



Observatorio
de Ocupación
y Valor del Suelo



Línea de Investigación Espacial y de Infraestructura Boletín Técnico **No. 3**

Indicadores Espaciales
y de Infraestructura del
área de influencia
inmediata de las líneas
contratadas del
sistema metro de
Bogotá (IEI)

Contenido

Presentación.....	2
1. Área de investigación	3
2. Resultados indicadores espaciales y de infraestructura del área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema metro de Bogotá (IEI) 8	
2.1. Composición predial.....	8
2.1.1. Lotes	8
2.1.2. Predios.....	11
2.1.3. Fragmentación predial	14
2.1.4. Participación en usos.....	15
2.1.5. Participación en estratos.....	19
2.1.6. Entropía general.....	22
2.1.7. Entropía residencial - comercio y servicios	24
2.2. Construcción	27
2.2.1. Índice de construcción promedio	27
2.2.2. Área construida.....	31
2.2.3. Lotes con potencial de desarrollo	34
2.3. Espacio público.....	37
3. Ficha metodológica	40
4. Siglas y abreviaturas.....	46

Presentación

El Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo de Bogotá (OOVS), a cargo de la Empresa Metro de Bogotá (EMB), tiene por objeto monitorear y evaluar los efectos del Sistema Metro sobre la ocupación del suelo, variables socioeconómicas y los mercados del suelo e inmobiliario, para aportar a la toma de decisiones y a la formulación y seguimiento de políticas públicas.

En 2023 el OOVS estructuró la operación estadística Indicadores Espaciales y de Infraestructura del área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema metro de Bogotá (IEI), cuyo objetivo es generar información estadística espacial y de infraestructura para contribuir al monitoreo de la ocupación y dinámica del suelo en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá.

La delimitación geográfica de la IEI corresponde al área de influencia inmediata definida mediante la metodología de isócronas, que establece polígonos en igualdad de condiciones según accesibilidad y tiempo de caminata.

La operación publica información histórica desde 2006, año de referencia del trazado inicial del Metro, y se actualiza anualmente conforme a las características de las fuentes.

En 2024 la IEI fue evaluada por el DANE dentro del Proceso de Calidad Estadística, obteniendo la certificación 24-PE-EN216-OE656 en el marco de la NTC PE 1000:2020, hito que respalda su pertinencia y solidez metodológica.

Como parte del plan de mejora derivado de esa evaluación, el 26 de febrero de 2025 se realizó una mesa de trabajo con usuarios estratégicos para actualizar necesidades de información y precisar el alcance de la IEI a las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá. De este ejercicio se confirmaron, entre otras, las necesidades de contar con estadísticas sobre cantidad de lotes y predios, usos del suelo, espacio público, áreas y licencias de construcción, así como la identificación de áreas con oportunidad de desarrollo urbanístico.

Con este contexto, el Boletín técnico No. 3 presenta la vigencia 2025 de la IEI para el área de influencia inmediata de la Línea 1, para efectos de este boletín, se analizan los cambios del entorno urbano correspondientes a las isócronas de 5 minutos alrededor de cada estación de la Línea 1 del Metro de Bogotá. manteniendo la estructura de cuatro partes: (i) área de investigación, (ii) resultados de los indicadores espaciales y de infraestructura, (iii) ficha metodológica y (iv) listado de abreviaturas.

La publicación y sus cuadros de salida se ponen a disposición del público a través del micrositio del Observatorio <https://observatorio.metrodebogota.gov.co/>.

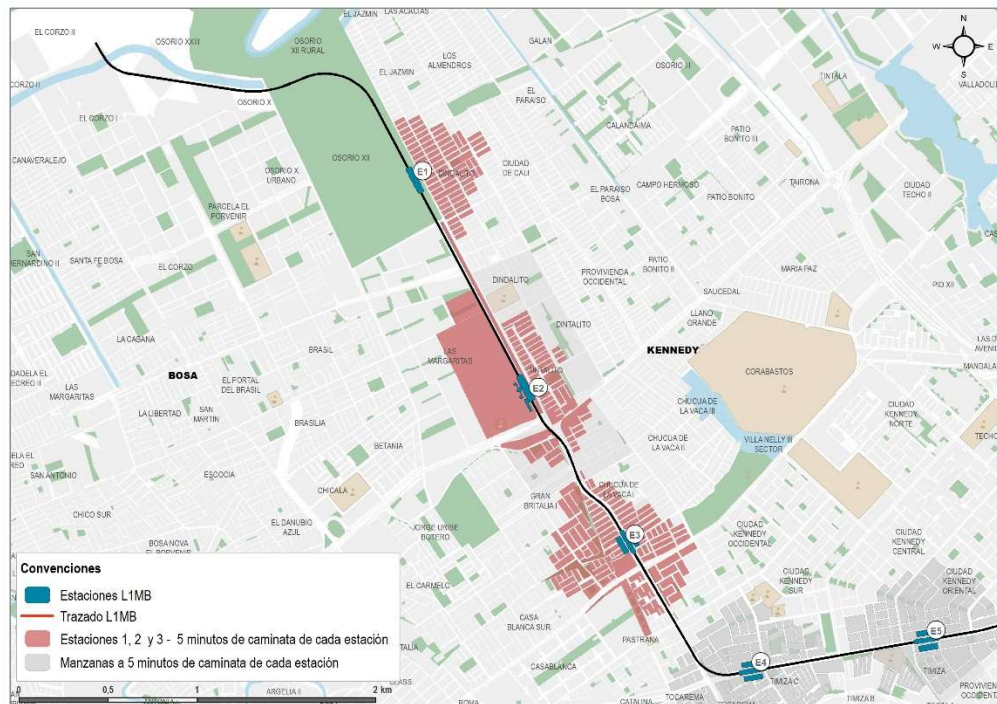
1. Área de investigación

El trazado del proyecto de Línea 1 del Metro de Bogotá, comprende un viaducto de 24 kilómetros de longitud que atraviesa 6 corredores viales de la ciudad y cuenta con 16 estaciones a lo largo del trazado, de las cuales 10 tienen interconexión con el sistema BTR (Bus de Transito Rápido) de la ciudad.

La Línea 1 del Metro de Bogotá iniciará su recorrido en la zona suroccidental de Bogotá, en el predio El Corzo, allí quedará el patio taller; luego recorrerá la Av. Villavicencio hasta conectar con la Av. Primero de Mayo (Estaciones 1, 2 y 3), para continuar por esta vía hasta su conexión con la NQS (Estaciones 4, 5, 6 y 7). Allí avanzará unos metros sobre la carrera 30 hasta tomar la calle octava sur y conectar con la calle primera, rumbo a la intersección con la avenida Caracas (Estaciones 8, 9 y 10). Desde este punto, avanzará por la Caracas hasta la cola de maniobras en el sector de los Héroes, donde terminará su recorrido (Estaciones de la 11 a la 16).

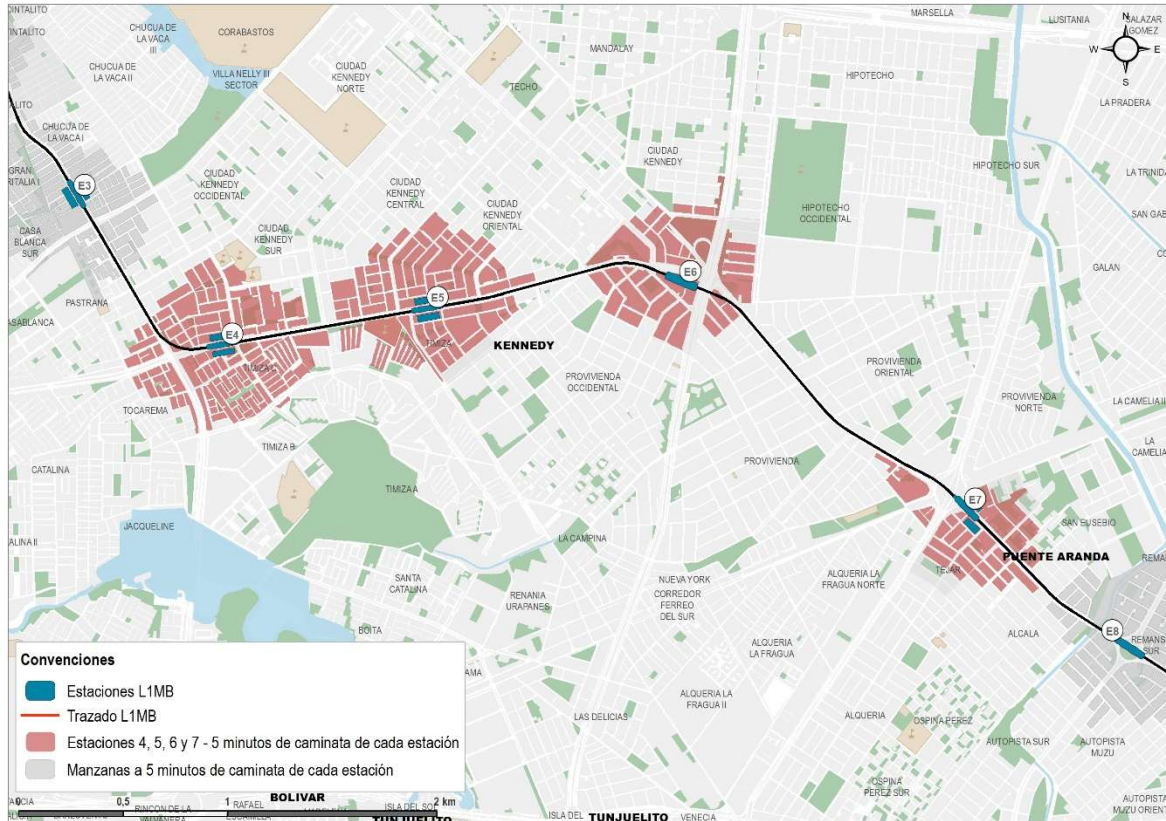
Para la delimitación espacial del área de influencia de las diferentes líneas del corredor de transporte masivo, se utiliza una metodología de conformación de isócronas, la cual consiste en definir mediante criterios de accesibilidad y tiempo de caminata un polígono que permita evaluar áreas en igualdad de condiciones frente a un punto en común considerando criterios del Desarrollo Orientado al Transporte - DOT, en este caso se estudian isócronas a 5 minutos de caminata desde cada estación.

Gráfica 1. Estaciones 1, 2 y 3 de la Línea 1 del Metro de Bogotá y ubicación de las manzanas a 5 minutos de caminata



Estación 1: Av. Villavicencio / Carrera 94 - Carrera 93; Estación 2: Av. Villavicencio / Carrera 86b - Carrera 86g; Estación 3: Av. Villavicencio / Carrera 80d - Carrera 80g; Fuente: EMB, IEI

Gráfica 2. Estaciones 4, 5, 6 y 7 de la Línea 1 del Metro de Bogotá y ubicación de las manzanas a 5 minutos de caminata



Estación 4: Av. Primero de Mayo / Calle 42 sur - Calle 42c sur

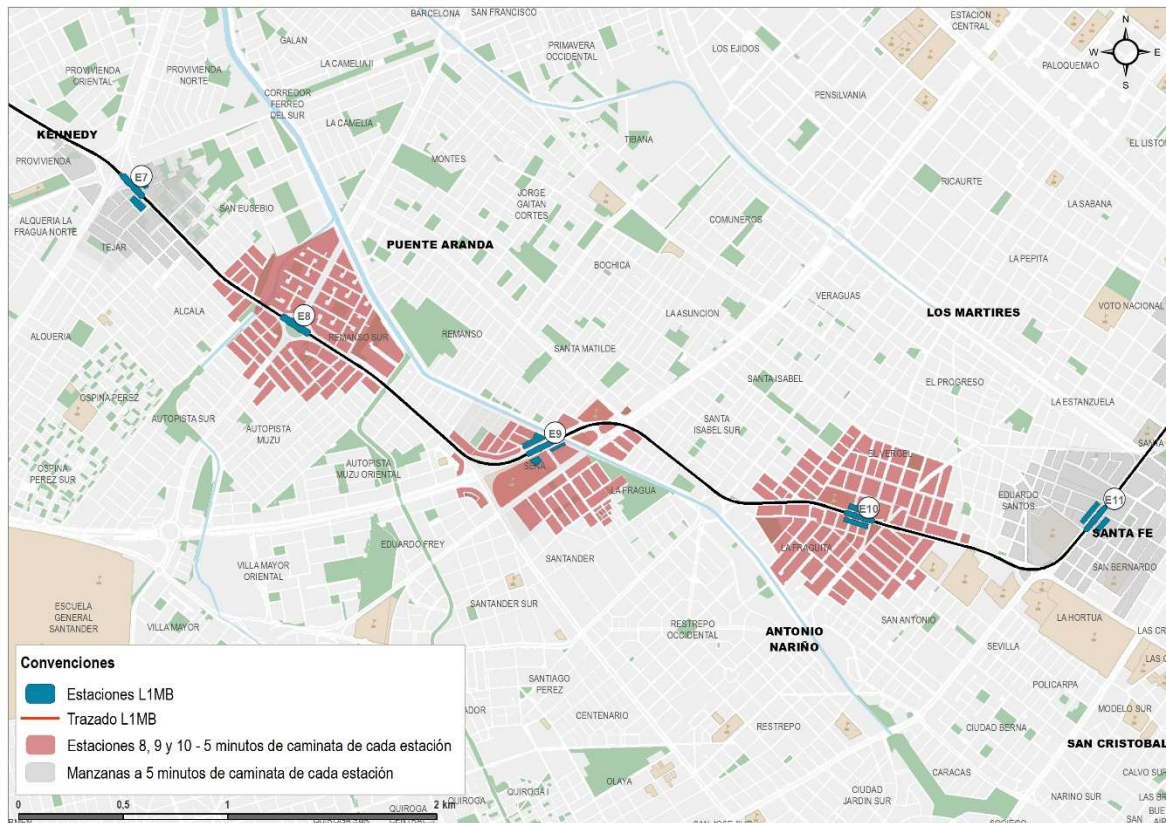
Estación 5: Av. Primero de Mayo / Calle 40 sur - Calle 39 sur

Estación 6: Av. Primero de Mayo / Av. Boyacá - Carrera 72c

Estación 7: Av. Primero de Mayo / Av. 68 - Carrera 52c

Fuente: EMB, IEI

Gráfica 3. Estaciones 8, 9 y 10 de la Línea 1 del Metro de Bogotá y ubicación de las manzanas a 5 minutos de caminata



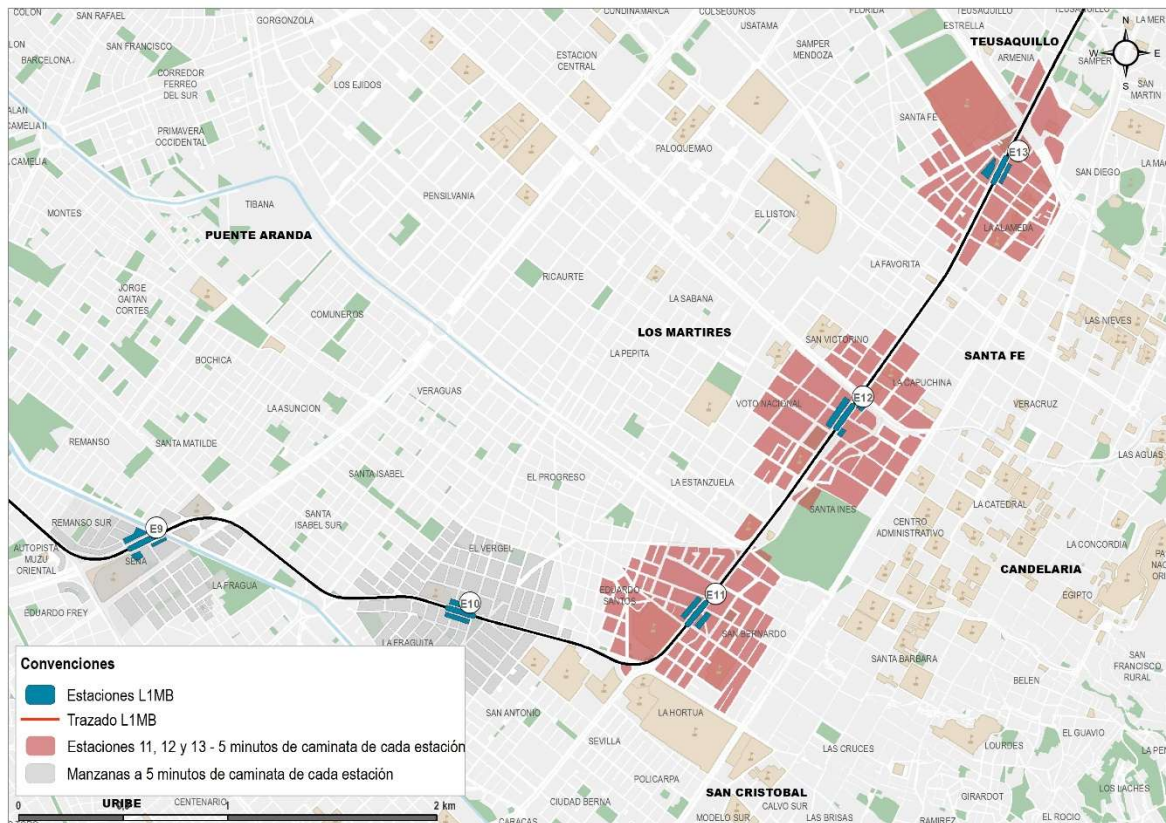
Estación 8: Av. Primero de Mayo / Glorieta carrera 50

Estación 9: NQS / Dg. 16 sur - Calle 17A bis sur

Estación 10: Calle 1 / Carrera 24 - Carrera 24c

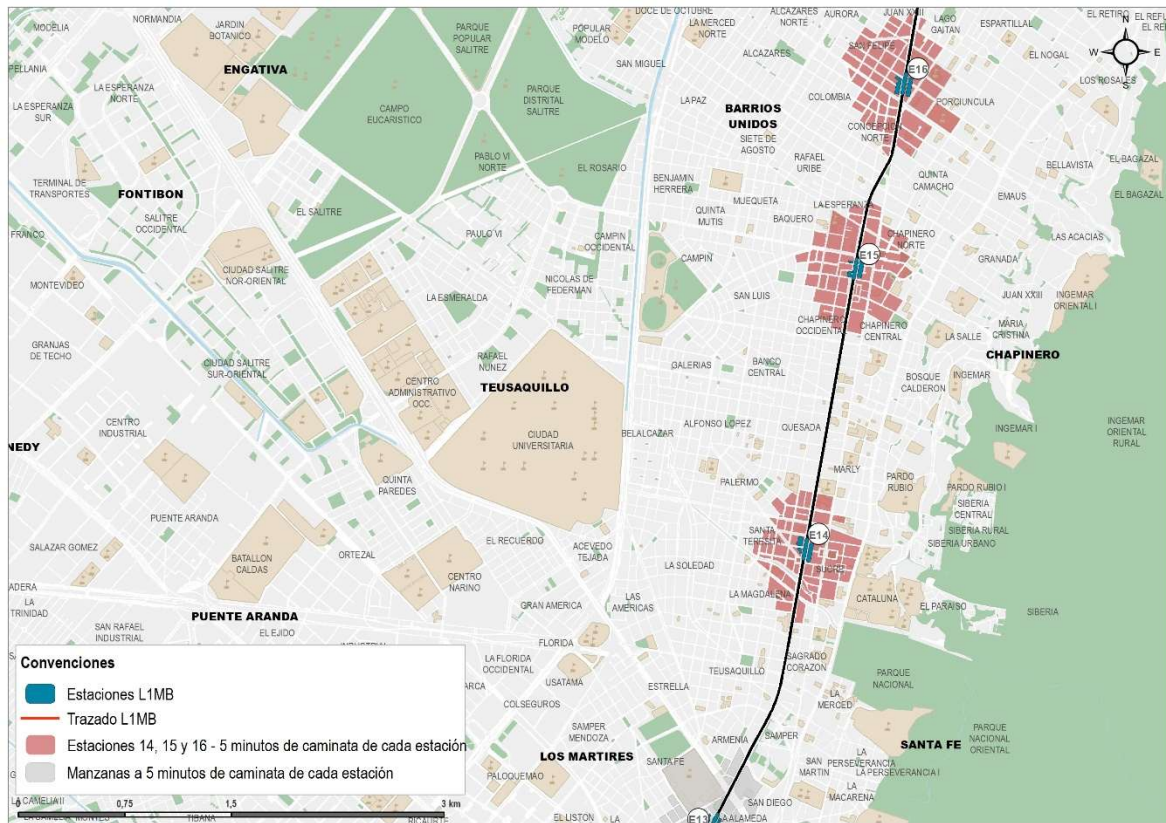
Fuente: EMB, IEI

Gráfica 4. Estaciones 11, 12 y 13 de la Línea 1 del Metro de Bogotá y ubicación de las manzanas a 5 minutos de caminata



Estación 11: Av. Caracas / Calle 2 - Calle 3
 Estación 12: Av. Caracas / Calle 11 - Calle 13
 Estación 13: Av. Caracas / Calle 24a - Calle 26
 Fuente: EMB, IEI

Gráfica 5. Estaciones 14, 15 y 16 de la Línea 1 del Metro de Bogotá y ubicación de las manzanas a 5 minutos de caminata



Estación 14: Av. Caracas / Calle 42 - Calle 44

Estación 15: Av. Caracas / Calle 61 - Calle 63

Estación 16: Av. Caracas / Calle 72 - Calle 74

Fuente: EMB, IEI

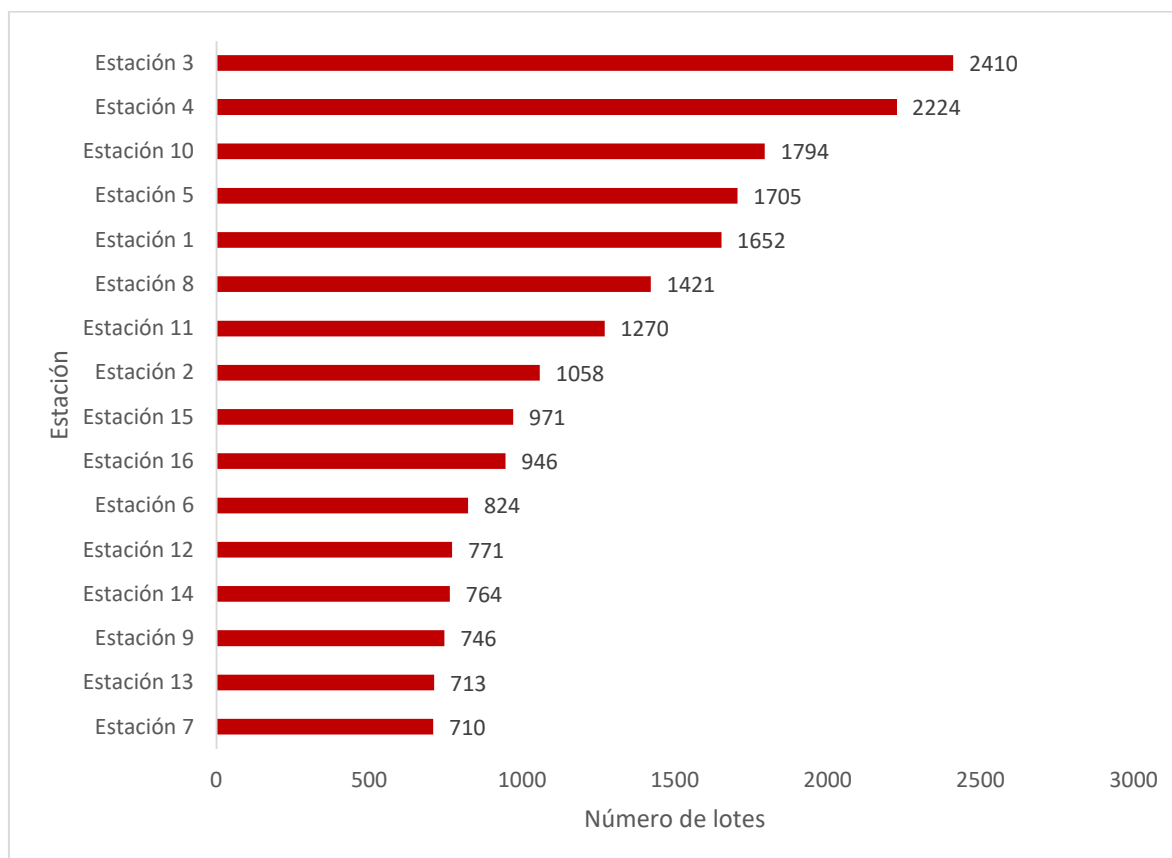
2. Resultados indicadores espaciales y de infraestructura del área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema metro de Bogotá (IEI)

2.1. Composición predial

2.1.1. Lotes

Para la vigencia 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá tiene un total de 19.979 lotes en el área comprendida a 5 minutos de caminata de sus 16 estaciones. De estos, como se observa en la Gráfica 6 la estación que más lotes tiene es la 3 con 2.410 lotes (12,1%), seguida de la estación 4 con 2.224 lotes (11,1%) y la estación 10 con 1.794 lotes (9,0%). Estas estaciones en conjunto comprenden el 32,2% del total de lotes objeto de estudio.

Gráfica 6. Ranking número de lotes a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Para 2025, las estaciones de la 1 a la 7 de la Línea 1 del Metro de Bogotá concentran la mayor cantidad de lotes en su entorno urbano a 5 minutos de caminata. En particular, las estaciones 1 a la 3 concentran el 25,6% y las estaciones 4 a la 7 concentran el 27,3%.

La Tabla 1 presenta el área promedio de los lotes a 2025 y 2024 así como su respectiva variación, en ella se puede observar que la mayor variación positiva en el área promedio de los lotes se da en la estación 8 con un aumento de 5,67 metros cuadrados, por su parte, la estación con mayor variación negativa en el área promedio es la estación 11 con la reducción de 7.15 metros cuadrados en el tamaño promedio de sus lotes entre 2024 y 2025.

Tabla 1. Área promedio de lote a 2025 y variación 2024/2025

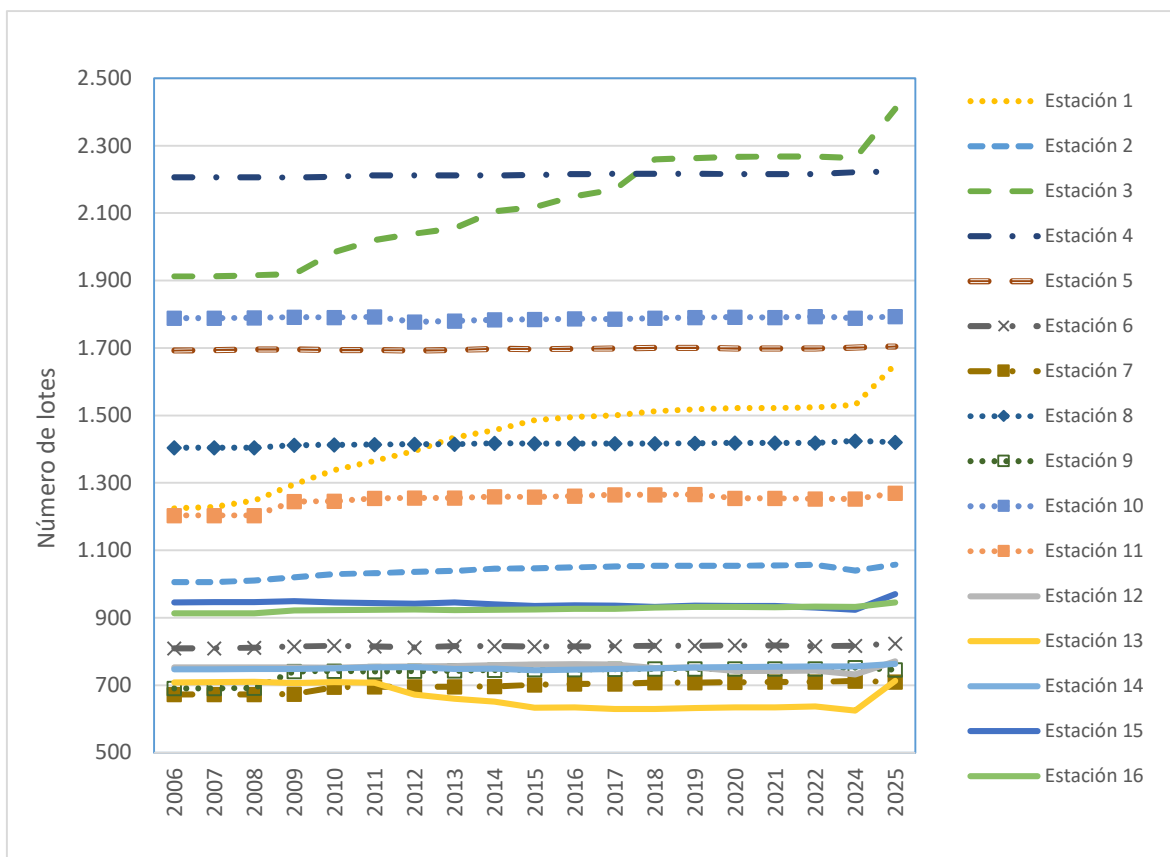
Estación	Área promedio de lote (m2) 2025	Área promedio de lote (m2) 2024	Variación (m2) 2024/2025
Estación 1	83,79	83,99	-0,20
Estación 2	292,95	292,88	0,07
Estación 3	124,44	127,01	-2,57
Estación 4	125,93	123,74	2,18
Estación 5	162,35	162,21	0,13
Estación 6	229,51	230,70	-1,19
Estación 7	167,50	167,68	-0,18
Estación 8	172,16	166,49	5,67
Estación 9	248,85	247,55	1,30
Estación 10	196,34	196,48	-0,14
Estación 11	212,33	219,48	-7,15
Estación 12	400,21	406,89	-6,68
Estación 13	333,83	337,73	-3,90
Estación 14	333,43	340,09	-6,66
Estación 15	331,19	335,24	-4,05
Estación 16	341,51	340,20	1,32

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

En el análisis del número de lotes desde el año 2006, se observa un comportamiento relativamente constante para todas las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá, con excepción de las estaciones 1, 3 y 13 la primera con un aumento sostenido durante el periodo analizado, la segunda aumentando el número de lotes hasta el 2019, año en que su comportamiento se estabiliza y la tercera con un comportamiento decreciente desde el año 2011, estas tres estaciones presentan entre el año 2024 y el 2025 un repunte en el número de lotes (Gráfica 7).

Gráfica 7. Comportamiento histórico número de lotes (2006-2025)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Se excluye el año 2023 por encontrarse en revisión de la información con la fuente primaria de los datos.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

En particular, como se observa en la Tabla 2, entre los años 2006 y el 2025 la estación que se mantiene con una mayor variación en el número de lotes es la estación 3, con una variación acumulada de 497 lotes (146 lotes más respecto a 2024), que equivale a una variación acumulada de 26,0% (7,3 puntos porcentuales¹ más que la registrada en el periodo 2025).

En el caso de la estación 1, se reporta un aumento acumulado de 427 lotes desde el 2006 hasta el 2025, equivalente a un crecimiento del 34,9%, (10,4 puntos porcentuales más frente a la variación registrada a 2024).

Las estaciones 10 y 13 son las que menor variación acumulada presentan a 2025 con 5 lotes más, para esta iteración ninguna estación presenta variación acumulada negativa en el número de lotes.

¹ Punto Porcentual: Diferencia absoluta entre dos porcentajes

La mayor variación positiva relativa entre el 2024 y 2025 en el comportamiento de los lotes se presenta en la estación 13 con una variación de 10.7 puntos porcentuales (p.p.). La única estación con variación negativa en el periodo 2024/2025 es la 9 con una reducción de 0,44 puntos porcentuales.

Tabla 2. Variación absoluta y porcentual 2006/2025 y 2006/2024 de lotes

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación porcentual acumulada a 2025	Variación porcentual acumulada a 2024	Variación en p.p* 2024/2025
Estación 1	1225	1652	427	34,9%	24,4%	10,46
Estación 2	1006	1058	52	5,2%	5,1%	0,07
Estación 3	1913	2410	497	26,0%	18,6%	7,38
Estación 4	2207	2224	17	0,8%	0,4%	0,37
Estación 5	1693	1705	12	0,7%	0,4%	0,31
Estación 6	810	824	14	1,7%	0,7%	1,03
Estación 7	673	710	37	5,5%	5,5%	0,00
Estación 8	1405	1421	16	1,1%	1,0%	0,14
Estación 9	691	746	55	8,0%	8,4%	-0,44
Estación 10	1789	1794	5	0,3%	0,3%	-0,02
Estación 11	1204	1270	66	5,5%	4,1%	1,38
Estación 12	753	771	18	2,4%	-1,3%	3,69
Estación 13	708	713	5	0,7%	-10,0%	10,71
Estación 14	747	764	17	2,3%	1,2%	1,08
Estación 15	945	971	26	2,8%	-1,6%	4,35
Estación 16	914	946	32	3,5%	2,1%	1,40

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

*p.p. Puntos Porcentuales.

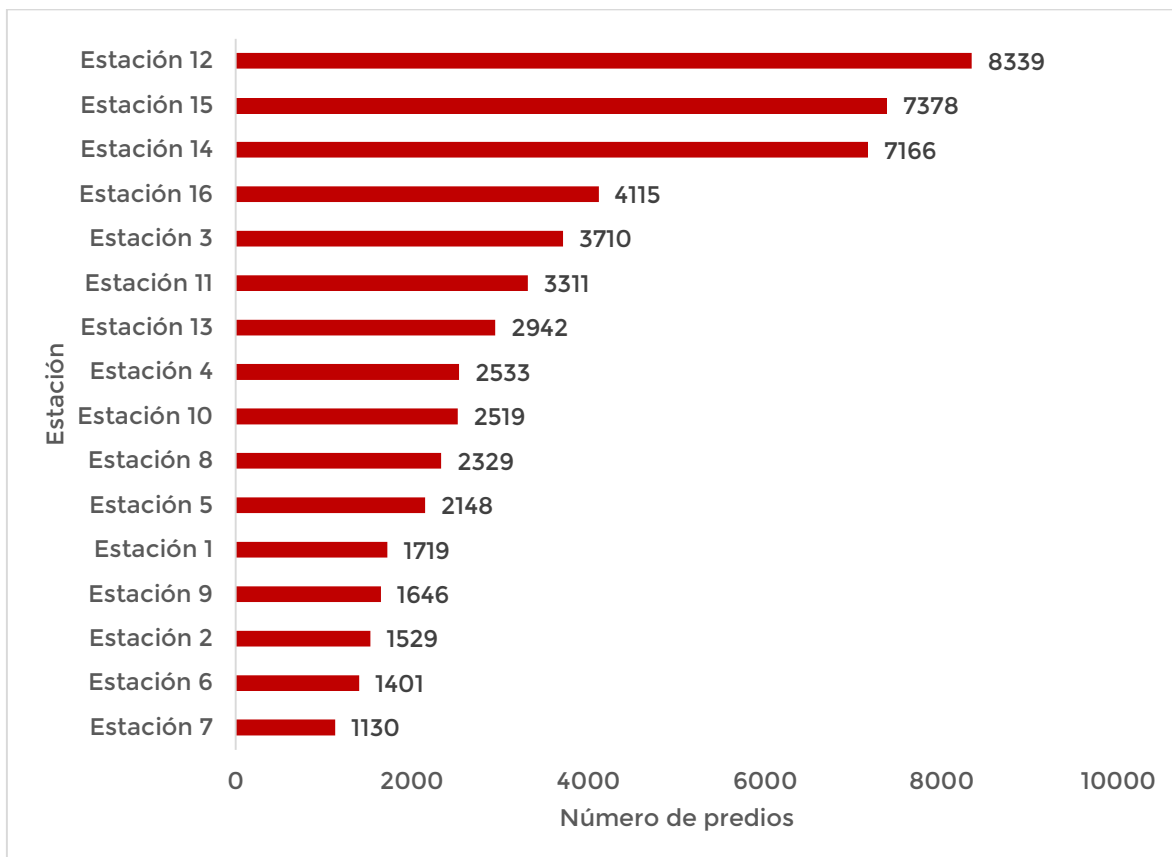
Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.1.2. Predios

En cuanto al número de predios, a 2025 en el área de influencia a 5 minutos de caminata de las 16 estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá se ubican un total de 53.915 predios, un aumento de 1.812 unidades con respecto al año 2024.

Como lo muestra la Gráfica 8, la estación con más predios continúa siendo la estación 12 con 8.339 predios, seguida de la estación 15 y la estación 14 con 7.378 predios y 7.166 predios respectivamente. Estas estaciones representan en conjunto el 42,4% de los predios (15,5% estación 12; 13,7% la estación 15 y 13,3% la estación 14).

Gráfica 8. Ranking número de predios a 2025

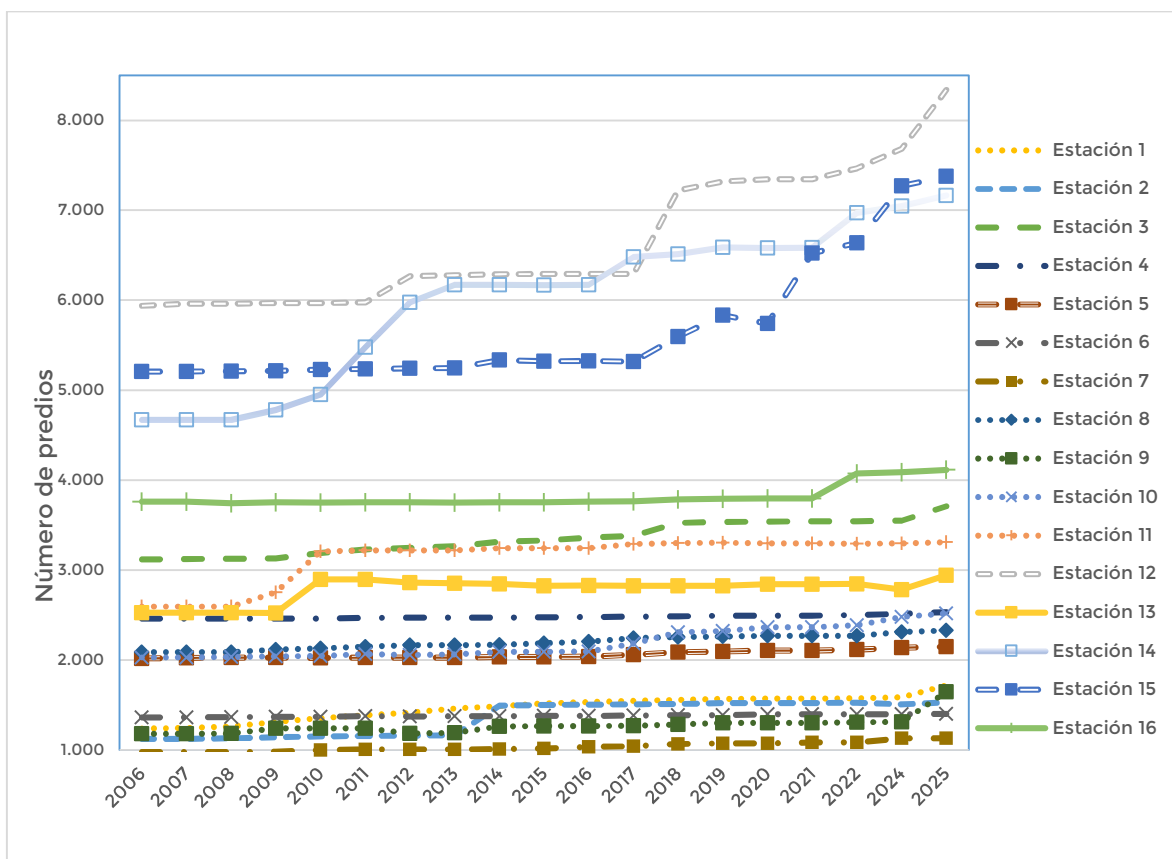


Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Como se observa en la Gráfica 9, los predios objeto de estudio en el área de influencia a 5 minutos de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá, han mantenido un comportamiento sin variaciones fuertes crecientes o decrecientes salvo por las estaciones 12, 14 y 15, que para el 2025 continúan su aumento, particularmente la estación 12 con 654 predios más entre el 2024 y 2025.

Gráfica 9. Comportamiento histórico número de predios (2006-2025)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Se excluye el año 2023 por encontrarse en revisión de la información con la fuente primaria de los datos.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Como se observa en la Tabla 3, entre el 2006 y el 2025, las estaciones con mayor crecimiento en términos porcentuales, en su área de influencia a 5 minutos de caminata, son las estaciones 14, 15 y 12 con 53,4%, 41,7% y 40,4% respectivamente, la variación en puntos porcentuales (p.p.) con respecto a 2024 fue de 2,55, 2,02 y 11,01 respectivamente.

La mayor variación positiva en puntos porcentuales entre el 2024 y 2025 en el comportamiento de los predios se presenta en las estaciones 9, 12 y 1 con variaciones de 28,31, 11,01 y 10,57 puntos porcentuales respectivamente. No se presentan variaciones porcentuales negativas para este periodo.

Tabla 3. Variación absoluta y porcentual 2006/2025 y 2006/2024 de predios

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación porcentual acumulada a 2025	Variación porcentual acumulada a 2024	Variación entre 2024/2025 (p.p)
Estación 1	1239	1719	480	38,7%	28,2%	10,57
Estación 2	1124	1529	405	36,0%	34,3%	1,78
Estación 3	3119	3710	591	18,9%	13,9%	5,10
Estación 4	2461	2533	72	2,9%	2,2%	0,73
Estación 5	2018	2148	130	6,4%	5,8%	0,59
Estación 6	1363	1401	38	2,8%	2,4%	0,37
Estación 7	978	1130	152	15,5%	15,5%	0,00
Estación 8	2088	2329	241	11,5%	10,7%	0,81
Estación 9	1180	1646	466	39,5%	11,2%	28,31
Estación 10	2029	2519	490	24,1%	22,2%	1,92
Estación 11	2595	3311	716	27,6%	27,1%	0,46
Estación 12	5939	8339	2.400	40,4%	29,4%	11,01
Estación 13	2524	2942	418	16,6%	10,2%	6,38
Estación 14	4670	7166	2.496	53,4%	50,9%	2,55
Estación 15	5207	7378	2.171	41,7%	39,7%	2,02
Estación 16	3759	4115	356	9,5%	8,8%	0,69

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

*p.p. Puntos Porcentuales.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.1.3. Fragmentación predial

Otra forma de hacer el seguimiento al número de predios en el área de influencia a 5 minutos de cada estación de la Línea 1 del Metro de Bogotá es mediante el estudio de su densidad identificando el número de predios por hectárea, lo cual se denomina fragmentación predial.

De este modo, como se observa en la Tabla 4, la estación con mayor fragmentación predial en 2025 es la 14 con 281,3 predios por hectárea, para el 2006 en esta estación el valor era de 207,98 predios.

Al comparar los resultados con los resultados a 2024 las estaciones 9, 12 y 1 presentan el mayor crecimiento en la fragmentación predial durante ese periodo con 18,3, 12,2 y 9,1 predios más por hectárea; por su parte las estaciones con mayor reducción en la fragmentación predial entre 2024 y 2025 son las estaciones 13, 15 y 8 con 8,1, 5,4 y 2,2 predios menos por hectárea.

Tabla 4. Fragmentación predial 2006 – 2025 y variación 2024/2025

Estación	2006	2024	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación absoluta 2024/2025
Estación 1	139,50	123,41	132,53	-7,0	9,1
Estación 2	123,29	49,54	49,76	-73,5	0,2
Estación 3	119,20	123,49	124,90	5,7	1,4
Estación 4	101,91	91,47	90,53	-11,4	-0,9
Estación 5	74,12	77,37	77,60	3,5	0,2
Estación 6	73,77	74,07	74,17	0,4	0,1
Estación 7	92,88	94,52	95,02	2,1	0,5
Estación 8	83,59	97,45	95,20	11,6	-2,2
Estación 9	65,43	70,38	88,66	23,2	18,3
Estación 10	56,00	70,55	71,51	15,5	1,0
Estación 11	104,12	119,96	122,79	18,7	2,8
Estación 12	211,40	258,02	270,26	58,9	12,2
Estación 13	120,33	131,75	123,60	3,3	-8,1
Estación 14	207,98	274,09	281,30	73,3	7,2
Estación 15	186,11	234,79	229,42	43,3	-5,4
Estación 16	129,82	128,97	127,37	-2,5	-1,6

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.1.4. Participación en usos²

Para el año 2025 se identifican 19.260 lotes con uso asociado ubicados a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. La mayor participación corresponde a los lotes con uso residencial, que concentran el 64,9% del total, seguidos por los lotes con actividad de comercio y servicios, con una participación del 32,3%. En menor proporción se encuentran los usos dotacionales (2,2%), industriales (0,9%) y otros (0,2%).

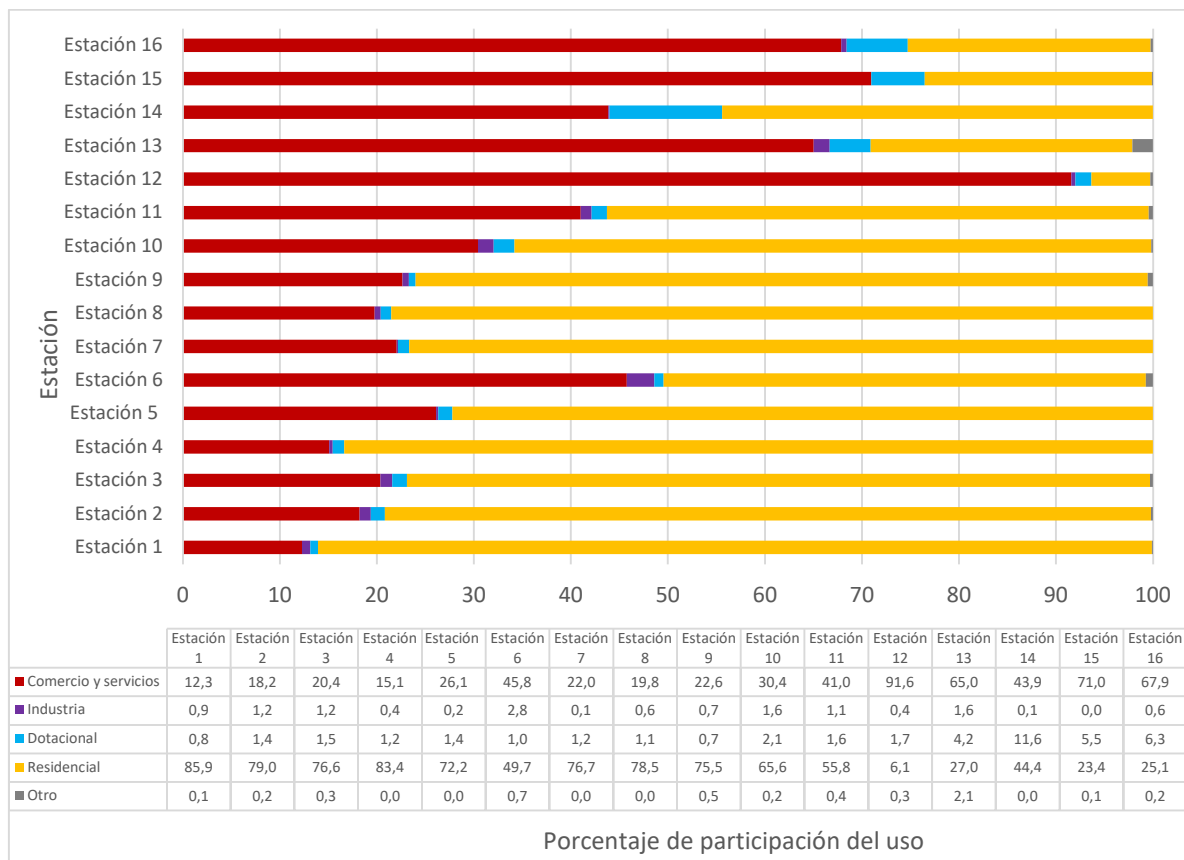
Como se observa en la Gráfica 10, la distribución de los usos asociados a los lotes dentro de las isócronas de 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá es heterogénea y evidencia patrones claros de especialización funcional. En la mayoría de las isócronas iniciales (estaciones 1 a 7) predomina el uso residencial, con participaciones superiores al 70% (excepto la estación 6); la estación 1 presenta la mayor concentración, con 85,9%, seguida por las estaciones 4 y 2, con 83,4% y 79,0% respectivamente.

² Cifras preliminares, sujetas a revisión y actualización

Hacia los tramos medio y final del corredor, el uso de comercio y servicios gana protagonismo. Destacan las isócronas de las estaciones 12, 13 y 14, con participaciones de 91,6%, 65,0% y 43,9%, respectivamente, lo que sugiere centralidades con alta intensidad comercial y de servicios dentro de sus áreas peatonalmente accesibles.

El uso dotacional es minoritario en general, pero alcanza su mayor peso relativo en la isócrona de la estación 14 (11,6%), indicando la presencia de equipamientos institucionales relevantes en su radio de acceso peatonal. El uso industrial es reducido a lo largo del corredor, con su mayor concentración en la isócrona de la estación 6 (2,8%).

Gráfica 10 Participación lotes asociados a usos 2025 (preliminar)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Al comparar la participación de los diferentes usos dentro de las isócronas de 5 minutos de caminata entre 2024 y 2025 (Tabla 5), se observa que el comercio y servicios presenta los mayores aumentos en las estaciones 7, con un incremento de 1,7 puntos porcentuales, y 10 con 1,4 puntos porcentuales. También se destacan las estaciones 9 con 0,9 puntos, 16 con 0,6 puntos, y 1 y 6 con 0,5 puntos cada una. En contraste, las mayores reducciones en este uso se registran en la estación 13 con una caída de 1,8 puntos porcentuales, seguida por la estación 2 con -1,0 puntos, la 15 con -0,8 puntos, y en menor medida las estaciones 4 y 14 con -0,2 puntos.

En cuanto al uso residencial, se evidencian aumentos en las estaciones 2 (1,1 p.p.), 15 (0,5 p.p.), 4 (0,2 p.p.) y 12, 13 y 16 (0,1 p.p. cada una). Las disminuciones más fuertes se concentran en la estación 7 con -1,9 puntos porcentuales, seguida por la estación 10 con -1,5 puntos, y en menor magnitud en las estaciones 9 (-0,6), 1 y 6 (-0,4), 11 (-0,3), 3 (-0,2) y 8 (-0,1).

El uso dotacional presenta variaciones acotadas pero localizadas. Se registran incrementos en la estación 15 (0,4 p.p.), 07 (0,3 p.p.), 14 (0,2 p.p) y en estaciones como 7, 2, 3 y 11 con cambios positivos de 0,1 puntos. Por el contrario, hay descensos en la estación 16 (-0,7 p.p.), así como leves caídas en las estaciones 1 y 6 (-0,1 p.p.).

El uso industrial se mantiene estable, con ligeras variaciones negativas en la estación 9 (-0,3 p.p.) y en las estaciones 1, 3, 7 y 11 (-0,1 p.p. cada una), y un aumento pequeño en la estación 10 (0,1 p.p.).

Tabla 5. Variación del porcentaje de participación de usos por estación entre el 2024 - 2025 (preliminar)

	Comercio y Servicios			Industrial			Dotacional			Residencial			Otro		
	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)
Estación 1	11.8	12.3	0.5	0.9	0.9	-0.1	0.8	0.8	-0.1	86.3	85.9	-0.4	0.1	0.1	0.0
Estación 2	19.2	18.2	-1.0	1.2	1.2	0.0	1.3	1.4	0.1	77.9	79.0	1.1	0.4	0.2	-0.2
Estación 3	20.1	20.4	0.3	1.4	1.2	-0.1	1.4	1.5	0.1	76.8	76.6	-0.2	0.3	0.3	0.0
Estación 4	15.3	15.1	-0.2	0.4	0.4	0.0	1.2	1.2	0.0	83.2	83.4	0.2	0.0	0.0	0.0
Estación 5	26.1	26.1	0.0	0.2	0.2	0.0	1.4	1.4	0.0	72.2	72.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 6	45.3	45.8	0.5	2.8	2.8	0.0	1.1	1.0	-0.1	50.1	49.7	-0.4	0.7	0.7	0.0
Estación 7	20.3	22.0	1.7	0.3	0.1	-0.1	0.8	1.2	0.3	78.5	76.7	-1.9	0.0	0.0	0.0
Estación 8	19.6	19.8	0.1	0.6	0.6	0.0	1.1	1.1	0.0	78.7	78.5	-0.1	0.0	0.0	0.0
Estación 9	21.8	22.6	0.9	0.9	0.7	-0.3	0.7	0.7	0.0	76.1	75.5	-0.6	0.5	0.5	0.0
Estación 10	29.0	30.4	1.4	1.6	1.6	0.1	2.1	2.1	0.0	67.1	65.6	-1.5	0.2	0.2	0.0
Estación 11	40.8	41.0	0.2	1.2	1.1	-0.1	1.5	1.6	0.1	56.1	55.8	-0.3	0.4	0.4	0.0
Estación 12	91.7	91.6	-0.1	0.4	0.4	0.0	1.6	1.7	0.0	6.0	6.1	0.1	0.3	0.3	0.0
Estación 13	66.9	65.0	-1.8	1.6	1.6	0.0	4.2	4.2	0.1	26.9	27.0	0.1	0.5	2.1	1.6
Estación 14	44.0	43.9	-0.2	0.1	0.1	0.0	11.4	11.6	0.2	44.4	44.4	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 15	71.8	71.0	-0.8	0.0	0.0	0.0	5.1	5.5	0.4	22.9	23.4	0.5	0.2	0.1	-0.1
Estación 16	67.3	67.9	0.6	0.6	0.6	-0.1	7.0	6.3	-0.7	25.0	25.1	0.1	0.1	0.2	0.1

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Por su parte, la mayor variación relativa positiva entre 2006 y 2025 de los lotes con usos asociados se presenta en el uso de comercio y servicios en la estación 6, con un incremento de 10,8 puntos porcentuales (p.p.) en el periodo analizado. Le siguen en magnitud las estaciones 16 (8,5 p.p.), 11 (8,0 p.p.) y 14 (7,6 p.p.), evidenciando un fortalecimiento progresivo de este uso en varios entornos de estación.

En contraste, la mayor variación negativa corresponde al uso residencial, destacándose las estaciones 6 y 16, ambas con una disminución de 11,9 p.p. y 11,4 p.p. respectivamente, seguidas por las estaciones 11 (-9,2 p.p.), 14 (-8,8 p.p.) y 3 (-8,1 p.p.). Estos resultados reflejan un proceso sostenido de transformación funcional de los entornos inmediatos a las estaciones, con una pérdida relativa de participación residencial y un crecimiento significativo de actividades comerciales y de servicios (Tabla 6).

Tabla 6. Variación del porcentaje de participación de usos por estación entre el 2006 - 2025 (preliminar)

	Comercio y Servicios			Industrial			Dotacional			Residencial			Otro		
	2006	2025	Variación	2006	2025	Variación	2006	2025	Variación	2006	2025	Variación	2006	2025	Variación
Estación 1	7.6	12.3	4.7	0.0	0.9	0.9	0.2	0.8	0.6	91.6	85.9	-5.7	0.6	0.1	-0.4
Estación 2	13.3	18.2	4.9	0.4	1.2	0.8	1.4	1.4	0.0	84.4	79.0	-5.4	0.5	0.2	-0.3
Estación 3	14.3	20.4	6.1	0.2	1.2	1.1	0.4	1.5	1.1	84.7	76.6	-8.1	0.4	0.3	-0.1
Estación 4	10.9	15.1	4.2	0.0	0.4	0.3	0.7	1.2	0.5	88.3	83.4	-4.9	0.1	0.0	-0.1
Estación 5	19.7	26.1	6.4	0.1	0.2	0.1	0.9	1.4	0.5	79.2	72.2	-7.0	0.1	0.0	-0.1
Estación 6	35.0	45.8	10.8	1.5	2.8	1.3	0.9	1.0	0.1	61.6	49.7	-11.9	1.1	0.7	-0.4
Estación 7	18.6	22.0	3.4	0.0	0.1	0.1	0.4	1.2	0.7	80.8	76.7	-4.1	0.1	0.0	-0.1
Estación 8	17.5	19.8	2.2	0.1	0.6	0.5	0.7	1.1	0.4	81.4	78.5	-2.9	0.2	0.0	-0.2
Estación 9	18.0	22.6	4.7	0.6	0.7	0.1	0.1	0.7	0.5	81.3	75.5	-5.8	0.0	0.5	0.5
Estación 10	22.9	30.4	7.5	1.0	1.6	0.6	1.6	2.1	0.5	73.4	65.6	-7.7	1.1	0.2	-1.0
Estación 11	33.0	41.0	8.0	0.2	1.1	0.9	1.0	1.6	0.6	65.0	55.8	-9.2	0.7	0.4	-0.3
Estación 12	88.4	91.6	3.2	0.4	0.4	0.0	1.5	1.7	0.2	9.2	6.1	-3.2	0.5	0.3	-0.3
Estación 13	61.9	65.0	3.1	1.4	1.6	0.2	4.0	4.2	0.2	32.0	27.0	-5.0	0.6	2.1	1.5
Estación 14	36.3	43.9	7.6	0.4	0.1	-0.3	10.0	11.6	1.6	53.2	44.4	-8.8	0.1	0.0	-0.1
Estación 15	71.5	71.0	-0.6	0.2	0.0	-0.2	3.3	5.5	2.3	24.9	23.4	-1.5	0.1	0.1	0.0
Estación 16	59.3	67.9	8.5	0.7	0.6	-0.1	3.4	6.3	2.9	36.5	25.1	-11.4	0.1	0.2	0.1

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

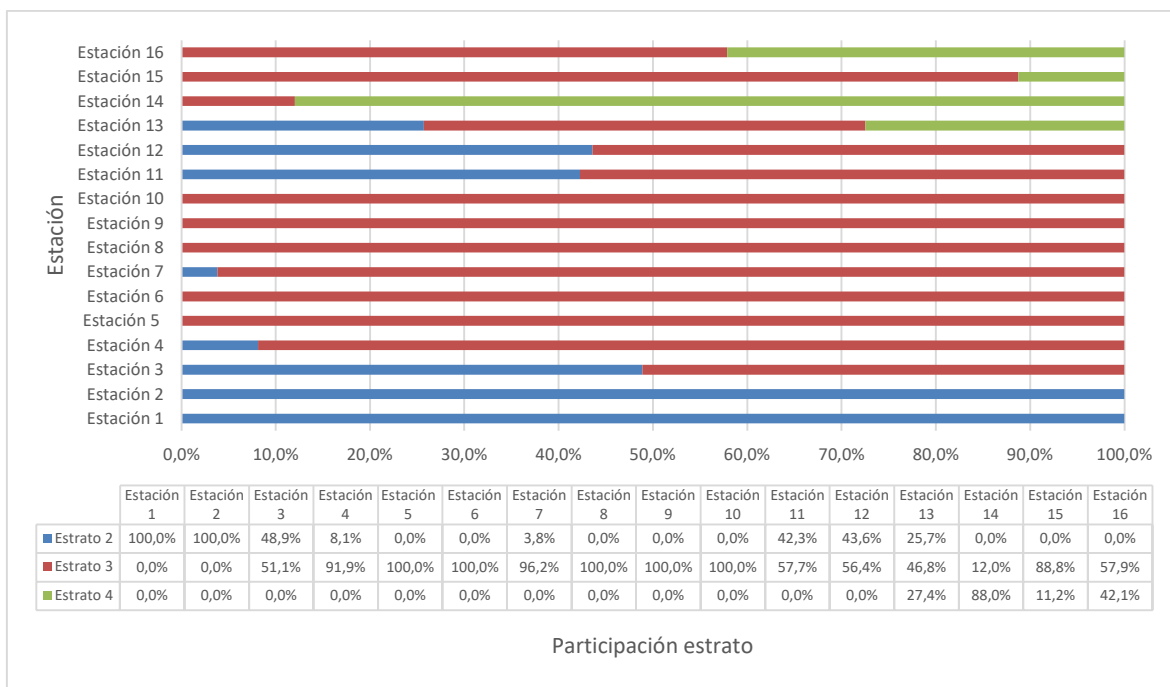
2.1.5. Participación en estratos³

Para 2025 se identifican 29.795 predios residenciales con estrato asociado dentro de las isócronas de 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. La distribución por estrato muestra un predominio del estrato 3, que concentra el 61,4% del total (18.307 predios). Le siguen el estrato 2 con 20,5% (6.103 predios) y el estrato 4 con 18,1% (5.385 predios), evidenciando que cerca de tres quintas partes de los predios residenciales corresponden al estrato medio (3), mientras que los estratos 2 y 4 aportan participaciones similares.

Al estudiar la distribución de estrato por estación se identifica que para 2025 (Gráfica 11), las estaciones 1 y 2 presentan un 100% de los predios residenciales en estrato 2, concentrando exclusivamente hogares de este nivel socioeconómico. Por su parte, la estación 13 muestra una composición más heterogénea, con 25,7% de predios en estrato 2, 46,8% en estrato 3 y 27,4% en estrato 4, seguida por la estación 14, donde el 88,0% corresponde a estrato 4 y el 12,0% a estrato 3.

Asimismo, las estaciones 5, 6, 8, 9 y 10 concentran el 100% de los predios en estrato 3, mientras que en las estaciones 11 y 12 predominan también los predios de estrato 3, aunque con una presencia significativa de estrato 2 (42,3% y 43,6%, respectivamente). Finalmente, la estación 16 presenta una distribución mixta, con participaciones de estrato 3 superiores al 57% y estrato 4 alrededor del 42%.

Gráfica 11. Participación predios residenciales por estratos 2025 (preliminar)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

³ Cifras preliminares, sujetas a revisión y actualización

Comparando la participación de los diferentes estratos dentro de las estaciones entre 2024 y 2025 (Tabla 7), se observa que las variaciones son en general muy acotadas, con cambios inferiores a ± 3 puntos porcentuales. En el caso del estrato 2, la mayor variación positiva se presenta en la estación 13, con un aumento de 2,6 puntos porcentuales, seguida por la estación 12, con 1,4 puntos porcentuales. Por el contrario, las mayores caídas se observan en la estación 11, con -1,6 p.p., mientras que el resto de las estaciones se mantiene estable.

Para el estrato 3, también predominan las variaciones leves. La estación 11 muestra un incremento de 1,6 p.p., mientras que las estaciones 12 y 13 registran descensos de -1,4 p.p. y -5,4 p.p., respectivamente. Las demás estaciones no presentan cambios significativos.

En cuanto al estrato 4, el comportamiento es igualmente estable en la mayoría de las estaciones, con aumentos en la estación 13 (2,8 p.p.) y 15 (2,8 p.p.), y descensos en la estación 14 (-0,5 p.p.) y 16 (-0,8 p.p.).

Tabla 7. Variación participación predios residenciales por estratos 2024/2025

Estación	Estrato 2			Estrato 3			Estrato 4		
	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)
Estación 1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 3	48.8	48.9	0.1	51.2	51.1	-0.1	0.0	0.0	0.0
Estación 4	8.2	8.1	0.0	91.8	91.9	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 6	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 7	3.9	3.8	0.0	96.1	96.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 8	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 9	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 10	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 11	43.8	42.3	-1.6	56.2	57.7	1.6	0.0	0.0	0.0
Estación 12	42.2	43.6	1.4	57.8	56.4	-1.4	0.0	0.0	0.0
Estación 13	23.1	25.7	2.6	52.3	46.8	-5.4	24.6	27.4	2.8
Estación 14	0.0	0.0	0.0	11.6	12.0	0.5	88.4	88.0	-0.5
Estación 15	0.0	0.0	0.0	91.6	88.8	-2.8	8.4	11.2	2.8
Estación 16	0.0	0.0	0.0	57.1	57.9	0.8	42.9	42.1	-0.8

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

La mayor variación relativa positiva entre 2006 y 2025 de los predios residenciales con información de estrato se presenta en el estrato 4 de la estación 13, con un incremento de 2,8 puntos porcentuales (p.p.) en el periodo analizado, seguida por las estaciones 15 con 2,8 p.p. y 16 con 0,8 p.p.. Por su parte, la mayor variación negativa se registra en el estrato 2 de la estación 11, con -1,6 p.p., y en el estrato 4 de la estación 14, con -0,5 p.p.

Estos resultados evidencian que, si bien la magnitud de los cambios es moderada en comparación con el periodo largo, se observa una leve tendencia de crecimiento en los estratos 2 y 4 en estaciones intermedias y finales del corredor, acompañada de una estabilidad general en la mayoría de las estaciones (Tabla 8).

Tabla 8. Variación participación predios residenciales por estratos 2006-2025

Estación	Estrato 2			Estrato 3			Estrato 4		
	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)	2024	2025	Variación (p.p)
Estación 1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 3	48.8	48.9	0.1	51.2	51.1	-0.1	0.0	0.0	0.0
Estación 4	8.2	8.1	0.0	91.8	91.9	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 5	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 6	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 7	3.9	3.8	0.0	96.1	96.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 8	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 9	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 10	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Estación 11	43.8	42.3	-1.6	56.2	57.7	1.6	0.0	0.0	0.0
Estación 12	42.2	43.6	1.4	57.8	56.4	-1.4	0.0	0.0	0.0
Estación 13	23.1	25.7	2.6	52.3	46.8	-5.4	24.6	27.4	2.8
Estación 14	0.0	0.0	0.0	11.6	12.0	0.5	88.4	88.0	-0.5
Estación 15	0.0	0.0	0.0	91.6	88.8	-2.8	8.4	11.2	2.8
Estación 16	0.0	0.0	0.0	57.1	57.9	0.8	42.9	42.1	-0.8

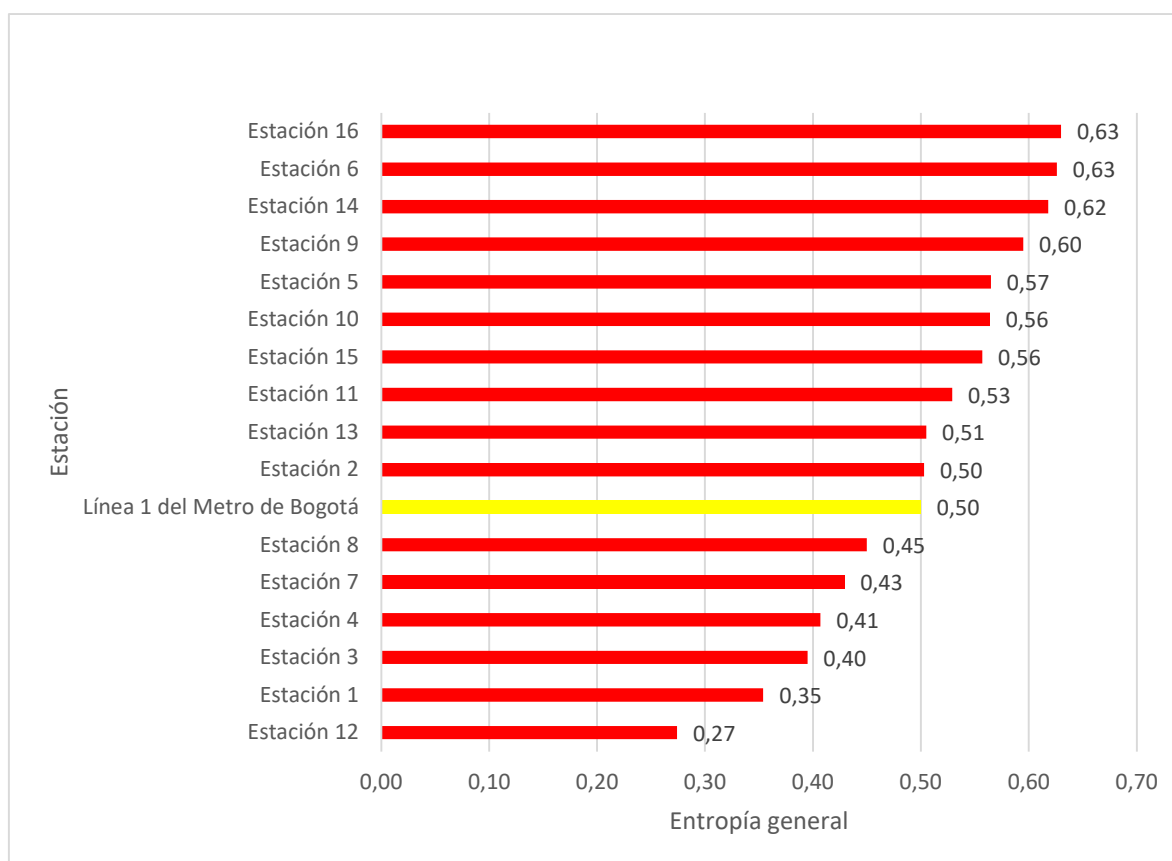
Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.1.6. Entropía general

El indicador de entropía general (Gráfica 12) permite evaluar el grado de mezcla de usos entre los lotes ubicados dentro del área de influencia de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Para el área de influencia definida como un tiempo de 5 minutos de caminata desde cada estación, el valor de entropía calculado para toda la línea en el año 2025 es de 0,5, lo que representa un nivel medio de diversidad de usos en el corredor.

Gráfica 12. Ranking entropía general a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Las estaciones con mayor nivel de entropía general son la estación 16, con un valor de 0,63, seguida muy de cerca por las estaciones 6 (0,626) y 14 (0,618), lo que indica una mayor mezcla de usos en sus áreas de influencia. También destacan las estaciones 9 (0,595), 5 (0,565) y 10 (0,564), que se ubican por encima del promedio de la línea, el cual es de 0,50.

En contraste, las estaciones con menor nivel de mezcla son la estación 12, con una entropía de 0,274, y la estación 1, con 0,354, seguidas por la estación 3 (0,395) y la estación 4 (0,407), que se encuentran por debajo del promedio.

Al analizar el periodo de 2024 a 2025 (Tabla 9) se observan cambios en el nivel de entropía general para algunas estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. La mayor variación positiva se registra en la estación 7, que pasa de 0,40 a 0,43, lo que representa un incremento de 2,4 puntos básicos y 5,9% respecto al año anterior. También destacan la estación 10 con una variación positiva de 1 p.b.

Por el contrario, se evidencian disminuciones en otras estaciones. La estación 11 presenta la mayor caída, con -4,3 p.b. (-7,6%), seguida por las estaciones 3 (-2,6 p.b., -6,1%), 13 (-2,5 p.b., -4,7%).

Tabla 9. Variación absoluta y variación porcentual entropía general 2024/2025

Estación	2024	2025	Variación p.b. 2024/2025	Variación% 2024/2025
Línea 1 del Metro de Bogotá	0,51	0,50	-0,8	-1,6%
Estación 1	0,35	0,35	0,0	-0,1%
Estación 2	0,52	0,50	-1,7	-3,2%
Estación 3	0,42	0,40	-2,6	-6,1%
Estación 4	0,41	0,41	-0,3	-0,7%
Estación 5	0,56	0,57	0,1	0,1%
Estación 6	0,64	0,63	-0,9	-1,4%
Estación 7	0,40	0,43	2,4	5,9%
Estación 8	0,45	0,45	0,0	0,1%
Estación 9	0,61	0,60	-1,6	-2,5%
Estación 10	0,55	0,56	1,0	1,8%
Estación 11	0,57	0,53	-4,3	-7,6%
Estación 12	0,28	0,27	-0,4	-1,5%
Estación 13	0,53	0,51	-2,5	-4,7%
Estación 14	0,63	0,62	-1,2	-1,9%
Estación 15	0,56	0,56	-0,6	-1,0%
Estación 16	0,64	0,63	-0,6	-0,9%

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: los datos de variaciones pueden presentar diferencias por el nivel de decimales.

De igual forma al estudiar la variación de la entropía general entre 2006 y 2025 (Tabla 10), se evidencian cambios en varias estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. La línea en conjunto pasa de 0,45 en 2006 a 0,50 en 2025, con un incremento de 4,8 puntos básicos (p.b.), equivalente a 10,5% en el periodo.

Los mayores aumentos absolutos se registran en las estaciones 1 (de 0,22 a 0,35; +13,8 p.b., 63,9%), 9 (de 0,46 a 0,60; +13,8 p.b., 30,1%), 2 (de 0,37 a 0,50; +13,5 p.b., 36,5%) y 3 (de 0,31 a 0,40; +8,9 p.b., 29,2%), evidenciando un fortalecimiento sostenido de la mezcla de usos en estaciones iniciales del trazado.

También se destacan incrementos en las estaciones 15 (7,9 p.b.) y 4 (7,4 p.b.), aunque de menor magnitud relativa. En contraste, se observan descensos en las estaciones 13 (-16,6 p.b.) y 12 (-6,9 p.b.).

Tabla 10. Variación absoluta y variación porcentual entropía general 2006/2025

Estación	2006	2025	Variación p.b. 2006/2025	Variación% 2006/2025
Línea 1 del Metro de Bogotá	0,45	0,50	4,8	10,5%
Estación 1	0,22	0,35	13,8	63,9%
Estación 2	0,37	0,50	13,5	36,5%
Estación 3	0,31	0,40	8,9	29,2%
Estación 4	0,33	0,41	7,4	22,3%
Estación 5	0,51	0,57	5,3	10,4%
Estación 6	0,57	0,63	5,6	9,8%
Estación 7	0,39	0,43	4,2	11,0%
Estación 8	0,38	0,45	7,0	18,3%
Estación 9	0,46	0,60	13,8	30,1%
Estación 10	0,52	0,56	4,1	7,8%
Estación 11	0,49	0,53	3,9	8,0%
Estación 12	0,34	0,27	-7,0	-20,2%
Estación 13	0,67	0,51	-16,7	-24,8%
Estación 14	0,61	0,62	0,7	1,2%
Estación 15	0,48	0,56	7,9	16,5%
Estación 16	0,59	0,63	3,6	6,1%

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: los datos de variaciones pueden presentar diferencias por el nivel de decimales.

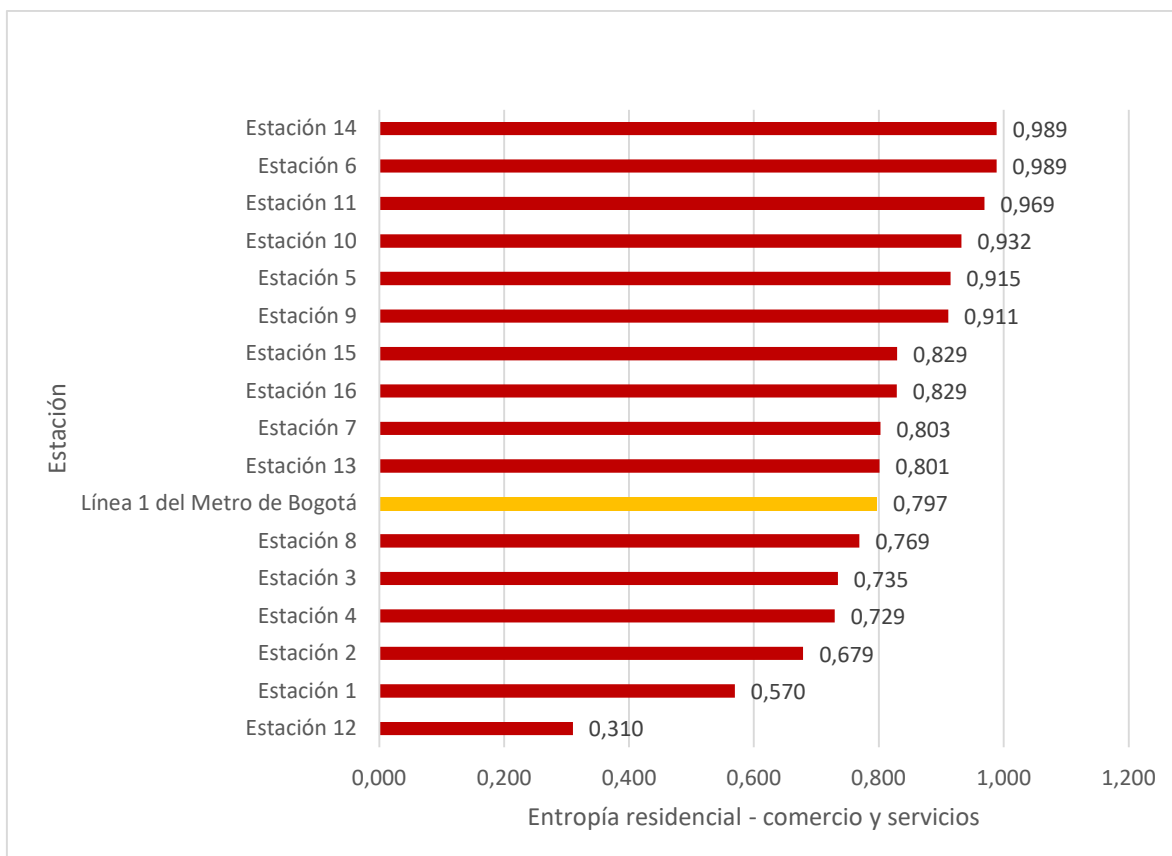
2.1.7. Entropía residencial – comercio y servicios

Como se expone en la sección 2.1.4. Participación en usos, los lotes residenciales y de comercio-servicios concentran el 96,7% de los lotes con uso asociado dentro de la isócrona de 5 minutos caminando de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Por ello, se calcula una entropía específica considerando solo estos dos usos para evaluar su nivel de mezcla.

Se identifica que para 2025 las estaciones 14 y 6 presentan los niveles más altos de mezcla de usos residencial y de comercio-servicios, ambas con valores de 0,99. Les siguen las estaciones 11 (0,97) y 10 (0,93), que también evidencian un alto grado de equilibrio entre ambos usos (Gráfica 13).

En contraste, la estación 12 presenta el valor más bajo de entropía con 0,31, lo que indica una menor diversidad de usos en su entorno inmediato. El promedio de la Línea 1 se ubica en 0,80, lo que sugiere una tendencia general hacia entornos mixtos, aunque con diferencias marcadas entre estaciones con alta y baja mezcla de usos.

Gráfica 13. Ranking entropía residencial - comercio y servicios a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Entre 2024 y 2025 (Tabla 11), el nivel promedio de entropía de la Línea 1 del Metro de Bogotá permanece prácticamente estable (0,80), lo que refleja una estructura consolidada de mezcla de usos en el conjunto del corredor. No obstante, el análisis por estación muestra cambios relevantes en algunos entornos.

Las mayores variaciones positivas se registran en las estaciones 7 (+3,8 p.b.; +5,0%), 11 (+2,56 p.b.; +2,7%) y 10 (+1,5 p.b.; +1,7%), lo que evidencia un aumento en la diversidad funcional de estos entornos.

Por el contrario, se identifican descensos en estaciones como la 3 (-3,8 p.b.; -4,9%), 2 (-2,8 p.b.; -3,4%), 13 (-2,1 p.b.; -2,5%), 16 (-1,7 p.b.; -2,0%) y 15 (-1,5 p.b.; -1,8%).

*Tabla 11. Variación absoluta y variación porcentual entropía residencial – comercio y servicios
2024/2025*

Estación	2024	2025	Variación p.b. 2024/2025	Variación% 2024/2025
Línea 1 del Metro de Bogotá	0,80	0,80	-0,2	-0,2%
Estación 1	0,56	0,57	1,2	2,2%
Estación 2	0,70	0,68	-2,4	-3,4%
Estación 3	0,77	0,73	-3,8	-4,9%
Estación 4	0,73	0,73	-0,4	-0,6%
Estación 5	0,91	0,91	0,2	0,2%
Estación 6	0,99	0,99	-0,1	-0,1%
Estación 7	0,76	0,80	3,8	5,0%
Estación 8	0,77	0,77	0,1	0,2%
Estación 9	0,91	0,91	0,3	0,3%
Estación 10	0,92	0,93	1,5	1,7%
Estación 11	0,94	0,97	2,6	2,7%
Estación 12	0,32	0,31	-0,6	-2,0%
Estación 13	0,82	0,80	-2,1	-2,5%
Estación 14	0,98	0,99	0,5	0,5%
Estación 15	0,84	0,83	-1,6	-1,8%
Estación 16	0,85	0,83	-1,7	-2,0%

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: los datos de variaciones pueden presentar diferencias por el nivel de decimales.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Entre 2006 y 2025 (Tabla 12), el nivel promedio de entropía de la Línea 1 del Metro de Bogotá aumenta de 0,78 a 0,80, lo que representa un incremento de 2,2 puntos básicos (+2,9%). Este comportamiento general refleja una mayor diversificación funcional en los entornos de la Línea 1 del Metro de Bogotá a lo largo del tiempo, aunque con diferencias marcadas entre estaciones.

Las mayores variaciones positivas se registran en las estaciones 3 (+12,9 p.b.; +21,3%), 4 (+11,0 p.b.; +17,8%) y 1 (+10,6 p.b.; +22,8%). Este grupo evidencia un fortalecimiento sostenido de la mezcla de usos en comparación con 2006, destacando principalmente estaciones de comienzo de la línea.

En contraste, se observan reducciones en las estaciones 13 (-13,6 p.b.; -14,6%), 16 (-9,6 p.b.; -10,4%), 12 (-9,0 p.b.; -22,5%) y 9 (-4,4 p.b.; -4,6%). Estas disminuciones indican procesos de especialización, posiblemente asociados a dinámicas de ocupación más estables o consolidadas.

Tabla 12. Variación absoluta y variación porcentual entropía residencial - comercio y servicios 2006/2025

Estación	2006	2025	Variación p.b. 2006/2025	Variación% 2006/2025
Línea 1 del Metro de Bogotá	0,78	0,80	2,2	2,9%
Estación 1	0,46	0,57	10,6	22,8%
Estación 2	0,63	0,68	4,5	7,1%
Estación 3	0,61	0,73	12,9	21,3%
Estación 4	0,62	0,73	11,0	17,8%
Estación 5	0,85	0,91	6,7	7,9%
Estación 6	0,99	0,99	0,0	0,0%
Estación 7	0,77	0,80	3,1	4,0%
Estación 8	0,73	0,77	3,6	4,9%
Estación 9	0,96	0,91	-4,4	-4,6%
Estación 10	0,86	0,93	6,9	8,1%
Estación 11	0,91	0,97	6,0	6,6%
Estación 12	0,40	0,31	-9,0	-22,5%
Estación 13	0,94	0,80	-13,6	-14,6%
Estación 14	0,97	0,99	2,2	2,3%
Estación 15	0,78	0,83	4,5	5,8%
Estación 16	0,92	0,83	-9,6	-10,4%

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: los datos de variaciones pueden presentar diferencias por el nivel de decimales.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.2. Construcción

2.2.1. Índice de construcción promedio

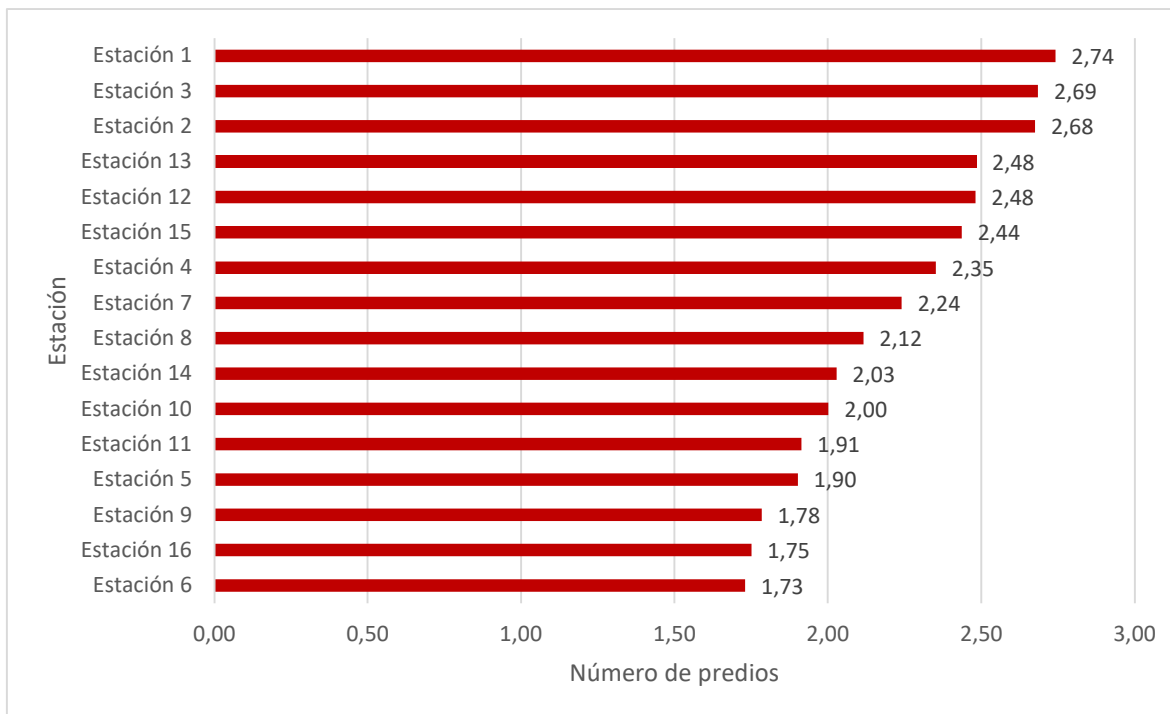
El índice de construcción promedio a 5 minutos de caminata de cada estación, se calcula como la sumatoria del índice de construcción de los lotes en el área de influencia, sobre el total de lotes.

De acuerdo con la Gráfica 14, para el año 2025, las estaciones 1, 3 y 2 presentan los índices de construcción promedio más altos, con valores de 2,74, 2,69 y 2,68 respectivamente. Les siguen las estaciones 13 y 12, ambas con 2,48, y la estación 15 con 2,44, lo que evidencia una mayor intensidad constructiva en estos entornos.

En un rango intermedio se encuentran las estaciones 4 (2,35), 7 (2,24), 8 (2,12) y 14 (2,03), mientras que las estaciones 10, 11 y 5 registran valores entre 1,90 y 2,00.

Por su parte, los valores más bajos se observan en las estaciones 9 (1,78), 16 (1,75) y 6 (1,73), que muestran una menor intensidad promedio de construcción en comparación con el resto de las estaciones.

Gráfica 14. Ranking índice de construcción promedio a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

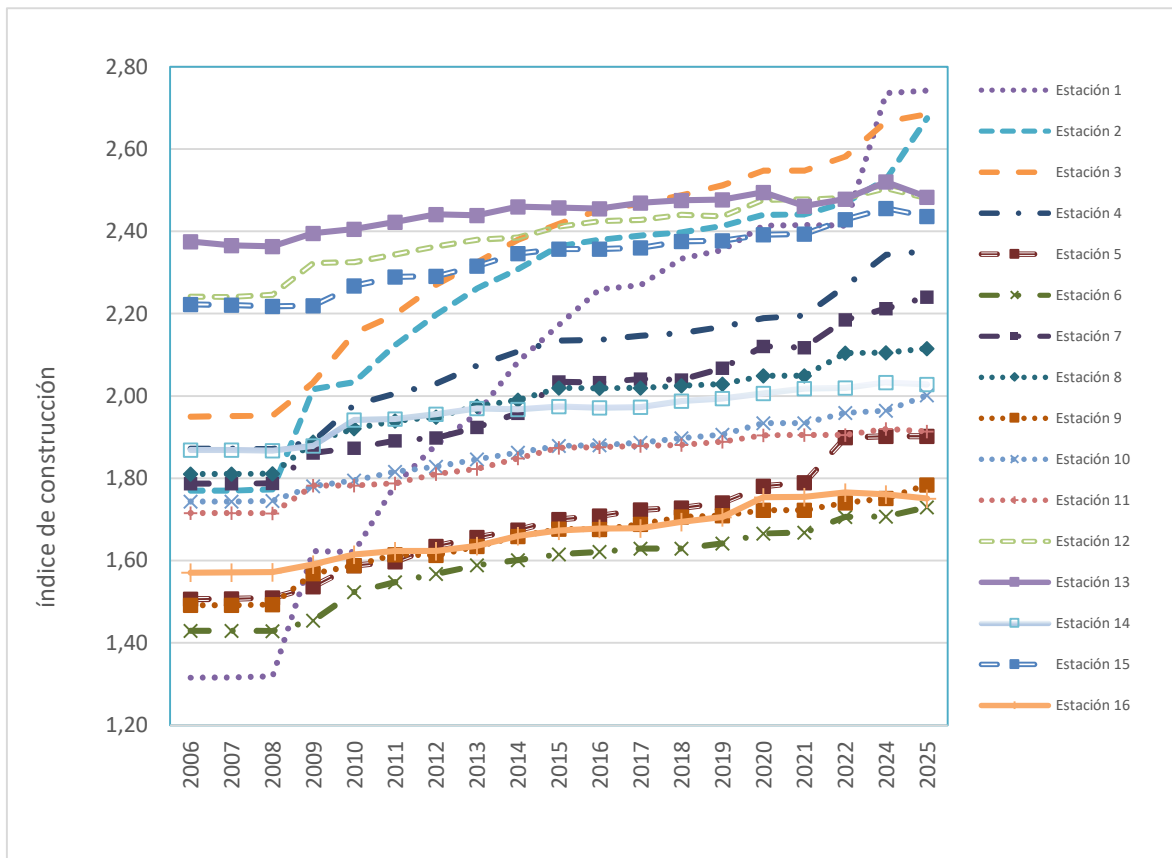
Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Como se observa en la Gráfica 15, el índice de construcción promedio ha mostrado un crecimiento sostenido entre 2006 y 2025 en la mayoría de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Este incremento es especialmente marcado en las tres primeras estaciones, donde se evidencia un cambio importante en la intensidad constructiva a lo largo del periodo analizado.

En particular, la estación 1 presenta el aumento más significativo, pasando de un índice de 1,32 en 2006 a 2,74 en 2025, lo que representa más del doble de su valor inicial. De forma similar, las estaciones 2 y 3 registran una trayectoria ascendente destacada, consolidándose como zonas con alta dinámica constructiva.

En contraste, la estación 13 muestra el menor crecimiento relativo, al pasar de 2,38 a 2,48 en el mismo periodo, evidenciando un comportamiento más estable respecto a otras estaciones. De forma general, la gráfica revela diferencias claras en la intensidad del desarrollo urbano a lo largo del corredor, con mayores incrementos en las estaciones iniciales y un crecimiento más moderado en estaciones intermedias y finales.

Gráfica 15. Comportamiento histórico índice de construcción promedio (2006-2025)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Se excluye el año 2023 por encontrarse en revisión de la información con la fuente primaria de los datos.

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Al revisar el comportamiento del índice de construcción promedio entre 2024 y 2025 (Tabla 13), se observa que todas las estaciones presentan variaciones mínimas, lo que indica una estabilidad general en la dinámica constructiva durante este periodo. La mayor variación positiva se registra en la estación 2, con un incremento de 5,9%, seguida por las estaciones 3 (2,7%) y 10 (1,9%).

Por su parte, algunas estaciones muestran variaciones negativas leves, destacándose la estación 13, con una disminución de -1,5%, así como las estaciones 14, 15 y 16, con reducciones inferiores al 1%. El resto de estaciones mantienen prácticamente los mismos valores registrados en 2024.

En síntesis, la gráfica refleja que, entre 2024 y 2025, no se observan cambios estructurales en los niveles de construcción, aunque las estaciones 2 y 3 continúan posicionándose como zonas con mayor dinamismo dentro del corredor de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Tabla 13. Variación absoluta y porcentual 2022/ 2025 del índice de construcción promedio

Estación	2024	2025	Variación absoluta	Variación porcentual
Estación 1	2.74	2.74	0.0	0.2
Estación 2	2.53	2.68	0.1	5.9
Estación 3	2.67	2.69	0.0	0.7
Estación 4	2.34	2.35	0.0	0.4
Estación 5	1.90	1.90	0.0	0.0
Estación 6	1.71	1.73	0.0	1.3
Estación 7	2.21	2.24	0.0	1.3
Estación 8	2.11	2.12	0.0	0.5
Estación 9	1.75	1.78	0.0	1.9
Estación 10	1.96	2.00	0.0	1.9
Estación 11	1.92	1.91	0.0	-0.3
Estación 12	2.50	2.48	0.0	-0.9
Estación 13	2.52	2.48	0.0	-1.5
Estación 14	2.03	2.03	0.0	-0.2
Estación 15	2.46	2.44	0.0	-0.8
Estación 16	1.76	1.75	0.0	-0.6

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

La Tabla 14 presenta la evolución del índice de construcción entre los años 2006 y 2025. En ella se observa que las estaciones con mayor variación positiva en el periodo de análisis son la estación 1, con un incremento absoluto de 1,4 puntos y relativo de 108,4%, seguida por la estación 2, con una variación relativa de 51,1%, y la estación 3, con un crecimiento de 37,7%.

En contraste, estaciones como la 13 y la 14 muestran los incrementos más moderados, con variaciones relativas de 4,6% y 8,5%, respectivamente. Las demás estaciones presentan aumentos intermedios, en su mayoría asociados a un crecimiento gradual y sostenido en la intensidad constructiva de sus entornos de influencia a lo largo de casi dos décadas.

Tabla 14. Variación absoluta y porcentual 2006/2025 del índice de construcción promedio

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación % 2006/2025
Estación 1	1,32	2,74	1,4	108,4
Estación 2	1,77	2,68	0,9	51,1
Estación 3	1,95	2,69	0,7	37,7
Estación 4	1,87	2,35	0,5	25,6
Estación 5	1,51	1,90	0,4	26,3
Estación 6	1,43	1,73	0,3	21,0
Estación 7	1,79	2,24	0,5	25,4
Estación 8	1,81	2,12	0,3	16,9
Estación 9	1,49	1,78	0,3	19,6
Estación 10	1,74	2,00	0,3	14,8
Estación 11	1,72	1,91	0,2	11,6
Estación 12	2,24	2,48	0,2	10,7
Estación 13	2,38	2,48	0,1	4,6
Estación 14	1,87	2,03	0,2	8,5
Estación 15	2,22	2,44	0,2	9,6
Estación 16	1,57	1,75	0,2	11,4

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

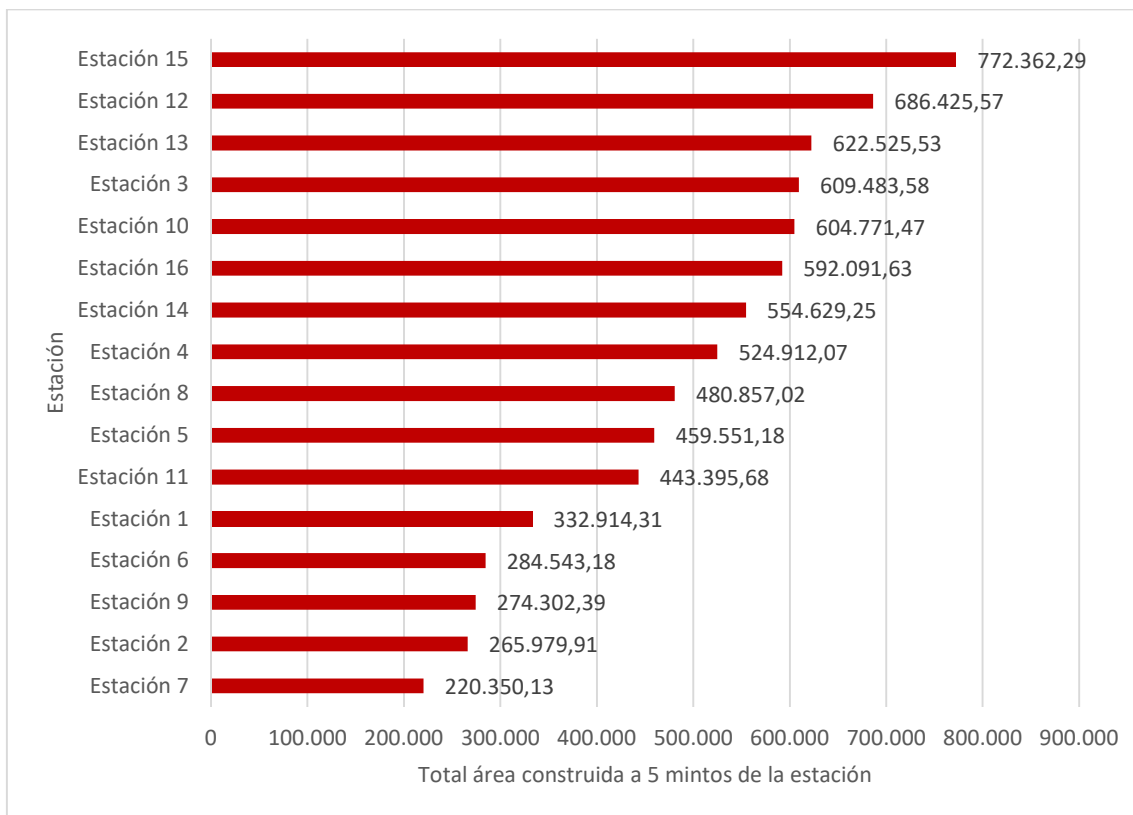
2.2.2. Área construida

Para 2025, la estación con mayor área construida a 5 minutos de caminata es la estación 15, con 772.362 m², seguida por la estación 12 con 686.426 m² y la estación 13 con 622.526 m². Les siguen muy de cerca las estaciones 3 (609.484 m²), 10 (604.771 m²) y 16 (592.092 m²), concentrando una proporción importante del total de área edificada dentro del corredor.

En contraste, las estaciones con menor área construida son la estación 7 (220.350 m²), la estación 2 (265.980 m²) y la estación 9 (274.302 m²), evidenciando una menor densidad edificada en sus entornos inmediatos.

Estas cifras muestran una concentración significativa de área construida en estaciones localizadas en los tramos intermedios y finales de la Línea 1, con un peso relevante sobre el total de área construida dentro de las isócronas analizadas

Gráfica 16. Ranking área construida a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Para el 2025, la estación que presenta la mayor variación positiva en el área construida, tanto en términos absolutos como relativos, es la estación 1, con un incremento de 20.525 m², equivalente a un 6,6% respecto al año anterior. Le siguen en importancia las estaciones 2 y 13, con aumentos de 13.929 m² (5,3%) y 25.315 m² (4,2%), respectivamente.

En contraste, la estación 11 muestra la mayor variación negativa, con una reducción de 10.854 m², correspondiente a un -2,4%, seguida por la estación 16, con una disminución de 1.637 m² (-0,3%). El resto de las estaciones presenta cambios relativamente pequeños, lo que refleja un comportamiento estable en el total del área edificada a lo largo del corredor para este periodo (Tabla 15).

Tabla 15. Variación absoluta y variación porcentual 2024/2025 área construida

Estación	2024	2025	Variación absoluta	Variación porcentual
Estación 1	312,389.0	332,914.31	20,525.3	6.6
Estación 2	252,681.1	265,979.91	13,298.8	5.3
Estación 3	598,643.9	609,483.58	10,839.7	1.8

Estación	2024	2025	Variación absoluta	Variación porcentual
Estación 4	522,975.5	524,912.07	1,936.6	0.4
Estación 5	458,490.8	459,551.18	1,060.4	0.2
Estación 6	281,322.2	284,543.18	3,220.9	1.1
Estación 7	218,379.5	220,350.13	1,970.6	0.9
Estación 8	479,964.9	480,857.02	892.1	0.2
Estación 9	264,275.7	274,302.39	10,026.7	3.8
Estación 10	594,918.6	604,771.47	9,852.9	1.7
Estación 11	454,261.0	443,395.68	-10,865.3	-2.4
Estación 12	661,921.4	686,425.57	24,504.2	3.7
Estación 13	597,210.8	622,525.53	25,314.7	4.2
Estación 14	578,541.4	554,629.25	-23,912.2	-4.1
Estación 15	760,304.7	772,362.29	12,057.6	1.6
Estación 16	593,728.9	592,091.63	-1,637.2	-0.3

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

La Tabla 16 presenta la evolución del área construida a 5 minutos de caminata de las estaciones entre 2006 y 2025, evidenciando un crecimiento significativo en varios puntos del corredor de la Línea 1 del Metro de Bogotá. La estación 1 es la que presenta la mayor variación positiva, con un aumento absoluto de 216.364 m², lo que equivale a un incremento relativo de 185,6% frente a 2006.

Le siguen la estación 2, con un crecimiento de 119.921 m² (82,1%) y la estación 3, con 204.844 m² adicionales (50,6%). También destacan incrementos relevantes en estaciones como la 4, 5 y 16, todas con variaciones superiores a los 100.000 m².

En contraste, las estaciones con menores crecimientos relativos son la estación 12 (13,2%) y la estación 10 (16,1%), aunque en términos absolutos mantienen volúmenes construidos importantes. Este comportamiento evidencia cómo las zonas cercanas a las primeras estaciones han sido las más dinámicas en términos de expansión edificada a lo largo del periodo analizado.

Tabla 16. Variación absoluta y porcentual 2006/2025 área construida

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación% 2006/2025
Estación 1	116,550.1	332,914.3	216,364.3	185.6
Estación 2	146,059.1	265,979.9	119,920.8	82.1
Estación 3	404,639.5	609,483.6	204,844.0	50.6
Estación 4	407,007.0	524,912.1	117,905.1	29.0
Estación 5	352,552.0	459,551.2	106,999.2	30.3
Estación 6	227,811.3	284,543.2	56,731.9	24.9

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación% 2006/2025
Estación 7	169,961.7	220,350.1	50,388.4	29.6
Estación 8	402,494.5	480,857.0	78,362.6	19.5
Estación 9	218,802.2	274,302.4	55,500.2	25.4
Estación 10	521,067.7	604,771.5	83,703.8	16.1
Estación 11	372,908.5	443,395.7	70,487.2	18.9
Estación 12	606,351.3	686,425.6	80,074.3	13.2
Estación 13	517,273.2	622,525.5	105,252.3	20.3
Estación 14	441,559.1	554,629.3	113,070.2	25.6
Estación 15	607,085.2	772,362.3	165,277.1	27.2
Estación 16	452,726.8	592,091.6	139,364.9	30.8

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.2.3. Lotes con potencial de desarrollo

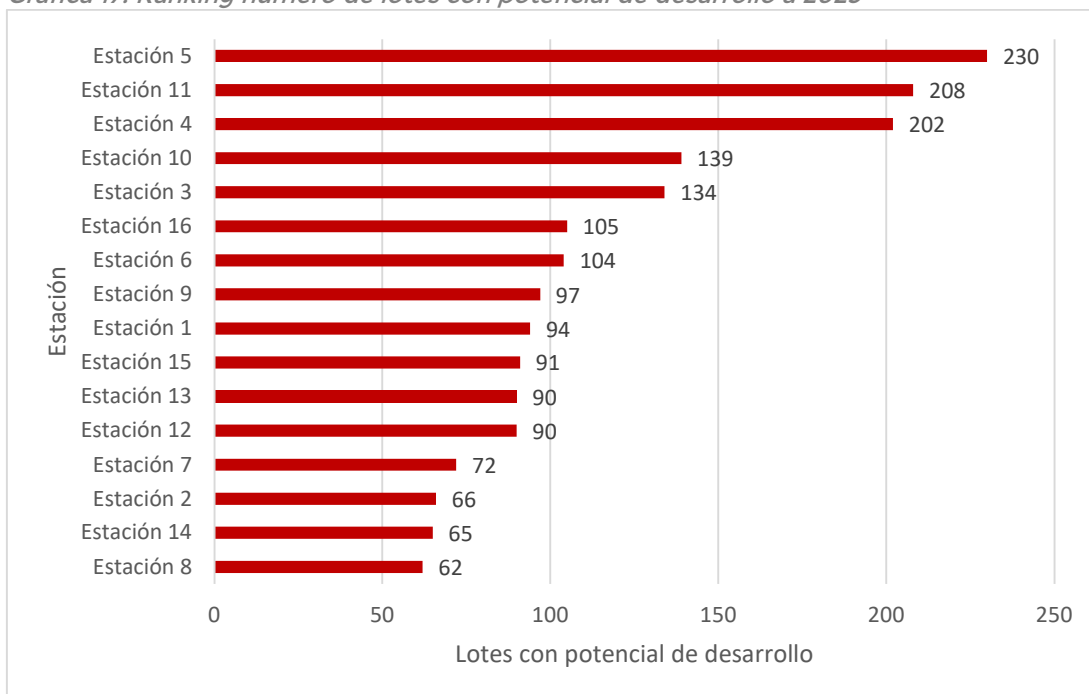
Para los fines de la IEI, se consideran lotes con potencial de desarrollo aquellos predios cuyo índice de construcción (IC) es menor a 1 y cuyo uso no es dotacional. Este criterio indica que la edificación existente no ha agotado la edificabilidad permitida, por lo que el predio conserva margen para nuevas intervenciones o densificación.

En esta sección se presenta el conteo de lotes con potencial de desarrollo identificados dentro del área de influencia inmediata de cada estación, delimitada mediante isócronas de 5 minutos de caminata. El indicador resume, para cada entorno de estación, la cantidad de predios que cumplen simultáneamente las condiciones de $IC < 1$ y uso distinto a dotacional.

De este modo, se tiene que para 2025, al igual que en 2024, las estaciones 5, 11 y 4 concentran el mayor número de lotes con potencial de desarrollo con 230, 208 y 202 lotes, respectivamente (Gráfica 17). En un segundo grupo se ubican las estaciones 10 y 3, con 139 y 134 lotes, seguidas por las estaciones 16 y 6 (105 y 104). En el rango inferior se encuentran, entre otras, las estaciones 7, 2, 14 y 8, con valores entre 72 y 62 lotes. En conjunto, el patrón sugiere una concentración de oportunidades de renovación o intensificación del uso del suelo en tramos específicos del corredor.

En el periodo comprendido entre 2006 y 2025 se observa una tendencia sostenida a la disminución en el número de lotes con potencial de desarrollo en el área de influencia inmediata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Esta reducción es particularmente marcada en las estaciones 1, 5 y 3. La persistencia de este descenso en la serie histórica indica que el número de predios con capacidad edificatoria remanente se ha reducido de manera sostenida (Gráfica 18).

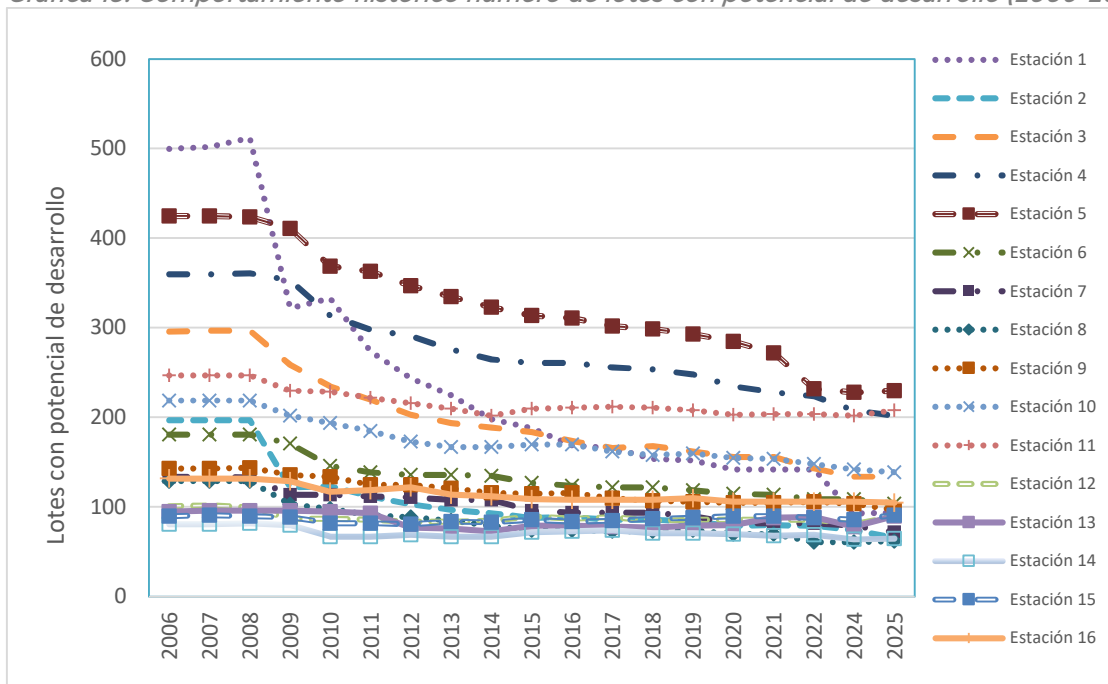
Gráfica 17. Ranking número de lotes con potencial de desarrollo a 2025



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Gráfica 18. Comportamiento histórico número de lotes con potencial de desarrollo (2006-2025)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Entre 2024 y 2025 se observa un comportamiento mixto por estación (Tabla 17), con aumentos en varios entornos y descensos en otros. En el agregado, los cambios se compensan (suma neta cercana a cero), lo que sugiere estabilidad del total de lotes con potencial en la línea, con reacomodos territoriales entre estaciones.

Destacan por reducciones las estaciones 2 (-8 lotes; -10,8%), 9 (-7; -6,7%), 7 (-7; -8,9%), 4 (-6; -2,9%), 6 (-5; -4,6%) y 10 (-3; -2,1%). Por su parte, sobresalen por incrementos las estaciones 13 (+12; +15,4%), 12 (+9; +11,1%) y 15 (+5; +5,8%). Las estaciones 1, 5, 8 y 14 presentan variaciones positivas leves (entre +1 y +2 lotes), mientras que la estación 3 permanece estable (134 lotes) y la estación 16 registra una ligera caída (-1; -0,9%). La estación 11 aumenta 6 lotes (+3,0%).

Tabla 17. Variación absoluta y porcentual 2022/2025 lotes con potencial de desarrollo

Estación	2024	2025	Variación absoluta	Variación porcentual
Estación 1	93	94	1,00	1,1%
Estación 2	74	66	-8,00	-10,8%
Estación 3	134	134	0,00	0,0%
Estación 4	208	202	-6,00	-2,9%
Estación 5	228	230	2,00	0,9%
Estación 6	109	104	-5,00	-4,6%
Estación 7	79	72	-7,00	-8,9%
Estación 8	61	62	1,00	1,6%
Estación 9	104	97	-7,00	-6,7%
Estación 10	142	139	-3,00	-2,1%
Estación 11	202	208	6,00	3,0%
Estación 12	81	90	9,00	11,1%
Estación 13	78	90	12,00	15,4%
Estación 14	64	65	1,00	1,6%
Estación 15	86	91	5,00	5,8%
Estación 16	106	105	-1,00	-0,9%

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Entre 2006 y 2025, todas las estaciones de la Línea 1 han registrado reducciones acumuladas en el número de lotes con potencial de desarrollo, con mayores disminuciones absolutas en las estaciones 1 (-406 lotes), 5 (-195 lotes), 3 (-162 lotes) y 4 (-158 lotes). En contraste, las estaciones 13 y 15 muestran variaciones marginales, manteniéndose relativamente estables a lo largo del periodo (Tabla 18).

Al observar la variación en puntos porcentuales entre 2024 y 2025, se evidencian incrementos positivos en varias estaciones –particularmente en la 13 (+12,63 p.p.), 12 (+8,91 p.p.) y **15 (+5,56 p.p.)– lo que indica una recuperación o ajuste estadístico reciente en estas áreas. Por su parte, las mayores caídas en este indicador se registran en las

estaciones 7 (-5,22 p.p.), 2 (-4,06 p.p.), 9 (-4,9 p.p.) y 6 (-2,76 p.p.), lo que sugiere un avance en la consolidación del suelo en estos entornos.

Tabla 18. Variación absoluta y relativa 2006/2025 y 2006/2024 lotes con potencial de desarrollo

Estación	2006	2025	Variación absoluta 2006/2025	Variación porcentual acumulada a 2025	Variación porcentual acumulada a 2024	Variación en p.p 2024/2025
Estación 1	500	94	-406,00	-81,2%	-81,4%	0,20
Estación 2	197	66	-131,00	-66,5%	-62,4%	-4,06
Estación 3	296	134	-162,00	-54,7%	-54,7%	0,00
Estación 4	360	202	-158,00	-43,9%	-42,2%	-1,67
Estación 5	425	230	-195,00	-45,9%	-46,4%	0,47
Estación 6	181	104	-77,00	-42,5%	-39,8%	-2,76
Estación 7	134	72	-62,00	-46,3%	-41,0%	-5,22
Estación 8	129	62	-67,00	-51,9%	-52,7%	0,78
Estación 9	143	97	-46,00	-32,2%	-27,3%	-4,90
Estación 10	219	139	-80,00	-36,5%	-35,2%	-1,37
Estación 11	247	208	-39,00	-15,8%	-18,2%	2,43
Estación 12	101	90	-11,00	-10,9%	-19,8%	8,91
Estación 13	95	90	-5,00	-5,3%	-17,9%	12,63
Estación 14	81	65	-16,00	-19,8%	-21,0%	1,23
Estación 15	90	91	1,00	1,1%	-4,4%	5,56
Estación 16	132	105	-27,00	-20,5%	-19,7%	-0,76

Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

2.3. Espacio público⁴

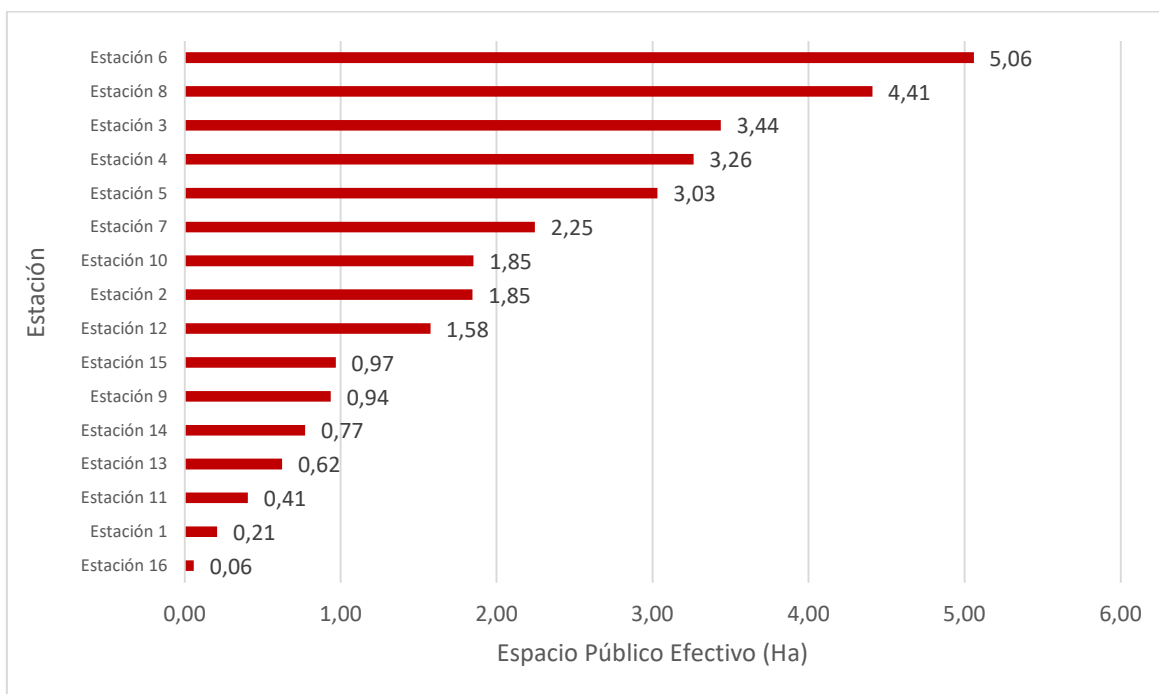
El espacio público desempeña un papel fundamental en el análisis de la ocupación territorial y las variaciones espaciales asociadas a la infraestructura. Un nivel adecuado de espacio público es vital para promover entornos saludables y sostenibles alineados con el modelo de desarrollo orientado al transporte sostenible. Para la medición del espacio público se tienen en cuenta dos categorías, se tiene el espacio público efectivo, siendo aquel conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas, constituyendo el área de espacio público realmente disponible para el disfrute de la ciudadanía. Por otro lado, está el espacio público total, el cual además de las áreas que conforman el espacio público efectivo, tiene en cuenta alamedas, vías peatonales, andenes, calzadas, ciclorrutas, separadores y áreas de ronda hidráulica.

Se evidencia el área de espacio público efectivo (Hectáreas), en la isócrona de 5 minutos para cada estación. La estación con mayor cantidad de espacio público efectivo es la

⁴ Para el periodo 2025 la información fuente acopiada de espacio público se encuentra en revisión, por ello para esta iteración se presentan los resultados ya publicados.

estación 6 ubicada en la intersección entre la Av. Primero de mayo y la Av. Boyacá (5,06 Hectáreas), seguida por la estación 8 (4,41 Hectáreas), y las estaciones 3 y 4 (3,44 y 3,26 Hectáreas respectivamente). La estación con menor presencia de espacio público efectivo es la estación 16 (0,06 Hectáreas), seguida por las estaciones 1 y 11 (0,21 y 0,41 Hectáreas respectivamente). Se evidencia en la Gráfica 19 que la menor disponibilidad de espacio público efectivo se da en el tramo norte y en la primera estación de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

Gráfica 19. Espacio Público Efectivo (Hectáreas)

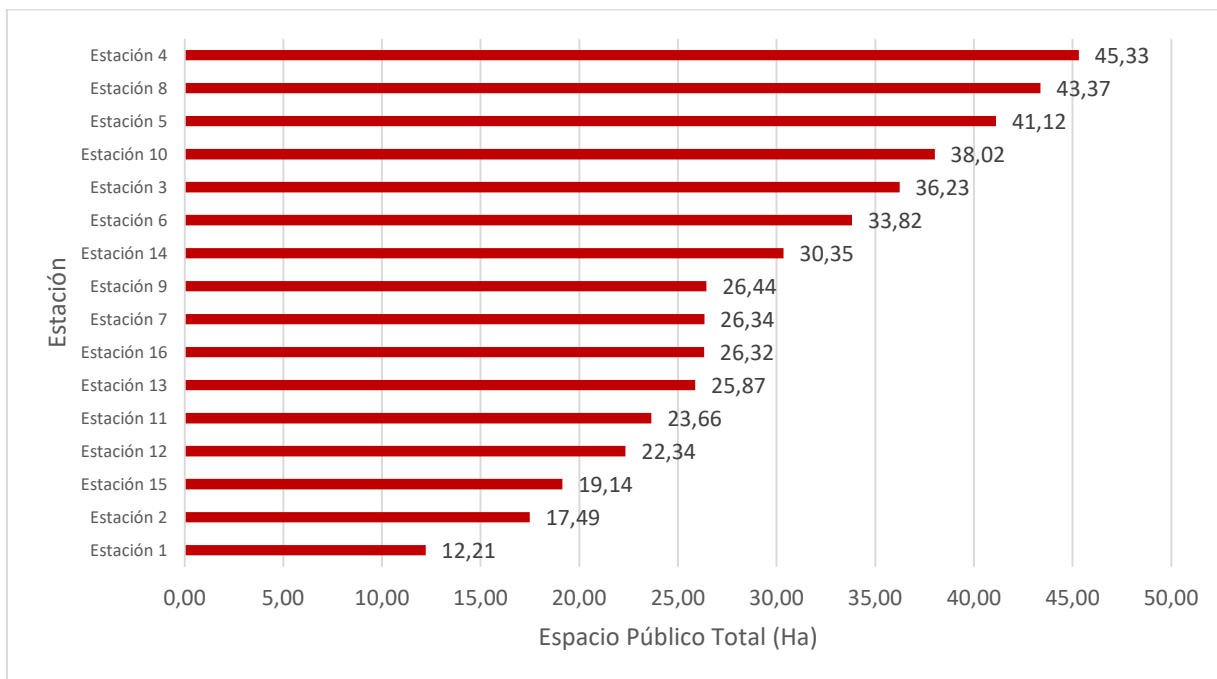


Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

En la Gráfica 20, se evidencia el área de espacio público Total (Hectáreas), en la isócrona de 5 minutos para cada estación, para este caso toda la primera línea muestra una distribución más uniforme en las diferentes estaciones. La estación con mayor cantidad de espacio público total es la estación 4 (45,33 Hectáreas), seguida por la estación 8 (43,37 Hectáreas), y las estaciones 5 y 10 (41,12 y 38,02 Hectáreas respectivamente). La estación con menor presencia de espacio total es la estación 1 (12,21 Hectáreas), seguida por las estaciones 2 y 15 (14,49 y 19,14 Hectáreas respectivamente).

Gráfica 20. Espacio Público Total (Hectáreas)



Fuente: Empresa Metro de Bogotá (EMB), IEI

Nota: Datos a 5 minutos de caminata de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá.

3. Ficha metodológica

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA		
1.	Nombre de la Operación estadística y sigla	INDICADORES ESPACIALES Y DE INFRAESTRUCTURA DEL ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA DE LAS LÍNEAS CONTRATADAS DEL SISTEMA METRO DE BOGOTÁ (IEI)
2.	Entidad y área responsable	EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A. (EMB)
3.	Tipo de operación estadística	A partir del aprovechamiento de registros administrativos
4.	Antecedentes	El comportamiento de los modelos de sostenibilidad financiera de las autoridades de transporte alrededor del mundo así como el impacto del transporte sobre diferentes áreas de influencia y mercados, demuestran que la tarifa no es el único ingreso percibido para garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte público, sino que también se vinculan diferentes tipos de negocios como la publicidad, tecnología asociada a las tarjetas de ingreso, arrendamiento de espacios para el desarrollo de actividades comerciales, el alquiler de espacios para equipos de telecomunicaciones, y más reciente a nivel Latinoamérica la participación en el desarrollo inmobiliario y público del entorno y área de influencia del sistema de transporte masivo. Esta capitalización en función de la accesibilidad se soporta teóricamente en que los efectos pueden ser mayores en sitios cualificados urbanamente y con mayor acceso al transporte y que estos pueden disminuir o dejarse de percibir a medida que se alejan de las zonas intervenidas por la ausencia de calidad, cantidad y distribución espacial de la oferta de oportunidades en cada uno de los destinos. Tanto la accesibilidad como la capitalización generan posteriormente, impactos sobre los patrones de usos y ocupación del suelo por la localización y presión de la demanda de transporte, revelando la representatividad que tiene el transporte sobre el desarrollo físico de las ciudades. Finalmente, se ha identificado desde la normatividad y la literatura, que diferentes hechos y actuaciones sobre el territorio tienen efectos heterogéneos sobre ciertos mercados, y que el transporte como obra pública al generar accesibilidad y entornos aptos para el desarrollo tiene efectos sociales y económicos diferenciales que debería regular y sobre los cuales podría participar pero que estos deben ser medidos y calculados específicamente por población, zona y proyecto.
5.	Objetivo general	Generar información estadística espacial y de infraestructura para contribuir al monitoreo de la ocupación y dinámica del suelo en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema metro de Bogotá.
6.	Objetivos específicos	1. Producir información estadística que permita una caracterización espacial y de infraestructura en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá. 2. Producir información estadística sobre los diferentes usos del suelo en área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá. 3. Generar información estadística sobre ocupación del área construida en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá. 4. Obtener información estadística sobre el espacio público en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá. 5. Obtener información estadística sobre dinámicas de las licencias de construcción en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá.

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA		
		6. Contar con información estadística de lotes y áreas en el área de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá para la toma de decisiones por parte de entidades públicas y privadas.
7.	Alcance temático	La operación estadística IEI tiene su enfoque temático en datos espaciales y de infraestructura relativamente estables como lo son áreas de construcción, usos del espacio, cantidad de licencias y tipo de licencias, cantidad de espacio público disponible. Este enfoque temático tiene como finalidad brindar información para el seguimiento por parte del Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo de la Empresa Metro de Bogotá en su línea de investigación espacial y de infraestructura. Esta operación estadística es de tipo estadística derivada, aprovechando diferentes registros administrativos de entidades del distrito. La periodicidad de producción de la información de esta operación estadística es anual atendiendo a la actualización de la información por parte de las fuentes.
8.	Conceptos básicos	•Actividad transportadora: conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas, animales o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos de transporte. (Adaptado de Ley 336 de 1996, Artículo 6 disposiciones generales para los modos de transporte) •Área de influencia inmediata: Espacio geográfico directamente impactado por una actividad, una infraestructura o un proyecto, y donde los efectos se manifiestan de manera cuantificable (Adaptada de Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). (n.d.).). •Área total construida: corresponde al metraje total del destino encontrado en proceso. El área construida, incluye únicamente los espacios cubiertos de la edificación en construcción, sean comunes o privados. (Adaptado por el CEED de la definición A. 2012, 12. Normas para construir y urbanizar. Revista ARQHYS.com) •Contrato: Es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer una cosa. Cada parte puede ser de una o muchas personas (Tomado de Función Pública Contrato - Glosario - Función Pública). •Destino de la edificación: finalidad aprobada en la licencia de construcción de una edificación, como: vivienda, industria, oficina, bodega, comercio, alojamiento, educación, salud-asistencial, administración pública, social-recreacional y otro no residencial. (Adaptado Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Estadísticas de Licencias de Construcción - ELIC. (s.f.).) •Edificación: es una construcción independiente y separada, compuesta por uno o más espacios en su interior independiente, porque tiene acceso directo desde la vía pública, caminos, senderos o a través de espacios de circulación común (corredores o pasillos, escaleras, patios) Separada, porque tiene paredes, sin importar el material utilizado para su construcción, que la delimitan y diferencian de otras. Una edificación puede tener varias entradas y generalmente está cubierta por un techo. (Revisión - Organización de las Naciones Unidas (ONU), 1998) Principios y recomendaciones para los censos de población y vivienda.) •Isócrona: Área geográfica que puede alcanzarse en un tiempo específico desde o hacia un punto de interés, considerando una velocidad determinada (Adaptada de Salazar, D. C. (2020, septiembre 15). Geoestrategia).

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA

		•Licencia de construcción: Es la autorización previa para desarrollar edificaciones, áreas de circulación y zonas comunales en uno o varios predios, de conformidad con lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial, los instrumentos que lo desarrollen y complementen, los Planes Especiales de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural, y demás normatividad que regule la materia. En las licencias de construcción se concretarán de manera específica los usos, edificabilidad, volumetría, accesibilidad y demás aspectos técnicos aprobados para la respectiva edificación. (Decreto 1203, 2017 art 2.2.6.1.1.7.) •Línea contratada del metro: Se entiende como aquella línea del sistema metro que cuenta con un acto firmado por las partes para su construcción (EMB - creación propia). •Predio: es un inmueble no separado por otro predio público o privado, con o sin construcciones y/o edificaciones, perteneciente a personas naturales o jurídicas. El predio mantiene su unidad, aunque esté atravesado por corrientes de agua pública. Se incluyen en esta definición los baldíos, los ejidos, los vacantes, los resguardos indígenas, las reservas naturales, las tierras de las comunidades negras, la propiedad horizontal, los condominios (unidades inmobiliarias cerradas), las multipropiedades, las parcelaciones, los parques cementerios, los bienes de uso público y todos aquellos otros que se encuentren individualizados con una matrícula inmobiliaria, así como las mejoras por edificaciones en terreno ajeno. (Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD) •Lote: mínima unidad geográfica donde se ubica uno o más predios ya sean urbanos o rurales. (Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital - IDECA)
9.	Variables	Cantidad de predios: determina la cantidad de predios de acuerdo con las definiciones establecidas dentro de un espacio definido. Tipos de uso: determina los usos o destinaciones dadas a las diferentes edificaciones de acuerdo con las definiciones establecidas en un espacio determinado. Área construida: establece el área construida de una edificación expresada en metros cuadrados. Área del terreno: contiene la información de las dimensiones de los terrenos expresadas en metros cuadrados. Isócrona: determina el tiempo de recorrido desde un punto de observación, se definen de acuerdo con las categorías necesarias para el análisis. Fecha de expedición licencia: en ella se encuentra información de la fecha en que fue expedida la autorización para construcción de una edificación. Tipo de licencia expedida: variable categórica, contiene las diferentes categorías de uso autorizadas en las autorizaciones de construcción. Cantidad de lotes: variable numérica que contiene la información de la cantidad de lotes en un espacio determinado. Estrato socioeconómico: variable categórica, contiene la información del estrato asignado por la autoridad en temas de planificación.

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA

10.	Indicadores	PARTICIPACIÓN EN USOS (PU) Se define como la proporción del uso principal del lote, determinado por la frecuencia de predios según sus usos de construcción agregados por lote, en un área determinada $PU = \frac{\sum \text{lote uso}}{\sum \text{lotes}}$ ENTROPÍA GENERAL (EG) Mide la mezcla del uso del suelo considerando el porcentaje relativo de todos los usos dentro de un área específica, su valor máximo es 1 cuando existe un uso balanceado entre estos, y su valor mínimo es 0 cuando el uso del suelo es homogéneo. $EG = - \frac{\sum_i p_i \ln \left(\frac{p_i}{\Delta X_i} \right)}{\ln(i)}$ Donde: i = 5, correspondiente a las categorías de uso (residencial, comercio y servicios, dotacional, industria, otros). P_i = es la probabilidad de ocurrencia de i. ΔX_i = partición espacial sobre la que se calcula la entropía, siendo este un espacio geográfico. ENTROPÍA RESIDENCIAL - COMERCIO Y SERVICIOS (ERC) Mide la mezcla del uso del suelo considerando el porcentaje relativo de usos residencial y de comercio y servicios dentro de un área específica, y su valor máximo es 1 cuando existe una mezcla de usos balanceada, y su valor mínimo es 0 cuando el uso del suelo es homogéneo. $ERC = - \frac{\sum_i p_i \ln \left(\frac{p_i}{\Delta X_i} \right)}{\ln(i)}$ Donde: i = 2, correspondiente a las categorías de uso (residencial, comercio y servicios). P_i = es la probabilidad de ocurrencia de i. ΔX_i = partición espacial sobre la que se calcula la entropía, siendo este un espacio geográfico. ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN GENERAL (ICG) Se define como el número de veces que la superficie de un terreno corresponde al área construida, se mide como el cociente que resulta de dividir el total del área construida sobre el área total de terreno catastral de los predios en un área determinada. $ICG = \frac{\text{Total área construida}}{\text{Área total de terreno}}$ NÚMERO DE LOTES CON POTENCIAL DE DESARROLLO (NLPD) Define la cantidad de lotes considerados desarrollables (se considera lote con potencial de desarrollo aquel con índice de construcción menor a 1 y que no sea dotacional). $NLPD = \sum \text{Lotes con potencial de desarrollo}$ ÁREA DE LOTES CON POTENCIAL DE DESARROLLO (ALPD) Define el área total catastral de los lotes considerados desarrollables (se considera lote con potencial de desarrollo aquel con índice de construcción menor a 1 y que no sea dotacional).
-----	-------------	--

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA

		$ALPD = \sum \text{Área de lotes con potencial de desarrollo}$ PORCENTAJE DE LOTES CON POTENCIAL DE DESARROLLO (PLPD) Define la proporción de lotes considerados desarrollables (se considera lote con potencial de desarrollo aquel con índice de construcción menor a 1 y que no sea dotacional). $PLPD = \frac{\sum \text{Lotes con potencial de desarrollo}}{\sum \text{Lotes}}$ ÁREA DE ESPACIO PÚBLICO TOTAL (AEPT) Es la sumatoria de metros cuadrados de espacio público total dentro de un área determinada. Se entiende por Espacio Público Total como aquel "conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas, alamedas, vías peatonales, andenes, calzadas, ciclorrutas, separadores y áreas de ronda hidráulica", no incluye ante jardín. $AEPT = \sum \text{Área de espacio público total}$ ÁREA DE ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO (AEPE) Es la sumatoria de metros cuadrados de espacio público efectivo dentro de un área determinada. Se entiende por Espacio Público Efectivo como aquel "conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas", no incluye ante jardín, control ambiental ni zonas de protección ambiental. $AEPE = \sum \text{Área de espacio público efectivo}$ NÚMERO DE PREDIOS (NP) Se expresa como la sumatoria de predios dentro de un área de terminada. $NP = \sum \text{Predios}$ FRAGMENTACIÓN PREDIAL (FP) Se define como el número de predios por unidad de área (hectárea) dentro de un espacio determinado. $FP = \frac{\sum \text{Predios}}{\text{Hectárea}}$ METROS CUADRADOS DE ÁREA CONSTRUIDA (MAC) Es la sumatoria de área construida de los predios dentro de un espacio determinado. $MAC = \sum \text{Área construida}$ PARTICIPACIÓN DE ESTRATOS (PE) Se define como la proporción de predios con uso residencial, según su estrato socioeconómico en un área determinada $PE = \frac{\sum \text{Predios de uso residencial con un estrato determinado}}{\sum \text{Predios de uso residencial}}$
11.	Parámetros	No aplica
12.	Nomenclaturas y clasificaciones	En la Operación Estadística <i>Indicadores Espaciales y de Infraestructura del Área de Influencia Inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá (IEI)</i> , se usará la División Político-Administrativa (DIVIPOLA) para la definición de nomenclatura del municipio, así como el código predial.

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA		
13.	Universo de estudio	El universo de la Operación Estadística IEI es el área total de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá, para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento.
14.	Población objetivo	La población objetivo de la IEI son los predios y lotes del área total de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento.
15.	Unidades estadísticas	Unidad de observación. los predios y lotes ubicados en las áreas de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá, para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento. Unidad de muestreo No Aplica Unidad de análisis. los predios, lotes y estaciones ubicados en las áreas de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá, para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento.
16.	Marco (Censal o muestral)	Base de datos predial de la ciudad de Bogotá.
17.	Fuentes:	Base de datos de predios adquiridos por la Empresa Metro de Bogotá (EMB). Base de datos predial de Bogotá de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD). Base de datos geográfica corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP).
18.	Tamaño de muestra (si aplica)	No Aplica
19.	Diseño muestral (si aplica)	No Aplica
20.	Precisión (si aplica)	No Aplica
21.	Mantenimiento de la muestra (si aplica)	No Aplica
22.	Información auxiliar	Informe de contexto del área de influencia de las estaciones.
23.	Cobertura geográfica	Área total de influencia inmediata de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá, para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento.
24.	Periodo de referencia	El periodo de referencia de la IEI es el año de vigencia de la información catastral disponible, este periodo corresponde al año calendario siguiente a la actualización de la información catastral y predial realizada por las entidades productoras de la información primaria, para el caso la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital y la Secretaría Distrital de Planeación. Para la IEI se toma información de la base de datos para las vigencias anuales desde el 2006 en adelante.
25.	Periodo y periodicidad de recolección	El acopio de la información se realiza durante el primer semestre de cada año.
26.	Método de recolección	Acopio de registros administrativos
27.	Desagregación de resultados	Desagregación geográfica. Áreas de influencia por estación de las líneas contratadas del sistema Metro de Bogotá, para 2025 la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), única contratada hasta el momento. Desagregación temática. La desagregación temática de la información está definida por los diferentes usos del suelo en las áreas de influencia, así como las áreas de espacio público y áreas construidas y de los lotes de los diferentes predios, además la información de estratos de los predios con uso residencial.
28.	Frecuencia de entrega de resultados	Anual
29.	Periodos disponibles para los resultados	Macrodatos. Desde 2006 Microdatos anonimizados. La Operación no genera microdatos anonimizados

FICHA METODOLÓGICA DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA		
30.	Medios de difusión y acceso	Anualmente, la IEI define y pone a disposición de los usuarios en la página del observatorio https://observatorio.metrodebogota.gov.co Para publicar la actualización de información de la OE IEI se implementa el calendario oficial de la EMB https://www.metrodebogota.gov.co/sala-prensa/agenda

4. Siglas y abreviaturas

BTR: Sistema de Bus de Tránsito Rápido.

DOT: Desarrollo Orientado al Transporte.

E01: Estación 1 Av. Villavicencio / Carrera 94 - Carrera 93.

E02: Estación 2 Av. Villavicencio / Carrera 86b - Carrera 86g.

E03: Estación 3 Av. Villavicencio / Carrera 80d - Carrera 80g.

E04: Estación 4 Av. Primero de Mayo / Calle 42 sur - Calle 42c sur.

E05: Estación 5 Av. Primero de Mayo / Calle 40 sur - Calle 39 sur.

E06: Estación 6 Av. Primero de Mayo / Av. Boyacá - Carrera 72c.

E07: Estación 7 Av. Primero de Mayo / Av. 68 - Carrera 52c.

E08: Estación 8 Av. Primero de Mayo / Glorieta carrera 50.

E09: Estación 9 NQS / Dg. 16 sur - Calle 17A bis sur.

E10: Estación 10 Calle 1 / Carrera 24 - Carrera 24c.

E11: Estación 11 Av. Caracas / Calle 2 - Calle 3.

E12: Estación 12 Av. Caracas / Calle 11 - Calle 13.

E13: Estación 13 Av. Caracas / Calle 24a - Calle 26.

E14: Estación 14 Av. Caracas / Calle 42 - Calle 44.

E15: Estación 15 Av. Caracas / Calle 61 - Calle 63.

E16: Estación 16 Av. Caracas / Calle 72 - Calle 74.

EMB: Empresa Metro de Bogotá, S.A.



OOVS: Observatorio de Ocupación y Valor del Suelo

SDP: Secretaría Distrital de Planeación

UAECD: Unida Administrativa Especial de Catastro Distrital

