



ANÁLISIS INTEGRAL DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA “LA
SABANA” DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. IMPLICACIONES URBANAS,
ECONÓMICAS Y SOCIALES

AUTORES

LAURA ALEJANDRA CAMPOS ESPITIA

JOSÉ ALEJANDRO CASTRO ARÉVALO

DANIEL HORACIO VARGAS BERNAL

REVISOR:

INGENIERO GERARDO IGNACIO URREA CÁCERES

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL

ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN TERRITORIAL Y AVALÚOS

BOGOTÁ D.C. 2024



Contenido

1. Introducción.....	6
1.1. Resumen.....	6
1.2. Abstrac.....	6
1.3. Justificación.....	7
1.4. Objetivos del proyecto.....	8
1.4.1. Objetivo General	8
1.4.2. Objetivos específicos.....	8
1.5. Alcance y metodología de investigación.....	8
2. Marco Teórico	10
2.1. Marco conceptual.....	10
2.2. Marco legal y normativo del PPRU “La Sabana”.	13
3. Descripción del PPRU “La Sabana”	15
3.1. Antecedentes y motivaciones para la renovación urbana en La Sabana.	15
3.2. Detalles del plan parcial propuesto, incluyendo áreas de intervención, objetivos y directrices.....	17
4. Análisis Urbano	24
4.1. Evaluación de la infraestructura urbana existente.....	24
4.2. Impacto del plan parcial en el sistema vial, transporte público, servicios básicos, y espacios públicos.....	34
4.3. Consideraciones de diseño urbano y sostenibilidad ambiental.....	39
5.2. Comparativo temporal del valor de referencia para m2 de terreno para la zona a intervenir y sus alrededores.	51
5.3. Análisis de los productos inmobiliarios propuestos en el PPRU “La Sabana”.	55
6. Análisis Social	62
6.1. Evaluación de los impactos sociales del plan parcial en las comunidades locales....	62
6.2. Análisis de la vivienda, desplazamiento de población, y acceso a servicios básicos. 63	
6.3. Analizar la participación ciudadana dentro del plan parcial.	72
6.4. Analizar las cargas de recuperación del patrimonio arquitectónico que se impusieron para el caso del edificio de la estación de la sabana.	75
6.5. Análisis de la perspectiva de seguridad del sector.	77
7. Análisis de la Gestión Territorial.....	81
7.1. Análisis integral de los 3 aspectos y su importancia en el ordenamiento y planificación del territorio.....	81
8. Conclusiones	84



9. Recomendaciones	86
10. Bibliografía	87
11. Anexos	89

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. PPRU "La Sabana"	17
Ilustración 2. Imagen satelital PPRU "La Sabana".	17
Ilustración 3. Distribución UAU del proyecto	18
Ilustración 4. Plano general desarrollo proyectado por cada UAU	18
Ilustración 5. Producto Inmobiliario UAU 1	19
Ilustración 6. Cargas Físicas UAU No. 1	19
Ilustración 7. Producto Inmobiliario UAU 2	20
Ilustración 8. Cargas Físicas UAU No. 2	20
Ilustración 9. Producto Inmobiliario UAU 3	20
Ilustración 10. Cargas Físicas UAU No. 3	21
Ilustración 11. Producto Inmobiliario UAU 4	21
Ilustración 12. Cargas Físicas UAU No. 4	22
Ilustración 13. Producto Inmobiliario UAU 5	22
Ilustración 14. Cargas Físicas UAU No. 5	23
Ilustración 15. Producto Inmobiliario UAU 6	23
Ilustración 16. Cargas Físicas UAU No. 6	24
Ilustración 17. Malla Vial Zona de Estudio	25
Ilustración 18. Espacios Públicos	26
Ilustración 19. Edificabilidad.	27
Ilustración 20. Destino económico	27
Ilustración 21. Bienes de Interés Cultural- BIC.	28
Ilustración 22. Bienes de Interés Cultural PPRU "La Sabana".	32
Ilustración 23. Estación de la Sabana	32
Ilustración 24. Instituto Técnico Central La Salle	33
Ilustración 25. Iglesia de la Sagrada Pasión	33
Ilustración 26. El Molino "El Condor"	34
Ilustración 27. Edificio Manuel M. Peraza	34
Ilustración 28. Modelo morfología urbana inicial.	35
Ilustración 29. Modelo morfología urbana Actual Vista Sur-Oriental	35
Ilustración 30. Modelo morfología urbana Actual Vista Nor-Occidental.	36
Ilustración 31. Configuración UAU No. 3, 4, 5 y 6	37
Ilustración 32. Adecuaciones Anden y Prado	37
Ilustración 33. Avance Anden y prado	38
Ilustración 34. Avance Plazoleta Actual Centro Comercial Torre Estación	38
Ilustración 35. Variación Periodo 2015-2016	52
Ilustración 36. Variación Periodo 2017-2018	53



Ilustración 37. Variación Periodo 2019-2020.....	53
Ilustración 38. Variación Periodo 2021-2022.....	54
Ilustración 39. Variación Periodo 2022-2023.....	54
Ilustración 40. Acabados Promedio Torre Estación	56
Ilustración 41. Plano de distribución Apto. Tipo A.....	57
Ilustración 42. Planos de distribución Apto. Tipo C1 y C2.....	58
Ilustración 43. Planos de distribución Apto. Tipo D1 y D2	58
Ilustración 44. Plano de distribución Apto. Tipo E	58
Ilustración 45. Plano de distribución zonas comunes.....	59
Ilustración 46. Planos de distribución Centro Comercial Torre Estación	60
Ilustración 47. Estado Actual Centro Comercial Torre Estación	61
Ilustración 48. Dotación comunal Proyecto Sabana Central.	62

Índice de Tablas

Tabla 1.Registo Fotográfico..	30
Tabla 2. Imágenes Satelitales.	30
Tabla 3. Ofertas Apartamentos Nuevos.....	41
Tabla 4. Ofertas Apartamentos Nuevos.....	41
Tabla 5. Análisis Económico.....	42
Tabla 6. Resumen estadístico	42
Tabla 7.Análisis Económico.....	43
Tabla 8. Ofertas Apartamento	44
Tabla 9. Análisis Económico.....	45
Tabla 10. Resumen estadístico	45
Tabla 11. Ofertas Lote + Construcción	46
Tabla 12. Calculo depreciación de construcciones.....	46
Tabla 13. Resumen estadístico	47
Tabla 14. Ofertas Locales Comerciales Nuevos.....	48
Tabla 15. Análisis Económico.....	49
Tabla 16. Resumen Estadístico.....	49
Tabla 17. Ofertas Locales Comerciales Usados..	50
Tabla 18. Análisis Económico.....	51
Tabla 19. Resumen Estadístico.....	51

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Percepción Calidad Vivienda	63
Gráfico 2. Percepción aumento alquileres.....	64
Gráfico 3. Conocimiento Proyectos VIP y VIS.....	64
Gráfico 4. Percepción aumento de costos de vida	65
Gráfico 5. Desplazamiento por condición económica.....	66



Gráfico 6. Percepción de los productos inmobiliarios.....	66
Gráfico 7. Percepción Servicios Públicos	67
Gráfico 8. Percepción transporte	67
Gráfico 9. Percepción Beneficio comunidad local	68
Gráfico 10. Percepción de calidad de vivienda	69
Gráfico 11. Percepción costo de vivienda	69
Gráfico 12. Tipo de transporte usado	70
Gráfico 13. Percepción acceso a servicios públicos	70
Gráfico 14. Problemas de Acceso a servicios públicos	71
Gráfico 15. Percepción participación ciudadana	73
Gráfico 16. Percepción Participación ciudadana	74
Gráfico 17. Preferencias para la recepción de información.....	75
Gráfico 18. Percepción Comercio del sector	71
Gráfico 19. Percepción equipamiento público	72
Gráfico 20. Percepción Seguridad del Barrio	78
Gráfico 21. Percepción Seguridad al caminar	79
Gráfico 22. Percepción reducción de delincuencia	79
Gráfico 23. Percepción de Seguridad.	80
Gráfico 24. Contribución del plan parcial a la seguridad	80

1. Introducción

1.1. Resumen

El acelerado crecimiento demográfico en el suelo urbano ocurre en mayor proporción en las principales ciudades como el caso de Bogotá D.C., lo que ha dado lugar a nuevas formas de urbanización en las que la planificación y el ordenamiento territorial buscan desarrollar un modelo de ciudad más compacta y densamente poblada.

Para lograr este objetivo se han implementado los PPRU, los cuales son uno de los instrumentos de planeación urbana que se aplican en zonas específicas de la ciudad con el objetivo de revitalizar y reurbanizar los aspectos urbanos, sociales y económicos.

Estos planes se establecen mediante el desarrollo de estudios técnicos y la participación de diferentes actores como autoridades locales, urbanistas, arquitectos, comunidades de residentes y empresarios. Los planes parciales pueden incluir diversas acciones como reordenamiento del uso del suelo, mejoramiento de la infraestructura urbana, creación de áreas verdes, construcción de equipamientos públicos, entre otras medidas, con el fin de impulsar un desarrollo urbano que vaya en vía de la sostenibilidad y el bienestar de sus habitantes. En este sentido, se analizará el impacto urbano, económico y social que ha traído la implementación del PPRU “La Sabana” en el sector.

1.2. Abstrac

The rapid demographic growth in urban areas, especially in major cities like Bogotá D.C., has led to new urbanization approaches where planning and land management focus on developing a more compact and densely populated city model.

To achieve this goal, Urban Renewal Partial Plans (PPRU) have been implemented, serving as one of the urban planning tools applied to specific areas of the city with the aim of revitalizing and restructuring urban, social, and economic aspects.

These plans are established through technical studies and the involvement of various stakeholders, including local authorities, urban planners, architects, resident communities, and businesses. Partial plans may include actions such as land-use reorganization, improvements to urban infrastructure, creation of green spaces, construction of public facilities, among other measures, all aimed at promoting sustainable urban development and enhancing residents' quality of life. In this context, the urban, economic, and social impacts of the implementation of the PPRU “La Sabana” in the sector will be analyzed.



1.3. Justificación

La renovación urbana como menciona Tena-Núñez (2019) siempre ha sido una parte esencial de las ciudades a lo largo de su historia, ya que se refiere a los cambios, ya sea de manera gradual o repentina, que buscan rehacer y adaptar el espacio urbano para alinearlos con las condiciones sociales e históricas que siempre están evolucionando. (p. 106).

La ciudad de Bogotá D.C., en línea con sus políticas de ordenamiento del territorio, orienta su desarrollo hacia un modelo de "ciudad-región", en el cual el centro urbano se transformará en un espacio capaz de atender de manera integral todas las dinámicas urbanas necesarias para su crecimiento y sostenibilidad. Para alcanzar este objetivo, la renovación urbana se ha consolidado como una herramienta fundamental para la planificación.

El del PPRU "La Sabana", es uno de tantos proyectos que se adelantan hoy en el centro de la ciudad que busca recuperar y revitalizar las condiciones del sector y su importancia histórica y cultural debido al deterioro y desaprovechamiento físico, económico, social y patrimonial en busca de la configuración de los espacios a nuevos usos y actividades atendiendo las nuevas necesidades y políticas de planeación y ordenamiento de la capital de la república. Teniendo en cuenta lo anterior lo que pretende abordar este trabajo es hacer una evaluación del impacto que ha tenido el avance de este plan parcial en los aspectos: urbano, económico y social.

Para ello, realizar un análisis integral de estos tres aspectos resulta crucial para comprender de manera detallada cómo el plan parcial ha impactado, de forma positiva o negativa, distintos elementos fundamentales para garantizar la calidad de vida de sus habitantes. Entre los factores más importantes se tiene la movilidad, el acceso a servicios básicos, la seguridad, zonas de esparcimiento y recreación, el espacio público, las actividades comerciales, el valor de la propiedad, entre otros. Un análisis exhaustivo permitirá identificar no solo los logros alcanzados, sino también los posibles desafíos que aún persisten.

Además, es fundamental evaluar la percepción que los propios habitantes del sector, tanto los residentes originales como los nuevos, tienen sobre los cambios generados por el plan. Esta percepción es un componente clave para completar y matizar el análisis, ya que proporcionan una visión directa sobre cómo se ha vivido la renovación en este sector.

Finalmente, todo este análisis y evaluación permitirá identificar áreas de mejora y determinar si los objetivos del plan parcial se están alcanzando de manera inclusiva y beneficiosa para todos los grupos sociales que habitan la zona. La investigación y la metodología que aplicaremos proporcionarán claridad sobre los aspectos positivos y negativos del plan. A partir de estos resultados, podremos formular consideraciones y recomendaciones que contribuirán a garantizar que la finalización del plan parcial se ajuste a lo planeado, o que, en su defecto, se tomen en cuenta para la gestión e implementación de futuros proyectos orientados a la renovación urbana.



1.4. Objetivos del proyecto.

1.4.1. Objetivo General

- Examinar el PPRU "La Sabana" en Bogotá D.C., con especial atención a sus implicaciones en los ámbitos urbanos, económicos y sociales, con el fin de proporcionar recomendaciones pertinentes para su gestión y desarrollo futuro.

1.4.2. Objetivos específicos

- Comprender el estado urbano actual del sector de la Estación de La Sabana, incluyendo su infraestructura, uso del suelo, servicios públicos, espacio público e importancia histórica y patrimonial.
- Estudiar cómo el plan parcial afectará la economía inmobiliaria local, incluyendo la generación de proyectos de vivienda, la actividad comercial y la inversión en la zona.
- Comparar valores comerciales y el comportamiento del valor de m² de las diferentes tipologías presentes en la zona.
- Investigar cómo el plan parcial afectará a la población residente y a las comunidades locales, incluyendo aspectos como el desplazamiento de la población, la integración social y la cohesión comunitaria.
- Identificar áreas donde el plan parcial podría mejorar las condiciones de vida de los habitantes, fomentar el avance económico y fortalecer el tejido social.
- Proporcionar recomendaciones para mejorar el plan parcial y minimizar sus impactos negativos, promoviendo un desarrollo urbano sostenible y equitativo en la zona de estudio.

1.5. Alcance y metodología de investigación.

Tipo de Investigación

Con el fin de alcanzar los objetivos, tanto generales como específicos trazados en este documento, se propone desarrollar una investigación que combine los métodos cualitativos y cuantitativos, para alcanzar un entendimiento más amplio de los aspectos a investigar con relación a la adopción y avance del PPRU "La Sabana".

Se plantea la siguiente metodología la cual consta de cinco (5) fases:

1. Fase Preparatoria

- Recolección de literatura y marco normativo sobre planificación urbana, renovación urbana, y desarrollo sostenible.
- Recolección de información, relacionada con el PPRU "La Sabana", delimitación del área de estudio.
- Planteamiento del problema, las preguntas de investigación que se abordarán.



2. Fase Cualitativa

- Realizar entrevistas a actores involucrados en el desarrollo del plan, como autoridades locales, residentes, comerciantes y representantes de organizaciones comunitarias, con el fin de obtener una comprensión de las percepciones, opiniones, preocupaciones y expectativas relacionadas con el plan.
- Análisis de documentos: PPRU “La sabana”, informes técnicos, normatividad y demás documentos relacionados en la implementación del proyecto, con el propósito de analizar el panorama actual.
- Visitas de campo, para establecer un diagnóstico inicial de la implementación del plan y realizar un reconocimiento a la zona de estudio verificando en sitio el avance de este.

3. Fase Cuantitativa

- Realizar estudios valuatorios de las diferentes tipologías del sector.
- Diseñar y realizar encuestas a una muestra representativa de la población presente en el plan, con el fin de recopilar datos cuantitativos sobre temas específicos, como la percepción del cambio, el acceso a servicios básicos, el impacto económico y social, entre otros.
- Analizar los datos recopilados a través de encuestas aplicadas, con la finalidad de identificar tendencias, correlaciones y relaciones entre variables relevantes para las implicaciones urbanas, económicas y sociales del plan.

4. Análisis Integral:

- Realizar un análisis integral de los aspectos a estudiar, en el componente urbano, económico y social, comparando los métodos cualitativos y cuantitativos con el propósito de identificar diferencias o semejanzas.
- Identificar patrones y tendencias emergentes a partir de la información recolectada tanto de datos cualitativos y cuantitativos, así como áreas de convergencia o discrepancia entre ellos.

5. Informe detallado y recomendaciones

Elaboración de un informe que presente los resultados del análisis realizado sobre los componentes urbano, económico y social de la ejecución hasta la fecha del PPRU "La Sabana". En este informe se describirán en detalle los efectos generados por el proyecto en cada uno de estos ámbitos, así como las conclusiones derivadas del estudio. Además, se incluirán recomendaciones específicas orientadas a mitigar los posibles impactos negativos identificados durante la implementación del plan, basadas en los resultados obtenidos. Paralelamente, se destacarán los impactos positivos generados por el proyecto, con el fin de proporcionar una visión integral que sirva como base para la toma de decisiones y ajustes futuros en la ejecución de la renovación urbana.



El primer instrumento se compone de cinco (5) aspectos (Percepción sobre la vivienda, impacto del desplazamiento, acceso a servicios básicos, impactos en la seguridad y participación ciudadana), para los habitantes antiguos del sector, el cual tiene un total de 15 preguntas de tipo cerrado, se aplicó en sitio mediante forma cómo conocida como Paper-and-pencil interviewing, esta es la manera más popular para recopilar datos, este método permite realizar la entrevista a una persona, se diligenció el cuestionario impreso y registraron las respuestas (*ver anexo 1*).

El segundo instrumento se compone de cinco (5) aspectos igualmente (Percepción sobre la vivienda, desplazamiento, acceso a servicios básicos, impactos en la seguridad y percepción sobre el entorno), para los habitantes nuevos del sector, el cual tiene un total de 9 preguntas de tipo cerrado, se aplicó de la misma forma que la primera encuesta (*ver anexo 2*).

2. Marco Teórico

2.1. Marco conceptual

Gestión Territorial: “Es un proceso a través del cual todas las personas que conforman la población orientan su accionar, para lograr objetivos comunes de desarrollo, utilizando de forma óptima y sostenible los recursos disponibles” (Introducción a la Gestión Territorial, 2011, Pag. 4).

Plan parcial: Instrumento de planificación y gestión territorial, como se menciona en el artículo 19 de ley 388 de 1997:

Los planes parciales son los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante UAU, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales (Ley 388, 1997, Art.19).

Renovación urbana: Es un tratamiento urbanístico que según el Decreto 1077 en su artículo 2.2.1.1.

Son las determinaciones del componente urbano del Plan de Ordenamiento Territorial, que están encaminadas a recuperar y/o transformar las áreas ya desarrolladas de las ciudades, entre otros fines, para, detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos; promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública existente; impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otros usos, o garantizar la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad. Este tratamiento podrá desarrollarse mediante las modalidades de reactivación y redesarrollo (Decreto 1077, 2015, Art. 2.2.1.1).

El término de renovación urbana está asociado al cambio, que generalmente se da en los centros de las grandes ciudades, ya que estas construcciones por lo usual son antiguas, además generalmente se presentan problemáticas sociales o mejor simplemente se busca un mejor



aprovechamiento para estos sectores y esta es la forma más usual, en que las ciudades buscan realizar un desarrollo. La renovación urbana conlleva una modificación en la utilización del suelo, cuyos resultados no necesariamente están enfocados en los habitantes iniciales del lugar intervenido (Álvarez Vargas, 2014).

Unidad de Actuación Urbanística (UAU): Según el artículo 39 de la ley 388 de 1998:

Como UAU se entiende el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios (Ley 388, 1997, Art. 39).

Densificación: El término densificación hace referencia al proceso que surge cuando un área recibe una significativa afluencia de nuevos habitantes (Álvarez Vargas, 2014), este fenómeno trae consigo problemáticas, pues en muchos casos no se prevé todos los aspectos demandantes (servicios básicos) para la cantidad de nuevos habitantes.

A su vez, la densidad indica la acumulación de elementos homogéneos en un área limitada, aplicada en la densidad urbana para medir la cantidad de población o componentes urbanos en un espacio concreto (Cardona Rivera, 2022).

Gentrificación: De acuerdo con Vergara (2013) este concepto genera discusiones entre varios autores, pues algunos definen como una teoría de demanda, esto obedece al cambio de los habitantes un nuevo estatus que demandan cambios en los centros de las ciudades para una mayor producción, mientras que otros como una teoría de oferta, por el cambio del uso del suelo y su localización se puede generar más producción y ser más rentable.

Asumiendo la postura crítica de Casgrain y Janoschka (2013) “la gentrificación es un proceso de conquista del espacio urbano por parte de una clase dominante y la marginalización de los usos, las acciones y redes de las clases populares”.

Valuación: Según el artículo 3 de la Ley 1673 de 2013:

Es la actividad, por medio de la cual se determina el valor de un bien, de conformidad con los métodos, técnicas, actuaciones, criterios y herramientas que se consideren necesarios y pertinentes para el dictamen. El dictamen de la valuación se denomina avalúo (Ley 1673, 2013, Art. 3).

Desarrollo Territorial:

Es un proceso de transformación productiva, social e institucional de un territorio con el fin de reducir las desigualdades al interior y entre territorios, promoviendo dinámicas virtuosas en las que el crecimiento económico está acompañado de

reducciones de pobreza y desigualdad (Balance De Las Políticas de Desarrollo Territorial En Colombia 2010-2018, 2019, Pag. 2).

Avalúo comercial:

Se entiende por valor comercial de un inmueble el precio más favorable por el cual éste se transaría en un mercado donde el comprador y el vendedor actuarían libremente, con el conocimiento de las condiciones físicas y jurídicas que afectan el bien (Decreto 1420, 1998, Art. 2).

Norma de uso del suelo: “Es la indicación normativa sobre la actividad que se puede desarrollar en un determinado espacio geográfico de conformidad con lo planificado y reglamentado por la respectiva autoridad de la unidad orgánica catastral” (Catastro Bogota, 2019).

Predio: “Inmueble deslindado de las propiedades vecinas, con acceso a una o más zonas de uso público o comunal, el cual debe estar debidamente alinderado e identificado con su respectivo folio de matrícula inmobiliaria y su cédula catastral” (Decreto 456, 2010, Art. 1)

Tratamientos Urbanísticos:

Los Tratamientos orientan las intervenciones que se pueden realizar en el territorio, el espacio público y las edificaciones, mediante respuestas diferenciadas para cada condición existente, como resultado de la valoración de las características físicas de cada zona y su función en el modelo territorial, con los propósitos de consolidar, mantener, revitalizar, mejorar y generar espacios adecuados para el desenvolvimiento de las funciones de la ciudad (Decreto 190, D.C., 2004, Art. 359)

Bienes de Interes Cultural (BIC): Según el artículo 1 de la Ley 1185 de 2008:

Se consideran como bienes de interés cultural de los ámbitos nacional, departamental, distrital, municipal, o de los territorios indígenas o de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993 y, en consecuencia, quedan sujetos al respectivo régimen de tales, los bienes materiales declarados como monumentos, áreas de conservación histórica, arqueológica o arquitectónica, conjuntos históricos, u otras denominaciones que, con anterioridad a la promulgación de esta ley, hayan sido objeto de tal declaratoria por las autoridades competentes, o hayan sido incorporados a los planes de ordenamiento territorial. (Ley 1185, 2008, Art. 1)

Método valuatorio Comparación De mercado:

Es la técnica valuatoria que busca establecer el valor comercial del bien, a partir del estudio de las ofertas o transacciones recientes, de bienes semejantes, y comparables al del objeto de avalúo. Estas deberán ser clasificadas, analizadas, e interpretadas para llegar a la estimación del valor comercial (Resolución, 2008, Art. 1)

Método De Costo De Reposición:



Es el que busca establecer el valor comercial del bien objeto de avalúo a partir de estimar el costo total de la construcción a precios de hoy, un bien semejante al del objeto de avalúo, y restarle la depreciación acumulada. Al valor así obtenido se le debe adicionar el valor correspondiente al terreno (Resolución 620, 2008, Art. 3)

Depreciación: “Es la porción de la vida útil que en términos económicos se debe descontar al inmueble por el tiempo de uso, toda vez que se debe avaluar la vida remanente del bien” (Resolución 620, 2008, Art. 3)

Vivienda de Interés Social (VIS):

Es aquella que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es el que se establezca en las normas que regulan la materia para este tipo de viviendas. (Decreto Único Reglamentario 1077, 2015, Art. 2.1.1.1.1.1.2)

Vivienda de Interés Social Prioritaria (VIP): “Es aquella vivienda de interés social cuyo valor máximo es el que se establezca en las normas que regulan la materia para este tipo de viviendas.” (Decreto Único Reglamentario 1077, 2015, Art. 2.1.1.1.1.1.2).

2.2. Marco legal y normativo del PPRU “La Sabana”.

El PPRU “La Sabana” se rige por un marco normativo que involucra tanto la legislación urbanística como la protección del patrimonio cultural, con el objetivo de armonizar el desarrollo urbano sostenible con la preservación de los BIC, como la Estación de La Sabana, en Bogotá. A continuación, se describen las principales leyes, decretos y normas que enmarcan la implementación de este proyecto:

Ley 9 de 1989

También llamada Ley de Reforma Urbana en Colombia, establece las bases para reglamentar los usos del suelo y guiar el desarrollo urbano del país. Esta ley fue diseñada para garantizar un crecimiento ordenado de las ciudades, fomentando oportunidades justas para que la población de bajos ingresos acceda a viviendas y terrenos adecuados. A través de políticas que ordenen el territorio y regulen el suelo, la ley busca controlar el crecimiento urbano desordenado y mejorar las zonas más vulnerables. También establece que las entidades públicas pueden intervenir en la adquisición de terrenos, incluso mediante expropiación, para asegurar la implementación de proyectos que contengan vivienda y un desarrollo sostenible de las zonas urbanas.

Además, la ley habilita la creación de instrumentos financieros y recursos destinados a proyectos de vivienda y reubicación de las familias en zonas declaradas de alto riesgo. Con estas disposiciones, el gobierno colombiano puede tener las herramientas necesarias para regular e intervenir en el mercado inmobiliario con el fin de beneficiar a los sectores más vulnerables y con ello brindar una vida digna a las comunidades, otorgando a las entidades territoriales responsabilidades en la ejecución de políticas de desarrollo urbano.



Ley 388 de 1997

También conocida como la Ley de Desarrollo Territorial, establece los mecanismos de planificación y ordenamiento territorial en Colombia. Dentro de esta ley, se define el marco legal para los planes parciales, siendo estas herramientas de planificación urbana orientadas a la renovación de zonas urbanas con una infraestructura deteriorada o desaprovechada en las ciudades. La ley fomenta la planificación del suelo y así mismo, la formulación de proyectos que mejoren las condiciones de habitabilidad y servicios públicos en las zonas urbanas.

Decreto 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá

Este decreto adoptó el antiguo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, en él se indican las pautas que deben regir para la renovación urbana en la capital del país. Además, también se regulan las áreas de renovación y señala cómo los planes parciales deben estar alineados con los objetivos del POT para generar un desarrollo urbano equilibrado. La zona donde se encuentra ubicada la Estación de ferrocarril La Sabana se encuentra identificada como una de las áreas prioritarias para la renovación urbana debido a su potencial de transformación y su valor patrimonial.

Decreto 073 de 2015

El Decreto 073 de 2015 es el acto mediante el cual se adopta el PPRU "La Sabana". Este decreto establece los lineamientos urbanísticos para la intervención en la zona, incluyendo una parte de este territorio destinado a vivienda, comercio, y zona pública, de igual forma, las condiciones para la conservación y restauración de la Estación de La Sabana, que es considerada un BIC. Además, establece las cargas urbanísticas y patrimoniales que deben ser asumidas por los desarrolladores, como la revitalización de la infraestructura y el fortalecimiento del legado considerado patrimonio cultural.

Decreto 563 de 2018

El Decreto 563 de 2018 introduce modificaciones al Decreto 073 de 2015, particularmente en relación con las cargas patrimoniales. Este decreto redistribuye los recursos destinados a la conservación de la Estación de La Sabana y asigna un porcentaje de las cargas para la formulación y ejecución de la fase II del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la estación. El decreto también ajusta la normativa respecto a las alturas permitidas para las edificaciones y otras disposiciones técnicas para el desarrollo urbanístico de la zona.

Ley 1185 de 2008

Modifica la Ley General de Cultura y establece el régimen de protección de los BIC en Colombia. En el caso del PPRU "La Sabana", esta ley es clave para garantizar la preservación de la Estación de La Sabana como un monumento nacional, imponiendo responsabilidades tanto al Estado como a los inversionistas privados vinculados en el proyecto para asegurar la conservación del edificio bajo estándares estrictos de protección patrimonial.



3. Descripción del PPRU “La Sabana”

3.1. Antecedentes y motivaciones para la renovación urbana en La Sabana.

El centro de la ciudad de Bogotá atraviesa en general por un proceso de renovación que busca recuperar y revitalizar zonas de gran importancia patrimonial y cultural, las cuales han sido abandonadas lo que ha llevado a su deterioro y a la aparición de distintas problemáticas sociales, culturales, económicas y urbanas.

La renovación urbana para la zona de estudio, responde a una serie de antecedentes históricos, sociales y económicos que han moldeado la configuración actual del área. A lo largo del tiempo, esta zona ha experimentado importantes transformaciones que han llevado a su deterioro progresivo, generando la necesidad de implementar un PPRU que permita recuperar y revitalizar su función dentro del tejido urbano de la ciudad.

Antecedentes históricos

El área de la Estación de La Sabana es una de las zonas más antiguas e históricas de Bogotá, con un origen que se remonta a mediados del siglo XIX. La construcción de la Estación de La Sabana en 1917, que sirvió como el principal terminal ferroviario de la ciudad, marcó el inicio de una era en la que esta zona fue el centro de las comunicaciones y el transporte para gran parte de Colombia. Durante décadas, La Sabana albergó un importante núcleo de actividad industrial y comercial, con fábricas, almacenes y servicios vinculados a la estación de tren.

Sin embargo, con el declive del sistema ferroviario en la segunda mitad del siglo XX y la creciente expansión urbana de Bogotá hacia el norte, la relevancia estratégica de La Sabana disminuyó drásticamente. Esto dio lugar a un proceso de deterioro físico y una desconexión funcional esta zona con el resto de la ciudad. Los edificios industriales y comerciales antiguos, muchos de ellos patrimoniales, quedaron en desuso o fueron mal aprovechados, contribuyendo a la degradación urbana.

Problemática actual

En las últimas décadas, La Sabana se ha caracterizado por ser un área con problemáticas sociales y urbanas complejas. La desindustrialización y la falta de inversión del sector público y del sector privado llevaron a la proliferación de espacios subutilizados, construcciones obsoletas y una baja calidad del entorno urbano, lo que afectó negativamente a los habitantes y trabajadores. Esto ha generado una serie de condiciones adversas que incluyen:

- **Inseguridad:** La falta de inversión y el abandono parcial del área propiciaron la percepción de inseguridad, incrementando la delincuencia en ciertas zonas y dando cabida al microtráfico.
- **Deterioro del espacio público:** La infraestructura vial, los servicios públicos y el mobiliario urbano quedaron obsoletos, sin mantenimiento adecuado ni renovación, afectando la movilidad y la imagen del sector.



- **Pérdida de identidad patrimonial:** Aunque algunos edificios patrimoniales, como la Estación de La Sabana, todavía permanecen en pie, muchos otros han sufrido transformaciones inapropiadas o fueron demolidos, contribuyendo a la **erosión del patrimonio arquitectónico** del área.
- **Bajo desarrollo inmobiliario:** En comparación con otras zonas centrales de la ciudad, La Sabana experimentó un crecimiento limitado del desarrollo inmobiliario moderno, generando una brecha en la renovación urbana frente a otros sectores.
- **Microtráfico**

Motivaciones para la renovación urbana

Ante esta situación, surgió la necesidad de ejecutar un PPRU con varios objetivos clave:

1. *Recuperar el valor estratégico del área:* La cercanía de la zona de estudio con el centro histórico de Bogotá, junto con su posición en corredores viales y de transporte público importantes, hacen de esta zona un lugar con alto potencial de renovación. El plan pretende dar nueva vida al sector para que recupere su relevancia y se complemente con la nueva estructura urbana de la ciudad.
2. *Mejorar la calidad de vida:* La renovación pretende implementar condiciones habitacionales dignas y mejorar las comerciales y de servicios en el área, mediante el desarrollo de proyectos que incluyan VIS y VIP, comercio de proximidad, servicios públicos y equipamientos colectivos. Se busca atender las necesidades de los residentes y de la población que podría llegar al sector, con un enfoque en la inclusión social y en la creación de espacios que promuevan la convivencia y el bienestar.
3. *Reactivar la economía local:* Con la intervención urbana, se busca impulsar la inversión privada, atraer nuevos negocios y convertir el sector en un eje de actividad comercial y empresarial, conectando los desarrollos residenciales con áreas de comercio y servicios. Esto implica no solo la creación de nuevos empleos, sino también la posibilidad de revitalizar las economías formales e informales que ya existían en el área.
4. *Rescatar y conservar el patrimonio arquitectónico:* Uno de los pilares de la renovación en la zona de estudio es la recuperación y conservación del patrimonio histórico de la zona, en particular la Estación de La Sabana y de los demás BIC. Esto incluye la restauración de inmuebles patrimoniales y su integración funcional con nuevos desarrollos para mantener la memoria histórica de la zona.
5. *Optimizar la movilidad y el espacio público:* Esta revitalización y mejoramiento urbano incluye la mejora del sistema vial, el transporte público y la ampliación de los espacios públicos. Se proyecta una transformación del área que priorice el desplazamiento peatonal y el uso de bicicletas, creando un entorno más accesible y sostenible para todos los usuarios.
6. *Sostenibilidad ambiental:* El PPRU Urbana “La Sabana” también está alineado con los principios de sostenibilidad ambiental, promoviendo el uso eficiente de los recursos, la

incorporación de zonas verdes y la creación de espacios de baja emisión de carbono, lo cual ayuda a enfrentar los retos del cambio climático en un entorno urbano denso.

3.2. Detalles del plan parcial propuesto, incluyendo áreas de intervención, objetivos y directrices.

El PPRU “La Sabana” está ubicado en la ciudad de Bogotá D.C, localidad de Los Mártires (Localidad 14), Unidad de Planeamiento Local – UPL 23: Centro Histórico, sector catastral San Victorino. En cuanto a sus límites al norte se encuentra con la calle 16, al sur con la calle 13 – Av. Colón, al oriente con la carrera 17 y finalmente al occidente con la carrera 18 o Av. Mariscal Sucre. Cuenta con un área total de intervención de 29,258 m², y se encuentra conformada por 3 manzanas y 50 predios.



Ilustración 1. PPRU "La Sabana". Fuente: SINUPOT.



Ilustración 2. Imagen satelital PPRU “La Sabana”. Fuente: GoogleEarth.

Este proyecto de intervención urbana en Bogotá busca revitalizar y transformar una zona de alta importancia histórica y estratégica como lo es la Estación de la Sabana, fue adoptado mediante el Decreto 073 del 26 de febrero de 2015 “*Por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana”, ubicado en la Localidad de Los Mártires y se dictan otras disposiciones*”, y posteriormente modificado por el Decreto 563 del 28 de septiembre de 2018 “*Por el cual se modifica el Decreto Distrital 073 de 2015 “Por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana”, ubicado en la Localidad de Los Mártires y se dictan otras disposiciones”*”.

El PPRU “La Sabana” este compuesto por 6 UAU, que agrupan diferentes usos del suelo y desarrollos dentro del proyecto:



Ilustración 3. Distribución UAU del proyecto. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

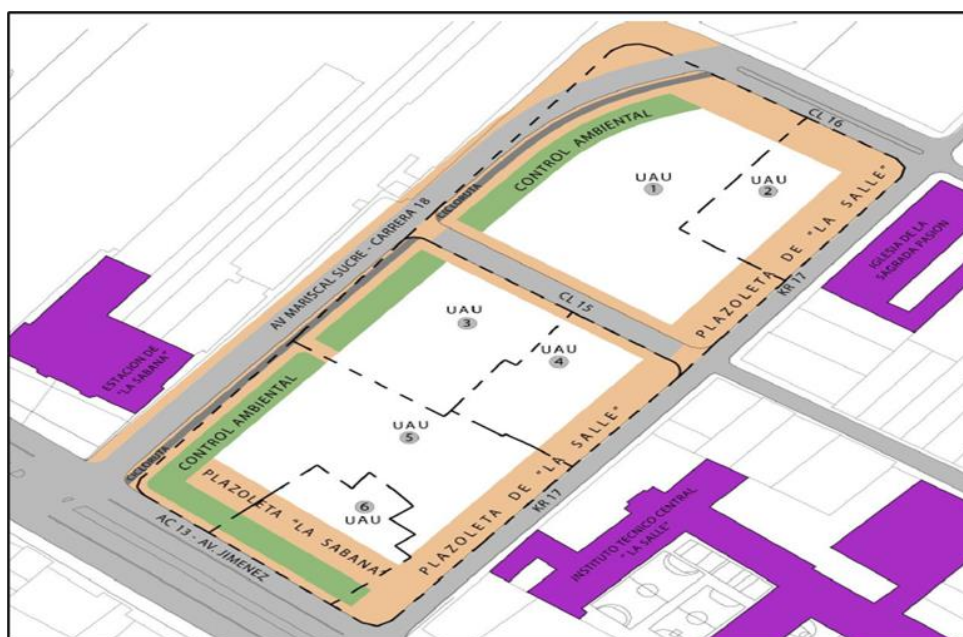


Ilustración 4. Plano general desarrollo proyectado por cada UAU. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 1: Tiene un área bruta de aproximadamente 10.096,66 m² y área útil de aproximadamente 4.944,44 m². En esta unidad predomina el uso residencial enfocado en la construcción de viviendas de estrato 3, seguido por los servicios personales y el comercio. Actualmente está siendo desarrollada por la empresa Capital S.A con su proyecto Torre Estación. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 408 unidades de vivienda y 656 estacionamientos, según el producto inmobiliario tiene 49.474,32 m² como máximo de metros construibles

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 1
	m2
Vivienda VIP	-
Vivienda Multifamiliar E3	41.064,72
Comercio Esc Vecinal Hasta 500	-
Comercio Esc Zonal para VIP	-
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	-
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	3.186,00
Servicios personales	5.223,60
Servicios empresariales	-
TOTAL	49.474,32

Ilustración 5. Producto Inmobiliario UAU 1. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad son de 5.261,05 m² distribuidas de la siguiente manera:



Ilustración 6. Cargas Físicas UAU No. 1. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 2: Tiene un área bruta de aproximadamente 2.766,06 m² y área útil de aproximadamente 1.296,54 m². El uso del suelo se centra en la VIP y comercio escala vecinal. En la actualidad no se ha iniciado la gestión del suelo por lo que sus residentes siguen habitando estas zonas, por ahora se encuentra a cargo de Metrovivienda. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 116 unidades de vivienda y 28 estacionamientos y según el producto inmobiliario tiene 5.523,25 m² como máximo de metros construibles

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 2
	m2
Vivienda VIP	5.338,64
Vivienda Multifamiliar E3	-
Comercio EscVencinal Hasta 500	184,62
Comercio Esc Zonal para VIP	-
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	-
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	-
Servicios personales	-
Servicios empresariales	-
TOTAL	5.523,26

Ilustración 7. Producto Inmobiliario UAU 2. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad ascienden a 1.469.52 m²

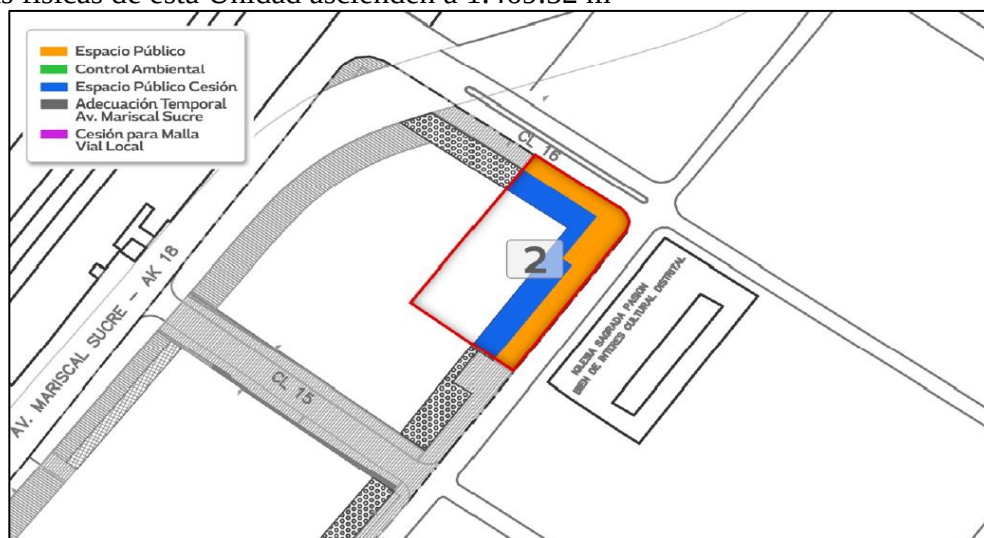


Ilustración 8. Cargas Físicas UAU No. 2. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 3: Tiene un área bruta de aproximadamente 4.016,05 m² y área útil de aproximadamente 2.764,21 m². En esta unidad predomina el uso residencial enfocado en la construcción de viviendas de estrato 3, seguido por los servicios personales y el comercio tipo zonal. Actualmente está siendo desarrollada por la empresa Polaris Constructora S.A.S con su proyecto Sabana Central. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 286 unidades de vivienda y 303 estacionamientos, según el producto inmobiliario tiene 22.874,55 m² como máximo de metros construibles.

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 3
	m2
Vivienda VIP	-
Vivienda Multifamiliar E3	19.223,67
Comercio EscVencinal Hasta 500	-
Comercio Esc Zonal para VIP	-
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	1.825,44
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	-
Servicios personales	1.825,44
Servicios empresariales	-
TOTAL	22.874,55

Ilustración 9. Producto Inmobiliario UAU 3. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad ascienden a 1.248,10 m²

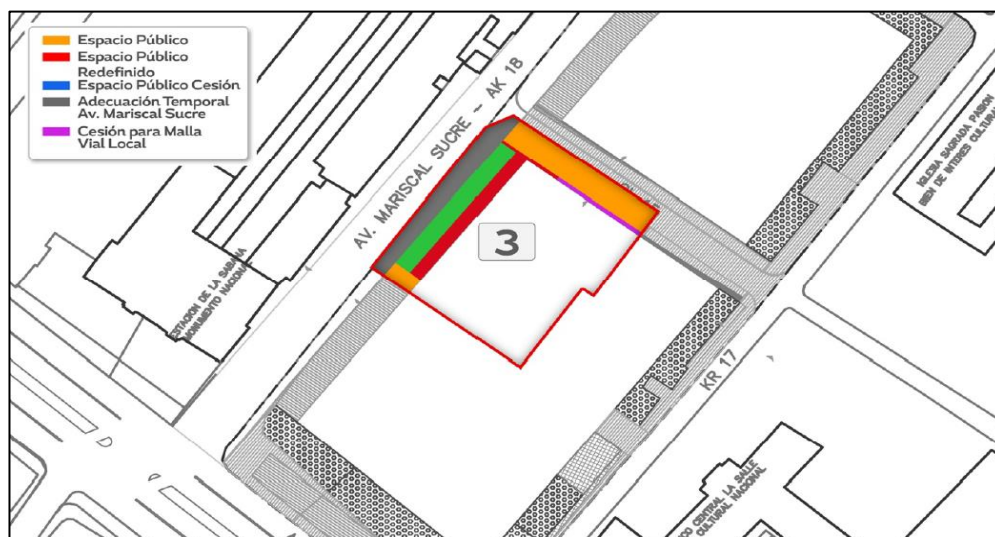


Ilustración 10. Cargas Físicas UAU No. 3. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 4: Tiene un área bruta de aproximadamente 2.744,69 m² y área útil de aproximadamente 1.772,81 m². El uso del suelo se centra en la VIP y el comercio escala zonal para VIP. En la actualidad no se ha iniciado la gestión del suelo por lo que sus residentes siguen habitando estas zonas, por ahora se encuentra a cargo de Metrovivienda. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 164 unidades de vivienda y 50 estacionamientos y según el producto inmobiliario tiene 8.193,88 m² como máximo de metros construibles.

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 4
	m2
Vivienda VIP	7.547,73
Vivienda Multifamiliar E3	-
Comercio EscVencinal Hasta 500	-
Comercio Esc Zonal para VIP	646,15
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	-
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	-
Servicios personales	-
Servicios empresariales	-
TOTAL	8.193,88

Ilustración 11. Producto Inmobiliario UAU 4. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad ascienden a 972,86 m²



Ilustración 12. Cargas Físicas UAU No. 4. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 5: Tiene un área bruta de aproximadamente 7.199,90 m² y área útil de aproximadamente 3.951,59 m². En esta unidad predomina el uso residencial enfocado en la construcción de viviendas de estrato 3, seguido por comercio a escala urbana y los servicios empresariales y personales. Actualmente está a cargo de Grupo RIV sin embargo, aún no se ha iniciado con la gestión ni ejecución. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 319 unidades de vivienda y 653 estacionamientos, según el producto inmobiliario tiene 46.112,81 m² como máximo de metros construibles.

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 5
	m2
Vivienda VIP	-
Vivienda Multifamiliar E3	34.831,74
Comercio EscVencinal Hasta 500	-
Comercio Esc Zonal para VIP	-
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	-
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	5.423,97
Servicios personales	1.949,75
Servicios empresariales	3.907,35
TOTAL	46.112,81

Ilustración 13. Producto Inmobiliario UAU 5. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad ascienden a 3.253,97 m²



Ilustración 14. Cargas Físicas UAU No. 5. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

UAU 6: Tiene un área bruta de aproximadamente 2.434,75 m² y área útil de aproximadamente 991,71 m². El uso del suelo se centra en el comercio escala zonal y los servicios personales. En la actualidad no se ha iniciado la gestión del suelo por lo que sus residentes siguen habitando estas zonas y debe ser promovida por la entidad gestora privada o pública según corresponda. Conforme al decreto 072 de 2015 se establecen 26 unidades de vivienda y 65 estacionamientos y según el producto inmobiliario tiene 3.296,68 m² como máximo de metros construibles.

PRODUCTO INMOBILIARIO	UNIDAD 6
	m2
Vivienda VIP	-
Vivienda Multifamiliar E3	-
Comercio EscVencinal Hasta 500	-
Comercio Esc Zonal para VIP	-
Comercio Esc Zonal 500 - 2000	1.572,83
Comercio Esc Urbana 2000 - 6000	-
Servicios personales	1.723,85
Servicios empresariales	-
TOTAL	3.296,68

Ilustración 15. Producto Inmobiliario UAU 6. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

Las cargas físicas de esta Unidad ascienden a 1.443,03 m²



Ilustración 16. Cargas Físicas UAU No. 6. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

4. Análisis Urbano

El análisis de la infraestructura urbana del PPRU “La Sabana” se centra en establecer un diagnóstico del estado actual de la infraestructura y los cambios proyectados como resultado de la intervención. Este análisis incluye el sistema vial, los servicios públicos (agua, energía, alcantarillado), el transporte y los espacios públicos.

4.1. Evaluación de la infraestructura urbana existente.

En primera instancia dentro de esta evaluación se realizará un análisis de la infraestructura urbana general del sector que se debe destarar por la importancia e influencia que tiene alguna a nivel zonal y otra a nivel distrital. Posteriormente se hará un análisis puntual y detallado del aérea que conforma el PPRU “La Sabana”.

Infraestructura Urbana de Importancia

En el centro de la ciudad de Bogotá D.C. convergen múltiples actividades y usos que lo convierten en un núcleo clave para la vida urbana, económica y cultural de la ciudad. Esto conlleva a que se cuente con una infraestructura urbana importante para la capital, que todos los planes de renovación urbana que se están llevando a cabo hoy en el centro de la ciudad buscan recuperar y potencializar.

En tema de infraestructura vial, de transporte y movilidad el sector cuenta con varias vías principales que tienen un papel clave en la movilidad y conectividad de la ciudad. La Calle 6 (Av. De los comuneros), Calle 13, Calle 19 y Calle 26 (Av. El dorado) son vías que conectan el occidente con el centro de la capital y la Av. Caracas que es una de las principales vías arteriales de la ciudad, que conecta el sur con el norte de la ciudad. Sobre las anteriores vías se cuenta con rutas y estaciones del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), algunas cuentan con una red de ciclorutas y ejes peatonales que contribuyen a la movilidad, acceso y



salida del centro de la ciudad. Estas al ser parte de la malla arterial de la ciudad presentan un buen estado de conservación y mantenimiento, sin embargo, las vías de la malla vial local y sus andenes se encuentran en su mayoría en mal estado.

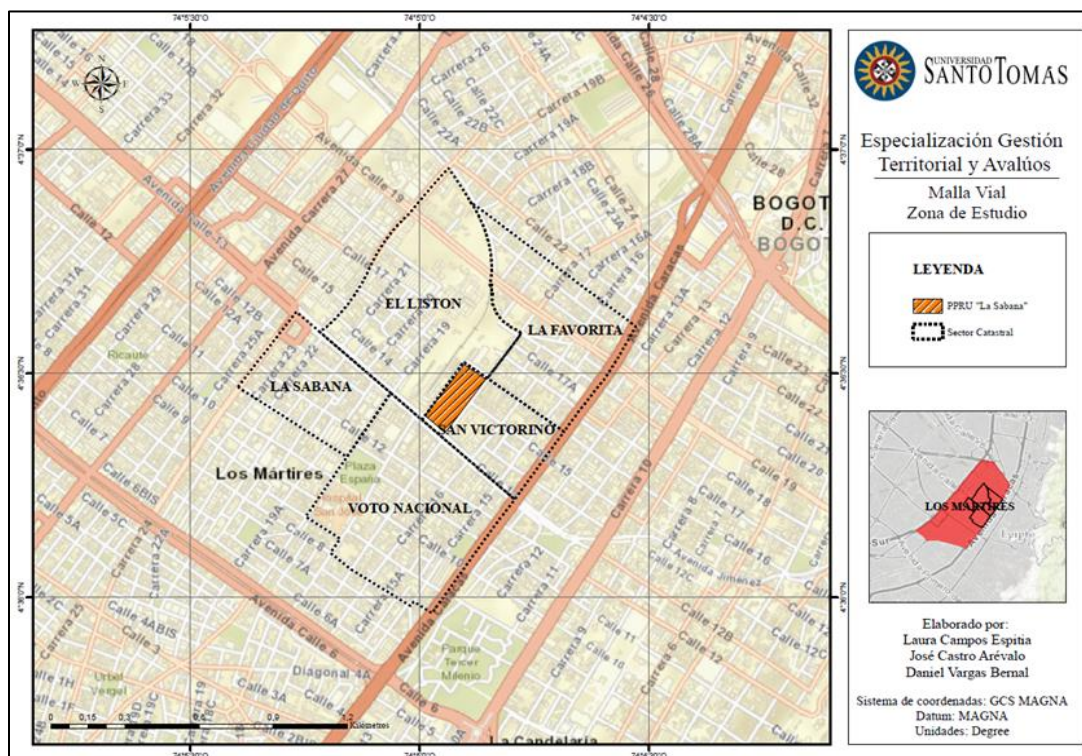


Ilustración 17. Malla Vial Zona de Estudio. Fuente: Elaboración Propia.

En temas de espacios públicos desde el análisis del sistema distrital de parques, escenarios deportivos, plazas y espacios verdes se cuenta lugares importantes como el parque metropolitano Tercer Milenio, el parque de El Renacimiento, Plaza España y la Plazoleta de los Mártires. Estos se complementan con algunos parques vecinales y una casi nula presencia de espacios verdes y áreas recreativas.

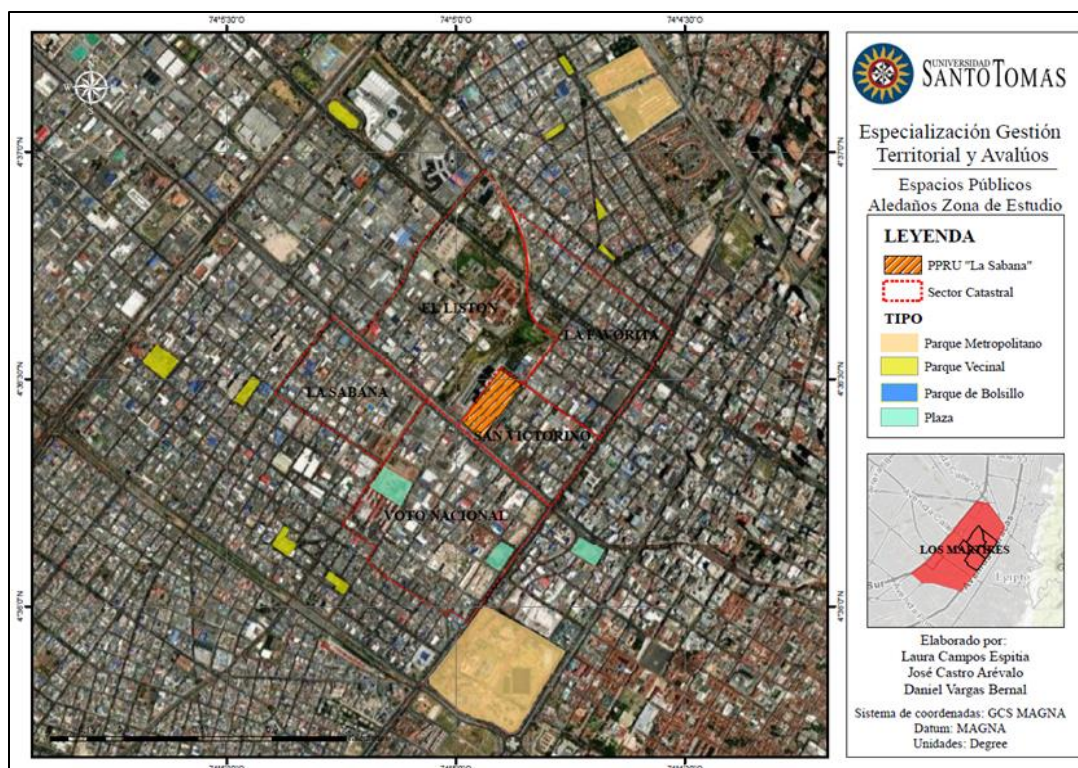


Ilustración 18. Espacios Públicos. Fuente: Elaboración Propia

Para las tipologías y usos del suelo en el sector se cuenta principalmente con edificaciones de 1 y 2 pisos, destinados a actividades comerciales y de servicios como almacenes, oficinas y bodegas lo que refleja la dinámica comercial y funcional del sector. En menor proporción se encuentran construcciones de 3,4 y 5 pisos que adoptan un enfoque de uso mixto, en donde generalmente se destina el primer piso para uso comercial y los demás pisos para uso residencial o de servicios complementarios.

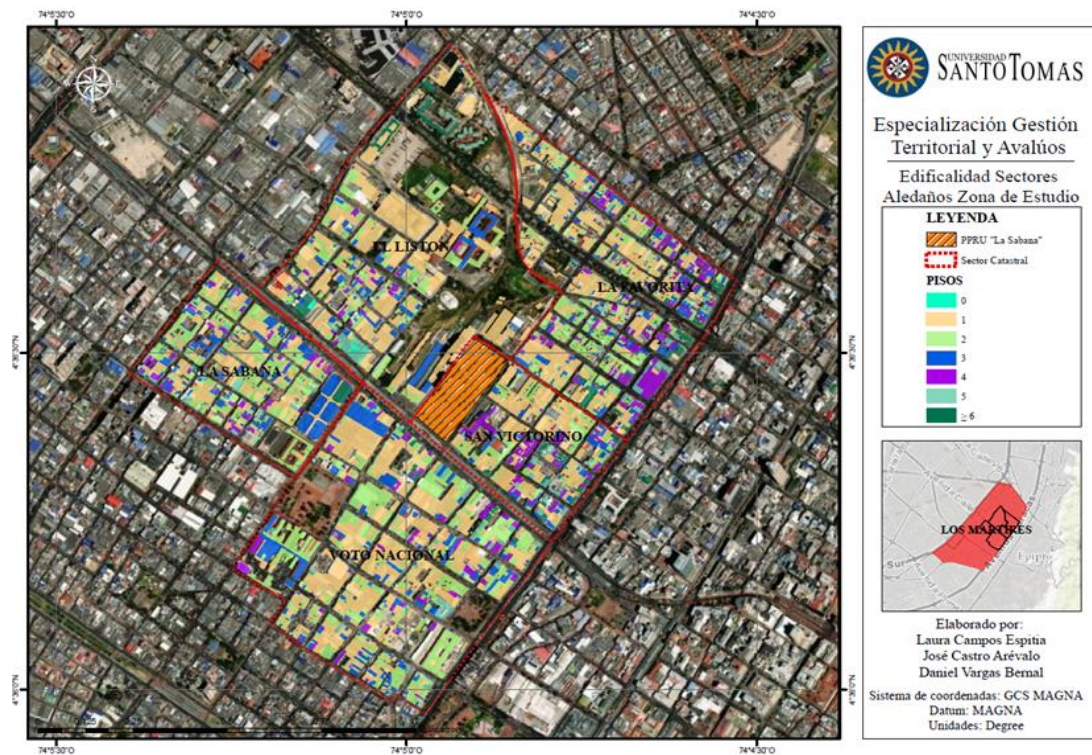


Ilustración 19. Edificabilidad. Fuente: Elaboración propia.

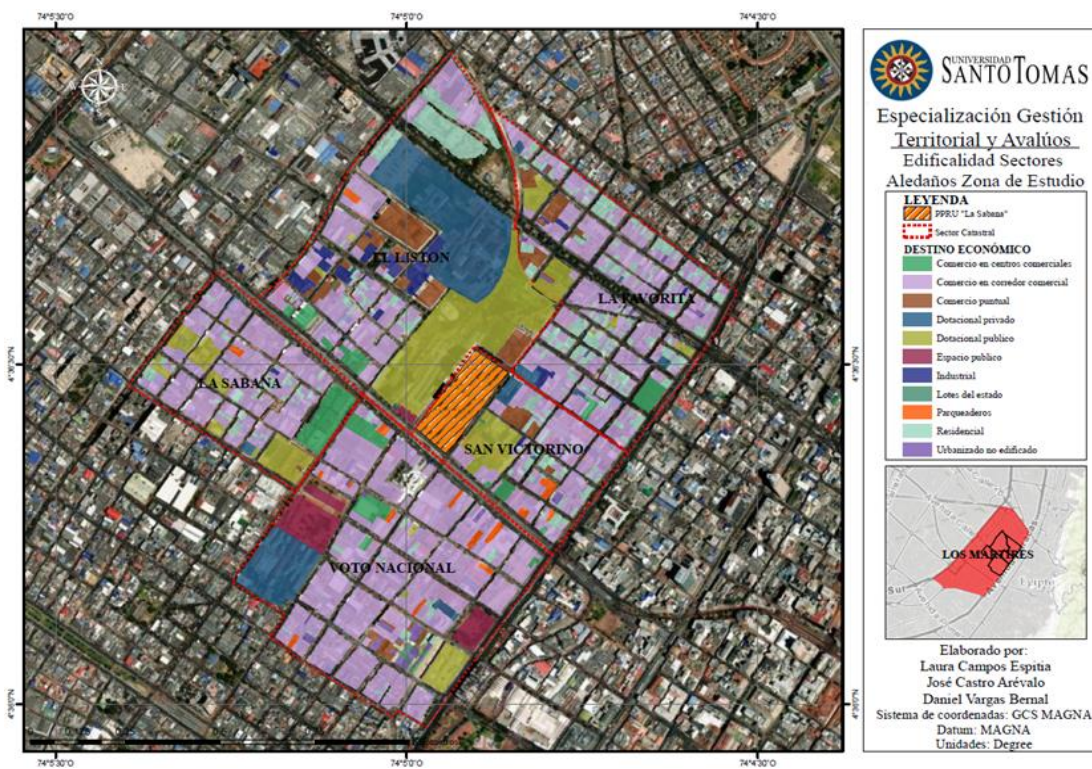


Ilustración 20. Destino económico. Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, en equipamientos urbanos en el análisis se incluyen infraestructuras como hospitales, escuelas, centros culturales, deportivos, bibliotecas y mercados. De esta manera se destacan el Hospital San José, el Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero, el Instituto Técnico Central, el Colegio San Fason y la Plaza de Paloquemao, así mismo, se evidencia la precaria presencia de centros culturales y bibliotecas. Se debe destacar la presencia de gran cantidad de BIC a nivel nacional y distrital que por su interés histórico, artístico, arquitectónico o urbanístico conforman el patrimonio de la ciudad, de estos se destacan La Estación de la Sabana, la Iglesia de la Sagrada Pasión y el Cementerio Central por ser de ámbito nacional.

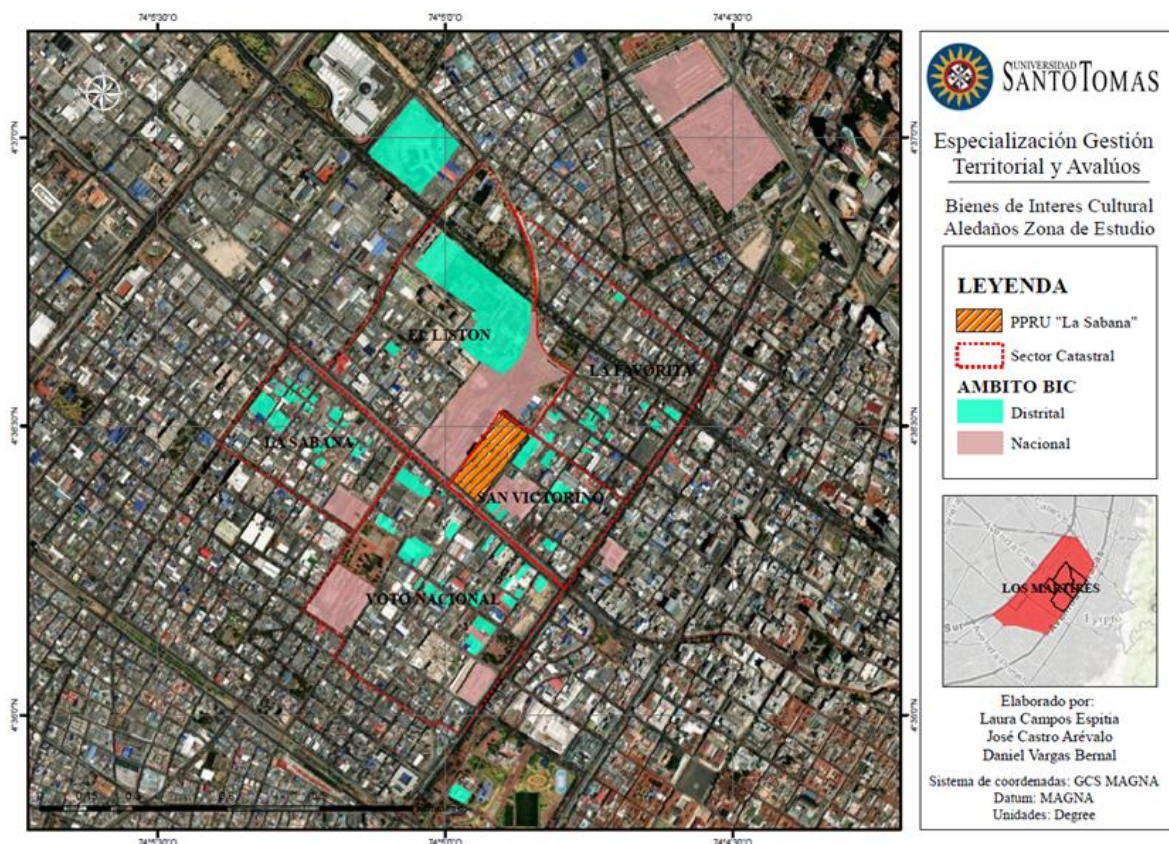


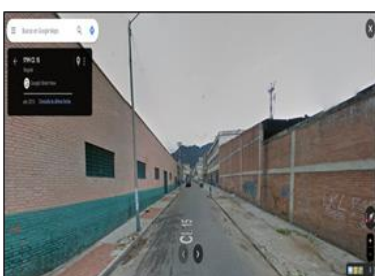
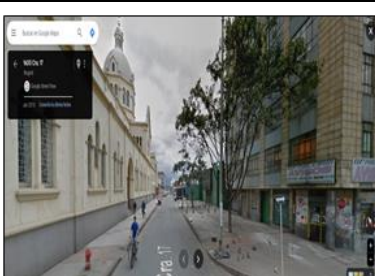
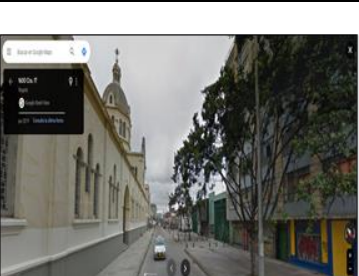
Ilustración 21. Bienes de Interés Cultural- BIC. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructura Urbana PPRU “La Sabana”

Dado que no se disponía de estudios preliminares específicos para la zona de estudio, se recurrió al uso de herramientas digitales, como Google Earth y Google Street View, las cuales permiten acceder a imágenes satelitales y registros fotográficos históricos almacenados en su base de datos. Estas herramientas, al ofrecer imágenes de diferentes momentos temporales, facilitan la comparación de la infraestructura urbana y las condiciones del área evaluada en diversos períodos. Para llevar a cabo el análisis, se seleccionaron tres momentos clave, basados en la información disponible. El primer período abarca entre los años 2013 y 2015, antes y durante la aprobación del plan parcial; el segundo período se sitúa entre los años 2018 y 2019, y el tercero corresponde al momento actual, lo que permite evaluar la evolución de las condiciones urbanísticas a lo largo del tiempo.



Registro Fotográfico

		
CARRERA 18 – AÑO 2013	CARRERA 18 – AÑO 2018	CARRERA 18 – AÑO 2024
		
CALLE 15 – AÑO 2015	CALLE 15 - AÑO 2019	CALLE 15 – AÑO 2024
		
CALLE 16 – AÑO 2015	CALLE 16 – AÑO 2019	CALLE 16 – AÑO 2024
		
CARRERA 17 – AÑO 2015	CARRERA 17 – AÑO 2019	CARRERA 17 – AÑO 2024

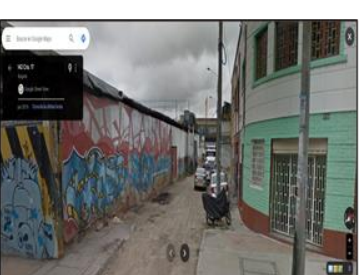
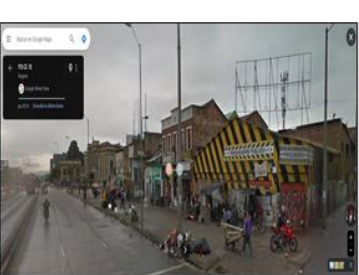
		
CALLE 14 – AÑO 2015	CALLE 14 – AÑO 2019	CALLE 14 – AÑO 2024
		
CALLE 13 – AÑO 2013	CALLE 13 – AÑO 2019	CALLE 13 – AÑO 2024

Tabla 1.Registo Fotográfico. Fuente: Google Street View y Registro propio.

Imagen Satelital

		
2015	2019	2024

Tabla 2. Imágenes Satelitales. Fuente: GoogleEarth.

Como se puede evidenciar actualmente, la zona de estudio experimenta avances significativos en términos de infraestructura urbana particularmente en las UAU 1 y 3. En la UAU 1, destaca el desarrollo del proyecto Torre Estación, mientras que en la UAU 3 se lleva a cabo la ejecución del proyecto de Sabana Central, ambos proyectos contribuyendo de manera notable a la modernización y renovación de la infraestructura de la zona. Sin embargo, la situación es completamente diferente en las UAU 2, 4, 5 y 6, las cuales presentan un estancamiento en cuanto a su desarrollo, ya que no se observan avances relevantes en su infraestructura urbana.

El análisis de la red vial y de movilidad del área de estudio revela lo siguiente: la carrera 17 es una vía local de una sola calzada con dos carriles, destinada exclusivamente a la circulación en sentido sur-norte. La carrera 18 – Av. Mariscal Sucre es una vía que hace parte de la malla vial arterial y que se encuentra en zona de reserva vial mediante la Resolución No.0447 del 13



de junio de 2007 de la Secretaría Distrital de Planeación - SDP y que en el actual POT de la ciudad de Bogotá D.C se encuentra en el Subprograma de Calles completas en el tramo entre la Av. Ciudad de Lima calle 19 hasta la Avenida Colón - calle 13, sin embargo, actualmente este proyecto no presenta ningún tipo de avance en la zona de estudio, sin embargo la vía presenta buenas condiciones de conservación y movilidad ya que cuenta con una calzada de tres carriles, con circulación únicamente en sentido norte-sur. En cuanto a las vías que son calle, la Calle 13 se destaca por hacer parte de la malla vial arterial de la ciudad, compuesta por dos calzadas, cada una con cinco carriles, de los cuales dos están destinados al uso exclusivo del sistema TransMilenio. La Calle 15, por su parte, es una vía local de una calzada que permite la circulación en ambos sentidos, mientras que la calle 16 entre la carrera 17 y la carrera 18 presenta dos calzadas, cada una con dos carriles, dedicadas al tránsito en sentido oriente-occidente. También se cuenta con la calle 14 que anteriormente era una vía local que conectaba la carrera 17 y 18, sin embargo, actualmente está cuenta con un corto acceso únicamente sobre la carrera 17 y dentro del plan parcial se busca la redefinición de este espacio. En general se puede concluir que la red vial de la zona de estudio sigue en las mismas condiciones desde que se inició el proyecto.

Aspectos como espacio público se ven muy sencillos y básicos, donde predominan espacios duros y asfaltados que corresponden a la red vial anteriormente descrita y a los andenes o pasos peatonales correspondientes. Actualmente estos espacios en su mayoría se han mantenido en las mismas condiciones, presentan cambios únicamente al costado oriental de la carrera 18 donde se encuentran los proyectos de Torre Estación y Sabana Central al encontrarse ya habitados. El déficit de áreas verdes es notorio, al igual que el equipamiento cultural, deportivo y de recreación, esto se debe al uso que años pasados tenían los predios pertenecientes al área objeto de estudio tipo bodegas de grandes extensiones o parqueaderos públicos, sin embargo, este se pretende subsanar con el futuro “Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación de La Sabana”.

Se debe resaltar que la zona de estudio se encuentra rodeada por distintos BIC de ámbito nacional como es el caso de la Estación de la Sabana y el Instituto Técnico Central La Salle, y de ámbito distrital como la Iglesia de la Sagrada Pasión, y el Edificio Manuel M Peraza y el Edificio El Molino “El Condor” donde se busca su recuperación patrimonial e histórica junto con el valor agregado que le dan a la nueva configuración urbana.

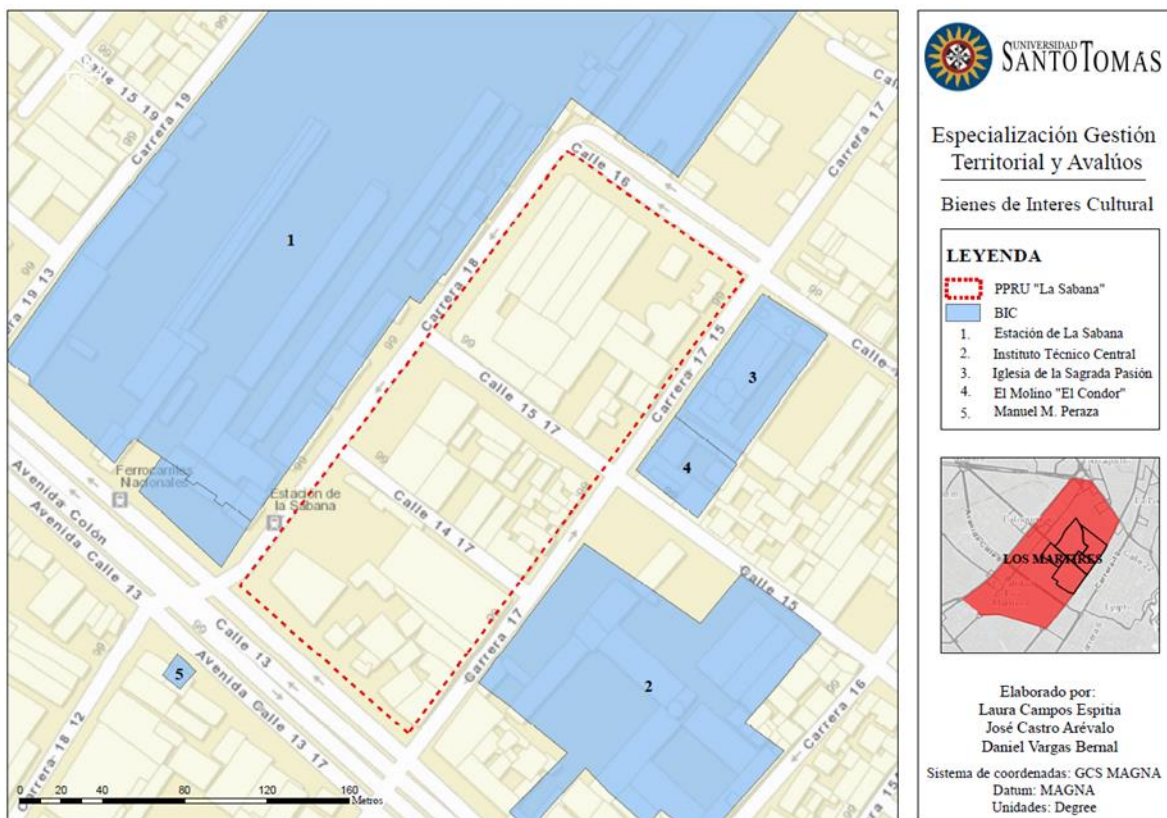


Ilustración 22. Bienes de Interés Cultural PPRU “La Sabana”. Fuente: Elaboración propia.

1. Estación de La Sabana



Ilustración 23. Estación de la Sabana Fuente:
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Estaci%C3%B3n_de_la_Sabana_2010.jpg#/media/File:Estaci%C3%B3n_de_la_Sabana_2010.jpg

2. Instituto Técnico Central



Ilustración 24. Instituto Técnico Central La Salle Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Itefachada1.jpg>

3. Iglesia de la Sagrada Pasión



Ilustración 25. Iglesia de la Sagrada Pasión Fuente: Registro propio.

4. El Molino “El Condor”



Ilustración 26. El Molino "El Condor". Fuente: <https://bogotaenbogota.blogspot.com/2012/02/dia-743.html>

5. Manuel M. Peraza



Ilustración 27. Edificio Manuel M. Peraza. Fuente: Google Street View.

4.2. Impacto del plan parcial en el sistema vial, transporte público, servicios básicos, y espacios públicos.

Uno de los objetivos fundamentales de la renovación urbana es la reactivación física y económica de un área, lograda a través de la asignación de nuevos usos del suelo en respuesta a su subutilización y en alineación con el modelo de ciudad que promueve una que sea compacta de alta densificación principalmente en el centro urbano. En este contexto, el PPRU “La Sabana” dentro de sus objetivos prioriza el uso residencial, como se evidencia en las UAU

1 y 3, donde se ha registrado un avance significativo impulsado por los urbanizadores privados. El cambio de uso y el aumento de la edificabilidad han facilitado este proceso de densificación, transformando predios de una sola planta, previamente destinados a bodegas o estacionamientos, en desarrollos de uso mixto que incluyen edificaciones de entre 30 y 40 pisos, con más de 1,000 apartamentos, además de espacios para el desarrollo de usos comerciales y de servicio.

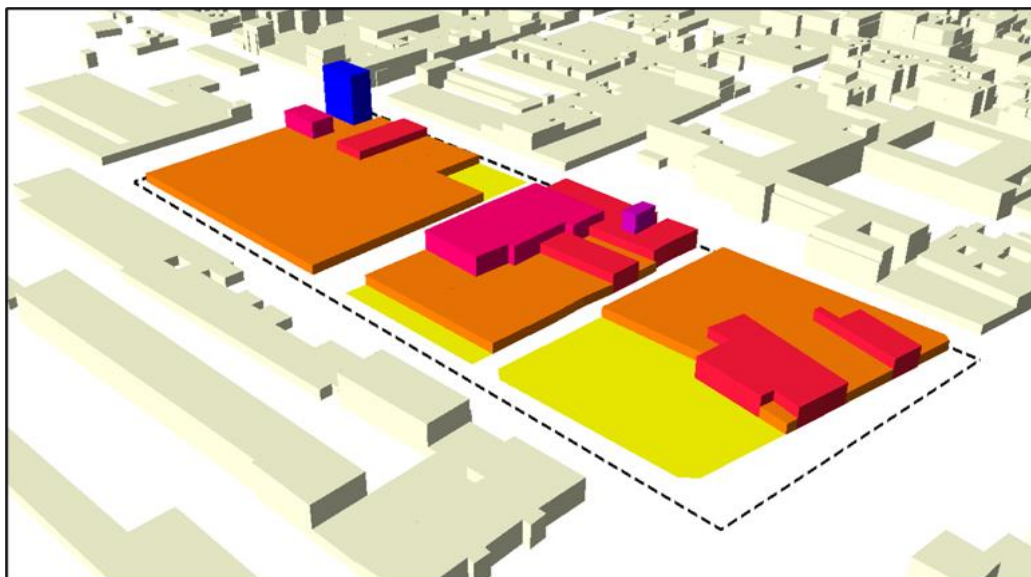


Ilustración 28. Morfología urbana inicial. Fuente: Elaboración propia.

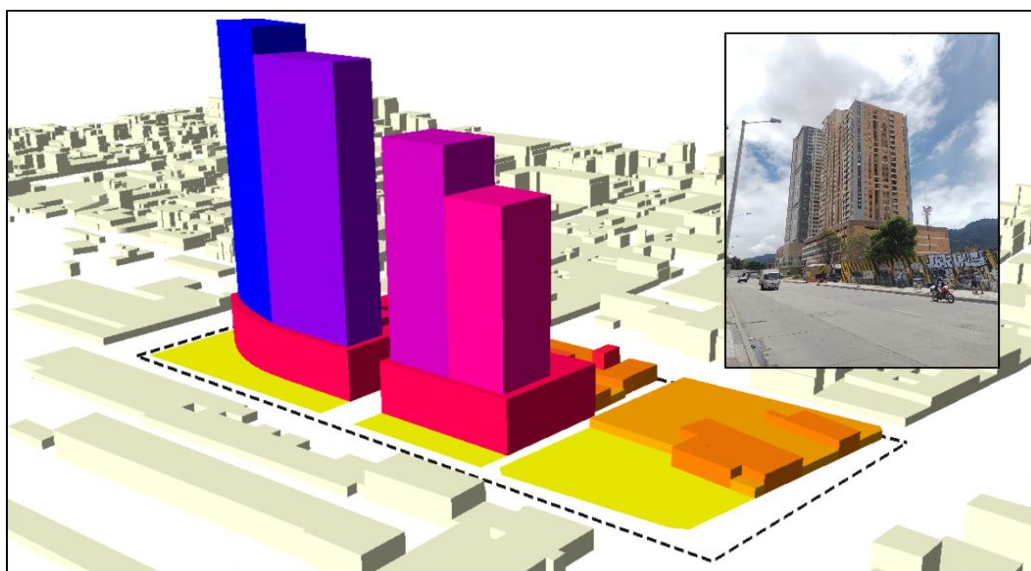


Ilustración 29. Morfología urbana Actual Vista Sur-Oriental. Fuente: Elaboración propia.

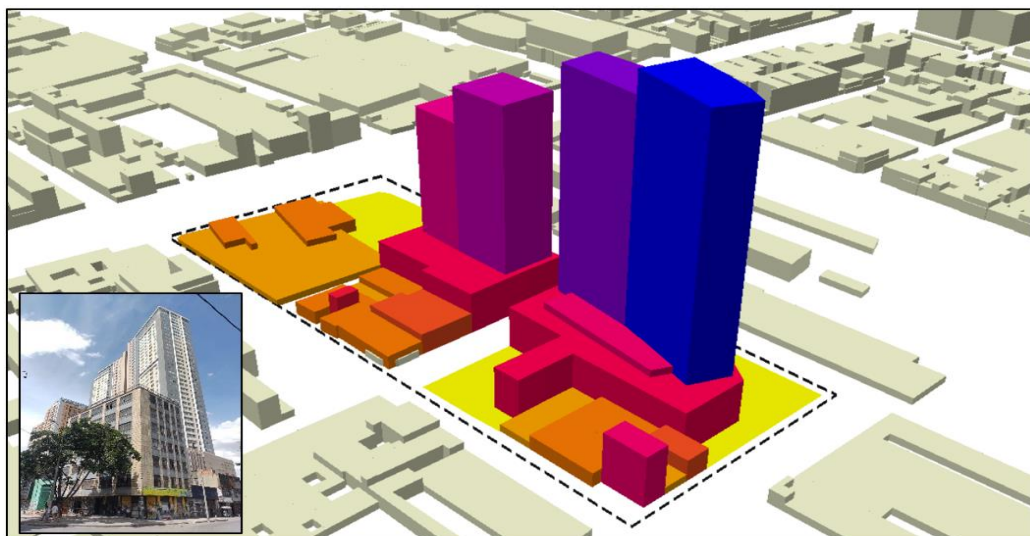


Ilustración 30. Morfología urbana Actual Vista Nor-Occidental. Fuente: Elaboración propia.

El anterior modelo permite identificar claramente el proceso de reactivación de la zona específicamente en las UAU 1 y 3. En primer lugar, se observa una transformación comercial en la que los primeros cinco niveles de los edificios corresponden a una plataforma reglamentada en el decreto de adopción la cual no puede superar la altura del edificio de la Estación de la Sabana los cuales están destinados a un centro comercial que incluye locales, oficinas y bodegas, mientras que a partir del sexto piso se ha establecido un uso residencial. Además, el plan parcial contempla una oferta que toma en cuenta las condiciones sociales y culturales de la población, promoviendo así una diversidad de residentes en la zona. Para lograr este objetivo, se prevé la inclusión de VIP en las UAU 2 y 4, que deberán ocupar al menos el 85% del área construible, garantizando una superficie mínima de 42 m² por unidad. Estas áreas, junto con la UAU 6, están bajo la gestión del Distrito a través de Metrovivienda. Sin embargo, actualmente no se ha registrado ningún avance significativo, ni siquiera un acercamiento con los habitantes del sector, lo que evidencia la falta de participación efectiva del Distrito y una deficiente gestión y planificación de los proyectos. Cabe señalar que, según el plan original, la culminación de este desarrollo debía ocurrir en un plazo de 10 años. Este tipo de retrasos representa uno de los principales problemas de los PPRU, ya que los proyectos quedan inconclusos cuando dependen de la intervención del Distrito, lo que socava el propósito mismo del instrumento: promover una ejecución conjunta y armónica de la renovación urbana.

En el tema de movilidad uno de los ejes centrales del plan es fortalecer el transporte y accesibilidad vehicular, de modo que pueda absorber el aumento de vehículos que resultará de la activación de nuevos usos y actividades en el área intervenida. A pesar de eso, se identifica que la malla vial en general no va a sufrir mayores cambios. Se plantea la redefinición de la calle 14 entre Calles 17 y 18, que se distribuye en la UAU 5 sobre la Carrera 17 como parte integrante del espacio público, es decir, que esta calle pasaría a dejar de existir.



Ilustración 31. Configuración UAU No. 3, 4, 5 y 6. Fuente: Documento Técnico de soporte.

Así mismo se debe destacar la adecuación temporal que se realizó sobre la Carrera 18 – Av. Mariscal Sucre mientras se concreta la construcción de esta avenida que se encuentra en reserva vial. Si embargo, este proyecto lleva desde el 2007 y hasta hoy no se evidencia ningún avance.

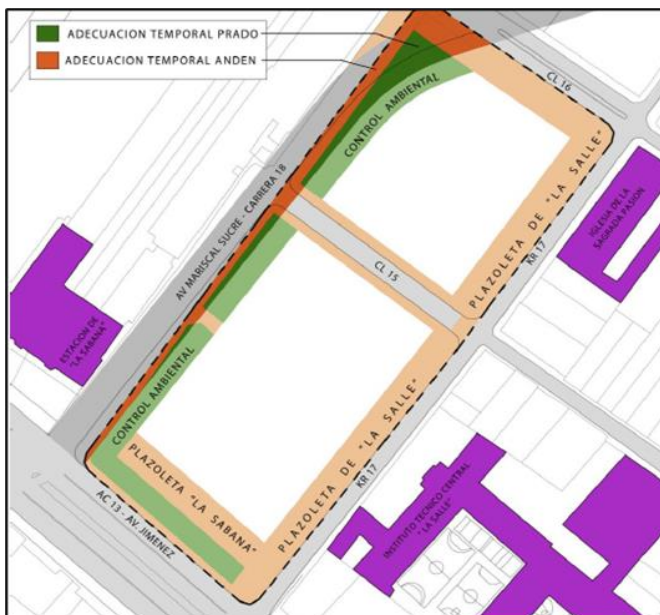


Ilustración 32. Adecuaciones Andén y Prado. Fuente: Documento Técnico de Soporte.

El avance en la presencia de espacio público aun es paupérrimo en la zona de estudio, al presentarse únicamente en las UAU 1 y 3 sobre la carrera 18 – Av. Mariscal Sucre con la

adecuación del espacio público existente que corresponde a andenes y zonas duras, y las correspondientes cesiones para espacio público adicional y las zonas control ambiental.



Ilustración 33. Avance Anden y prado. Fuente: Google Street View y Registro propio.

En la UAU 1 el costado norte de la calle 15 con carrera 17, también se logran identificar avances donde se ven las adecuaciones a los espacios públicos sin embargo estos aún no han sido entregados por parte de la constructora.



Ilustración 34. Avance Plazoleta Actual Centro Comercial Torre Estación. Fuente: Registro propio.

Para la evaluación de los servicios públicos en el Decreto de adopción y aprobación del PPRU “La Sabana” se contó con los conceptos técnicos de las empresas prestadoras de cada servicio. Estos conceptos incluyen los lineamientos y recomendaciones que el urbanizador debe seguir



para garantizar tanto la viabilidad del proyecto como la adecuada prestación y distribución de los servicios. Asimismo, se realizaron encuestas, detalladas más adelante en el ítem 6, con el fin de evaluar la operatividad de los servicios en la zona. Los resultados de estas encuestas indican que tanto los residentes antiguos como los nuevos no han reportado inconvenientes respecto a la prestación y el acceso a los servicios públicos, lo que evidencia una correcta distribución y funcionamiento de estos hasta el momento.

4.3. Consideraciones de diseño urbano y sostenibilidad ambiental.

En el diseño del PPRU “La Sabana”, es fundamental destacar que el proyecto, a través de una nueva morfología urbana, busca conservar y salvaguardar las panorámicas representativas del entorno urbano y cultural del centro histórico, especialmente en lo que respecta a los BIC que rodean la zona. Este enfoque responde al compromiso de respetar el carácter y la identidad arquitectónica del entorno, reconociendo la relevancia histórica de las edificaciones circundantes.

Con el objetivo de integrar de manera armónica el nuevo desarrollo con la estructura tipológica predominante, que se caracteriza por edificaciones de baja altura en los BIC, se ha diseñado una solución urbana que articula los nuevos volúmenes de forma respetuosa con las alturas existentes. En particular, se ha optado por la construcción de una plataforma en las UAU 1, 3, 5 y 6, con una altura máxima de 17,5 metros. Esta medida de elevación ha sido cuidadosamente definida para no sobrepasar la emblemática Estación de la Sabana, garantizando una transición gradual y respetuosa entre los nuevos desarrollos y los elementos patrimoniales.

Además, el diseño urbano establece un sistema escalonado donde las alturas van de menor sobre la calle 13 hasta el mayor sobre la calle 16, lo que permite una integración más fluida con el entorno inmediato y minimiza el impacto visual sobre los BIC vecinos. Este enfoque no solo asegura una adecuada transición entre la modernidad del proyecto y la conservación del patrimonio, sino que también garantiza que tanto los residentes como los peatones puedan seguir disfrutando de las vistas y el acceso a los BIC, manteniendo la conexión visual y física con el patrimonio cultural de la zona.

De este modo, el proyecto no solo busca revitalizar la zona y optimizar el uso del suelo, sino también preservar y poner en valor el entorno histórico y cultural de La Sabana, asegurando un desarrollo urbano coherente, sostenible y respetuoso con su contexto.

La sostenibilidad y la eficiencia en las nuevas construcciones son aspectos fundamentales para el desarrollo urbano responsable y de calidad. En este contexto, Constructora Capital ha obtenido la certificación EDGE Green, un reconocimiento que refleja su compromiso con el medio ambiente y con la mejora de la calidad de vida de los habitantes de sus proyectos. Esta certificación, además, le permite acceder a diversos beneficios tributarios, financieros y de seguros, lo que refuerza la viabilidad económica y el impacto positivo de sus iniciativas.



En el marco de la renovación que se ha venido adelantando en el centro de Bogotá D.C., resulta esencial fomentar que los urbanizadores privados obtengan certificaciones ambientales reconocidas a nivel internacional, como EDGE, LEED, BREEAM, entre otras. Estas certificaciones aseguran que los proyectos no solo cumplen con altos estándares de sostenibilidad, sino que también contribuyen de manera significativa a la optimización del uso de recursos, la disminución de la huella de carbono y el mejoramiento del entorno urbano. Incentivar la adopción de estas normativas ambientales por parte de los desarrolladores privados es crucial para garantizar un crecimiento urbano equilibrado, resiliente y alineado con los principios de desarrollo sostenible.

Además, el cumplimiento con estos estándares no solo ofrece ventajas ambientales, sino que también representa un valor agregado a largo plazo, al incrementar la competitividad de los proyectos en el mercado y mejorar el bienestar de los habitantes, a la vez que reduce costos operativos y mejora la eficiencia de las infraestructuras.

5. Análisis Económico

5.1. Estudios de mercado de las diferentes tipologías del sector.

Para encontrar los diferentes valores de mercado de las diferentes tipologías del sector se realizó un estudio de mercado diferenciado en vetustez de la construcción para inmuebles residenciales PH y NPH e inmuebles comerciales y de servicios.

5.1.1. Residencial PH

En este punto se hará la distinción entre inmuebles PH nuevos con una vetustez de 1 a 8 años e inmuebles PH usados con más de 10 años de construcción.

5.1.1.1. Inmuebles PH Nuevos

El estudio está enfocado para apartamentos con menos de dos años de construcción, y están ubicados directamente en la zona de intervención del plan parcial, encontrado dos proyectos No Vis, Torres Estación y Sabana Central los cuales desarrollaron las constructoras Capital y Polaris respectivamente, son apartamentos con buenos acabados y dotaciones comunales muy competitivas en el mercado actual.

A continuación, se describen los aspectos físicos de cada una de las ofertas analizadas en su mayoría son apartamentos de 3 a 2 habitaciones, 2 baños, un parqueadero y un depósito privados, localizados en un piso alto (por encima del piso 10).



ESTUDIO DE MARCADO APARTAMENTOS NUEVOS 1 A 8 AÑOS								
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Inter o Exter.	Ascensor	Edad	Piso Nivel	Observaciones	Fuente del Dato
1	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	11	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191499485
2	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	14	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191499015
3	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	18	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10546488
4	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	14	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10556870
5	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	15	1 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10781701
6	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	11	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/11108107
7	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	32	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10709669
8	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	30	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10697321
9	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	17	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10511020
10	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	11	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10239591

Tabla 3. Ofertas Apartamentos Nuevos. Fuente: Elaboración propia.

ESTUDIO DE MARCADO APARTAMENTOS NUEVOS 1 A 8 AÑOS								
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Inter o Exter.	Ascensor	Edad	Piso Nivel	Observaciones	Fuente del Dato
11	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	7	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191116515
12	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	10	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191243402
13	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	13	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191304280
14	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	15	1 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10943960
15	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	14	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10197280
16	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	11	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191489991
17	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	29	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10935183
18	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	6	1 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191096596
19	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	14	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191124317
20	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	1 A 8	15	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10966751
21	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	2 A 8	22	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10946556
22	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	3 A 8	29	2 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10934882
23	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	4 A 8	24	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10270809
24	APARTAMENTO	SABANA CENTRAL Latitud: 4.607443 Longitud: -74.082600	Exterior	Si	5 A 8	11	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191216157
25	APARTAMENTO	TOORE ESTACION Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Exterior	Si	1 A 8	18	3 HABITACIONES 2 BAÑOS BUENOS ACABADOS 1 PARQUEADERO 1 DEPOSITO	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10281783

Tabla 4. Ofertas Apartamentos Nuevos. Fuente: Elaboración propia.



Posteriormente se muestra el análisis económico de cada una de las ofertas, teniendo en cuenta un porcentaje de negociación del 3%, esto en promedio según lo consultado telefónicamente con los vendedores encargados.

ESTUDIO DE MERCADO APARTAMENTOS NUEVOS 1 A 8 AÑOS													
No.	Valor Oferta	Valor Ajustado % Negociación	3%	Tipo de Área	Área (m²)	No. Parq.	Tipo de Parqueadero	No. CUDEP.	Terraza Patio Balcón (m²)	Valor Garaje	Valor Depósito	Valor Terraza	VALOR / m²
1	\$ 414,000,000	\$ 401,580,000		A. Construida	66.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,157,813
2	\$ 420,000,000	\$ 407,400,000		A. Privada	64.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,896,875
3	\$ 435,000,000	\$ 421,950,000		A. Construida	70.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,124,219
4	\$ 400,000,000	\$ 388,000,000		A. Construida	65.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,024,038
5	\$ 280,000,000	\$ 271,600,000		A. Privada	47.00	0	Sin Parqueadero	1	0.00	\$ 0	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,651,064
6	\$ 414,000,000	\$ 401,580,000		A. Construida	66.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,157,813
7	\$ 400,000,000	\$ 388,000,000		A. Privada	64.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,593,750
8	\$ 422,000,000	\$ 409,340,000		A. Privada	64.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,927,188
9	\$ 420,000,000	\$ 407,400,000		A. Privada	58.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,506,897
10	\$ 440,000,000	\$ 426,800,000		A. Privada	65.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,104,615
11	\$ 350,000,000	\$ 339,500,000		A. Privada	58.77	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,266,292
12	\$ 400,000,000	\$ 388,000,000		A. Construida	65.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,024,038
13	\$ 385,000,000	\$ 373,450,000		A. Privada	59.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,821,186
14	\$ 315,000,000	\$ 305,550,000		A. Privada	47.65	0	Sin Parqueadero	1	0.00	\$ 0	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,286,464
15	\$ 400,000,000	\$ 388,000,000		A. Construida	65.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,024,038
16	\$ 414,000,000	\$ 401,580,000		A. Construida	67.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,065,905
17	\$ 478,000,000	\$ 463,660,000		A. Construida	70.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,775,938
18	\$ 378,000,000	\$ 366,660,000		A. Privada	49.63	1	Sencillo	1	25.97	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 57,558,897	\$5,623,637
19	\$ 470,000,000	\$ 455,900,000		A. Construida	73.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,381,207
20	\$ 430,000,000	\$ 417,100,000		A. Construida	65.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,513,702
21	\$ 400,000,000	\$ 388,000,000		A. Construida	63.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,215,278
22	\$ 478,000,000	\$ 463,660,000		A. Construida	70.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,775,938
23	\$ 385,000,000	\$ 373,450,000		A. Construida	67.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,606,693
24	\$ 413,000,000	\$ 400,610,000		A. Construida	66.00	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$6,141,738
25	\$ 420,000,000	\$ 407,400,000		A. Construida	74.50	1	Sencillo	1	0.00	\$ 24,000,000	\$ 6,000,000	\$ 0	\$5,540,688

Tabla 5. Análisis Económico. Fuente: Elaboración propia.

Por último, se muestra el análisis estadístico del mercado:

PROMEDIO	\$6,048,280
DESVIACIÓN ESTANDAR	\$377,665
COEFICIENTE DE VARIACIÓN	6.24%
LIMITE SUPERIOR	\$6,425,945
LIMITE INFERIOR	\$5,670,616
COEFICIENTE DE ASIMETRIA	0.07
VALOR ADOPTADO	\$6,048,000

Tabla 6. Resumen estadístico. Fuente: Elaboración propia.

El metro cuadrado promedio del sector es de \$ 6.048.000, y se encuentra entre los \$ 5.671.000 y los \$ 6.426.000, es una muestra muy homogénea teniendo en cuenta que la gran mayoría de los vendedores manejan precios muy similares de venta el cambio radica en la altura en la cual se encuentran los apartamentos.



El valor \$ 6.048.280 es un valor bastante relevante el cual dice o revela el valor "típico" o promedio que los compradores potenciales podrían llegar a pagar por un Apartamento nuevo y de mejores características en el sector en el mercado de los proyectos.

Este valor indica que el valor promedio de la vivienda es elevado si se contempla el estado actual poco atractivo de la zona de estudio, lo cual es relevante si se quiere entender la accesibilidad económica de las personas presentes en la zona, sin embargo, los dos proyectos analizados podrían tener un alto potencial de valorización a largo plazo, y esto influiría en que los potenciales compradores externos que podrían estar dispuestos a asumir el riesgo por los posibles beneficios económicos futuros.

5.1.1.2. Inmuebles PH Usados

El estudio de mercado está enfocado en apartamentos con más de diez años de construcción, y están ubicados en los alrededores del plan parcial, en este caso la muestra es más amplia y diversa ya que se manejan diferentes tipologías en la zona en su mayoría en pisos bajos (sexto piso o menos), en regular o buen estado de conservación, sin parqueadero y con una dotación comunal básica o nula.

A continuación, se describen los aspectos físicos de cada una de las ofertas analizadas:

ESTUDIO DE MERCADO APARTAMENTOS USADOS MAS DE 10 AÑOS								
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Inter o Exter.	Ascensor	Edad	Piso Nivel	Observaciones	Fuente del Dato
1	APARTAMENTO	Latitud: 4.609016 Longitud: -74.076501	Exterior	No	9 A 15	6	Apartamento ubicado en el 6° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, balcón, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/8195769
2	APARTAMENTO	Latitud: 4.613974 Longitud: -74.084175	Exterior	No	16 A 30	6	Apartamento duplex ubicado en el 6° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, balcón, un parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10394301
3	APARTAMENTO	Latitud: 4.614185 Longitud: -74.083179	Interior	No	16 A 30	1	Apartamento ubicado en el 1° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, un parqueadero asignado.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191297176
4	APARTAMENTO	Latitud: 4.613857 Longitud: -74.08390	Interior	No	16 A 30	2	Apartamento ubicado en el 2° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191299833
5	APARTAMENTO	Latitud: 4.637478 Longitud: -74.06564	Interior	No	MAS DE 30	2	Apartamento ubicado en el 2° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, estudio, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10574714
6	APARTAMENTO	Latitud: 4.613506 Longitud: -74.082270	Interior	No	MAS DE 30	4	Apartamento ubicado en el 4° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, estudio, un parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191056382
7	APARTAMENTO	Latitud: 4.613506 Longitud: -74.082270	Interior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, estudio, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10014412
8	APARTAMENTO	Latitud: 4.611995 Longitud: -74.077887	Interior	No	MAS DE 30	2	Apartamento ubicado en el 2° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baños, estudio, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta-bogot/8079419

Tabla 7. Análisis Económico. Fuente: Elaboración propia.



ESTUDIO DE MERCADO APARTAMENTOS USADOS MAS DE 10 AÑOS								
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Inter o Exter.	Ascensor	Edad	Piso Nivel	Observaciones	Fuente del Dato
9	APARTAMENTO	Latitud: 4.614558 Longitud: -74.077610	Interior	No	MAS DE 30	2	Apartamento ubicado en el 2° nivel, estrato 2 y consta de 5 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191348275
10	APARTAMENTO	Latitud: 4.614015 Longitud: -74.077482	Interior	No	MAS DE 30	1	Apartamento ubicado en el 1° nivel, estrato 3 y consta de 4 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191052914
11	APARTAMENTO	Latitud: 4.615464 Longitud: -74.077878	Interior	No	MAS DE 30	2	Apartamento ubicado en el 2° nivel, estrato 3 y consta de 4 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191061202
12	APARTAMENTO	Latitud: 4.614156 Longitud: -74.082910	Interior	No	16 A 30	1	Apartamento ubicado en el 1° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, 1 parqueadero privado.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191297176
13	APARTAMENTO	Latitud: 4.608492 Longitud: -74.089111	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 5 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10997644
14	APARTAMENTO	Latitud: 4.606077 Longitud: -74.090446	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191070722
15	APARTAMENTO	Latitud: 4.606929 Longitud: -74.074829	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 4 habitaciones, 2 baños, patio interno, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10907942
16	APARTAMENTO	Latitud: 4.606656 Longitud: -74.074265	Interior	No	16 A 30	4	Apartamento ubicado en el 4° nivel, estrato 3 y consta de 3 habitaciones, 2 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/10075661
17	APARTAMENTO	Latitud: 4.60576 Longitud: -74.075532	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baños, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/11050322
18	APARTAMENTO	Latitud: 4.603237 Longitud: -74.077667	Exterior	No	MAS DE 30	4	Apartamento ubicado en el 4° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baño, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/11071806
19	APARTAMENTO	Latitud: 4.605804 Longitud: -74.075503	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baño, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta-bogot-centro/7776788
20	APARTAMENTO	Latitud: 4.60515 Longitud: -74.076785	Exterior	No	MAS DE 30	3	Apartamento ubicado en el 3° nivel, estrato 3 y consta de 2 habitaciones, 1 baño, sin parqueadero.	https://www.fincaraiz.com.co/apartamento-en-venta/191314370

Tabla 8. Ofertas Apartamentos Usados. Fuente: Elaboración propia.

Posteriormente se muestra el análisis económico de cada una de las ofertas, teniendo en cuenta un porcentaje de negociación del 5%, esto en promedio según lo consultado telefónicamente con los vendedores encargados y la dificultad de venta por las características del sector.



ESTUDIO DE MERCADO APARTAMENTOS USADOS MAS DE 10 AÑOS													
No.	Valor Oferta	Valor Ajustado % Negociación	5%	Tipo de Área	Área (m²)	No. Parq.	Tipo de Parquadero	No. CU/Dep.	Terraza Patio Balcón (m²)	Valor Garaje	Valor Depósito	Valor Terraza	VALOR / m²
1	\$ 265,000,000	\$ 251,750,000		A. Privada	66.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,814,394
2	\$ 340,000,000	\$ 323,000,000		A. Privada	86.00	1	Sencillo	0	0.00	\$ 24,000,000	\$ 0	\$ 0	\$3,476,744
3	\$ 320,000,000	\$ 304,000,000		A. Privada	62.00	1	Sencillo	0	0.00	\$ 20,000,000	\$ 0	\$ 0	\$4,580,645
4	\$ 140,000,000	\$ 133,000,000		A. Privada	35.05	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,794,579
5	\$ 550,000,000	\$ 522,500,000		A. Privada	116.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$4,504,310
6	\$ 310,000,000	\$ 294,500,000		A. Privada	65.00	1	Sencillo	0	0.00	\$ 24,000,000	\$ 0	\$ 0	\$4,161,538
7	\$ 315,000,000	\$ 299,250,000		A. Privada	67.00	1	Sencillo	0	0.00	\$ 24,000,000	\$ 0	\$ 0	\$4,108,209
8	\$ 280,000,000	\$ 266,000,000		A. Privada	64.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$4,156,250
9	\$ 280,000,000	\$ 266,000,000		A. Privada	80.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,325,000
10	\$ 230,000,000	\$ 218,500,000		A. Construida	86.30	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$2,813,184
11	\$ 300,000,000	\$ 285,000,000		A. Construida	96.30	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,288,335
12	\$ 320,000,000	\$ 304,000,000		A. Privada	62.00	1	Sencillo	0	0.00	\$ 24,000,000	\$ 0	\$ 0	\$4,516,129
13	\$ 360,000,000	\$ 342,000,000		A. Construida	124.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,064,516
14	\$ 350,000,000	\$ 332,500,000		A. Privada	70.81	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$4,695,664
15	\$ 330,000,000	\$ 313,500,000		A. Privada	86.00	0	Sin Parquadero	0	20.00	\$ 0	\$ 0	\$ 21,872,093	\$3,391,022
16	\$ 320,000,000	\$ 304,000,000		A. Construida	115.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$2,937,198
17	\$ 250,000,000	\$ 237,500,000		A. Construida	76.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,472,222
18	\$ 250,000,000	\$ 237,500,000		A. Construida	102.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$2,587,146
19	\$ 225,000,000	\$ 213,750,000		A. Construida	76.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,125,000
20	\$ 210,000,000	\$ 199,500,000		A. Construida	70.00	0	Sin Parquadero	0	0.00	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$3,166,667

Tabla 9. Análisis Económico. Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestra el resumen estadístico del mercado:

PROMEDIO	\$3,648,938
DESVIACIÓN ESTANDAR	\$639,511
COEFICIENTE DE VARIACIÓN	17.53%
LIMITE SUPERIOR	\$4,288,449
LIMITE INFERIOR	\$3,009,427
COEFICIENTE DE ASIMETRIA	0.26

Tabla 10. Resumen estadístico Fuente: elaboración propia.

El metro cuadrado promedio de los alrededores es de \$ 3.648.938, y se encuentra entre los \$ 3.009.427 y los \$4.288.449, es una muestra poco homogénea y asimétrica, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los vendedores manejan precios bastante diferentes de venta para las diferentes tipologías presentes en la zona, también influyen el estado de conservación, calidad de acabados y propiedad de estacionamiento.

El valor \$ 3.648.938 es un valor bastante importante el cual dice o revela el valor "típico" o promedio que los compradores potenciales estarían dispuestos a pagar por un apartamento usado teniendo en cuenta su conservación y características del sector.



Este valor indica que el valor promedio de la vivienda usada está muy por debajo del inmueble nuevo, aunque presenta el atractivo de estar ubicado en el centro de la ciudad, en la cual confluyen gran parte de los actores económicos.

5.1.2. Valor Metro Cuadrado por Mercado NPH

El estudio de mercado está enfocado en inmueble en No propiedad Horizontal (Lotes, Casas, Bodegas) con más de diez años de construcción, y están ubicados en los alrededores del plan parcial, en este caso la muestra es aún más amplia y diversa ya que se manejan diferentes tipologías.

A continuación, se describen los aspectos físicos de cada una de las ofertas analizadas:

ESTUDIO DE MERCADO VALOR M2 DE TERRENO										
N°	Fuente del Dato	Ubicación	Tipo de Inmueble	Área Terreno (m²)	Área Construcción (m²)	Valor Oferta	Valor Ajustado % Negociación	5.0%	Valor / m² Construcción	Valor / m² Terreno
1	https://www.fincaraiz.com.co/lote-en-venta/191092599	Latitud: 4.61068778500004 Longitud: -74.0788250989999	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	600.00	54.00	\$1,850,000,000	\$ 1,757,500,000		\$ 159,841	2,914,781
2	https://www.fincaraiz.com.co/casa-lote-en-venta/191095956	Latitud: 4.605314 Longitud: -74.082133	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	649.00	649.00	\$4,500,000,000	\$ 4,275,000,000		\$ 435,775	6,151,282
3	https://www.fincaraiz.com.co/lote-en-venta/11067889	Latitud: 4.60746344900002 Longitud: -74.088610347	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	2504.00	200.00	\$7,400,000,000	\$ 7,030,000,000		\$ 590,217	2,760,366
4	https://www.fincaraiz.com.co/lote-en-venta/10227924	Latitud: 4.60738794700006 Longitud: -74.0769783809999	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	1433.00	1400.00	\$11,464,000,000	\$ 10,890,800,000		\$ 224,353	7,380,814
5	https://www.fincaraiz.com.co/lote-en-venta/10606708	Latitud: 4.61137196400006 Longitud: -74.088985892	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	825.00	297.00	\$2,765,649,000	\$ 2,627,366,550		\$ 130,638	3,137,657
6	https://www.fincaraiz.com.co/lote-en-venta/11032034	Latitud: 4.60746344900002 Longitud: -74.088610347	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	492.00	90.00	\$2,650,000,000	\$ 2,517,500,000		\$ 119,646	5,094,983
7	https://www.fincaraiz.com.co/bodega-en-venta/10752821	Latitud: 4.60854105000004 Longitud: -74.078832875	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	206.00	337.00	\$1,100,000,000	\$ 1,045,000,000		\$ 62,951	4,969,833
8	https://www.fincaraiz.com.co/casa-en-venta-bogot/7338567	Latitud: 4.60559323400003 Longitud: -74.078249108	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	433.00	998.00	\$2,500,000,000	\$ 2,375,000,000		\$ 157,129	5,122,830
9	https://www.fincaraiz.com.co/casa-lote-en-venta/7769500	Latitud: 4.60827791500003 Longitud: -74.0791948729999	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	250.00	339.25	\$1,000,000,000	\$ 950,000,000		\$ 85,987	3,683,316
10	https://www.fincaraiz.com.co/bodega-en-venta/8204123	Latitud: 4.60676507500006 Longitud: -74.080721936	LOTE Y CONSTRUCCIÓN	660.00	650.00	\$1,700,000,000	\$ 1,615,000,000		\$ 54,185	2,393,606

Tabla 11. Ofertas Lote + Construcción. Fuente: elaboración propia.

Posteriormente se realiza la aplicación de Fitto y Corvini con el fin de calcular el valor de m² de construcción para de esta forma descontar este valor al valor pedido por el vendedor y encontrar el valor de m² de terreno.

TABLA PARA DESCONTAR LA CONSTRUCCIÓN DEL ESTUDIO DE MERCADO							
EDAD	VIDA ÚTIL	EDAD % VIDA	EST. DE CONSER.	DEPRECIACIÓN	VALOR REP.	VALOR DEPRECIADO	VALOR / m² CONST.
50	70	71%	4.0	81.40%	\$859,591	\$699,750	\$159,841
40	70	57%	2.5	49.30%	\$859,591	\$423,816	\$435,775
18	70	26%	3.0	31.34%	\$859,591	\$269,374	\$590,217
50	70	71%	3.5	73.90%	\$859,591	\$635,238	\$224,353
59	70	84%	3.5	84.80%	\$859,591	\$728,953	\$130,638
60	70	86%	3.5	86.08%	\$859,591	\$739,945	\$119,646
65	70	93%	3.5	92.68%	\$859,591	\$796,640	\$62,951
59	70	84%	3.0	81.72%	\$859,591	\$702,462	\$157,129
60	70	86%	4.0	90.00%	\$859,591	\$773,604	\$85,987
64	70	91%	4.0	93.70%	\$859,591	\$805,406	\$54,185

Tabla 12. Calculo depreciación de construcciones. Fuente: Elaboración propia.



Como se muestra en la tabla se analizaron construcción en su mayoría con más de 40 años de vetustez y en un estado de conservación regular a malo, la fuente de apoyo para encontrar el valor de reposición es la revista especializada Construdata en su edición número 211.

Ya descontando el valor de la construcción a cada una de las ofertas encontramos el siguiente resumen estadístico:

PROMEDIO	\$4,360,947
DESVIACIÓN ESTANDAR	\$1,642,972
COEFICIENTE DE VARIACIÓN	37.67%
LIMITE SUPERIOR	\$6,003,919
LIMITE INFERIOR	\$2,717,974

Tabla 13. Resumen estadístico Fuente: Elaboración propia.

Encontramos que el valor de m² promedio de terreno de los sectores aledaños es de \$ 4.360.947, y se encuentra entre los \$ 2.717.974 y los \$ 6.003.919, es una muestra poco homogénea y asimétrica, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los inmuebles son de diferentes tipologías, tamaño y con un aprovechamiento urbanístico diferente, en ese sentido se toma este estudio de mercado como una base de comparación aproximada.

5.1.3. Comercio y Servicios

El estudio de mercado de Locales comerciales se divide en dos. En primera instancia se analiza la oferta realizada por la constructora Capital con un centro comercial ubicado en la misma manzana de su proyecto de vivienda, y por otro lado la oferta de locales comerciales del sector los cuales en gran medida se encuentran ubicado sobre la Calle 13 en Centro comerciales medianos y corredores comerciales.

5.1.3.1. Locales comerciales Nuevos Constructora Capital

El estudio de mercado está enfocado a la propuesta realizada por la constructora capital, la cual además de ofrecer locales comerciales también cuenta con bodegas y oficinas, actualmente el proyecto está por terminar y en sala de ventas hay una gran disponibilidad de locales comerciales, en este caso no hay un porcentaje de negociación ya que se manejan precios fijos.

La muestra que fue suministrada en sala de ventas es la siguiente:



ESTUDIO DE MERCADO LOCALES COMERCIALES NUEVOS							
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Inter o Exter.	Escaleras Eléctricas	Edad	Piso Nivel	Observaciones
1	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	1	LOCAL COMERCIAL N.O.169 MONOESPACIO
2	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	1	LOCAL COMERCIAL N.O.112 MONOESPACIO
3	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.153 MONOESPACIO
4	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.206 MONOESPACIO
5	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.179 MONOESPACIO
6	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.190 MONOESPACIO
7	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.148 MONOESPACIO
8	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.136 MONOESPACIO
9	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.172 MONOESPACIO
10	LOCAL	TOORE ESTACION CENTRO COMERCIAL Latitud: 4.608233 Longitud: -74.081997	Interior	Si	0	2	LOCAL COMERCIAL N.O.183 MONOESPACIO

Tabla 14. Ofertas Locales Comerciales Nuevos. Fuente: Elaboración propia

Todos los datos fueron suministrados por la sala de ventas (601) 4430700 Ext 835 y la página Web <https://www.constructoracapital.com/proyecto/2/bogota-y-alrededores/a-pocos-metros-de-la-estacion-de-la-sabana/232/torre-estacion-centro-comercial>.

A continuación, se muestra el análisis económico de cada una de las ofertas:

ESTUDIO DE MERCADO LOCALES COMERCIALES NUEVOS						
No.	Valor Oferta	Valor Ajustado % Negociación	0%	Tipo de Área	Área (m ²)	VALOR / m ²
1	\$ 148,440,000	\$ 148,440,000		A. Privada	11.48	\$12,930,314
2	\$ 162,849,000	\$ 162,849,000		A. Privada	9.89	\$16,466,026
3	\$ 141,250,000	\$ 141,250,000		A. Privada	11.48	\$12,304,007
4	\$ 173,470,000	\$ 173,470,000		A. Privada	13.45	\$12,897,398
5	\$ 225,510,000	\$ 225,510,000		A. Privada	10.93	\$20,632,205
6	\$ 217,210,000	\$ 217,210,000		A. Privada	11.92	\$18,222,315
7	\$ 197,160,000	\$ 197,160,000		A. Privada	11.94	\$16,512,563
8	\$ 191,960,000	\$ 191,960,000		A. Privada	12.20	\$15,734,426
9	\$ 171,720,000	\$ 171,720,000		A. Privada	12.90	\$13,311,628
10	\$ 250,410,000	\$ 250,410,000		A. Privada	12.51	\$20,016,787

Tabla 15. Análisis Económico. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, de muestra el resumen estadístico del mercado:

PROMEDIO	\$15,902,767
DESVIACIÓN ESTANDAR	\$3,035,408
COEFICIENTE DE VARIACIÓN	19.09%
LIMITE SUPERIOR	\$18,938,174
LIMITE INFERIOR	\$12,867,359
COEFICIENTE DE ASIMETRIA	0.35

Tabla 16. Resumen Estadístico. Fuente: Elaboración propia.

El valor de metro cuadrado promedio área privada para locales comerciales nuevos es de \$ 15.902.767, y se encuentra entre los \$ 12.867.359 y los \$18.938.174, es una muestra poco homogénea y asimétrica, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los locales comerciales son de diferentes tamaños y afecta en gran medida la disposición en la cual se encuentran al interior del Centro Comercial, por lo cual se pueden encontrar locales de áreas similares, pero con un valor de venta diferente.

Este análisis aporta una visión general de la propuesta de la constructora capital y es competitiva con el mercado de los alrededores, ya que como se mencionó anteriormente en los alrededores hay una variada propuesta comercial.



5.1.3.2. Locales comerciales Usados

El estudio de mercado de locales comerciales usados está enfocado en centro comerciales cercanos a la zona de estudio. Se encontró que la demanda de locales comerciales es alta mientras que la oferta media, se recortó la muestra a locales de mismo tamaño, pero con una disposición diferente. A continuación, se muestran cada una de las ofertas encontradas:

ESTUDIO DE MERCADO LOCALES COMERCIALES EN PROPIEDAD HORIZONTAL USADOS									
No.	Tipo de Inmueble	Ubicación	Área (m²)	Inter o Exter.	Escaleras eléctricas	Edad	Piso Nivel	Observaciones	Fuente del Dato
1	LOCAL	CL 13 19 71 CENTRO COMRCIAL SABANA CENTRAL PLAZA	24.00	Interior	Si	9 A 15	2	LOCAL COMERCIAL DE COMIDAS MONOESPACIO CON SERVICIOS.	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/191598761
2	LOCAL	CL 13 19 71 CENTRO COMRCIAL SABANA CENTRAL PLAZA	6.86	Interior	Si	9 A 15	1	LOCAL COMERCIAL MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta-bogot-los-mrtires/6599628
3	LOCAL	CL 13 15 66 CENTRO COMERCIAL SHOPPING CENTER	16.00	Interior	Si	9 A 15	1	LOCAL COMERCIAL INTERIOR NO. MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta-bogot-los-mrtires/7776801
4	LOCAL	CL 13 15 66 CENTRO COMERCIAL SHOPPING CENTER	10.00	Interior	Si	9 A 15	1	LOCAL COMERCIAL INTERIOR ESQUINERO MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/10885106
5	LOCAL	CL 13 15 66 CENTRO COMERCIAL SHOPPING CENTER	8.00	Interior	Si	9 A 15	1	LOCAL COMERCIAL INTERNO MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta-bogot/7807462
6	LOCAL	CARRERA 21 13A 4 CENTRO COMERCIAL SAN FASON	10.00	Interior	Si	1 A 8	2	LOCAL COMERCIAL NO. 159 MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/10912298
7	LOCAL	CL 11 22 PUERTA GRANDE SAN JOSE	9.00	Interior	Si	9 A 15	1	LOCAL COMERCIAL INTERIOR ESQUINERO MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/7611031
8	LOCAL	SAN ANDRESITO SAN JOSE	14.00	Interior	Si	9 A 15	2	LOCAL COMERCIAL NO.136 MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/191495996
9	LOCAL	CL 11 22 PUERTA GRANDE SAN JOSE	5.00	Interior	Si	9 A 15	2	LOCAL COMERCIAL EN PLAZOLETA DE COMIDAS MONOESPACIO	https://www.fincaraiz.com.co/local-venta/191117283

Tabla 17. Ofertas Locales Comerciales Usados. Fuente: Elaboración propia.

Para el análisis económico se aplica un porcentaje de negociación de 5% esto es un promedio de acuerdo con lo encontrado al momento de realizar el estudio de mercado, como se muestra a continuación:

ESTUDIO DE MERCADO LOCALES COMERCIALES EN PROPIEDAD HORIZONTAL USADOS						
No.	Valor Oferta	Valor Ajustado % Negociación	5%	Tipo de Área	Área (m ²)	VALOR / m ²
1	\$ 350,000,000	\$ 332,500,000		A. Privada	24.00	\$13,854,167
2	\$ 130,000,000	\$ 123,500,000		A. Privada	6.86	\$18,002,915
3	\$ 250,000,000	\$ 237,500,000		A. Privada	16.00	\$14,843,750
4	\$ 80,000,000	\$ 76,000,000		A. Privada	10.00	\$7,600,000
5	\$ 99,000,000	\$ 94,050,000		A. Privada	8.00	\$11,756,250
6	\$ 220,000,000	\$ 209,000,000		A. Privada	10.00	\$20,900,000
7	\$ 110,000,000	\$ 104,500,000		A. Privada	9.00	\$11,611,111
8	\$ 300,000,000	\$ 285,000,000		A. Privada	14.00	\$20,357,143
9	\$ 80,000,000	\$ 76,000,000		A. Privada	5.00	\$15,200,000
10	\$ 181,800,000	\$ 172,710,000		A. Privada	6.06	\$28,500,000

Tabla 18. Análisis Económico. Fuente: Elaboración propia

A continuación, de muestra el resumen estadístico del mercado:

PROMEDIO	\$16,262,534
DESVIACIÓN ESTANDAR	\$5,934,648
COEFICIENTE DE VARIACIÓN	36.49%
LIMITE SUPERIOR	\$22,197,181
LIMITE INFERIOR	\$10,327,886
COEFICIENTE DE ASIMETRIA	0.76

Tabla 19. Resumen Estadístico. Fuente: Elaboración propia.

El valor de metro cuadrado promedio área privada para locales comerciales usados es de \$ 16.262.534, y se encuentra entre los \$ 10.327.886 y los \$ 22.197.181, es una muestra poco homogénea y asimétrica, teniendo en cuenta que la gran mayoría de los locales comerciales son de diferentes ubicaciones en una zona comercial muy competitiva además afecta en gran medida la disposición en la cual se encuentran al interior del Centro Comercial, por lo cual se pueden encontrar locales de áreas similares pero con un valor de venta diferente.

En la zona más próxima al plan parcial no hay una oferta de locales comerciales, sin embargo, se tiene al lado sur de la calle 13 un punto fuerte del comercio de la ciudad encontrando todo el comercio de plaza España y San Andresito San José, por lo cual los valores de metro cuadrado van en aumento conforme uno se acerque a esas zonas.

5.2. Comparativo temporal del valor de referencia para m2 de terreno para la zona a intervenir y sus alrededores.

Desde el punto de vista de grandes constructores e inmobiliarios existe la creencia que una gran obra de infraestructura genera grandes oportunidades, emprendimientos y valorización, esta idea genera mucha más expectativa y recibe grandes beneficios a propietarios de inmuebles cercanos a

grandes intervenciones urbanas como lo es en este caso el PPRU “La Sabana”, en ese sentido vamos a analizar si los valores de referencia de m² por manzana se han visto afectados por la implementación del plan tomando en cuenta el periodo de tiempo del año 2015 (año en el cual se adoptó el plan parcial) a 2023, para efectos del análisis se tomaron los sectores catastrales de San Victorino, Voto Nacional, La Sabana, El Listón y La Favorita área de influencia del plan parcial, por su cercanía y condiciones urbanísticas similares.

Del procesamiento de la información llegamos a las siguientes salidas gráficas:

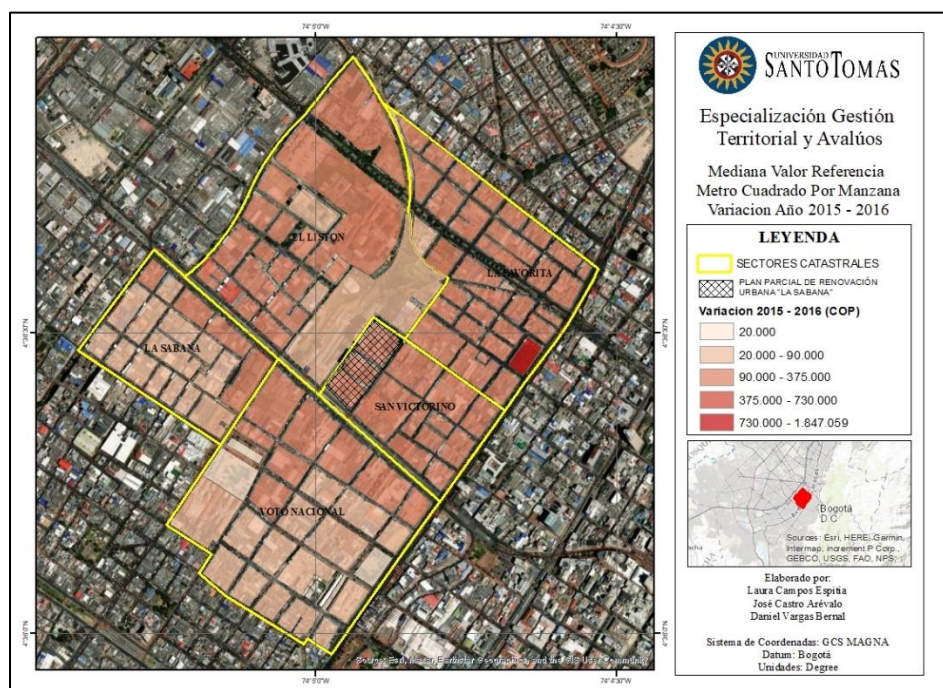


Ilustración 35. Variación Periodo 2015-2016. Fuente: Elaboración propia.

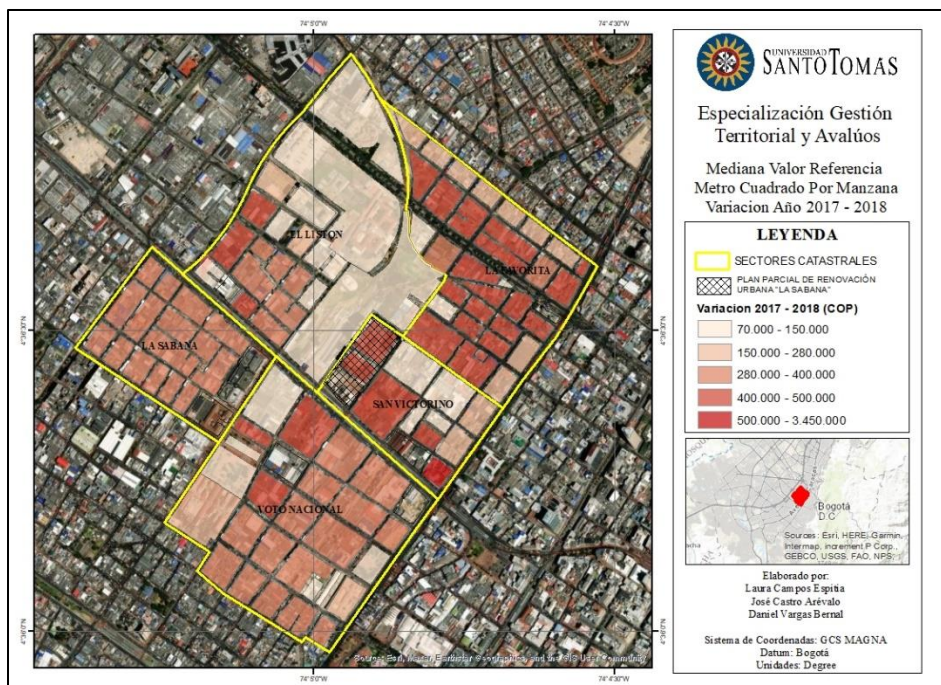


Ilustración 36. Variación Periodo 2017-2018. Fuente: elaboración propia.

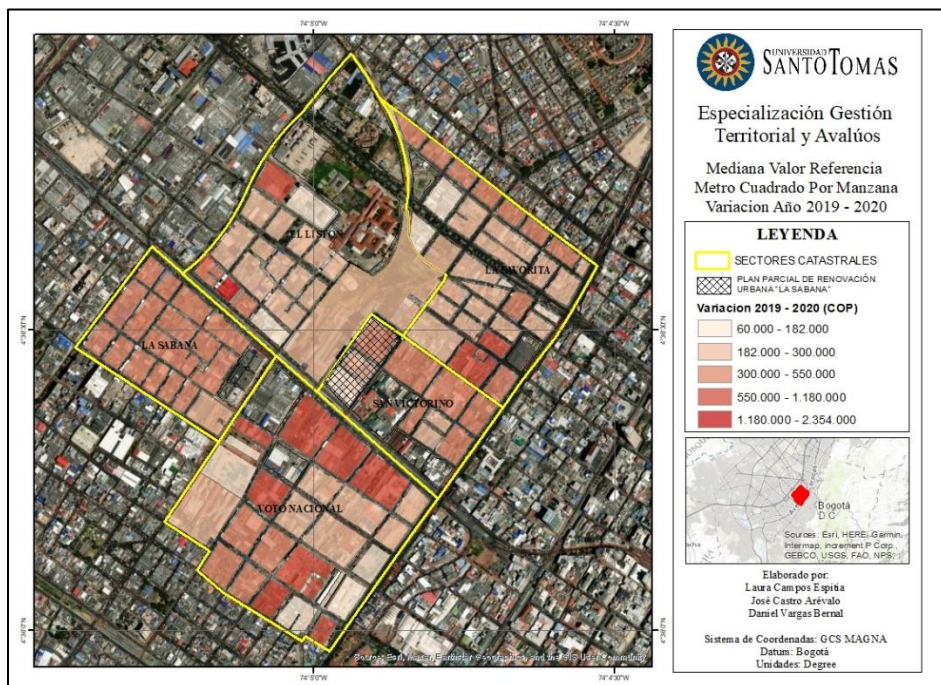


Ilustración 37. Variación Periodo 2019-2020. Fuente: elaboración propia.

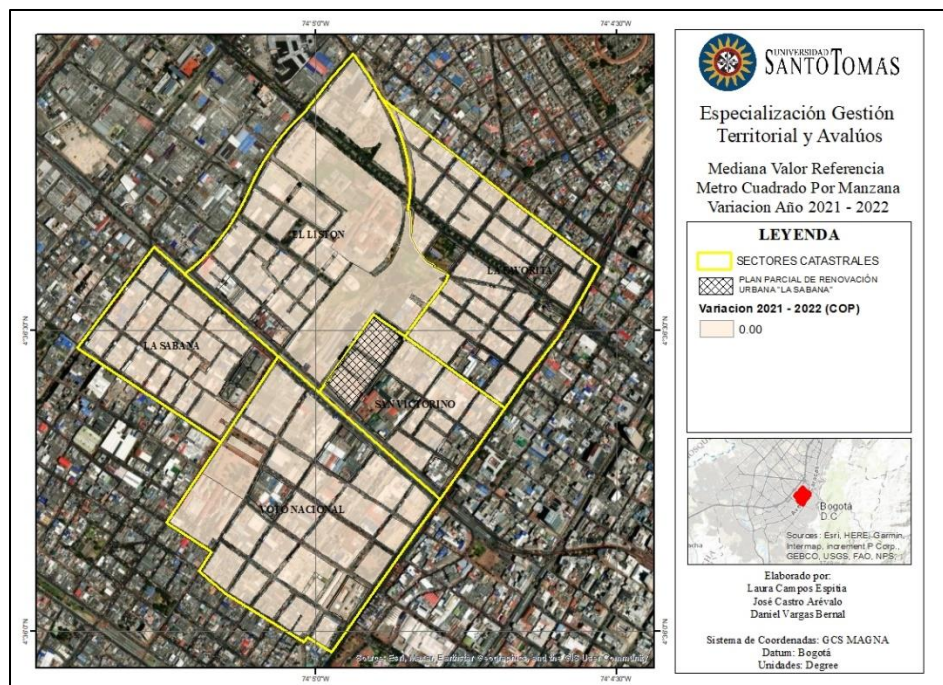


Ilustración 38. Variación Periodo 2021-2022. Fuente: elaboración propia.

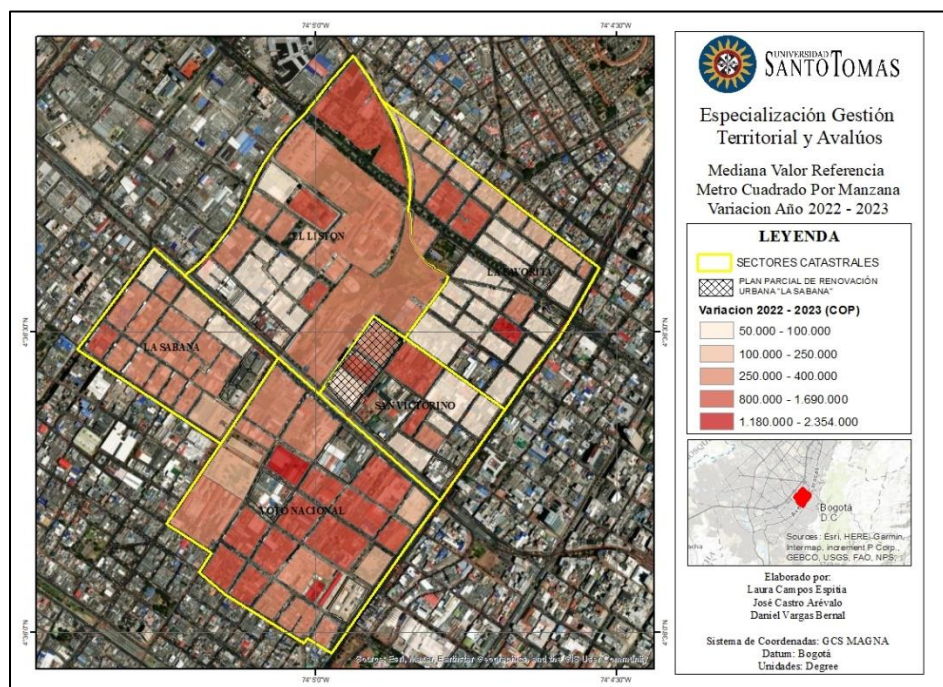


Ilustración 39. Variación Periodo 2022-2023. Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con lo observado, existen diferencias en cuanto a la identificación del valor del m2 desde la implementación del plan parcial hasta el año 2023, si hay una tendencia a la variación del m2 para el periodo 2015 -2016 de aproximadamente \$ 126.000 en promedio en la zona de estudio,



y con proximidad al punto de referencia inicial, así mismo se genera también una tendencia desde el año 2017 a un incremento más sostenido con un promedio de \$ 300.000 por año.

Hay manzanas en específico que presentan variaciones altas, como se puede observar las manzanas del voto nacional son las más valorizadas desde el año 2015 esto debido a la intervención realizada en el 2016, las autoridades locales emprendieron una serie de medidas para recuperar la zona, desalojando a los grupos ilegales presentes en el sector y buscando transformar el paisaje urbano. Durante este periodo la alcaldía incidió en la rehabilitación de las calles, la construcción de espacios recreativos y la implementación de programas de inclusión social. La intervención no solo estuvo dirigida a la revitalización y reactivación del espacio público, sino también a la regeneración urbana y la promoción de la seguridad en la zona, en ese sentido el valor del suelo ha venido recuperando su valor e importancia en el urbanismo de la ciudad.

Como podemos observar en el periodo 2021-2022 la variación fue de \$ 0.00 esto debido a la pandemia COVID, lo cual dejó un periodo de tiempo en el cual el mercado quedo paralizado por dicho fenómeno.

Se ve que el aumento no ha sido tan marcado debido a que el plan parcial aún no se ha consolidado en el sector y aunque ha cambiado el paisaje urbanístico las condiciones de inseguridad y abandono aún son muy marcadas. De igual forma en el último año se ve que el aumento ha venido siendo más elevado y tiende a aumentar en mayor proporción.

5.3. Análisis de los productos inmobiliarios propuestos en el PPRU “La Sabana”.

El PPRU “La sabana” actualmente está en desarrollo en 2 de sus 6 UAU, más en específico las UAU 1 y 3 la cuales corresponden a dos proyectos de vivienda estrato 3 y comercial de escala urbana, los cuales están siendo edificados por la constructora Capital S.A y Polaris Constructora S.A.S.

Las UAU 2 y 4 están contempladas para la implementación de construcciones tipo VIS y VIP , están a cargo de Metrovivienda, sin embargo, a la fecha no hay una propuesta publicada por la entidad.

Se analizarán los productos inmobiliarios presentes en las dos UAU que están siendo intervenidas actualmente, ya que para las demás a la fecha aún no hay información de proyectos.

5.3.1. UAU No. 1

Está siendo desarrollada por la Constructora Capital S.A tiene 49.474,32 como metros máximos construibles de los cuales 41.064,72 corresponden a Vivienda Multifamiliar Estrato 3, 3.186,00 corresponden a Comercial Escala Urbana 2.000- 6.000 y 5.223,60 corresponden a Servicios personales.

El proyecto Torres Estación está dividido en dos componentes para cumplir con las especificaciones descritas en el plan parcial, por un lado, encontramos el proyecto de vivienda multifamiliar consta de dos torres de apartamentos: La Torre 1 (en el costado sur) con 32 niveles, y la Torre 2 (en el costado norte) con 35 niveles, alcanzando una altura total de 37 y 40 niveles respectivamente, contando desde el nivel 6. El complejo incluye 7 tipos de apartamentos, sumando un total de 587 unidades. Además, dispone de 485 garajes, de los cuales 427 son privados y 58 son para visitantes. En cuanto al componente comercial y de servicios, se encuentra el proyecto Torre Estación Centro Comercial, que alberga 124 bodegas, 164 locales, 20 oficinas, un sótano vehicular, parqueadero para visitantes y una zona destinada para cargue y descargue.

A continuación, se describe cada uno de los proyectos:

Torre Estación

Cuenta con 7 tipos de apartamentos de 1, 2 o 3 alcobas, 2 baños, cocina, zona de lavado, sala, comedor y balcón, con la posibilidad de adquirir garaje privado cubierto y depósito. Cada tipo se entrega con acabados como se muestra en las siguientes fotografías:



Ilustración 40. Acabados Promedio Torre Estación. Fuente: Elaboración y registro propio.



Como se observa en el registro fotográfico los apartamentos presentan, de manera promedio los siguientes acabados:

Pisos: Madera laminada en habitaciones y zona social, cerámica en baños y cocina.

Muros: Pañete con acabado de estuco y pintura. Cielo Rasos: Pañete, estuco y pintura en todas sus dependencias.

Carpintería Madera: Puerta de acceso, puertas, marcos, closets y muebles empotrados.

Carpintería Metálica: Ventanera en perfiles de aluminio y vidrio plano.

Cocina: Integral, mesón de granito y poceta en acero inoxidable, salpicadero en cerámica, muebles altos y bajos en madera, estufa con cuatro hornillas a gas, horno y extractor.

Baños: con accesorios e incrustaciones de línea normal, mueble inferior de madera con mesón en granito con lavamanos incrustado y división en vidrio.

A continuación, encontramos los planos de distribución de los tipos de apartamentos presentes en el proyecto:

Apartamento Tipo A



Cuenta con sala, comedor, balcón, cocina y zona de lavado, baño social (medio baño sin ducha), alcoba principal con vestier y baño privado completo.

Área Construida: 64,16 m²

Área privada: 58,59 m²

*Ilustración 41. Plano de distribución Apto.
Tipo A. Fuente: Brochure Torre estación.*

Apartamentos tipo C1 y C2



Ilustración 42. Planos de distribución Apto. Tipo C1 y C2. Fuente: Brochure Torre estación.

Cuentan con sala, comedor, balcón, cocina y zona de lavado, baño social, estudio, una alcoba auxiliar, una alcoba principal con vestier y baño privado completo.

Área Construida: 68,3 – 70,02 m²

Área Privada: 63,14 – 64,49 m²

Apartamentos Tipo D1 y D2



Ilustración 43. Planos de distribución Apto. Tipo D1 y D2. Fuente: Brochure Torre estación.

Cuentan con hall de acceso (estudio) sala, comedor, balcón, cocina y zona de lavado, baño social, una alcoba auxiliar, una alcoba principal con vestier y baño privado completo.

Área Construida: 68,3 – 70,02 m²

Área Privada: 63,14 – 64,49 m²

Apartamento tipo E



Ilustración 44. Plano de distribución Apto. Tipo E. Fuente: Brochure Torre estación.

Cuentan con sala, comedor, balcón, cocina y zona de lavado, baño social, estudio, dos alcobas auxiliares, una alcoba principal con vestier y baño privado completo

Área Construida: 80,25 m²

Área Privada: 74,52 m²

El proyecto cuenta con la siguiente dotación comunal:

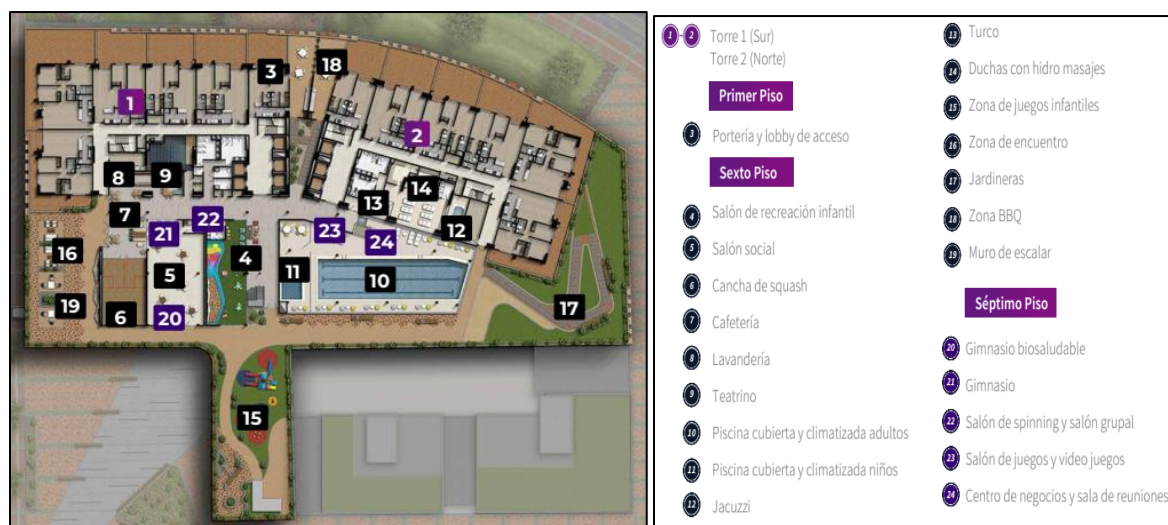


Ilustración 45. Plano de distribución zonas comunes. Fuente: Brochure Torre estación.

El proyecto propuesto por la constructora Capital está dentro de los parámetros establecidos por el PPRU y cuenta con unas características internas muy buenas y atractivas para el mercado inmobiliario, actualmente está en procesos de entrega y adecuación de algunas de las zonas comunes.

Torre Estación Centro Comercial

Es un proyecto de comercio y servicios el cual cuenta con tres niveles en los cuales encontramos locales comerciales, oficinas, bodegas y parqueaderos para visitantes. Y están divididos de la siguiente forma:



Ilustración 46. Planos de distribución Centro Comercial Torre Estación. Fuente: Brochure Torre estación.

Cada una de las unidades se entregan sin acabados, para así facilitar la adecuación de los espacios según las necesidades de cada inversor, además algunos cuentan con las conexiones hidráulicas necesarias.

Actualmente el proyecto aún se encuentra en proceso de construcción como se muestra en las siguientes fotografías:

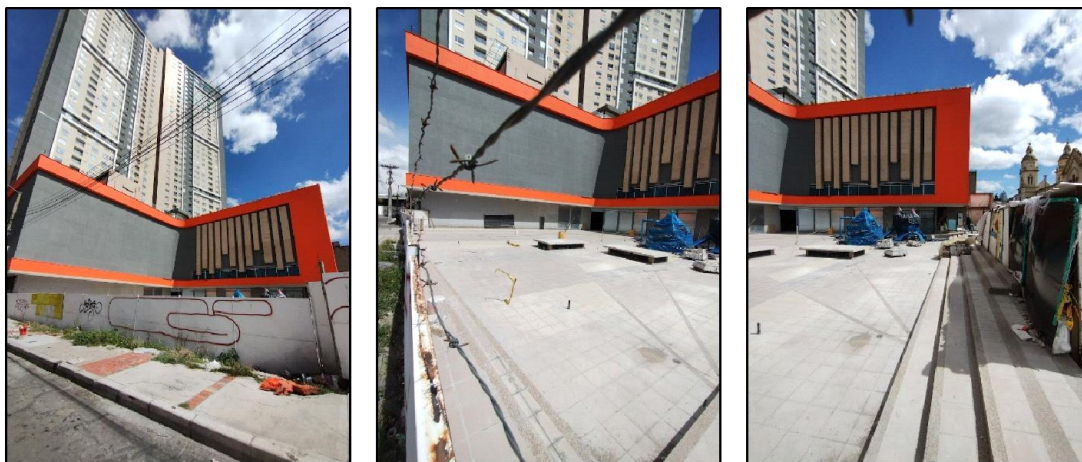


Ilustración 47. Estado Actual Centro Comercial Torre Estación Fuente: Registro propio.

5.3.2. UAU No. 3

Está siendo desarrollada por Polaris Constructora S.A.S tiene 22.874,55 como metros cuadrados máximos construibles de los cuales 19.223,67 corresponden a Vivienda Multifamiliar Estrato 3, 1.825,44 corresponden a Comercial Escala Zonal 500- 2.000 y 1.825,44 corresponden a Servicios personales.

Sabana Central es un proyecto de uso mixto el cual cuenta con apartamentos, oficina y locales comerciales y de servicios.

Cuenta con dos torres de 30 y 25 niveles, se tiene por cada piso 6 unidades, para un total de 330 unidades, de 4 tipologías diferentes de 1, 2 o 3 habitaciones con posibilidad de parqueadero privado y depósito. Con áreas construidas entre los 37,10 y 81,13 metros cuadrados, y áreas privadas entre los 32,37 y 73,31 metros cuadrados. Y cuenta con la siguiente dotación comunal:



Ilustración 48. Dotación comunal Proyecto Sabana Central. Fuente: Brochure Sabana Central.

Cuenta con locales comerciales y oficinas los cuales estarán ubicados en la plataforma de 17,5 metros de altura, los locales comerciales tienen un área construida entre los 11,44 y 245,44 metros cuadrados y un área privada entre 9,58 y 228,62 metros cuadrados; las oficinas tienen un área construida entre 45,00 y 134,97 metros cuadrados y un área privada entre 40,96 y 124,22 metros cuadrados.

6. Análisis Social

6.1. Evaluación de los impactos sociales del plan parcial en las comunidades locales.

Mediante la aplicación de encuestas a la comunidad del sector y se realizó con el objetivo de obtener su opinión sobre el PPRU "La Sabana". Se propuso preguntas que apuntan a resolver las inquietudes planteadas, por tanto, las respuestas fueron fundamentales para entender las percepciones de los habitantes y posiblemente que sirva de instrumento para mejorar la planificación urbana en la comunidad.

En consecuencia, las encuestas intentan medir 5 aspectos importantes que dan a conocer la percepción de la comunidad. El primer aspecto es la percepción sobre la Vivienda, el objetivo es medir cómo los residentes perciben los cambios en el acceso a vivienda, particularmente en términos de precios y disponibilidad de VIP, el segundo aspecto es el impacto del desplazamiento esto permite medir si los residentes y trabajadores temen ser desplazados debido al aumento de costos o cambios en el entorno económico, lo que se conoce como el fenómeno de gentrificación, el tercer aspecto es el acceso a servicios básicos, con el fin de evaluar el cambio generado por las construcciones y el acceso a servicios públicos como agua, saneamiento, electricidad y transporte

público es clave para comprender cómo la renovación urbana ha influido en la calidad de vida, el cuarto aspecto son los impactos en la seguridad, una de las expectativas de los residentes es la mejora de la seguridad con la transformación urbana. Por ello, es necesario medir cómo ha cambiado la percepción de seguridad en el área a lo largo del desarrollo del plan, el quinto y último aspecto es como ha sido la participación ciudadana, si los desarrolladores han valorado las opiniones de los habitantes del proyecto.

6.2. Análisis de la vivienda, desplazamiento de población, y acceso a servicios básicos.

6.2.1. Habitantes antiguos del sector

Percepción sobre la Vivienda

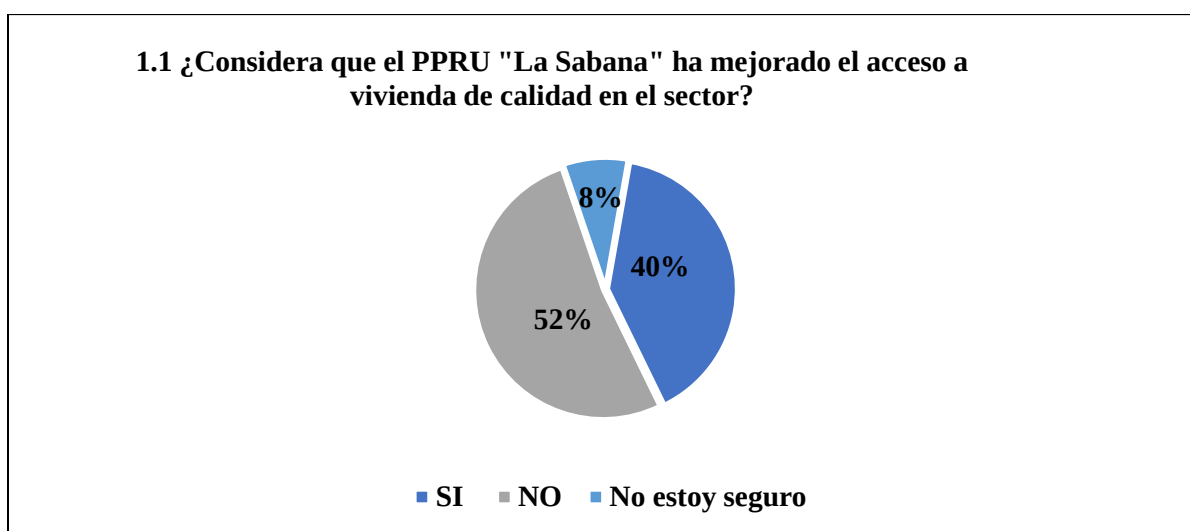


Gráfico 1. Percepción Calidad Vivienda Fuente: Elaboración propia.

De esta primera pregunta, se obtuvo de las 25 encuestas realizadas que el 52% es decir 13 personas, indican que no ha mejorado el acceso a vivienda, por otro lado, el 40% que representan 10 personas, consideran que el plan ha tenido un impacto positivo en el acceso a vivienda de calidad. Con estos datos podríamos evidenciar que existe división en la opinión, ya que por otro lado el 8% de los encuestados no están seguros, lo que puede indicar que desconocen o están desinformados sobre los beneficios del plan.

1.2 ¿Ha notado un aumento en los precios de los alquileres o propiedades en su barrio desde que comenzó la renovación urbana?

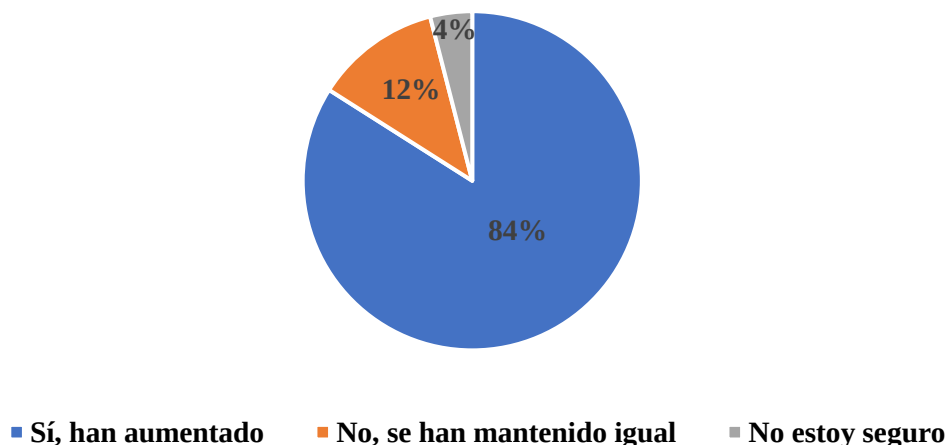


Gráfico 2. Percepción aumento alquileres. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la segunda pregunta, con el 84% de los encuestados indican percepción mayoritaria que los precios de arriendos o compra ha aumentado desde el inicio de la renovación urbana. Este dato indica que los efectos de la renovación urbana han tenido incidencia en el aspecto económico, por lo que se puede inferir que podría existir un proceso de gentrificación, con el aumento de precios los habitantes de ingresos más bajos se les puede dificultar su permanencia en el sector. Para el 12% de los encuestados consideran que los precios se han mantenido estables a pesar de la renovación urbana por lo que se puede concluir que es posible que estos encuestados no vivan en las zonas donde el impacto de la renovación es más notorio. Para los encuestados que contestaron que no están seguros con el aumento de precios, presuntamente puede deberse a que este 4% no están al tanto de los cambios en el mercado inmobiliario o no se ven directamente afectados.

1.3 ¿Conoce o ha sido beneficiario de los programas de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) del plan?

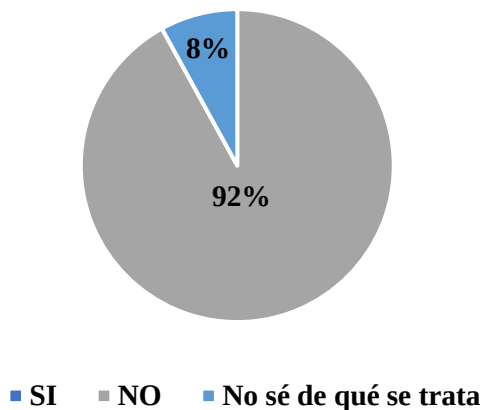


Gráfico 3. Conocimiento Proyectos VIP y VIS. Fuente: Elaboración propia.

Para esta pregunta podemos concluir que, ninguno de los encuestados conoce o ha sido beneficiado de los programas de VIP, por tanto, se considera que el plan parcial no ha dado a conocer los proyectos que se tienen planteados para este plan parcial, lo que se refleja en el 92% de los encuestados que desconoce sobre programas de VIP del plan parcial, por lo que se deduce que los habitantes antiguos del sector no tiene la información suficiente para ser beneficiarios, además que estos proyectos deben ser liderados por el distrito se denota la poca divulgación. Por último, un porcentaje del 8% no sabe de qué se tratan los programas de VIP, como se mencionó anteriormente puede deberse a la poca comunicación que se ha dado para los habitantes del sector.

Impacto del Desplazamiento

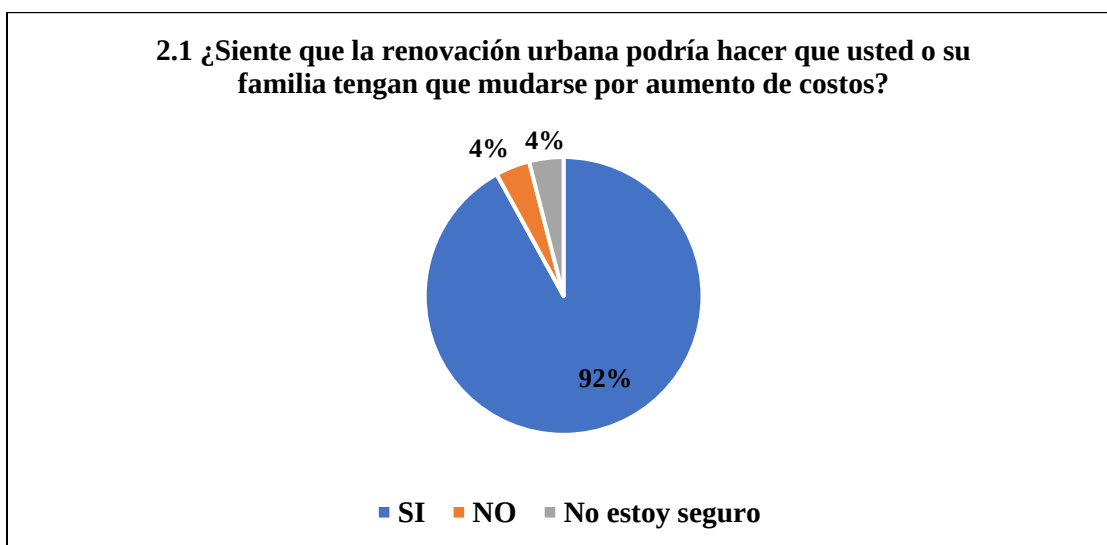


Gráfico 4. Percepción aumento de costos de vida. Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de conocer la percepción en el desplazamiento que puede generar la implementación del PPRU “La Sabana”, se planteó la anterior pregunta, la cual indica que el 92% de las personas encuestadas perciben que la renovación urbana podría hacer que deban mudarse por el aumento en los precios, como se ha mencionada podría darse el fenómeno de gentrificación, con respecto de un 4% que indican que no o no están seguros de que esto les genere una mudanza del sector. Pero se evidencia que la tendencia de la puesta en marcha de estos planes trae consigo ese aspecto negativo para los habitantes antiguos de estos sectores, puesto que no tiene las condiciones económicas para adquirir o arrendar.

2.2 En los últimos dos años, ¿ha tenido que cambiar de residencia o negocio por razones económicas relacionadas con el proyecto?

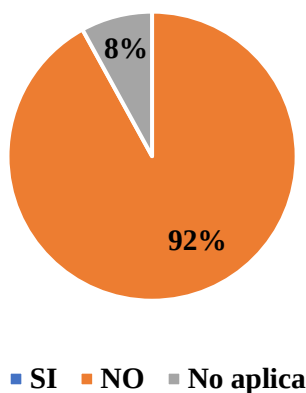


Gráfico 5. Desplazamiento por condición económica. Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a la anterior pregunta se puede indicar que, de acuerdo con el desplazamiento en los últimos años habitantes del sector, en su mayoría los encuestados indicaron que no en un 92%, esto se puede deber a que el sector donde se realizó la encuesta aún no ha sido desarrollado, por lo siguen en las construcciones antiguas. Para lo que respecta al 8% indica que no aplica en su caso por factores que se desconocen.

2.3 ¿Considera que los nuevos desarrollos comerciales o residenciales están dirigidos principalmente a nuevos residentes de mayor poder adquisitivo?

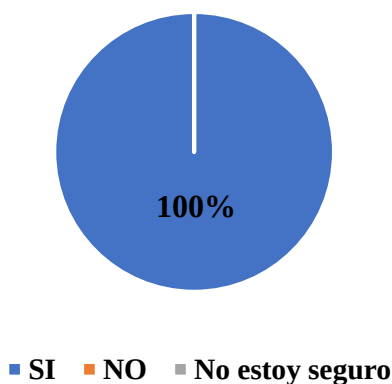


Gráfico 6. Percepción de los productos inmobiliarios. Fuente: Elaboración propia.

A través de esta pregunta se busca conocer la percepción de los habitantes del sector respecto de la inclusión en los desarrollos de los planes de renovación urbana, con lo que se concluye que los habitantes antiguos consideran que este tipo de proyectos excluye a las personas de bajos recursos, puesto que el 100% de los encuestados respondieron que esté nuevos desarrollos están dirigidos a personas con mayor poder adquisitivo, lo que lleva a replantear la necesidad de incluir a los



antiguos habitantes, tal vez mediante la adquisición de VIP, por lo que se hace prioritario que se inicie con el proyecto que las contempla.

Acceso a Servicios Básicos

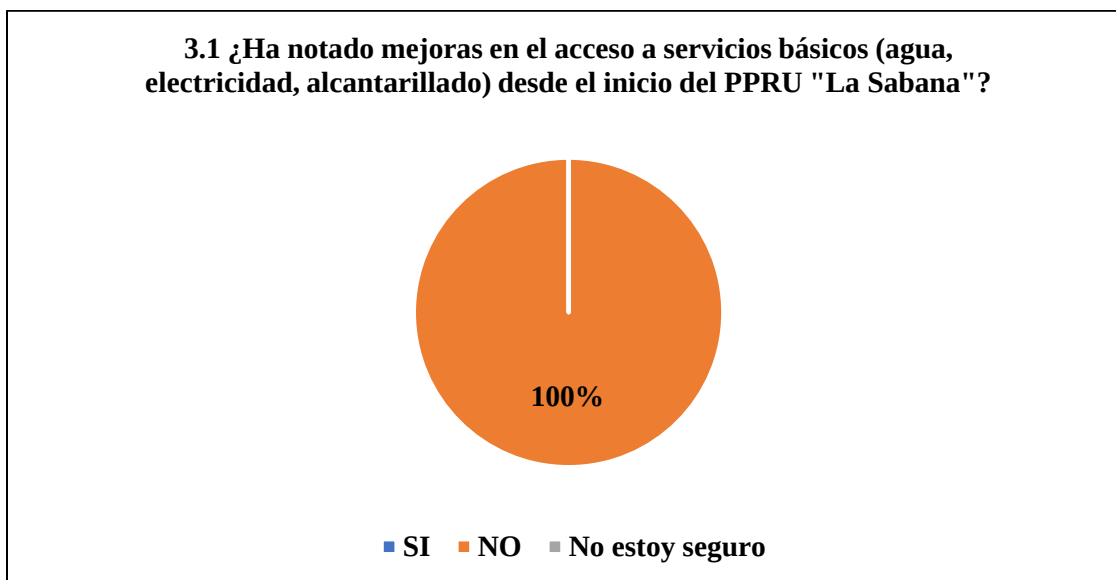


Gráfico 7. Percepción Servicios Públicos. Fuente: Elaboración propia.

Para esta pregunta todos los encuestados indicaron como respuesta No, por lo que el 100% de las personas no ha notado mejoras en los servicios básicos (agua, electricidad y alcantarillado), por su parte indicaban que siguen igual estos servicios, tampoco han desmejorado.



Gráfico 8. Percepción transporte. Fuente: Elaboración propia.

La unanimidad para esta pregunta con un 100% en su respuesta NO, apunta que, desde la perspectiva de los encuestados, el acceso al transporte público ha sido mantenido a pesar de los nuevos desarrollos. Esto indica que el transporte público no ha sido afectado por el nuevo



desarrollo urbano, lo que indica que este sector cuenta con sistema de transporte público eficiente el cual satisface a sus habitantes, por otro lado, se puede suponer que los nuevos habitantes del sector no utilizan este medio de transporte público y por ende se no se aumentó la población que lo utiliza.

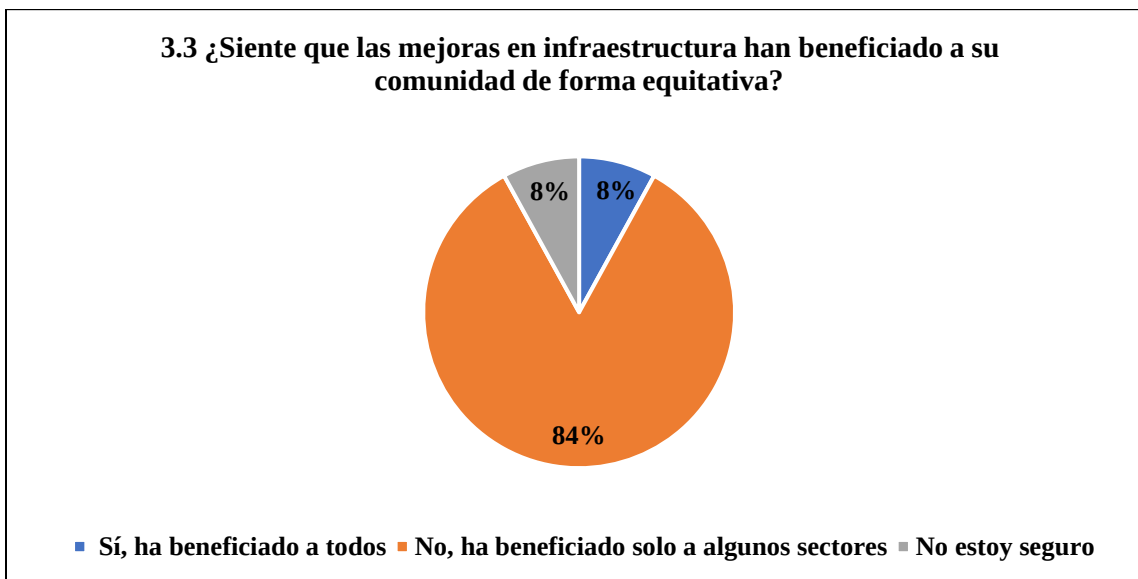


Gráfico 9. Percepción Beneficio comunidad local. Fuente: Elaboración propia.

Para este interrogante, el 84% de las personas indicaron que las mejoras en infraestructura no los han beneficiado solo se ha mejorado para algunos sectores, de acuerdo con los avances en cuanto a equipamientos en la zona del plan parcial La Sabana se logra evidenciar que al sector le hace falta las zonas verdes y/o parques, puesto que no se ha desarrollado aún y solo se han realizado en las torres que están en funcionamiento con acceso restringido, por tanto la comunidad antigua del sector no ha percibido mejoras en este aspecto.

6.2.2. Habitantes nuevos del sector

1.1 ¿Cómo evalúa la calidad de la vivienda que ha adquirido o alquilado en el sector del PPRU “La Sabana”?

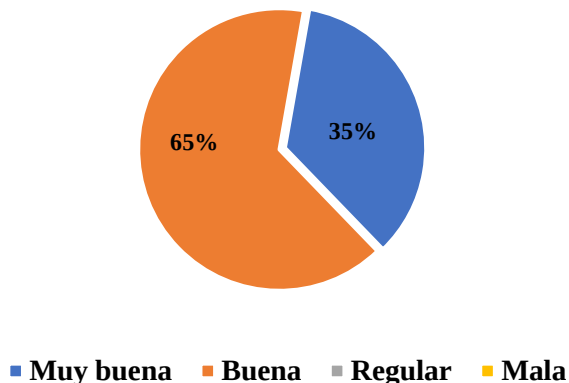


Gráfico 10. Percepción de calidad de vivienda. Fuente: Elaboración propia.

La primera pregunta a los habitantes nuevos del sector, con el 65% consideran que la calidad de la vivienda adquirida o rentada en el sector es buena y el 35% muy buena, lo que da una perspectiva que los nuevos desarrollos del plan parcial han mejorado su calidad de vida.

1.2 ¿Cree que el costo de la vivienda en esta zona es adecuado en relación con las mejoras del entorno?

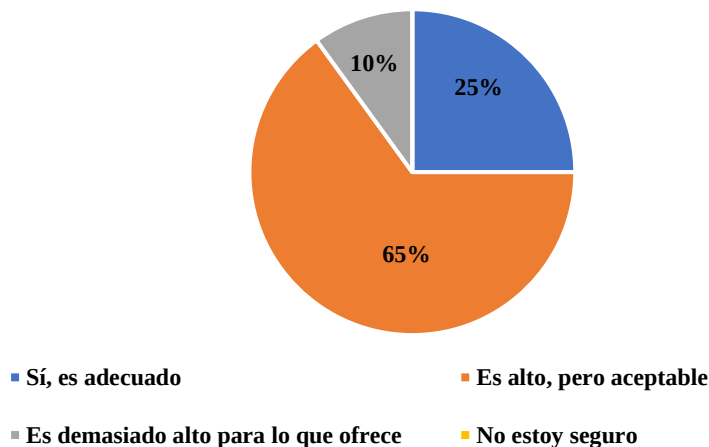


Gráfico 11. Percepción costo de vivienda. Fuente: Elaboración propia.

Para la segunda pregunta, las opiniones de los encuestados están un poco más separadas lo que muestra que para un 65% de los encuestados el costo de vida versus las mejoras del sector es alto pero aceptable, seguidamente de un 25%, que consideran que es adecuado, por último, un 10% que indica que es demasiado alto para lo que ofrece lo que representa dos personas de las 20

encuestadas en total. Los resultados reflejan que las personas que adquirieron los inmuebles son conscientes de las dificultades del sector, aun así, prefieren el sector por temas de cercanías en sus lugares de trabajo o estudio.

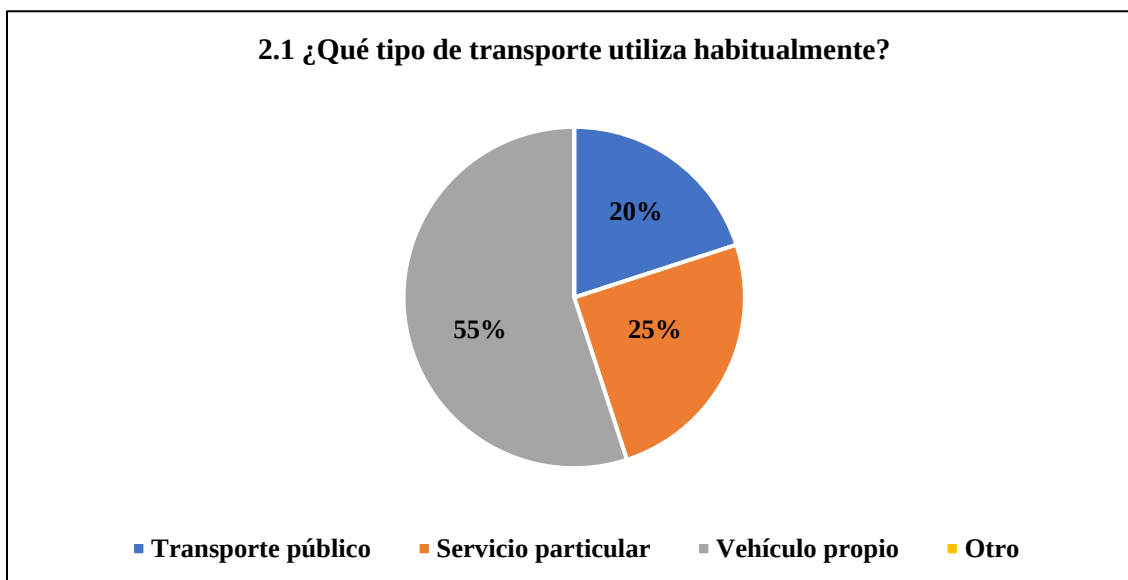


Gráfico 12. Tipo de transporte usado. Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de conocer el medio transporte utilizado por los nuevos residentes del sector se realizó la pregunta anteriormente descrita, con el 55% de los encuestados indican que vehículo propio, seguidamente un 25% servicio particular y por último un 20% utiliza el transporte público, el cual tienen acceso en la calle 13 a la estación de Transmilenio y SITP. Los resultados indican que es poco utilizado el transporte público del sector.

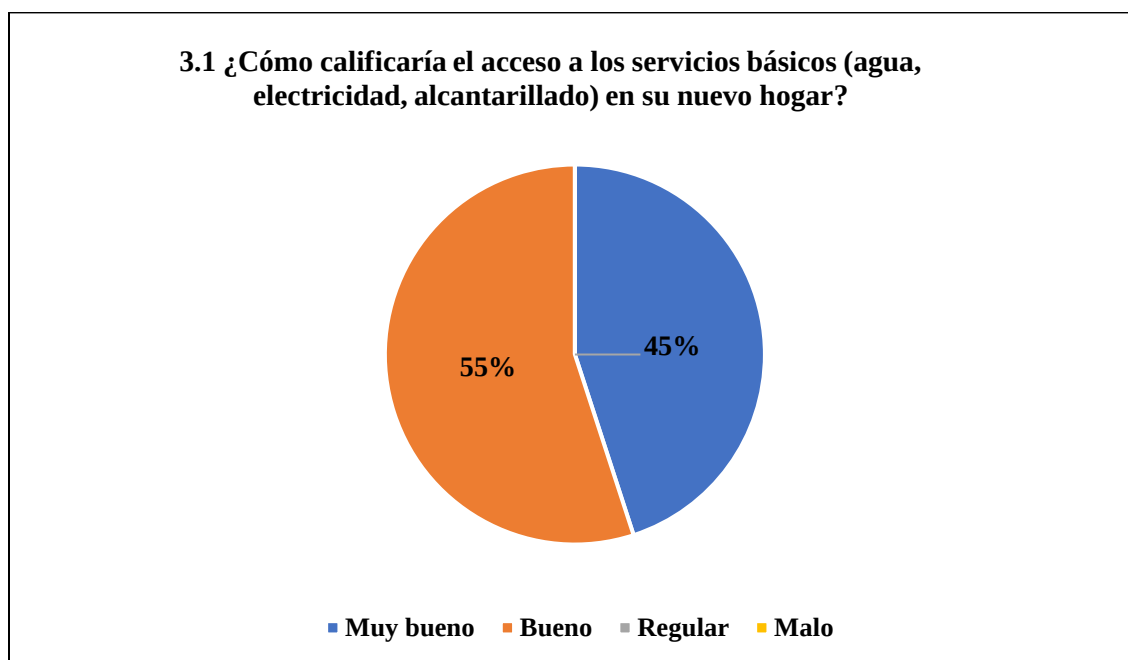


Gráfico 13. Percepción acceso a servicios públicos. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la pregunta mejoras en el acceso a servicios públicos los nuevos habitantes del sector, con un 55% indican que es bueno, seguidamente un 45% muy bueno, lo que indica que no han tenido inconvenientes con el agua, energía y alcantarillado.

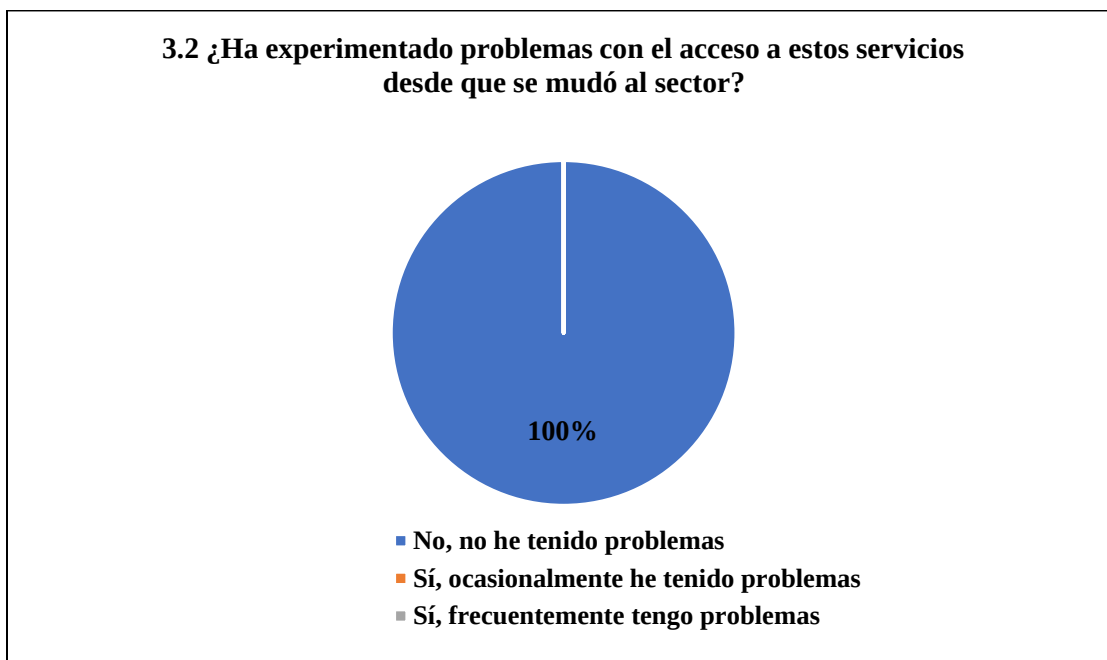


Gráfico 14. Problemas de Acceso a servicios públicos. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con los resultados de la anterior pregunta, esta pregunta confirma que los servicios públicos no han presentado problemas, por lo que el 100% de los encuestados indican que no han tenido problemas.

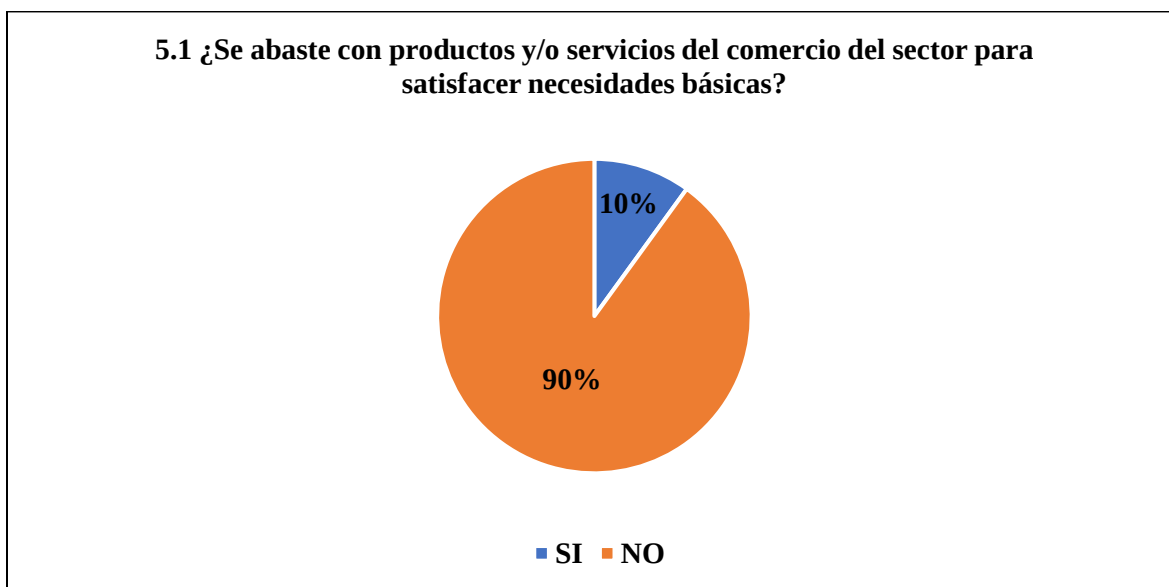


Gráfico 15. Percepción Comercio del sector Fuente: Elaboración propia.

Lo que pretendemos percibir con esta pregunta es conocer si los nuevos habitantes del sector adquieren productos y servicios del sector, a lo cual el 90% de los encuestados indican que no, ya que el sector no ofrece mucha demanda de los bienes y productos que requieren, por lo solo 2 personas de las 20 encuestadas indican que Si lo que representa el 10%.

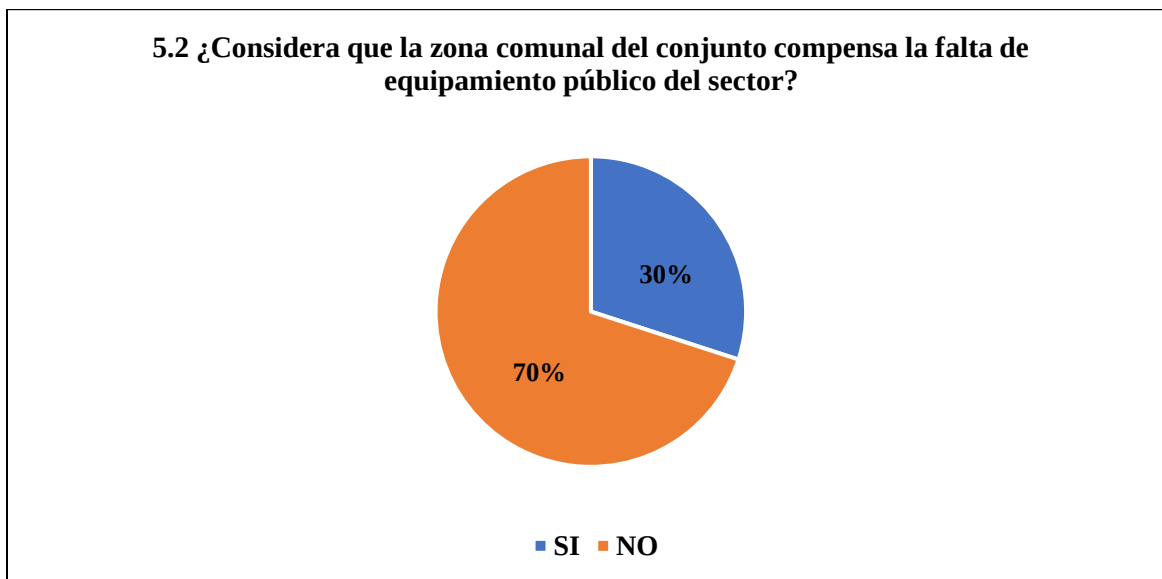


Gráfico 16. Percepción equipamiento público. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con esta pregunta, los habitantes nuevos del sector indican que las zonas comunales del conjunto es decir los desarrollos actuales, no satisfacen la falta de equipamiento del sector que aún no se ha desarrollado, con un 70% de los encuestados, además indican que las zonas comunales no han sido entregadas por lo que actualmente no tienen como suplir estas necesidades.

6.3. Analizar la participación ciudadana dentro del plan parcial.

Para realizar el análisis de la participación ciudadana, dentro del instrumento, se realizaron tres preguntas a los antiguos habitantes del sector, las cuales buscan conocer si la comunidad ha sido participe en la planeación e implementación de los que lleva el plan parcial.

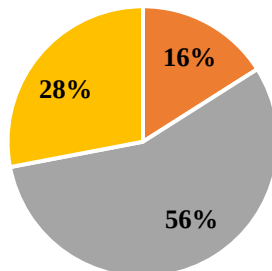


Gráfico 17. Percepción participación ciudadana. Fuente: Elaboración propia.

Al interpretar los resultados, se puede inferir que, aparentemente, la comunidad no fue adecuadamente involucrada en la toma de decisiones durante la formulación e implementación del plan parcial La Sabana, lo que lleva a proponer que tan importante es su participación puesto que, lo que lleva a proponer que se deben mejorar los canales de comunicación y participación entre los responsables del plan y la comunidad. Con el fin de incluir a los residentes en las etapas de planificación y toma de decisiones no solo para que ayuden a diseñar un plan que responda mejor a sus necesidades, sino también a mejorar la aceptación del proyecto y a construir una relación de confianza. Por otro lado, para el 8% de los encuestados si los tuvieron en cuenta dentro del plan, como dentro de la pregunta no se contempla de qué manera fueron tenidos en cuenta no desconoce en qué etapa su fue participación., de igual forma el porcentaje es muy bajo.



¿Cree que el PPRU "La Sabana" ha brindado suficientes oportunidades para que los residentes locales participen en la toma de decisiones sobre el desarrollo del área?



- Sí, se ha dado suficiente participación y mi opinión ha sido tomada en cuenta.
- Sí, pero considero que la participación podría mejorar.
- No, no ha habido suficientes oportunidades de participación.
- No estoy informado sobre cómo participar en el proyecto.

Gráfico 18. Percepción Participación ciudadana. Fuente: Elaboración propia.

Con esta pregunta se pretende reafirmar la pregunta anterior, pero se logra evidenciar la tendencia mayoritaria con un 56% que no ha habido suficientes oportunidades para que la comunidad participe en la toma de decisiones dentro de la renovación urbana del sector La Sabana, seguidamente para la respuesta que dice “No estoy informado sobre como participar en el proyecto” con un 28% confirma que la comunidad poco ha sido tomada en cuenta. Pues que la poca participación podría mejorar de acuerdo con el 16% de los encuestados.

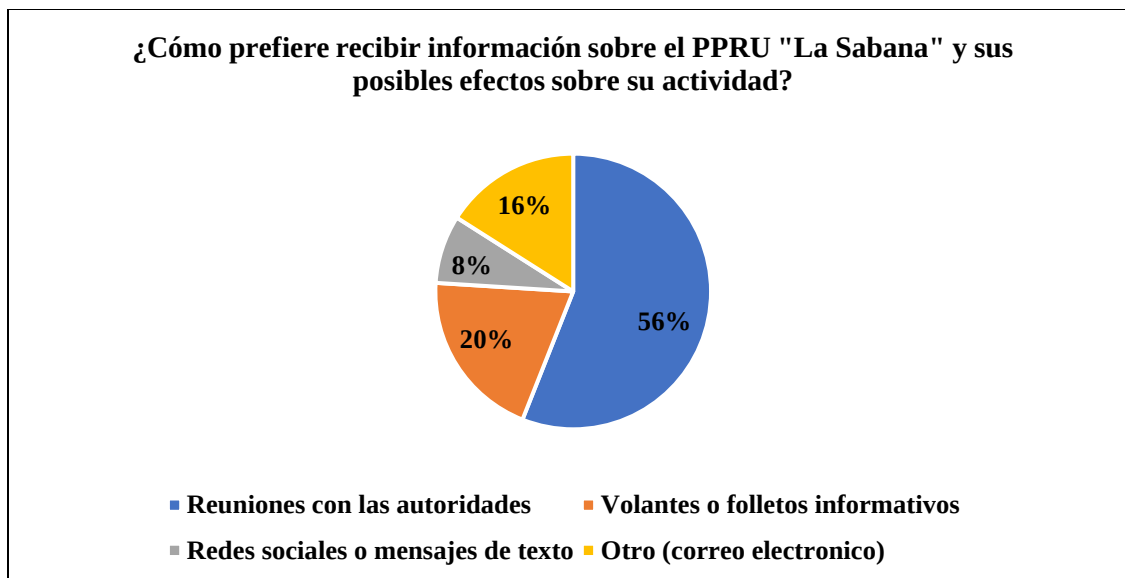


Gráfico 19. Preferencias para la recepción de información. Fuente: Elaboración propia.

Por último, esta pregunta busca conocer la forma en que la comunidad le gustaría participar o recibir información sobre el proyecto por lo que el 56% de los encuestado indican que las reuniones con autoridades sería la mejor forma de conocer y participar en el proyecto, seguidamente de un 20% de personas les gustaría recibir volantes o folletos informativo, continuando con un 16% que preferiría recibir la información mediante correo electrónico, finalmente un 8% por medio de redes sociales, lo que lleva a concluir que los antiguos habitantes prefieren un método presencial para recibir dicha información.

6.4. Analizar las cargas de recuperación del patrimonio arquitectónico que se impusieron para el caso del edificio de la estación de la sabana.

Las cargas patrimoniales relacionadas con la Estación de La Sabana fueron modificadas mediante el Decreto 563 de 28 de septiembre 2018 *“Por el cual se modifica el Decreto Distrital 073 de 2015 “Por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana”, ubicado en la Localidad de Los Mártires y se dictan otras disposiciones”*, ajustando aspectos clave del manejo y conservación de este BIC. Estas cargas establecen obligaciones financieras y técnicas que los desarrolladores deben cumplir para la recuperación del patrimonio, asegurando la integración del edificio en el contexto urbano de renovación.

A continuación, se mencionan las cargas que deben cumplir los desarrolladores.

Redistribución de los recursos

El 55% de las cargas patrimoniales se destinará a proyectos prioritarios derivados del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la estación, mientras que el 21% se asignará a la formulación de la fase II del PEMP. Este cambio tiene como objetivo focalizar los recursos en acciones más urgentes y relevantes para la protección del edificio.



Eliminación de cargas de equipamiento comunal público

Se reemplazó la obligación de destinar recursos a la construcción de un equipamiento comunal público de 450 m², dirigiendo estos fondos a la implementación de las prioridades definidas en el PEMP.

Concurso de anteproyecto arquitectónico

Se mantiene la carga del 24% para la realización del concurso arquitectónico colaborativo, cuyo objetivo es garantizar que cualquier intervención arquitectónica sea respetuosa con el patrimonio del edificio, el concurso público colaborativo de anteproyecto arquitectónico para la Estación de La Sabana y su entorno en el PPRU fue organizado por la Sociedad Colombiana de Arquitectos y MasterPlan La Sabana, con el apoyo del Ministerio de Cultura. Este concurso tenía como objetivo diseñar un proyecto que integrara el patrimonio arquitectónico de la estación con el desarrollo urbano planificado, fomentando una transición armónica entre los bienes de interés cultural y las nuevas dinámicas urbanas del sector. La idea ganadora se encuentra publicada en la página <https://www.archdaily.co> pero la implementación depende de los desarrolladores del plan.

Asimismo, se realiza un análisis de la forma de pago de las cargas;

Las cargas patrimoniales se deben pagar en dinero, dirigido a un patrimonio autónomo, que será responsable de la administración de los fondos mediante un contrato fiduciario. Este patrimonio autónomo debe garantizar que los recursos sean utilizados específicamente para la formulación y ejecución del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de la estación.

La supervisión estará a cargo del Ministerio de Cultura, el Decreto 563 de 28 de septiembre 2018, estipula que cualquier intervención y uso de los recursos destinados a la Estación de La Sabana debe contar con la supervisión del Ministerio de Cultura, quien autorizará las acciones específicas derivadas del PEMP.

Es importante resaltar que el decreto estipula una actualización de los valores, los cuales deben ser actualizados periódicamente conforme al Índice de Precios al Consumidor (IPC) al momento del pago. Lo que permite mantener el valor real frente a la inflación, trayendo a valor presente estos recursos. De igual forma, un pago anticipado para estudios y concursos, por lo que se debe garantizar los fondos para la realización del concurso de anteproyecto arquitectónico y para la contratación de los estudios necesarios para la formulación de la fase II del PEMP. Etapa detalla las intervenciones físicas y los planes de gestión que se deben ejecutar para mantener el valor arquitectónico e histórico de la estación, además restauración y conservación arquitectónica, reutilización funcional del edificio, por último, su auto financiación y sostenibilidad.



6.5. Análisis de la perspectiva de seguridad del sector.

La seguridad en el sector del PPRU "La Sabana", se debe analizar teniendo en cuenta el contexto previo de delincuencia, ya que este sector del centro de la ciudad en los últimos años tiene la percepción de inseguro. Este plan, está ubicado en la localidad de Los Mártires y busca revitalizar una zona históricamente afectada por problemas de inseguridad y deterioro urbano, ahora bien, con la transformación física y social del área una vez desarrollado en su totalidad el plan, se debe considerar los potenciales riesgos y oportunidades que conlleva el proyecto. Por ello, es pertinente analizar los factores que puedan ayudar a mejorar este aspecto tan importante.

Las condiciones de seguridad previas se dan antes del inicio del proyecto, el área alrededor de la Estación de La Sabana presentaba altos índices de criminalidad, vinculados a problemas de deterioro urbano y abandono de espacios públicos. Los delitos más comunes incluían robos, tráfico de drogas y violencia, lo que afectaba tanto a residentes como a transeúntes y comerciantes locales

De acuerdo con Rodríguez y Morales en su trabajo de grado titulado "Teoría de la ventana rota en el espacio público de la Estación Ferrocarril de la Sabana" este documento explora cómo el deterioro de este espacio histórico y la falta de mantenimiento contribuyen al aumento de la inseguridad, usando la Teoría de la Ventana Rota (TVR) como marco conceptual. Este enfoque señala que la falta de vigilancia y conservación genera focos de criminalidad y vandalismo, lo que afecta negativamente la percepción de seguridad y el turismo en la zona. (Rodríguez Carreño & Morales García, 2020)

Además, también realizan un análisis sobre la relación entre el deterioro físico de la Estación de La Sabana y el aumento de la criminalidad en el área. Según la TVR, la falta de mantenimiento y vigilancia en el espacio público facilita un ambiente propicio para el delito. Esto se observa en la ausencia de control y la inseguridad que afectan la zona, lo que además desincentiva la visita de turistas y agrava la percepción de inseguridad tanto en residentes como en visitantes en el sector. (Rodríguez Carreño & Morales García, 2020)

Propuestas en Seguridad

El Plan Parcial incluye estrategias diseñadas para mejorar las condiciones de seguridad a través de la transformación física del entorno:

Renovación de espacios públicos: La creación de áreas peatonales, plazas y espacios comerciales bien iluminados facilitará la vigilancia natural. La presencia continua de personas utilizando estos espacios ayuda a disuadir la actividad delictiva.

Incremento de la actividad económica formal: Al establecer comercios formales y aumentar la población residente mediante la construcción de viviendas, se espera que haya una mayor vigilancia social y menos oportunidades para la delincuencia

Mejora en la movilidad: La conectividad con el transporte público y la infraestructura vial facilitará el tránsito seguro por la zona, reduciendo la sensación de aislamiento en momentos clave del día

Riesgos Potenciales

A pesar de las mejoras, el proyecto podría enfrentar algunos desafíos relacionados con la seguridad:

Desplazamiento de la delincuencia: Las mejoras en el área central podrían empujar las actividades delictivas hacia los alrededores no renovados, lo que podría generar problemas en otras áreas.

Gentrificación: El aumento del valor del suelo y la llegada de nuevos residentes pueden provocar tensiones sociales entre los antiguos habitantes y los recién llegados. Estos conflictos podrían manifestarse en situaciones de inseguridad si no se manejan adecuadamente.

Perspectiva de seguridad habitantes antiguos

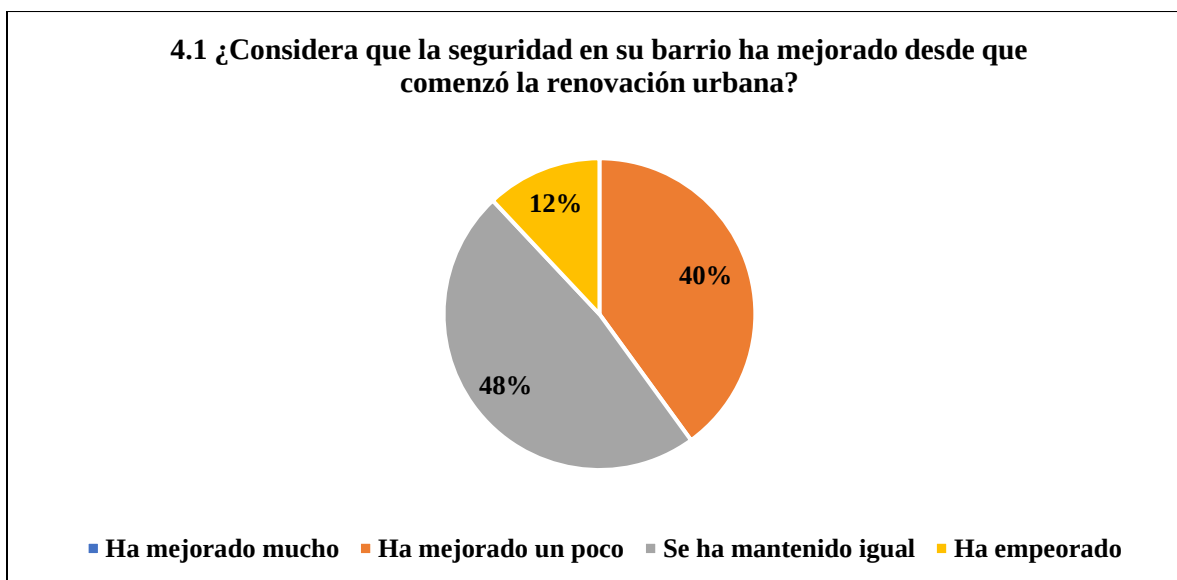


Gráfico 20. Percepción Seguridad del Barrio. Fuente: Elaboración propia.

En consecuencia, con los datos obtenidos se puede concluir que en el sector aún persiste una percepción de inseguridad ya que los encuestados manifiestan con un 48% que se ha mantenido, seguidamente un 40% indica que ha mejorado un poco y, por último, un 12% indica que ha empeorado, lo que demuestra que la renovación urbana del sector no ha mejorado este aspecto social tan importante.

4.2 ¿Qué tan seguro se siente al caminar por las nuevas áreas públicas desarrolladas?

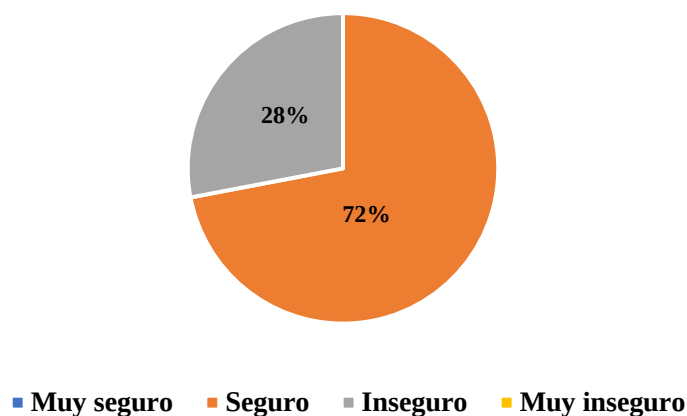


Gráfico 21. Percepción Seguridad al caminar. Fuente: Elaboración propia.

Para esta pregunta, los antiguos residentes del sector, indican que por las áreas desarrolladas el ambiente es seguro con un 72% de respuesta de los encuestados, por otro lado, el 28% indica que aún se siente inseguro, lo que indica aún existe una percepción de inseguridad.

4.3 ¿Cree que la renovación urbana ha reducido los problemas de delincuencia en su área?

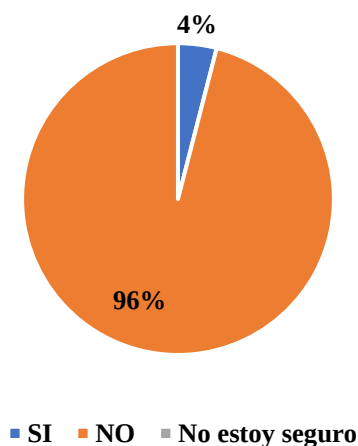


Gráfico 22. Percepción reducción de delincuencia. Fuente: Elaboración propia.

Para esta pregunta se busca conocer directamente la opinión de los residentes, si consideran que la renovación urbana ha reducido los problemas de delincuencia en la zona, sus respuestas con el 96% indican que no, pero lo que se puede concluir que persisten aun los problemas en el sector, puede darse por que aún no está terminado todo el plan parcial o por otros factores que permiten que la delincuencia se adapte al nuevo entorno.

Perspectiva de seguridad habitantes nuevos

4.1 ¿Cómo percibe la seguridad en el sector desde que comenzó a residir en el sector?

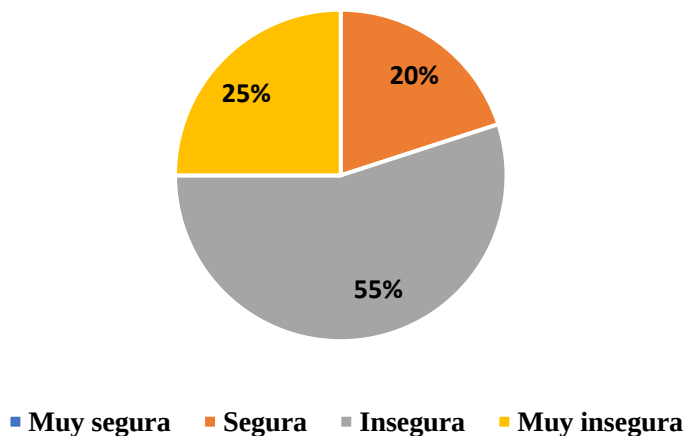


Gráfico 23. Percepción de Seguridad. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con los resultados de la encuesta, los nuevos habitantes se sienten inseguros en el sector, inseguros un 55 % y 25% muy inseguros, y un 20% seguros, de acuerdo con lo manifestado por los encuestados la mayoría con una suma del 80% perciben que no están seguros, aun se ven habitantes de calle por el sector.

4.2 ¿Cree que la renovación urbana ha contribuido a mejorar la seguridad en las áreas públicas del sector?

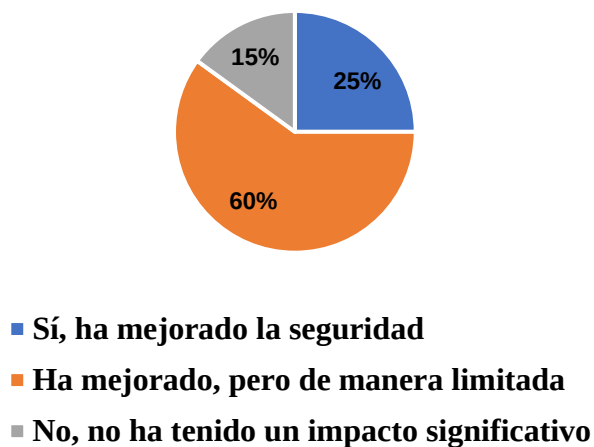


Gráfico 24. Contribución del plan parcial a la seguridad. Fuente: Elaboración propia.



El 60% de los encuestados afirma que ha habido una mejora, aunque limitada, lo que sugiere que, aunque el sector desarrollado hasta ahora muestra avances, aún no se han logrado cambios más notorios. Por otro lado, un 25% indica que la seguridad en el área ha mejorado, lo que refleja que el cambio en el entorno ha influido positivamente en la percepción de seguridad. Sin embargo, un 15% considera que no ha habido un impacto significativo, lo cual es consistente con la respuesta anterior, donde aún se percibe una sensación negativa de inseguridad.

7. Análisis de la Gestión Territorial

7.1. Análisis integral de los 3 aspectos y su importancia en el ordenamiento y planificación del territorio.

El PPRU "La Sabana" es una propuesta de intervención en una zona urbana, generalmente enfocada en la mejora de la infraestructura, la regeneración del entorno social y económico, y la redefinición del uso del suelo, con el fin de promover un desarrollo equilibrado y sostenible.

1. Aspecto Urbano

El PPRU “La Sabana” enfrenta un desafío clave en términos de gestión y ordenamiento del territorio urbano, ya que busca no solo transformar y reactivar los nuevos espacios en el centro de la ciudad, sino también recuperar y revalorizar la identidad de los BIC presentes, especialmente en torno a la Estación de La Sabana. Este proceso de renovación no debe despojar al entorno de su esencia histórica y cultural, sino que debe integrar la modernización con la conservación de estos elementos emblemáticos. Uno de los aspectos más destacados en este proceso es la creación de nuevos espacios públicos que no solo benefician a los residentes actuales, sino que también atraigan a nuevas poblaciones, fomentando el desarrollo sostenible del sector.

Un elemento crucial es la subutilización del suelo que presentaba el sector de estudio, lo cual era especialmente evidente en las UAU 1, 3, 5 y 6. Estas áreas estaban conformadas principalmente por predios de grandes dimensiones y dedicados a usos industriales (como bodegas), de servicios (como parqueaderos), una presencia comercial y residencial limitada. Esta falta de aprovechamiento eficiente del suelo no responde a las exigencias de la densificación esenciales en los procesos de renovación, lo que dificultaba el desarrollo y aprovechamiento integral del área. Sin embargo, la intervención con nuevas tipologías y usos, que se adaptaron a la altura de los BIC, permitió que el avance en las UAU 1 y 3 fuera relativamente exitoso. Las nuevas edificaciones en altura y la introducción de usos mixtos han revitalizado estas zonas, gestionadas por el sector privado, lo que ha acelerado el desarrollo de estas áreas, aunque de forma aún fragmentada conforme a toda el área que comprende el plan parcial.

Este avance desigual deja al descubierto dos realidades urbanísticas contrastantes. La primera, visible en la carrera 18 – Av. Mariscal Sucre, entre las calles 13 y 16, que muestra un paisaje urbano moderno, con edificaciones en altura, más seguras y cómodas, que se complementan con un espacio público que, aunque cumple con la normativa, sigue siendo limitado en su capacidad para ofrecer una verdadera calidad de vida urbana. En contraste, la segunda realidad del proceso



se encuentra sobre la carrera 17, entre las mismas calles, un área que no ha experimentado ningún tipo de transformación urbana. Esta zona ha visto un aumento de problemas sociales, como el traslado de población en condición de calle, lo que ha generado un incremento de la inseguridad, microtráfico y delincuencia. La comunidad de esta área se siente aislada, ya que el entorno ha quedado atrapado en un enclave urbano, sin los beneficios del progreso que se experimentan en el sector.

Además, se observa una falta de participación y presencia del Distrito con una mala gestión territorial principalmente en las UAU 2 y 4, áreas que están bajo la responsabilidad de Metrovivienda. En estas zonas, no se perciben avances significativos y, en muchos casos, los habitantes de estas áreas desconocen completamente el estado o las directrices del plan para estas zonas. La falta de comunicación y gestión por parte del Distrito contribuye a la incertidumbre de la población, que se siente excluida de los beneficios de la renovación urbana y ajena a las decisiones que afectan su entorno. Esta situación resalta la necesidad de una mayor implicación del gobierno local para asegurar que la renovación urbana se realice de manera equitativa y beneficiosa para todos los sectores involucrados.

La problemática en la ejecución del PPRU “La Sabana” radica principalmente en la falta de coordinación institucional y en la gestión operativa del Distrito, más que en aspectos normativos. Aunque el plazo establecido para la ejecución del plan fue de 10 años desde su adopción en 2015, solo se ha avanzado en las UAU lideradas por el sector privado, mientras que las áreas bajo la responsabilidad del Distrito han quedado rezagadas. Esta situación pone al descubierto las deficiencias y carencias de la gestión pública en temas territoriales para liderar el desarrollo del sector de manera integral, lo cual afecta tanto la eficiencia del proceso de renovación como la percepción de la comunidad sobre los beneficios reales del proyecto.

2. Aspecto Económico

El aspecto económico está ligado a la propuesta de proyectos de desarrollo residencial y de comercio y servicios, el uso del suelo, la gestión del valor del suelo y la accesibilidad a la vivienda. Para el caso particular del PPRU “La Sabana”, es de gran importancia analizar cómo los productos inmobiliarios propuestos y el avance actual del plan afecta la recuperación urbana teniendo en cuenta los valores inmobiliarios de las diferentes tipologías del sector, y la integración de los nuevos proyectos dentro del contexto social y económico actual.

La renovación urbana en general lleva a un aumento del valor del suelo de la zona intervenida y sus alrededores, como se encontró en el ejercicio de análisis de valores de referencia de metro cuadrado por manzana, el aumento se ha marcado desde la aprobación del plan y ha venido en aumento conforme se ha avanzado en el desarrollo de las UAU 1 y 3, por lo cual se puede inferir que si el plan sigue ejecutándose en los tiempos adecuados este aumento de mantendrá en el tiempo.

Un elemento a resaltar que se debe tener en cuenta es la posibilidad de que exista gentrificación en el sector, donde el aumento de precios podría desplazar a los residentes originales de bajos



ingresos. Como hemos visto este PPRU actualmente se ha enfocado únicamente en dos proyectos que están dirigidos para personas con un nivel de ingresos alto, sin medidas de control o inclusión social, podría generar una segregación social que ya se empieza a notar con la construcción de las primeras 4 torres de vivienda, en ese sentido, es esencial garantizar que los proyectos VIS y VIP contemplados en el plan comiencen con su ejecución para así lograr una mezcla de tipologías que favorezca la integración de los diferentes grupos socioeconómicos que conviven en la zona.

A medida que el área se revitaliza, se crean oportunidades para que las empresas y negocios locales expandan sus operaciones o establezcan nuevas empresas, en ese sentido el plan contempla la incorporación de comercio y servicios, los cuales actualmente aún no se encuentran en operación y la zona aun presenta condiciones de deterioro e inseguridad bastante marcados lo cual simplifica el atractivo para los inversores.

El aspecto económico del PPRU “La Sabana” es clave para garantizar que el proceso de renovación no sólo satisfaga las necesidades de los inversionistas y constructoras, sino también las necesidades de la comunidad local la cual como vimos no ha sido participe del proceso y desconoce de la propuesta, en ese sentido lo ideal es lograr un enfoque integrado que equilibre la rentabilidad del mercado inmobiliario con la inclusión social, el acceso de la vivienda y la sostenibilidad son dos puntos importantes para prevenir la gentrificación y garantizar que todos los residentes compartan los beneficios de la renovación urbana. Por otro lado, una adecuada planificación del desarrollo inmobiliario puede ayudar a revitalizar la zona, mejorar la calidad de vida y crear nuevas oportunidades económicas, como hemos vistos la planificación está actualmente ejecutando su componente privado y la parte social se ha dejado de lado.

3. Aspecto Social

El aspecto social es clave en el ordenamiento y planificación del territorio, ya que asegura que las transformaciones urbanas deben garantizar que se cubran las necesidades y aspiraciones de las comunidades. Lo que promueve un desarrollo inclusivo, equitativo y sostenible al integrar diversas perspectivas y garantizar beneficios compartidos. Además, asegura que las transformaciones territoriales mejoren la calidad de vida de las personas y fomenten la cohesión social mientras se preservan los valores culturales y ambientales del territorio intervenido.

Es así como, con el estudio realizado al plan, por medio de la aplicación de las encuestas permitió medir de manera efectiva los impactos sociales del PPRU "La Sabana" en las comunidades locales. Los resultados ofrecieron información valiosa para evaluar si las políticas implementadas están logrando los objetivos propuestos en el plan parcial, si tiene una percepción no favorable la cual es falta de información, de acuerdo con los resultados de las encuestas realizadas y lo informado por la comunidad antigua del sector, la parte social del proyecto se ha descuidado, los habitantes desconocen sobre los proyectos VIS y VIP que se deben implementar, ya que no han sido informados y la información existente es poca.

Como se ha tratado en el presente capítulo, la parte social es crucial garantizar una planificación y ordenamiento del territorio funcional, por lo que resulta importante incluir a los residentes dentro



de la toma de decisiones ya que finalmente serán los posibles beneficiados y/o afectados, por ello, es importante que se fortalezca la legitimidad y sostenibilidad de los proyectos urbanos que esté en línea con las necesidades reales de la comunidad, mediante estrategias que permitan promover una participación efectiva con la comunidad, ya que esta parte de acuerdo a lo evidenciado en el desarrollo del trabajo se puede concluir que esta descuidada, se sugiere realizar talleres participativos y consultas comunitarias, con el fin de conocer las necesidades existentes, de igual forma capacitaciones y educación comunitaria como la realización de capacitaciones sobre ordenamiento territorial para que los habitantes entiendan los conceptos básicos de planificación y ordenamiento territorial que pueden empoderarlos y facilitar una participación más informada.

8. Conclusiones

- Una de las conclusiones del análisis del PPRU "La Sabana" es que este tiene el potencial de transformar positivamente la seguridad del sector. Sin embargo, su éxito dependerá de la implementación efectiva de estrategias urbanísticas y de una gestión adecuada de los riesgos sociales. La combinación de un entorno físico renovado, el incremento de la actividad económica formal y la participación activa de la comunidad puede ser clave para reducir la criminalidad, lo que representa un aspecto crucial para alcanzar los objetivos de una renovación urbana exitosa.
- La aplicación de las encuestas y el análisis, resaltan la importancia de fortalecer la comunicación y la participación ciudadana como pilares para mejorar la percepción y el impacto del PPRU "La Sabana". Implementar estrategias de información accesibles, fomentar la inclusión de la comunidad en los procesos de seguimiento y asegurar la transparencia en la gestión de beneficios como la VIS, son pasos esenciales para revertir esta situación. Solo así será posible cumplir con los objetivos propuestos y garantizar que el proyecto sea socialmente inclusivo y sostenible.
- La problemática con el avance en las UAU 1 y 3 ha propiciado la configuración de un enclave urbano que, lejos de integrar a la comunidad, parece fomentar el aislamiento tanto de los nuevos residentes como de los antiguos habitantes del sector. Este fenómeno refleja una desconexión entre los objetivos iniciales de los planes parciales de renovación urbana, que buscaban promover la cohesión social y revitalizar el entorno, y los resultados observados en la práctica. En lugar de generar espacios de convivencia y pertenencia, se evidencia una fragmentación social que no solo afecta la calidad de vida de quienes habitan la zona, sino que también pone en entredicho la sostenibilidad a largo plazo de este tipo de proyectos. Esto resalta la importancia de replantear estrategias de integración y participación comunitaria para evitar que los procesos de renovación urbana se conviertan en simples transformaciones físicas sin un impacto positivo real en el tejido social.
- Se destaca la propuesta del PPRU “La Sabana” para conservar, proteger y recuperar los BIC del sector principalmente el emblemático caso de la Estación de La Sabana se presenta como una estrategia esencial para revertir el deterioro acumulado a lo largo del tiempo en estos espacios históricos y en las dinámicas que los rodean. Esta intervención, que además



aborda la carencia de equipamientos sociales, recreativos, culturales y educativos en la zona, permite resignificar el centro de la ciudad, fortaleciendo su función como eje de integración y encuentro, y devolviendo a los ciudadanos un sentido de pertenencia y valoración hacia su patrimonio histórico. Sin embargo, para garantizar el éxito de esta iniciativa, es imprescindible que el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) destinado a la Estación de La Sabana se articule de manera efectiva con el PPRU. Asimismo, es fundamental priorizar su pronta ejecución, ya que ambos proyectos deben concebirse como un conjunto integral que se complementa mutuamente para maximizar su impacto en la revitalización del área y en el fortalecimiento de la identidad cultural de la ciudad.

- El análisis realizado revela una reactivación significativa en la zona, principalmente en el ámbito residencial, donde es evidente una redefinición de los usos del suelo y la edificabilidad del sector. Esta transformación puede observarse mediante el análisis de imágenes satelitales, registros fotográficos y modelos elaborados, que reflejan cambios notables en la densidad y el diseño urbano. Sin embargo, es importante señalar que, en lo que respecta a los usos comerciales y de servicios, la reactivación esperada aún no se ha materializado. Esto podría atribuirse a que los proyectos actualmente en desarrollo no han completado la entrega de estos espacios, limitando su integración con el entorno y su capacidad de dinamizar las actividades económicas del sector. Este hecho subraya la necesidad de una planificación integral que acelere la implementación de estos componentes, garantizando un equilibrio entre los usos residenciales, comerciales y de servicios para consolidar el desarrollo armónico de la zona.
- Se ha evidenciado que aun el plan está en una primera fase de implementación con la UAU 1 y 3, lo que ha limitado un mayor incremento en el valor del suelo debido a la persistencia de problemas como la inseguridad y el abandono en algunos sectores. A pesar de estas limitaciones, se observa un incremento más acelerado en el último año, indicando una tendencia al alza que podría intensificarse a medida que el plan se desarrolle y se fortalezcan las condiciones económicas y sociales de la zona.
- Para lograr un mercado inmobiliario más diverso, es fundamental impulsar la implementación de proyectos de vivienda de interés social (VIS). Estos proyectos no solo abordan una necesidad crucial de acceso a vivienda para sectores de bajos y medianos ingresos, sino que también promueven la inclusión socioeconómica en el entorno urbano.
- La diversidad en el mercado inmobiliario requiere un equilibrio entre la oferta de viviendas de distintos rangos de precios, permitiendo que personas de diferentes niveles de ingreso puedan acceder a opciones de calidad y en ese sentido mejorar sus condiciones de vida. La construcción de viviendas VIS y VIP contribuye a este equilibrio al aumentar la oferta de unidades accesibles, disminuyendo la concentración de desarrollos enfocados únicamente en segmentos de alto o medio costo. Esto no solo beneficia a las familias de menores ingresos, sino que también estimula el dinamismo del mercado al ampliar la base de



compradores potenciales, además inmobiliario no solo tiene beneficios económicos, sino también sociales, al reducir la segregación y promover ciudades más inclusivas y cohesionadas.

9. Recomendaciones

- Es fundamental acelerar el proceso para la ejecución de los proyectos de VIS y VIP enfocado a grupos desfavorecidos presentes en la zona, además de garantizar las asignaciones de fondos necesarias y simplificando los procesos administrativos. La falta de vivienda adecuada conduce al crecimiento de la informalidad y al deterioro del entorno urbano, en ese sentido, es necesario asegurar que estos proyectos sean acompañados por las autoridades locales para que de esta forma se desarrollen de acuerdo con los lineamientos de la planificación territorial.
- Se recomienda implementar un sistema de seguimiento y evaluación continuo que involucre al Distrito, inversionistas privados y a la comunidad local. Este sistema debe permitir la evaluación constante de las condiciones actuales del plan en comparación con las proyecciones iniciales, identificando retrasos o problemas de ejecución en cada UAU y tomando medidas correctivas de manera oportuna. La participación de la comunidad será clave para integrar sus necesidades en las etapas futuras, fortaleciendo así la transparencia y fomentando la confianza en el proceso de renovación. Este enfoque colaborativo público-privado-comunitario optimizará la capacidad de gestión del Distrito, permitiendo cumplir con los tiempos y objetivos planteados y asegurar un desarrollo urbano equitativo y sostenible para el sector.
- Para maximizar el impacto positivo del plan en la seguridad, se sugiere complementar las mejoras urbanas con mayor presencia policial y tecnología de vigilancia, como cámaras en zonas estratégicas, además Programas comunitarios que involucren a los residentes, Policía y comerciantes en la vigilancia y cuidado del entorno, por último, proyectos sociales que se enfoquen en la integración de los sectores más vulnerables y reduzcan los factores de riesgo, especialmente entre los jóvenes.
- De acuerdo con el análisis y los resultados de las encuestas que se enfocaron a los habitantes más antiguos del sector se propone una estrategia de participación comunitaria para mejorar la percepción negativa del PPRU “La Sabana”, involucrando a los residentes en la toma de decisiones, priorizando la provisión de servicios básicos e impulsando el desarrollo inclusivo que beneficie a la comunidad actual y futura. Por parte de las autoridades encargadas de los desarrollos de interés social, dar prioridad para estas adquisiciones a los antiguos habitantes. Esto ayudaría a reducir la visión de que el plan está dirigido únicamente a personas de mayor poder adquisitivo.



10. Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2010). *Decreto 456*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40643#:~:text=Predio%3A%20Inmueble%20deslindado%20de%20las,inmobiliaria%20y%20su%20cédula%20cat%20astral>.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2017). *Formulación Documento Técnico de Soporte y Anexos*. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-0>
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2018). *Decreto 563*. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-0>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2004). *Decreto 190*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2015). *Decreto 073*. Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-0>
- Álvarez Vargas, E. G. (2014). *Renovación urbana con fines de densificación para la optimización del espacio público como ente socio integrador en el sector el Cortijo-Trujillo*. Trujillo, Perú. Obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/6234>
- Cardona Rivera, A. D. (2022). *Densificación con calidad urbana: Contrapropuesta al proyecto Bonavista en la periferia sur de Bogotá*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/82501>
- Casgrain, A., & Janoschka, M. (2013). *Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas: El ejemplo de Santiago de Chile*. Obtenido de Andamios, 10(22): https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000200003
- Catastro Bogotá. (2019). *catastrobogota.gov.co*. Obtenido de <https://www.catastrobogota.gov.co/glosario-catastral/norma-de-uso-del-suelo>
- Centro Latinoamericano Para El Desarrollo Rural. (2019). *Balance De Las Políticas de Desarrollo Territorial En Colombia 2010-2018*. Obtenido de <https://www.opp.gub.uy/sites/default/files/inline-files/DESARROLLO%20TERRITORIAL%20EN%20COLOMBIA%20-%20ANGELA%20PENAGOS%20%20VF.pdf>
- Congreso de la República. (1998). *Decreto 1420*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1508>



- Congreso de la Republica. (2008). Ley 1185. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1185_2008.html
- Congreso de la Republica. (2013). Ley 1673. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1673_2013.html
- Congreso de la Republica. (2015). Decreto Único Reglamentario 1077. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62512>
- Congreso de la Republica de Colombia . (1997, 18 julio). *Ley 388 de 1997*. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html
- Congreso de la Republica de Colombia. (2015, 26 de mayo). *Decreto 1077 de 2015*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77216>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC. (2008). *Resolución 620*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36158>
- Legis. (2024). Revista Construdata Ed.211.
- Rodríguez Carreño, D. T., & Morales García, J. S. (2020). *Teoría de la ventana rota en el espacio público de la estación ferrocarril de la sabana*. Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca. Obtenido de <https://repositorio.unicolmayor.edu.co/handle/unicolmayor/188>
- Secretaria Distrital de Planeacion. (s.f.). *Datos Abiertos Bogotá*. Obtenido de <https://datosabiertos.bogota.gov.co/about>
- Servicio Alemán de Cooperación Social Técnica DED Bolivia; Centro de Investigación y Promoción del Campesinado (CIPCA). (2011). *Introducción A la Gestión Territorial*. La Paz, Bolivia. Obtenido de <https://www.bivica.org/file/view/id/602>
- Tena-Núñez, R. A. (2019). Renovación urbana y políticas públicas en el Centro Histórico de la Ciudad de México. En *RENOVACIÓN URBANA, GLOBALIZACIÓN Y PATRIMONIO* (En Yory, C. M. ed., págs. 103-125). Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/339802522_Renovacion_urbana_y_politicas_publicas_en_el_Centro_Historico_de_la_Ciudad_de_Mexico
- Vergara, C. C. (2013). Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 33(2), 219-234. Obtenido de https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2013.v33.n2.43006



11. Anexos

Anexo 1

Encuesta de Percepción para los Antiguos Habitantes del Sector del PPRU "La Sabana"

Estimado(a) señor (a):

Mediante la aplicación de esta encuesta se pretende conocer la opinión acerca del Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana” de los habitantes antiguos.

1. Percepción sobre la Vivienda

1.1 ¿Considera que el PPRU "La Sabana" ha mejorado el acceso a vivienda de calidad en el sector?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro

1.2 ¿Ha notado un aumento en los precios de los alquileres o propiedades en su barrio desde que comenzó la renovación urbana?

- ☐ Sí, han aumentado
- ☐ No, se han mantenido igual
- ☐ No estoy seguro

1.3 ¿Conoce o ha sido beneficiario de los programas de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) del plan?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No sé de qué se trata

2. Impacto del Desplazamiento

2.1 ¿Siente que la renovación urbana podría hacer que usted o su familia tengan que mudarse por aumento de costos?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro

2.2 En los últimos dos años, ¿ha tenido que cambiar de residencia o negocio por razones económicas relacionadas con el proyecto?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No aplica

2.3 ¿Considera que los nuevos desarrollos comerciales o residenciales están dirigidos principalmente a nuevos residentes de mayor poder adquisitivo?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro



3. Acceso a Servicios Básicos

3.1 ¿Ha notado mejoras en el acceso a servicios básicos (agua, electricidad, alcantarillado) desde el inicio del PPRU "La Sabana"?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro

3.2 ¿Considera que los nuevos desarrollos han dificultado el acceso al transporte público en su área?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro

3.3 ¿Siente que las mejoras en infraestructura han beneficiado a su comunidad de forma equitativa?

- ☐ Sí, ha beneficiado a todos
- ☐ No, ha beneficiado solo a algunos sectores
- ☐ No estoy seguro

4. Impactos en la Seguridad

4.1 ¿Considera que la seguridad en su barrio ha mejorado desde que comenzó la renovación urbana?

- ☐ Ha mejorado mucho
- ☐ Ha mejorado un poco
- ☐ Se ha mantenido igual
- ☐ Ha empeorado

4.2 ¿Qué tan seguro se siente al caminar por las nuevas áreas públicas desarrolladas?

- ☐ Muy seguro
- ☐ Seguro
- ☐ Inseguro
- ☐ Muy inseguro

4.3 ¿Cree que la renovación urbana ha reducido los problemas de delincuencia en su área?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ No estoy seguro



5. Participación Ciudadana

5.1 ¿Lo tuvieron en cuenta dentro de las decisiones que se tomaron la para implementación del PPRU “La Sabana”?

☐ Sí

☐ No

5.2 ¿Cree que el PPRU "La Sabana" ha brindado suficientes oportunidades para que los residentes locales participen en la toma de decisiones sobre el desarrollo del área?

☐ Sí, se ha dado suficiente participación y mi opinión ha sido tomada en cuenta.

☐ Sí, pero considero que la participación podría mejorar.

☐ No, no ha habido suficientes oportunidades de participación.

☐ No estoy informado sobre cómo participar en el proyecto.

5.3 ¿Cómo prefiere recibir información sobre el PPRU “La Sabana” y sus posibles efectos sobre su actividad?

☐ Reuniones con las autoridades

☐ Volantes o folletos informativos

☐ Redes sociales o mensajes de texto

☐ Otro: _____

Anexo 2

Encuesta de Percepción de los Nuevos Habitantes del Sector del PPRU "La Sabana"

El objetivo recopilar la opinión de los nuevos residentes sobre los impactos de la renovación urbana en su calidad de vida y en el entorno.

1. Percepción sobre la Vivienda

1.1 ¿Cómo evalúa la calidad de la vivienda que ha adquirido o alquilado en el sector del PPRU "La Sabana"?

☐ Muy buena

☐ Buena

☐ Regular

☐ Mala

1.2 ¿Cree que el costo de la vivienda en esta zona es adecuado en relación con las mejoras del entorno?

☐ Sí, es adecuado

☐ Es alto, pero aceptable

☐ Es demasiado alto para lo que ofrece

☐ No estoy seguro

2. Movilidad

2.1 ¿Qué tipo de transporte utiliza habitualmente?

☐ Transporte público

☐ Servicio particular

☐ Vehículo propio

☐ Otro _____



3. Acceso a Servicios Básicos

3.1 ¿Cómo calificaría el acceso a los servicios básicos (agua, electricidad, alcantarillado) en su nuevo hogar?

☐ Muy bueno

☐ Bueno

☐ Regular

☐ Malo

3.2 ¿Ha experimentado problemas con el acceso a estos servicios desde que se mudó al sector?

☐ No, no he tenido problemas

☐ Sí, ocasionalmente he tenido problemas

☐ Sí, frecuentemente tengo problemas

4. Impactos en la Seguridad

4.1 ¿Cómo percibe la seguridad en el sector desde que comenzó a residir en el sector?

☐ Muy segura

☐ Segura

☐ Insegura

☐ Muy insegura

4.2 ¿Cree que la renovación urbana ha contribuido a mejorar la seguridad en las áreas públicas del sector?

☐ Sí, ha mejorado la seguridad

☐ Ha mejorado, pero de manera limitada

☐ No, no ha tenido un impacto significativo

5. Percepción sobre el entorno

5.1 ¿Se abaste con productos y/o servicios del comercio del sector para satisfacer necesidades básicas?

☐ Sí

☐ No

5.2 ¿Considera que la zona comunal del conjunto compensa la falta de equipamiento público del sector?

☐ Sí

☐ No