



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

© Propiedad de la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 229 de 2026 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

16/06/2026

Fecha de Entrada en Vigencia:

18/06/2026

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 8601 del 17 de junio de 2026.

Temas

Anexos



La Secretaría Jurídica Distrital aclara que la información aquí contenida tiene exclusivamente carácter informativo, su vigencia está sujeta al análisis y competencias que determine la Ley o los reglamentos. Los contenidos están en permanente actualización.

DECRETO 229 DE 2026

(Junio 12)

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

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1° y 3° del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo dispuesto en los numerales 1°, 3° y 4° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en los artículos 161, parágrafo 2, y 164 del Decreto Distrital 555 de 2021

CONSIDERANDO QUE:

1. Fundamentación normativa.

Los artículos [1](#) y [287](#) de la Constitución Política establecen que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley, y en tal virtud, como parte del núcleo esencial de la autonomía ejercen las competencias que les corresponden y administran los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

El artículo [2](#) de la Constitución Política de Colombia señala que, entre otros, son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

A su turno, el artículo [209](#) de la Constitución Política prevé que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

De acuerdo con el artículo [311](#) superior corresponde a los municipios y distritos, ordenar el desarrollo de su territorio, así como prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Por su parte el artículo [315](#) de la Constitución Política establece las atribuciones de los alcaldes, indicando entre otras las siguientes: “1. *Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo. (...) [y] 3. Dirigir la acción administrativa del*

municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes (...)”.

En línea con lo anterior, los numerales [1](#), [3](#) y [4](#) del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, disponen que corresponde al Alcalde Mayor hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; así como ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

De conformidad con lo previsto en el artículo [2°](#) de la Ley 388 de 1997, el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: “1. *La función social y ecológica de la propiedad*; 2. *La prevalencia del interés general sobre el particular*; y 3. *La distribución equitativa de las cargas y los beneficios*”.

El artículo [3](#) de la Ley 388 de 1997 establece que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública para el cumplimiento de ciertos fines esenciales, entre ellos: “1. *Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios (...)* 2. *Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible. [y]* 3. *Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural (...)*”.

De conformidad con el artículo [8](#) de la referida ley, el ordenamiento del territorio se constituye en una función pública que se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales; esto es, las decisiones administrativas relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo.

Teniendo en cuenta que la PLMB es proyecto cofinanciado por la Nación, resulta aplicable lo dispuesto en el numeral [4](#) del artículo 182 de la Ley 2294 de 2023 habilita a los entes gestores de los sistemas de transporte público para que dentro del marco de los proyectos cofinanciados por el Gobierno nacional puedan “(...) *desarrollar proyectos urbanísticos o negocios colaterales en predios que después de la obra queden total o parcialmente disponibles, con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público, generando fuentes de ingresos.*”.

Mediante el Decreto Distrital [555](#) de 2021 fue adoptada la Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

El numeral [2](#) del artículo 3 del Decreto Distrital 555 de 2021, precisa que la política de movilidad sostenible y descarbonizada está orientada a “(...) *privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad(...).*”

El artículo [5](#) de la norma de referencia, sobre objetivos del ordenamiento territorial, dispone que el Plan de Ordenamiento Territorial - POT y sus estrategias buscan concretar siete objetivos de largo plazo, a través de las estructuras territoriales, los proyectos estructurantes y las actuaciones estratégicas que determinan el Modelo de Ocupación del Territorio.

El artículo [103](#) de dicho Decreto, establece que los principios rectores del ordenamiento territorial de Bogotá se concretan en estrategias, proyectos y medidas normativas en el suelo urbano que apuntan a determinados objetivos. Así, el literal [c\)](#) del numeral 3 del citado artículo tiene como objetivo la descarbonización de la movilidad, el cual se alcanza, entre otras acciones, a través de “(...) *la organización de Áreas de Integración Multimodal -AIM- en las áreas de intercambio modal más importantes de la ciudad, con mayor calidad de uso peatonal, mayor capacidad de cicloparqueaderos, parqueaderos disuasorios que promuevan el transporte sostenible, manzanas del cuidado estratégicamente localizadas ahí para facilitar su uso por las personas cuidadoras en sus complejos recorridos cotidianos por la ciudad, en entornos donde además, se promueve la localización de viviendas VIS y VIP, grandes nodos de equipamientos y de actividades económicas generadoras de empleo formal*”.

En cuanto a la red de transporte público urbano de pasajeros, el Decreto Distrital 555 de 2021 en su artículo [157](#) señala que esta “(...) *se constituye en un componente ordenador del territorio que contribuye a la definición de normas urbanísticas en materia de usos, aprovechamientos y condiciones para la localización de actividades urbanas*”. El párrafo 1 de la mencionada disposición prevé, adicionalmente, que “*Los inmuebles que conforman la infraestructura de transporte público podrán, de acuerdo con sus particularidades, servir igualmente como elementos integradores con el espacio público*”, pero que “(...) *primará su caracterización como elementos de la infraestructura de transporte para efectos de su uso y de los instrumentos y procedimientos aplicables para su desarrollo*.”

De acuerdo con el numeral [4](#) del artículo 161 del Decreto Distrital 555 de 2021, la infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros en la ciudad se encuentra conformada, entre otros elementos, por las Áreas de Integración Multimodal - AIM que corresponden a *“(...) ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.”*

El párrafo [2](#) del referido artículo dispone, así mismo, que los ámbitos de las AIM señalados en el Mapa n.º CU-4.4.1 *“Sistema de Movilidad Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano-Rural-Regional”* del POT tienen carácter indicativo; y que la Administración Distrital está facultada para ajustar, ampliar, complementar o establecer nuevas AIM alrededor de estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad de la red de transporte público.

A su turno, el artículo [163](#) de la norma referida define los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS, como *“(...) aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte dentro de las cuales se encuentra la infraestructura vial y de transporte del Distrito, con el objetivo de mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano”,* y que respecto de ellos *“(...) se debe aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible - DOT para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.”*

De acuerdo con el referido artículo [163](#) del Decreto 555 de 2021 a estos proyectos les aplica la norma urbanística del tratamiento de renovación urbana y del área de actividad estructurante receptora de actividades económicas, especificando que sus potenciales y aprovechamientos podrán ser concretados una vez se defina el ámbito del instrumento en el acto administrativo que adopta la delimitación del Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS. Adicionalmente, dispone que los proyectos podrán ser desarrollados sin que sea necesaria la adopción de actuaciones estratégicas, planes parciales y ningún otro instrumento de planeación.

Teniendo en cuenta que la norma urbanística aplicable a los PRUMS es la contenida en el POT para el tratamiento urbanístico de renovación urbana, las obligaciones urbanísticas se encuentran señaladas en el artículo [317](#) y siguientes del citado Decreto 555 de 2021; y como no se requieren instrumentos adicionales para que puedan ser desarrollados, la verificación de

su cumplimiento se efectuará en el marco del licenciamiento directo que se realice en los ámbitos de delimitación de los PRUMS al interior de las AIM.

El artículo [164](#) del Decreto 555 de 2021, prevé que la delimitación del ámbito de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS será adoptada mediante decreto, el cual “(...) *habilita la norma de edificabilidad y usos conexos aplicables que se desarrollarán en las Áreas de Integración Multimodal - AIM y demás componentes de la estructura funcional y del cuidado según lo establecido en el capítulo de normas comunes de la Estructura Funcional y del Cuidado (...)*” del POT.

Adicionalmente, el inciso [segundo](#) del referido artículo 164 prevé que el decreto de adopción de la delimitación de los PRUMS definirá (i) el modelo de gestión y financiación del proyecto, (ii) el Operador Urbano y (iii) las entidades vinculadas a su ejecución de acuerdo con las normas del Plan de Ordenamiento Territorial - POT.

Prevé, así mismo, el [parágrafo](#) del mencionado artículo 164 del POT que la delimitación de los PRUMS localizados en predios adquiridos por entidades públicas para la operación de sistemas de transporte es indicativa y que la delimitación de las actuaciones urbanísticas que allí se desarrollen corresponderá al ente gestor del sistema o al respectivo operador urbano.

El artículo [319](#) del Decreto Distrital 555 de 2021 dispuso para las Áreas de Integración Multimodal - AIM donde se concreten mayores beneficios urbanísticos y que sean desarrolladas en conjunto con Operadores Urbanos Públicos, la obligación urbanística de mejorar las condiciones de infraestructura y prestación del servicio de transporte público; la cual podrá cumplirse mediante la cesión de suelo en sitio en el proyecto, la entrega de área construida equivalente en el proyecto o mediante el pago compensatorio en dinero de acuerdo con las condiciones que defina el respectivo Operador Urbano Público. “En caso de pago en dinero, se efectuará a un fondo cuenta o al mecanismo que se defina para tal fin y será administrado por el Operador Urbano Público correspondiente.”

De esta manera, los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS- constituyen una estrategia orientada a generar una ciudad más sostenible, inclusiva y eficiente, alineada con los principios de descarbonización de la movilidad, mejora del espacio público y revitalización urbana, y bajo criterios del Desarrollo Orientado al Transporte sostenible -DOT-, en los que se promueve la planificación y desarrollo de entornos urbanos que integran el sistema de transporte público con los usos del suelo, en los que se incentiva una mayor densidad, mezcla de usos, accesibilidad peatonal, provisión de espacio público y reducción en el uso del vehículo particular.

Por otra parte, el artículo [574](#) del Decreto Distrital 555 de 2021 ordena a la Secretaría Distrital de Planeación actualizar los Planos oficiales adoptados por el Decreto Distrital [555](#) de 2021 con base en los actos administrativos que lo

desarrollen o complementen, con el objeto de mantener actualizada la cartografía temática en cada uno de los niveles de información que la conforman y de acuerdo con las consideraciones previstas en el presente Plan.

El inciso [segundo](#) del artículo 2 del Acuerdo 642 de 2016^[1], modificado por el artículo [129](#) del Acuerdo Distrital 927 de 2024, “*Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 ‘Bogotá Camina Segura’*”, prevé que, entre otras cosas, la Empresa Metro se encuentra habilitada para “(...) liderar, impulsar, formular, adelantar y ejecutar proyectos urbanísticos, especialmente de renovación urbana, y desarrollar la construcción y el mejoramiento del espacio público en las áreas de influencia de las líneas del metro, las líneas férreas y las estaciones de los sistemas metroferroviarios, bajo criterios de sostenibilidad.”

2. Antecedentes jurídicos y técnicos

Mediante la Sección [1](#) del Subcapítulo 1 del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 5 del Decreto Distrital 670 de 2025 “*Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*”, se precisaron los lineamientos, requisitos y condiciones para la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS.

El artículo [590](#) del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial establece las condiciones que debe cumplir la propuesta de delimitación de las Áreas de Integración Multimodal - AIM alrededor de estaciones y portales de los sistemas de alta y mediana capacidad.

El párrafo [2](#) del artículo 590 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial dispuso que solamente las Áreas de Integración Multimodal - AIM de la Primera Línea del Metro indicadas en el Mapa n.º CU-4.4.1 “*Sistema de Movilidad Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional*” del Decreto Distrital [555](#) de 2021 se consideran oficialmente delimitadas y que para precisar o redelimitar esos polígonos se deberán cumplir los requisitos determinados en los artículos [591](#) y siguientes de dicho decreto. Igualmente, la norma señala que a las Áreas de Integración Multimodal - AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá delimitadas en el citado mapa les aplica el numeral [9](#) del artículo 166 del Decreto Distrital 555 de 2021 hasta tanto se delimite el correspondiente Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS.

A su turno, el párrafo [3](#) del artículo 590 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial señala que cuando el Operador Urbano plantee la delimitación de un Área de Integración Modal se deberá proponer concomitantemente la delimitación del Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS sobre la totalidad del ámbito de la AIM.

Según lo señalado en los párrafos [1](#) y [4](#) del artículo 609 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial, la Empresa Metro de Bogotá S.A., en su calidad de operador urbano público y Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP es competente para proponer la delimitación de las Áreas de Integración Multimodal y delimitar los PRUMS al interior de dichas AIM.

En el contexto descrito, la Empresa Metro de Bogotá S.A., en su calidad de operador urbano y ente gestor del SITP, mediante comunicación identificada con el radicado SDP 1-2025-56637 del 28 de octubre de 2025 (EXTS25-005160), radicó ante la Secretaría Distrital de Planeación, propuesta de redelimitación de las AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la delimitación de los PRUMS a su interior atendiendo lo dispuesto en la Sección [1](#) del Subcapítulo 1 del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 5 del Decreto Distrital 670 de 2025.

Una vez analizada la documentación y la información aportada para la redelimitación de las AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la delimitación de los PRUMS que las conforman, la Dirección de Planeamiento Local de la Secretaría Distrital de Planeación emitió el oficio SDP N.º 2-2025-66504 del 5 de diciembre de 2025 (EXT25-0026842), a través del cual se presentaron a la Empresa Metro de Bogotá S.A. las observaciones formuladas a la propuesta de redelimitación de las AIM y de delimitación de sus respectivos PRUMS.

Mediante oficio identificado con el radicado SDP N.º 1-2026-09826 del 20 de febrero de 2026 de 2025 (EXTS26-0000016), fueron radicadas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. las respuestas a las observaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Planeación, respecto de la propuesta para la redelimitación de las AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá y para la delimitación de sus respectivos PRUMS, cumpliendo de esta manera con los requisitos dispuestos en la Sección [1](#) del Subcapítulo 1 del Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 5 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial.

3. Propuesta de redelimitación de las AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá y de delimitación de los PRUMS que las conforman.

La Primera Línea del Metro de Bogotá -PLMB- constituye un proyecto estructurante de movilidad y ordenamiento territorial, llamado a mejorar las condiciones de accesibilidad, conectividad e integración modal de la ciudad, así como a orientar procesos de cualificación urbanística, revitalización, densificación equilibrada, mezcla de usos y generación de espacio público de calidad en su área de influencia.

En concordancia con los principios del desarrollo orientado al transporte sostenible, la infraestructura de la PLMB genera una oportunidad para consolidar nodos urbanos de alta accesibilidad, promueve la localización de

actividades económicas, equipamientos y vivienda en proximidad a las estaciones, fortalece la movilidad peatonal y no motorizada, y reduce la dependencia del vehículo particular, integrando la infraestructura de transporte con la estructura urbana y las dinámicas de proximidad. El Proyecto de PLMB tiene una longitud aproximada de 23,96 kilómetros, la cual será elevada en su totalidad, y cuenta con 16 Áreas de Integración Modal definidas en el Plano Mapa “CU-4.4.1 Sistema de Movilidad Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano – Rural – Regional” e identificadas en el artículo 568 del POT. Este proyecto transformará la movilidad al ahorrar 268 millones de horas de viaje al año. Cuenta con una capacidad de 70,000 pasajeros por hora, está diseñado para absorber la alta demanda de transporte público del borde oriental, proyectando más de 666,000 abordajes diarios para el 2030 y garantizando la eficiencia del transporte masivo a largo plazo.

De esta manera, y conforme se aborda en el Documento Técnico de Soporte que hace parte integral del presente Decreto, la caracterización urbanística, funcional y predial del área de influencia directa de la PLMB permitió identificar sectores con potencial para la densificación, la mezcla de usos, la renovación urbana y la cualificación del espacio público, así como ámbitos con condiciones de subutilización del suelo, fragmentación predial, déficit de espacio público o necesidad de armonización normativa, lo que justifica la definición de ámbitos específicos de gestión para concretar el modelo de desarrollo orientado al transporte sostenible.

Con fundamento en lo anterior, se estima procedente redelimitar trece (13) Áreas de Integración Multimodal –AIM– de la Primera Línea del Metro de Bogotá y delimitar en su interior trece (13) Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible –PRUMS, con el fin de habilitar el régimen urbanístico señalado en el POT, que permita materializar los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial en materia de movilidad sostenible, mezcla de usos, accesibilidad universal, generación de espacio público, captura de valor y articulación entre la infraestructura de transporte y los procesos de transformación y revitalización urbana. Las AIM objeto de redelimitación son las siguientes: AIM 44 Metro I Santa Fe, AIM 25 Portal Américas, AIM 43 Metro I Agoberto Mejía, AIM 42 Metro I Primera de Mayo, AIM 41 Metro I Poporo Quimbaya, AIM 22 Metro I y Boyacá, AIM 21 Metro I 68, AIM 40 Metro I Batallón Caldas, AIM 20 Entre metros SENA, AIM 39 metro I medio milenio, AIM 38 metro I Avenida Calle 6, AIM 35 metro I Avenida Calle 63 y AIM 11 Calle 72.

La redelimitación propuesta de las AIM y delimitación de los PRUMS que las conforman comprende un área total de doscientas ochenta coma sesenta y tres hectáreas (280,63 ha), de conformidad con la cartografía que hace parte integral del presente acto administrativo como Anexo 1.

Se excluyen del proceso de redelimitación la AIM 37 Metro I Avenida Calle 13 y AIM 36 Metro I – Calle 45 debido a que su régimen se encuentra supeditado a los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico y

de Teusaquillo, respectivamente. En consecuencia, cualquier intervención queda sujeta a estudios de detalle que garanticen la compatibilidad entre el modelo de renovación urbana y el régimen de protección patrimonial vigente. En cuanto a la AIM 17 Estación Central, ésta tampoco no es objeto de redelimitación en tanto no tiene una delimitación geográfica definitiva en el plano “CU-4.4.1 Sistema de Movilidad Red del Sistema de Transporte Público de Pasajeros Urbano - Rural - Regional” del Plan de Ordenamiento Territorial (POT); además su ámbito espacial se encuentra regulado de manera integral por el Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Metro 26”, adoptado mediante el Decreto Distrital [213](#) de 2013 y subrogado por el Decreto Distrital [822](#) de 2019, modificado por el Decreto Distrital [644](#) de 2023. Al existir un plan parcial, en virtud de lo dispuesto en el artículo [599](#) del Decreto Distrital 555 de 2021, a dicha área le resultan aplicables las condiciones de edificabilidad, usos del suelo y sistema de cargas dispuesto en dicho instrumento.

En este contexto, la redelimitación de las AIM y sus correspondientes PRUMS constituye un instrumento para concretar un modelo de gestión urbana y financiación asociado a la infraestructura de transporte, mediante el cual se articulan el aprovechamiento del suelo, el cumplimiento de obligaciones urbanísticas, el mejoramiento de la infraestructura y la prestación del servicio de transporte público, así como la protección de moradores y actividades productivas, bajo criterios de sostenibilidad, equidad territorial y prevalencia del interés general.

Por último, se aclara que la vigencia de ejecución estimada para los proyectos de renovación urbana sostenible de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) es de 20 años, teniendo en cuenta su extensión y la operatividad de sistemas férreos. Esta vigencia se ajusta al ciclo de vida del metro, cuya operación y recuperación de la inversión se proyectó en un horizonte de 25 a 35 años, y los beneficios urbanos e inmobiliarios se consolidan gradualmente, especialmente entre el año 10 y 20 de operación. Teniendo en cuenta que los 13 PRUMS abarcan 23,6 km en siete localidades y con una alta fragmentación predial, esta temporalidad permitirá que la gestión y transformación urbana se pueda consolidar en este horizonte de largo plazo.

4. Publicación para comentarios de conformidad con lo previsto en el numeral [8](#) del artículo 8 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) -Ley 1437 de 2011-.

En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral [8](#) del artículo 8 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -Ley 1437 de 2011- y en el artículo [69](#) del Decreto Distrital 479 de 2024, se invitó a la comunidad en general para que manifestara sus comentarios, dudas, observaciones, propuestas, aportes y sugerencias al proyecto de acto administrativo mediante su publicación en el sistema de información jurídica «LegalBog Participa» de la Secretaría Jurídica Distrital, entre el 19 de marzo y el 26 de marzo 2026; término durante el cual se recibieron treinta y un (31) observaciones al proyecto de decreto, frente a las cuales la Secretaría Distrital

de Planeación se pronunció a través de la matriz de observaciones y respuestas que fue publicada en el mismo portal «LegalBog Participa».

Teniendo en cuenta que la propuesta de redelimitación de trece (13) AIM de la Primera Línea del Metro de Bogotá y de delimitación de trece (13) PRUMS a su interior, presentada por la Empresa Metro de Bogotá S.A. cumple con lo dispuesto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021 y Decreto Único Distrital [670](#) de 2025 de Ordenamiento Territorial, la Secretaría Distrital de Planeación encontró viable su delimitación y por tanto se requiere proceder de conformidad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Objeto. El presente decreto tiene por objeto (i) redelimitar trece (13) Áreas de Integración Multimodal-AIM- de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB delimitadas inicialmente en el Mapa “*CU-4.4.1 Sistema de Movilidad Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano – Rural – Regional*” del Decreto Distrital [555](#) de 2021, (ii) delimitar trece (13) Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS- de localizados al interior de dichas AIM, (iii) definir la normativa urbanística y los usos conexos aplicable a esos PRUMS ; y (iii) definir el modelo de gestión y financiación de los proyectos inmobiliarios en estos ámbitos.

Artículo 2º. Documentos que hacen parte del presente Decreto. Forman parte integral del presente Decreto los siguientes documentos:

Documento	Contenido	
Anexo 1	Cartografía	Redelimitación de Áreas de Integración Multimodal
		Plano 1.1 Delimitación Área de Integración Multimodal 44 Metro I Santa Fe
		Plano 2.1 Delimitación Área de Integración Multimodal 25 Portal Américas
		Plano 3.1 Delimitación Área de Integración Multimodal 43 Metro I Agoberto Mejía
		Plano 4.1 Delimitación Área de Integración Multimodal AIM 42 Metro I Primera de Mayo
		Plano 5.1 Delimitación Área de Integración Multimodal AIM 41 Metro I Poporo Quimbaya
		Plano 6.1 Delimitación Área de Integración Multimodal 22 Metro I y Boyacá

Plano 7.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 21 Metro I 68
Plano 8.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 40 Metro I Batallón Caldas
Plano 9.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 20 Entre metros SENA
Plano 10.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 39 metro I medio milenio
Plano 11.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 38 metro I Avenida Calle 6
Plano 12.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 35 metro I Avenida Calle 63
Plano 13.1	Delimitación Área de Integración Multimodal 11 Calle 72
Delimitación de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible	
Plano 1.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 44 Metro I Santa Fe
Plano 2.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 25 Portal Américas
Plano 3.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 43 Metro I Agoberto Mejía
Plano 4.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 42 Metro I Primera de Mayo
Plano 5.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 41 Metro I Poporo Quimbaya
Plano 6.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 22 Metro I y Boyacá
Plano 7.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 21 Metro I 68
Plano 8.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 40 Metro I Batallón Caldas
Plano 9.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 20 Entre metros SENA
Plano 10.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 39 metro I medio milenio

		Plano 11.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 38 metro I Avenida Calle 6
		Plano 12.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 35 metro I Avenida Calle 63
		Plano 13.2	Delimitación Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible 11 Calle 72
Anexo 2	Modelo de gestión y financiación de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB.		
Anexo 3	Documento Técnico de Soporte (DTS).		

Artículo 3º. Ámbitos de delimitación. La redelimitación de las Áreas de Integración Multimodal -AIM- y la delimitación de sus Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS- se realiza en el Anexo 1 “*Cartografía*” del presente Decreto y actualiza el Mapa “*CU-4.4.1 Sistema de Movilidad Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano – Rural – Regional*” del Decreto Distrital [555](#) del 2021. La delimitación de las Áreas de Integración Multimodal -AIM- y la delimitación de sus Proyectos de Renovación Urbana se enlistan a continuación:

AIM de La Línea 1 del Metro de Bogotá -AIM	Área AIM redelimitadas y PRUMS delimitados (ha)
AIM 44 Metro I Santa Fe	4,81
AIM 25 Portal Américas	43,71
AIM 43 Metro I Agoberto Mejía	4,55
AIM 42 Metro I Primera de Mayo	8,37
AIM 41 Metro I Poporo Quimbaya	21,05
AIM 22 Metro I y Boyacá	32,22
AIM 21 Metro I 68	13,82
AIM 40 Metro I Batallón Caldas	26,76
AIM 20 Entre metros SENA	33,64
AIM 39 Metro I medio milenio	19,66
AIM 38 metro I Avenida Calle 6	12,78
AIM 35 metro I Avenida Calle 63	19,25
AIM 11 Calle 72	40,02
Área Total	280,63

Artículo 4º. Operador Urbano Público designado. En los ámbitos de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS localizados en las Áreas de Integración Multimodal de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB delimitados mediante el presente Decreto, la Empresa

Metro de Bogotá S.A. ejercerá las funciones de operador urbano público, de conformidad con lo previsto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021 en concordancia con lo dispuesto en el Decreto Único Distrital [670](#) de 2025 de Ordenamiento Territorial y en las normas que los complementen, modifiquen o sustituyan.

CAPÍTULO 2

NORMATIVIDAD URBANÍSTICA Y USOS CONEXOS APLICABLE A LOS PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE-PRUMS- LOCALIZADOS EN LAS ÁREAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL-AIM- DE LA PLMB

Artículo 5º. Tratamiento y Área de actividad aplicable. Los predios ubicados Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS localizados en las Áreas de Integración Multimodal de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB delimitadas en el presente Decreto, se rigen por la norma en materia de edificabilidad y usos conexos aplicable al tratamiento urbanístico de Renovación Urbana y al Área de Actividad Estructurante - AAE receptora de actividades económicas, de acuerdo con lo establecido en el artículo [163](#) del Decreto Distrital 555 de 2021. A excepción de los predios urbanizables no urbanizados, que no hayan sido adquiridos por el sector público para el desarrollo de infraestructuras de transporte y servicios conexos, los cuales se regirán por las normas urbanísticas previstas para el tratamiento de desarrollo en el Decreto Distrital [555](#) de 2021.

Parágrafo 1. Los operadores urbanos públicos designados para la delimitación de los PRUMS podrán delimitar las actuaciones urbanísticas en los predios adquiridos por entidades públicas para la operación de los sistemas de transporte ubicados al interior de las Áreas de Integración Multimodal -AIM- de que trata el presente decreto. En el acto administrativo de delimitación de las actuaciones urbanísticas el operador urbano adoptará la cartografía a que haya lugar y definirá las condiciones aplicables a dichos predios de conformidad con lo previsto en el artículo [597](#) del Decreto Distrital 670 de 2025. En todo caso, deberá cumplirse la obligación urbanística para el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP-, de conformidad con lo previsto en el presente Decreto.

Parágrafo 2. Los predios que correspondan a Bienes de Interés Cultural -BIC- o que se encuentren localizados en sectores con tratamiento urbanístico de conservación, continuarán sujetos al régimen especial de protección patrimonial previsto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021, en los instrumentos que lo desarrollan y en las normas que regulen los Planes Especiales de Manejo y Protección - PEMP, según corresponda, las cuales prevalecerán sobre las previsiones del presente decreto.

Artículo 6º. Actuaciones urbanísticas en los ámbitos de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible. En los ámbitos de los

Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS localizados en las Áreas de Integración Multimodal de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB delimitadas por el presente Decreto se podrán tramitar licencias urbanísticas en las modalidades que resulten aplicables, cumpliendo con las obligaciones urbanísticas del tratamiento de renovación urbana y sin requerir concepto previo por parte de la Empresa Metro de Bogotá S.A. en su calidad de operador urbano.

Se deberá dar cumplimiento a la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas, cuando resulte aplicable, y de su acreditación en los trámites de licenciamiento directo mediante la autodeclaración responsable y los documentos de soporte exigidos por el Título [1](#) de la Parte 4 de Libro 4 del Decreto Distrital 670 de 2025 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. En los casos en que la naturaleza del proyecto lo exija, deberán incorporarse los mecanismos de comunicación, gestión social y los acuerdos de derechos y deberes con moradores y actividades productivas, con la participación que corresponda al operador urbano público.

En los ámbitos de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible delimitados por el presente Decreto y para efectos del licenciamiento urbanístico de los proyectos, se deberá dar aplicación a lo dispuesto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021 junto con su “Anexo No. 5 Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos”, en concordancia con lo previsto en el Decreto Único Distrital [670](#) de 2025 de Ordenamiento Territorial, en el Decreto Único Reglamentario [1077](#) de 2015 y en las normas establecidas en el presente Decreto, o aquellas que lo complementen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7º. Localización de la cesión de espacio público en sitio. Los proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de los PRUMS aquí delimitados deberán localizar la cesión de espacio público en sitio (CSs) a la que se refiere el artículo [318](#) del Decreto Distrital 555 de 2021, teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

7.1. Acorde a lo dispuesto en el numeral [3](#) del artículo 592 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial, los proyectos que tengan frente a las estaciones y corredores de transporte público de alta capacidad deberán dar cumplimiento a la obligación de cesión de espacio público en sitio (CSs) sobre los “Frentes para la localización de sobreanchos de andén” identificados en los planos de delimitación de los PRUMS.

7.2. Cuando en aplicación de los artículos [317](#) y [318](#) del POT, los proyectos deban cumplir con la obligación de cesión de espacio público en suelo en sitio (CSs), dicha cesión deberá disponerse frente a las vías identificadas como “*Frentes para la localización del espacio público*” en los planos de delimitación de los PRUMS de que forman parte del Anexo 1 “*Cartografía*” del presente decreto.

En el evento en que un proyecto cumpla simultáneamente con las dos condiciones antes señaladas, deberá priorizarse el cumplimiento de lo previsto en el numeral 7.1. del presente artículo.

Artículo 8º. Forma de cumplimiento de la obligación urbanística para el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP-. Los predios ubicados en el ámbito de la Áreas de Integración Multimodal -AIM que se delimitan en el presente Decreto y sus correspondientes Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible -PRUMS-, deberán cumplir la obligación urbanística para el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP-, cuando se supere el índice de construcción base (IC Base) de 1.3, mediante un único pago compensatorio en dinero, aplicando la fórmula establecida en el artículo [594](#) del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. La Empresa Metro de Bogotá S.A., como Operador Urbano Público, establecerá mediante acto administrativo el mecanismo para el recaudo del pago compensatorio de la obligación urbanística para el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP-, conforme lo establece el artículo [319](#) del Decreto Distrital 555 del 2021 y los artículos [593](#) y [594](#) del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial.

Parágrafo 2. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo [4](#) de artículo 318 del Decreto Distrital 555 de 2021, los predios ubicados en el ámbito de la Áreas de Integración Multimodal - AIM que se delimitan en el presente Decreto, estarán exentas del pago compensatorio en dinero (PD) de la obligación urbanística de cesión de suelo para espacio público y, en su lugar, deberán cumplir con la obligación de mejorar la infraestructura y el servicio de transporte público (Fcu), la cual se calculará con los parámetros del artículo [319](#) del Decreto Distrital 555 de 2021.

Artículo 9º. Edificabilidad Aplicable a Proyectos que Comprenan la Totalidad de los Predios que Conforman una Manzana. Los predios ubicados en el ámbito de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS localizados en las Áreas de Integración Multimodal de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB delimitada en el presente Decreto, acorde a lo dispuesto en el parágrafo [1](#) del artículo 303 del Decreto Distrital 555 de 2021 podrán superar el Índice de Construcción Efectivo de 7 sin necesidad de contar con plan parcial siempre y cuando incluyan la totalidad de los predios de una manzana.

En estos casos el cálculo de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público de la que trata el numeral [1](#) del artículo 318 del Decreto Distrital 555 de 2021, se calculará aplicando la siguiente fórmula:

$CSs = (AT * FCep)$, donde:

$CSs = \text{Área a ceder en sitio, en m}^2 \text{ de suelo.}$

AT = Área de terreno en m2 de suelo.

FCep = Porcentaje de Cesión en suelo para espacio público en sitio, el cual será igual al 30% del AT.

CAPÍTULO 3

MODELO DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE -PRUMS-

Artículo 10. Modelo de gestión y financiación en los ámbitos delimitados de los PRUMS. El modelo de gestión y financiación de los PRUMS delimitados en el presente Decreto se encuentra contenido en el Anexo 2 *“Modelo de gestión y financiación de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB”* y en el Anexo 3 *“Documento técnico de soporte”*, que hacen parte integral del presente Decreto.

CAPÍTULO 4

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 11. Verificación por parte de las Curadurías Urbanas del pago compensatorio en dinero de la OITP. Los curadores urbanos en el trámite de licenciamiento de las actuaciones urbanísticas que formen parte de los proyectos que se desarrollen dentro del ámbito de las Áreas de Integración Multimodal - AIM delimitadas en el presente Decreto, deberán verificar el cumplimiento del pago compensatorio en dinero de las obligaciones urbanísticas, incluyendo el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP de conformidad con lo previsto en el Subcapítulo [1](#) del Capítulo 2 del Título 4 del Libro 5 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021 y el Título [10](#) de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto Distrital 645 de 2025, la Secretaría Distrital de Planeación - SDP liquidará y emitirá los recibos para el pago compensatorio en dinero de las obligaciones urbanísticas aplicables dentro del ámbito de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible delimitados en el presente Decreto.

Artículo 12. Destinación de los recursos. Los recursos generados por el cumplimiento de la obligación urbanística para el mejoramiento de la infraestructura de transporte público -OITP- y sus rendimientos serán destinados por la Empresa Metro de Bogotá S.A a la ejecución de proyectos urbanísticos o negocios colaterales en los ámbitos de las Áreas de Integración Multimodal (AIM) de la Línea 1 del Metro de Bogotá, de conformidad con lo previsto en el último inciso del artículo [593](#) del Decreto 670 de 2025.

Artículo 13. Informe. Anualmente la Empresa Metro de Bogotá S.A. deberá informar a la Secretaría Distrital de Planeación - SDP sobre los recursos recaudados por el pago de la obligación urbanística de que trata el presente Decreto y su destinación, con el fin de alimentar el Sistema de Seguimiento, Monitoreo y Evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 14. Política de protección a moradores y actividades productivas al interior de los PRUMS de las AIM de la PLMB. La Empresa Metro de Bogotá en su calidad de Operador Urbano de los PRUMS que conforman las Áreas de Integración Multimodal -AIM- de la Primera Línea del Metro de Bogotá -PLMB-, para el desarrollo de los proyectos que se licencien al interior de las AIM, dará cumplimiento, según corresponda, a la política de protección a moradores y actividades productivas en de conformidad con lo previsto en el Decreto Distrital [555](#) de 2021 y en el Título [1](#) de la Parte 4 del Libro 4 del Decreto Único Distrital 670 de 2025 de Ordenamiento Territorial o la norma que los modifique o sustituya

Artículo 15. Incorporación en la Base de Datos Geográfica Oficial de la Secretaría Distrital de Planeación. La Secretaría Distrital de Planeación actualizará el Mapa “CU-4.4.1 Sistema de Movilidad Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano – Rural – Regional” del Decreto Distrital [555](#) de 2021 de conformidad con lo previsto en el presente decreto.

Artículo 16. Régimen de transición. Las solicitudes de licencias urbanísticas en cualquiera de sus modalidades y otras actuaciones que se hubiesen radicado en legal y debida forma ante las Curadurías Urbanas antes de la entrada en vigencia del presente Decreto, continuarán rigiéndose por las disposiciones vigentes al momento de su radicación.

Artículo 17. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital, tendrá una vigencia de veinte (20) años, y adicionalmente deberá ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra de acuerdo con lo dispuesto en el artículo [575](#) del Decreto Distrital 555 de 2021. Los actos administrativos de carácter particular y concreto que se expidan durante la vigencia indicada con fundamento en lo dispuesto en el presente decreto, mantendrán sus efectos jurídicos y consolidarán situaciones jurídicas en cabeza de sus respectivos titulares.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en la ciudad de Bogotá, D.C., a los 16 días del mes de junio del año 2026.

CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN

Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.

URSULA ABLANQUE MEJÍA

Secretaria Distrital de Planeación

Nota: Ver norma original en Anexos.

NOTA AL PÍE DE PÁGINA:

^[1] “Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades descentralizadas del orden Distrital, en la constitución de la Empresa Metro de Bogotá S.A., se modifican parcialmente los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 257 de 2006, se autorizan compromisos presupuestales y se dictan otras disposiciones en relación con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.”