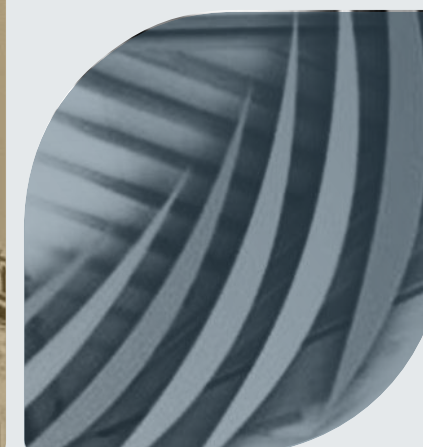
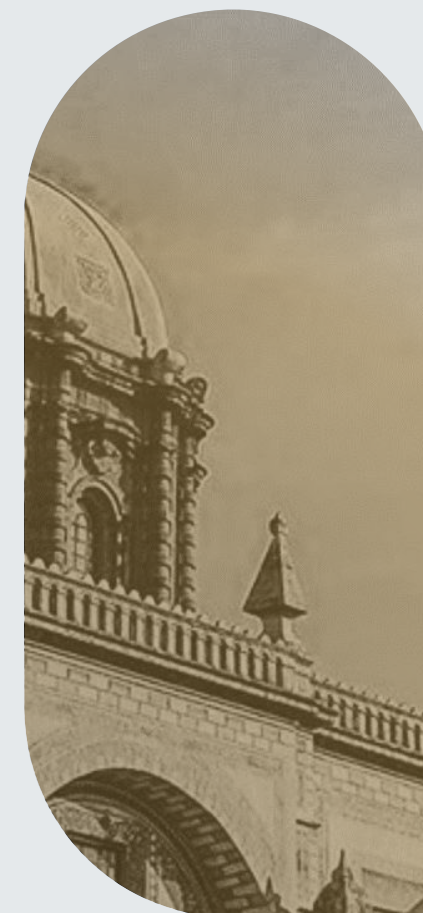
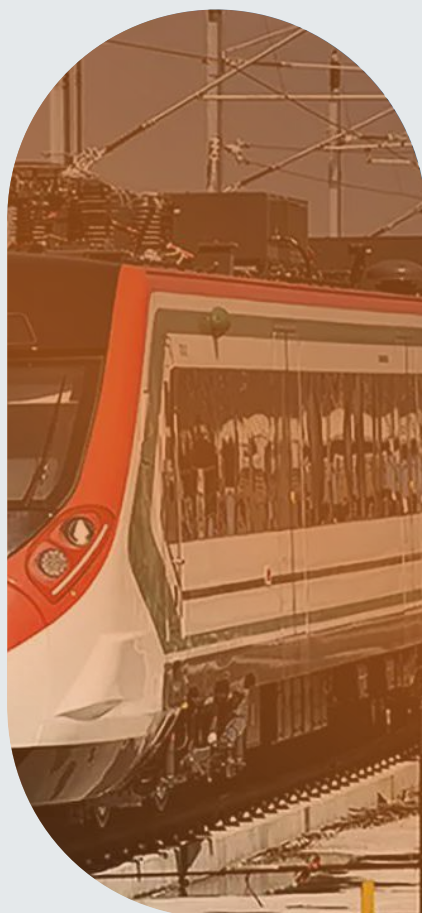




BOLETÍN

INMOBILIARIO

INDAABIN

Dirección General de
Avalúos y Obras

3RA EDICIÓN

2025
DGAO



Templo de Santa Rosa
de Viterbo, Querétaro,
R.F.I.: 22-537-1

Fotografía:
<https://lc.cx/EfQ-Zw>

Aeropuerto Internacional
Felipe Ángeles,
Zumpango, Edo. México.
RFI: 15-13701-1

Fotografía:
<https://lc.cx/EBMD-q>



Hacienda
Secretaría de Hacienda y Crédito Público

INDAABIN
INSTITUTO DE ADMINISTRACIÓN
Y AVALÚOS DE BIENES NACIONALES

CONTENIDOS

03

EDITORIAL

Dr. Pablo Israel Escalona Almeraya
Presidente del INDAAABIN

04

QUEHACER INSTITUCIONAL

05

LÉXICO INDAAABIN

06

APROVECHAMIENTO INMOBILIARIO

08

DIRECCIÓN GENERAL DE AVALÚOS Y OBRAS

- Paso a paso del Avalúo como parte fundamental del Proceso de Liberación del Derecho de Vía
- Historia de la Valuación
- En Ruta
- Tren AIFA – Pachuca
- Impacto del INDAAABIN en los nuevos proyectos ferroviarios (2025 y adelante)
- Tren México - Querétaro
- Nuestro Compromiso

18

COLUMNA INVITADA

Ing. Teodosio Cayo Araya
Presidente de la Unión Panamericana de Asociaciones de Valuación (UPAV)

Mtro. Mario Rafael Marqués Tapia.
Presidente de la American Society of Appraisers (ASA) capítulo México

22

CONSULTA

- Centro de reuniones, oficinas, salas, auditorios y otros espacios compartidos
- Inmuebles de propiedad federal con superficies disponibles 2025
- Programa de Prevención.
¿Qué hacer en caso de sismo?

Estación
Aguascalientes, Ags.,
Línea A0584,9 KMTS.,
Aguascalientes, Ags.
R.F.I.: 1-1727-2

Fotografía: Indalecio
López Ibarra
(@gus_indalecio)



**Dr. Pablo Israel
Escalona
Almeraya**
Presidente del
INDAABIN



INDAABIN, Coyoacán,
CDMX.
R.F.I.: 9-20082-6

Fotografía: Indalecio
López Ibarra
(@gus_Indalecio)

EDITORIAL

En el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), trabajamos bajo la firme convicción de que los bienes propiedad de la Nación deben ser gestionados con rigor técnico, transparencia y visión de largo plazo. En este sentido, las diversas acciones y figuras que se impulsan desde la Dirección General de Avalúos y Obras han sido claves para garantizar procesos de valuación justos, equitativos y alineados con el interés público en la compraventa de inmuebles federales; muchas de esas acciones se resumen en la edición del presente Boletín Inmobiliario.

Un avalúo no es solo una estimación de valor; es el resultado de un análisis técnico-financiero que toma en cuenta factores físicos, legales, económicos y sociales. Este proceso asegura que los bienes nacionales no sean subvaluados ni sobrevalorados, evitando así afectaciones al erario público y fortaleciendo la confianza ciudadana en la administración de los recursos del Estado.

Cada vez que se realiza una venta, cesión, permuta o adquisición de un inmueble federal, el INDAABIN participa a través de la emisión de un avalúo que permite que las decisiones se fundamenten en criterios objetivos. Esto no solo da certidumbre a las partes involucradas, sino que también contribuye al desarrollo ordenado y sustentable del territorio, al reflejar el verdadero valor de los activos que pertenecen a todos los mexicanos.

En esta edición del boletín, compartimos casos destacados, lineamientos técnicos actualizados y avances en nuestra política de avalúos, como parte de nuestro compromiso con la modernización y la eficiencia institucional.

En el INDAABIN seguiremos trabajando con responsabilidad y profesionalismo para asegurar que cada metro cuadrado de propiedad nacional esté debidamente valuado, administrado y aprovechado en beneficio de nuestro país. ¡Disfruten la lectura de la Tercera Edición del Boletín Inmobiliario!

QUEHACER INSTITUCIONAL

OBJETIVO



Dirigir la estrategia a seguir para **brindar servicios valuatorios** a las Instituciones Públicas, **así como para los trabajos de proyectos de obra correspondientes a los inmuebles a cargo del Instituto**, en apego a la normatividad vigente.

Puesto que, sin avalúos claros o procesos formales, los proyectos se detienen o enfrentan litigios largos y costosos. **La participación del INDABIN ayuda a que la liberación de derecho de vía sea más rápida, justa y segura legalmente.**

MISIÓN



La misión de la Dirección General de Avalúos y Obras (DGAO) es **valuar bienes para asegurar la correcta gestión del patrimonio público, determinando el valor justo de los bienes para la materialización de los proyectos de infraestructura.**

VISIÓN



Formar parte de una Institución eficaz, sostenible y vanguardista que maximice el uso y aprovechamiento de los recursos para el bienestar social y económico del país, **promoviendo el justo pago por la liberación del derecho de vía necesario para el desarrollo de los proyectos.**

Estación Buenavista Cd México,
Línea A_0001,663 Kmts., Aq_0.0,
Bq_0, Cuauhtémoc, CDMX. Años 60
R.F.I.: 9-17933-9

Fotografía: Pin en Canterbury

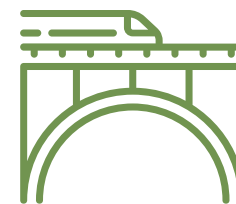
LÉXICO INDAABIN



Estación Buenavista Cd
México, Línea A_0001,663
Kmts., Aq_0.0, Bq_0,
Cuauhtémoc, CDMX.
R.F.I.: 9-17933-9

Fotografía: Rodrigo Moya.
México | Museo Amparo,
Puebla

Indemnización



Se refiere al **monto compensatorio que se otorga por la afectación o expropiación de bienes**. Este monto es **determinado mediante avalúos técnicos realizados por el INDAABIN**, siguiendo metodologías establecidas para garantizar una valoración justa y objetiva.

Avalúo Maestro



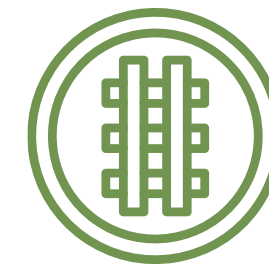
Tiene por objetivo **determinar un espacio de negociación para una gran cantidad de propiedades**, dado a través de valores máximos y mínimos para cada uno de los tipos de terreno **identificados en tramos a lo largo del trazo de una carretera o línea ferroviaria** o en grandes extensiones **afectadas por obras de infraestructura**.

Valor Residual



En la valuación inmobiliaria, **al restar del valor de un inmueble el costo de las mejoras, el capital, la mano de obra y la organización**, el residuo equivale al valor del terreno.

Valor Comercial



Es el **precio más probable por el cual un activo se intercambiaría en una fecha determinada y se dé la transferencia del título del vendedor al comprador**, actuando por voluntad propia, debidamente informados y motivados, en **una transacción sin intermediarios, con condiciones de una venta justa**, donde el pago sea hecho en términos de contado en moneda nacional o en términos de un arreglo comparable a este, sin ser afectado por un financiamiento especial o creativo o concesiones de venta otorgadas por cualquiera que esté asociado con dicha venta; considerando un plazo adecuado de exposición en un mercado competitivo y abierto, en el que **ambas partes actúan con conocimiento de los hechos pertinentes, con prudencia, sin compulsión y sin un estímulo indebido**.

APROVECHAMIENTO

INMOBILIARIO

Panorámica de la
Ciudad de México.

Fotografía:
<https://lc.cx/kxACz7>

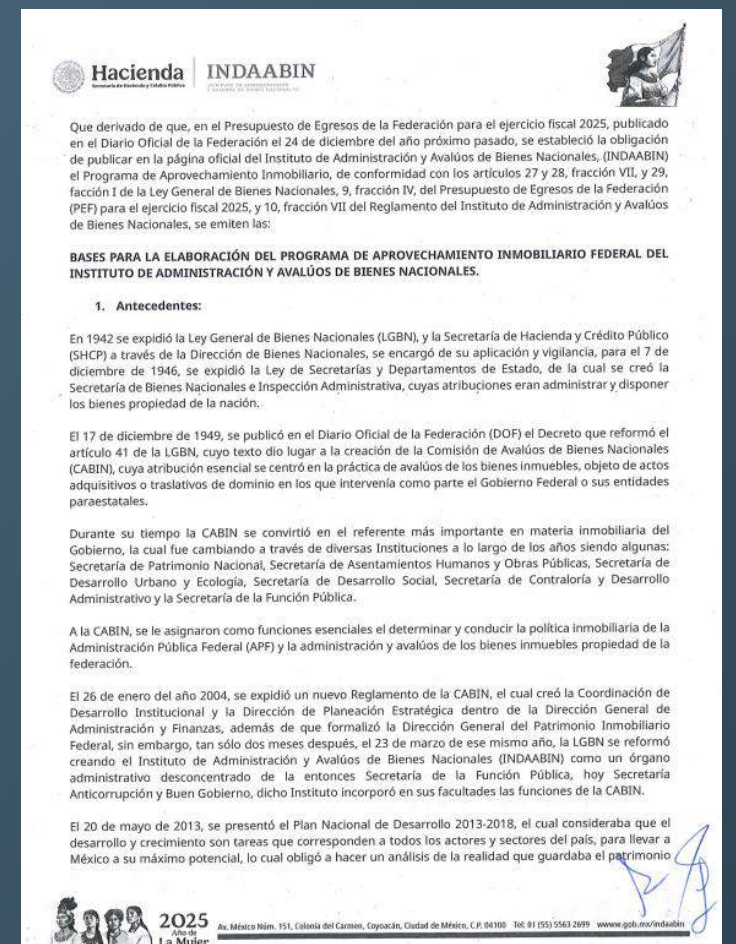
Aprovechamiento Inmobiliario Federal

El **Programa de Aprovechamiento Inmobiliario Federal (PAI)**, es un elemento que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) utiliza como apoyo para poder **determinar y conducir la política inmobiliaria** de la Administración Pública Federal, el cual se actualiza anualmente.

El **31 de marzo de 2025**, se publicaron en la página institucional las **“Bases para la Elaboración del Programa de Aprovechamiento Inmobiliario Federal del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales”**, como un mecanismo para mejorar el orden y mantener el proceso de conformación del PAI, en estas Bases **se enuncian los elementos que deben contener los programas subsecuentes** a su publicación.

Es preciso aclarar, que previo a su publicación y conforme a las atribuciones del INDAABIN, se han enviado requerimientos de aclaración de información a diversas instituciones públicas específicamente en los campos claves para determinar el aprovechamiento de al menos 204 Inmuebles Federales.

Contar con información clara, veraz y oportuna, permite realizar análisis y diagnósticos más precisos, con el propósito de establecer estrategias y líneas de acción orientadas al uso y aprovechamiento adecuado del Patrimonio Inmobiliario Federal y Paraestatal.



Museo de Aguascalientes, Aguascalientes, R.F.I.: 1-1163-5

Fotografía: Indalecio López Ibarra (@gus_Indalecio)

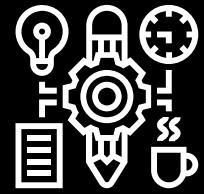
DGAO

DIRECCIÓN GENERAL DE AVALÚOS Y OBRAS

Centro del
Patrimonio
Inmobiliario Federal,
Coyoacán, CDMX
RFI: 9-3115-1

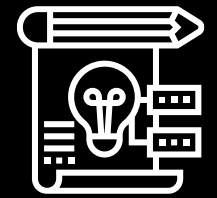
Fotografía: Indalecio
López Ibarra
(@gus_indalecio)

DGAO



**DIRECCIÓN DE SEGUIMIENTO
Y GESTIÓN DEL AVALÚO**

**DIRECCIÓN DE
CONSTRUCCIÓN DE OBRAS**



Paso a Paso del Avalúo Como Parte Fundamental del Proceso de Liberación del Derecho de Vía

Estación Perote Línea V -
265.4 KMTS., Perote,
Veracruz Ignacio de la Llave.
RFI: 30-10119-4

Fotografía: <https://lc.cx/IDDKR6>



Fotografía:
https://lc.cx/VskJ_O

1. Solicitud Formal de Avalúo



La dependencia interesada (por ejemplo, SICT, SEDATU o Fonatur) envía una **solicitud oficial** al INDAABIN.

Incluye: ubicación del predio, superficie requerida, planos, coordenadas y descripción del proyecto.



Ejemplo: Fonatur solicita avalúo para liberar 5 km de derecho de vía para el Tren Maya en Chiapas.

2. Integración de Expediente Técnico

El INDAABIN forma un **expediente** con toda la **documentación**:



Plano topográfico.



Títulos de propiedad o certificados parcelarios.



Uso actual del suelo.

Este paso es clave para conocer **qué se va a valor exactamente**.



Fotografía:
<https://lc.cx/W119gY>



Fotografía:
<https://lc.cx/0XiNor>

3. Visita de Inspección Física al Terreno

•Un equipo técnico (valuadores registrados y cuerpo técnico) **visita físicamente** el terreno.
Evalúan:



Superficie exacta afectada.



Tipo de terreno (urbano, agrícola, forestal).

Mejoras existentes (casas, cercas, cultivos, infraestructura).



Condiciones de acceso y servicios disponibles.



Toman medidas, fotos y notas de todo lo que impacta en el valor.

4. Análisis de Mercado Inmobiliario

Se realiza una investigación de **precios comparables**:



Predios similares vendidos recientemente.



Rentas de terrenos (si aplica).



Ofertas en mercado local y regional.

Se busca un valor real, no inflado ni subvaluado.



Fotografía:
<https://lc.cx/B5L2NZ>

Fotografía:
<https://lc.cx/eyT-95>

5. Determinación del Enfoque del Servicio Valuatorio

Se elige el enfoque valuatorio más adecuado, que puede ser:

ENFOQUE	USO
Comparación de mercado	Para terrenos urbanos o rurales.
Capitalización de rentas	Cuando los terrenos generan ingresos.
Costos	Para construcciones o mejoras (BDT's) existentes.

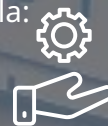
6. Cálculo de Afectaciones y Mejoras

Si en el terreno hay casas, plantaciones, bodegas, etc., **se practica un avalúo adicional** para estimar su valor.

De ser necesario, **si solo una parte del predio se afecta**, se calcula:



Pérdida de funcionalidad.



Indemnización complementaria por afectación parcial.

Ejemplo: Si una vía corta o parte un rancho a la mitad, debe indemnizarse no sólo la franja afectada, sino el daño total al uso de la propiedad.



Fotografía:
<https://lc.cx/eVy5Rp>



Fotografía:
<https://lc.cx/s098Vu>

7. Elaboración del Informe del Servicio Valuatorio (Dictamen)

Se redacta un informe técnico que incluye:



Metodología



Datos del terreno



Fotografías

Es un documento jurídicamente válido ante tribunales y autoridades.



Plano de afectación



Justificación del valor final



Valor unitario y valor total

8. Entrega y Registro del Avalúo



El avalúo **se entrega a la dependencia solicitante** (por ejemplo, Fonatur o SICT).

El INDAABIN registra el avalúo en sus bases oficiales para que no pueda ser alterado arbitrariamente.



Ya con el avalúo, el gobierno puede **negociar, comprar, expropiar o regularizar la tenencia** del terreno.

MINI ESQUEMA

Solicitud → Expediente → Visita → Análisis de Mercado → Cálculo → Dictamen Valuatorio → Registro



Fotografía:
<https://lc.cx/xblHSP>

Estación San Luis Potosí,
S.L.P., Línea BL_0000,9
KMTS., San Luis Potosí, SLP.
RFI: 24-6732-8

Fotografía: <https://lc.cx/IDDKR6>

Detalle importante:

Cada avalúo tiene una **vigencia limitada** (normalmente hasta 1 año).
Si pasa más tiempo y no se concreta la liberación, **¡hay que actualizarlo!** Porque los precios del mercado cambian.

Historia de la Valuación



Estación Pantaco, D.F.,
Línea A_0006,5 KMTS.,
Azcapotzalco, CDMX.
R.F.I.: 9-17538-5

Fotografía: seno_drone

A finales de los años cuarenta, coincidiendo con la reciente creación de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (ahora INDABIN) **se tuvieron que realizar una serie de avalúos** de grandes extensiones de terrenos urbanos, **correspondientes a los patios de las estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México**, tanto en esta Capital como en las principales Ciudades de la República, **porque se iban a cambiar de localización para construir estaciones en lugares más estratégicos**, teniendo que vender los terrenos que estaban ocupados.

Cabe señalar que, **por su naturaleza**, al tratarse de grandes extensiones de terrenos urbanos, **nunca se había realizado este tipo de trabajos**.

El primer punto por resolver era cuál sería mejor el **destino de estos terrenos**, lo que en la actualidad **se llama “Uso del Suelo”**.

Se llegó a la conclusión de que era indispensable el **fraccionarlos con fines comerciales y residenciales**, por lo que se proyectaron los fraccionamientos de dichas estaciones, procediendo en una forma muy elemental, prolongando las calles que quedaban cerradas por ella, tal y como sucedió en la realidad con las **estaciones de Buenavista y del Ferrocarril de Hidalgo**.

Después **se lotificaron las manzanas resultantes: se fijaron** acuciosamente **los probables precios** a los que se podrían vender los lotes, incluyendo las esquinas, después de una minuciosa **investigación de mercado** en las colonias colindantes. De esta forma **se obtuvo el valor de venta al contado de todos y cada uno de los fraccionamientos proyectados**.

Una vez conocido este resultado, se pensó que era indispensable estudiar el negocio de cada fraccionamiento, a fin de deducir los gastos que implicaría el negocio, incluyendo la utilidad y los impuestos fiscales. La diferencia entre el valor de venta de los lotes del fraccionamiento y el costo de los reglones antes mencionados daría una cantidad que sería **el valor del terreno en bruto, es decir sin fraccionamiento**, que era el avalúo que nos había pedido.

El día **31 de marzo de 1949, se terminó el avalúo de los patios de las dos estaciones de Buenavista** (del F.C. Mexicano y de los F.F.N.N. de México), **del patio de la Estación de Carga de Nonoalco, de la Estación de San Lázaro del Ferrocarril Interoceánico y la Estación del Ferrocarril de Hidalgo**.

Se puede decir, sin faltar a la verdad, que **en esta fecha nació el “AVALÚO RESIDUAL”, para grandes extensiones de terrenos urbanos o suburbanos**; partiendo de un negocio de fraccionamiento.

Este **método** es el **que se emplea** hasta la fecha **en el INDABIN**, para la **valuación de terrenos cuando la información de mercado es insuficiente, errática, o heterogénea, o las características del inmueble no permiten afirmar con certeza que el valor obtenido por el enfoque comparativo de mercado** es realmente el más representativo, **basado en el mayor y mejor uso del inmueble**. Como se puede ver, el impacto de la valuación en la transformación y desarrollo nacional ha trascendido a lo largo de las décadas innovando y buscando solución a las diversas problemáticas a fin de ofrecer la certidumbre en los valores que emite tanto para la Administración Pública, como a todos los mexicanos.



Estación del F.C.
Mexicano., Cuauhtémoc,
CDMX.
Fotografía:
<https://lc.cx/BrHzHJ>



Estación Buenavista,
Cuauhtémoc, CDMX.
R.F.I.:9-17933-9
Fotografía:
<https://lc.cx/BrHzHJ>



Estación Buenavista,
Cuauhtémoc, CDMX.
R.F.I.:9-17933-9
Fotografía:
<https://lc.cx/BrHzHJ>



Estación Buenavista,
Venustiano Carranza, CDMX.
Fotografía:
<https://lc.cx/BrHzHJ>



Estación Hidalgo,
Cuauhtémoc, CDMX.
Fotografía:
<https://lc.cx/BrHzHJ>

En Ruta

Durante la anterior administración se tendieron 1,554 km de vía férrea, únicamente para el proyecto **Tren Maya**, las cuales **conectan con 100 km adicionales del Tren Interoceánico** que comunica el **Golfo de México con el Océano Pacífico**; además de concluir con el proyecto **Tren Insurgente** que conecta la **Ciudad de México con la Ciudad de Toluca**; proyectos en los cuales el **INDABIN** colaboró de manera activa para la materialización de los objetivos.

Ahora, como parte del Plan de desarrollo 2025-2030 **se considera la construcción de 3,000 km más de vías para pasajeros**, divididas en tres rutas:

México –Nuevo Laredo



México – Nogales



AIFA – Pachuca



Tren México-Toluca
Fotografía: <https://lc.cx/U6f5mz>



Plaza Independencia,
Pachuca

Fotografía:
Turismomexico.es

Tren AIFA - Pachuca



Estaciones:

- 1 Pachuca;
- 2 Tizayuca-Temascalapa -Tepojaco;
- 3 Santa Lucía.



Parroquia del Divino
Salvador, Tizayuca, Hidalgo

Fotografía: <https://lc.cx/N-6h6p>



Fotografía:
<https://lc.cx/qjc5uA>



Paraderos:

- a Jagüey de Téllez
- b Platha
- c Empalme del Rey
- d Xolox

Impacto del INDAABIN en los nuevos proyectos ferroviarios (2025 y adelante)

El **INDAABIN**, con la emisión de los dictámenes valuatorios, tendrá un papel fundamental en estos nuevos proyectos.

El impacto del avalúo es estratégico para todo proyecto de infraestructura, especialmente ferroviario, en virtud de que:

1. Define valores reales para la liberación del derecho de vía.

- El **avalúo maestro** es la herramienta más importante al momento de negociar la adquisición de predios.
- El avalúo **establece el valor de cada predio afectado**.
- **Impacto:** El gobierno sabe cuánto presupuesto necesita para comprar o indemnizar las propiedades necesarias.
- Sin avalúos, no se puede calcular correctamente el costo total del proyecto.

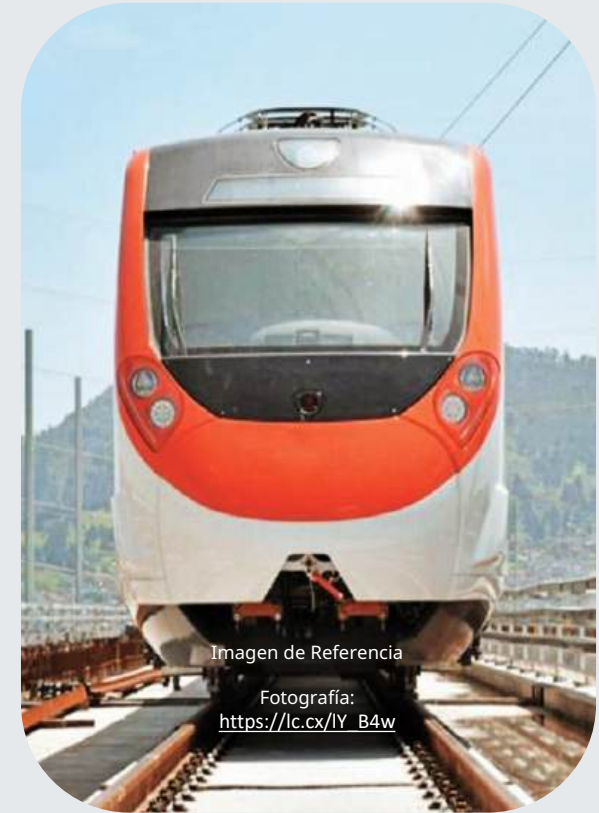


Imagen de Referencia

Fotografía:
https://lc.cx/IY_B4w



Trazo: **64 km, 55.8km** sobre derecho de vía existente



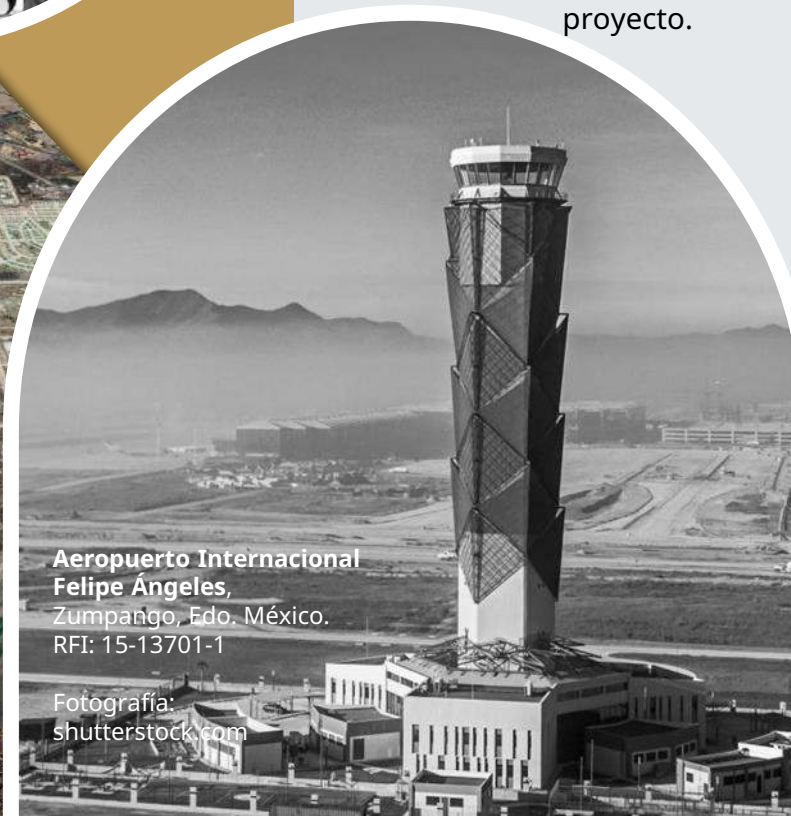
Inversión estimada: **44 mil mdp**



Convoy de **718 pasajeros**



AIFA-Pachuca: 40 min
CDMX-Pachuca: 1hr 20min



Aeropuerto Internacional
Felipe Ángeles,
Zumpango, Edo. México.
RFI: 15-13701-1

Fotografía:
shutterstock.com



2. Base legal para la indemnización

- Para que una expropiación sea válida en México, la ley exige que se indemnice conforme a un avalúo oficial.
- Impacto: El avalúo es la evidencia de que se respetaron los derechos de propiedad y se pagó lo justo.

Sin avalúo correcto, cualquier expropiación podría ser anulada en tribunales. Deteniendo el proyecto.



3. Previene conflictos sociales y litigios

- Cuando los propietarios reciben una indemnización basada en un avalúo confiable, disminuye la resistencia y las protestas.
- Impacto: Acelera la liberación de derecho de vía y reduce riesgos de bloqueos o demandas.

Recuerda: en proyectos como el Tren Maya, donde no hubo conflictos graves, fue en gran parte porque se manejaron avalúos claros.



4. Protege el interés de todos los ciudadanos

- El INDAABIN garantiza que no se pague de más, ni haya corrupción en la compra de terrenos.
- Impacto: Se cuida el dinero de todos los mexicanos.

Sin control del valor, podría haber sobornos, inflaciones de precio o adquisiciones fraudulentas.



5. Facilita la planeación financiera del proyecto

- Con los avalúos en mano, las instituciones pueden programar los pagos en función del avance de las obras.
- Impacto: Mejor administración de recursos. Menos sobrecostos. Proyectos entregados en tiempo y forma.



En Resumen:



Sin avalúo

- Valores inciertos
- Riesgos legales altos
- Conflictos sociales frecuentes
- Riesgo de corrupción
- Proyectos lentos o detenidos



Con avalúos del INDAABIN

- Valores claros y planeados
- Sustento jurídico sólido
- Menos conflictos y mayor aceptación
- Transparencia en la adquisición o indemnización
- Proyectos más ágiles y seguros

Caso real:

En el **Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec**, el INDAABIN realizó avalúos detallados en zonas de alta complejidad social (propiedad comunal y ejidal).

Esto permitió que la liberación del derecho de vía fuera mucho **más rápida** de lo que muchos esperaban, evitando retrasos de años que suelen ocurrir en estos proyectos.



Templo de San Francisco,
Querétaro, Querétaro.
RFI: 22-2780-6

Fotografía:
<https://lc.cx/GWlAcC>

Tren México - Querétaro



Santuario del Señor del
Sacromonte, San Juan del
Río, Querétaro.
RFI: 22-58-0

Fotografía:
<https://lc.cx/SJhXZo>



Estación Buenavista
Cuauhtémoc, CDMX.
RFI: 9-17933-9

Fotografía: <https://lc.cx/SekidA>

Estaciones:

- 1 Querétaro;
- 2 San Juan del Río;
- 3 Buenavista.

Beneficios clave del proyecto:



1 Reducción de la Congestión Vial

- **Beneficio:** La construcción de un tren rápido entre **Ciudad de México** y **Querétaro** aliviaría la **congestión del tráfico** en las principales autopistas y carreteras que conectan ambas ciudades, como la **Carretera 57**.
- **Impacto:** Menor uso de vehículos particulares y de carga en esas vías, lo que **descomprime el tráfico** y mejora la **movilidad** de las personas.



2 Mejoras en la Conectividad Regional

- **Beneficio:** El tren facilitaría una conexión rápida y directa entre **Querétaro** y **Ciudad de México**, dos de las **zonas metropolitanas** más importantes del país.
- **Impacto:** Mejora la **accesibilidad** para turistas, empresarios y residentes, favoreciendo tanto el turismo como los **negocios** entre ambas ciudades.

3 Impulso al Desarrollo Económico

- **Beneficio:** El Tren México-Querétaro **estimularía la economía regional** al facilitar la **movilidad laboral** y de mercancías.
- **Impacto:** Querétaro es un **polo industrial** clave en México, especialmente en el sector automotriz y manufacturero. Con una mejor conexión ferroviaria, las empresas tendrían una **mejor distribución de productos** y **menores costos logísticos**.

4 Reducción de la Huella de Carbono

- **Beneficio:** El tren es un medio de transporte **más sostenible** en comparación con el transporte por carretera, ya que **emite menos gases contaminantes** por pasajero.
- **Impacto:** Contribuye a la **reducción de la contaminación** en la región, ayudando a mejorar la calidad del aire y apoyando los esfuerzos de **sostenibilidad** en México.



Trazo: 225 km;



Inversión estimada: 144 mil mdp;



Trenes con capacidad de 450 pasajeros; velocidad máxima de 160km/hr;



CDMX-Querétaro: 1hr 40min.

Nuestro Compromiso

La implementación de ferrocarriles de pasajeros que permitan mejorar la calidad de vida, el bienestar y la movilidad de las personas, requiere la atención de diversos frentes del proyecto ferroviario; lo cual, conlleva la coordinación entre varios entes de la Administración Pública Federal.

Con este compromiso, la DGAO ha realizado un acompañamiento Institucional con el resto de la APF para lograr la concertación de los primeros 14 km dentro del trazo del AIFA - Pachuca, optimizando tiempos y creando certeza en las comunidades afectadas.

Esta acción será replicada en cada uno de los grandes proyectos ferroviarios en proceso.



01

(787 km)

- AIFA-Pachuca (64 km)
- México-Querétaro (242 km)
- Saltillo-Nuevo Laredo (306 km)
- Querétaro-Irapuato (184 km)

02

(910 km)

- Querétaro-San Luis Potosí (263 km)
- Mazatlán-Los Mochis (441 km)
- Irapuato-Guadalajara (206 km)

03

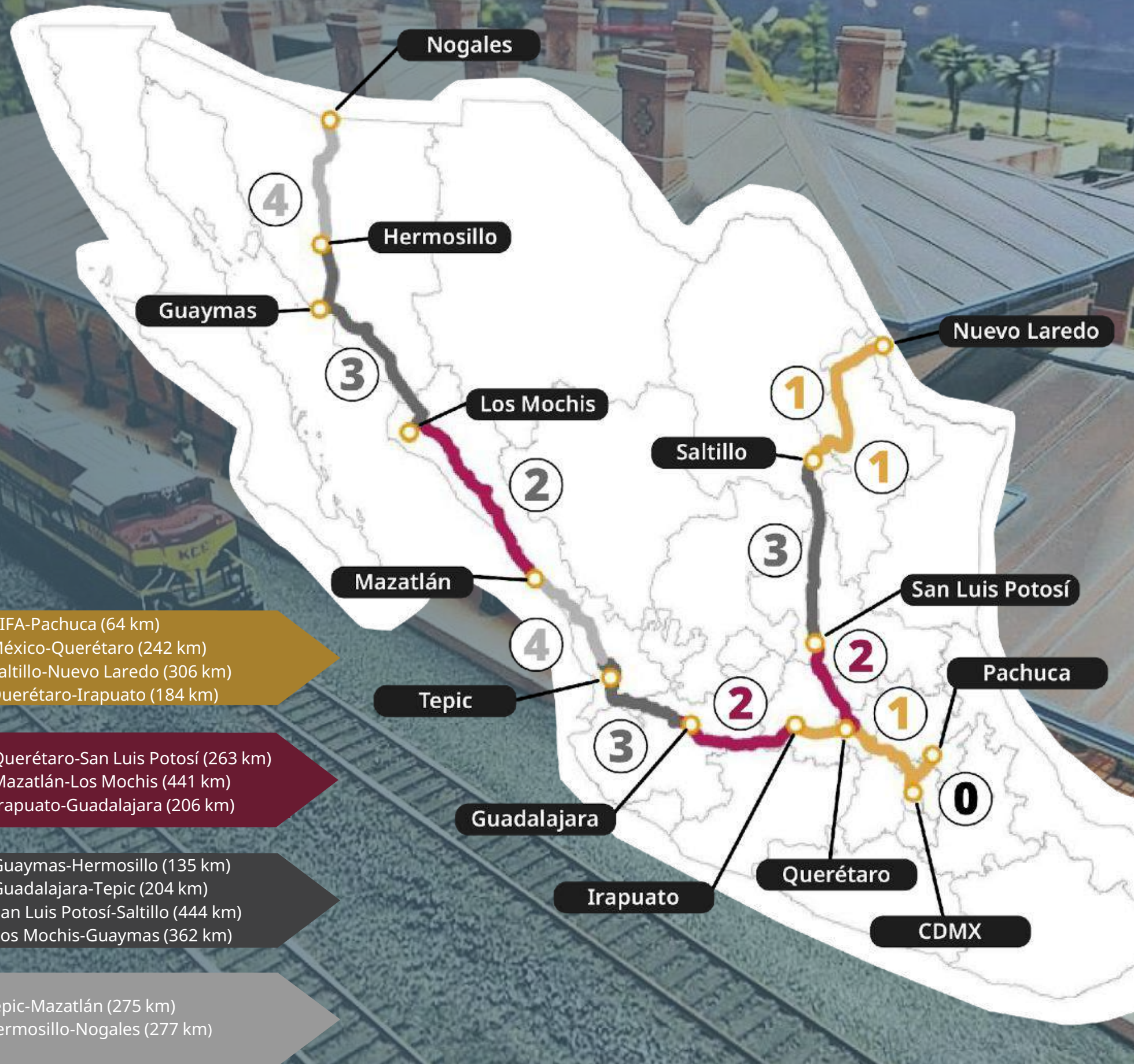
(1,145 km)

- Guaymas-Hermosillo (135 km)
- Guadalajara-Tepic (204 km)
- San Luis Potosí-Salttillo (444 km)
- Los Mochis-Guaymas (362 km)

04

(552 km)

- Tepic-Mazatlán (275 km)
- Hermosillo-Nogales (277 km)



COLUMNA INVITADA



**Centro del
Patrimonio
Inmobiliario Federal,**
Coyoacán, CDMX.
RFI: 9-3115-1

Fotografía: Indalecio
López Ibarra
(@gus_Indalecio)



Ing. Teodosio Cayo Araya

Ingeniero Civil.
Magíster en Dirección y Administración de Proyectos
Inmobiliarios.
Presidente de la Unión Panamericana de Asociaciones de
Valuación (UPAV).



Mtro. Mario Rafael Marqués Tapia

Presidente de la American Society of Appraisers (ASA)
capítulo México
Director General de Valuación Organizada, S.A. de C.V.
(VALOR),
Subdirector de la Comisión de certificación de UPAV.

El Avalúo en el Desarrollo de Infraestructura en América Latina: Evolución, Desafíos y Perspectivas Futuras

Ing. Teodosio Cayo Araya

Ingeniero Civil.
Magíster en Dirección y Administración de Proyectos Inmobiliarios.
Presidente de la Unión Panamericana de Asociaciones de Valuación (UPAV).

El desarrollo de infraestructura —vial y ferroviaria— ha sido históricamente un motor de transformación de la mayoría de los países de América Latina y del mundo. Más allá de conectar territorios, las carreteras y los trenes permiten integrar economías, acercar oportunidades a toda la población, y lograr la disponibilidad de servicios esenciales a comunidades que, durante décadas, han estado postergadas e incluso aisladas del desarrollo y crecimiento económico.



Infraestructura Ferroviaria
Chihuahua – Sinaloa.

Fotografía:
https://lc.cx/e_18ud

En esta tarea, el avalúo profesional de los bienes necesarios para el desarrollo de infraestructura, así como de aquellos que se verán afectados por estas mismas obras, cumple un rol estratégico y esencial, aunque a veces invisible para muchas personas que se encuentran alejadas del aporte que este tipo de información entrega a los usuarios. Por tanto, la correcta ejecución de dichas valoraciones es la base para garantizar la equidad, eficiencia económica y sostenibilidad social en cada uno de los proyectos de infraestructura pública que se desarrollan con recursos de todos.

Como Ingeniero y presidente de la Unión Panamericana de Asociaciones de Valuación (UPAV), he sido testigo del avance significativo que han tenido los avalúos en nuestros países, así como también de los desafíos que aún debemos enfrentar para lograr un desarrollo más justo y equilibrado con el resto del mundo desarrollado.

De la valoración básica a una valoración integral y responsable. El avalúo tradicionalmente centrado en el valor de mercado hoy resulta insuficiente. La infraestructura moderna demanda valoraciones más amplias, que incorporen el daño emergente, el lucro cesante, las afectaciones a la calidad de vida y también las externalidades ambientales y sociales derivadas de los proyectos, todos elementos que pueden ser cuantificados y determinados con herramientas modernas de valoración.

En México, instituciones como el INDAABIN han liderado esta evolución, al participar activamente en la preparación de profesionales que a través de metodologías más rigurosas en proyectos de gran escala como el Tren Maya, se logra reconocer en la elaboración de dicha obra, efectos económicos en Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, entre otros, promoviendo el desarrollo de estas zonas, considerando las dimensiones ambientales y sociales, así como el rescate del patrimonio cultural, todos elementos que deben estar presentes en la valoración de estas obras.

Legislación comparada: avances y aprendizajes

El análisis comparado muestra importantes avances, el cual no sólo depende de los recursos económicos o de ingeniería avanzada, sino también de marcos normativos que garanticen los procesos tal como a modo de ejemplo, los siguientes casos:



México, a través del INDAABIN, ha avanzado hacia peritajes técnicos más estandarizados y mecanismos de controversia más transparentes, que permitan avanzar hacia valoraciones que progresivamente puedan incluir temas ambientales y de afectación social.



Fotografía:
<https://lc.cx/q4asO0>



Chile, exige un pago basado en valor comercial justo, del daño patrimonial efectivamente causado a quien es expropiado, integrando reconocimientos de mejoras y afectaciones indirectas, tal como lo establece su Ley General de Expropiaciones.



Fotografía:
<https://lc.cx/FjBLr5>



Colombia implementó mediante el Decreto 1420 una valoración que considera también variables socioambientales y se impulsan acuerdos directos antes de la expropiación forzada, que sumado a los esfuerzos por profesionalizar el área de valoración, se acerca al uso de elementos objetivos para la valoración de infraestructura y bienes afectados por ella.



Fotografía:
<https://lc.cx/OqwisY>



Brasil, ha trabajado en consolidar marcos estatales y federales para valorar adecuadamente las expropiaciones, con un trabajo prolífero en la dictación de normas que en conjunto con la academia entregan importantes herramientas a la hora de uniformar criterios y realizar las valoraciones objetivas.



Fotografía:
<https://lc.cx/TmnBbj>



España y el Reino Unido, en proyectos como la Alta Velocidad Española (AVE) o el High Speed 2 (HS2), han incorporado exitosamente valoraciones de impacto comunitario y restauraciones de hábitats afectados como parte integral de sus procesos de avalúo, que en algunos casos como en Estados Unidos, para el Eminent Domain incluyen daños colaterales.



Fotografía:
<https://lc.cx/ip6rIe>

Estos ejemplos nos enseñan que un marco legal robusto, acompañado de práctica técnica rigurosa, es indispensable para reducir la conflictividad y lograr una ejecución más expedita de las obras.

Desafíos persistentes en América Latina: A pesar de los avances, subsisten desafíos significativos que pasan por la homogenización normativa, la capacitación especializada, la incorporación de las variables ESG, la incorporación de herramientas tecnológicas y de modernización de los Estados y por supuesto, el reconocimiento de daños indirectos y externalidades.

Desde la Unión Panamericana de Asociaciones de Valuación (UPAV), estamos comprometidos a seguir impulsando estándares de excelencia, profesionalización continua y liderazgo ético en todos los procesos de valoración vinculados al desarrollo de infraestructura en la región. Solo así podremos asegurarnos de que cada metro de carretera y cada kilómetro de vía férrea no solo acorten distancias físicas, sino que acerquen también un futuro más justo, sostenible y esperanzador para América Latina de la mano de profesionales de la valoración que apoyados en legislaciones claras y robustas reconozcan el rol fundamental de su labor.

VALUACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Mtro. Mario Rafael Marqués Tapia

Presidente de la American Society of Appraisers (ASA) capítulo México
Director General de Valuación Organizada, S.A. de C.V. (VALOR),
Subdirector de la Comisión de certificación de UPAV.

La infraestructura constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo económico, social y territorial de un país. A través de proyectos estratégicos como ferrocarriles, puertos y carreteras, se facilita la conectividad, se impulsa el comercio, se promueve la inversión y se generan empleos, contribuyendo así al bienestar de la población y a la competitividad nacional e internacional de sus habitantes. Además, una infraestructura moderna y eficiente es esencial para integrar las distintas regiones del país, reducir desigualdades y fortalecer la resiliencia ante los retos globales.

En este contexto, el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) desempeña un papel clave en el proceso de valuación de concesiones y derechos de vía, como parte esencial del ciclo de inversión en infraestructura en México, que complementa a su proceso de diseño, construcción y financiamiento, como elementos críticos para asegurar su viabilidad y sostenibilidad a largo plazo.

El INDAABIN interviene en la valuación de terrenos para nuevos tramos ferroviarios y en la regularización de derechos de vía existentes, asimismo, en el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030, que contempla la intervención en 4,000 km. de carreteras para su ampliación y mantenimiento, asegurando la certeza jurídica y la adecuada compensación a los propietarios afectados, garantizando que las adquisiciones se realicen de manera justa y transparente.

En el ámbito portuario, interviene en la valuación de las concesiones de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS), que a su vez pueden otorgar cesiones parciales de derechos a empresas privadas para la construcción y operación de terminales.

En el contexto de proyectos de infraestructura, la liberación y valuación de derechos de vía es una de las etapas más relevantes para la ejecución o concesión de obras, en las que el Instituto establece rangos de valores mínimos y máximos para la adquisición de tierras necesarias para proyectos, facilitando las negociaciones con propietarios y, en su caso, determinando el monto de indemnización en procesos de expropiación.

Las metodologías aplicados por el INDAABIN muestran creciente alineación con el marco de las Normas Internacionales de Valuación (IVS-NIV) cuya versión más reciente entró en vigor en enero del 2025, especialmente en lo referente a dos de las Normas Generales: Bases de Valor (IVS-NIV 102) ya que en las valuaciones de concesiones y derechos de vía aplican valores de uso económico o valor de mercado, de acuerdo con los términos de la concesión o de su aprovechamiento, y en lo referente a Enfoques de Valuación (IVS-NIV 103), pues la selección del enfoque de valuación debe ser consistente con la naturaleza intangible del derecho concesionado y, en su caso, del bien tangible al que está ligado, con base en su potencial económico, su duración limitada, así como con su mayor y mejor uso.

Entre los retos que enfrenta el Instituto, se encuentra el de adaptar las metodologías de valuación a las mejores prácticas internacionales, y mantenerlas alineadas con sus actualizaciones normativas a nivel global, y de acuerdo a las particularidades de cada proyecto; mejorar los sistemas de registro y control de bienes para facilitar el acceso a información actualizada y precisa, así como fortalecer la colaboración con otras dependencias y niveles de gobierno para agilizar los procesos de liberación de derechos de vía.

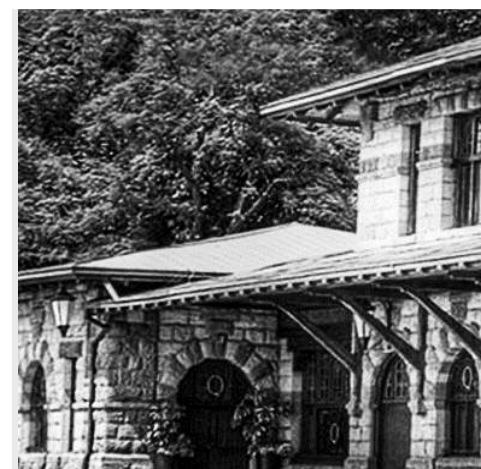
Podemos afirmar como conclusión, que la participación del INDAABIN en la valuación de concesiones y derechos de vía es fundamental para el desarrollo ordenado y legal de proyectos de infraestructura en México. Su labor garantiza que las adquisiciones de terrenos y el otorgamiento de concesiones se realicen conforme a la normatividad vigente, protegiendo tanto los intereses del Estado como los derechos de los particulares involucrados, y la participación del Padrón Nacional de Peritos Valuadores es medular para conseguir este objetivo.

Ampliación del Puerto de Veracruz, Veracruz de Ignacio de la Llave.
R.F.I.: 30-22189-0

Fotografía: Indalecio López Ibarra (@gus_Indalecio)

CONSULTA

Inmuebles de
propiedad federal
con superficies
disponibles
2025



Estación Querétaro, (Pass)
Línea AQ -245.1 KMTS,
Querétaro.
R.F.I.: 22-2160-6

Fotografía: <https://lc.cx/5t7E98>



**Espacios.gob**
Centro de Reuniones
Centro de reuniones, oficinas,
salas, auditorios y otros
espacios compartidos.



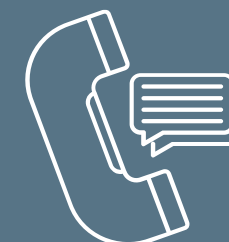
Museo Nacional de los
Ferrocarriles Mexicanos,
Puebla, Puebla.
R.F.I.: 21-18409-0

Fotografía: <https://lc.cx/vsTKD9>



Para mayor información
favor de comunicarse a la
Dirección de Planeación
Inmobiliaria, al número
telefónico:

**(55) 55 63 26 99;
Ext. 102 o 140**



Programa de Prevención.



¿Qué hacer en caso de sismo?

1. Conserve la calma

2. Elimine fuentes de incendio

3. Retírese de ventanas u objetos que puedan caer

4. No use los elevadores

5. Ubíquese en una zona de menor riesgo

6. Localice la ruta de evacuación

Teléfonos de emergencia



Cruz Roja
065



Emergencias CDMX
066



Bomberos
068



Comisión Federal de Electricidad
071



Agencia de Gestión Urbana
072



Locatel
*0311



Protección Civil
55 1519 1864



Fugas de Agua
56 54 32 10



Hacienda
Secretaría de Hacienda y Crédito Público

INDAABIN
INSTITUTO DE ADMINISTRACIÓN
Y AVALÚOS DE BIENES NACIONALES



CRÉDITOS

Dr. Pablo Israel Escalona Almeraya
Presidente del INDAABIN

Mtra. Gabriela Guerrero Aguilar
Directora General de Administración del
Patrimonio Inmobiliario Federal

Mtra. Juana Pérez Merida
Directora General de Avalúos y Obras

Mtra. Vianey Doroteo Valdez
Titular de la Unidad Jurídica

Mtro. Pedro Enrique Martínez Franco
Titular de la Unidad de Administración y
Finanzas

Lic. José Juan Bernal López
Director General de Política y Gestión
Inmobiliaria

Elaboración:
Arq. Indalecio López Ibarra
Jefe de Departamento de Elaboración de
Escenarios

Apoyo Técnico:
**Oficina de Presidencia
del INDAABIN**

Infraestructura
Ferroviaria
Chihuahua -
Sinaloa. "El
Chepe"

Fotografía:
<https://lc.cx/qfuiK>
U

INDAABIN

INSTITUTO DE ADMINISTRACIÓN
Y AVALÚOS DE BIENES NACIONALES

**Síguenos
en nuestras
Redes Sociales**



@indaabinOficial



@indaabin_mx



@indaabin



@indaabinOficial6249



Hacienda

INDAABIN