a sample of stops in Quito and Bogotá, Transport Policy. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X15300615>
- Rodriguez, D., Vergel-Tovar, C.E., 2017, Urban development around bus rapid transit stops in seven cities in Latin-America, Journal of Urbanism International Research on Placemaking and Urban Sustainability. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17549175.2017.1372507>
- Secretaría Distrital de Planeación (2025). Guía Estratégica. *ABC AIM: Áreas de Integración Multimodal, PRUMS: Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible*.
- Shamskooshki, H. (2012). Toward Mixed-Use Communities by Transit-oriented development (TOD) in the United States. *REAL CORP Archive*.
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2015). *Financing Transit-Oriented Development with Land Values: Adapting Land Value Capture in Developing Countries*. The World Bank.
- Vergel-Tovar, C. E., 2023, Understanding barriers and opportunities for promoting transit-oriented development with bus rapid transit in Bogotá and Quito, Land Use Policy. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264837723002570>
- Yang, L., & Song, X. (2021). TOD Typology Based on Urban Renewal: A Classification of Metro Stations for Ningbo City. *Urban Rail Transit*, 7, 240-255. <https://doi.org/10.1007/s40864-021-00153-8>



www.mesadeexpertos.com