



Asunto: Respuesta a la solicitud
Remite: ELBA NAYIBE NÚÑEZ ARC
Anexos: N/A
Dep: Subgerencia de Gestión Pre
RAD: EXT26-0010088
Contenido sujeto a verificación

Bogotá D.C.,

Doctor
JAVIER HERNÁNDO FLECHAS PARRA
Gerente General (E)
Metro de Bogotá S.A.
Dirección KR 9 76 49 pisos 3-4
Bogotá
Código Postal:110221

UNIDAD ADMIN. CATASTRO DISTRITAL 24-04-2026 01:40:29
Al Contestar Cite Este Nr.:2026EE13787 O 1 Fol:7 Anex:0
ORIGEN: Sd:1454 - SUBGERENCIA DE INFORMACION ECONOMICA/NU
DESTINO: EMPRESA DE METRO DE BOGOTÁ S.A./ JAVIER HERNÁNDO
ASUNTO: RESPUESTA A LA SOLICITUD REVISIÓN Y PRONUNCIAMIENT
OBS: ELABORO: CARLOS ALBERTO CASTRO

Asunto: Respuesta a la solicitud revisión y pronunciamiento oficio del Ministerio de Transporte con radicado MT No. 20262100366591 del 16-03-2026 y radicado EMB EXT26-0006601 en el marco de la revisión del avalúo comercial P_TALL 021 del predio AAA0185UCFT ubicado en la KR 147 150 05 IN 3.

Referencia: RAD. EXTS26-001910 de 2026-04-06 – Radicado UAECDD 2026ER6810

Respetado doctor Javier Hernando:

En atención al oficio indicado en la referencia, mediante el cual se solicita la revisión de la comunicación emitida por la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, esta Unidad se permite dar respuesta a los planteamientos allí formulados respecto del avalúo comercial del predio identificado con CHIP AAA0185UCFT, ubicado en la KR 147 150 05 IN 3, así:

El avalúo comercial elaborado por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECDD se rige por la Ley 1682 de 2013¹, el Decreto 1170 de 2015², la Resolución 620 de 2008³, la Resolución 898 de 2014⁴, la Resolución 1044 de 2014⁵, la Resolución 316 de 2015⁶ y la Circular 1000 del 2015.

El avalúo comercial fue elaborado conforme a metodologías técnicas reconocidas, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013 y los lineamientos del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), particularmente en lo relativo a la incidencia de las normas urbanísticas en la formación del valor del suelo.

¹ "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias."

² Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Administrativo de Información Estadística.

³ Por la cual se establecen los procedimientos para los avalúos ordenados dentro del marco de la Ley 388 de 1997

⁴ Por medio de la cual se fijan normas, métodos, parámetros, criterios, y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013

⁵ Por medio de la cual se modifica parcialmente y se adiciona la Resolución 898 del 2014 que fija normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013.

⁶ Por la cual se establecen los precios por el servicio de avalúo y cálculo de indemnización requeridos en los Proyectos de Infraestructura de transporte.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECDD-

Av. Carrera 30 No. 25 90, Torre B Piso 2
+57 (601) 2347600

Código Postal: 111311



En este contexto, el análisis incorporó el principio de mayor y mejor uso, de conformidad con lo establecido en los artículos 4 y 14 de la Resolución 620 de 2008, donde el escenario del desarrollo considerado debe corresponder a aquel que resulte jurídicamente viable, físicamente factible y económicamente más rentable; ejercicio que no constituye una selección discrecional, sino la aplicación estricta de la normativa valuatoria vigente.

En desarrollo de lo anterior, se empleó el método residual, que es la técnica idónea para la valoración de suelos urbanizables no urbanizados en tratamiento de desarrollo, dicha técnica permite estructurar un proyecto edificatorio superior a 15.000 m² aplicando lo establecido en la reglamentación urbanística vigente.

La utilización de la técnica residual no corresponde a una incorporación de expectativas, como lo sugiere la UMUS al señalar que “(...) *los avalúos deben considerar las condiciones urbanísticas y de infraestructura existentes y no exclusivamente las expectativas de infraestructura futura (...)*”, por el contrario, esta metodología se fundamenta en el reconocimiento de las determinantes urbanísticas definidas en los instrumentos de planificación vigentes, en particular el Decreto Distrital 555 de 2021, mediante el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT) y a partir del cual se define el potencial de aprovechamiento jurídicamente habilitado del predio.

Así las cosas, el avalúo comercial elaborado por la UAECD tuvo en cuenta lo dispuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial que constituye el instrumento normativo que regula el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo en el Distrito Capital, cuyas disposiciones son de obligatorio cumplimiento.

En relación con la afirmación indicada por la UMUS, según la cual “(...) *predio objeto de análisis presenta únicamente una colindancia mínima tangencial con la proyección futura de la Avenida Suba, colindancia cartográfica que no implica frente urbanístico efectivo, la cual aparece en POT como un trazado indicativo*”, es preciso señalar que dicha condición no puede ser entendida como un elemento meramente indicativo, sino como parte de las determinantes que orientan la estructura de movilidad y, en consecuencia, los objetivos y estrategias de ordenamiento físico del territorio a corto, mediano y largo plazo.

En este marco, los elementos asociados a la estructura de movilidad —incluyendo la malla vial, los corredores de transporte y las Áreas de Integración Multimodal (AIM)— configuran determinantes urbanísticas que inciden en los usos del suelo y en la edificabilidad que puede ser apropiada por el predio.

Si bien el POT establece que algunos elementos cartográficos pueden tener carácter indicativo en su trazado (artículo 158), ello no implica que carezcan de incidencia en la interpretación del modelo territorial, ni excluye su consideración como criterio técnico dentro del análisis urbanístico, en tanto hacen parte de la estructura general del ordenamiento.

De manera específica, el artículo 161 del Decreto Distrital 555 de 2021 define las Áreas de Integración Multimodal como ámbitos de integración asociados a sistemas de transporte de alta o media capacidad, cuya eventual precisión técnica no limita su consideración como referente para el análisis de la accesibilidad y la articulación funcional del predio con el sistema de movilidad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Es de resaltar que, según el Anexo 2 (Glosario) del Decreto Distrital 555 de 2021, se indica: **“Corredores de transporte público de media capacidad: corredores atendidos por sistemas que tienen la posibilidad de transportar flujos de pasajeros bajo elevados estándares de eficiencia y que pueden contar con franjas funcionales e infraestructura segregada y/o preferencial. Se concretan con los corredores de baja capacidad garantizando la conectividad con la red de transporte público y la red de infraestructura peatonal.”**, por lo cual la afirmación realizada por la UMUS según la cual **“(…) las rutas del SITP a las que se hace referencia operan, en este caso, sobre vías correspondientes a la malla vial intermedia, componente de los corredores de transporte público de baja capacidad, no de media capacidad como se afirma, conforme con lo establecido por el Artículo 159 del Decreto 555 de 2021.(…)”**, no resulta consistente con las directrices establecidas en el POT. En consecuencia, dicha interpretación no debe entenderse como una restricción para la aplicación del uso.

Adicionalmente, se debe tener presente que el predio objeto de avalúo comercial, actualmente cuenta con frente a la malla vial intermedia, según el mapa del POT CU-4.4.3 “Sistema de Movilidad – Espacio Público para la Movilidad – Red Vial”, en el cual se establece la red vial, su trazado y clasificación. En dicho plano se identifica que el **predio cuenta con frente y acceso directo a la malla vial arterial existente y proyectada (A-2), correspondiente a la Avenida Transversal de Suba, así como a la malla vial intermedia existente, representada por la Carrera 147 y la Diagonal 151, lo cual configura un frente amplio y continuo, sobre los componentes de la red vial, tal como se ilustra en la Figura 1.**

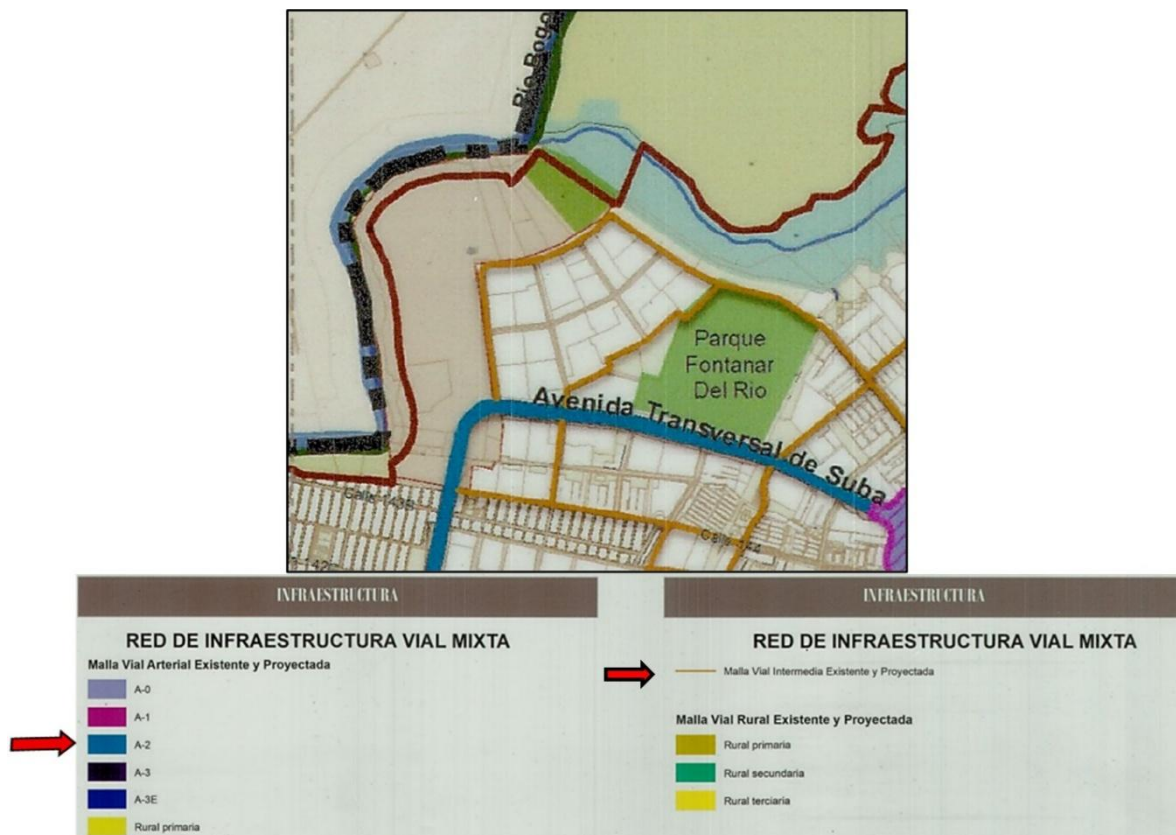


Figura 1. Relación del predio AAA0185UCFT con la malla vial arterial e intermedia, conforme al Mapa CU-4.4.3 “Sistema de Movilidad – Espacio Público para la Movilidad – Red Vial” del Decreto Distrital 555 de 2021.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD-
Av. Carrera 30 No. 25 90, Torre B Piso 2
+57 (601) 2347600

Código Postal: 111311



El artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021 establece que la localización de comercio de gran escala es viable cuando exista acceso directo o mediante enlaces peatonales a estaciones de sistemas de transporte de alta o media capacidad.

En este contexto, y en el marco de la verificación de las condiciones de accesibilidad exigidas por el POT, se precisa que el predio objeto de avalúo comercial adicionalmente se localiza en proximidad a un Área de Integración Multimodal (AIM), conforme al Mapa CU-4.4.1. “Sistema de Movilidad – Transporte – Estructura del Sistema de Movilidad” del Decreto Distrital 555 de 2021, lo cual evidencia su articulación funcional con el sistema de movilidad y constituye un elemento normativo relevante para acreditar la posibilidad de acceso directo o mediante enlaces peatonales a sistemas de transporte de alta o media capacidad. Dicho lo anterior, esta cartografía, en su calidad de soporte normativo vinculante, se configura como un criterio técnico válido dentro del análisis urbanístico y valuatorio.

Desde una interpretación sistemática del POT, entendida como el análisis armónico e integral de sus disposiciones —incluyendo la definición de las Áreas de Integración Multimodal (AIM), la clasificación de los sistemas de transporte y las condiciones de accesibilidad establecidas en el artículo 243—, se concluye que la existencia de una AIM implica la presencia, actual o proyectada, de un nodo de integración del sistema de transporte. En consecuencia, estas determinantes deben analizarse de manera conjunta, en tanto configuran las condiciones de accesibilidad y articulación funcional del predio con el sistema de movilidad.

Adicionalmente, el predio presenta relación directa con un corredor de transporte de alta capacidad (corredor verde), respecto del cual el artículo 160 del Decreto Distrital 555 de 2021 prevé la incorporación de estaciones y demás elementos asociados al sistema de transporte público. Esta condición refuerza su inserción en la estructura de movilidad y tiene incidencia directa en su accesibilidad, tanto en su estado actual como en su desarrollo proyectado.

Frente al señalamiento de la UMUS según el cual dicho corredor corresponde a un tramo de transición a superficie y acceso al patio taller de la Segunda Línea del Metro de Bogotá —con funciones operativas y no de servicio al usuario—, es preciso indicar que dicha circunstancia no desvirtúa su condición como parte de la estructura de movilidad definida en el POT. En efecto, la clasificación del sistema de transporte no depende de la función operativa puntual de cada tramo, sino de su pertenencia a un sistema de alta o media capacidad.

En este sentido, la condición prevista en el artículo 243 se refiere a la posibilidad de acceso al sistema de transporte, y no a la funcionalidad específica de sus componentes. En consecuencia, la proximidad a un Área de Integración Multimodal (AIM) y la relación con un corredor de transporte de alta capacidad constituyen elementos concurrentes que permiten evidenciar que el predio se inserta en un entorno con capacidad efectiva —actual y proyectada— de acceso al sistema de transporte de alta o media capacidad, tal como se evidencia en la **Figura 2**.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

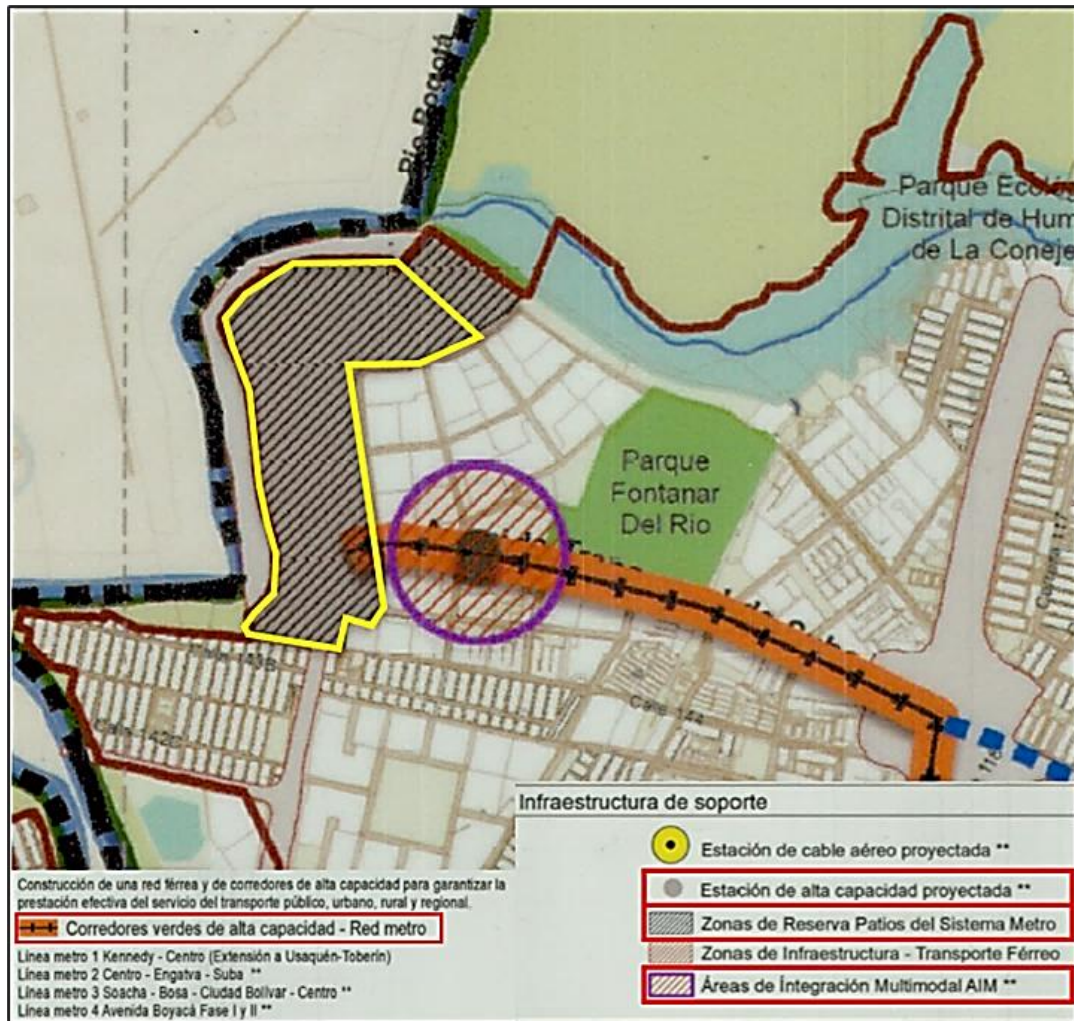


Figura 2. Localización del predio AAA0185UCFT en relación con el Área de Integración Multimodal (AIM) y el corredor de transporte de alta capacidad definidos en el Mapa CU-4.4.1 del Decreto 555 de 2021, evidenciando su articulación funcional con el sistema de movilidad y la posibilidad de acceso mediante enlaces peatonales.

Nota: La cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021 POT Bogotá permite la representación espacial de las determinantes urbanísticas y constituye un criterio técnico válido para su interpretación, sin perjuicio del carácter indicativo que puedan tener algunos de sus elementos.

Finalmente, es fundamental precisar que la condición establecida en el artículo 243 del POT no exige la existencia previa de estaciones en operación, ni condiciona su cumplimiento a configuraciones geométricas específicas, ni restringe la forma en que deben materializarse los enlaces peatonales. Por lo tanto, las consideraciones relacionadas con la curvatura de trazados, la inexistencia actual de infraestructura o la localización puntual de estaciones corresponden a fases de diseño, sin incidencia en el cumplimiento de la reglamentación urbanística vigente en materia de ordenamiento territorial.

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD-
Av. Carrera 30 No. 25 90, Torre B Piso 2
+57 (601) 2347600

Código Postal: 111311



GDOC-07-FR-01

V.1



Conforme a lo expuesto, se presentan las siguientes conclusiones:

1. El avalúo comercial No. 2025-267 se fundamenta exclusivamente en determinantes derivadas de instrumentos de planificación vigentes. En este sentido, la infraestructura proyectada en el POT no constituye una expectativa, sino una condición normativa que incide directamente en el valor del suelo, y se encuentra metodológicamente sustentado en el principio de mayor y mejor uso, incorporando de manera integral las variables normativas, físicas y de mercado, y garantizando coherencia técnica, consistencia normativa y suficiencia metodológica
2. Es pertinente precisar que el predio objeto de avalúo corresponde a un suelo urbanizable no urbanizado, que no ha sido objeto de procesos de urbanización ni de desarrollo efectivo. En consecuencia, su valoración debe realizarse con base en su potencial normativo y no en sus condiciones actuales de uso.
3. Si bien el predio se encuentra incluido dentro de una zona de reserva para la movilidad, dicha condición no implica su consolidación como infraestructura específica —como sería el caso de un patio taller—, sino que corresponde a una condición particular derivada del modelo de ordenamiento territorial. En consecuencia, no resulta técnicamente procedente asimilar el predio a un uso materializado dentro del sistema de transporte, en tanto su condición actual corresponde a la de un suelo con potencial de desarrollo sujeto a restricciones y determinantes, sino a una infraestructura en operación o ejecución.
4. El análisis urbanístico permite establecer que el predio cumple con las condiciones de accesibilidad previstas en el artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021, en la medida en que se encuentra articulado funcionalmente con el sistema de movilidad, tanto por su proximidad a un Área de Integración Multimodal (AIM) como por su relación con un corredor de transporte de alta capacidad, lo que permite acreditar la posibilidad de acceso directo o mediante enlaces peatonales a sistemas de transporte de alta o media capacidad.
5. El modelo valuatorio incorpora parámetros técnicos verificables y soportados en información de mercado, garantizando coherencia interna en la relación entre sus variables, así como la trazabilidad y reproducibilidad del ejercicio. Así las cosas, el escenario adoptado presenta consistencia técnica, normativa y financiera en la estimación del valor, lo cual respalda la validez del resultado obtenido y su correspondencia con el potencial de aprovechamiento del suelo conforme a la reglamentación urbanística vigente.

De acuerdo con lo anterior, los análisis relacionados con la viabilidad de usos del suelo, la aplicación de las determinantes urbanísticas y la verificación del cumplimiento de las condiciones normativas aplicables se enmarcan en las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021.

Los aspectos relacionados con la validez técnica de los avalúos comerciales se rigen por los lineamientos del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y por las normas que regulan la actividad valuatoria, las cuales constituyen el marco de referencia para la elaboración, revisión y control de este tipo de estudios.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

En el presente caso, se evidencia que respecto del Avalúo Comercial No. 2025-267 se surtió el trámite de revisión solicitado por la Empresa Metro de Bogotá S.A., el cual fue atendido y resuelto por esta Entidad en los términos normativos correspondientes, adquiriendo firmeza a partir de la notificación de la decisión que resolvió la revisión.


En mérito de lo expuesto, se concluye que el Avalúo Comercial No. 2025-267 se encuentra debidamente sustentado en el marco normativo y metodológico aplicable, mantiene su validez jurídica y técnica, y no presenta elementos que desvirtúen su resultado ni que ameriten su modificación.


Cordialmente,


ELBA NAYIBE NÚÑEZ ARCINIEGAS


Subgerente de Información Económica

Elaboró: Carlos Alberto Castro/Profesional Especializado SIE 

Revisó: Sergio Alejandro Niño/Profesional Especializado SIE 

John Fernando Martín/Profesional Especializado SIE 

Claudia Alejandra Rincón/Arquitecta Especializada en Norma Urbana SIE 

María Otilia Adán/Asesora de Dirección 

Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD-

Av. Carrera 30 No. 25 90, Torre B Piso 2
+57 (601) 2347600

Código Postal: 111311



GDOC-07-FR-01

V.1

