



**Integración del Proyecto Tren del Río en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá:  
Análisis desde el desarrollo orientado al transporte en el marco de planificación territorial.**

Felipe Torres Duque

Artículo de investigación presentado para optar al título de Especialista en Derecho Urbanístico

Tutor

Santiago Monsalve Acevedo, Especialista (Esp) en Derecho Urbanístico.

Universidad de Antioquia  
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas  
Especialización en Derecho Urbanístico  
Medellín, Antioquia, Colombia

2024

<b>Cita</b>	(Torres Duque F., 2024)
<b>Referencia</b>	Torres Duque, F., (2024). Integración del Proyecto Tren del Río en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá: Análisis desde el desarrollo orientado al transporte en el marco de planificación territorial. [Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
<b>Estilo APA 7 (2020)</b>	



Especialización en Derecho Urbanístico, Cohorte VII.

Asesor Metodológico: Walter Zapata



Biblioteca Carlos Gaviria Díaz

**Repositorio Institucional:** <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - [www.udea.edu.co](http://www.udea.edu.co)

**Rector:** John Jairo Arboleda Céspedes.

**Decana:** Ana Victoria Vásquez Cárdenas.

**Coordinador de Posgrados:** Juan Camilo Mejía.

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

## Resumen

El presente artículo examina la interacción entre el desarrollo orientado al transporte (DOT), los Planes de Ordenamiento Territorial (POT o PBOT) y el proyecto del Tren del Río en el marco del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA). Así mismo, se destaca la importancia de que las administraciones municipales se alineen con el proyecto del Tren del Río, evaluando cómo el POT o PBOT, y otras normativas legales nacionales y regionales influyen en la integración del sistema férreo. Por ende, se centra en la necesidad de adaptar los planes de ordenamiento a las demandas futuras de transporte y movilidad.

En efecto, cuestiona sí los POT han sido actualizados adecuadamente para reflejar las exigencias del proyecto citado y su impacto en el área metropolitana. En ese mismo sentido, en el ámbito distrital/municipal, se destaca la importancia de contar con instrumentos de gestión del suelo y financiamiento implementados para asegurar la viabilidad de la infraestructura asociada al transporte y los principios DOT.

Finalmente, se propone un diagnóstico de las normas y herramientas legales vigentes relacionadas con la planificación y gestión de proyectos de transporte férreo. Por lo cual, se ahonda en la necesidad de actualizar los POT o PBOT; y presentar un diagnóstico crítico de las acciones administrativas necesarias para mejorar el desarrollo urbano, con enfoque en la modalidad férrea y los instrumentos de gestión y financiamiento desde lo Municipal.

**Palabras clave.** **I.** Desarrollo orientado al transporte (DOT) **II.** Desarrollo Urbano - Instrumentos de gestión y financiación del POT, **III.** Movilidad férrea multipropósito. **IV.** Planes de Ordenamiento Territorial. **V.** Tren del Río.

## Abstract

This article examines the interaction between transport-oriented development (TOD), Land Use Plans (LOP) and the River Train project within the framework of the Aburrá Valley Metropolitan Area (AMVA). It also highlights the importance of municipal administrations

---

aligning with the River Train project, evaluating how the POT or PBOT, and other national and regional legal regulations influence the integration of the railway system. Therefore, it focuses on the need to adapt land use plans to future transportation and mobility demands.

In fact, it questions whether the POTs have been adequately updated to reflect the requirements of the project and its impact on the metropolitan area. In the same sense, at the district/municipal level, the importance of having well-implemented land management and financing instruments to ensure the viability of the infrastructure associated with transportation and TOD principles is highlighted.

Finally, a diagnosis of the current regulations and legal tools related to the planning and management of rail transportation projects is proposed. Therefore, the need to update the POT or PBOT is discussed; and a critical diagnosis of the administrative actions needed to improve urban development, with a focus on the railroad modality and the management and financing instruments from the Municipal level is presented.

**Key words.** **I.** Transportation Oriented Development. **(TOD)** **II.** Urban Development - Management and Financing Instruments of the POT, **III.** Multipurpose rail mobility. **IV.** Land Use Planning. **V.** River Train.

**Sumario:** **I.** Resume. **II.** Introducción. **III.** Autonomía Municipal y el Papel del POT en el Desarrollo Oriental al Transporte. **IV.** La regulación DOT y su aplicación a los instrumentos de gestión y financiamiento del POT. **V.** El POT municipal en el marco del proyecto Tren Del Río. **VI.** Conclusiones. **VII.** Referencias bibliográficas.

## **Introducción**

El presente artículo tiene como punto de partida la interacción de tres conceptos clave, como lo son, la planificación territorial orientada al transporte (DOT), los planes de ordenamiento territorial (POT) y el proyecto de Movilidad Férrea del Tren del Río. En consecuencia, desde el ámbito distrital/municipal, es de vital importancia ahondar en aquellas actuaciones que las Alcaldías han llevado a cabo para lograr la integración con el proyecto antes mencionado. Lo

---

suscitado, se hará en el marco geográfico y asociativo que implica pertenecer al Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA).

Conforme a lo anterior, el cuestionamiento principal obedece a revisar el cumplimiento de la normativa legal precedente de carácter Nacional, Departamental y Metropolitano por parte de los entes Municipales. En especial, sí desde el ordenamiento y planificación del territorio se están acatando los postulados de orientar la planificación el transporte en todas sus modalidades y tipologías. Y en esta misma línea, profundizar en la aplicación de los instrumentos de gestión y financiamiento del suelo, y la transición al Sistema Integrado de Transporte Férreo.

Entretanto, el ordenamiento del territorio es una facultad de los entes municipales mediante la revisión de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT o PBOT) que deben estar actualizados de conformidad con los proyectos y obras venideros. Sin embargo, puede ocurrir, que aquellos no hayan tenido en cuenta una visión y modelo de ciudad acorde con los requerimientos futuros; para el caso concreto, las exigencias de las dinámicas sociales, culturales, económicas y expansivas que traería consigo el proyecto del Tren del Río. Más aún, cuando se debe tener a consideración que el Área metropolitana del Valle de Aburrá además de máxima autoridad de transporte y movilidad, sirve de ente articulador, planificador y de coordinación territorial de los asociados.

Debido a ello, es importante señalar que todos los intervinientes en la formulación, ejecución, y puesta en marcha de los proyectos de movilidad y transporte, dependen de la sinergia de las condiciones apropiadas para que el modelo de integración del sistema sea viable. Por lo que, una posible tesis, difiere en que no se están aplicando correctamente los instrumentos de intervención, principios DOT, gestión y financiamiento del POT. Como tampoco, que no se haya comprendido por parte de los gobernantes, sobre la importancia de *abonar el terreno* y preparar las condiciones generales de intervención de la población a impactar, y, por ende, el fortalecimiento de la institucionalidad, generación de riqueza y el derecho de ciudad.

Por otra parte, en relación con el contenido, se expondrán desde la jerarquía normativa la facultad de planificación y ordenamiento del territorio por parte de los entes Municipales. A raíz de ello, el instrumento esencial lo constituirá el POT, refiriéndome específicamente, como a través de él, se pueden refrendar cambios sustanciales y fundamentales para la integración e incorporación a los proyectos estratégicos de transporte masivo de tipo férreo y el desarrollo de las poblaciones en el marco del Desarrollo orientado al transporte (DOT).

---

Consecuentemente, es necesario profundizar e investigar en las normas generales del nivel Nacional, Departamental y Metropolitano que ostenten disposiciones expresas de aplicación. Como resultado, se esgrimirá un diagnóstico del estado actual del POT o PBOT de aquellos Municipios que componen el AMVA, realizando una revisión exhaustiva de todos los componentes y normas que hacen alusión a los proyectos férreos o tren multipropósito.

En este contexto, la visión nacional proporciona un enfoque claro para los proyectos de infraestructura pública relacionados con la movilidad y la integración territorial, concluyéndolos en principios DOT. A tal punto, que se da la promoción de una planificación que concentra el desarrollo de usos habitacionales, comerciales y de servicios con altas densidades alrededor de las estaciones de transporte público. Teniendo a consideración, la implementación de observatorios de dinámicas territoriales derivados del catastro multipropósito y mecanismos de captura de valor en los POT o PBOT municipales y Distritales.

Adicionalmente, otro de los categóricos conceptuales corresponde al Tren del Río como proyecto estratégico de nivel regional con impactos Metropolitanos. Por tal motivo, se enunciarán sus generalidades, impacto y regulación; haciendo hincapié en un diagnóstico aplicado de normas actualizadas jurídicas para la gestión, planificación e instrumentalización de proyectos férreos. Finalmente, se dispondrá de una valoración crítica que permitirá establecer acciones concretas al interior de los Municipios para la adecuación de sus disposiciones para la correcta anticipación, integración y proyección del sistema integrado de transporte de pasajeros con énfasis en la modalidad férrea.

### **Autonomía municipal y el papel del POT en el desarrollo orientado al transporte**

El carácter jurídico del presente artículo, implica supeditar el desarrollo de los postulados Constitucionales aplicados a la gestión, ordenamiento y planificación del territorio. Al respecto, podemos encontrar funciones y facultades encomendadas a los entes descentralizados. Como consecuencia, son comprendidos a luz del artículo 286 de la C.P. como los departamentos, territorios indígenas, distritos y municipios; por ende, estos dos últimos, ostentan la capacidad de adoptar como *ultima ratio* las decisiones sobre el suelo como elemento del territorio.

---

Aunado a lo anterior, los municipios y distritos, en cumplimiento del deber Constitucional atribuido en el artículo 313, en especial lo plasmado en los numerales 7 y 9, tienen a su deber la reglamentación del suelo y la planificación territorial. Esta función, se materializa con la expedición del plan de ordenamiento territorial - POT (en algunos casos PBOT). Teniendo como pilar fundamental, la incidencia del principio de la autonomía territorial, que se desarrolla siguiendo el procedimiento plasmado en las normas aplicables, en especial las leyes 152 de 1994, 388 de 1997 y 1454 de 2011 (o ley LOOT).

El POT o PBOT como acto administrativo deber tener a consideración para su construcción, las dinámicas sociales, demográficas, de institucionalidad, movilidad, transporte y de asociatividad territorial. En consecuencia, se perfeccionan mediante un Acuerdo, el cual es expedido por los Concejos de turno ejerciendo como corporaciones político-administrativas, dando cumplimiento al ordenamiento del territorio como una función pública; lo que permite, realizar revisiones y ajustes a las normas estructurales (12 años), generales (8 años) y complementarias (4 años) según los periodos de los alcaldes. Sobre el particular, la Corte Constitucional de Colombia en la Sentencia C- 192 (2016) ha expresado en relación con sus propósitos:

Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, su destinación al uso común, hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios, (ii) atender los procesos de cambio en los usos del suelo y adecuarlos 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, (iii) propender a el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades, los beneficios del desarrollo, la preservación del patrimonio cultural y natural (iv) y, a mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales. (p. 34).

En este sentido, la normativa actual de regulación del nivel nacional, correspondiente la autonomía municipal y planificación territorial orientada al transporte, se puede condensar en la siguiente:

**Tabla 1,**

*Regulación de la Autonomía Territorial en el marco del transporte público:*

## INTEGRACIÓN DEL PROYECTO TREN DEL RÍO EN EL AREA METROPOLITANA...

NORMA	ORDEN	TEMÁTICA
Artículo 313 de la C.P.	Constitución Política - Supralegal	Facultad Constitucional que remite y otorga a los Municipios y Distritos la facultad de regulación del suelo y el territorio
Leyes 152 de 1994, 388 de 1997, 902 de 2004, y 1454 de 2011	Legislativo - Nacional	Marco regulador general de la norma urbanística y el ordenamiento territorial.
Leyes 1625 de 2013, 2082 de 2021 y 1993 de 2019	Legislativo - Nacional	Marco normativo que regula los Esquemas asociativos territoriales de las Áreas Metropolitanas.
Leyes 336 de 1996, 105 de 1993, y 2198 de 2022	Legislativo - Nacional	Marco normativo de la prestación de los servicios público de transporte en Colombia.
CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003, 3369 de 2005, 3368 de 2005, 3833 de 2015, 3896 de 2017, 3991 de 202.	Técnico-Nacional	Documentos técnicos y de planificación expedidos por el DNP que constituyen, <i>Sistema Integrado Del Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Del Valle De Aburrá.</i>
Resolución No. 20243040018695 del Ministerio de Transporte.	Acto administrativo Ministerial	Por medio de la cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones
Ley 2294 de 2023	Legislativo - Nacional	Plan Nacional de Desarrollo Nacional, 2022-2026 <i>“Colombia Potencia Mundial de la Vida</i>

Se puede señalar, con base en lo expuesto, que el POT como instrumento por excelencia de planificación debe definir en su contenido lo concerniente al desarrollo orientado al transporte (DOT) en el marco del Derecho a la ciudad y la movilidad. Mayormente, al tratarse del contexto geográfico que se surte a nivel Metropolitano donde se presenta la preexistencia de una conurbación de la población y un deber de integración con los proyectos a gran escala. En palabras de Mariela Tentalean G. (2024):

Esta integración representa un desafío significativo en numerosas urbes latinoamericanas, donde la expansión urbana desordenada ha obstaculizado históricamente la implementación de sistemas de transporte eficientes, evidenciando la urgencia de adoptar enfoques holísticos en la planificación urbana para abordar los retos ambientales contemporáneos y mejorar la calidad de vida en las ciudades de la región. (p. 4794).

---

Es en este punto, donde toma importancia el enfoque de planificación por la pertinencia y beneficio que lo precede, esto es, el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Al respecto, ha sido uno de los principales objetivos a nivel latinoamericano y política pública nacional que se encuentra en implementación por parte del Gobierno Nacional. Siendo en conjunción, con el Derecho a la Ciudad, una relación bipartita que debe guiar los POT de nuestros municipios, pues “los sistemas de transporte público pueden ser parte de la marca de la ciudad, y los sistemas que tienen un buen funcionamiento son fuente de orgullo ciudadano.” (M. Moscoso, T. van Laake, L. Quiñones, C. Pardo, D. Hidalgo Eds., 2019, p. 38).

En correspondencia con lo anterior, el concepto de imaginario de ciudad debe contener además de la visión general y futuro del POT, rasgos característicos sobre la dimensión y la planificación en sus diferentes escalas, como la definición de los sistemas físico-espaciales, macroproyectos urbanísticos, los objetivos estratégicos y estrategias territoriales; pero más proponedoramente, el establecimiento del desarrollo orientado al transporte (DOT) dentro de las normas del componente general y por ende, norma estructural del largo plazo.

Desde el aspecto internacional el DOT, es uno de los ejes centrales que proyecta el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la región. Lo anterior, dando alcance y emitiendo directrices para comprenderlo como un instrumento que permite la optimización de los usos del suelo, el aprovechamiento de las oportunidades de *Land Value Capture* (recuperación de plusvalías territoriales), el desarrollo de nuevas infraestructuras en ciclo entre privados y públicos; cuya finalidad principal debe corresponder a:

Optimizar recursos, promover el incremento de espacios públicos, aumentar la oferta de desplazamientos multimodales (combinación de diferentes medios de transporte para satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población), disminuir las distancias recorridas, ampliar la seguridad social y la vivienda inclusiva, mejorar la gestión de los servicios urbanos y reducir, como consecuencia de todos estos beneficios, la emisión de gases de efecto invernadero. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021, p.24).

A raíz de ello, es fundamental comprender, que los proyectos férreos se encuentran articulados a las Políticas Nacionales en sus diferentes escalas, y son de obligatorio impacto para la toma de decisiones de índole Municipal y Metropolitano. Por tal motivo, la metodología a seguir, incluye viabilizar en el POT (o PBOT) la inclusión de principios DOT que promueva integración

en el sistema integrados de transporte masivo (SITM), en especial, al Metro de Medellín. Y en su defecto, dar aplicación a la Guía de lineamientos para la implementación de estrategias de DOT de Colombia, emitida en 2024 por el DNP, tal y como lo expresa:

### Figura 1

*Decisiones generales de ordenamiento territorial e instrumentos en que se deberían adoptar:*

Decisión	Instrumento
Definición del modelo de ordenamiento contando con el sistema de transporte	Plan de Ordenamiento Territorial (POT)
Delimitación del tratamiento urbanístico aplicable o definición de posibilidad futura de asignación de norma urbanística para áreas de influencia de sistemas de transporte	POT
Incorporación de instrumentos de planeación que permitan precisar condiciones establecidas en el POT	POT
Definición de sistemas y localización de equipamientos y espacio público	POT y Planes Maestros o instrumentos similares
Definición de sistema de movilidad y sus componentes, localización de redes de movilidad activa	POT y Plan de Movilidad
Definición de instrumentos de captura de valor que se pueden aplicar	POT o decretos que lo desarrollan
Asignación de competencias para la gestión de ámbitos en el área de influencia de los sistemas de transporte	Plan de Desarrollo Municipal/ Acuerdos municipales
Definición de programas o proyectos asociados a infraestructura de transporte y movilidad activa	Plan de Movilidad Segura y Sostenible <sup>2</sup>

*Nota.* El grafico representa las decisiones a ejercer por los municipios en su POT según la Guía v1 de los lineamientos e implementación de estrategias del DOT por parte de la Administración y el Concejo Municipal. Tomado de Departamento Nacional de Planeación & Ministerio de Transporte, 2024, p.12.

Complementado lo anterior, la directriz nacional determina un enfoque de infraestructura pública aplicando la concentración del desarrollo de usos habitacionales, comercio y servicios, con altas densidades en torno a las estaciones de la red de transporte público. No obstante, debe ser concomitante con el uso de los instrumentos de captura de valor del suelo y la verificación de las dinámicas del territorio derivadas del catastro multipropósito. Y es en este contexto, donde los Municipios que componen el AMVA, esencialmente, deben propender por implementar en sus POT (o PBOT), los siguientes, expresados en:

### Figura 2.

*Instrumentos de financiamiento para el desarrollo urbano:*



idos en el POT por medio de un revisión o actualización. Tomado de Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, de Colombia, 2024, <https://www.minvivienda.gov.co/viceministerio-de-vivienda/espacio-urbano-y-territorial/aula-de-financiamiento/instrumentos-de-financiamiento>

Para concluir, el DOT debe ser conceptualizado como un modelo urbano que busca la consolidación de barrios compactos y de alta densidad en torno a medios de transporte público masivo. Cuyo objetivo principal, debe ser optimizar el uso del espacio urbano, promoviendo un desarrollo eficiente que facilite el acceso a servicios, actividades económicas y espacios públicos seguros. Según, Quintero-González, J. R. (2019), en concordancia con “los principios de protección del ambiente, la equidad social y el valor económico, propios de la concepción de transporte sostenible”. (p. 68).

### **La regulación DOT y su aplicación a los instrumentos de gestión y financiamiento del POT**

En el marco de la implementación de principios DOT, a nivel Nacional es viable reconocer la importancia del Derecho al Transporte desde el Principio de Coordinación (Art. 288) de carácter Constitucional. En cuyo caso, ha sido tratado por la Jurisprudencia colombiana de tal forma, que el Consejo de Estado (2021) ha definido que éste, “exige que las autoridades administrativas de todo orden territorial deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado y, en consecuencia, dicha coordinación estratégica debe darse tanto entre la Nación y

las entidades territoriales” (p. 21). Constituyéndose, como una garantía y un deber, por parte de las administraciones, de someter sus instrumentos de planificación y, en especial, los POT, a las directrices y orientaciones superiores, e incluir futuros proyectos férreos como un sistema estructurante.

En este contexto, la ley 2294 de 2023 Plan Nacional de Desarrollo Nacional, 2022-2026 “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”, creó una oportunidad de oro para que las administraciones municipales incluyan en su POT los principios del desarrollo orientado al transporte (DOT) sostenible. De hecho, en virtud del artículo 285 con el cumplimiento de los requisitos, se le permitió por una sola vez a iniciativa del alcalde generar las revisiones y ajustes de los POT en todos sus componentes, inclusive las normas estructurales de largo plazo. Por esta razón, la visión en el corto y mediano plazo Municipal, debe propender por la expresión coloquial de “*preparar el terreno*”. Es decir, presupuestar, institucionalizar, y prever por ajustar todas las herramientas que brinda el ordenamiento jurídico, para asegurar los valores a cofinanciar, clasificar el suelo, delimitar el área de influencia del proyecto, aplicar la mixtura de usos, y; en especial, utilizar los instrumentos de gestión y financiación del POT.

A partir del precitado artículo, preexiste un marco innovador en relación con directrices generales para los proyectos de infraestructura de transporte, su área de influencia, y futura en relación con la implementación de los principios DOT. Esencialmente, en cuanto a la posibilidad de incluir en el POT, “los mecanismos de captura de valor y de gestión del suelo, de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, espacio público y servicios públicos, y los instrumentos para habilitar el suelo requerido para la infraestructura de transporte” (Congreso de Colombia, 2023, p. 124). Sobre esta revisión, se podrá definir el tratamiento de renovación urbana, edificabilidad, equipamientos, generación de espacio público, formulación del plan parcial, mecanismos de captura y valor del suelo (plusvalías y valorización), sobre todo, los instrumentos para habilitar el suelo requerido para la infraestructura de transporte y asociadas.

Con base en lo anterior, es fundamental, que los municipios desarrollen las dinámicas sociales, económicas y del suelo antes de la ejecución de grandes infraestructuras, el cual puede ajustarse de manera escalonada y paulatina, utilizando los instrumentos presentes en el POT. Dicha situación, evidencia la necesidad de alinearse con los requerimientos normativos aplicables, como la resolución 20243040018695 de mayo de 2024 “*por la cual, se reglamentan los requisitos para*

la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país” expedida por el Ministerio de Transporte. Y adicionalmente los plasmados en:

**Figura 3**

*Plataforma de lineamientos y principios del PND.*



Nota. El suscitado grafico muestra los artículos del Plan de Desarrollo Nacional, Ley 2294 de 2023 que tienen particular relación con el transporte y la planificación territorial. Tomado de Gobierno de Colombia, DNP, 2023, <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11459/plan-nacional-de-desarrollo-sector-transporte/>

Es así como, también debe darse aplicación al Plan Maestro Ferroviario (PMF) expedido por el DNP en el año 2020, que vislumbra la posibilidad de dar aplicación a la financiación por vigencias futuras, títulos de pagos por ejecución (PFE), créditos puente y Alianzas público privadas, por dar un ejemplo. En este sentido, las autoridades Nacionales se erigen como actores fundamentales para la incorporación de los principios DOT y su financiamiento desde el ámbito Municipal; Para lograr esto, Beltrán Zambrano G.F. (2023) sostiene que se requerirán:

Ejercicios de colaboración técnica y administrativa para la formulación de los proyectos de transporte de jurisdicción local que se articulen con la red nacional, así como para garantizar que las condiciones técnicas en materia de usos del suelo requeridas para los proyectos nacionales sean contempladas en el ejercicio de planeación territorial” (p. 79).

En este contexto, los CONPES, como documentos técnicos definen las acciones futuras y las asignaciones presupuestales a ejercer en el marco fiscal de mediano plazo. Y tienen como función, establecer “las soluciones factibles, las entidades concernidas, su coordinación y las actuaciones que deben realizarse en el marco de sus competencias a través de las cuales se

implementan las recomendaciones” (Namén Vargas, Á., 2022, p.9). Fruto de ello, el CONPES 3991 de 2020 referido a la Política Nacional De Movilidad Urbana, formuló alternativas económicas, estrategias para el fortalecimiento de la institucionalidad con enfoque a las ciudades, y mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible, permitiendo conocer a los entes Municipales la destinación de los recursos susceptibles de cofinanciar.

Por otra parte, en el orden Departamental y Metropolitano confluyen un sinnúmero de instrumentos y normas de planificación orientadas al transporte. A partir de ello, es fundamental atribuir a la creación de la Promotora Ferrocarril de Antioquia bajo la ordenanza 31 de 2018 a un hito histórico, como un actor que deberá lograr la culminación de los proyectos estratégicos de movilidad integrada, como lo son el Tren del Café, Tren Verde, el Tren a Urabá, y el Tren del Río. Por tal motivo, se puede afirmar que la “construcción de un ferrocarril en la región que esté enmarcado en los parámetros de la sostenibilidad, equidad y gobernabilidad, contribuiría de manera ecuánime al crecimiento y desarrollo del país con un sistema sostenible a largo plazo” (Álvarez Sánchez J., 2020, p. 40).

Fundamentalmente, los instrumentos de planificación a nivel regional y Metropolitano, aplicables a los Municipios del AMVA, para revisar y actualizar su POT, son los presentes en:

**Tabla 2,**

*Marco Normativo del Desarrollo Orientado Al Transporte (DOT):*

NORMA	ORDEN	TEMATICA
Plan Maestro ferroviario de Colombia	Nacional	Instrumento planificador
Lineamientos para la implementación de estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible	Nacional	Kit Fuentes Alternativas de Financiación Asociadas al Desarrollo Urbano para Sistemas de Transporte Público de 2024.
Ordenanza departamental n N° 31 de 2019 del 02 de septiembre	Departamental	<i>Por medio de la cual se aprueba y se adopta el plan de ordenamiento departamental de Antioquia – Pod – “Construyendo nuestra casa común”</i>
Agenda Antioquia 2040	Departamental	Instrumento planificador
Plan Maestro de Transporte y Logística de Antioquia por sus siglas PMTLA	Departamental	Soporte esencial y culmine en la planificación territorio departamental a largo plazo

## INTEGRACIÓN DEL PROYECTO TREN DEL RÍO EN EL AREA METROPOLITANA...

Ordenanza 31 del 06 de diciembre de 2018	Departamental	<i>Por medio de la cual se otorgan facultades al Gobernador de Antioquia para capitalizar la sociedad promotora Ferrocarril de Antioquia</i>
Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá - 2020	Metropolitano	Norma fundamental del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como sistema estructurante
Resolución Metropolitana número 3084 de 2023	Metropolitano	<i>Por medio de la cual se adoptan unos lineamientos para la modelación de la demanda en el modelo de transporte de cuatro etapas del Área metropolitana del Valle de Aburrá</i>
Acuerdo Metropolitano 31 de 2019	Metropolitano	<i>Por medio del cual se adopta el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá -PEMOT</i>
POTs o PBOTs Municipales	Municipal o Distrital	de Medellín, Copacabana, Girardota y Caldas, en general los miembros del AMVA.

Por otro lado, los instrumentos de gestión territorial hacen parte integral de la gestión urbana y rural del territorio, que ocurre en la interacción del Estado en conjunto con los particulares para dinamizar la urbe, obtener recursos y mejorar las condiciones de habitabilidad. Por ende, son de exigencia, aquellos que permiten el reparto, la asociatividad, y gestión efectiva el suelo; con relación a esta última, se deben resaltar aquellos como la participación en plusvalía, las declaratorias de desarrollo prioritario, enajenación voluntaria y forzosa, derecho de preferencia, banco inmobiliario, y la valorización. En consecuencia, el Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio, ha definido de manera precisa, tal y como lo denota:

**Figura 4.**

*Los instrumentos de gestión y financiación, que garantizan la implementación del POT.*

Para dinamizar el desarrollo de sectores urbanos inactivos	Para la adquisición de inmuebles y predios para el desarrollo de operaciones urbanísticas	Para garantizar el reparto equitativo de cargas y beneficios	Para intervenir la morfología urbana y la estructura predial y generar formas asociativas entre los propietarios
Declaratoria de desarrollo y/o construcción prioritaria	Enajenación voluntaria Expropiación por vía judicial	Unidades de actuación urbanística (UAU)	Reajuste de suelos
Derecho de preferencia	Expropiación por vía administrativa	Compensaciones	Integración Inmobiliaria
Bancos de tierras y bancos inmobiliarios	Enajenación forzosa	Transferencia de derechos de construcción y desarrollo	Cooperación entre partícipes

---

Finalmente, al tratarse de una obra pública como hecho generador, es la participación en plusvalía el instrumento de gestión que implica la mejor de las condiciones para el proyecto del Tren del Río. Al respecto, esta debe ser entendida como la recuperación del mayor valor del suelo por parte del Estado en tres escenarios, que según Guevara Tomas (2023) son, “realización de obras públicas e intervenciones estatales que mejoran la provisión de infraestructuras y servicios del predio, las modificaciones normativas que aumenten la capacidad constructiva del predio o su incorporación al uso urbano, la consolidación urbana del área inmediata” (p.64). El cual, dependerá en gran parte de la voluntad política para su aplicación.

### **El POT municipal en el marco del proyecto Tren Del Río**

El Área metropolitana del Valle de Aburrá, como máxima autoridad de transporte ha definido mecanismos de planificación y articulación como lo son el PEMOT y el Plan Maestro de Movilidad; Este último, vislumbró la necesidad de implementar un observatorio metropolitano de movilidad, la creación de una guía de implementación de estrategias DOT, y la formulación de una nueva regulación de transportes emergentes, que, a fecha presente, no se han efectuado; sin embargo, en su programa tercero, *Una Región Competitiva y Conectada*, a tenor textual impuso:

Poner en marcha el Sistema Férreo Multipropósito para el transporte de pasajeros, carga y residuos sólidos, que conecta el territorio desde el municipio de La Pintada hasta Puerto Berrío y se integra con los demás modos de transporte existentes. En su etapa inicial, el proyecto tendrá cobertura en el Valle de Aburrá, desde Primavera (municipio de Caldas) hasta Barbosa, y se prevé su futura conexión con la red férrea nacional. (AMVA, Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá, 2019, p. 52).

Dicho presupuesto da pie, a confirmar que en la actualidad se alcanzan los requisitos óptimos para la adecuación y revisión del POT de los Municipios que conforman el AMVA, en especial, aquellos no impactados directamente por el Metro de Medellín. Así entonces, el primero de los cambios que deben realizar las administraciones Municipales es adoptar un modelo de ocupación de ciudad enfocado al transporte con la inclusión de principios DOT. En su defecto, al poseer certeza sobre la obra pública concerniente al Tren del Río, deben coexistir los sistemas de gestión del suelo, planificación, y financiación.

INTEGRACIÓN DEL PROYECTO TREN DEL RÍO EN EL AREA METROPOLITANA...

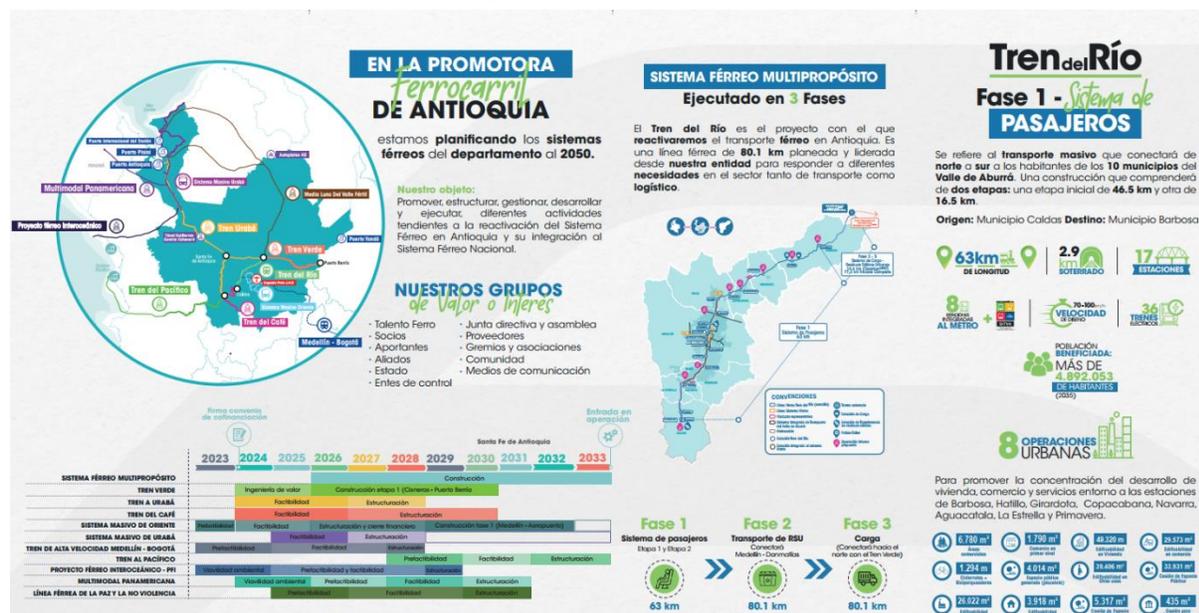
Por ello, es fundamental determinar la capacidad de soporte de los suelos que a futuro van a ser impactados por el proyecto, con el fin de determinar, que instrumentos de segundo o tercer nivel se deben implementar. Ejemplo de ello, es la potestad de definir macroproyectos urbanísticos, PEMP y planes parciales, con su debido tratamiento, que otorguen de conformidad a las dinámicas del territorio un impulso el desarrollo urbanístico. En este contexto, por el estado actual del proyecto del Tren del Río, son susceptibles de aplicación y definición en el POT, principalmente, la afectación por obra pública, participación plusvalía, valorización, y cesiones urbanísticas, siempre y cuando se haya delimitado el área de influencia del proyecto.

Lo anterior, constituye un llamado a las administraciones municipales, a comprender de una forma integrada y globalizada que se puede conminar el territorio a un desarrollo favoreciendo todos los sectores de la población y a su vez, captando la riqueza del suelo. En este sentido, es debido plantear el fortalecimiento de la institucionalización en el POT, mediante la creación de un ente gestor urbano con amplias potestades de intervención del suelo, con cargo al Plan de Desarrollo. Este último, podrá tener la connotación de empresa industrial y comercial, empresa de economía mixta, o sociedad por acciones de mayoría pública.

Ahora bien, el proyecto del Tren del Río y su alcance de infraestructura en los Municipios del AMVA, se define a través de la siguiente:

Figura 5

Plegable Ferrocarril de Antioquia v2:



---

Nota. La precitada infografía presenta los pormenores, características y especificaciones del proyecto del tren del Río. Tomado de Promotora Ferrocarril de Antioquia, 2023, <https://www.ferrocarrildeantioquia.gov.co/tren-del-rio/tren-del-rio-501599>

El caso del Distrito de Medellín, que ostenta su POT en el acuerdo 048 de 2014, establece el tren multipropósito dentro de su subsistema de movilidad limitándose a preservar la vía férrea ya existente. Sin embargo, carece de elementos para propiciar la implementación de nuevas fuentes de financiamiento. Esto es, la inclusión de elementos como Derecho Real Accesorio de superficie y los principios DOT, planteados en el PND 2022-2026. Estos últimos, fungen como una alternativa para lograr ingresos adicionales a la infraestructura de transporte, el fortalecimiento institucional y la capitalización para la ejecución de las obras públicas que harían parte integral del proyecto del Tren del Río.

Por consiguiente la futura revisión del POT, que para el presente año obedece al mediano plazo deberá armonizar otros instrumentos de planificación, como el Plan local de seguridad vial (PLSV) y el Plan Integral de Movilidad sostenible (PIMSMed); Sobre este último, se debe advertir que involucra el estudio de corredores de transporte multimodales, permitiendo un enlace con el modelo de ciudad consignado en el POT, los principios DOT, y la integración a nivel regional y Metropolitano, pues así lo concibe el artículo 172 del precitado Acuerdo, al establecer:

El sistema de transporte urbano de pasajeros de Medellín es el conformado por los siguientes tipos de transporte y sus equipamientos asociados, los cuales irán consolidando la red de Transporte público integrado de cobertura metropolitana y regional, donde se incluyen el Metro, el Tren Suburbano o de Cercanía, el Tranvía, los Buses de Tránsito Rápido, los cables y su sistema complementario y de alimentación compuesto por buses, busetas y microbuses y el Transporte Público Individual (Concejo de Medellín, 2014, p. 250).

El Municipio de Caldas posee un PBOT, expedido bajo acuerdo 014 de 2010 modificado por el acuerdo 007 de 2011, cuyo modelo de ciudad consigna la integración territorial a escala Metropolitana definiendo la política pública de movilidad enfocada al sistema férreo multipropósito. Al respecto, lo menciona como un elemento estructurante perteneciente al componente general del plan, y hecho metropolitano (determinante del POT), proyectado al SITM y el Metro de Medellín. De manera particular, determinó que la infraestructura asociada es parte del suelo de protección, con la debida precisión que el “retiro será de 12.50 mts de ancho de faja

---

sobre la línea principal, es decir, 6.25 mts de retiro al eje central de la línea principal”. (Concejo de Caldas Antioquia, 2011, p.3).

Tomando a consideración la Directriz Nacional y el Plan Maestro de Movilidad Metropolitana, propone dentro del componente urbano y norma de mediano plazo la creación del centro logístico de apoyo la movilidad. Y a su vez, desde lo rural, adopta el sistema integrador al corredor férreo como un eje ambiental y paisajístico articulado al sistema general de espacio público municipal y metropolitano. De igual forma, además de la infraestructura de transporte, las líneas, los talleres, los depósitos, apartaderos y estaciones, propone la ubicación de las estaciones de la siguiente manera:

La primera de ellas, la de Pasajeros se ubicará en el área de desarrollo asociada al Parque Metropolitano de Las Tres Aguas (frente Tres aguas), costado derecho aguas abajo del río Medellín; zona centro del municipio y la segunda, la estación de Carga en el Centro Logístico de Primavera localizada al sur del Municipio. Este sistema complementado con el sistema integrado, deberá alimentar la movilidad hacia los demás sectores del municipio contribuyendo a la consolidación de un sistema integral de movilidad de escala metropolitana. (Concejo de Caldas, Antioquia, 2010, p.92).

Por su parte el Municipio de Girardota, su PBOT es regulado por los acuerdos de 092 de 2007 y 024 de 2015, como modelo y visión del territorio considera una política pública la integración e interrelación regional con preeminencia Metropolitana; sin embargo, omite la existencia de principios DOT y macroproyectos urbanísticos. Y en esos mismos términos, en la clasificación del suelo urbano delimitó los suelos de protección como reserva para la infraestructura, lo que permitió incluir disposiciones alusivas a la red ferroviaria multipropósito, en cuyo caso, de manera positiva, preservó las siguientes fajas:

De cinco con cincuenta metros (5.50 mts.) contados a partir del eje de la ferrovía y que están compuestos por: 0.5 mts. para el ancho de vía, 5.0 mts para retiro público. Adicionalmente, se propone 5.0 mts. más de retiro en suelo privado. En el caso que se presenten predios privados que tengan acceso por este costado, se exigirá un retiro adicional para vía de servicio. (Concejo Municipal de Girardota, 2007, p.24).

Además, en la clasificación del suelo rural presente en el artículo 252, definió que tanto las estaciones futuras como la vía férrea, harán parte de un PEMP, viabilizando reciclar las antiguas

---

estaciones del Ferrocarril de Antioquia (*Girardota Estación y San Andrés*). Esto implica, que estas, son parte de un listado de bienes inmuebles y patrimoniales con ciertas restricciones. Ambos hechos, sumados, dan paso a la aplicación de los instrumentos de gestión del POT, como la transferencia de derechos, venta de derechos de construcción y desarrollo, pagos por servicios ambientales (PSA), y la estructuración de un plan parcial alrededor de estas infraestructuras puesto que podrían constituirse como un área de manejo especial (AME).

Por otra parte, Municipio de Barbosa contiene su PBOT, en el Acuerdo 019 del 2000, modificado por el Acuerdo 16 de 2015 en sus componentes del largo plazo, confirma la inclusión de la infraestructura férrea como un sistema estructurante. En consecuencia, su ámbito geográfico, permite la integración al SITM por intermedio de seis estaciones, Hatillo, Isaza, Barbosa, Yarumito, Popalito y Parque de las Aguas. Sin embargo, aunque que define acciones concretas como la expedición el plan vial de movilidad y transporte urbano, carece por completo de disposiciones en los componentes generales urbanos y rurales del mediano plazo, y en su defecto, las complementarias del corto plazo.

Como se había advertido previamente, el POT al referirse a los “*Equipamientos De Transporte*” clasificó al tren Multipropósito como de alta jerarquía de impacto nacional, regional y metropolitano. Y en correspondencia, los inmuebles que harían parte del proyecto, deben ser declarados como de utilidad pública, situación, que evidentemente limita parcialmente la propiedad privada. Por tanto, deberá darse aplicación de normas que repartan de correcta forma las cargas, brindando un mayor aprovechamiento, sirviendo como objeto de transferencia de derechos y pago de obligaciones urbanísticas, generar una mayor mixtura en los usos del suelo como comercio y servicios, e incluso brindar beneficios tributarios.

El Municipio de la Estrella, en el acuerdo 003 de 2023 adoptó la revisión ordinaria de largo plazo al PBOT con base en los planes de orden superior como sistemas estructurantes y la *Centralidad Sur* como macroproyecto urbanístico, integrado por “los municipios de Envigado, Sabaneta, La Estrella e Itagüí, que busca generar un nuevo polo o una nueva centralidad, articuladora de la movilidad, los servicios y la infraestructura en la zona sur de la región metropolitana” (Morales Pulgarín, L. y Orrego Ortiz, J., 2020, p.1). Así mismo, incluyó dentro de su modelo de ocupación el corredor multimodal del río que incluye el sistema férreo

---

multipropósito elevado, viabilizando el tramo en su jurisdicción como de primer orden en la jerarquía vial.

Si bien el PBOT reporta un sometimiento a los planes de orden Metropolitano y Regional, como el PEMOT, las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial - DMOT y las especificaciones del orden Nacional; y que, a su vez, define el sistema férreo multipropósito dentro del sistema de movilidad, únicamente plantea posibles intervenciones de proyectos alrededor de la faja de retiro, dejando por fuera la aplicación de la multiplicidad de instrumentos que permite la norma y los principios DOT, en especial, la definición de los planes (maestros, parciales, de renovación urbana), tratamientos de renovación o desarrollo, y un régimen particular de usos, que propendan por desplazamientos cortos desde y hasta el SITM.

El Municipio de Sabaneta se encuentra regulado por el Acuerdo 22 de 2009 modificado por el Acuerdo 07 de 2019, en la modalidad de PBOT, es caracterizado por tener una extensión considerable de suelo urbano. Al respecto, su modelo de ocupación se desarrolla mediante la incorporación al SITM de las estaciones proyectadas futuras del Metro como sistemas estructurantes. Situación que conlleva, a optimizar las intervenciones asociadas a la infraestructura mediante una redensificación dentro del área de influencia en el marco de la accesibilidad, la proximidad y la generación de espacios públicos y equipamientos como puntos de encuentro seguros.

Ahora bien, la revisión excepcional efectuada para el año 2019, trajo consigo conceptos rectores del sistema de movilidad sostenible. En primer lugar, por la invención de la pirámide invertida, otorgando prioridad a los modos de transporte no motorizados y los pertenecientes al sistema público de transporte apostando por un reparto equitativo del espacio público. Y, en segundo lugar, por la adopción del DOT, cuyo numeral 2, del artículo 70 lo concibe así:

Promueve la movilidad integral, multimodal e incluyente, bajo conceptos como red peatonal segura e integrada, red de ciclo rutas segura e integrada, conectividades entre los modos y medio de transporte, accesibilidad peatonal de las redes de transporte público de pasajeros, desarrollo de ciudad con usos diversos y complementarios, zonas de alta densidad con accesibilidad a transporte público de alta y mediana capacidad, desincentivo al uso del vehículo particular, la generación de tramos seguros para el peatón y la población con movilidad reducida, disminución de estacionamientos en vía pública, para consolidar un territorio integrado sostenible,

---

mayor densificación de las zonas consolidadas y la recuperación ambiental de los bordes y las estructuras naturales. (Concejo Municipal de Sabaneta, 2019, p.66).

Es así como toma en consideración el macroproyecto estratégico, como el de la Centralidad Sur, que permitirá optimizar el sistema estructurante del nivel Metropolitano artificial, y consolidar el modelo de ocupación. Dicha situación, evidencia con relación a las vías férreas y sistemas del tren en suelo urbano, que se debe propiciar el fomento de la diversificación y mezcla de usos complementarios comerciales y ocupación de servicios, pretendiendo la creación de nuevos entornos productivos alrededor del área influencia de la Estación Multimodal proyectada en la Estación del Metro “*Ancón Sur*”. Sobre el cual se debe advertir, que el PBOT definió la posibilidad de la aplicación de la participación en plusvalía por ejecución de obra pública en su artículo 209 y la valorización, como instrumentos de financiación.

El municipio de Copacabana está regido por un PBOT aprobado mediante el acuerdo 025 de 2000, dentro de los componentes estructurantes de carácter artificial de espacio público, establece la línea férrea como vía arteria principal. A su vez, se caracteriza por respetar fajas de 18m al lado norte del río Medellín, y una prohibición alrededor de 20m sobre estas, para ejecutar obras como excavaciones, estanques, y represas. De la misma forma, se destaca la creación del comité proyectos viales, que en un trabajo mancomunado con las entidades nacionales y departamentales de transporte deberá revisar las modificaciones al plan vial previo concepto obligatorio afirmativo del Consejo Consultivo de Ordenamiento.

El modelo de ocupación en relación con el ordenamiento físico espacial propone un desarrollo lineal continuo al bordo del eje del río. Por ende, la infraestructura de servicios debe tener a consideración como lo establece el literal I del artículo 4, “Un Sistema de transporte masivo compuesto básicamente por el Metro Tren y su integración urbanística con los demás modos de transporte.” (Concejo Municipal de Copacabana, 2000, p.3). Aplicando para tal fin, una mezcla de usos compatibles y complementarios para el desarrollo de actividades enfocada en vivienda, comercio y equipamientos públicos.

En correspondencia con lo anterior, definió como proyectos que contribuyen a la consolidación de este modelo, la rehabilitación de la línea férrea, al punto que con fundamento en el artículo 91, *De la jerarquización vial*, perteneciente al componente urbano de mediano plazo, otorgó el más alto escalafón y en su lugar estableció:

---

Constituyen el sistema de vías de carrilera, para la operación de trenes. En el municipio corresponden a las líneas de la red ferroviaria nacional y la línea del Metro Tren. Poseen prelación sobre cualquier otra vía. El Municipio de Copacabana respaldará los estudios que se realicen para la restauración de la línea férrea nacional por el territorio del Municipio y sus resultados podrán complementar y ajustar definiciones del presente Plan Básico de Ordenamiento sobre el tema. (Concejo Municipal de Copacabana, 2000, p.57)

El Municipio de Itagüí, en su POT, acuerdo 005 de 2023, como revisión del largo plazo hizo hincapié en la política de movilidad sostenible, armonizando el transporte de mercancías y personas por intermedio de corredores logísticos estratégicos. Y en ese contexto, otorgó preeminencia a la sostenibilidad, eficiencia energética y medio ambiente, razón por la cual, una vez sean construidas las estaciones, harán parte del SITVA, en conjunto con la integración modal por otros sistemas de transporte como motorizados, no motorizados, y de ciclo-caminabilidad.

La infraestructura del Tren del Río para este municipio, se planificó con dos líneas ferroviarias dentro del corredor multimodal, entre la calle 54ª y los límites con el municipio de la Estrella. Consolidando así, el modelo ocupación, “fortaleciendo las conexiones transversales, así como a nivel metropolitano y regional, propiciando el acceso a los servicios de transporte público con equidad, la eficiencia energética, la seguridad vial y la sostenibilidad en la movilidad cotidiana de personas y mercancías” (Concejo Municipal de Itagüí, 2023, p. 31). Adicionalmente, el subsistema vial estructurante, limitó el metraje del eje de la franja férrea, en relación con la calzada, separador, vía de servicios, retiros, andenes, por dar un ejemplo.

Por su parte el Municipio de Envigado en su PBOT (Acuerdo 10 de 2011), dentro del sistema estructural propone la prelación de las vías férreas como primer nivel de la jerarquía, incluyendo líneas, talleres, depósitos y estaciones. En consecuencia, proyectó la viabilidad para el Tren Basurero y suburbano, operando una reserva consecuente con el Río Medellín, con una franja de 18m a partir del borde superior del canal. A pesar de ello, carece completamente de alguna otra consagración expresa en las normas del mediano y corto plazo.

El Municipio de Bello contiene su PBOT en el acuerdo 033 de 2009, del cual se desprende que las vías férreas harán parte de las normas estructurales por intermedio del tren férreo multipropósito; Estableciéndolas como “el conjunto de vehículos, vías, retiros, viaductos, estaciones, oficinas, y demás infraestructura instalada para la prestación del servicio de transporte,

---

denominado por sistema ferroviario nacional, carga, residuos sólidos, tren turístico y de pasajeros.” (Concejo Municipal de Bello, 2009, p. 48). Adoptando que, serán jerarquizadas como vía arteria dentro de la clasificación del suelo urbano del componente de mediano plazo.

Finalmente, por lo expuesto, la integración se realizará de conformidad con las directrices nacionales preservando así “una doble línea a lo largo del valle de Aburrá, el retiro a la línea férrea actual será mínimo de diez (10) metros al eje de la misma” (Concejo Municipal de Bello, 2009, p. 50). Concluyendo de esta manera, con la vinculación de una de las estaciones actuales pertenecientes al Metro de Medellín ubicadas en su jurisdicción, y la implementación de un centro logístico de transporte multimodal. De tal forma, haciéndola susceptible de la aplicación de los instrumentos de financiamiento del POT, relativo a la contribución por valorización presente en el artículo 393 del precitado acuerdo.

### **Conclusiones**

El artículo resalta la importancia de los deberes municipales y de planificación local que se cumple a través de los planes de ordenamiento territorial (POT o PBOT) en el marco del proyecto del Tren del Río, que, en concomitancia con los principios de autonomía territorial y coordinación, buscan el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida urbana, integrando la infraestructura y las obras proyectadas. En este contexto, es de vital importancia que el enfoque de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), se impulse y acoja, promoviendo la optimización del uso del suelo, barrios compactos y próximos, y de alta densidad en torno a sistemas de transporte público y los sistemas integrados. Siendo el caso, se convierte en un enfoque del modelo de ocupación, esencial para lograr ciudades sostenibles, densificadas y conectadas, alineadas con el derecho a la ciudad y la habitabilidad.

En este mismo orden de ideas, el desarrollo del sistema férreo multipropósito en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es crucial para optimizar la movilidad y fomentar un ordenamiento territorial integrado. No obstante, previo al inicio de obras, es fundamental que las administraciones municipales por medio de su POT/PBOT, promuevan el desarrollo previo en todas las clasificaciones del suelo, buscando garantizar el derecho a la ciudad, el aumento de la dinámica económica y comercial, uso eficiente del espacio público, y la movilidad sostenible;

---

otorgando la debida prioridad, a los futuros nodos, estaciones, y centros logísticos de transporte proyectados.

Por otra parte, a partir del análisis del contenido de los POT/PBOT de cada ente territorial, se pudo evidenciar la obsolencia de la priorización en el modelo de ocupación del enfoque DOT de la mayoría de estos, con excepción del Municipio de Copacabana. No obstante, la generalidad de los restantes, correspondió a formular en cada plan, que existe un reconocimiento de un futuro proyecto férreo de impacto nacional y regional, limitándose a determinarlo como un sistema estructurante con sujeción a las directrices futuras que se impartan por la Autoridad de Transporte, en este caso el AMVA, las cuales, a fecha presente, la única disposición normativa específica fue atendida en el año 2023 con la resolución 3084.

Es importante también resaltar, que todos los municipios que componen el AMVA abordan la infraestructura férrea de forma diversa y atomizada, denotando enfoques fragmentados en la integración regional y metropolitana. Reflejando así, una posición contraria a la capacidad de armonización y flexibilidad que deben seguir los POT (o PBOT) en relación con las directrices nacionales, como las del nuevo Plan de Desarrollo Nacional (Ley 2294 de 2023). A tal punto, que únicamente los Municipios de Itagüí y Sabaneta que pertenecen a la Centralidad Sur, han adoptado conceptos holísticos de movilidad sostenible, priorizando el transporte público, modos no motorizados y sistemas integrados.

Aunado a lo anterior, pudo comprobarse, que, si bien todos los Municipios definen el proyecto del Tren del Río como un sistema o hecho estructurante dentro de las normas del componente general del POT, no es unánime. En consecuencia, su desarrollo enfrenta limitaciones, como la falta de instrumentos de financiación avanzados y reglamentados, la insuficiente incorporación de los principios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y la estructuración concreta de macroproyectos urbanísticos. Esta situación, se agrava al evidenciar que la fecha de expedición de los POT o PBOT y sus respectivos ajustes y revisiones, oscilan con una diferencia de 23 años, como es del caso, al contrastar los Municipios de Copacabana y La Estrella.

En este sentido, se vislumbra como las disposiciones específicas de los POT/PBOT analizados, recaen simplemente en preservar franjas de retiro y la protección de bienes patrimoniales por medio de PEMP. Sin embargo, se presentan carencias significativas en el uso de instrumentos de gestión y financiación del suelo de manera uniforme y sistemática, como los

planes maestros, tratamientos de renovación urbana y desarrollo, la transferencia de derechos, derecho real accesorio de superficie, pagos por servicios ambientales y participación en plusvalía; limitando su potencial para financiar obras relacionadas con el sistema férreo y los proyectos planificados a sus áreas colindantes. Con excepción, del Municipio de Caldas, pues en sus normas de generales del mediano plazo, tanto en suelo rural como urbano, consagró un centro logístico de apoyo a la movilidad y las respectivas líneas, talleres, depósitos, apartaderos y estaciones.

Finalmente, el gran desafío radica en dar a entender a las administraciones municipales y Concejos Distritales/Municipales, que tienen todos los presupuestos dados, como lo son, normativa, guías, lineamientos, proyección de obras; y en especial, la facultad de revisar y ajustar el POT para incluir los principios DOT hasta el año 2026. Y con fundamento en ello, emitir todos aquellos actos administrativos y gestiones para impulsar las dinámicas económicas, sociales, del desarrollo urbano y la ciudad, tendientes a “*preparar el terreno*”, cuyo fin primordial, corresponda a la consolidación del sistema de movilidad y el SITM, desde una escala comunal y local, hasta lograr la integración con la futura obra pública proyectada del Tren del Río.

### Referencias

- Álvarez Sánchez J., Duque Gómez J. (2020). Reactivación del ferrocarril de Antioquia como motor para la competitividad de la región. Universidad Pontificia Bolivariana, <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/8124/Reactivaci%20del%20ferrocarril%20de%20Antioquia%20como%20motor%20para%20la%20competitividad.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. [AMVA]. (2020). Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá. <https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2021), Desarrollo Orientado al Transporte, Como crear ciudades más compactas, conectadas y coordinadas, <https://publications.iadb.org/pt/desenvolvimento-orientado-ao-transporte-como-criar-cidades-mais-compactas-conectadas-e-coordenadas>

- Beltrán Zambrano G.F.(2023). Los principios de autonomía territorial y coordinación entre la nación y las entidades territoriales para el desarrollo de proyectos de transporte férreo. Universidad Externado de Colombia. <https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstreams/3c8ac2e8-74dd-4f50-804d-d13c9b4828fb/download>
- Concejo de Medellín. (2014). Acuerdo 048 de 2014. Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial. [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documentos/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014.pdf)
- Concejo Municipal de Bello. (2009). Acuerdo 033. Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste del plan de ordenamiento territorial de Bello. [https://belloantioquia.micolombiadigital.gov.co/sites/belloantioquia/content/files/000242/12086\\_acuerdo-033-de-2009.pdf](https://belloantioquia.micolombiadigital.gov.co/sites/belloantioquia/content/files/000242/12086_acuerdo-033-de-2009.pdf)
- Concejo Municipal de Caldas Antioquia. (2010). Acuerdo Municipal 014. Por medio del cual se adopta por medio del cual se adopta la revisión y ajuste al plan básico de ordenamiento territorial del Municipio De Caldas. <https://caldasantioquia.gov.co/wp-content/uploads/2021/10/ACUERDO-014-DE-2010-PBOT.pdf>
- Concejo Municipal de Caldas Antioquia. (2011). Acuerdo Municipal 007. Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste al plan básico de ordenamiento territorial del Municipio de Caldas. <https://www.caldasantioquia.gov.co/oficina-juridica/leyes-ordenanzas-acuerdos/>
- Concejo Municipal de Copacabana. (2000). Acuerdo 025. Por el cual se adopta el plan básico de ordenamiento territorial para el Municipio de Copacabana. <https://www.antioquiadatos.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/Plan-de-ordenamiento/COPACABANA/PBOT%20Acuerdo%20025%20de%202000%20Sin%20firmas.pdf>
- Concejo Municipal de Girardota. (2007). Acuerdo 092. Por medio del cual se revisa y ajusta el plan básico de ordenamiento territorial para el Municipio De Girardota. <https://www.girardota.gov.co/Transparencia/ConstruccionDelNuevoPBOT/1.%20REVISIÓN%20Y%20AJUSTE%20PLAN%20BÁSICO%20DE%20ORDENAMIENTO%20TE>

RRITORIAL%20MUNICIPIO%20DE%20GIRARDOTA/DIAGNÓSTICO%20TERRIT  
ORIAL%20TOMO%20II.pdf

Concejo Municipal de Itagüí. (2023). Acuerdo 005. Por medio del cual se adopta la revisión y ajustes del lago plazo del plan de ordenamiento territorial – POT- del Municipio de Itagüí Antioquia y se dictan otras disposiciones. [https://itagui.gov.co/uploads/widgets/fo1\\_13/e13b6-acuerdo-n-09-diciembre-05-de-2023.pdf](https://itagui.gov.co/uploads/widgets/fo1_13/e13b6-acuerdo-n-09-diciembre-05-de-2023.pdf)

Concejo Municipal de Sabaneta. (2019). Acuerdo Municipal 007. Por medio del cual se modifican excepcionalmente algunas normas urbanísticas del acuerdo 022 de 2009-Plan básico de ordenamiento territorial del Municipio de Sabaneta y se dictan otras disposiciones complementarias, <https://sabaneta.gov.co/files/ACUERDO07PBOT.pdf>

Colombia, Congreso de la República, (2023). Ley 2294 de 2023 (mayo 19), Plan Nacional de Desarrollo Nacional, 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, Diario Oficial, artículo 285, <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=209510>

Colombia, Consejo De Estado, radicación 25000-23-15-000-2020-02964-01, Acción de tutela contra providencia judicial (sentencia de segunda instancia), C.P. José Roberto Sáchica Méndez, Consejo de Estado, <https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/240/25000-23-15-000-2020-02964-01.pdf>

Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C -192, Demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 23 y 24 (parciales) de la Ley 1617 de 2013 “*Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales.*”, M.P Gabriel Eduardo Mendoza Martelo),Corte Constitucional, <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-192-16.html>

Guevara T. (2023). Instrumentos de gestión de suelo. Revista Cuaderno urbano, espacio, cultura y sociedad. <https://doi.org/10.30972/crn.36367224>.

JFP & Asociados, Departamento Nacional de Planeación & Ministerio de Transporte. (2024). Kit Fuentes Alternativas de Financiación Asociadas al Desarrollo Urbano para Sistemas de Transporte Público. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. <https://conversapolis.org/web/wp-content/uploads/2024/04/Guia-1-version-I->

---

Lineamientos-implementacion-estrategias-de-Desarrollo-Orientado-al-Transporte-Sostenible-DOTS-1-2.pdf

- M. Moscoso, T. van Laake, L. Quiñones, C. Pardo, D. Hidalgo Eds. (2020). Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad. Revista Espacio. <https://espacio.org/portfolio/transporte-urbano-sostenible-en-america-latina/>.
- Morales Pulgarín, L y Orrego Ortiz, J. (2020). Centralidad Sur: proyecciones y realidades del macroproyecto en el municipio de Itagüí. Editores Universidad Externado de Colombia. <https://doi.org/10.57998/bdigital.handle.001.2813>
- Namén Vargas, Álvaro. (2022). La importancia de los documentos CONPES para lograr «La planeación en contexto» en la contratación pública colombiana. Revista Juridica del DNP. <https://2022.dnp.gov.co:443/DNP-Redes/Revista-Juridica/Paginas/Edicion1.aspx>
- Quintero-González, J. R. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), una prospectiva para Colombia. Bitácora Urbano Territorial. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0124-79132019000300059](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132019000300059)
- Tantaleán Olano, G. M. (2024). Avances y Desafíos en la Movilidad Sostenible: Una Revisión Teórica de las Políticas y Prácticas Urbanas. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v8i4.12702](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i4.12702)