

LA LOCALIZACIÓN COMO DETERMINANTE DE LA SATISFACCIÓN  
RESIDENCIAL DE LOS BENEFICIARIOS DE LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA DE  
INTERES PRIORITARIO EN BOGOTÁ D.C.: UN COMPARATIVO ENTRE PLAZA  
DE LA HOJA Y COLORES DE BOLONIA.

JUAN DAVID CRUZ GUZMÁN

Proyecto presentado para optar al título de Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos

Dirigida por:

María Luisa Vela

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO  
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO  
PROGRAMA DE GESTIÓN Y DESARROLLO URBANOS  
BOGOTÁ  
2018

## RESUMEN

*La localización de la vivienda debe impulsar la relación de los usuarios con los sistemas y los servicios de las ciudades. El artículo busca dar cuenta de que las condiciones de hábitat de los beneficiarios de viviendas de interés prioritario que se localizan en la periferia no son las mismas de aquellos que se localizan en el centro, para esto se analizan la percepción de satisfacción residencial de los residentes de dos proyectos en Bogotá, uno Plaza de La Hoja y otro, Colores de Bolonia, tomando en cuenta, también, la proximidad a servicios y equipamientos y la movilidad urbana. Esto con base a la aplicación de una encuesta diseñada y la observación directa.*

*Los resultados establecen que dichas condiciones sí afectan, en gran mayoría, a los beneficiarios de los proyectos localizados en la periferia dado que los gastos en transporte son altos y los tiempos de desplazamiento largos, así como la proximidad a servicios y equipamientos de calidad.*

*Palabras clave: Localización, vivienda de interés prioritario, satisfacción residencial, movilidad urbana, proximidad.*

## ABSTRACT

Location of housing and neighborhoods is meant to boost and encourage the relationship between the inhabitants, the systems and city services. This article intends to demonstrate that conditions for priority concern housing beneficiaries in the urban periphery are not the same for those who live in the center. Two projects will be analyzed, *Plaza de la Hoja* and *Colores de Bolonia* in order to understand the perception of residential satisfaction, while focusing on the proximity service and quality equipment as well as urban mobility. The research methods used include specially designed survey and direct observation.

The results indicate that the beneficiaries of such projects localized in the periphery are overwhelmingly affected because of high transportation costs, long commutes, and proximity services and quality equipment.

*Keywords: Localization, social housing projects, residential satisfaction, urban mobility, proximity.*

## INTRODUCCIÓN

Bogotá es la ciudad capital de la República de Colombia y del departamento de Cundinamarca. Cuenta con una población de 8.080.734 habitantes, según las proyecciones del Censo realizado en el año 2005, y se extiende sobre una superficie de 1775 km<sup>2</sup>. Al ser la ciudad capital, es receptora de gran cantidad de personas migrantes del campo a la ciudad o de otras ciudades. Bogotá se divide en 20 localidades y en estas se agrupan más de 5000 barrios. Las localidades que concentran la mayor cantidad de personas desplazadas, según la Consultoría para los Derechos Humanos, son: Usme, Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar. (Fundación Foro Nacional Por Colombia, 2006)

La problemática habitacional en Colombia es social y económica. Por un lado, las grandes migraciones campo-ciudad, por razones como, el conflicto armado interno o la idea de progreso que generan las ciudades, hacen que la demanda de vivienda aumente y, por otro lado, gran parte de las familias que realizan estas migraciones se encuentran en situaciones de vulnerabilidad económica, por lo cual no cuentan con la capacidad de ingresos para acceder a una vivienda en las condiciones que presenta el mercado.

Uno de los retos fundamentales para el Estado colombiano y las Administraciones municipales es atender las necesidades de vivienda, y con el fin de satisfacer las necesidades habitacionales para la población más vulnerable, nace la necesidad de construir viviendas de interés social y prioritario en las ciudades.

La Vivienda de Interés Prioritario (VIP) es aquella destinada a las poblaciones más vulnerables<sup>1</sup> con el fin de garantizar su derecho a la vivienda<sup>2</sup>. La necesidad de la VIP tiene

---

<sup>1</sup> Según la Ley 1537 de 2012, las condiciones de las personas en estado de vulnerabilidad son: a) que estén vinculadas a programas sociales del Estado que tengan por objeto la superación de la pobreza extrema o que se encuentren dentro del rango de pobreza extrema, b) que estén en situación de desplazamiento, c) que hayan sido afectadas por desastres naturales, calamidades públicas o emergencias y/o d) que se encuentren habitando en zonas de alto riesgo no mitigable. Dentro de la población en estas condiciones, se dará prioridad a las mujeres y hombres cabeza de hogar, personas en situación de discapacidad y adultos mayores.

<sup>2</sup> Según el Artículo 51 de la Constitución Política de Colombia “todos los colombianos tienen derecho a vivienda digna. El Estado fijará las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho y promoverá planes de vivienda de interés social, sistemas adecuados de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de estos programas de vivienda.”

origen en el cambio de las dinámicas poblacionales, los fenómenos migratorios campo-ciudad, las bajas posibilidades de ingresos para adquirir vivienda y los esfuerzos del Estado para garantizar un lugar de habitación para esta población. Para el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, la VIP es aquella cuyo valor no supera los setenta (70) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV), siendo al año 2017 la suma de \$737.717 pesos colombianos, siendo así el valor de ésta \$ 51'640.190 pesos colombianos (Ministerio de Vivienda, 2017) <sup>3</sup>

A través de la historia, se ha visto reflejado el tema del déficit cuantitativo de la vivienda en Colombia, el cual hace referencia a la ausencia en la tenencia de vivienda, pero también ha sobresalido el factor cualitativo, el cual refleja que las viviendas presentan deficiencias a nivel estructural por la precariedad de materiales empleados para su construcción, la falta de acceso a servicios públicos domiciliarios, o que estas se encuentran en lugares declarados de alto riesgo. Sumado a estos factores, está la localización como criterio clave para determinar los estándares cualitativos de la vivienda.

Rodrigo Hidalgo establece que la localización de la vivienda social en la periferia se debe a que el suelo en las zonas centrales es escaso, lo cual está llevando a fenómenos de segregación espacial en las ciudades, mostrando signos de desigualdad y exclusión. (Hidalgo Dattwyler, 2007). Según estudios en países como Perú y Argentina, se establece que la localización de la vivienda en la periferia y su escasa inserción en la trama urbana ha favorecido la aglomeración de las familias pobres, hasta el punto de generar guetos, es decir, nuevas áreas residenciales mal localizadas y sub-equipadas que, si bien están conectadas por un sistema de transporte, se encuentran alejadas de los lugares de trabajo y de socialización de sus residentes. (Molinatti & Peláez, 2017)

El objetivo general de esta investigación es determinar si la localización de los proyectos de Vivienda de Interés Prioritario influye en la percepción de la Satisfacción Residencial de sus beneficiarios. En primer lugar, evaluando, a través de una encuesta, la percepción que tienen los beneficiarios de los proyectos de VIP Colores de Bolonia y Plaza de la Hoja con relación

a la Satisfacción Residencial. En segundo lugar, contrastando los tiempos de desplazamiento desde los proyectos a equipamientos y lugares de trabajo. En tercer lugar, estableciendo la relación entre la Satisfacción Residencial de los beneficiarios de estos proyectos, los tiempos de desplazamiento a equipamientos y lugares de trabajo, y los costos de desplazamiento.

En este sentido, se parte de la hipótesis de que la localización de la VIP influye en la percepción de Satisfacción Residencial de los beneficiarios de dichos programas. Así las cosas, se buscará dar cuenta que las condiciones de hábitat de los beneficiarios que se localizan en la periferia no son las mismas a las condiciones de aquellos que se localizan en el centro a través de un análisis comparativo de los proyectos VIP.

La pertinencia de esta investigación nace a partir de la necesidad de establecer si la localización de las VIP influye en la calidad de vida de los beneficiarios. Dentro del programa de Gestión y Desarrollo Urbanos de la Universidad del Rosario se enfatiza en la importancia de la gestión y planeación previa a la toma de decisiones con el fin de tener excelentes productos, en este caso la vivienda. En este sentido, la localización de los proyectos es una decisión municipal, regional y nacional, la cual conlleva a repercusiones tanto positivas como negativas.

## SATISFACCIÓN RESIDENCIAL

Juan Ignacio Aragonés y María Américo, en su texto *Satisfacción Residencial: Un concepto de calidad de vida* establecen que el concepto de Satisfacción Residencial (SR) tiene que ver con la percepción y la valoración personal de la calidad de vida en relación con un ambiente físico, lo que lo convierte en “un fenómeno psicológico”. Un ambiente residencial satisfactorio varía de acuerdo con el contexto físico del hogar y de las necesidades y aspiraciones de las personas o grupos que en él residen, así como las relaciones que existan entre vecinos.

La SR es un indicador de bienestar que establece el residente, el cual se ha empleado desde hace muchas décadas para medir el agrado de este con su entorno y/o vivienda. ( von Breymann , 2014)

Adicional a esto, es un criterio subjetivo. Esta debe ser entendida como la actitud o el afecto que produce el vivir en un determinado contexto. En este sentido la SR es una respuesta emocional a la vivienda, un sentimiento positivo o negativo. (Aragónés & Américo)

Los aportes de Américo establecen que el análisis de los índices de descontento o de satisfacción proporciona un conjunto de informaciones muy valiosas especialmente para la administración (Américo, 1995), dado que esta debe ser fundamental para la toma de decisiones en torno a la planificación. Así entonces, se puede afirmar que las percepciones dependen del punto de vista de quien las evalúe, dado que el análisis de un investigador, urbanista, constructor, no será el mismo que viene desde el sentimiento de un habitante que vive una cotidianidad.

La vivienda, al ser el espacio donde se desarrollan actividades privadas del ser humano, debe mirarse como un ámbito más profundo que solo la unidad de vivienda. Se debe tener una visión más integral, en donde se tome la vivienda en sí y su entorno cercano y lejano, ya que esto influye en la construcción de identidad, la calidad de vida y la satisfacción del usuario. (Arends Morales & Garcia Almirall, 2012)

## SEGREGACIÓN RESIDENCIAL

En primer lugar, es necesario establecer ¿Qué es la segregación? Para Manuel Castells, economista y sociólogo, experto en urbanismo “se entiende como la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna de fuerte disparidad no solo en términos de diferencia, sino de jerarquía” (Castells, 1974, pág. 204)

Francisco Sabatini, Gonzalo Cáceres y Jorge Cerda definen la segregación residencial como “aquella disposición espacial aglomerada de un grupo social que contribuye a agravar determinados problemas para sus integrantes” (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001, pág. 30)

En el caso de la presente investigación, dichos problemas se evidencian en la localización de proyectos VIP en la periferia de Bogotá, los cuales se presentan como una solución al presente déficit cuantitativo de vivienda, como unidad, pero un problema en cuanto a la inserción de estos proyectos en la trama urbana. Los patrones residenciales, sean fomentadores o no de la segregación, no pueden existir sin una acción del Estado, establecidas en las políticas de vivienda. (Molinatti & Peláez, 2017).

La localización de los proyectos VIP en la periferia, trae consigo otra preocupación inmersa dentro del tema de segregación residencial: la movilidad cotidiana urbana. Los beneficiarios de los proyectos localizados en la periferia son más vulnerables en cuanto a temas de transporte, dado que encuentran dificultad en conseguir un medio de transporte eficiente y económico. “Los desplazamientos cotidianos siguen siendo altamente significativos en el análisis urbano y requieren de una cuidadosa consideración, precisamente porque es en la experiencia cotidiana que se pueden comprender varios aspectos de la calidad de vida urbana” (Jirón, Lange, & Bertrand, 2010, pág. 23)

La lejanía de dichos proyectos hace que las distancias de recorrido de las personas (casa-trabajo, casa-lugar de estudio, casa- equipamientos, etc.) sean largas y, en la mayoría de casos, costosas, dado que para llegar a los diferentes lugares es necesario tomar dos o más medios de transporte, lo cual aumenta los costos de desplazamiento. (Moreno Luna & Melba, 2014)

Stefano Anzellini (como se citó en Escallón Gartner & Quiñones Jaramillo, 2010), establece que la vivienda prioritaria necesita de un nuevo producto, un nuevo gestor y un nuevo enfoque. Para relevancia con la investigación propuesta en este trabajo tomaremos el “nuevo enfoque” en el cual se le otorga un papel fundamental en la toma de decisiones al usuario.

## RESULTADOS DE LA POLÍTICA DE VIVIENDA EN COLOMBIA DESDE LOS AÑOS 90

La década de los noventa en Colombia estuvo caracterizada por los ajustes estatales, las novedades macroeconómicas y la implantación del modelo neoliberal en Latinoamérica. Los sectores de la salud, las pensiones, los servicios públicos y la vivienda sufrieron una reforma estructural regida por la política de mercado. (Ceballos Ramos , 2008)<sup>4</sup>

El Departamento Nacional de Estadística (DANE) en los años 1993 y 2005, realizó un censo, respectivamente cada año, donde, en temas de déficits de vivienda, arrojó los siguientes resultados:

*Tabla 1 Déficit de vivienda en Colombia y Bogotá en los años 1993, 2005 y 2011*

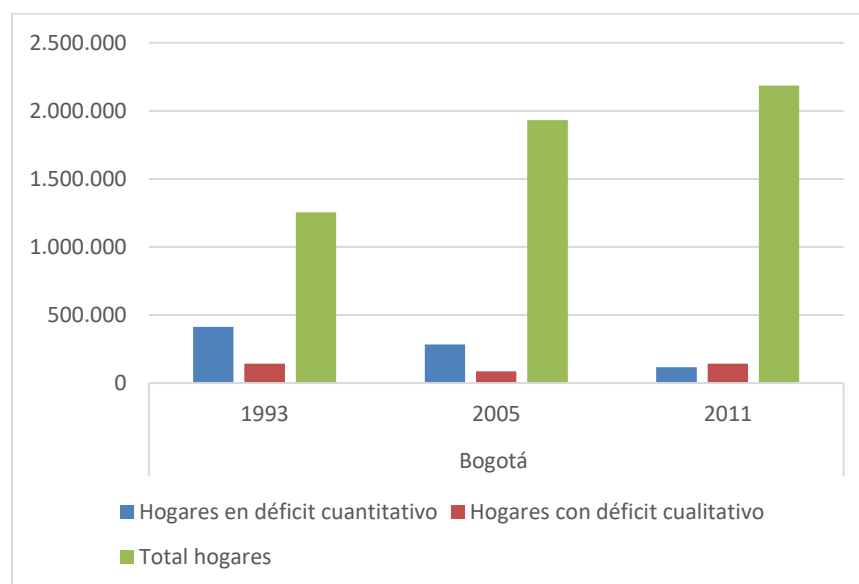
Año	Colombia		Bogotá		
	1993	2005	1993	2005	2011
Hogares en déficit cuantitativo	1.217.056	1.037.757	412.656	282.678	116.533
Hogares con déficit cualitativo	2.624.244	2.520.298	142.844	87.197	141.524
Total hogares en déficit	3.841.300	3.558.055	555.500	369.874	258.057
Total hogares	7.159.825	10.570.899	1.255.091	1.931.372	2.184.874

Nota: Elaboración propia con base en (Departamento Nacional de Estadística, 1993) ; (Departamento Nacional de Estadística , 2005) y (Secretaría Distrital de Planeación, 2011)

Con los datos presentados a continuación, se puede evidenciar la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de la vivienda en Bogotá entre los años 1993 y 2005. Para el año 1993 se tienen estadísticas que sustentan que la ciudad albergaba 1.255.021 hogares de los cuales 555.500, es decir el 44%, se encontraban en déficit, mientras que para el año 2005 aumentaron a 1.931.372 el número de hogares, habiendo 369.874, referente al 19%, en condiciones de déficit.

<sup>4</sup> A partir de 1991 se da una transformación en la estructura estatal dedicada a la provisión de vivienda. Para el año 2003 se ordena la supresión y liquidación de la institución pública creada para liderar la operación del naciente modelo. Ya para el año 2004 se realiza la privatización de la mayoría de las funciones del Estado asociadas a la producción de vivienda social en Colombia, por ejemplo, en donde las Cajas de Compensación Familiar son las encargadas de la administración del subsidio de vivienda.

Ilustración 1 Déficit de vivienda en Bogotá en los años 1993, 2005 y 2011



Nota: Elaboración propia con base en (Departamento Nacional de Estadística, 1993); (Departamento Nacional de Estadística , 2005) y (Secretaría Distrital de Planeación, 2011)

Para el año 2011, Bogotá aumentó su cantidad de hogares a 2.185.874, teniendo 258.057 en condición de déficit siendo el 12% del total, representado en 116.533 hogares en déficit cuantitativo y 141.524 con déficit cualitativo.

En los años 1993 y 2005 en Bogotá, se observa que el déficit cuantitativo predomina sobre el déficit cualitativo, sin embargo, para el año 2011, según los datos, esta tendencia cambia y sobresalen los hogares con déficit cualitativo.

La variación de las cifras presentadas anteriormente obedece a que en el periodo de gobierno presidencial 2002-2006<sup>5</sup> se buscó impulsar el crecimiento económico haciendo énfasis en la promoción del sector de la vivienda y la infraestructura. Debido a los problemas de déficits en la vivienda, desde el Plan de Desarrollo se buscaba “hacer de Colombia un país de propietarios” para lo cual se impulsó la propuesta de financiación de la vivienda, articulando esto con los recursos del ahorro, el subsidio y el crédito. (Ceballos Ramos , 2008)

<sup>5</sup> Presidente Álvaro Uribe Vélez

Para el siguiente periodo de gobierno presidencial 2006-2010<sup>6</sup> según el Departamento Nacional de Planeación, se construyeron cerca de 460.000 viviendas nuevas y se financiaron más de 500.000 viviendas de interés social. Según la Cámara Colombiana de la Construcción se incrementaron los subsidios para la población inscrita en el Registro Único de Población Desplazada de la Agencia Presidencial ya que pasaron de otorgar cerca de 5.000 subsidios en el año 2005 a entregar 23.139 en 2008. (García, 2013)

La Política Habitacional actual en Colombia, propuesta para el periodo de gobierno presidencial 2010 -2014 <sup>7</sup> , según un exministro de Vivienda Ciudad y Territorio de este periodo<sup>8</sup> “no se puede entender fuera del marco de una política de lucha contra la pobreza extrema, una política que comprende los problemas que afrontamos de demanda y oferta y que entiende que la atención a la población tiene que darse de forma integral”.

Uno de los temas de trabajo dentro de la agenda política del actual gobierno consiste en atender el tema del Postconflicto. En este sentido, la política habitacional integral propuesta, establece que es fundamental evitar la segregación, ya que ésta genera una trampa de pobreza. Dicho lo anterior, esta política, tiene como objetivos: 1) evitar la creación de guetos, haciendo mención a los grupos inmersos en el conflicto (desplazados, víctimas y victimarios), 2) la integración de dichos grupos a la sociedad y a la ciudad. La propuesta de la política habitacional es ofrecer una solución de vivienda viable e integrada a la ciudad, esto con el fin de evitar la segregación. (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2014)

Sin embargo, es claro que dichas políticas, en la actualidad, están encaminadas hacia la superación del déficit cuantitativo de vivienda, en donde se busca construir o adicionar números de unidades de vivienda y no se está prestando suficiente atención al tema cualitativo, en donde uno de los temas de evaluación es la localización de la vivienda (Concha Serrano, 2016)

## PROYECTOS DEL CASO DE ESTUDIO

Para este trabajo se tomarán dos proyectos de VIP en Bogotá, uno en el centro de la ciudad, Plaza de la Hoja y el otro en la periferia, Colores de Bolonia.

---

<sup>6</sup> Presidente Álvaro Uribe Vélez

<sup>7</sup> Presidente Juan Manuel Santos Calderón

<sup>8</sup> Luis Felipe Henao



## ➤ Plaza de la Hoja

Es un proyecto de iniciativa pública, el primero hecho por la Nación en predios del Distrito. Plaza de la Hoja es el primer asentamiento de VIP en el centro de la ciudad y su objetivo principal fue buscar superar la segregación física, social y económica (Sainea, 2017). Es un proyecto dirigido a las víctimas del conflicto armado<sup>9</sup>, en donde se pretendía restablecer los derechos de este grupo de personas y, así mismo, su inclusión a la vida urbana.

Tabla 2 Generalidades de Plaza de la Hoja

<b>Localidad</b>	Puente Aranda
<b>Dirección</b>	Cra 32 # 19A - 39
<b>Gestor</b>	Metrovivienda
<b>Constructor</b>	Arpro
<b>Fecha de entrega</b>	Junio 2015
<b>Unidades de vivienda</b>	452
<b>Tipología</b>	Multifamiliar
<b>Área predio</b>	36.000 m <sup>2</sup>
<b>Área destinada a uso residencial</b>	9.564 m <sup>2</sup> 0,9564 Ha
<b>Alturas</b>	12 edificios, entre 5 a 15 pisos
<b>Densidad de viviendas por Hectárea<sup>10</sup></b>	472.6 viviendas por hectárea

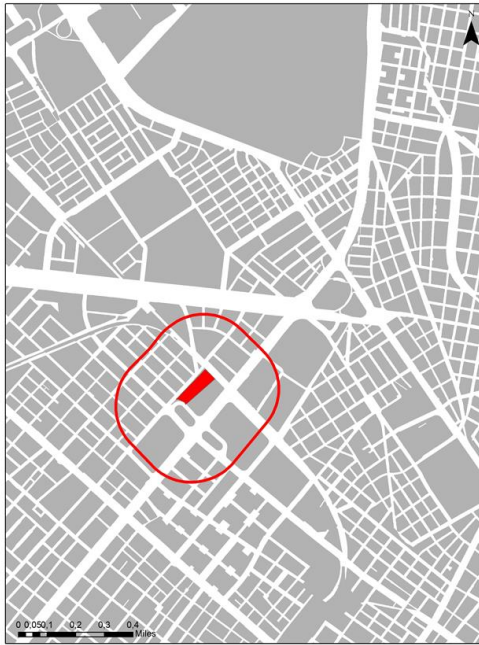
Nota: Elaboración propia con base en (Metrovivienda, 2015)

---

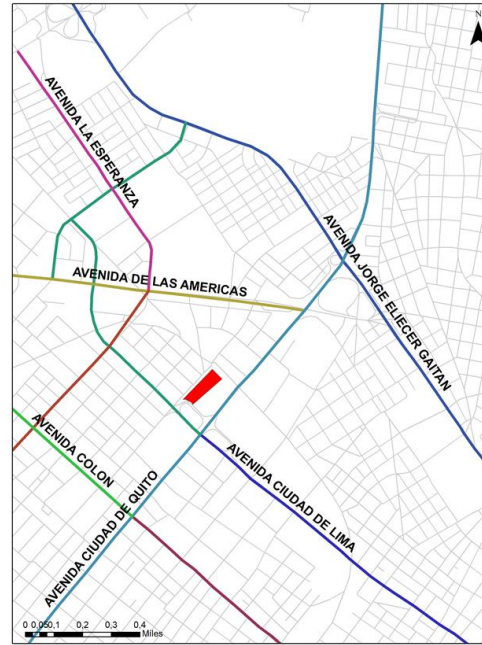
<sup>9</sup> Según la Ley 1448 de 2011 en el Título 4 sobre Reparación de las víctimas se menciona que “Las víctimas cuyas viviendas hayan sido afectadas por despojo, abandono, pérdida o menoscabo, tendrán prioridad y acceso preferente a programas de subsidios de vivienda en las modalidades de mejoramiento, construcción en sitio propio y adquisición de vivienda, establecidos por el Estado”

<sup>10</sup> La fórmula utilizada es: densidad de vivienda por hectárea= número de viviendas / superficie destinada al uso residencial.

Ilustración 3 Plaza de la Hoja



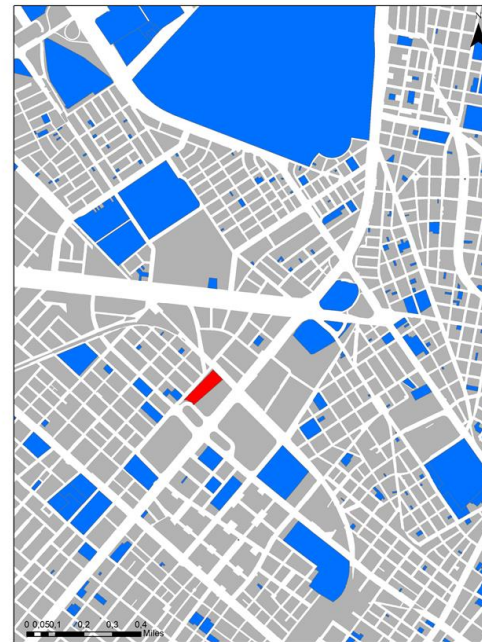
CONJUNTO RESIDENCIAL PLAZA DE LA HOJA



RED VIAL



ALAMEDAS, PARQUES, PLAZAS Y PLAZOLETAS



RED DE EQUIPAMIENTOS

Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

## ➤ Colores de Bolonia Etapa 1

Colores de Bolonia es un proyecto enmarcado dentro del programa de Reasentamientos de la Caja de Vivienda Popular, en el cual se intervienen los hogares localizados en zonas de alto riesgo no mitigable (remoción en masa, deslizamientos, inundaciones) los cuales requieren traslado inmediato a otras soluciones de vivienda<sup>11</sup>. Este proyecto se encuentra enmarcado dentro del Plan Parcial<sup>12</sup> Ciudadela Bolonia, el cual tiene la categoría de desarrollo.

*Tabla 3 Generalidades de Colores de Bolonia*

<b>Localidad</b>	Usme
<b>Dirección</b>	Calle 80 Sur # 6 – 10 Este
<b>Gestor</b>	Caja de Vivienda Popular
<b>Constructor</b>	Muros y techos S. A.
<b>Fecha de entrega</b>	Diciembre 2015
<b>Unidades de vivienda</b>	312
<b>Tipología</b>	Multifamiliar
<b>Área predio</b>	6.339,95 m <sup>2</sup>
<b>Área destinada a uso residencial</b>	5.676,72 m <sup>2</sup> 0,5676 Ha
<b>Altura</b>	12 torres de 6 pisos 12 torres de 7 pisos
<b>Densidad de viviendas por hectárea</b>	541 viviendas por hectárea

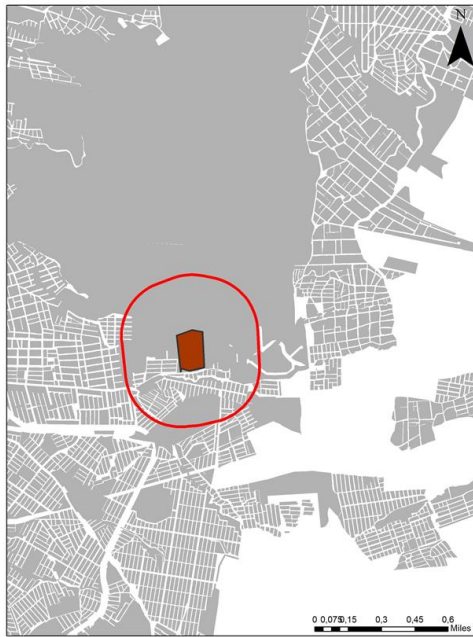
Nota: Elaboración propia con base en (Arquitectura y propiedad , 2015)

---

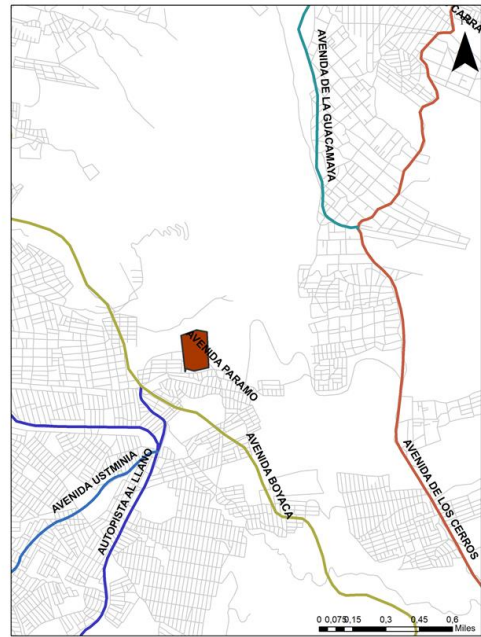
<sup>11</sup> Según el Decreto 255 de 2013, “Por el cual se establece el procedimiento para la ejecución del programa de reasentamiento de familias que se encuentran en condiciones de alto riesgo en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 2do. Define el reasentamiento como estrategia de gestión de riesgos el cual corresponde al proceso de intervención de viviendas en condiciones de alto riesgo en estratos 1 y 2 en el Distrito Capital o su equivalente jurídico, con el fin de proteger la vida de las familias que las habitan. Las modalidades de reasentamiento son: Relocalización transitoria y Reubicación definitiva.

<sup>12</sup> El Plan Parcial es un instrumento de planificación y gestión, que complementa el POT, para lograr el desarrollo y la transformación de una porción del suelo urbano a través de la Renovación urbana o el Desarrollo.

Ilustración 4 Colores de Bolonia



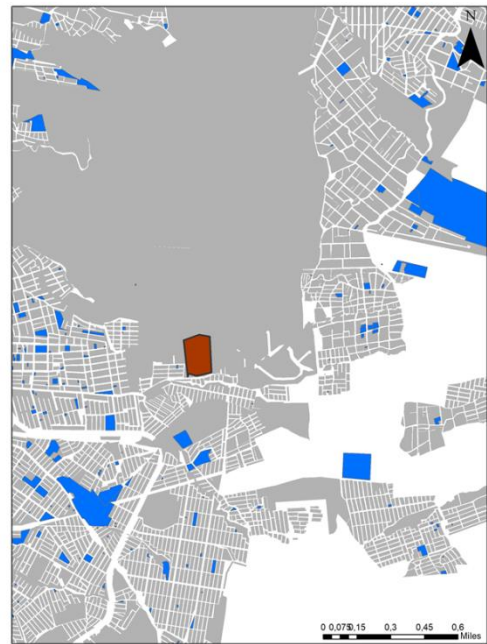
COLORES DE BOLONIA ETAPA 1



RED VIAL



RED DE ALAMEDAS, PARQUES, PLAZAS Y PLAZOLETAS



RED DE EQUIPAMIENTOS

Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

## METODOLOGÍA

La presente investigación integra los enfoques cuantitativos y cualitativos, dado que a partir de una evaluación cualitativa que da la percepción de SR de los beneficiarios de los programas se da un valor cuantitativo para la medición de dicha percepción. Medir la SR numéricamente no es posible, no obstante, esta sí puede ser observada en la cotidianidad de las personas cuantificando los factores analizados, esto con el fin de tenerla en cuenta dentro de los procesos de producción de vivienda y construcción de ciudad. (Serrano, 2016)

Para la recopilación de información el instrumento básico fue una encuesta diseñada que permitió evaluar y calificar, por un lado, algunos aspectos de la percepción de SR de los beneficiarios de cada proyecto y, por otro lado, establecer la importancia de la localización de las viviendas.<sup>13</sup> Al tener la oportunidad de realizar encuestas se realiza una observación directa del entorno y los residentes, esto con el fin de reforzar la recolección de información.

La encuesta es una adaptación de los trabajos de Arends y García (Arends Morales & Garcia Almirall, 2012), en donde presentan este instrumento para la recolección de la información de la investigación: *Una aproximación a las políticas de vivienda y la mixtura social en Barcelona. Hacia el desarrollo de una metodología de evaluación de la vivienda social*, y de Clemencia Escallón y Paula Quiñones en su libro *Calidad de la vivienda. Municipios de Sabana Occidente: Facatativá, Bojacá, Madrid, Mosquera y Funza*. Sin embargo, para efectos de la presente investigación se agregaron ítems para conocer a profundidad los problemas que trae consigo la localización de los proyectos VIP en Bogotá y la percepción de los beneficiarios. Asimismo, se deja un espacio en blanco para que los entrevistados puedan expresarse más a fondo con relación al tema, dado que al permitir esto, las respuestas pueden alimentar considerablemente la información.

La encuesta está compuesta por 47 preguntas, abiertas y cerradas, divididas en: 8 preguntas sociodemográficas, 3 preguntas acerca de la escala de vivienda, 6 preguntas acerca de la escala vecinal, 3 preguntas acerca de la escala ciudad, 4 preguntas relacionadas al tema del

---

<sup>13</sup> Anexo

transporte, 5 preguntas para conocer los tiempos de desplazamiento de los encuestados, 7 preguntas para identificar la percepción de localización, y 11 preguntas para establecer la percepción de proximidad a servicios y equipamientos.

Para efectos de credibilidad y de cumplimientos técnicos se sacó una muestra aleatoria simple para conocer la cantidad de encuestas que se deben realizar con el fin de que la investigación sea representativa. Esta muestra se basó en la siguiente fórmula tomada de Feedback Networks:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N - 1)) + k^2 * p * q}$$

**N:** es el tamaño de la población o universo (número total de posibles encuestados).

**k:** Constante que depende del nivel de confianza.

**e:** Error muestral deseado.

**p:** es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio. Este dato es generalmente desconocido y se suele suponer que  $p=q=0.5$  que es la opción más segura.

**q:** es la proporción de individuos que no poseen esa característica, es decir, es  $1-p$ .

**n:** es el tamaño de la muestra.

(Feedback Networks, 2013)

Esta fórmula permite tener un nivel de confianza del 91%. Siendo así tenemos que para Plaza de la Hoja existen 452 posibles encuestados (N) y para Colores de Bolonia etapa 1 312(N). En este sentido tenemos un error muestral del 9% (e). Aplicando la fórmula con los datos correspondientes a cada proyecto tenemos que:

Plaza de la Hoja:  $n = 29$

Colores de Bolonia etapa 1:  $n = 28$

Estos resultados definen la cantidad de hogares a los que se debe aplicar la encuesta.

Por otra parte, se usarán los Sistemas de Información Geográfica (SIG), los cuales son una herramienta y un conjunto de métodos que permiten analizar información alfanumérica con el fin de resolver problemas complejos en la planeación y la gestión del territorio. Con esta

herramienta se puede identificar patrones, obtener nueva información mediante el análisis de los datos, compilar información geográfica y comunicar ideas, conceptos, planes y diseños. (ESRI, s.f.) Dentro de la presente investigación es pertinente el uso de los SIG ya que nos van a permitir analizar espacialmente la cotidianidad de los beneficiarios de los proyectos VIP en los temas de movilidad urbana y la proximidad que tienen estos a servicios y equipamientos.

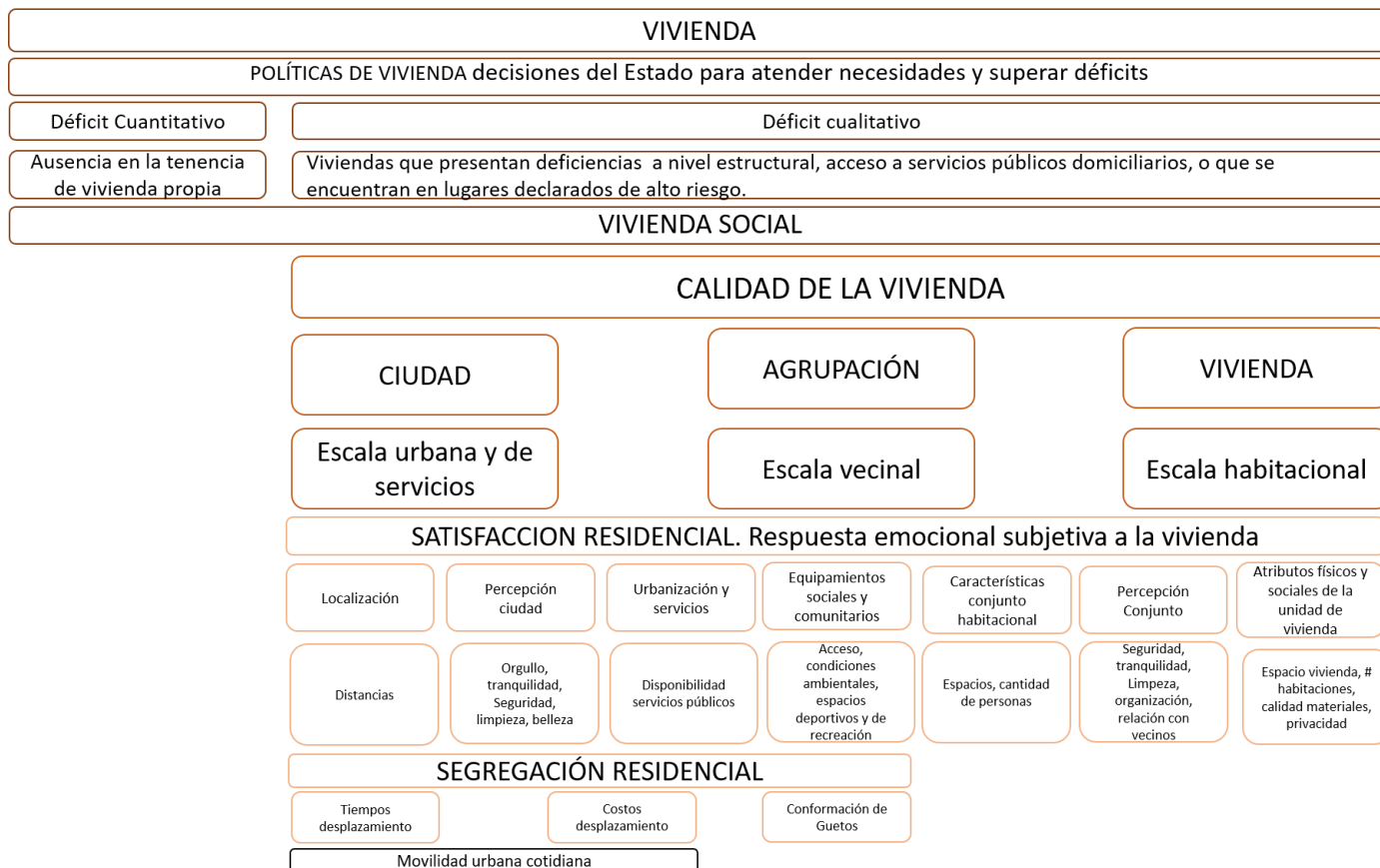
La ruta guía de este trabajo es la ilustración 2, encabezado por la vivienda, la cual es la célula básica de los asentamientos humanos, permitiendo la agrupación de personas, con fines especializados relacionados al reposo, la alimentación y la vida en común (Acevedo Callealta, y otros, 2007). Para atender necesidades y superar déficits los Estados crean políticas públicas, siendo el caso de la vivienda la Política Habitacional. La vivienda como proceso genera déficits cuantitativos y cualitativos, y como una opción de superarlos el Estado desarrolla Vivienda Social en los municipios. La pertinencia de esta investigación radica en el estudio del déficit cualitativo, el cual, como ya se mencionó, hace referencia a las viviendas que presentan problemas en temas de calidad. El observatorio de vivienda de la Universidad de los Andes propone que la vivienda debe ser estudiada desde tres escalas, la primera es la ciudad, en donde se estudia la vivienda con relación al sistema de ciudad y de servicios, la segunda es la agrupación, en la que se enfatiza en las relaciones sociales a nivel de barrio, y por último la vivienda, en la cual se estudia ésta como unidad.

Para hacer una evaluación más acotada, se usa la SR como un indicador de bienestar proveniente de las percepciones de los residentes. Las categorías de análisis de la SR son: localización, percepción de ciudad, percepción de urbanización y acceso a servicios, acceso a equipamientos sociales y comunitarios, satisfacción en cuanto a las características de conjunto habitacional, percepción del conjunto y por último los atributos físicos y sociales de la unidad. En este punto se puede observar cómo concuerda lo presentado por el observatorio de vivienda de la Universidad de los Andes y la SR para evaluar el tema cualitativo de la vivienda.

Siguiendo con el hilo del trabajo, se establece que la localización de la vivienda trae consigo problemas y oportunidades. En este sentido, se menciona que la segregación residencial es el mayor de los problemas cuando la vivienda se localiza en la periferia de la ciudad. Dicha

segregación trae consigo otros aspectos como lo son el aumento de los tiempos y los costos de desplazamiento que, a diferencia de la vivienda localizada en lugares centrales, se convierten en un problema, dado que son largos y costosos.

Ilustración 5 Análisis de la vivienda a partir del déficit cualitativo



Nota: Elaboración propia

## APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

La aplicación de la encuesta se dio en Plaza de La Hoja los días 25, 26 y 27 de octubre de 2017, en los horarios de 11:00 am y las 8:30 pm, en Colores de Bolonia se aplicó los días 6, 7 y 8 de noviembre del año 2017 en la misma franja horaria. Se partió de la base que las personas encuestadas en ambos proyectos debían tener mínimo 15 años. Los horarios fueron fundamentales al momento de aplicar las encuestas a las personas que tenían que movilizarse a sus lugares de trabajo, ya que entre 5:00 pm y 7:00 pm hacían su llegada a las viviendas.

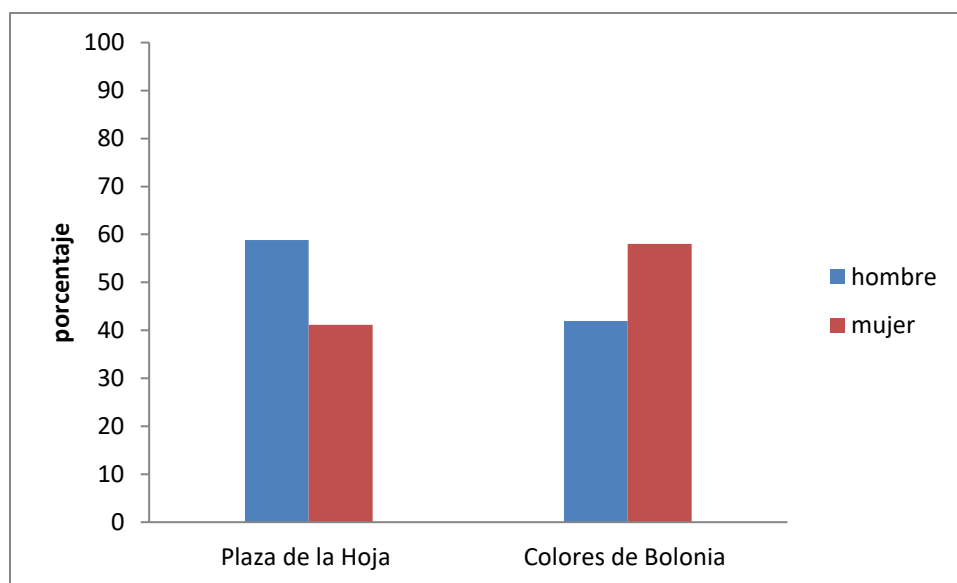
Estas encuestas se desarrollaron en las zonas comunes de los proyectos con autorización de los administradores de los proyectos.

## CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA. DATOS GENERALES DE LOS ENTREVISTADOS Y LOS HOGARES

Para entender los resultados de esta investigación es necesario realizar una caracterización general de los hogares de Plaza de La Hoja y Colores de Bolonia etapa 1. Dicha caracterización se realiza con base en las preguntas de tipo sociodemográfico expuestas en la encuesta. Los datos que se mostrarán a continuación son: Sexo, edad, ocupación, composición del grupo familiar y lugar de desplazamiento a estudio y/o trabajo.

El primer Proyecto VIP en el que se aplicó la encuesta fue Plaza de La Hoja, en donde 102 personas hacen parte de los 29 hogares encuestados. De esas 102 personas, el 59% son hombres y el 41% son mujeres. En Colores de Bolonia, segundo proyecto en el cual se aplicó el instrumento de recolección de información, el panorama de la distribución de la muestra por género cambió, ya que el 42% de las 81 personas que componen los 28 hogares encuestados son hombres y el 58% son mujeres.

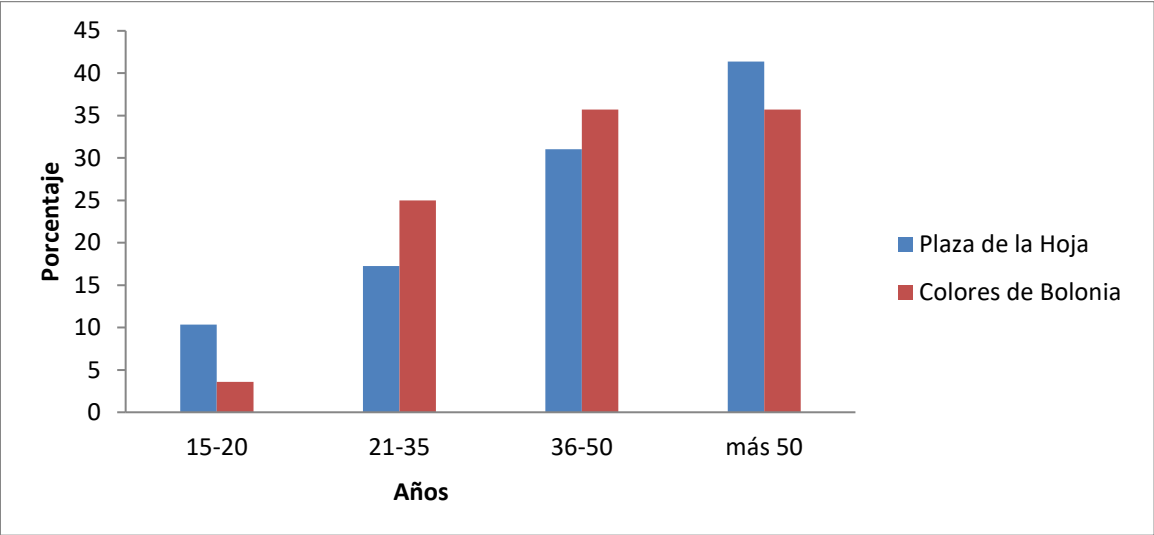
*Ilustración 6 Sexo de los hogares*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En el tema de la edad, los resultados muestran que en Plaza de La Hoja la mayor cantidad de personas encuestadas, representadas en el 41%, tienen más de 50 años, mientras que en Colores de Bolonia la mayoría de las personas encuestadas son mayores de 36 años, incluso superando los 50 años. En ambos proyectos el grupo etáreo con menor representatividad en ser aplicadas las encuestas fue el que comprende la edad de 15 a 20 años.

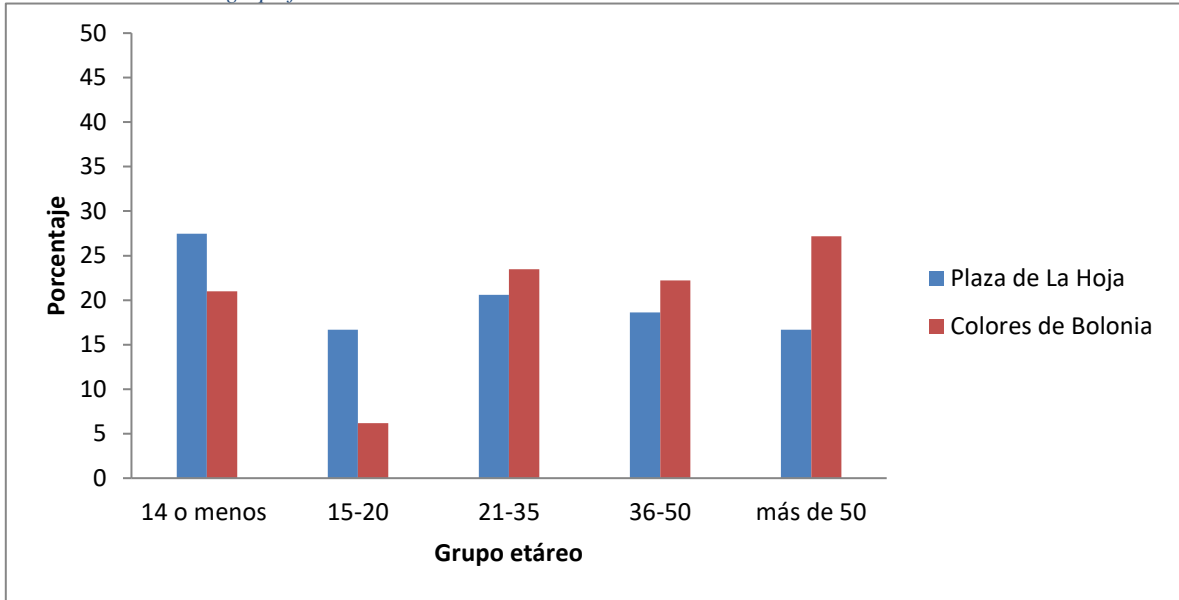
*Ilustración 7 Edad de las personas encuestadas en los Proyectos*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En cuanto a la edad de las personas que componen los hogares, se observa que en Plaza de la Hoja predominan las personas que tienen 14 años o menos, ya que en los hogares encuestados el promedio de hijos es dos o tres de esta edad. En Colores de Bolonia se presenta una situación diferente porque la mayoría de las personas tienen más de 50 años.

Ilustración 8 Edad del grupo familiar

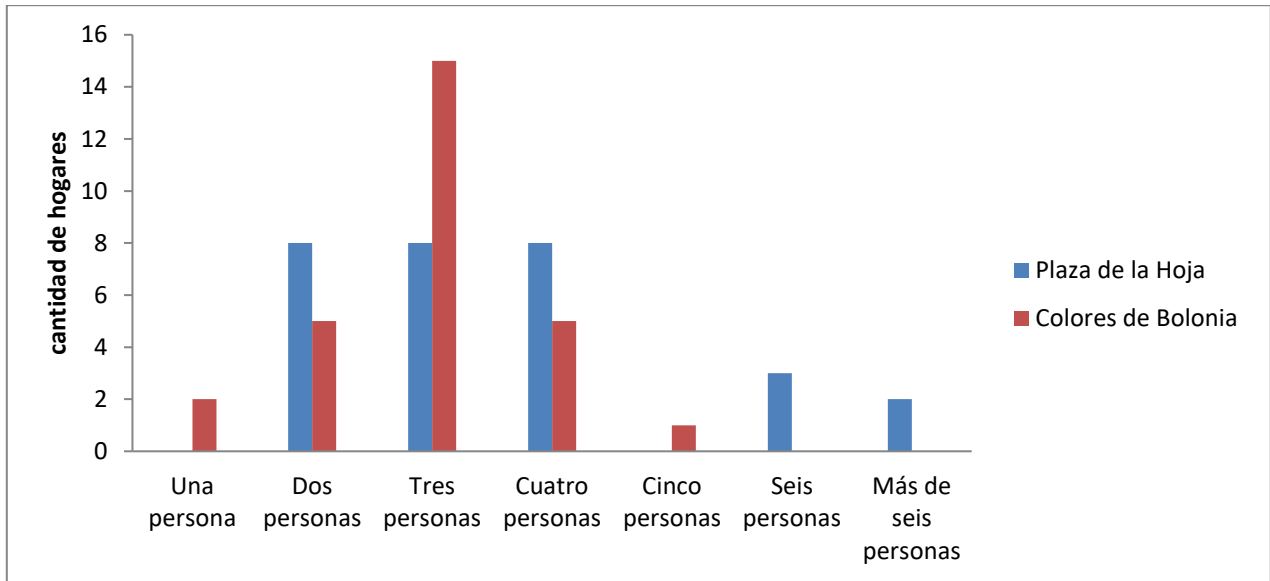


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En el tema de la composición del grupo familiar se tuvo en cuenta la cantidad de personas en la vivienda. Los resultados arrojaron que en Plaza de La Hoja los hogares hay dos, tres y cuatro personas por vivienda. De igual forma, se encuentran hogares con seis personas o más, sin embargo, estos no se encuentran en condición de hacinamiento crítico, ya que no superan las cuatro personas por habitación.

En Colores de Bolonia, en cambio, se observa que la cantidad de hogares que prevalece por encima del resto está compuesta por tres personas en la vivienda y su máximo es de cinco personas, así como en Plaza de La Hoja no se encontró ningún hogar, dentro de los encuestados, en condición de hacinamiento crítico.

Ilustración 9 Cantidad de personas en la vivienda



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

La ocupación de las personas de los hogares de los proyectos se describe mediante la metodología utilizada por el Departamento Nacional de Estadística (DANE) para medir el empleo, de acá se toma la Población Económicamente Activa (PEA)<sup>14</sup> y la Población Económicamente inactiva (PEI)<sup>15</sup>. De igual manera, se dividieron las personas ocupadas<sup>16</sup> de las desocupadas<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> También se le llama fuerza laboral y está conformada por las personas en edad de trabajar que trabajan o están buscando empleo.

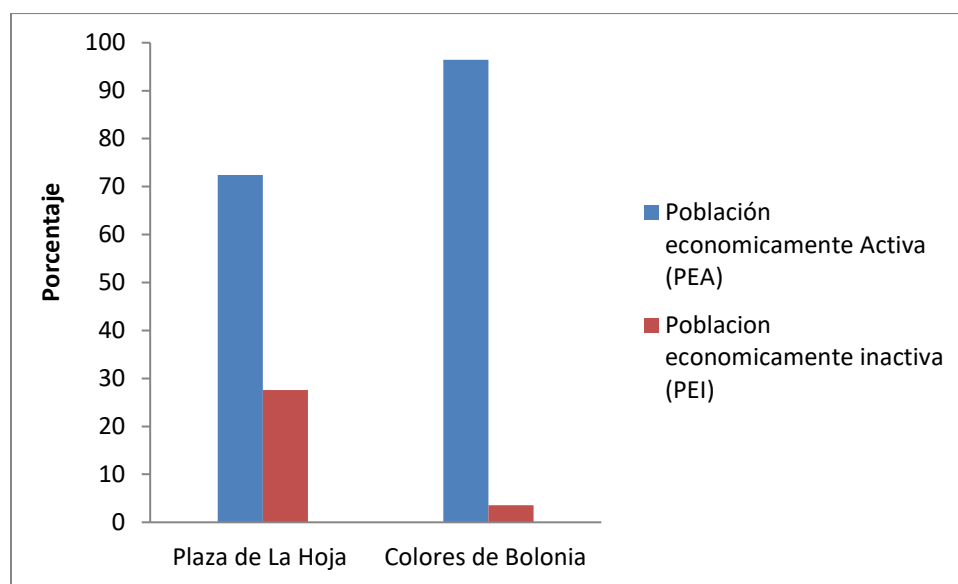
<sup>15</sup> Comprende a todas las personas en edad de trabajar que en la semana de referencia no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener actividad remunerada. A este grupo pertenecen estudiantes, amas de casa, pensionados, jubilados, rentistas, inválidos (incapacitados permanentemente para trabajar), personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar.

<sup>16</sup> Son las personas que durante el período de referencia se encontraban en una de las siguientes situaciones: 1. Trabajó por lo menos una hora remunerada en dinero o en especie en la semana de referencia. 2. Los que no trabajaron la semana de referencia, pero tenían un trabajo. 3. Trabajadores familiares sin remuneración que trabajaron en la semana de referencia por lo menos 1 hora.

<sup>17</sup> Son las personas que, en la semana de referencia, se encontraban en una de las siguientes situaciones: 1. Desempleo abierto: Sin empleo en la semana de referencia hicieron diligencias en el mes, disponibilidad. 2. Desempleo oculto: Sin empleo en la semana de referencia. No hicieron diligencias en el mes, pero sí en los últimos 12 meses y tienen una razón válida de desaliento.

En primer lugar, se observa que el porcentaje PEA es mayor, con relación al total de las personas que habitan los hogares de los proyectos, en Colores de Bolonia, donde el 96% de la población se encuentra en esta condición, mientras que en Plaza de La Hoja es el 72%.

*Ilustración 10 Porcentaje de población económicamente activa y de población económicamente inactiva de los proyectos*



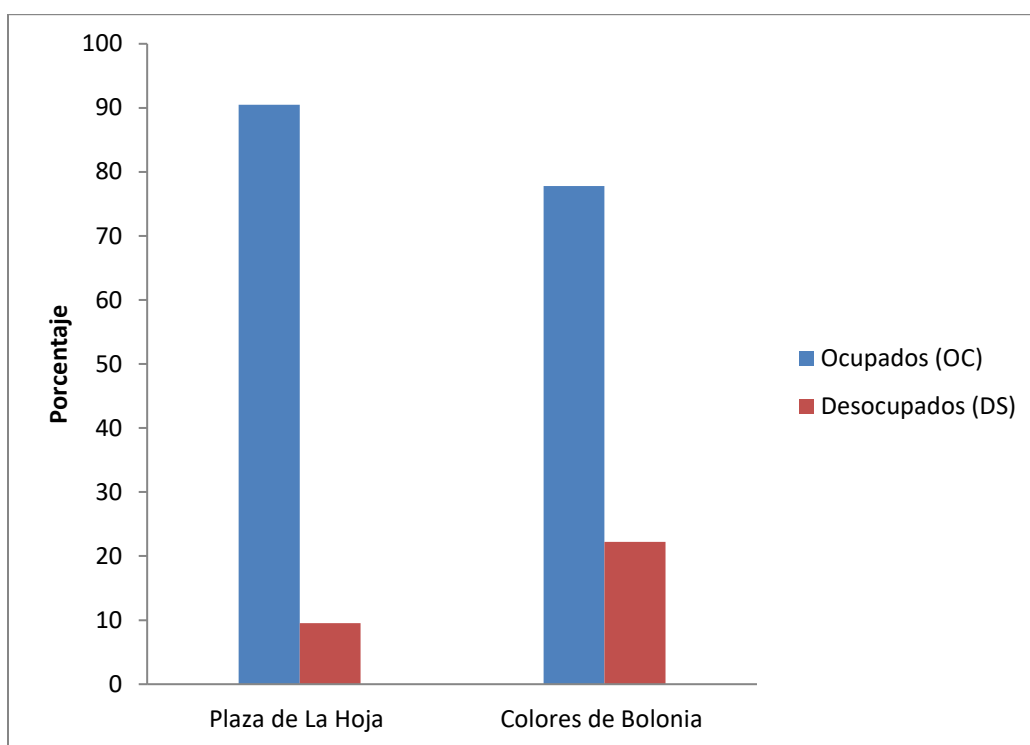
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En segundo lugar, el porcentaje de personas Ocupadas (OC) del cual la base es la PEA, se encuentra que en Plaza de La Hoja el porcentaje es del 90%, mientras que en Colores de Bolonia es del 78%.

Dentro de las conversaciones, al realizar las encuestas con los residentes de Colores de Bolonia, algunos de ellos expusieron que perdieron sus trabajos o decidieron renunciar dado a la lejanía de estos. Las razones principales fueron los costos y los tiempos de desplazamiento, dado que era muy costoso llegar y los tiempos eran muy largos. Incluso, en ocasiones, no conseguían transporte, dado que, para llegar en el horario estipulado por los empleadores, tendrían que salir de sus casas en horas de la madrugada, cuando no había funcionamiento de transporte público.

En ambos proyectos el tipo de empleo es formal e informal, hay personas empleadas de empresas o con negocios independientes, asimismo el empleo informal se basa en la venta ambulante o el reciclaje.

Ilustración 11 Porcentaje de Ocupados y Desocupados de los Proyectos



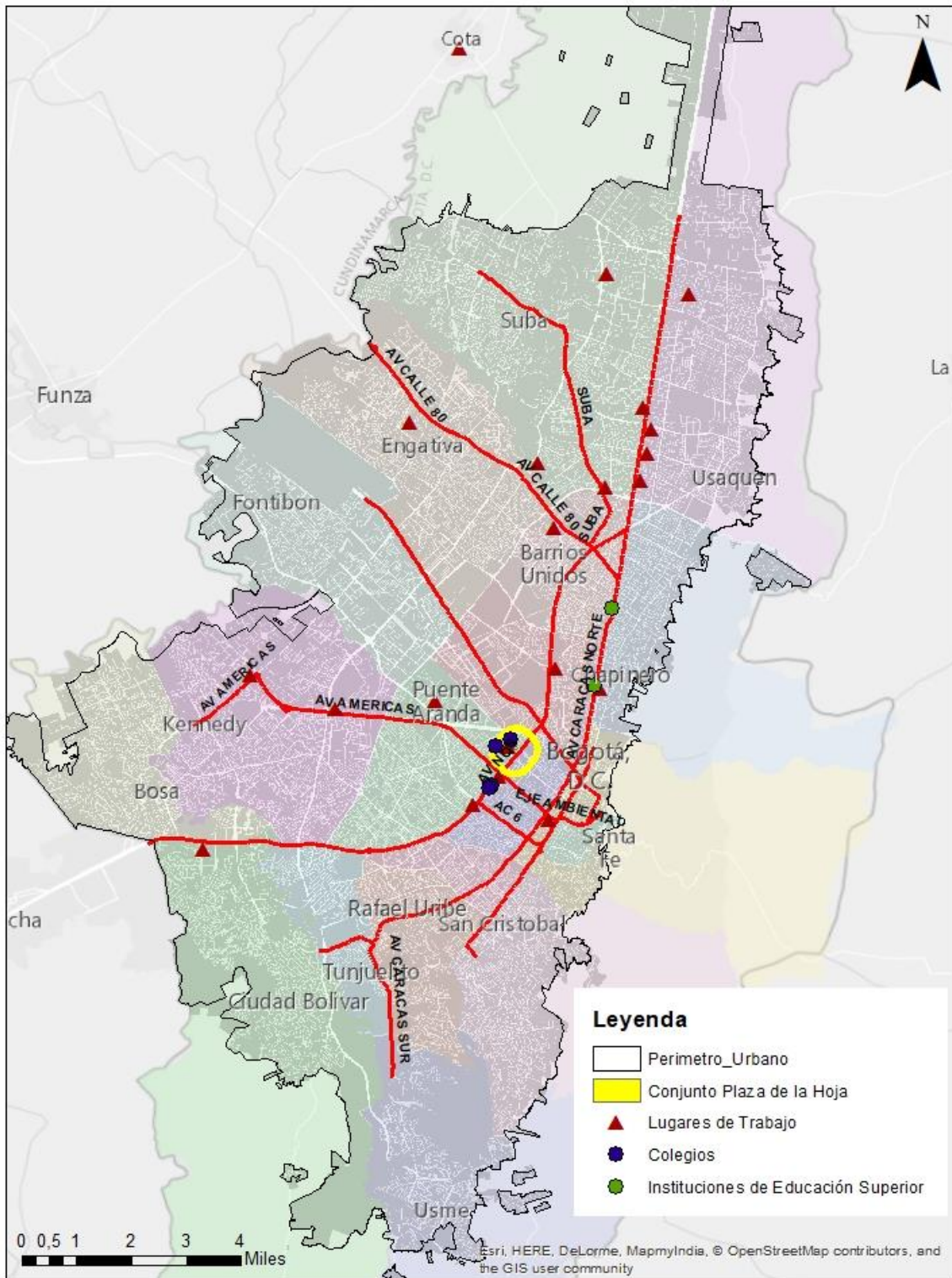
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Los lugares de desplazamiento al trabajo y/o estudio de los habitantes de ambos proyectos, se localizan principalmente en Bogotá. Sin embargo, existen dos destinos en Cota, municipio aledaño a Bogotá que se caracteriza por su alta presencia de zonas de trabajo.

Por un lado, los habitantes de Plaza de La Hoja se desplazan a trabajar o estudiar en universidades a localidades como Usaquén, Chapinero, Suba, Barrios Unidos, Ciudad Bolívar, Engativá, Santa Fe y Puente Aranda, mientras que los colegios si se localizan en la misma localidad, Puente Aranda.

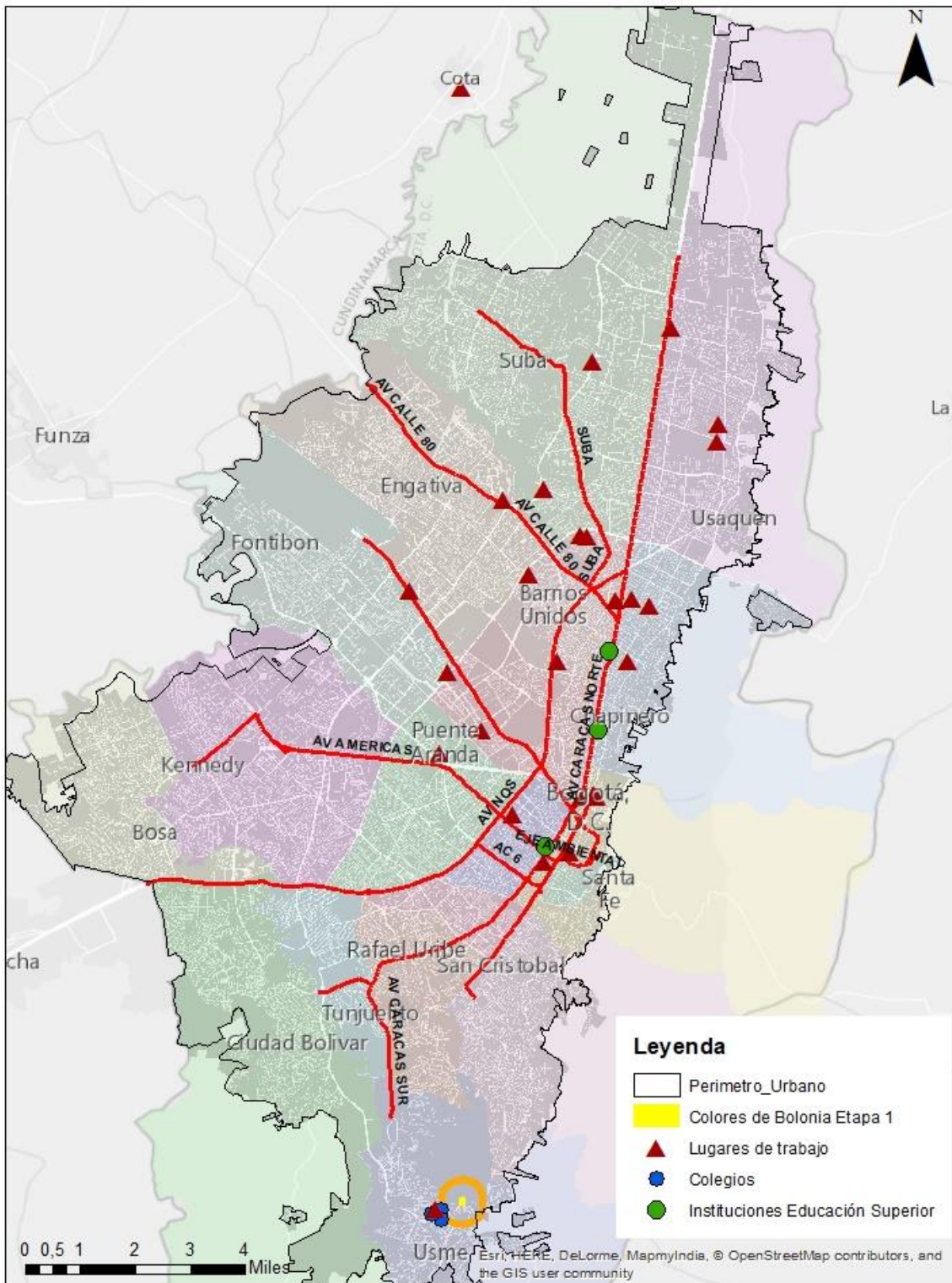
Por otro lado, las localidades a las cuales se desplazan los habitantes de los hogares de Colores de Bolonia a trabajar son: Puente Aranda, Barrios Unidos, Engativá, Suba, Chapinero, Usaquén y Santa Fe. No obstante, al igual que en Plaza de La Hoja, los colegios se localizan en la misma localidad, Usme.

Ilustración 12 Lugares de desplazamiento a trabajo y estudio habitantes Plaza de La Hoja



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Ilustración 13 Lugares de desplazamiento a trabajo y estudio habitantes Colores de Bolonia etapa 1

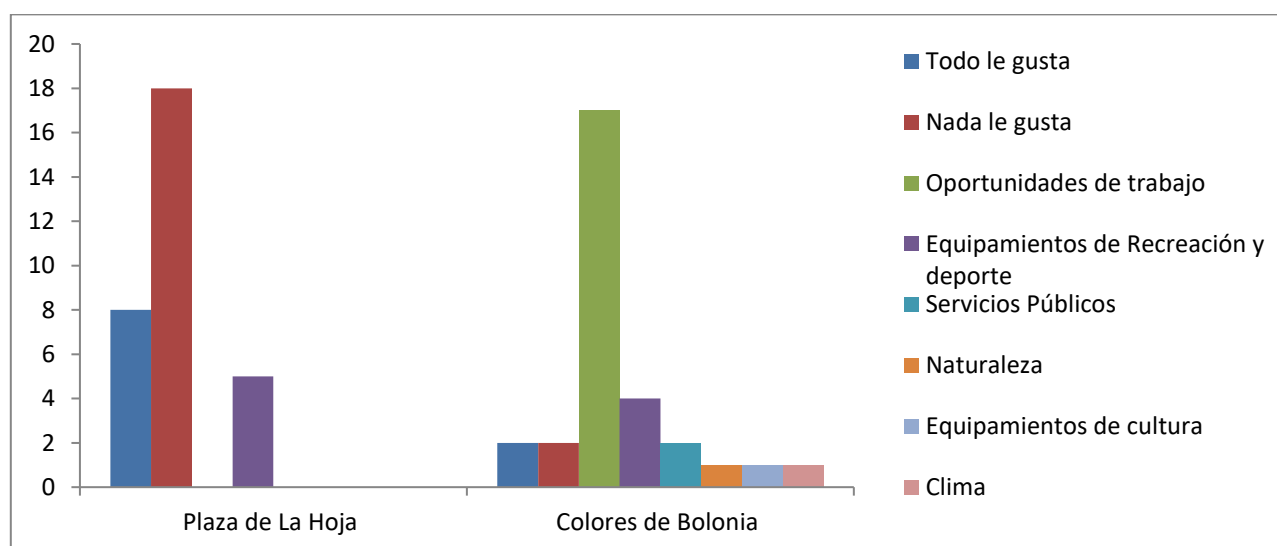


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

## ESCALA CIUDAD

La percepción positiva sobre la ciudad entre ambos proyectos es distante. Por un lado, en Plaza de La Hoja, algunas personas establecen que les gusta todo de Bogotá, otros resaltan la cantidad y la calidad de los equipamientos de recreación y deporte, mientras que la mayoría de los encuestados en este proyecto afirman que no les gusta absolutamente nada de la ciudad. En Colores de Bolonia el panorama es diferente, ya que mencionan que lo que más les gusta de la ciudad es la gran cantidad de oportunidades laborales que se presentan. De igual manera resaltan los equipamientos de recreación y deporte y la oferta de servicios públicos.

*Ilustración 14 Resultados a pregunta ¿qué es lo que más le gusta de Bogotá?*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

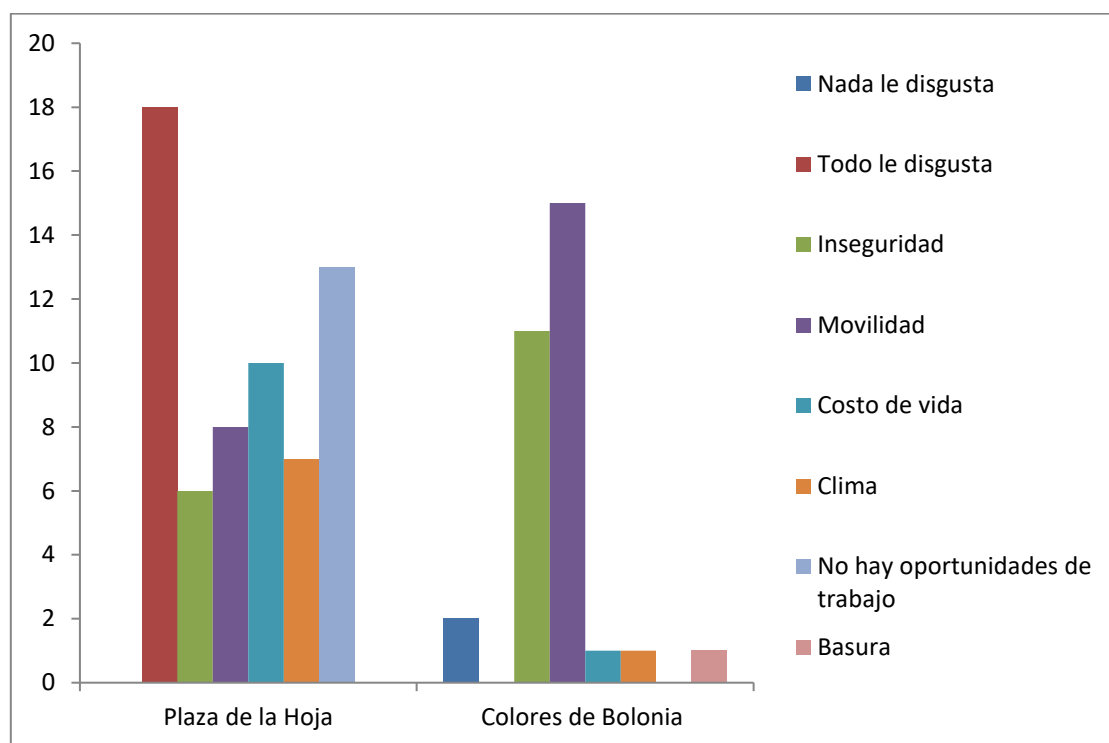
En cuanto a la percepción negativa de la ciudad los habitantes de Plaza de La Hoja aseguran, en su mayoría, que todo de Bogotá les disgusta. Adicional a esto, expresan que no hay oportunidades laborales, los costos de vida son muy elevados, la inseguridad es muy fuerte, el clima es demasiado cambiante y los problemas de movilidad son recurrentes debido a la calidad de las calles y la congestión vehicular.

En Colores de Bolonia, la percepción negativa de Bogotá predomina por causas asociadas a la movilidad e inseguridad, en su mayoría, el costo de vida en la ciudad, el clima y los

problemas asociados a las basuras como la cantidad de desechos en las calles y la falta de cultura de la gente en el reciclaje. Sin embargo, algunas respuestas se encaminaron a que les gusta todo de la ciudad.

En ambos proyectos coinciden que la inseguridad y la movilidad son determinantes.

*Ilustración 15 Resultados a pregunta ¿qué es lo que menos le gusta de Bogotá?*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En el tema del transporte, se estudiaron variables como los medios de transporte utilizados para llegar y/o salir de su lugar de estudio y/o trabajo, los costos de desplazamiento diarios y los tiempos de desplazamiento a lugares como trabajo, sitios de atención médica, lugar de encuentro con el familiar más cercano y al centro de Bogotá.

Respecto a los medios de transporte utilizados para llegar a los lugares de trabajo y/o estudio predomina, en ambos proyectos, el uso de los buses azules del SITP, seguido por los buses

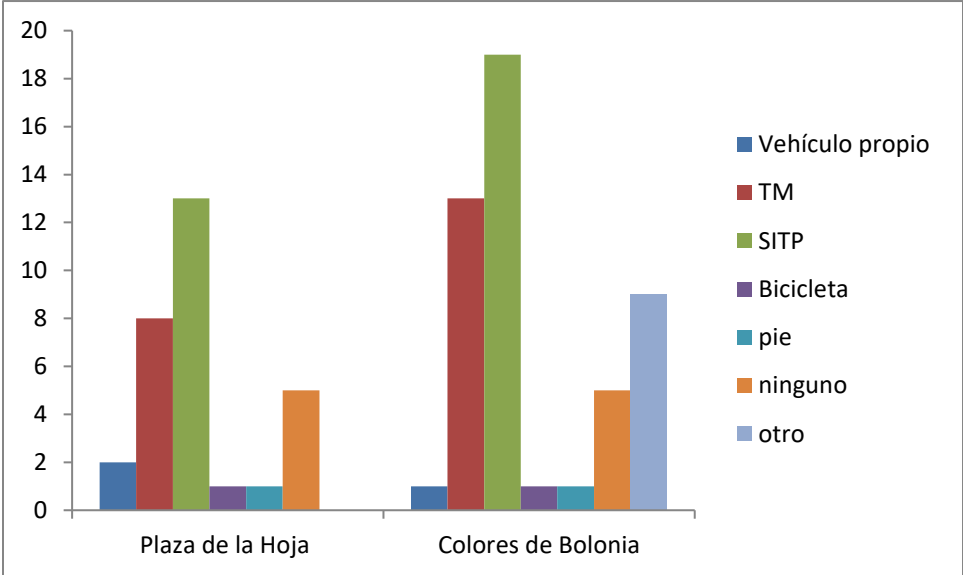
biarticulados de Transmilenio. Asimismo, existen personas que usan medios de transporte no motorizados como la bicicleta o caminar para llegar a estos, debido a su cercanía o a la falta de ingresos en el hogar para poder costear un sistema de transporte público.

En Colores de Bolonia se observa que el uso de otro tipo de transporte es predominante, ya que los habitantes del proyecto deben tomar un vehículo particular que los lleve hasta la Avenida Caracas, dado que la frecuencia de buses del SITP es baja y no existe una ruta alimentadora a los portales Tunal o Usme. Estos son vehículos que no siempre cuentan con las condiciones mecánicas ni de permisos para el transporte público de pasajeros, pero son una solución a los problemas de frecuencia de rutas que tiene la zona en la cual se localiza Colores de Bolonia.

Dentro del tema de Segregación Residencial, se establece que en las viviendas localizadas en la periferia este es uno de los problemas más frecuentes, el relacionado con la escasa oferta de transporte público.

En el Reporte de Economía y Desarrollo desarrollado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y según los datos del Observatorio de Movilidad Urbana de la misma, el transporte público es el medio más utilizado en 29 ciudades de la región, con un 39% del total de los viajes (Corporación Andina de Fomento , 2017), esta afirmación no dista de la información recolectada en esta investigación como lo determina la Ilustración 12.

*Ilustración 16 Medios de transporte utilizados para llegar a lugar de estudio/trabajo*

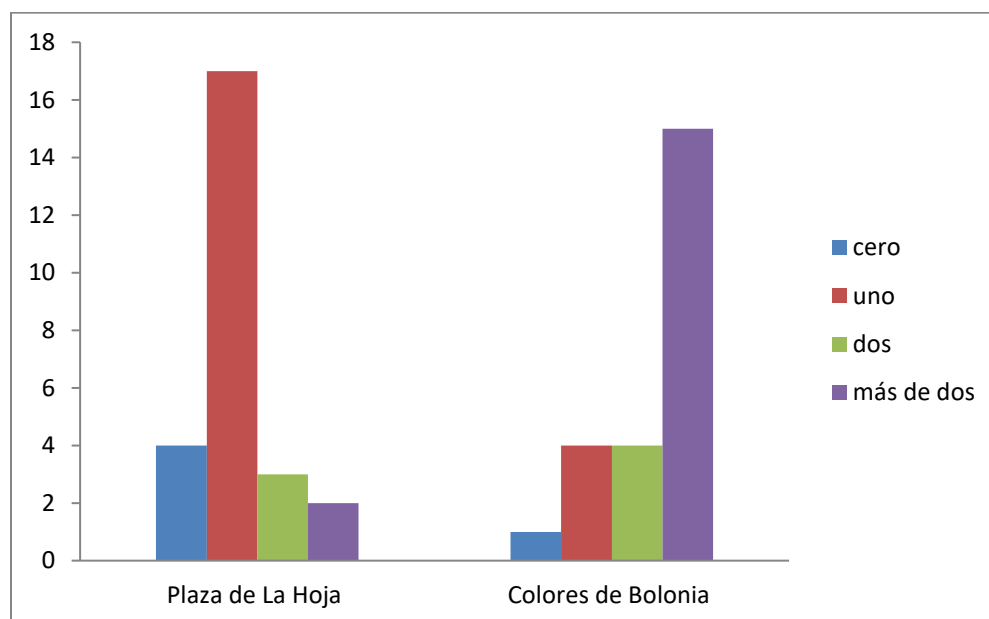


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

La cantidad de medios de transporte utilizados para desplazarse al lugar de trabajo y/o estudio varía considerablemente entre los proyectos. Como se observó en el Mapa 4 y en el Mapa 5, los lugares de trabajo y/o estudio se encuentran localizados, en la mayoría de los casos, en los mismos sectores para ambos proyectos. Sin embargo, en la Ilustración 13 se evidencia que la cantidad de medios de transporte utilizados aumenta en los encuestados de Colores de Bolonia, en donde predomina que deben tomar más de dos medios, mientras que los encuestados de Plaza de La Hoja solo deben tomar un medio de transporte.

Como se mencionaba anteriormente, en Colores de Bolonia la frecuencia de buses del SITP es baja y no existe una ruta alimentadora a algún portal cercano, ya sea el del Tunal o el de Usme, por lo cual las personas se ven obligadas a tomar el mencionado carro particular para poder acceder a un medio de transporte en la Avenida Caracas. De igual manera, los transbordos entre rutas de transporte público que deben realizar para acortar tiempo y distancia hacen que esta cantidad aumente.

*Ilustración 17 Cantidad de medios de transporte utilizados para llegar al lugar de estudio/trabajo*

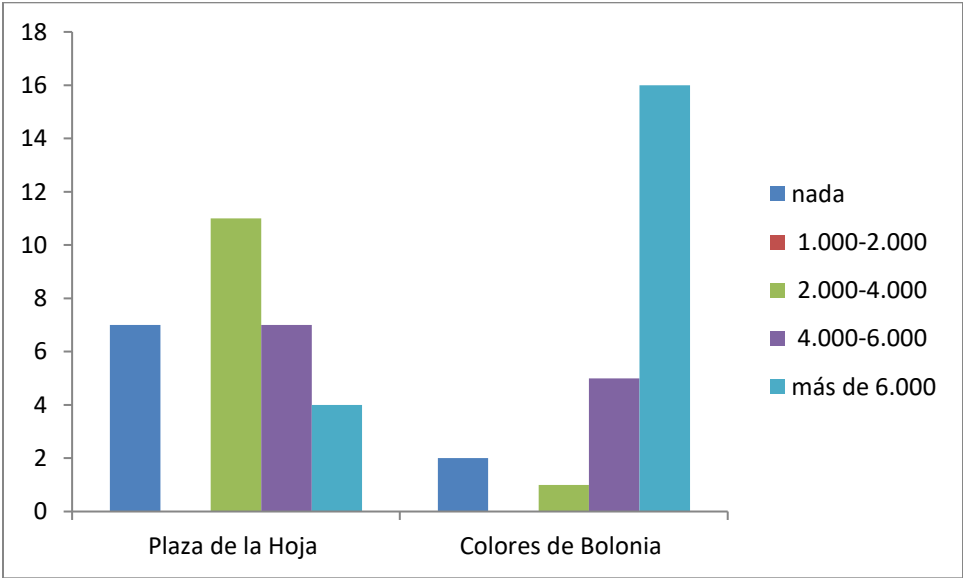


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En la ilustración 14 se hace evidente la diferencia que existe entre el gasto diario en transportes entre los proyectos. Mientras que en Plaza de La Hoja se gastan entre \$2.000 y \$6.000, dado que el costo del SITP es de \$2.000 pesos por trayecto y el de Transmilenio es de \$2.200, para una cantidad de dos pasajes diarios, siendo uno por trayecto ida y otro de vuelta, pueden sumar entre \$4.000 y \$4.400 pesos diarios.

En Colores de Bolonia la condición es totalmente diferente ya que los usuarios deben tomar más dos medios de transporte. En la mañana, ante la baja frecuencia de buses de SITP o la falta de la ruta alimentadora a los portales, los habitantes deciden tomar el carro particular que tiene un costo de \$1.000 entre el trayecto de Colores de Bolonia a la Avenida Caracas, que está a una distancia aproximada de 2.5 km. En dicha avenida la oferta de transporte crece y desde allí toman un SITP hasta el portal o, si tienen suerte, toman la ruta alimentadora hacia el portal, que en la mayoría de los casos va llena en este punto. Siendo así, un habitante de Colores de Bolonia que se dirija, por ejemplo, al barrio Cedritos, tomando el carro particular y un SITP, gastaría \$6.000 diarios. Por su parte, si tomara el carro particular y un Transmilenio, serían \$6.400 diarios.

*Ilustración 18 Cantidad de dinero, expresada en pesos colombianos, que gastan las personas diariamente en transporte*

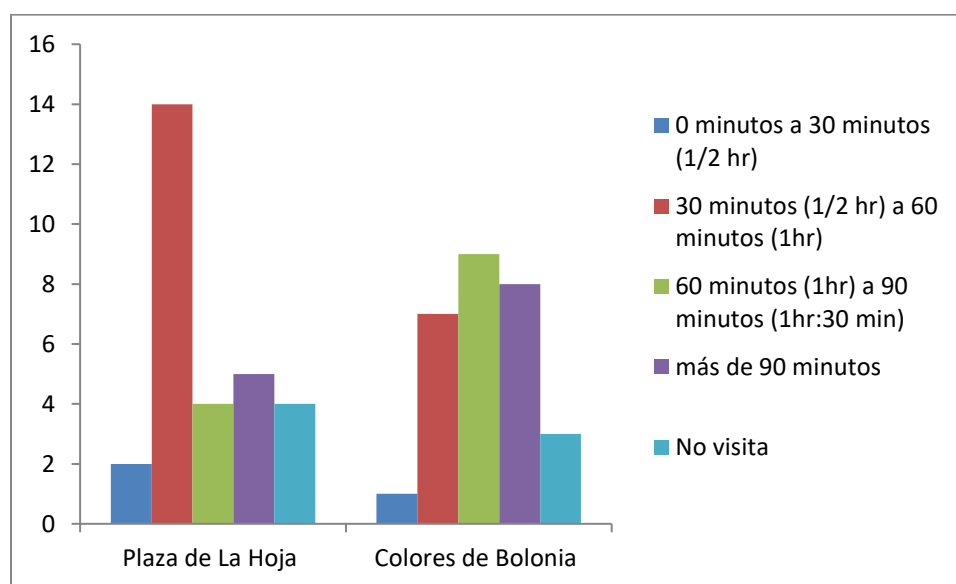


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

La ilustración 16 muestra los tiempos de desplazamiento que gastan los encuestados en llegar a donde vive el familiar que más visitan. Aunque existen encuestados de ambos proyectos que mencionan no visitar a ningún familiar, dado que no tienen contacto con su familia o porque esta vive en otros municipios, hay otros que sí se desplazan por este motivo.

En plaza de La Hoja el tiempo que se destaca es de 30 a 60 minutos, mientras que en Colores de Bolonia predominan los tiempos de 60 a 90 minutos o más de 90 minutos. Una de las razones que expresaron los habitantes de Colores de Bolonia, por la cual estos tiempos son largos, es que sus viviendas quedan muy retiradas de sus familiares, los cuales, en su mayoría, viven en cercanías a los sitios de donde fueron relocalizados.

*Ilustración 19 Tiempos de desplazamiento de los encuestados en llegar al lugar donde vive el familiar que más visita*



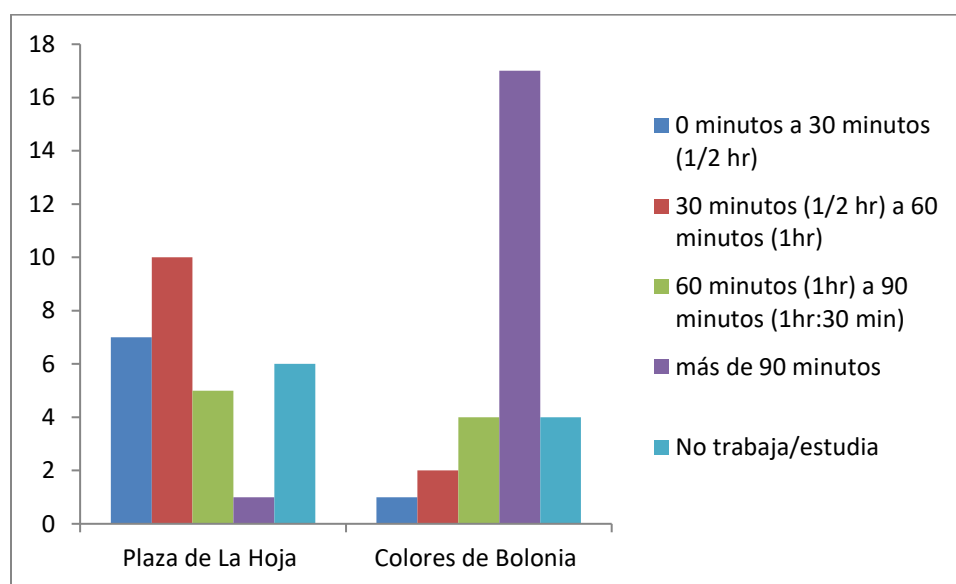
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Para las personas, en general, el trayecto a su lugar de estudio/trabajo posee un lugar central dentro de los desplazamientos diarios. Según la encuesta CAF 2016 (ECAAF 2016) los trabajadores, en América Latina, invierten un promedio de tiempo de 42 minutos por trayecto en llegar a su lugar de empleo (Corporación Andina de Fomento, 2017). En el caso de Plaza de La Hoja, se observa que este tiempo de viaje concuerda con lo presentado por la ECAAF 2016, ya que la mayoría de los encuestados de este proyecto mencionan que invierten entre 20 minutos y una hora en llegar a sus lugares de trabajo, a diferencia de algunos que tardan

más de 60 minutos. No obstante, en Colores de Bolonia predomina que el tiempo empleado por trayecto en llegar a estos lugares supera los 90 minutos. Es decir que, al día, en trayectos casa-trabajo/estudio y trabajo/estudio-casa pueden estar invirtiendo más de tres horas.

Adicional al tiempo por trayecto realizado por los habitantes de Colores de Bolonia es importante destacar, como se mencionaba antes, que el tiempo de espera de transporte público, debido a las bajas frecuencias de buses, aumenta los tiempos invertidos en llegar a los lugares de trabajo/estudio, mientras que Plaza de La Hoja se localiza en inmediaciones de la troncal de Transmilenio NQS, la cual posee, por su condición, una frecuencia de rutas más óptima.

*Ilustración 20 Tiempos de desplazamiento de los encuestados hacia sus lugares de estudio/trabajo*

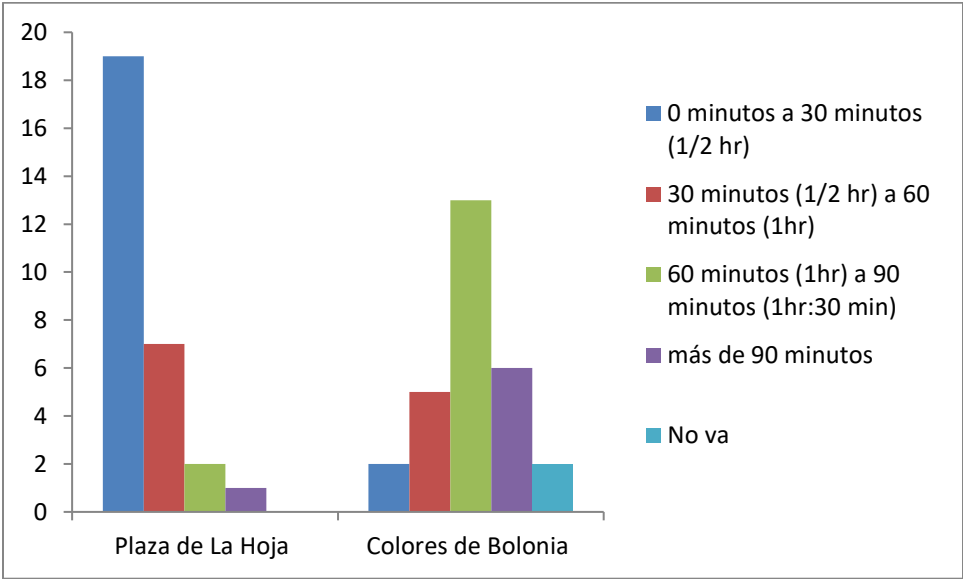


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Dentro de los trayectos importantes también se encuentra el realizado hacia los lugares en donde les prestan atención médica. Los habitantes de Plaza de La Hoja invierten, en su mayoría, no más de 30 minutos por trayecto. Sin embargo, existen datos que muestran que también pueden demorar más de esto. La razón por la cual estos tiempos son superiores a 30 minutos se debe a que, por voluntad propia, no han realizado el cambio de Institución Prestadora de Salud por una más cercana a su vivienda, teniendo absoluto conocimiento que existen unas más próximas.

En el caso de Colores de Bolonia, los encuestados que mencionan que no asisten a servicios médicos argumentan que es debido a los complicados trámites que se deben realizar para el cambio de Institución Prestadora de Salud. No obstante, una gran porción de los encuestados menciona que los tiempos de desplazamiento hacia estos lugares varían entre 30 y hasta más de 90 minutos, dado que, a pesar de que los lugares en donde les prestan atención médica son lejanos, es importante tomar estos servicios.

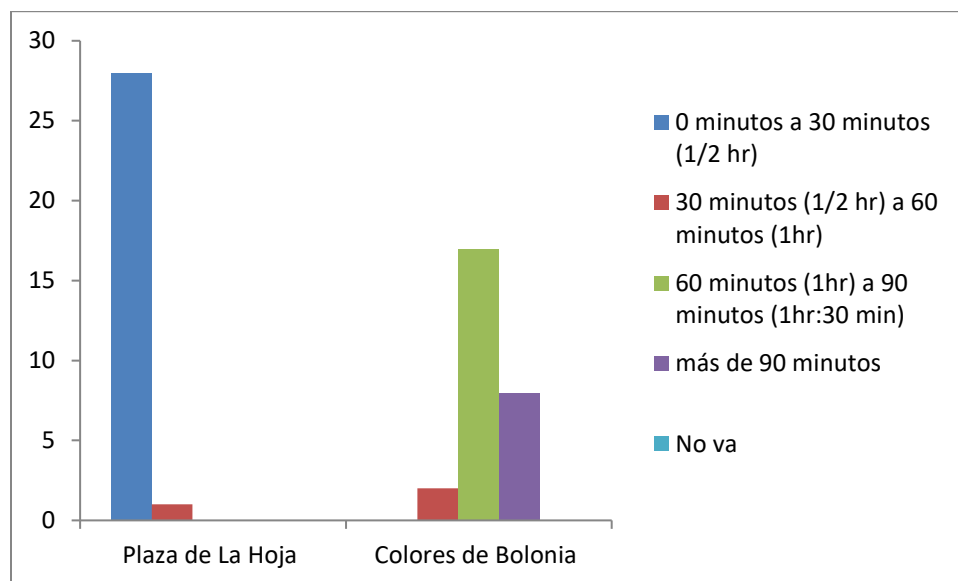
*Ilustración 21 Tiempos de desplazamiento de los encuestados hacia el lugar donde le prestan atención médica*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Según la ilustración 19, los habitantes de ambos proyectos mencionan que sí van al centro de Bogotá por temas laborales, comerciales y/o culturales. Los habitantes de Plaza de La Hoja invierten, en gran parte, de 0 minutos a 30 minutos, mientras que los habitantes de Colores de Bolonia invierten desde 30 minutos a más de 90 minutos.

Ilustración 22 Tiempos de desplazamiento de los encuestados hacia el centro de Bogotá



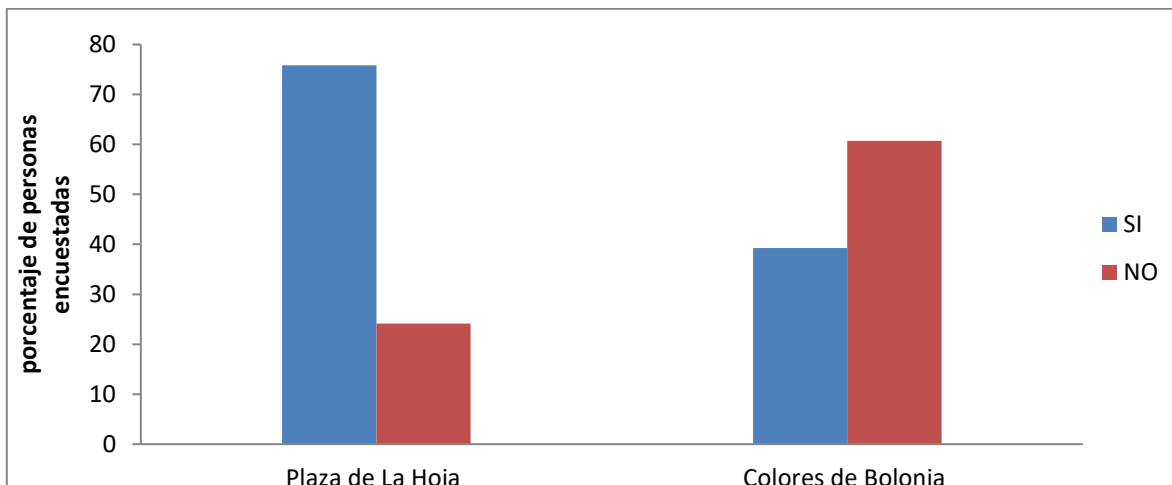
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

## ESCALA VECINAL

La escala vecinal, para efectos de esta investigación, refleja la interacción social de las personas y presenta las percepciones que tienen los beneficiarios de Plaza de La Hoja y Colores de Bolonia con respecto a la urbanización y el barrio.

En primer lugar, la interacción social hace referencia a las relaciones que existen con los vecinos y los lugares de encuentro con estos. Según la ilustración 19, se muestra que, de los encuestados en Plaza de La Hoja, el 76% menciona que sí interactúa con sus vecinos, a diferencia de los encuestados en Colores de Bolonia, ya que el 61% de estos establece no tener ningún tipo de relación con sus vecinos.

Ilustración 23 Respuesta a la pregunta ¿interactúa con sus vecinos?

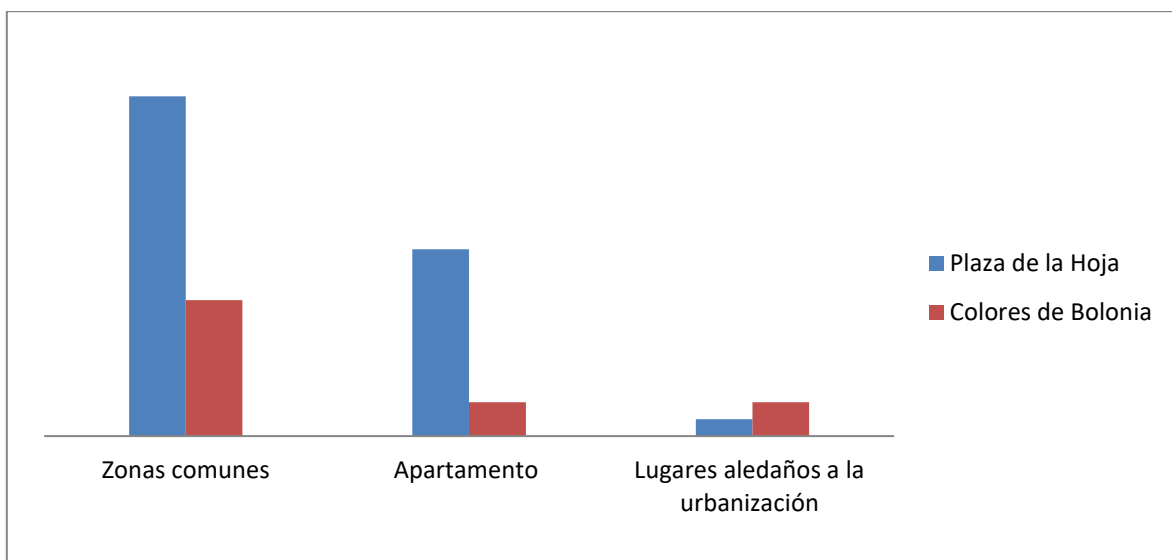


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En cuanto a los lugares de encuentro, la mayoría de los encuestados que mencionaron interactuar con sus vecinos, en ambos proyectos, establecen tres lugares importantes para llevar a cabo las actividades: las zonas comunes como parqueaderos, corredores de los edificios o zonas verdes al interior de los conjuntos, son los más utilizados, seguido por el interior de las viviendas. Sin embargo, algunos encuestados establecen que los lugares de interacción son en barrios aledaños, ya que argumentan que los espacios de los conjuntos no se prestan para realizar actividades de socialización.

A la fecha de las encuestas en Plaza de La Hoja, unas de las zonas comunes características del proyecto como las terrazas, estaban cerradas debido al mal manejo que le daban los residentes. Al parecer estaban siendo usadas para el consumo de alcohol y estupefacientes y para que las mascotas hicieran sus necesidades. Asimismo, los habitantes mostraron su inconformidad con los parqueaderos, ya que el espacio en donde se encuentran ubicados actualmente estaba destinado a zonas verdes de esparcimiento.

Ilustración 24 Lugares de interacción social

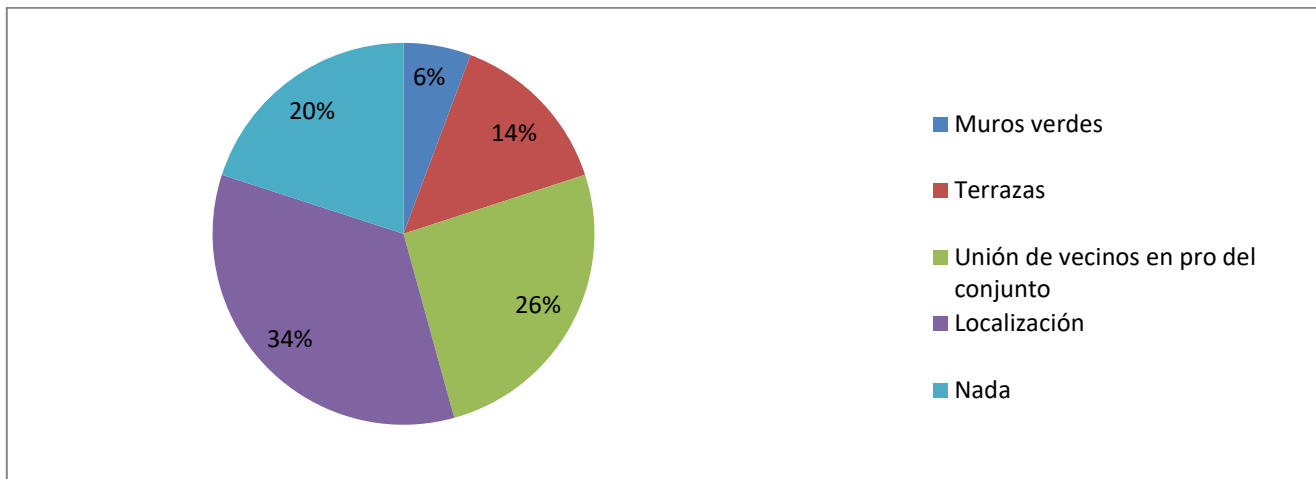


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En cuanto al tema de la percepción de satisfacción de los conjuntos, los encuestados de Plaza de La Hoja afirman que la localización y la unión de los vecinos en pro del conjunto son los atributos que más les gustan. De igual manera, afirman que los muros verdes y las terrazas también aportan a dicho gusto. Sin embargo, un alto porcentaje asegura que no le gusta nada del conjunto.

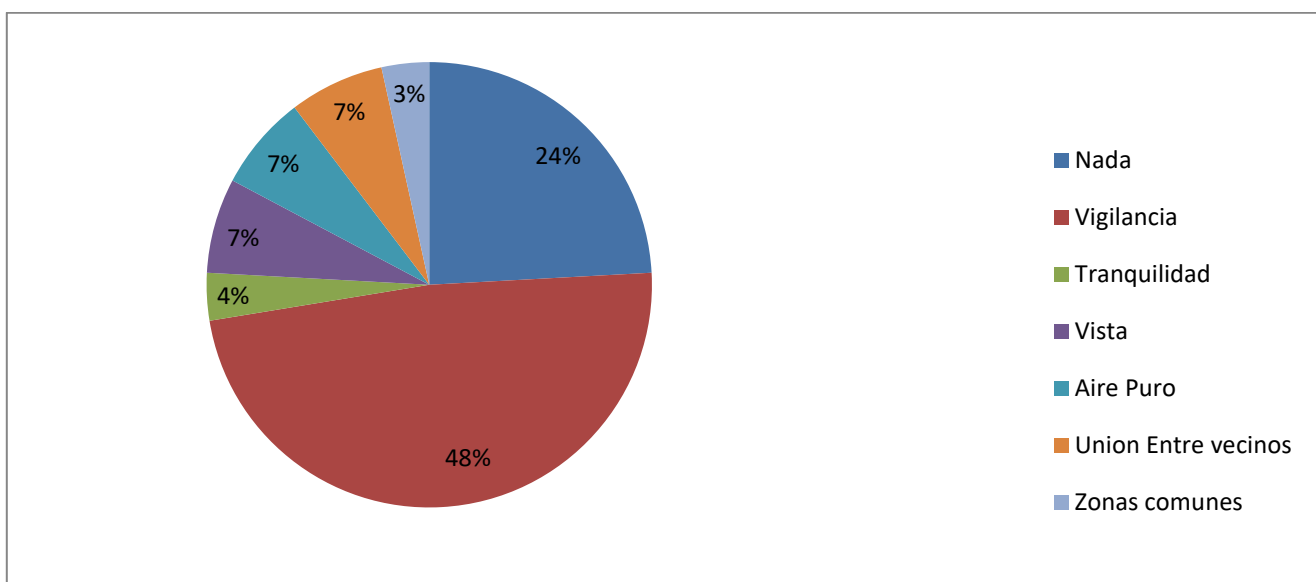
En Colores de Bolonia los encuestados establecen que la presencia de seguridad privada en el conjunto es lo que más les gusta. La tranquilidad, la calidad del aire, la vista, y otros aspectos también hacen parte de la lista de gustos de estos. No obstante, al igual que en Plaza de La Hoja, varios mencionan que no les gusta nada.

Ilustración 25 Respuesta a la pregunta de los encuestados de Plaza de La Hoja ¿Qué es lo que más le gusta de su conjunto?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

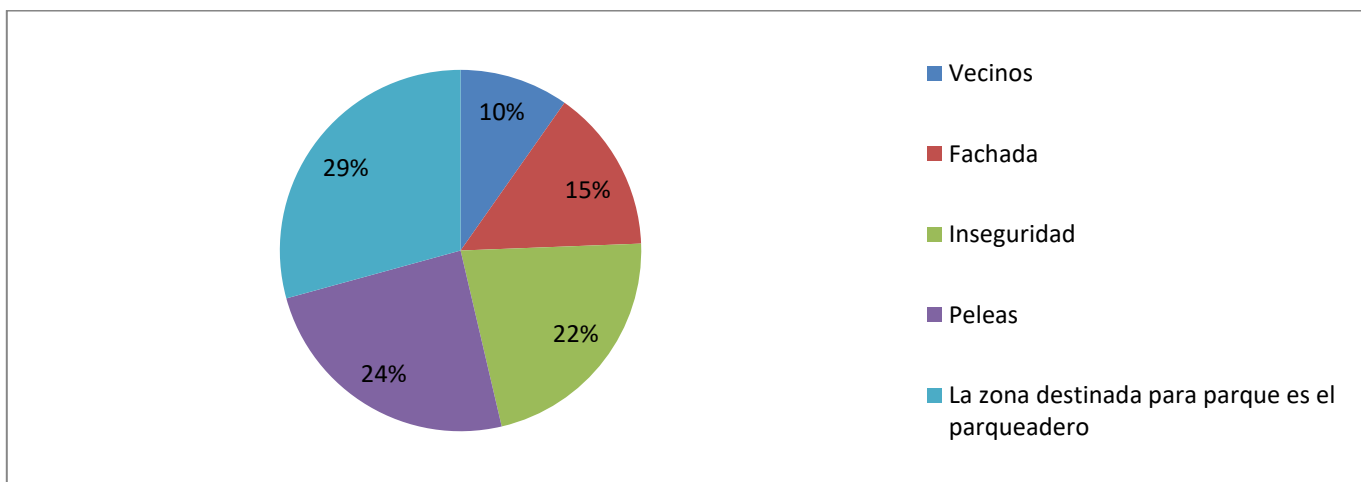
Ilustración 26 Respuesta a la pregunta de los encuestados de Colores de Bolonia ¿Qué es lo que más le gusta de su conjunto?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

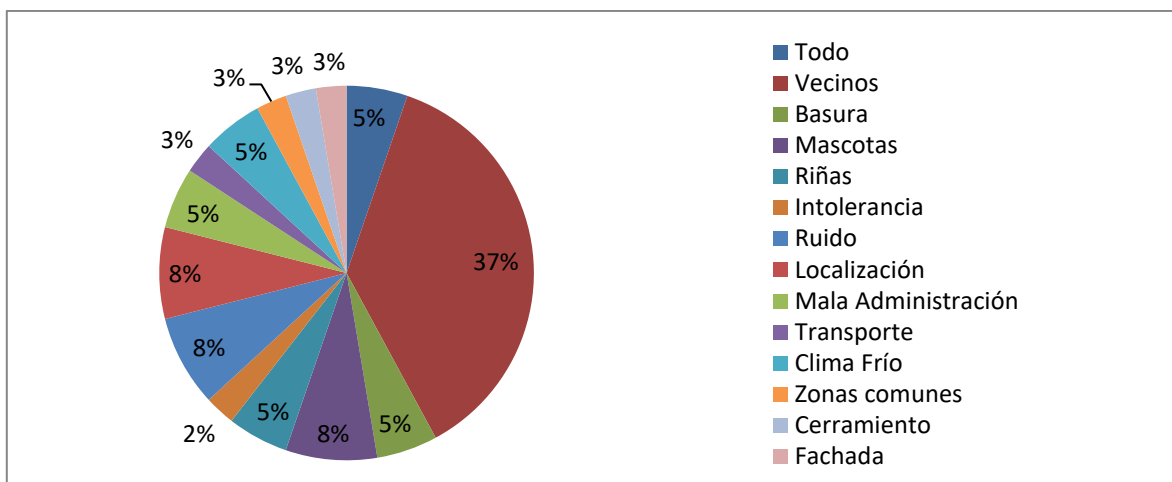
En cuanto al tema de percepción negativa del conjunto, los encuestados de Plaza de La Hoja aseguran que lo que menos les gusta del proyecto es que las zonas verdes fueron destinadas para el uso de parqueaderos, así mismos aspectos como la fachada, la inseguridad dentro del conjunto y la falta de tolerancia entre vecinos hacen parte de dicha percepción negativa.

Ilustración 27 Respuestas de los encuestados de Plaza de La Hoja a la pregunta ¿Qué es lo que menos le gusta de su conjunto?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

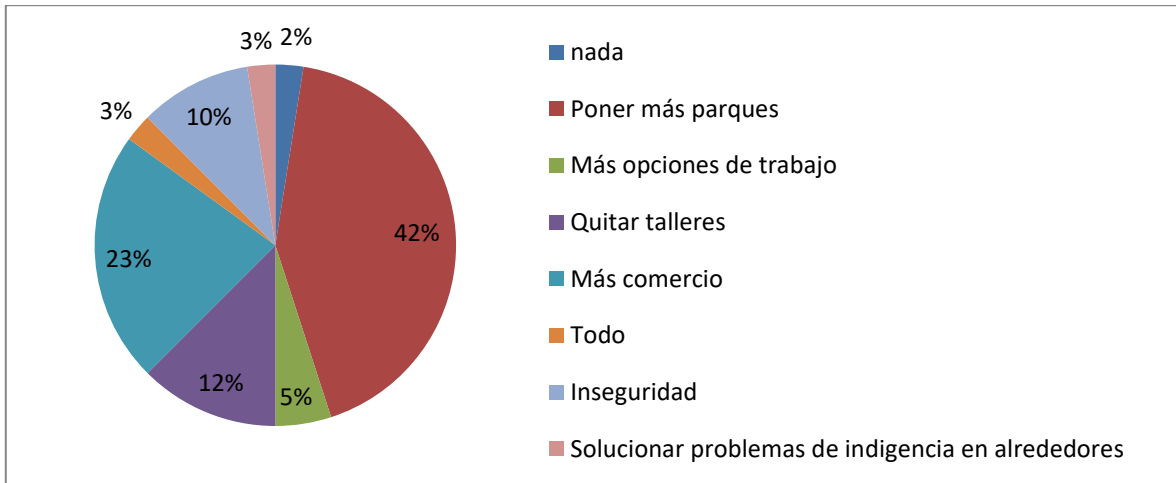
*En Colores de Bolonia, el aspecto que predomina negativamente del conjunto son las relaciones entre vecinos, que desencadenan intolerancia por motivos como las peleas, el ruido en exceso y la falta de respeto por las zonas comunes. De igual manera, la falta de transporte y la localización del conjunto determinan dicha percepción. Ilustración 28 Respuestas de los encuestados de Colores de Bolonia a la pregunta ¿Qué es lo que menos le gusta de su conjunto?*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Los encuestados de Plaza de La Hoja afirman que pondrían más parques en su barrio, pondrían más comercio de bajo impacto, quitarían los talleres al servicio de vehículos de carga pesada que hay en los alrededores del conjunto y harían frente a los temas de inseguridad e indignancia en el sector.

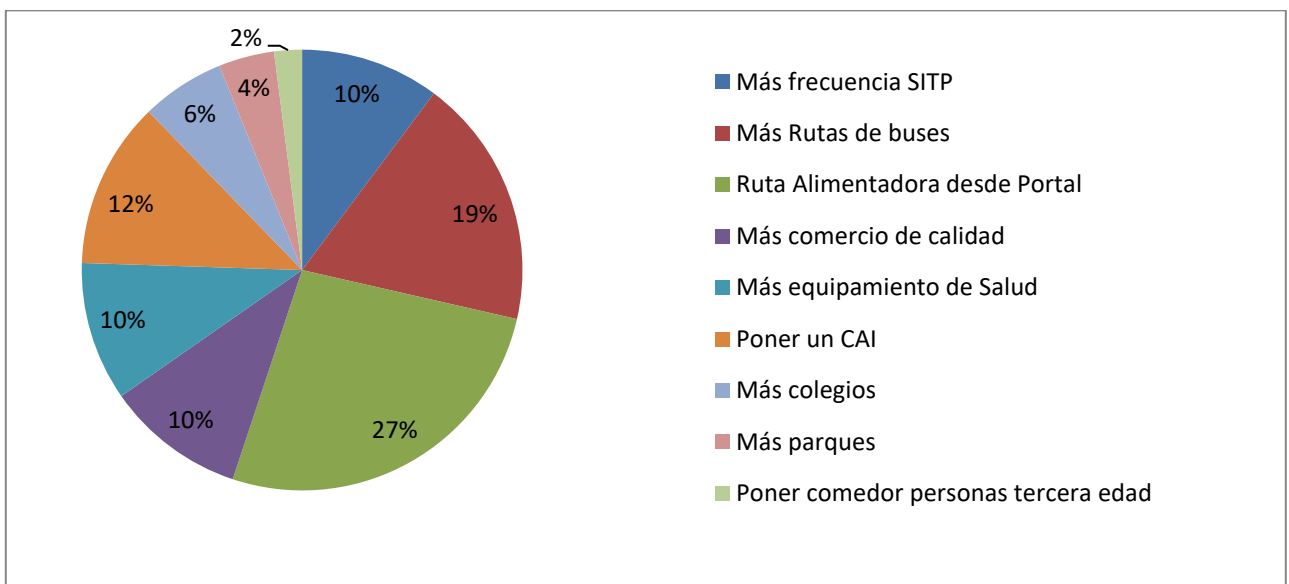
Ilustración 29 Respuestas de los encuestados de Plaza de La Hoja a la pregunta ¿Qué le cambiaría a su barrio?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

En Colores de Bolonia el panorama se enfoca hacia el tema del transporte, ya que los habitantes mencionan que es necesario aumentar las rutas de buses y mejorar la frecuencia de rutas alimentadoras. De igual manera, pondrían más comercio de mejor calidad y equipamientos de salud, de recreación, de educación y de seguridad. Asimismo, dispondrían un lugar en el cual se les brinde atención a las personas de la tercera edad. Ilustración 27.

Ilustración 30 Respuestas de los encuestados de Colores de Bolonia a la pregunta ¿Qué le cambiaría a su barrio?



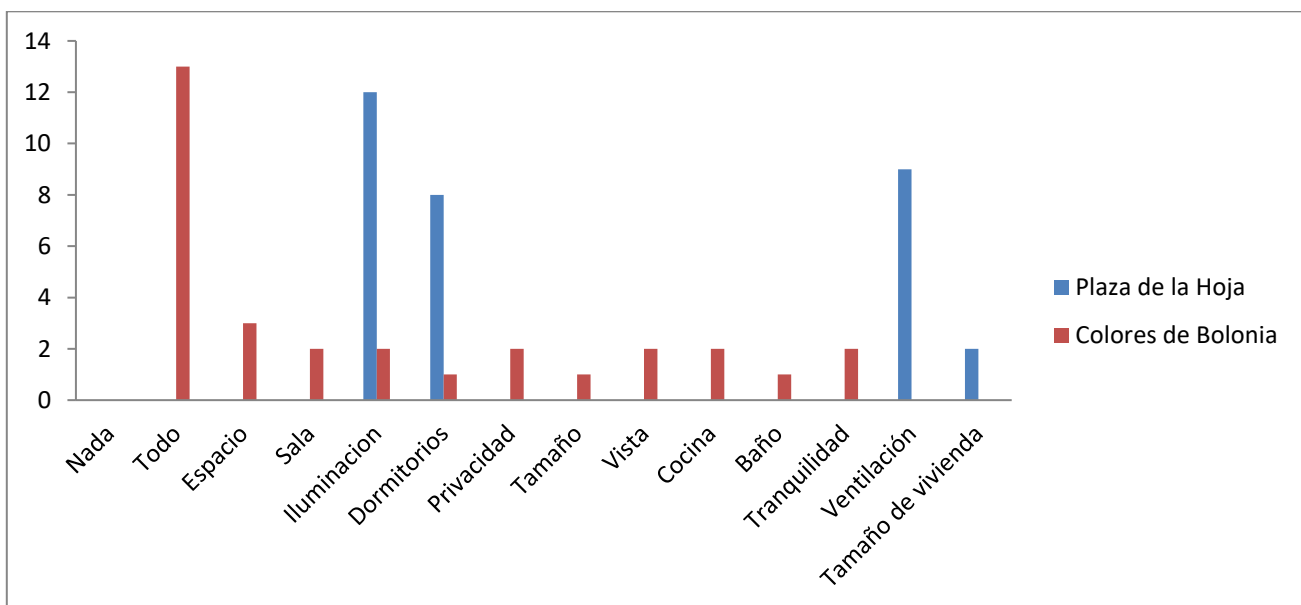
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

## ESCALA HABITACIONAL

La escala habitacional expresa lo relacionado con la vivienda como unidad.

Para los encuestados de Plaza de La Hoja, los aspectos que más les gustan de su vivienda son: la iluminación, los dormitorios, la ventilación y, por último, aun cuando es menos representativo, el tamaño de la vivienda. Por su parte, para los encuestados de Colores de Bolonia predomina que todo de la vivienda les gusta, así como también la vista, el espacio, el tamaño y la tranquilidad.

Ilustración 31 Respuestas a la pregunta ¿qué es lo que más le gusta de su apartamento?

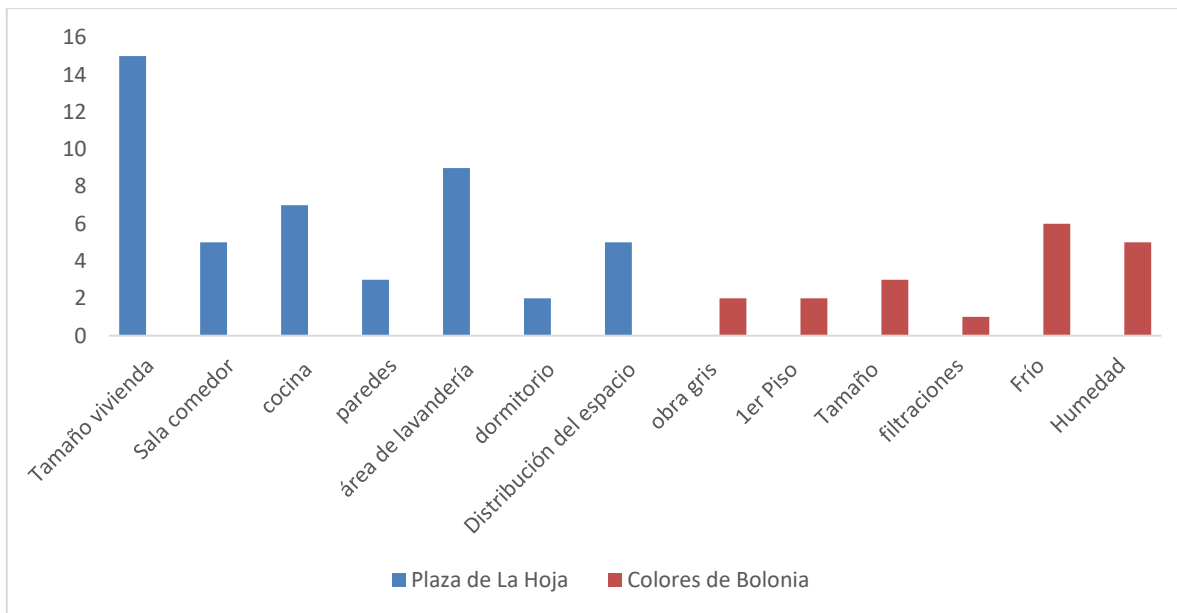


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Al indagar sobre lo que menos les gusta de su apartamento, los encuestados de Plaza de La Hoja respondieron que el tamaño de la vivienda es el aspecto que menos les gusta. Asimismo, la sala-comedor no tiene división de la cocina por tener un diseño abierto (Ver Ilustración 28), lo cual no está bien, para los encuestados. De igual forma, expresan que el área de lavandería no cuenta con el espacio suficiente.

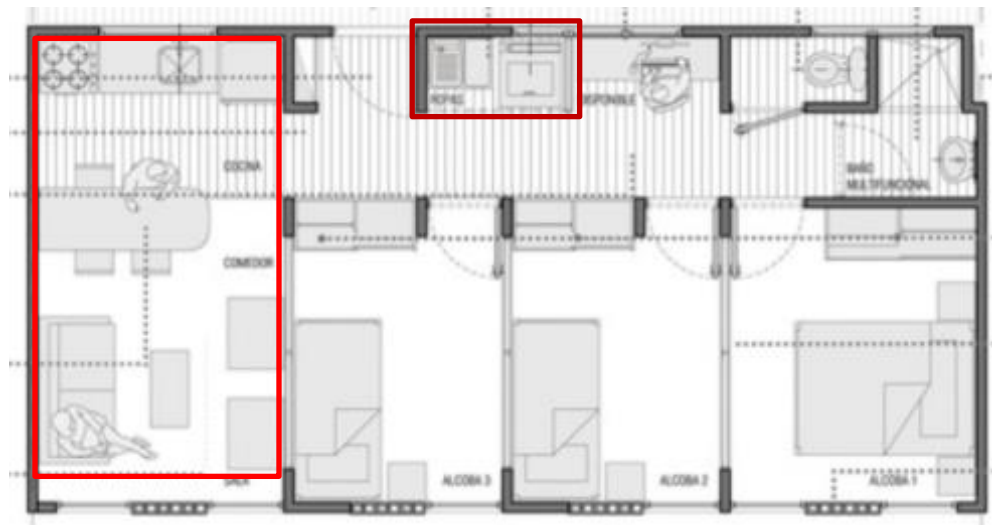
Por otro lado, los encuestados en Colores de Bolonia mencionaron que lo que menos les gusta del apartamento es el frío y la humedad dentro de estos, así como el tamaño y las filtraciones que hay en la estructura de los edificios.

Ilustración 32 Respuesta a la pregunta ¿qué es lo que menos le gusta de su vivienda?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Ilustración 33 Plano de apartamento Plaza de La Hoja: cocina abierta y lavandería de medidas mínimas



Nota: tomado de Portal [www.archdaily.mx](http://www.archdaily.mx)

## ANÁLISIS PROXIMIDAD











El observatorio de vivienda de la Universidad de los Andes establece que la proximidad a servicios y equipamientos es fundamental en la evaluación de la vivienda. En este sentido, dichos servicios y/o equipamientos deben estar, localizados en un radio de máximo dos kilómetros, en el que el centro geométrico es la unidad de vivienda, esto para que los recorridos para su acceso no sean demasiado extensos y se puedan realizar en medios de transporte motorizados, en bicicleta o caminando, en donde los tiempos de desplazamiento no afecten la calidad de vida de las personas. (Observatorio de Vivienda Universidad de los Andes, 2017)

*Gráfica 1 Proximidad a servicios y equipamientos con relación a la vivienda.*



Nota: Elaboración propia con base en (Observatorio de Vivienda Universidad de los Andes, 2017)

Tabla 4 Relación de ícono con nombre para explicar la proximidad a servicios y equipamientos

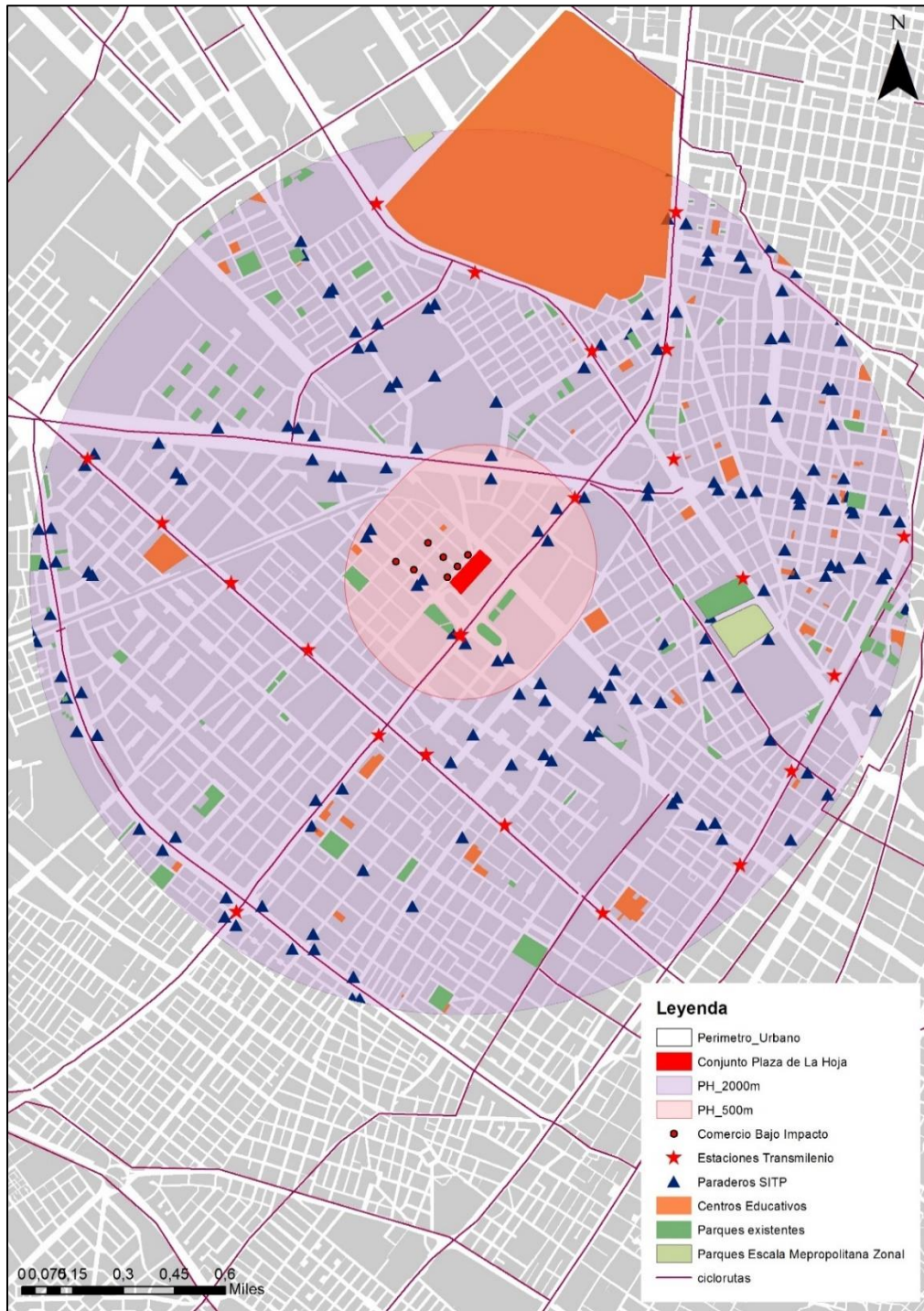
	COMERCIO BAJO IMPACTO	X
	ESTACIÓN TRANSPORTE MASIVO	X
	RECREACIÓN Y DEPORTE	X
	CICLORUTA	X
	EDUCACIÓN	X
	SEGURIDAD	X
	CULTURAL	X
	SALUD	X
	COMERCIO ALTO IMPACTO	X
	CULTO	X

Nota: Elaboración propia con base en (Observatorio de Vivienda Universidad de los Andes, 2017)

Según la cartilla de indicadores del Observatorio de Vivienda de la Universidad de los Andes, el comercio de bajo impacto, las estaciones de transporte masivo, los equipamientos de recreación y deporte, las ciclorrutas y los equipamientos de educación, deben estar en un rango de distancia no mayor a 500 metros de la unidad de vivienda, mientras que los equipamientos de culto, salud, culturales, de seguridad y el comercio de alto impacto, no deben superar los 2000 metros o 2 kilómetros de distancia con relación a la unidad de vivienda.

Los encuestados de Plaza de La Hoja afirmaron que el comercio de bajo impacto, las estaciones de transporte masivo, las ciclorrutas y los centros educativos se encuentran en el rango de 500m, sin embargo, los lugares de recreación y deporte, si bien los identifica el mapa, son parques de escala vecinal, los cuales dentro de la metodología propuesta por el Observatorio, no se incluyen, dado que estos no poseen un mobiliario público adecuado. Lo anterior concuerda, ya que dichos parques son zonas verdes, las cuales, según los encuestados, son ocupadas por habitantes de calle. Los encuestados establecieron que para acudir a estos servicios de recreación se dirigen al parque Metropolitano Simón Bolívar, el cual se encuentra a un aproximado de 3km de distancia.

Ilustración 34 Análisis proximidad 500m PH

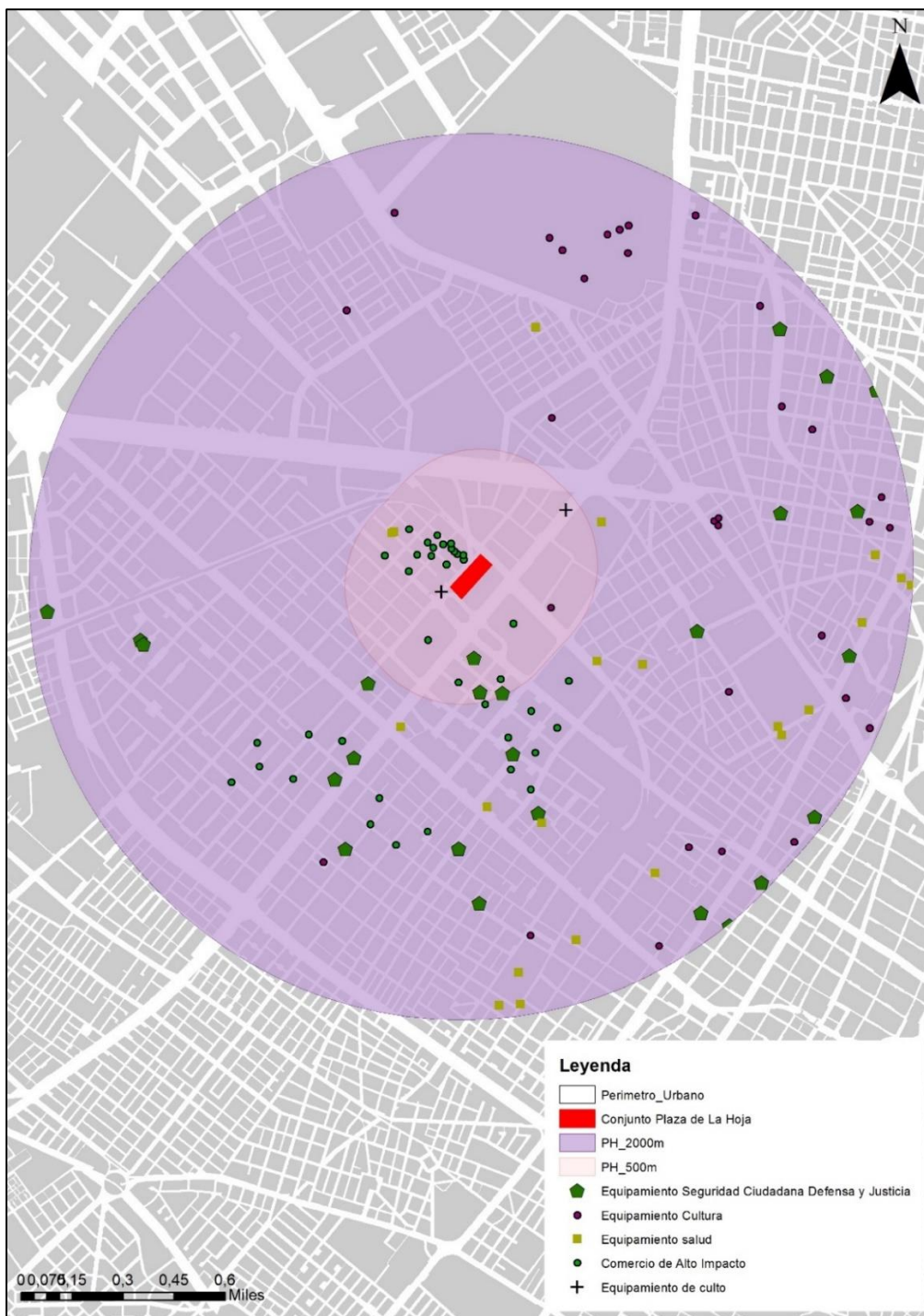


Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

Para el rango de 2 kilómetros, se observa que los servicios y equipamientos propuestos para este como lo son: equipamientos de culto, de seguridad, de salud y cultura, y el comercio de alto impacto, se encuentran identificados y dentro de dicha zona de influencia. Sin embargo,

en algunos casos los encuestados mencionaron no tener equipamientos de seguridad en dicha área.

Ilustración 35 Análisis proximidad 2km Plaza de La Hoja

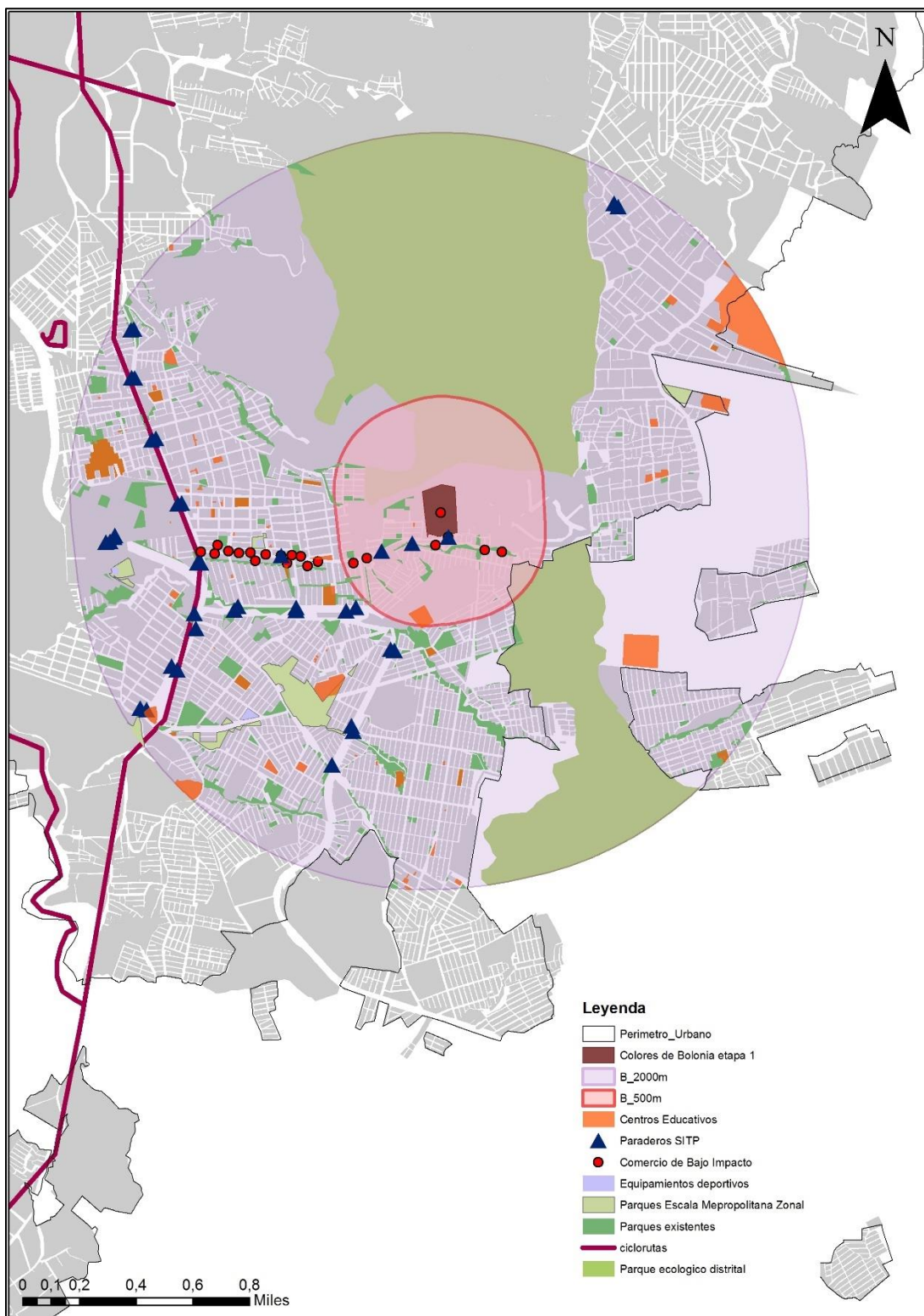


Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

Según las percepciones de los encuestados en Colores de Bolonia y los datos de la Geodatabase de la Secretaría de Planeación de Bogotá, se observa que los servicios de ciudad ofrecidos allí no son de calidad. En primer lugar, los centros educativos, a los cuales asisten niños y jóvenes, se encuentran dentro del rango de los 500m. La oferta de comercio de bajo impacto es relativamente buena. Sin embargo, en las conversaciones con los encuestados estos establecen que la calidad no es la mejor, y para dar solución a esto, y para su apoyo económico, decidieron prestar dichos servicios dentro de las unidades de vivienda; al momento del trabajo de campo se identificaron cerca de 6 apartamentos con venta de víveres, llamadas telefónicas y barberías.

Asimismo, la oferta de espacios de recreación y deporte, según el mapa, es abundante, sin embargo, estos son zonas verdes sin mobiliario urbano y sin condiciones para el uso ya que en muchos casos la inclinación no lo permite. Paradójicamente, el área del Parque Entrenubes se encuentra dentro del rango, pero el acceso a la zona abierta al público es muy lejana. Los paraderos de bus son abundantes por el sector, pero el problema radica en que no hay una buena frecuencia de buses. Por esta razón, salir o llegar a las viviendas toma más tiempo. Las ciclorrutas en el sector son nulas, no obstante, dentro del rango de los 2 km se identifica un tramo sobre la Avenida Caracas. Ilustración 33.

Ilustración 36 Análisis de proximidad a 500m y 2 km de Colores de Bolonia

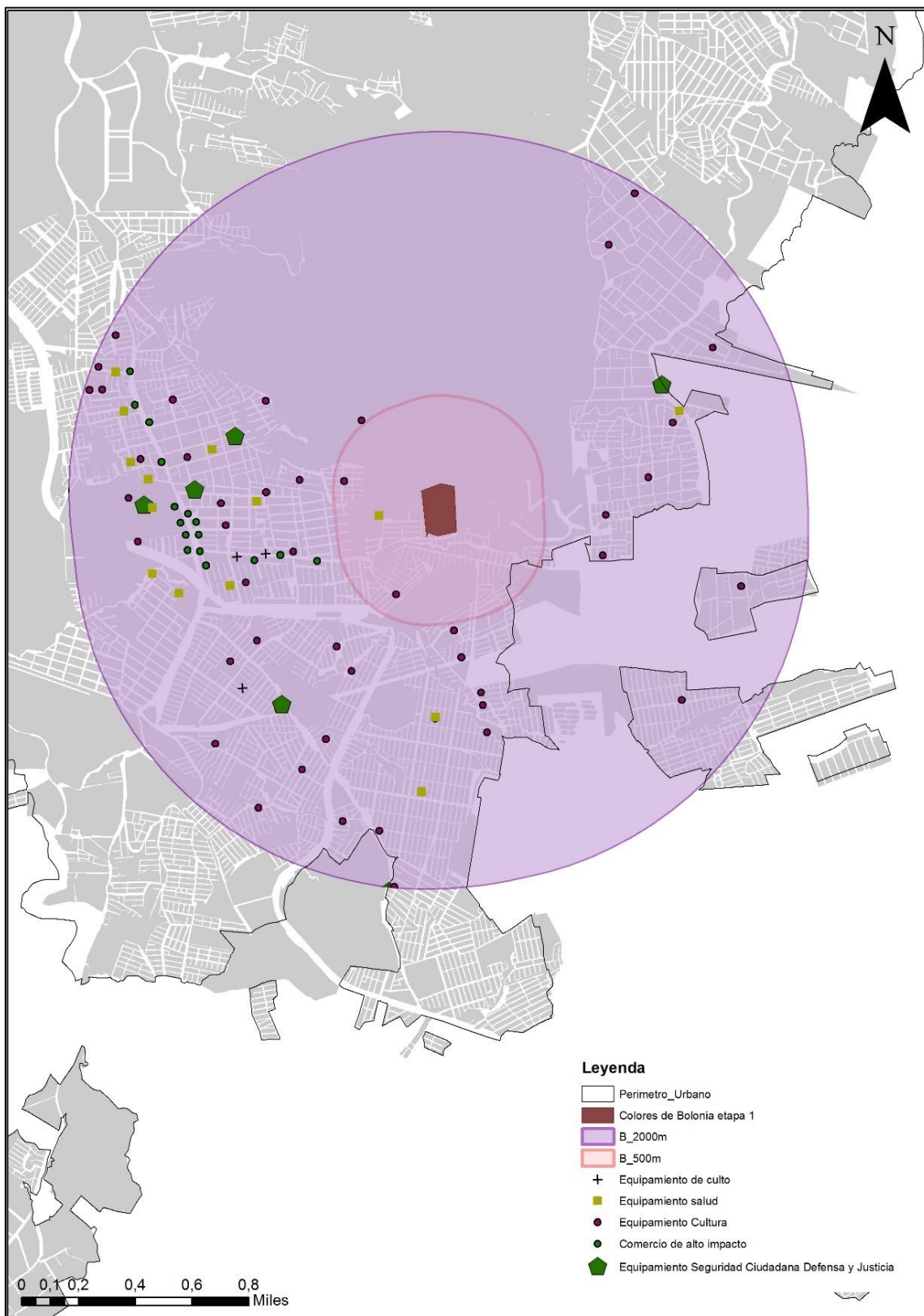


Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

En cuanto al rango de los 2 km, de Colores de Bolonia, se identifican los diferentes servicios y equipamientos propuestos. El comercio de alto impacto se localiza sobre el eje de la calle 81 Sur y sobre la Avenida Caracas. Los equipamientos de salud identificados son, en su mayoría, puestos de atención primaria de salud, de los cuales los encuestados no tienen conocimiento, dado que en la encuesta establecen que estos servicios se encuentran muy lejanos. Los centros de culto se localizan en el Barrio Yomasa, aproximadamente a 1 kilómetro de distancia. Según la Geodatabase de la Secretaría de Planeación de Bogotá, hay gran oferta de equipamientos de cultura, los cuales aparecen como salones comunales. Al preguntar sobre estos a los encuestados, afirmaron que no los conocen y mucho menos las actividades que se realizan en dichos espacios. Los servicios de seguridad son una gran preocupación para los encuestados, dado que no existe un Centro de Atención Inmediata (CAI) cercano al sector. Sin embargo, dentro del rango, se identifican tres de estos, pero al momento de mencionarles esto a los encuestados, ellos afirmaron que la presencia policial en el sector es nula, por lo cual piden uno de estos equipamientos más próximos al conjunto.

Ilustración 34.

Ilustración 37 Análisis proximidad 2 km y 500m Colores de Bolonia

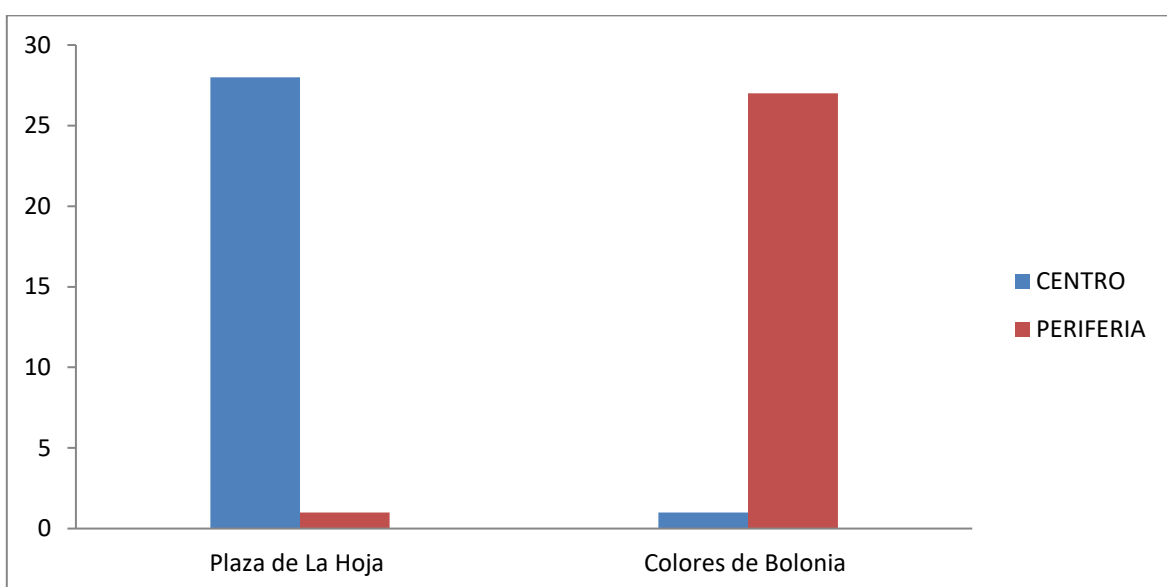


Nota: Elaboración propia según Geodatabase de Secretaría de Planeación de Bogotá

## PERCEPCIÓN DE LOCALIZACIÓN

En lo que respecta a los temas de percepción de localización de los encuestados, en primer lugar, se establece que la mayoría de las respuestas validan la condición real de los dos proyectos. Es decir que la mayoría de los encuestados de Plaza de La Hoja aseguran vivir en el centro de la ciudad, y la gran parte encuestados de Colores de Bolonia afirman vivir en la periferia. No obstante, hubo respuestas en las cuales los encuestados de Plaza de La Hoja mencionaron vivir en la periferia, y los de Colores de Bolonia en el Centro.

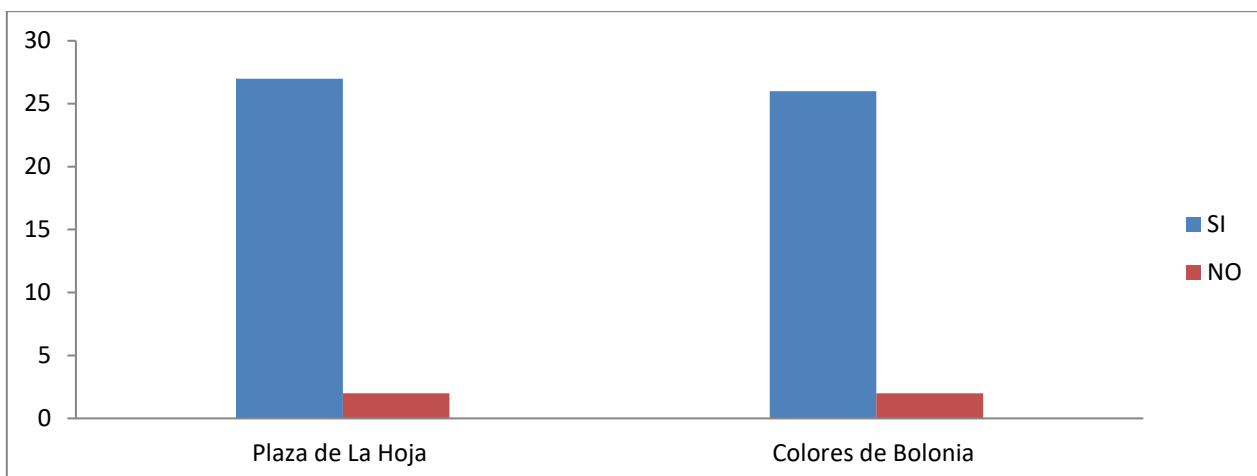
*Ilustración 38 Respuesta a la pregunta, según su percepción ¿usted vive en el centro o en la periferia de la ciudad?*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

La localización de la vivienda para los encuestados de ambos proyectos es importante, ya que, según las conversaciones entabladas, dependen de ésta las oportunidades laborales, la calidad de vida y los costos de desplazamiento. Los encuestados que respondieron que la localización no es importante argumentan que lo que en realidad importa es la tenencia o el acceso a una vivienda digna.

Ilustración 39 Respuesta a la pregunta ¿para usted es importante la localización de la vivienda?



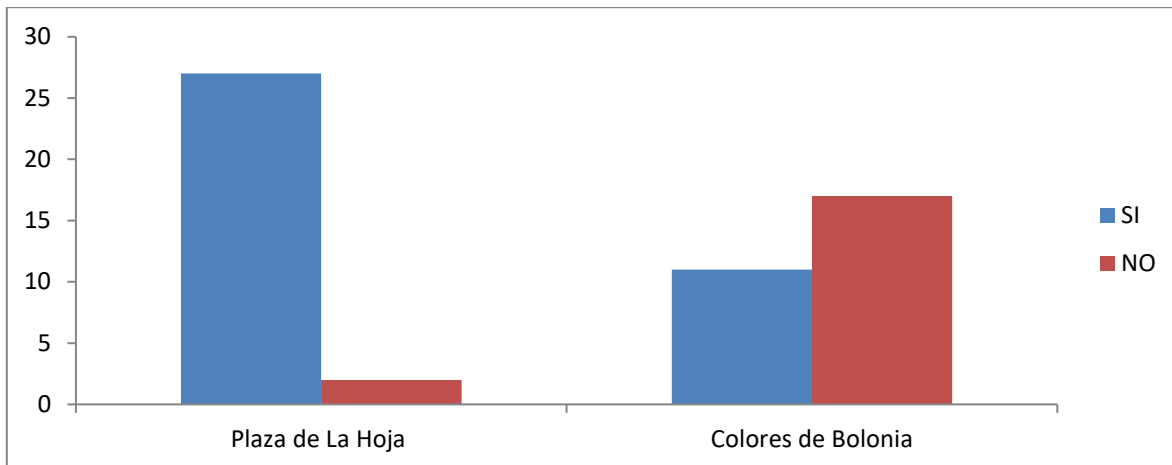
Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Para la mayor parte de los encuestados de Plaza de La Hoja, su vivienda está bien localizada, dado que el acceso a transporte y a servicios es bueno, así como el acceso al proyecto y su condición de lugar central. No obstante, las personas que mencionaron que su vivienda no está bien localizada argumentan que al estar ésta en un lugar central los costos de los víveres aumentan.

La situación de los encuestados de Colores de Bolonia es diferente, ya que, si bien existe un alto porcentaje de respuestas que manifiestan que la vivienda está bien localizada, por aspectos como el acceso a comercio, la tranquilidad del sector y la vista predomina la respuesta del no, dada la lejanía con respecto a lugar de estudio y trabajo y esto repercute en los costos y tiempos de desplazamiento. De igual manera, mencionan la falta de equipamientos, como hospitales y centros policiales. Asimismo, como se ha mencionado anteriormente, los encuestados expresan que una de las razones de inconformidad se debe a la falta de transporte en el sector, haciendo hincapié nuevamente en la baja frecuencia de buses, la escasa oferta de rutas y la ausencia de la ruta alimentadora a los portales.

La mayoría de los encuestados de ambos proyectos aseguraron que prefieren vivir en el centro que en la periferia.

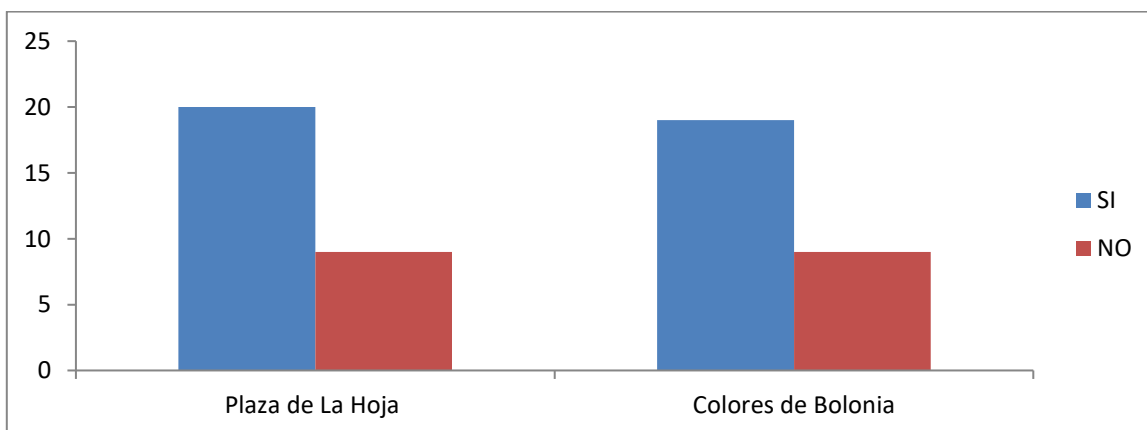
Ilustración 40 Respuesta a la pregunta ¿siente que su vivienda está bien localizada?



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Para los encuestados de los dos proyectos es importante que las Viviendas de Interés Prioritario se localicen en el centro de las ciudades por el acceso a oportunidades laborales, a equipamientos, a transporte y a los diferentes servicios que ofrecen las ciudades. No obstante, algunos aseguraron que lo importante es la tenencia de la vivienda y no la localización.

Ilustración 41 Respuesta a la pregunta ¿cree usted que es importante que las Vivienda de Interés Prioritario se localicen en el centro de las ciudades?

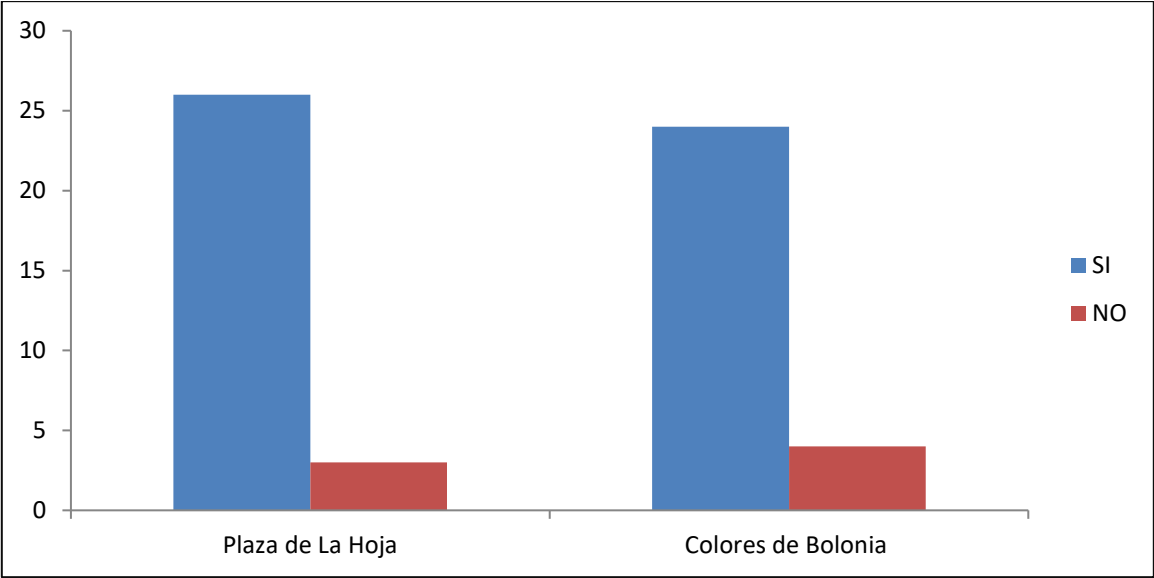


Nota: Elaboración propia con base a encuestas

Localización de la vivienda y satisfacción residencial

Después de realizar una breve explicación a los encuestados acerca del concepto de Satisfacción Residencial, se procedió a preguntarles si creían que la localización de la vivienda influía en esta percepción, a lo cual, en su gran mayoría respondieron que sí. Lo anterior argumentando que, para poder tener una buena percepción de la vivienda, las condiciones del entorno inmediato, como el barrio y la urbanización, eran fundamentales, así como el acceso a los servicios que presta la ciudad.

*Ilustración 42 Respuesta a la pregunta ¿cree usted que la localización de la vivienda influye en la percepción de satisfacción residencial de las personas?*



Nota: Elaboración propia con base a encuestas

## CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos dan un panorama que apoya la hipótesis de la presente investigación, la cual establece que la localización de la Vivienda de Interés Prioritario sí influye en la percepción de Satisfacción Residencial de los beneficiarios de estos programas.

En primer lugar y de manera general, es importante establecer que la evaluación de la vivienda, sea social o dirigida a otros mercados, debe realizarse a través de las tres escalas desarrolladas en dicha investigación (ciudad, vecinal y habitacional). Esto con el fin de entender la vivienda no solo como unidad sino como espacio mediante el cual es posible construir ciudad, en donde se tenga en cuenta la inserción de ésta en la vida urbana, la interacción social entre vecinos y el impacto que genera ésta en la calidad de vida.

En segundo lugar, la percepción, que en este caso sería el indicador de bienestar que nos propone la Satisfacción Residencial, es fundamental en la evaluación de la vivienda y el entorno, ya que los usuarios son quienes pueden establecer lo positivo y lo negativo de las decisiones, que, en el caso de la VIP, deberían garantizar que los Estados puedan entregar mejores productos con impactos positivos para la población más vulnerable.

En tercer lugar, es posible afirmar que la localización de la VIP es determinante en la percepción y valoración, positiva o negativa, de sus beneficiarios. Se pudo observar que la localización influye en los tiempos y los costos de desplazamiento. Los tiempos invertidos por los habitantes de Colores de Bolonia, a diferencia de los de Plaza de La Hoja, para acceder, por ejemplo, a sus lugares de trabajo, son considerablemente mayores. Asimismo, los costos aumentan dada la poca oferta de transporte, la cual hace que las personas deban tomar más de dos medios de transporte incluyendo el informal, para poder llegar a sus destinos. En este sentido, es importante mencionar que la movilidad urbana cotidiana es fundamental, no solo para los análisis urbanos sino para la incidencia en las propuestas de futuros proyectos.

En cuarto lugar, la proximidad de la VIP a servicios de ciudad en relación con los rangos propuestos por el Observatorio de Vivienda de la Universidad de los Andes, establecidos

para que las personas puedan acceder a dichos servicios de manera rápida y sostenible, son claros. Sin embargo, al desarrollar esta investigación se pudo identificar que, al igual que la vivienda, los aspectos cuantitativos y cualitativos difieren. Por ejemplo, para ambos proyectos se identificaron una gran cantidad de zonas verdes. No obstante, en el momento del trabajo de campo, se pudo determinar que estas eran zonas verdes sin ningún tipo de mobiliario público que permitiera la recreación y el deporte y que, por el contrario, para poder acceder a estos servicios debían salirse de los rangos de proximidad propuestos.

En quinto lugar, según la gran mayoría de los encuestados en ambos proyectos, es importante la localización de las VIP en las zonas centrales de la ciudad, atribuyendo sus razones a los costos y tiempos de desplazamiento a los lugares de trabajo, dado que tienen claro que los gastos (dinero y tiempo) influyen en su calidad de vida, sin embargo, las personas que mencionaron que no es importante la localización argumentaron que en las zonas centrales el costo de vida es mayor que en la periferia.

En sexto lugar, y recogiendo lo anteriormente dicho, es pertinente establecer que las decisiones relacionadas al tema de la vivienda, recogidas en la Política Pública, deben ser más integrales y encaminadas, también, hacia la superación del déficit cualitativo desde la superación del déficit cuantitativo. Es decir que, dentro de las estrategias de aumentar la cantidad de vivienda para personas en condiciones de vulnerabilidad, se preste de igual forma, atención a su calidad, en donde es válido afirmar que la localización es un factor fundamental.

## Bibliografía

- von Breymann , H. (2014). LA SATISFACCIÓN RESIDENCIAL COMO HERRAMIENTA DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE REHABILITACIÓN URBANA. Barcelona; Bogotá .
- Acevedo Callealta, F., Arrieta Apablaza, B., Gonzalez Marquez, C., Gonzalez Navarro , F., Jorquera Molina, C., Mora Zapata, M. E., & Soto Zuñiga, N. (2007). *Evaluación de la Satisfacción Residencial de los Beneficiarios del Fondo Solidario de Vivienda (FSV)*. Santiago de Chile.
- Américo, M. (1995). *Satisfacción Residencial. Un análisis psicológico de la vivienda y su entorno* . Madrid .
- Anzellini Fajardo, S. (2003). La arquitectura y la vivienda de interés social. En D. Tarchópulos Sierra, *Vivienda social. Miradas actuales a retos recientes* (págs. 39-52). Bogotá.
- Aragonés, J. I., & Américo, M. (s.f.). *Satisfacción Residencial: Un concepto de calidad de vida*. Madrid.
- Arends Morales, L., & Garcia Almirall, P. (2012). *Satisfacción Residencial. Encuesta Diseñada*. Barcelona.
- Arquitectura y propiedad . (2015). Recuperado el 1 de Mayo de 2017, de <http://arquitecturaypropiedad.com/coloresdebolonia.php>
- Castells, M. (1974). *La Cuestión Urbana* . siglo xxi de españa editores .
- Ceballos Ramos , O. L. (2008). *Vivienda social en Colombia, una mirada desde su legislación 1918 - 2005*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad .
- Concha Serrano, M. C. (2016). *La calidad de la oferta reciente de vivienda de interés social en Bogotá. La medición de la calidad desde la perspectiva de los actores públicos y privados involucrados en su producción y demanda*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Corporación Andina de Fomento . (2017). *Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina*. CAF .
- Departamento Nacional de Estadística . (2005). *Déficit de vivienda* .
- Departamento Nacional de Estadística. (1993). *Censo General- Déficit de vivienda* .
- Escallón Gartner , C., & Quiñones Jaramillo, P. (2010). *La calidad de la vivienda en los municipios de la sabana occidente: Facatativá, Bojacá, Madrid, Mozquera y Funza*. Bogotá: Ediciones Uniandes .
- ESRI. (s.f.). *ArcGIS Resources*. Obtenido de <http://resources.arcgis.com/es/help/getting-started/articles/026n0000000t000000.htm>

- Feedback Networks. (2013). *Feedback Networks*. Obtenido de <https://www.feedbacknetworks.com/cas/experiencia/sol-preguntar-calcular.html>
- Fundación Foro Nacional Por Colombia. (2006). Foro debates (No. 5): pobreza y exclusión social en Bogotá, Medellín y Cali. Bogotá : Fundación Foro Nacional por Colombia.
- García, H. (2 de Mayo de 2013). *Vivienda: el nuevo ring entre Santos y Uribe*. Obtenido de El Espectador : <http://www.elespectador.com/noticias/politica/vivienda-el-nuevo-ring-de-santos-y-uribe-articulo-419699>
- Hidalgo Dattwyler, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad? Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *Revista eure*, 57-75.
- Jirón, P., Lange , C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Invi*, 15-57.
- Metrovivienda. (2015). Recuperado el 1 de Mayo de 2017, de <http://www.metrovivienda.gov.co/index.php/2013-04-02-16-49-13/plaza-de-la-hoja>
- Ministerio de Vivienda. (9 de Mayo de 2017). *Portal Ministerio de Vivienda* . Obtenido de <http://www.minvivienda.gov.co/viceministerios/viceministerio-de-vivienda/vis-y-vip>
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2014). *Colombia: Cien años de políticas habitacionales* . Bogotá .
- Molinatti, F., & Peláez, E. (2017). La localización como factor crítico. Análisis del programa "mi casa, mi vida". Córdoba, Argentina. *Cuadernos de economía*, 521-548.
- Moreno Luna , C. A., & Melba, R. B. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha. *Territorios*, 133-162.
- Observatorio de Vivienda Universidad de los Andes. (30 de 07 de 2017). Obtenido de [http://observatoriodevivienda.uniandes.edu.co/images/pdf/IMP\\_CIUADAD.pdf](http://observatoriodevivienda.uniandes.edu.co/images/pdf/IMP_CIUADAD.pdf)
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las ultimas tres decadas y posibles cursos de acción. *Revista Eure*, 21-42.
- Sainea, C. D. (9 de Octubre de 2017). *Archdaily Colombia* . Obtenido de <https://www.archdaily.co/co/881228/plaza-de-la-hoja-espacios-inacabados-en-bogota>
- Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *21 Monografías de las localidades. Puente Aranda*. Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *21 Monografías de las localidades. Usme*. Bogotá . Recuperado el 2 de Mayo de 2017, de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionEnLinea/InformacionDescargableUPZs/Localidad%205%20Usme/Monograf%EDa/5%20USME%20monografia%202011.pdf>

Serrano, M. C. (2016). *Aproximación a los aspectos críticos de éxito en el habitat de los macroproyectos de interés social nacional. Análisis de factores de satisfacción residencial en Ciudad Verde, Soacha, 2010-2015*. Bogotá : Universidad del Rosario .

## ANEXOS

<b>ENCUESTA</b>				
1. Datos del encuestado				
<b>HOMBRE</b>		<b>MUJER</b>		<b>EDAD</b>
<b>Proyecto en el que vive</b>				
<b>¿Hace cuánto vive en el proyecto?</b>				
<b>¿Dónde vivía antes?</b>		<b>Ciudad/Depto</b>	<b>Localidad</b>	<b>Barrio</b>
<b>Tenencia de la vivienda anterior</b>		<b>Propia</b>	<b>Alquiler</b>	<b>Otro</b>
				<b>¿Cuál?</b>
<b>Ocupación</b>				
2. Estructura del grupo familiar que ocupa la vivienda				
<b>Parentesco en relación con el encuestado</b>	<b>Edad</b>	<b>Ocupación</b>	<b>¿A qué lugar debe desplazarse para estudiar/trabajar?</b>	
3. Escala Vivienda				
<b>¿Que es lo que más le gusta de su vivienda?</b>				
<b>Qué es lo que menos le gusta de su vivienda</b>				

4. Escala Vecinal	
¿Qué es lo que más le gusta de su urbanización?	
¿Qué es lo que menos le gusta de su urbanización?	
¿Interactúa con sus vecinos?	
SI	NO
¿Qué tipo de actividades desarrolla con sus vecinos?	
¿Existe algún problema de convivencia entre los vecinos?	
¿En que lugar desarrolla las actividades con sus vecinos?	
¿Qué le cambiaría a su barrio?	

5. Escala de Ciudad						
<b>¿Qué es lo que más le gusta de Bogotá?</b>						
<b>¿Qué es lo que menos le gusta de Bogotá?</b>						
6. Transporte						
		Carro propio	Transmilenio	SITP	Bicicleta	Otro ¿Cuál?
<b>¿En qué medio de transporte se desplaza a su lugar de estudio/trabajo?</b>						
<b>¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar a su lugar de estudio/trabajo?</b>		0	1	2	más de 2	
<b>Diariamente ¿Cuánto dinero gasta en transporte?</b>		Nada	\$1.000- \$2.000	\$2.000-\$4.000	\$4.000- \$6.000	\$6.000- \$8.000
7. Tiempos de desplazamiento						
			menos de 5 minutos	5 minutos	10 minutos	más de 10 minutos

Desde su actual sitio de residencia ¿Cuánto se demora en acceder al medio de transporte que utiliza frecuentemente?				
	0 minutos a 30 minutos (1/2 hr)	30 minutos (1/2 hr) a 60 minutos (1hr)	60 minutos (1hr) a 90 minutos (1hr:30 min)	más de 90 minutos
Desde su actual lugar de residencia ¿Cuánto se demora en llegar al familiar que más visita?				
Desde su actual sitio de residencia ¿Cuánto se demora en llegar a su lugar de estudio/trabajo?				
Desde su actual sitio de residencia ¿Cuánto se demora en llegar al lugar donde le prestan atención médica?				
Desde su sitio actual de residencia ¿Cuánto se demora en llegar al centro de la ciudad?				
8. Localización				
Según su percepción ¿usted vive en el centro o en la periferia de la ciudad?	Centro		Periferia	
	sí		No	
Para usted ¿es importante la localización de la vivienda?	¿Por qué?			

Al acceder a la vivienda ¿le preguntaron en que proyecto quería vivir?	si	no	
¿Siente usted que su vivienda está bien localizada?	si	no	
	¿Por qué?		
¿Prefiere vivir en el centro o en la periferia?	centro	periferia	
¿Cree usted que es importante que los proyectos de VIP se localicen en el centro de las ciudades?	si	no	
	¿Por qué?		
¿Cree usted que la localización de la vivienda infliere en la satisfacción residencial de las personas?			
9. PROXIMIDAD			
¿En qué rango de proximidad, según su percepción, se encuentran los siguientes servicios y equipamientos?			
	< 500 m (cerca)	>500m - <2000m (relativamente cerca)	>2000m (lejos)
Comercio de alto impacto			
Comercio de bajo impacto			
Paradero de Bus			

<b>Cicloruta</b>			
<b>Parques</b>			
<b>Equipamientos salud</b>			
<b>Estación de Policia</b>			
<b>Centro educativo</b>			
<b>Iglesias</b>			
<b>Servicios culturales</b>			
<b>Trabajo/Estudio</b>			

ESPACIO PARA UN COMENTARIO LIBRE