



**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE TURISMO**

MODALIDAD INVESTIGACIÓN

AUTORES:

**DANNA TATIANA RODRÍGUEZ CARREÑO 1026305305
JOHANN SEBASTIAN MORALES GARCIA 1026304863**

**DOCENTE SEMINARIO DE TRABAJO DE GRADO II O ÚLTIMO TUTOR:
ALBA LUCIA LUCUMÍ**

**TÍTULO DEL TRABAJO DE GRADO:
TEORÍA DE LA VENTANA ROTA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA ESTACIÓN
FERROCARRIL DE LA SABANA**

**Google Meet
Fecha: (02/06/2020)**

**TEORÍA DE LA VENTANA ROTA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA ESTACIÓN
FERROCARRIL DE LA SABANA**

**DANNA TATIANA RODRÍGUEZ CARREÑO
JOHANN SEBASTIÁN MORALES GARCÍA**

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE TURISMO
Bogotá D.C
02 de Junio 2020**

**TEORÍA DE LA VENTANA ROTA EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA ESTACIÓN
FERROCARRIL DE LA SABANA**

Danna Tatiana Rodríguez Carreño

Johann Sebastián Morales García

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE:
PROFESIONAL EN TURISMO**

**MODALIDAD:
INVESTIGACIÓN**

**DOCENTE SEMINARIO DE TRABAJO DE GRADO II O TUTOR EN ESTE
SEMESTRE (2020-I):**

ALBA LUCIA LUCUMÍ

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA
FACILITAR DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE TURISMO**

Bogotá D.C

02 de Junio 2020

Índice de contenido

Resumen.....	13
Introducción	14
Problema de Investigación	14
Planteamiento del Problema	14
Objetivos	
.....	1
5	
Objetivo General	15
Objetivos Específicos.....	15
Justificación	16
Propósito de la Investigación	16
Conveniencia del Estudio	16
Aportes Sociales.....	18
Implicación Práctica.....	18
Aporte Teórico	19
Antecedentes	20
Antecedentes Documentales o Estados del Arte.....	20
Bases Teóricas o Referentes Conceptuales.....	26
Metodología Aplicada.....	33
Tipo de Investigación.....	33
Definición de Variables o Indicadores.....	34
Unidad de Análisis	34
Método de Trabajo	38
Técnicas de investigación	39
Instrumentos de Recolección de Datos	43

Limitaciones.....	43
Resultados de la Investigación.....	43
Capítulo I: Identificación de los Reglamentos Vinculados en el Espacio Público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR	43
Capítulo II: Análisis del Espacio Público en la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR	73
Lectura de las Cartografías en la Estación de Ferrocarriles Nacionales de la Sabana	76
Estación de ferrocarriles nacionales de la Sabana.....	78
Lectura de las Cartografías en la Estación de Transmilenio de la Sabana.....	85
Estación de Transmilenio de la Sabana.....	87
Capítulo III: Definición de las Percepciones en el Espacio Público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR.....	88
Conclusiones	104
Recomendaciones	109
Referencias bibliográficas.....	111
Anexos A. Diarios de Campo de las Unidades de Análisis	117
Anexos B. Listado de Participantes de la Cartografía Social	135

Resumen

Esta investigación abordó la teoría de la ventana rota y su relación con un espacio público vinculado con el turismo como lo es la Estación del Ferrocarril de la Sabana de Bogotá, en los términos más simples, esta teoría dice que, si en un espacio se deteriora un elemento, por ejemplo, una ventana y esta no se repara entonces, todo el sector empezará a deteriorarse; más o menos lo que actualmente se puede ver en dicha estación, pues, la falta de atención, vigilancia, conservación, gestión y poca revitalización de sus espacios públicos, ha contribuido al incremento de focos de inseguridad y delincuencia, entre otras variables que afectan la actividad turística, razón por la cual, este estudio se preguntó ¿Cómo se evidencia la Teoría de la ventana rota en el espacio público de la Estación Ferrocarril de la Sabana? Para dar respuesta a esto, se acudió a la metodología cualitativa.

Palabras clave: espacio turístico, paisaje urbano turístico, bien de interés cultural, seguridad ciudadana.

Abstract

This research addressed the theory of the broken window and its relationship with a public space linked to tourism such as the Bogotá Sabana Railway Station, in the simplest terms, this theory says that, if in a space it deteriorates an element, for example, a window and this is not repaired then, the whole sector will begin to deteriorate; more or less what can currently be seen in this station, because the lack of care, surveillance, conservation, management and little revitalization of its public spaces, has contributed to the increase in pockets of insecurity and crime, among other variables that affect the tourist activity, reason why, this study asked: How is the Theory of the broken window evidenced in the public space of the Sabana Railway Station? To answer this, the qualitative methodology was used.

Key words: tourist space, tourist urban landscape, asset of cultural interest, citizen security.

Introducción

El turismo, tomado como fenómeno social está inmerso en complejas dinámicas del contexto urbano, entre ellas la espacialidad y sus incidencias en las prácticas sociales. Los sitios de interés turístico o espacios de atraktividad para visitantes y residentes están sujetos a las modificaciones del tejido social y urbano. Por lo tanto, las implicaciones y actuaciones en los espacios, a su vez, repercuten en la creación de imaginarios de los actores sobre las transformaciones de los lugares.

La Teoría de la Ventana Rota (TVR), además de evidenciar sobre lo que sucede con los lugares cuyos elementos que se deterioran no se reparan prontamente, explica el comportamiento de los individuos o grupos sociales cuando los espacios en los que permanecen o transitan, carecen de vigilancia y control, lo que promueve la percepción y sensación de inseguridad, abandono e inconformidad con los escenarios.

Si en el entorno o ámbito de los espacios perjudicados- ya sea por vandalismo, delincuencia, robo, inseguridad e inestabilidad- se sitúa un sitio turístico o de interés, este último estará ligado a la receptividad y sentencia del primero, lo que produciría afecciones a las prácticas turísticas recurrentes, producción de juicios de valor poco favorables al lugar y a la industria turística, así como, abandono y aislamiento del mapa transitable de las personas.

En el desarrollo de este documento de investigación, el primer capítulo contextualiza la formulación de la problemática de la investigación, la incógnita a responder, al igual que se ilustran los objetivos de esta y su respectiva justificación.

En el segundo capítulo se consignan los antecedentes y bases teóricas o referentes conceptuales pertinentes para esta exploración. En el tercer capítulo se exponen los mecanismos metodológicos que permitieron el desarrollo y procedimientos del proyecto. En tal sentido aparecen aquí, el tipo de investigación, las variables, la unidad de análisis, el método de trabajo y los instrumentos propuestos.

Por su parte, en el capítulo cuarto, se evidencian los resultados alcanzados de acuerdo con la pregunta de investigación y con los objetivos establecidos. Finalmente, aparecen las conclusiones y recomendaciones, para cerrar con las referencias bibliográficas, sin olvidar, los anexos y la respectiva ubicación de las tablas y figuras usadas en el escrito.

Problema de Investigación

Planteamiento del Problema

El fenómeno turístico y las prácticas sociales que se desarrollan o efectúan en los espacios públicos de las ciudades, son motivo de investigación, al indagar que las dinámicas sociales generadas dentro de los espacios públicos propios para la realización de la actividad turística, están motivadas no solo por la atractividad de los lugares, sino por la gestión y ordenamiento implementada en los espacios públicos, los cuales cumplen una función particular de acompañamiento a las actividades del turismo. El espacio público en complemento para el turismo es un agregado en la estetización de los espacios, el realce de la apropiación de los territorios, y por ende en la profundización y concientización de la cultura local para residentes y visitantes. Indagando el panorama actual que se vislumbra en la ciudad de Bogotá y sus circuitos destinados para el turismo, podemos dilucidar, que los espacios públicos son vulnerables y susceptibles al uso indebido y por supuesto, a las prácticas informales que perjudican la actividad turística y el desarrollo de la misma. Acontecimientos, y hechos de delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, falta de apropiación, desconocimiento de espacios, ausencia de control y vigilancia, prácticas ilegales, disfuncionalidades zonales, patrimonio cultural deteriorado, etc.; son las principales problemáticas, cuando estos espacios públicos se encuentran desprovistos de equipamiento e infraestructura para su protección. En este amalgame de fenómenos, la TVR pretende explicar estas situaciones que se presentan en contra del turismo, afirmando que aquellos espacios o lugares que son poco gestionados y abandonados, son foco de inseguridad y recaen en el aglutinamiento de prácticas delincuenciales y desgastes infraestructurales. Dicho lo anterior, se plantea el siguiente interrogante sobre la problemática: **¿Cómo se evidencia la Teoría de la Ventana Rota en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana?**

Objetivos

Objetivo General

Evidenciar la Teoría de la Ventana Rota en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana

Objetivos Específicos

4. Identificar los reglamentos vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

5. Analizar el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR
6. Definir las percepciones en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR.

Justificación

Propósito de la Investigación

El proyecto de investigación “Teoría de la Ventana Rota y Turismo en los Espacios públicos de la Estación de Ferrocarriles de la sabana” tiene como fin en primera instancia, evidenciar por medio de la TVR, si los espacios públicos ante la carencia de seguridad y protección son perjudicados en su composición y estructura, permitiendo el foco emisor de actividades ilegales y prácticas delictivas; y en segunda instancia, si estos espacios públicos que presentan TVR o ventana rota afectan el ejercicio del turismo en los espacios de interés turístico que se encuentran próximos a los primeros.

Conveniencia del Estudio

La teoría de la Ventana Rota elaborada por James Q. Wilson y George Kelling en 1982 explica el fenómeno, afirmando a modo de ejemplo: “un vidrio roto en un auto abandonado transmite una idea de deterioro, de desinterés, de despreocupación que va rompiendo códigos de convivencia, como de ausencia de ley, de normas, de reglas, como que vale todo” (Eskibel, s.f, párr.8). A raíz de ello, se debe comprender que las prácticas del turismo están sujetos al entorno donde se desarrollan, y aquellos escenarios que están sujetos a la no manutención de su estructura, pueden, a futuro, ser foco de la inseguridad.

Según diferentes perspectivas en cuanto a las incidencias negativas que son frecuentes en espacios públicos turísticos, nos enfocamos en las prácticas recurrentes que perjudican y alteran la imagen de un espacio, pues, un destino no debe considerar escenografías para resolver dichas problemáticas, más se deben generar acciones profundas sobre la raíz del impacto social en espacios impregnados de inseguridad. Tal como mencionan los autores (Amorim et al., 2012; Rechia et al., 2012), citados por Luders Fernandes, Diogo et al. (2016) en el caso concreto del turismo, en la percepción de los turistas no sólo la imagen de calidad de vida se beneficia con la sensación de mayor seguridad, sino también la evaluación del destino turístico. Pues un espacio que transmite menos riesgos a los usuarios invita a que las personas se encuentren en las calles y

en los espacios públicos, dotándolos de vida y diversidad, enriqueciendo la experiencia turística y el intercambio social y cultural entre turistas y residentes. (p, 429)

Ahora, refiriéndose a las percepciones que desde la TVR, explican la configuración y las dinámicas socioculturales del espacio los autores Skogan(1990); Innes(2004); Jackson (2004); Farrall, Jackson & Gray (2009), citados por Gélvez Ferreira (2018), mencionan que, “Por otro lado, aproximaciones derivadas de la teoría de ventanas rotas destacan la relación de la presencia de comportamientos desordenados y de infraestructura deteriorada con los niveles de crimen y de percepción del crimen” (p.72).

La TVR, buscó en este trabajo, exponer las variables más recurrentes sobre las cuales, los espacios turísticos están permeados y ausentes de seguimiento y mantenimiento por parte del ser humano. La presencia de agentes que perjudican la estética y consolidación de espacios como, por ejemplo, el patrimonio y la revitalización de la cultura, están motivados por conductas y acciones que no benefician lo “público” en estos espacios. Según (Soares Junior, 2013; Amorim et al., 2012), citados por Luders Fernandes, Diogo et al. (2016), menciona que:

La seguridad pública necesita ser atendida por la gestión pública, pues es uno de los elementos fundamentales para caracterizar la imagen de una localidad como área próspera y con alta calidad de vida. La sensación de inseguridad aleja a las personas de los espacios públicos y de determinadas calles de la ciudad. (p, 402)

La presente investigación resulta relevante en el campo de la academia, por cuanto se desconocen los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la sabana de Bogotá, que presentan la Teoría de la ventana rota. Ante la problemática expuesta anteriormente, es pertinente conocer cómo los espacios públicos que se ven inmersos en las dinámicas del turismo, donde las secuelas de la inseguridad, toman partida en los escenarios que son frecuentados por turistas y locales. Así mismo, es pertinente debido a que no se ha estudiado o relacionado la TVR con el turismo o a fines, es más, hay que denotar que la TVR hace parte de las ciencias forenses y criminalística, por lo que no existe una afinidad o concatenación precisas respecto a estos tópicos.

El fenómeno de la inseguridad intercepta diversos espacios públicos que son frecuentados por las prácticas turísticas, desarrollando síntomas de deterioro social y cultural, delincuencia y vandalismo, desconocimiento de espacios, ausencia de control y vigilancia, prácticas informales e ilegales, disfuncionalidades zonales, falta de administración local, patrimonio deteriorado, tematización de espacios, entre muchas disfuncionalidades. El turismo, en su complicidad de

industria económica se ve inmerso en estas particularidades, afectado indirectamente la calidad de vida de residentes y turistas. La TVR, reconoce estas acepciones del sujeto practicante de desafueros y fechorías, y facilita la comprensión de la ejecución del turismo en espacios sensibles de lo público. A razón de los anteriores argumentos, se constata la necesidad de explorar el espacio público bajo las influencias del turismo y la practicidad con que, desde la TVR, se pueden caracterizar estos espacios.

Aportes Sociales

El trabajo de grado aporta significativamente en el contexto y ámbito social de las personas, ya que al encontrarse en los espacios públicos y los de interés turístico de gran recurrencia, son ellas quienes necesitan comprender y entender las dinámicas socioculturales de la noción de inseguridad, para que por medio estrategias y acciones pertinentes y educadoras, les permitan concientizar(se) del menester de respetar su patrimonio, sus espacios, sus bienes colectivos para no alterar y demacrar sus apenas regulares y poco aceptables condiciones de amparo, protección, vigilancia y atención de sus lugares frecuentados. Aporta a la vez, a las autoridades que diseñan las políticas públicas y los diferentes lineamientos que no tienen en cuenta el pragmatismo del turismo, en cuanto a la creación de espacios, formas de ordenación y la colocación de actividades turísticas.

A las diferentes entidades territoriales y entes planificadores, que visualizan como los espacios de sus territorios se ven afectados por la indiscriminada acción del hombre en busca de perjudicar y agravar el estado natural de estos mismos escenarios. Y en general a los agentes partícipes de la industria turística, que interactúan en diferentes sectores y que trabajan diariamente por el correcto funcionamiento del turismo, y del cual es notable garantizar la seguridad de los turistas en los destinos.

Implicación Práctica

Hablando numéricamente, el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística) realizó un informe entre los años 2018-2019, titulado: Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC), en donde explicita datos estadísticos, que preponderan en el desarrollo de la investigación, y podrían ser relevantes en la comprensión de la actividad turística y sus prácticas en los espacios públicos donde se desenvuelven. Entre las cifras, se encuentran: percepción de inseguridad: (84,0%) 2019, la Tasa de denuncia: (35,2%) 2018, Tasa de victimización: (26,5%)

2018-Bogotá, la Tasa de hurto a personas: (17,6%) 2018 y la Tasa de extorsión o intento de extorsión: (2,8%) 2018.

Por otra lado, según la encuesta de percepción ciudadana realizada en 2019 en Bogotá, por el ejercicio ciudadano de seguimiento y monitoreo a los cambios en la calidad de vida de la ciudad y al Concejo de Bogotá DC(Bogotá, cómo vamos), el nivel de satisfacción que las personas tienen con el espacio público en la ciudad es que el 26% se sienten insatisfechos, el 38% ni satisfechos ni insatisfechos, mientras que respecto a la seguridad y convivencia ciudadana en la ciudad, el 57% se sienten inseguros, 3% más respecto al año (2017); y 37% respecto al año anterior (2019).

Entre los problemas más graves de seguridad en la ciudad está el atraco callejero con un 60%, un indicador preocupante y un panorama poco alentador si se tiene en cuenta que un 27% en la localidad de los Mártires han sido víctimas de delito (2019). La localidad de los Mártires, campo de investigación del proyecto, registra en percepción de inseguridad un 23% (2019) y un 34% (2019) de insatisfacción con espacios públicos, lo cual indica que es indispensable entrañar a profundidad las causas - que desde nuestra profesión- podemos atribuir a la explicación de la problemática.

Aporte Teórico

En el trabajo de investigación, se puede afirmar que por primera vez -basados en una búsqueda a profundidad- se está relacionando el Turismo con la Teoría de la Ventana Rota, lo cual es un gran avance porque de esta forma, podemos investigar y asociar el fenómeno de la actividad turística con otras teorías o campos del conocimiento. Este vínculo y estrechamiento de formas del pensar, se visualiza en la praxis y en la realidad del espacio público de Bogotá, donde el turismo está implicado y se transforma, cambia por las implicaciones sociales de los sitios de concurrencia ciudadana.

Así mismo, el trabajo representa una contribución teórica en el turismo, por el reconocimiento de las incidencias de los vidrios rotos en espacios turísticos, donde se evidencia que las prácticas turísticas disminuyen en escenarios perjudicados estructuralmente, a raíz de las conductas antisociales y la falta de regulación y aplicación de códigos de convivencia ciudadanos. Se contribuye del mismo modo, a la teoría turística y la comprensión del sistema turístico desde un enfoque de seguridad en la que los actores y entes velan por el bienestar de los visitantes, sin olvidar a los residentes.

Igualmente puede ser una fuente de consulta al momento de planificar el territorio turístico o desarrollar espacios turísticos de un determinado destino, donde no existan actividades sociales perniciosas para el estado y disfrute de los espacios públicos turísticos. Finalmente, la creación de productos y circuitos turísticos, deben involucrar estrategias y mecanismos en los recorridos para mitigar o por lo menos mermar el efecto reiterativo de conductas delictivas en espacios públicos que ocasionan los vidrios rotos.

Antecedentes

En el siguiente apartado titulado: antecedentes documentales o estados del arte, se refieren los trabajos académicos e investigativos (Tesis doctorales, artículos científicos, trabajos de grado) que tuvieron relación alguna con las nociones de espacio público y turismo; y con la problemática planteada desde la óptica de la investigación. Tratándose de esta relación turismo y espacio, desde el comportamiento, funcionalidad, percepción, distribuciones, implicaciones, configuraciones, dinámicas y demás vínculos; se pudieron describir los aspectos más relevantes de cada investigación, lo que en retrospectiva nos facilitó conocer hasta donde el campo de investigación que abordamos está desarrollado, y qué ausencias o vacíos del conocimiento podemos llenar con la problemática y justificación avanzadas. Finalmente se describieron 20 trabajos académicos tomando como referencia aspectos como: título, año de publicación, objetivo principal, metodología empleada y resultados obtenidos.

Antecedentes Documentales o Estados del Arte

Los autores Mercado Alonso, I., & Fernández Tabales, A, en su artículo académico: *Percepciones y valoraciones sociales del paisaje en destinos turísticos* en el año 2018, planteó determinar las percepciones y valoraciones del paisaje y los conflictos presentes desde lo urbano y lo turístico de mayor concurrencia en la ciudad de Sevilla, además de comparar esas mismas apreciaciones con otros destinos turísticos. La metodología empleada por los autores fue cualitativa. De los resultados, se dice que los actores identifican o mencionan elementos del paisaje urbano como fachadas, edificios, plazas, espacios peatonales, terrazas, veladores y árboles de jardines; los cuales son de meticulosa atención y cuidado por hacer parte de fichas claves del patrimonio histórico, y por tanto se valoran positivamente. Asimismo existen valoraciones negativas por la peatonalización del centro histórico, grafitis, fachadismo, la tematización de espacios e introducción de equipamientos que no es consonante con el espacio.

El artículo científico, que presenta el autor Baños Francia, José Alfonso en el año 2014, trató sobre el *Turismo, identidad y espacio público en Puerto Vallarta, México: Apuntes sobre tres intervenciones recientes*. Se planteó ilustrar del Puerto Vallarta tres actuaciones (Malecón, Muelle y Pasarela), cuyos exponentes configuran la identidad misma del lugar. La metodología empleada fue cualitativa. De los resultados se puede afirmar que, los imaginarios que tienen los viajeros, se asocian a la disposición de objetos, a las obras y a los arquetipos de los espacios, los cuales tienen un componente emblemático de la ciudad y un grado de significación para la cultura local y los turistas que la visitan.

La tesis doctoral que presenta el autor Soriano Fuenzalida, P. en el año 2015, se titula, *Morfología, usos e impactos en los espacios públicos turísticos de la ciudad. El caso de los barrios Lastarria y Yungay en Santiago de Chile y del Cerro Concepción en Valparaíso*. El autor pretendió “analizar las características morfológicas en espacios públicos donde se desarrolla el turismo, en barrios patrimoniales” (Soriano, 2015, p.19). La metodología empleada fue cualitativa. En los barrios cuyo patrimonio es significativo, se presentan interacciones funcionales: inmersiones de la cadena de valor del turismo, usos turísticos, ofertas territoriales de agentes turísticos, etc., que producen impactos en los usos naturales habituales del espacio público; los espacios públicos sufren variaciones y modificaciones en su estructura, función y jerarquía. Dichas modificaciones y variaciones, resultan ser a) el cambio de enfoque de uso del espacio, esta vez para el turismo, debido a la oferta mega diversa de Santiago de Chile (espectáculos, museos, bares); b) espacios no turísticos como los centros comerciales que varían sus funciones, esta vez al servicio y disposición de espacios a turistas; c) el condicionamiento de espacios urbanos singulares (calles, escaleras, puertos, rincones, ascensores) para el disfrute de pasadías y ratos del turista; y e) el cambio estructural y vocacional de estos barrios desde las administraciones y órganos locales al desarrollo de plantas y espacios turísticos aprovechables y rentables.

Espacio público como elemento de cohesión territorial, es el artículo académico que presentaron los autores López, M. J, y Faginas, V. L, en el año 2019. El objetivo de la investigación consistió en “analizar las condiciones físico espaciales y la integración social del eje costero de Miramar como espacio público y turístico, y elemento clave para la cohesión territorial” (López & Faginas, 2019, 131). La metodología empleada fue cuantitativa. En cuanto a los resultados se evidenció que el espacio público es vital y primordial en las ciudades, por lo

cual es necesario prestar atención a las políticas diseñadas, en aspectos como calidad de la vida y su proceso de planificación y gestión.

El artículo científico que presentan los autores Mena, F. C y Núñez-Vega, J, en el año 2006, se titula: *La inseguridad en la ciudad: Hacia una comprensión de la producción social del miedo*. En él se plantearon estudiar los nexos existentes, entre la inseguridad y los retratos de violencia, así como el relacionamiento, significancia e incidencia con el urbanismo. La metodología empleada fue cualitativa. Se concluyó que el miedo es un producto social y psicológico perteneciente a las dinámicas urbanas; el miedo es dependiente de dos variables, el argumento y alegato de la seguridad ciudadana y la faceta económica, cultural y política.

En el libro: *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* del año 2016 los autores Ramírez Kuri, P., Zermeño y García Granados, S., Meneses Reyes, M, y Azuela de la Cueva, A, se plantearon escudriñar las diferentes manifestaciones del espacio público y reflexionar en torno a las políticas y estrategias que las ciudades del siglo 21 están implementando en sus procesos urbanos. La metodología empleada fue cualitativa. Se efectuaron diversas investigaciones de jóvenes expertos de posgrado y posdoctorado de la UNAM. Cada sección alude al condicionamiento actual de los escenarios de lo público, así como de la ciudadanía, a la par de los procesos que se ejecutan en el espacio público y los actores que confluyen en la vida urbana.

En el artículo científico titulado: *La seguridad como componente esencial del concepto de calidad turística*, que presentaron los autores Jiménez García, M. A, y Pérez Delgado en el año 2018, se buscó correlacionar la seguridad turística con la noción de calidad desde los diferentes marcos de regimiento, y a su vez verificarla tanto en los establecimientos de alojamiento como en los destinos turísticos. La metodología empleada fue cualitativa. Se concluyó la importancia de trabajar la seguridad turística en el marco de la sostenibilidad, ya que los procesos de seguridad privados no atañen a una seguridad turística que prevenga y mitigue los riesgos que ocasiona la actividad.

Los autores Fernandes, D., Castillo L., Marino A., Gándara y Manoel G. en su artículo científico titulado: *La influencia de la seguridad pública en la satisfacción y en la formación de la imagen de Curitiba (Brasil) para el visitante y los visitados* del año 2016, plantearon, “observar e identificar las transformaciones ocurridas en la seguridad pública de Curitiba que

determinaron la satisfacción de los visitantes y la formación de la imagen de la ciudad” (Fernandes, I, Castillo L, Marino A. Gándara y Manoel G, 2016, p. 419).

La metodología fue cualitativa. Se concluyó que la inseguridad, perjudica las vivencias en los espacios visitados. Los residentes restringen el acceso a calles por la escasa seguridad y el estrés, la preocupación y el límite de satisfacción afecta e incide directamente en la calidad de vida de los turistas. La seguridad pública es insatisfactoria para los visitantes al contrario del uso de la ciudad y el bienestar social.

En el artículo científico del autor Jasso, L. C. (2018) titulado: *Rescate de espacios públicos en México: una aproximación a la política pública de prevención situacional del delito*, el autor se planteó, inspeccionar y examinar la política pública en todo su contenido incluyendo los alcances, además de realizar una serie de conclusiones y recomendaciones de cara a su mejora continua. La metodología es cualitativa. Se concluyó que se implementan y se crean políticas públicas para prevenir el delito en los espacios públicos, ya que si un espacio se encuentra deteriorado o en mal estado, es propicio para que brote la delincuencia y por ende la inseguridad.

En el artículo científico del autor Gélvez, J. D, del año 2018 titulado: *¿Cuáles determinantes se relacionan con la percepción de inseguridad? Un análisis estadístico y espacial para la ciudad de Bogotá, D. C.* se planteó hallar los terminantes de la percepción de la inseguridad en la capital colombiana. La metodología que se empleó fue cualitativa. De los resultados que se obtuvieron, se afirmó que las personas que tienden a sentirse más inseguras son, las mujeres y aquellos cuyos recursos son limitados. Se acota, que no existe relevancia en conocer los programas de seguridad, si para las personas la sensación de inseguridad es aún latente.

La Ventana Rota y otras formas de luchar contra el crimen es el título del libro del autor Costa, G. del año 2007, en donde pretendió presentar tres estrategias y soluciones respecto al desarrollo de políticas públicas e intervención de seguridad ciudadana y su impacto para mitigar o resarcir la inseguridad y sus aditivos en los espacios públicos de la ciudad.

La metodología que empleó fue cualitativa y como resultado se obtuvo que, las ciudades latinoamericanas presentan gran inseguridad y los gobiernos al tratar de implementar estrategias con rapidez, no evalúan sus políticas ni sus planes de acción para atacar los problemas de inseguridad a profundidad.

El autor Hernández, E y De la Torre, M. en el año 2016 presentaron un artículo investigativo titulado: *Turismo y violencia. Los nuevos imaginarios del miedo*. El objetivo que se planteó, fue caracterizar a los residentes y visitantes de la ciudad histórica de Guanajuato, desde sus respectivos imaginarios y las condiciones físicas del espacio que promueven el sentimiento de inseguridad. La metodología que se empleó fue cualitativa y los resultados obtenidos arrojaron que el turismo ha crecido y a su vez la violencia, ya que existen destinos de interés turístico que son escenario de violencia y que generan miedo, por lo cual las percepciones del turista se ven afectadas negativamente.

Delgado, A en el año 2016 presentó un artículo académico titulado: *Turismo y militarización del espacio público*, cuyo objetivo aludió a la identificación de los cambios y variaciones del espacio público con respecto a la militarización. La metodología empleada fue cualitativa, cuyos resultados evidenciaron que, a lo largo del tiempo en los espacios públicos de los centros históricos de interés turístico, suceden transformaciones que convierten a los espacios en áreas militarizadas, expulsando las dinámicas sociales que debe de proliferar en el espacio.

“Analizar el imaginario turístico por parte de los turistas estadounidenses y mexicanos del destino turístico de Mazatlán, México en su contexto de inseguridad” (Sánchez, 2015, p.1) es el objetivo que planteó la autor, misma que se titula: *Percepción del imaginario turístico de los turistas estadounidenses y mexicanos en Mazatlán, en un escenario de inseguridad*. La metodología empleada fue cualitativa. Los resultados apuntaron a que Mazatlán a pesar de vivir acontecimientos de seguridad y violencia por parte de organizaciones delictivas que defendían territorios y provocaban el desorden social, los turistas de los distintos países asocian ahora al destino con atractivos, tipologías de turismo, colores y aromas, imágenes, relatos de seguridad y confianza, transformaciones de estancias vacacionales y las festividades como el Carnaval.

Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo, política turística, planificación turística y gestión pública del turismo, es el título del artículo académico que presentó el autor Velasco, M, en el año 2016. El objetivo que planteó fue reflexionar sobre los límites de los conceptos, los niveles de análisis y los relacionamientos entre los términos de gobierno del turismo, política turística, gestión pública y planificación del turismo aterrizándolos a las situaciones reales de lo público. El artículo es netamente teórico sin campo de investigación definido.

La metodología empleada fue cualitativa. Los resultados mostraron que es necesario que se creen relaciones entre los entes jurídicos y administrativos para que el turismo tenga una planificación adecuada para su desarrollo y que se creen políticas que ayuden y faciliten el crecimiento del turismo.

En el libro titulado: *La dimensión social del espacio público: aportes para la calidad de vida urbana* que presentaron los editores Pablo Páramo y Mónica Eliana García Gil en el año 2010, se analizó la dimensión social del espacio público desde sus diferentes interpretaciones como la calidad de vida urbana, la convivencia ciudadana, los movimientos sociales, la equidad, los tipos las contingencias independientes y meta contingencias. El libro es netamente teórico y sin campo de investigación definido.

La metodología que se empleó fue cualitativa. Los editores concluyeron que la estrategia de la meta contingencias puede ampliar efectos deseables de convivencia ciudadana, la autorregulación de las personas y el cumplimiento de las normas en el espacio

Manuel Delgado Ruiz en su libro *Disoluciones urbanas: procesos identitarios y espacio público* (2002), nos habló principalmente de las segregaciones identitarias de los actores del espacio público, lo disperso, la autogestión de acontecimientos y realidades del espacio público, la no identificación de las personas con su comunidad y la asocialidad que a la vez los envuelve en los mismos espacios compartidos, que se enmarcan en la aparente ausencia e ignorancia de sus miembros.

La metodología empleada fue cualitativa. Concluyeron que las reflexiones que se deben cobijar en los ambientes adecuados para la construcción crítica del rol de la identidad sobre sus superpuestos en el espacio público.

Brutat I Jubert, Ricard en su Tesis Doctoral titulada: *La seguridad urbana: entre la seguridad ciudadana, el civismo y la convivencia en espacios públicos* del año 2014 mencionó sobre cómo la forma de seguridad vigente (occidental) se ha transformado desde la II guerra mundial; ahondando en aspectos como: la seguridad urbana, las normas de control social enfocadas al uso de los espacios públicos y las regulaciones relacionadas a las nociones de civismo y convivencia. A su vez, trata sobre cómo las transformaciones y cambios sociales y sus consecuentes urbanos han modelado la percepción de seguridad, y a partir de allí generado políticas de seguridad. Por último expone las ordenanzas del civismo desde la teoría

criminológica. La tesis doctoral es netamente teórica y de análisis y revisión documental, y sin campo de investigación definido.

La metodología fue cualitativa. Concluyó que la seguridad ofrecida por las administraciones públicas se rige bajo el tratamiento de la percepción de seguridad de los ciudadanos para crear sensaciones contrarias al bienestar.

En el libro *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities* del año 2015 de Kelling, G y Coles, C, se explicó a brevedad cómo resolver las problemáticas de “delincuencia y decadencia en los centros urbanos”. Mediante una prescripción casi médica, los autores señalan diversas fórmulas para controlar los comportamientos desordenados en lugares públicos defendiendo la prevención del delito, y realizando una fuerte crítica sobre las estrategias y acciones rectoras inequívocas de la policía moderna. La metodología empleada fue cualitativa. Concluyeron que adecuar los espacios urbanos con buenas condiciones y atacar los problemas cuando son todavía pequeños, provocará una disminución en las tasas de criminalidad y vandalismo, al igual que el comportamiento y las conductas antisociales

Según Wilson, J. y Kelling, G, autores del artículo periodístico titulado: *Broken Windows: “The police and neighborhood safety”* (Marzo de 1982), analizan y describen las causas del delito y el desorden en los espacios urbanos basados en el ejemplificado de “Barrios Seguros y Limpios”, un programa lanzado en los 70’ en New Jersey para mejorar la calidad de vida comunitaria en 28 ciudades. A la vez toman como referencia la analogía de las ventanas rotas y el experimento de los autos de Philip Zimbardo en el año de 1969. La metodología fue cualitativa. Concluyeron que el delito es posible, en espacios o propiedades-desgreñados y desguarnecidos- que no representan “un sentido de respeto mutuo y unas obligaciones civiles comunes” para con los sitios.

Bases Teóricas o Referentes Conceptuales

El espacio público según el artículo 5 de la ley 9 de 1989 del Congreso de Colombia, se refiere al grupo o conjunto de estructuras inmuebles públicas, equipamientos arquitectónicos y espacios naturales de propiedad privada, que, debido a su esencia, su disposición, afectación o disfrute de las necesidades de las personas, son propiedad de todos, y por tanto por encima de intereses particulares o singulares.

Todo lo perteneciente al disfrute e interés de lo público, es de considerarse espacio público. A su vez Sahui (2002) define el espacio público, como el conjunto de relaciones entre individuos, quienes mediante sus acciones particulares y sus formas de pensar construyen un mundo donde la comprensión va orientada a la confluencia de personas. Por su parte hay autores que resaltan que:

Es un conjunto de bienes colectivos destinados a la satisfacción de necesidades colectivas independientemente de su función y su escala. La cantidad disponible de estos bienes es un agregado heterogéneo, medido en metros cuadrados, de la extensión ocupada con parques, zonas verdes, plazas, vías y zonas de preservación ambiental, sean de escala vecinal, zonal o metropolitana. (Plan Maestro de Espacio Público, 2006) citado por (Daza, 2008, p. 22)

Este concepto es pertinente debido a que nos permite analizar el contexto de los espacios tanto públicos como los turísticos, en sus dinámicas, comportamientos, transformaciones, funcionalidades, configuraciones y de qué manera se ve influenciado y afectado por los planteamientos y postulados de la TVR. La categoría espacio público a su vez también está enmarcada bajo dos posiciones:

Por una parte, en un sentido muy tradicional y operativo, como el espacio abierto de la ciudad (las calles y las plazas), sin más contenido teórico que el supuesto de que es en el espacio abierto donde la sociedad se reúne y reconoce; y por la otra, adscribiendo automáticamente para ese espacio abierto todas las cualidades sociales y políticas que las teorías del espacio público ponen en circulación (Gorelik, 2008, p.44) citado por (Borraeta y Vidal, 2012, p.8)

Finalmente siguiendo a Selle (2001) citado por (Schlack, 2007, p. 26) la característica distintiva del espacio público es su grado de accesibilidad o la posibilidad de su uso sin restricciones para cualquier persona. En sentido sociológico, el espacio público es el espacio de uso público.

Por su parte, **La Teoría de la ventana rota**, según James Q. Wilson George L. Kelling (marzo de 1982), se refiere entre otras palabras, a que el delito o el nivel de inseguridad incrementan en espacios o lugares en donde su fisonomía o constitución carece de mantenimiento, amparo, resguardo, atención o protección.

Esto se debe a que los espacios sucios, maltrechos, desaliñados, entre otras características referidas al mal estado de su conservación, se encuentran sin márgenes para el cumplimiento de buenas conductas y prácticas sociales, al respeto, a la apropiación del territorio, al cumplimiento de la ley, a la falta de educación, al decaimiento de los valores, al desapego de los órganos rectores y reguladores del espacio, entre otros criterios.

La ventana rota se refiere asimismo al agujero o grieta por donde las afecciones o alteraciones en un espacio se podrían conmutar en un desorden social tirante al fundamento de una cultura urbana vandálica, sin control ni supervisión. La TVR, nos sirve de base para comprender los espacios desde diversas interpretaciones desde las nociones de seguridad, delito y crimen. A su vez inspeccionar los espacios públicos turísticos desde el enfoque de la TVR y como las interacciones sociales y las prácticas turísticas se moldean y adaptan a partir de espacios que presentan no solo ventana rota, sino también un entramado de deficiencias físicas y usos sociales.

Según (Boullón, 1986) el **espacio turístico**, se refiere a aquellos espacios que se encuentran dispuestos en el territorio, y cuyos atractivos elementos de interés para turismo están disponibles dentro de él. A esto se suma, que el espacio turístico es real cuando contiene una planta turística, de lo contrario sería un espacio turístico potencial.

Para el autor, los espacios turísticos, abarcan una serie de superficies expresados en la distribución y disfuncionalidad física del espacio, como lo son: zonas, áreas, conglomerados, complejos, centros, unidades, núcleos, conjunto, corredor, corredor de traslado y corredor de estadía. Por su parte (Featherstone, 1994) citado por Judd (2003) asemeja el espacio público turístico afirmando que “La “escena” que los visitantes consumen está compuesta por un calidoscopio de experiencias y espacios orientados al trabajo, consumo, ocio y entretenimiento” (p.57). Finalmente hay autores que se refieren al espacio público turístico desde esta óptica:

En relación con los procesos de reconfiguración urbana, ligada a las estrategias turístico-patrimoniales, se destacan la creación de circuitos, la escenificación de ciertos fragmentos urbanos, la estetización, elitización y privatización paulatina de espacios públicos en pos de generar postales turísticas y la consolidación del área central como espacio valioso para ser visitado, transitado y consumido porque es allí donde se concentran las actividades culturales, los espacios de ocio, las intervenciones públicas y los recorridos turístico-patrimoniales. (Vera, 2015, pp.100-101)

Este concepto, resultó pertinente debido a que era preciso reconocer los espacios donde existen atractivos o lugares de interés para un visitante; y cómo estos reaccionan y cambian ante las imbricaciones y problemáticas de presencia de ventana rota. Las actividades turísticas no son las mismas y expresan un ahogamiento por las dificultades que acarrearán el deterioro y la inseguridad de un espacio turístico.

Según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la tecnología (2011), se refiere al espacio o zona urbana derivada de la segmentación histórica al que se le atribuyen acontecimientos históricos, culturales, simbólicos o naturales, que van mucho más allá del centro histórico, para entenderse como un espacio geográfico o un ambiente urbano en gran magnitud y significancia.

El paisaje cuyas características geográficas, su equipamiento, infraestructura, estética, su diseño urbano, percepciones, valores socioculturales, aspectos del patrimonio y las relaciones de tipo económico; es foco de atención y de apreciación por parte del turista que visita el espacio urbano. De otra manera otros autores con respecto al término de **paisaje urbano turístico** destacan que:

Más bien, parece expresar una especificidad de los destinos urbanos, que apunta a la creciente capacidad del paisaje urbano (y de lo urbano en general en cuanto fenómeno cultural, como lo define Manuel Delgado, 1999) de conectar con las expectativas de una nueva generación de viajeros, para los cuales el legado histórico-artístico va perdiendo su tradicional centralidad. (Quagliari y Russo, 2010, párr. 6)

Tal y como afirma Maderuelo (2010) “el paisaje urbano no es la ciudad, ni alguno de sus enclaves significativos, sino la imagen que de ella se destila, bien sea esta individual o colectiva” (p.575) y por tanto, es de notoriedad que se le atribuyan idealizaciones y juicios por parte de los no residentes para resaltar esos mismos espacios urbanos, y que asimismo se presente el fenómeno del desplazamiento hacia el-paisaje- para admirarle y conocer de sus facultades.

A su vez, (Barrio et al. 2009) citado por (Muñoz y Rodríguez, 2015, p. 1154) afirma que las ciudades están conformadas por diversos elementos asociados al conocimiento y a los sentimientos, que son resaltados cuando los individuos refieren o reconocen la ciudad por sus particularidades y características. Finalmente, para (Mejías, 2013) citado por (Cubero, 2017) el concepto implica una profunda complejidad desde la imagen urbana, al referirse así:

El Paisaje Urbano es un conjunto de imágenes de un entorno construido o en donde se desarrollan actividades humanas. La imagen urbana surge de la síntesis realizada por los individuos mediante procesos perceptuales, de las características, actos o condiciones del entorno temporal, físico-geográfico y humano de la ciudad. Esta construcción es el producto de la recreación mental de imágenes, asociaciones, recuerdos, elementos, símbolos, conjuntos de formas, espacios, elementos naturales y, sobre todo, las actividades humanas del momento histórico en que se vive [...]. (p. 131)

El concepto es pertinente, ya que si se parte de que todo espacio urbano que genera un interés para el turista, una especie de admiración y representatividad para la historia local y lo sociocultural, es de inferir que se convierte en un símbolo para la panorámica visual del actor o un componente esencial que está ligado a su identificación (y no solo en el aspecto geográfico), y por ende cada atributo que comprende su espacio turístico en conjunto es digno de preservar y darle significado. Dicho así un paisaje urbano puede afectarse para el observador si entre sus constitutivos existen ventanas rotas que puede perjudicar su preponderancia y el resalte en las cualidades de la zona en detalle.

Según el glosario básico para entender el turismo de la UNWTO (Organización Mundial del Turismo) 2005-2007, los **actores del turismo** se refieren en primer lugar, a los turistas, los cuales, son visitantes que se encuentran fuera de su residencia habitual (zona geográfica -aunque no necesariamente contigua- en la que una persona realiza sus actividades cotidianas habituales, OMT (2005-2007) , por un tiempo estimado inferior o igual a un año, y cuya motivación sea la de entretenimiento, negocios o personal. Los visitantes se clasifican en turistas (personas que durante su viaje pernoctan), o excursionistas (personas que durante su viaje no pernoctan).

En segundo lugar, las personas residentes en un territorio o espacio geográfico habitual hacen parte de los actores de turismo, por su receptividad e inmersión en las dinámicas y prácticas turísticas en el territorio donde viven. Los actores del turismo son parte esencial en el desarrollo de las actividades turísticas. Si entre sus percepciones hay constancia de existencia de diversos factores asociados a la inseguridad y de consideración desde el punto de vista de la TVR, podrían en definitiva desertar de sus programas si los espacios públicos turísticos están siendo lesionados por los habitantes del lugar; y decaen al parecer por la falta de importancia y control que los residentes tienen frente a sus íconos históricos.

En otro sentido, la Ley 1185 del 2008 define los **Bienes de interés cultural** como aquellos bienes que mediante acto administrativo y previo cumplimiento de la misma ley, cualquier autoridad nacional o autoridades territoriales, consejos comunitarios de las comunidades afrodescendientes o indígenas determinan cuál bien o manifestación de patrimonio cultural queda cobijado por el Régimen Especial de Protección o de Salvaguardia. Las posesiones de patrimonio cultural de la nación están cobijadas bajo la salvaguardia, amparo, sostenibilidad y difusión siempre y cuando sean nombrados como BIC (Bienes de Interés Cultural).

Todo lo anterior, mediante los criterios de verificación y valoración que el mismo Ministerio de Cultura designe. El Decreto 763 del 2009 fija los criterios de selección de los BIC “Antigüedad, Autoría, Autenticidad, Constitución del bien, Forma, Estado de conservación, Contexto ambiental, Contexto urbano, Contexto físico, Representatividad y contextualización sociocultural” y que a la vez asignan valores simbólicos, estéticos e históricos.

Este concepto es relevante en la investigación, puesto que, la Estación de ferrocarriles nacionales de la sabana actualmente se considera bien patrimonial del país, ya que simboliza la época antigua del sistema férreo de Bogotá y representa un Bien de interés cultural del ámbito nacional según el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 y el Decreto 2390 del 28 septiembre de 1984. Si esta estructura tiene un grado de significancia alto, es preciso analizar las causas de su abandono y aparente estado desde las perspectivas de la TVR. Por último cabe resaltar que la Estación de Ferrocarriles de La sabana también es catalogada Monumento Nacional según el Decreto 2390 – 26 - IX de 1984.

Según gallego y Martínez (2013), **la seguridad objetiva** se refiere al compendio de estrategias y mecanismos encargados de escudar la vida y los bienes de las personas en la ciudad, ante amenazas y peligros previstos e imprevistos que los puedan afectar. Esta seguridad está enlazada a diversos aspectos sociales tales como, el derecho a la vida, el respeto, la integridad física, la libertad, la defensa, el aseguramiento del patrimonio de los individuos, entre otros; que son necesarios para el óptimo funcionamiento de las sociedades.

Ahora, la **seguridad ciudadana subjetiva**, se refiere a aquellos presentimientos, sensaciones, percepciones, imaginarios, premoniciones, evocaciones e impresiones de temor, miedo, ausencia de seguridad, protección o amparo, desconfianza ante un riesgo latente o amenaza que vulnere o perjudique al individuo.

Por otra parte, para Martens (2014) la seguridad objetiva es la posibilidad real de que una persona pueda ser víctima del delito; mientras que la seguridad subjetiva la concibe como la impresión o miedo que tienen las personas de volverse víctimas del delito. Finalmente, para Barberet (2004) citado por Garza (2018) la seguridad subjetiva hace referencia a la “percepción de desorden o problemas en el barrio donde se vive, el grado de miedo que se siente y la confianza en el aparato jurídico-penal” (p.11).

Mientras que, para el mismo autor, seguridad objetiva hace alusión a las “cifras reales de inseguridad, o lo que es lo mismo, tasa de criminalidad” (p.12). Los conceptos son relevantes en la investigación, puesto que dichas concepciones analizadas en el campo de estudio facilitan la comprensión de los rasgos de comportamiento y las acciones en los individuos (llámense turistas o locales) en espacios públicos y de índole turístico con y sin ventana rota.

El artículo primero de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO (1972) citado por Martínez (2006), entiende por patrimonio cultural material inmueble:

Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia y los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico (pp. 74-75).

A su vez, la Universidad Interamericana para el Desarrollo (s.f) citado por López Boquet (2019), afirma que el patrimonio cultural tangible inmueble hace referencia a las obras, estructuras, monumentos, artes decorativas, figuras, conglomerado de edificaciones y toda expresión física de la cultura que no puede trasladarse ni moverse a otros lugares; y, por lo tanto, debido a su valor y contexto social e histórico son susceptibles de salvaguardia y protección.

La estación de ferrocarriles es sinónimo de patrimonio cultural desde el año 1984 por sus connotaciones físicas, económicas, históricas, sociales, arquitectónicas y culturales, pero

actualmente es un símil evidente de un espacio roto y desolado, más que uno con el baluarte y manutención que se requiere para protegerla y salvaguardarla.

El Servicio Nacional de Turismo del gobierno de Chile (SERNATUR) 2014, dice que **turismo cultural** es aquel turismo que es motivado por conocer, vivenciar, compartir y visitar manifestaciones locales, lenguajes, estilos de vida, idiosincrasias y cosmogonías, “costumbres” y rituales, prácticas y actividades, historias, contextos, sitios emblemáticos y representativos, instrumentos rutinarios, vestuarios, etc., que singularizan e identifican a un grupo de una población o comunidad.

A su vez para (Richards, 1990) citado por (Morère y Perolló, 2013) ,el término hace alusión a “todos los movimientos de personas con destino a atractivos culturales concretos, como sitios de interés patrimonial, manifestaciones artísticas y culturales, exposiciones de arte y teatro, en ciudades ubicadas en países que no son su lugar habitual de residencia” (p.22).

Para el (Ministerio de Cultura de la República de Colombia, 2005) el turismo cultural es aquel viaje motivado por el conocimiento y el aprendizaje de los rasgos y cualidades, -además de los hábitos, elementos constitutivos y características propias- de los grupos sociales de los destinos o lugares. Sin embargo, para Santana (2008) “el turismo usa y consume rasgos culturales, al tiempo que contribuye a reconstruir, producir y mantener culturas” (p.82).

El concepto es pertinente porque el turismo visualizado que se destaca en la estación de ferrocarriles hace parte de la tipología de lo cultural, por las características e hitos sucedidos a lo largo de la historia; y porque el interés del turista es de culturizarse y aprender de ellos. En este caso lo simbólico y emblemático en los inicios de los trazados de la época férrea en Colombia.

Metodología Aplicada

Tipo de Investigación

La metodología usada en esta investigación fue de carácter cualitativo, y según Taylor y Bogdan (1986) citado por (Quecedo y Castaño 2002) ésta se caracteriza -y asimismo se evidencia en el presente trabajo de grado- por: a) lo inductivo, exploratorio y descriptivo, ya que se realizan conceptos a partir de los datos sin emplearlos para resolver hipótesis; b) se comienza la investigación planteando un interrogante que pretenda responder a la problemática propuesta.

Por su parte, en el c) se estudia a los actores sociales y su contexto desde un enfoque holístico; d) está centrada en la fenomenología y en la comprensión; e) se estudia al objeto desde una

modalidad naturalista y es sensible a los efectos del investigador; f) es flexible y de libre seguimiento frente a los lineamientos.

Igualmente, en el g) se intenta comprender a las personas desde la mirada y vivencia de las mismas; h) se suspenden o apartan perspectivas, creencias, discusiones y conjeturas del investigador, evitando dar por sobreentendido los fenómenos; i) los métodos de investigación son humanistas; j) es un proceso empírico; k) se centra en la generación de constructos y proposiciones; l) se centra en las subjetividades, cualidades, significados y las realidades sociales en los diferentes ámbitos de la realidad.

El muestreo al que corresponde la investigación es de tipo intencional, pues, la metodología aplicada en la investigación es cualitativa, además este tipo de muestreo no depende de la probabilidad, sino de las condiciones que permiten hacer el muestreo, acceso, disponibilidad y conveniencia, en los espacios públicos correspondientes a cada unidad de análisis.

Definición de Variables o Indicadores

Las variables de tipo cualitativo que se postulan para el posterior estudio y análisis parten de las bases teóricas y de un intento por constatar la incidencia de algunos fenómenos en otros. La TVR (Teoría de la Ventana Rota) como variable cualificable que constata sus fundamentos y bases conceptuales en el Espacio público (EP). La TVR pretende ser explicada en espacios públicos aparentemente desahuciados y con síntomas de abandono e inseguridad en la ciudad.

El Espacio público es la segunda variable cualificable que se intenta descifrar, en su funcionalidad y contexto, al igual que en participaciones e imbricaciones dentro de las prácticas del Turismo (T). Turismo es la tercera y última variable que se mide, ya que es esta la que explica la práctica y dinámica sociocultural de la actividad turística en espacios públicos que presentan ventana rota. No se intenta con esto medir niveles o grados de percepción, por el contrario se busca comprender las incidencias de las variables en la cotidianidad y trama real de las personas y espacios.

Unidad de Análisis

Entre los objetos de estudio, se encuentran La Estación de ferrocarriles Nacionales de Bogotá para determinar la veracidad de la TVR en espacios públicos de interés turístico; y La estación de Transmilenio “De la Sabana” para determinar la veracidad de la misma (TVR) en espacios públicos

de la ciudadanía. Con base en lo dicho anteriormente, se describen a continuación cada uno de los objetos estudiados:

La Estación de Ferrocarriles Nacionales de la Sabana está ubicada en la Calle 13 No. 18-24. Limita al norte con la calle trece, al oriente con las carreras diecisiete y dieciocho y al occidente con la carrera diecinueve. Está ubicada en la Localidad de Los Mártires y hace parte de la UPZ (Unidad de Posicionamiento Zonal) 103: La sabana y cuya ubicación catastral la sitúa en el barrio la Sabana.

Según Munca (2015) fue construida en la época republicana de Colombia por el ingeniero William Lindston y el arquitecto Mariano Santamaría entre los años de 1913 y 1917. Su uso original fue la de Estación de ferrocarril operada por la compañía Ferrocarriles Nacionales entre 1954 y 1991 según Thomas Konarkowski (2011), aunque actualmente es sede de la Superintendencia de puertos y transporte y el operador turístico Turistren.

Tiene dos declaratorias oficiales: la primera de Monumento Nacional por el Decreto 2390 26-IX-1984, y la segunda de Bien de interés cultural por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 y el Decreto 2390 del 28 septiembre de 1984.

Según la página oficial de la compañía encargada de los desplazamientos con fines turísticos: Turistren (s.f), los recorridos al público se efectúan los días Sábados, Domingos y Festivos con paradas en el kilómetro 15 (Estación de Usaquén), kilómetro 34 (Estación La Caro), kilómetro 40 (Estación de Cajicá) y kilómetro 53 (Estación de Zipaquirá). Las flotas a vapor que operan son: el número ocho, setenta y dos, setenta y cinco, setenta y seis y la ochenta y cinco, todas fabricadas por Baldwin en Filadelfia, Estados Unidos.

Las flotas a diésel que operan son: el número setecientos once, setecientos veintitrés y la seiscientos uno, todas fabricadas por General Electric y ensambladas en España por Babcock & Wilcox. Y finalmente los auto-ferros que operan son: la número mil seiscientos noventa y seis, mil seiscientos setenta y seis y la mil setecientos veintitrés, todas fabricadas por A.S.J Jonkopin en Suecia.

En cuanto a las tarifas de los recorridos del año 2020, varían dependiendo del destino final y del tipo de turista: Nacional o Internacional. En promedio, la tarifa de abordaje está en 59.000 pesos colombianos (COP) con destino a Zipaquirá (Bogotá, Zipaquirá, Cajicá, Bogotá) y 69.000 pesos colombianos (COP) con destino a Nemocón (Bogotá, Nemocón, Nemocón). Los horarios que se manejan en promedio son: salida de 8:00 am a 8:30 am y llegada de 5:00 pm a 5:45pm.

Ramírez (2015) afirma que la construcción de la Estación de ferrocarril de la sabana respondía a la necesidad del flujo de pasajeros y demás mercancías hacia Facatativá y Girardot; pero además por su arquitectura de influencias francesas e italianas y el trabajo del escultor suizo Colombo Ramelli, la estructura cobró sentido y significado para la población local, como lo señala el Programa reciclaje de las estaciones de Ferrocarril (1990) al afirmar que:

Las estaciones aparecieron como símbolo y lenguaje del ferrocarril. Su arquitectura se constituyó en lo estable del sistema de transporte y la imagen del progreso y modernismo (...) En muchos poblados no solamente determinaron la traza urbana y su crecimiento, sino también algunos aspectos formales y arquitectónicos de otros edificios [...]. (p.2)

La Estación es un foco turístico para visitantes nacionales y extranjeros que quieren visitar y conocer la sabana de Bogotá y los municipios aledaños. Por lo tanto, se hace necesario verificar las condiciones de sus espacios públicos y si estas, afectan las dinámicas turísticas y la industria misma del turismo en el sector.

A continuación se ilustra un mapa de la unidad de análisis de la Estación de ferrocarriles de la Sabana y su zona de influencia en espacios turísticos más próxima, el cual consta de un área en promedio de 12969,01 metros cuadrados y un perímetro total en promedio de 968,72 metros. La altura con la que se toma la panorámica de la estación es de 2709 metros sobre el nivel del mar.

Figura 1

Mapa personalizado de la unidad de análisis de la estación de ferrocarriles Nacionales



Nota: El contorno de color azul oscuro, refleja el área y perímetro de influencia del espacio público y turístico de la estación de ferrocarriles nacionales de la sabana, mientras que el contorno de color púrpura oscuro, refleja la unidad de análisis de la estación de ferrocarriles. Adoptado de Estación de la Sabana, de Google Earth, 2020, (<https://earth.google.com/web/search/Estacion+de+la+sabana,+Calle+13,+Bogot%C3%A1,+Colombia/@4.6072767,74.08349318,2581.35805495a,202.96452245d,35y,0.00000001h,60.00058995t,0r/data=CigiJgokCardddTUMDFAEafnddTUMDHAGduxI1JcV0vAIYud7bpaAGPA>), Términos de servicio de google.

La Estación de Transmilenio denominada “De La Sabana” hace parte del Sistema integrado de transporte público masivo de la ciudad de Bogotá (Sitp) y de la empresa de Transporte del Tercer Milenio (TRANSMILENIO S.A) desde el 8 de noviembre del 2003 en adelante, según la página oficial de Transmilenio.gov.co (2020).

Se ubica en la localidad de Los Mártires, entre las carreras dieciséis y diecisiete con Avenida colón –llamada también popularmente como calle 13-. Su función es la de ser paradero en el acceso de pasajeros para las rutas de buses articulados (buses rojos que cuentan con un fuelle gris en la mitad), como son: la ruta C19 (con destino al portal de suba), la ruta 5 (con destino a la calle 22) y las rutas de retorno F19 y 5 (con destino al portal de las américas). La Estación hace parte además de la línea troncal denominada: Américas y se distingue por su color rojo.

La estación está cubierta por acero, concreto, aluminio y vidrio soplado y el ingreso de usuarios es por los costados oriente y occidente. Ante la proximidad con la Estación de ferrocarriles nacionales, la estación de la sabana es un espacio clave, para determinar si su proximidad y las prácticas sociales cotidianas que se desarrollan en ella, inciden o afecta de alguna manera el espacio público turístico de la Estación de ferrocarriles. A su vez, la estación es el puente directo

entre los pasajeros que bajan de los buses articulados para dirigirse a la estación de ferrocarriles para adquirir servicios turísticos.

A continuación se ilustra un mapa de la unidad de análisis de la Estación de ferrocarriles de la Sabana y su zona de influencia más próximo en espacios públicos, el cual consta de un área en promedio de 7973,73 metros cuadrados y un perímetro total en promedio 420,37 metros. La altura con la que se toma la panorámica de la estación es de 2828 metros sobre el nivel del mar.

Figura 2

Mapa personalizado de la unidad de análisis de la estación de Transmilenio de la Sabana



Nota: El contorno de color verde oscuro, reflejó el área y perímetro de influencia del espacio público de la estación de Transmilenio de la sabana, mientras que el contorno de color naranja oscuro, reflejó la unidad de análisis de la estación de Transmilenio. Adoptado de “De la Sabana A-3”, de Google Earth, 2020, (<https://earth.google.com/web/search/Estaci%c3%b3n+de+transmilenio+de+la+sabana/@4.6065994,74.08305994,2582.14609775a,281.02125354d,35y,26.16056277h,60.00054203t,0r/data=CigiJgokCZKt1tZudxJAEZ99GRZQYhJAGay1cj7Xg1LAIQhV3jW8hLA>), Términos de servicio de google.

Método de Trabajo

En el modelado de trabajo para el cumplimiento de los objetivos de la investigación, inicialmente- mediante formatos de planeación-, se trazaron las diversas aristas que implican el desarrollo y ejecución de las técnicas de investigación y la aplicación de los instrumentos. En estos formatos se trazaron los principales elementos que se requirieron para orientar cada técnica a su póstuma aplicación.

Dichos elementos aluden a: ¿A quién se va aplicar el instrumento?, ¿Cuándo se va aplicar el instrumento?, ¿Cuáles espacios son propicios para evidenciar la TVR?, ¿Qué criterios de selección se utilizaron para elegir los espacios de investigación?, ¿Qué aspectos han de considerarse para aplicar el instrumento?, ¿Qué materiales se necesitan para la aplicación del instrumento?, ¿Cómo se va a delimitar el espacio general donde se aplicará el instrumento?, ¿Cuánto tiempo se tomará la aplicación del instrumento?, ¿Qué procedimiento se realizó para el desarrollo y aplicación del instrumento?, ¿Por qué se considera pertinente desarrollar el instrumento y para qué?, etc.

Estos mismos nos representaron un horizonte inicial para saber de qué recursos disponíamos, que tiempos necesitábamos y que instructivos nos servían

Por otra parte, nosotros como investigadores, concertamos opiniones, comentarios, ideas y propuestas durante las diferentes etapas de desarrollo del proyecto, de forma presencial y virtual. En nuestros encuentros resolvíamos las inquietudes con la orientadora de seminario de grado y le presentábamos nuestras correcciones y sugerencias y, también entre nosotros mismos.

Siempre recurrimos a las fuentes confiables para encontrar información: como bases de datos científicas y pertenecientes solo a la academia. Cabe anotar que los formatos de planeación elaborados propiamente, se pueden encontrar en el apartado de Anexos al final del documento.

Técnicas de investigación

El conjunto de procedimientos, herramientas e instrumentos que se emplearon para obtener la información necesaria para la obtención y presentación de resultados y cumplimiento de objetivos tanto los específicos como el general, fueron través del análisis documental, la Cartografía social y la Observación participante.

Los criterios que se tuvieron para observar los espacios fueron los que en proximidad cumplen con la descripción de la TVR. Es decir, zonas con deterioro físico visible, como vidrios rotos y rayones en diferentes estructuras. Además del asalto e invasión de espacios públicos, y desconocimiento de normatividad sobre protección y cuidado de espacios de interés de todos. Entre los aspectos preponderantes están la Delincuencia, la inseguridad, el vandalismo, el robo, el deterioro social y cultural, falta de apropiación, desconocimiento de espacios, ausencia de control y vigilancia, prácticas informales e ilegales, disfuncionalidades zonales, patrimonio cultural deteriorado.

Análisis Documental

La Técnica de investigación se aplicó a toda fuente de información, la cual nos permitió esclarecer el marco normativo de los espacios públicos y los actores relacionados con el turismo. Durante los últimos quince días del mes de Diciembre del año 2019, se trabajó con mesura en la técnica.

Entre los datos específicos que se tuvieron en cuenta para realizar del análisis documental están: el Marco normativo de los espacios públicos y los actores turísticos. La organización de la información se llevó a cabo por medio de una matriz de análisis de documentación: Tipo de documento, Título, Autor o autores, Número de registro, Fecha de expedición, características físicas, Datos significativos a extraer, Clasificación, Lengua, localización, Descriptores, Identificadores.

Entre los materiales que se emplearon para la aplicación del análisis están: la libreta de notas, portátil, esferos, lápices

Finalmente se consideró pertinente emplear la técnica de análisis documental para identificar la normatividad y el conjunto de leyes existentes en los espacios públicos perjudicados y espacios turísticos y, reconocer si realmente se están desarrollando políticas que mitiguen el incremento de inseguridad y las características que detalla la TVR en los espacios públicos de interés turístico.

Cartografía social

La técnica se aplicó a diferentes grupos de edades, entre estas: La población de adulto mayor, edad adulta y menores de edad. Las tres categorías de edad participaron de la cartografía, entre ellos 5 adultos mayores, 10 mayores de edad y 6 menores de edad. Los días 10, 11,12 de enero del 2020 se ejecutó la técnica en La estación de ferrocarriles de la Sábana y la estación de Transmilenio: La sabana donde se evidenció la TVR.

Se consideraron diferentes aspectos para el desarrollo y empleo de la cartografía, como las características físicas y formales de los espacios, al igual que los imaginarios y representaciones que las personas plasmen en la cartografía de los mismos espacios en tres diferentes momentos: Pasado, Presente y Futuro.

Entre los materiales que de usaron durante la ejecución y dibujos en los pliegos están, los marcadores de todos los tonos, papel periódico, lápices, tijeras, esferos, borradores, otros papeles, etc. El espacio de aplicación se delimitó basado en las figuras 1 y 2 que reflejan los mapas de las

dos unidades de análisis ya expuestas. El tiempo que tomó la realización de las cartografías fue de 4 horas durante tres días de aplicación.

El procedimiento se realizó para el desarrollo y aplicación del instrumento. En primer lugar, se marcaron los papeles periódicos con los nombres de los lugares en donde se iba a ejecutar la cartografía y el tiempo, esto es la noción de pasado, presente y futuro. Pegamos los papeles en las bancas públicas al frente de la estación de ferrocarriles nacionales de la sabana, y comenzamos a comunicarles a las personas nuestro propósito con la cartografía y si era posible que participarían de la misma.

Ante nuestro cometido, las personas nos ignoraron y soltaron excusas como que no tenían tiempo porque estaban ocupadas y muchas de ellas ni siquiera nos prestaron atención. Ante estas circunstancias, nos vimos en la obligación de dirigirnos directamente a las personas en vez de que ellas pasaran por el lugar, esto sí que nos funcionó. Las personas decían que no sabían dibujar, pero sí participaron. Con un total de 20 personas partícipes de la cartografía (20 adultos mayores de edad, 5 adultos de la tercera edad, 5 niños menores de edad) se pudo realizar la actividad.

Les pedimos que dibujaran la estación de ferrocarriles nacionales de la Sabana y la estación de la Sabana de Transmilenio. Se utilizaron marcadores rojos, negros, azules y verdes. Muchos de los papeles se rompieron por las condiciones del clima- como el viento- y fueron transcritos de nuevo a limpio.

Finalmente se consideró pertinente realizar una cartografía social en primer lugar porque, permite analizar y visibilizar los imaginarios de las personas respecto a un lugar, y el significado que tiene para ellas. La funcionalidad del espacio también es preponderante esclarecer, tal como su rol. Respecto a la TVR, al conocer la importancia de un espacio para una persona, podemos analizar la percepción, además del nivel de apropiación, respeto, identidad y significado que se tiene respecto al espacio señalado.

Los espacios que las personas ilustran en la cartografía, presentan características de vandalismo e inseguridad, y es fundamental identificarlos para verificar los criterios que corresponden a la TVR.

Observación participante

La observación participante se llevó a cabo mediante y asimismo se evidenció por medio de dos diarios de campo, uno por cada unidad de análisis (Estación de ferrocarriles Nacionales de La

Sabana y Estación de Transmilenio de La Sabana) entre el 6 y 13 de Enero del año 2020, grabadoras de voz, además de notas sobre las dinámicas sociales y prácticas desarrolladas en los momentos de observación participante. Se analizó el entorno y los espacios circundantes que inciden directamente en las respectivas estaciones (calles, andenes, separadores, espacios abiertos, aceras y demás alrededores).

De la misma manera, describimos a profundidad, cada una de las características que componen las estaciones y sus prácticas, tanto turísticas como espaciales. Se tomaron datos e información en diferentes jornadas y horarios, para después -en el debido momento de la transcripción- realizar un juicio valorativo y crítico que involucrara las causas y problemáticas más frecuentes y visibles que perjudican las prácticas turísticas.

La aplicación de la observación participante se llevó a cabo en los espacios de la unidad de análisis ya definida. Así mismo se realizaron 8 preguntas a los actores que recurren a estos espacios y que se encontraban transitando por ellos. Se definió el elemento muestral, la unidad muestral y por último el alcance para la aplicación y ejecución de estas preguntas inmersas en la observación participante.

- Elemento maestro: Actores propios del territorio, es decir, personas que estén en los espacios físicos-espaciales de cada unidad de análisis, en el momento de aplicar cada técnica.
- Unidad maestro: Individuos que convergen en los espacios públicos de cada unidad de análisis, estos pueden ser, turistas, visitantes, trabajadores de la zona, comerciantes, entre otros.
- Alcance: Estación de ferrocarriles nacionales la Sabana y estación de Transmilenio la Sabana.

Por otra parte la técnica fue pertinente para el cumplimiento del objetivo ya que nos permitió concebir la problemática de investigación desde una mirada más detallada a partir de nuestros propios sentidos y experiencias en vivo. La aplicación del instrumento, amplía la comprensión del espectro a mayor escala. Las localizaciones de los espacios en varias ocasiones quedan por fuera del análisis de artículos y libros académicos. El instrumento representa el entorno actual y la veracidad de los hechos y fenómenos, en este caso, los espacios se vivencian e interpretan con una diferente especialidad a diferencia del reconocimiento sin profundidad.

Instrumentos de Recolección de Datos

En el caso de la Cartografía social, el instrumento empleado fue el dibujo o trazado de imaginarios y representaciones físicas en cartulinas blancas, con la ayuda de marcadores azul, rojo, verde y negro. Este instrumento no se aplicó en un espacio cerrado, más bien, se construyó desde la calle, con la participación de las personas que frecuentan el lugar o transitan y su disposición. Para el caso del análisis documental, el instrumento empleado partió de una matriz de organización de información; ésta recoge toda la información previsible e inferencial de un libro o artículo y plasma todas las características y fuentes de información del libro o artículo.

La matriz recoge aspectos de fichas bibliográficas y hemerográficas, como otros aspectos de interés para el investigador. Por último, para la técnica de Observación participante, el instrumento empleado fue el Diario de campo en compañía de la grabadora de voz (celular) y un cuadernillo de notas que ilustran la inmersión, análisis y descripción de los lugares de exploración desde un panorama y foco de investigación más profundo.

Limitaciones

Entre los limitantes e impedimentos que se presentaron para la estructuración del trabajo de grado, se encuentran la ejecución y desarrollo de las técnicas de investigación, ya que la recolección de la información presentó complicaciones y representó un altibajo el obtener los datos que requerimos para analizar la información.

Tal es el caso de la Cartografía social y la Observación participante, puesto que las personas no tenían la disposición para participar de las actividades o sencillamente se mostraban groseras o con una actitud poco cordial. Obstáculos como la ubicación y traducción de textos de la TVR y diversas dificultades presenciadas durante la pandemia sufrida por el COVID-19 en el mundo: como la falta de conexión de red wifi, el trabajo conjunto de manera presencial entre los integrantes del presente proyecto de investigación, entre muchas otras.

Resultados de la Investigación

A continuación, se ilustran mediante matrices o tablas de análisis, los resultados obtenidos, cada uno expone lo hallado con respecto a la TVR, el Turismo y el Espacio público. Así:

Capítulo I: Identificación de los Reglamentos Vinculados en el Espacio Público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

La Técnica de análisis documental permite sustraer quiénes o cuales actores están directamente implicados en las transformaciones del espacio público y en la praxis de su entorno. Aspectos

como aportes de la investigación y datos significativos son agregados que representan una profunda inmersión e interpretación a las temáticas requeridas.

Entre los documentos revisados están: a) Políticas: Documento CONPES D.C 06 Política distrital del espacio público 2019-2038 (PDEP); Política distrital de turismo (Decreto 327 de 2008); Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana (Decreto 657 de 2011); Documento CONPES 3718, Política Nacional del Espacio Público; b) Informes y boletines estadísticos: Reporte técnico de indicadores de Espacio Público 2018; Reporte técnico de indicadores de Espacio Público 2019; Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia, 2019; c) Planes distritales de gobierno: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP); Plan integral de seguridad, convivencia ciudadana y justicia 2017-2020; Plan de ordenamiento territorial (POT) (Decreto Distrital 190 de 2004); Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá - PMP, (Decreto Distrital 215 de 2005); Plan parcial de renovación urbana la sabana (Decreto 563 de 2018); Leyes: Ley 9 de 1989; los cuales son fundamentales para comprender las dinámicas espaciales en lo turístico de la Estación de Ferrocarriles Nacionales y la Estación de Transmilenio de La Sabana.

Se divisó desde un panorama amplio, que el ordenamiento del territorio, a su vez, es un componente esencial para explicar cómo los espacios públicos son afectados y como sus principales problemáticas derivan de una planificación poco acorde a las necesidades de un sector en específico, que padece de una situación de ventana rota. Entre los ítems seleccionados para la organización la información pertinente de los documentos mediante una matriz fueron: Número de documento, Tipo de documento, Título, Autor, Fecha, medio de publicación, Número de Páginas, Descriptores, Identificadores, Objeto del documento, Resumen o descripción sustancial y enlace de la fuente de información. La lengua es Español, castellano y la localización es Bogotá D.C.

Los turistas no demandarán un espacio turístico por la amenaza latente de que afecten su calidad de vida, su integridad física y mental y sobre todo su seguridad objetiva. La ignorancia y el desapego por la resolución, gestión y la generación de estrategias que mitiguen el impacto parecen lejanas, ya sea desde lo político-administrativo como también desde la cadena productiva del turismo. Según la TVR el delito es mayor en las zonas donde se presentan factores como deterioro, suciedad y desorden, y es claro que la Estación de ferrocarriles nacionales de la Sabana es una ventana rota “en paños tibios”, es decir que pesar de que es un espacio con gran significado para

la historia de la capital y gran parte de su legado aún se mantenga en pie, la sensación de descuido y desatención es notoria. Es más, las prácticas turísticas y la afluencia de turistas pareciera que sostienen el poco o casi nulo reconocimiento, lugar y memoria que las personas aparentemente residentes dejaron de tener.

A continuación se reflejaron los aportes que cada documento hizo a la investigación de reglamentos de espacios públicos que rigen para la Estación de ferrocarriles de la Sabana.

Tabla 1*Identificación de políticas vinculadas en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
1	Política (en desarrollo)	Documento CONPES D.C 06 Política distrital del espacio público 2019-2038 (PDEP)	Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital Movilidad de Bogotá, Secretaría Distrital de Hábitat, Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático, Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis, Instituto de Desarrollo Urbano y Alcaldías Locales	20 de Diciembre de 2019.	Registro Distrital No. 6700 de fecha 20 de diciembre de 2019	154	Política pública, espacio público, bien de uso público, espacio público efectivo, sostenibilidad del espacio público
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos		Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información		
Política de espacio público, Políticas distrital de espacio público.	Según la política distrital, se tiene como eje principal, el de incrementar la oferta del espacio público bajo la ruta de lo cualitativo y cuantitativo para la ciudad de Bogotá. Se formula dentro de la misma, tres ejes o líneas de acción como lo son, la generación del espacio público, la cual hace referencia a la construcción de un nuevo modelo de espacio para todos, teniendo en cuenta aspectos como la calidad y la cantidad y cuyo cumplimiento responda a las condiciones actuales de Bogotá. Luego, en la segunda línea, está la recuperación del espacio público, esta nos habla de implementación de actuaciones concretas para mantener el uso, la representación simbólica, y el entretenimiento del espacio público, además del reconocimiento de las dinámicas espaciales que se dan dentro del mismo. Finalmente como tercer eje, se habla de la sostenibilidad del espacio público, ésta nos habla de la preservación y cuidado necesario dentro del espacio, refiriéndose a lo que significa para las personas el uso y disposición de escenarios.	La política se hace relevante ante la escasa creación de espacio en la ciudad de disfrute público, y ante la ineficiencia e ineficacia de rescatar los espacios ya existentes. La política en su concepto de innovación, plantea reconsiderar tres ámbitos y sus respectivos componentes primordiales en la etapa metodológica de diagnóstico, como son: el soporte (en lo físico- espacial, ambiental), el uso (en lo social, cultural y económico), y la gobernanza (en lo legal, institucional y de gestión) En una de las problemáticas encontradas en la fase de investigación y diagnóstico de la Participación y Comunicación para la Planeación y la Dirección de Políticas Sectoriales de la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría de Gobierno y el IDPAC, se encontró que una de las causas del desinterés de los ciudadanos por el espacio público, es que no existen indicadores o criterios eficaces para medir la calidad de vida urbana en los espacios públicos. Además, ante la percepción y seguridad de los espacios, se encontró que una de las problemáticas secundarias es la “segregación en las condiciones de uso y disfrute del espacio público para población con necesidades diferenciales”, cuya causa fundamental se debe a la “estandarización en el diseño urbano”. En cuanto al deterioro y el abandono de los espacios públicos, se debe al “desconocimiento de las normas existentes (mecanismos de control legal) por parte de la ciudadanía”.		Presenta las concepciones y elementos del espacio público con relación a los componentes físico-espacial, ambientales, sociales y económicos. Así mismo los actores participes en la gobernanza y gestión del espacio público. Sirve como instrumento para la toma de decisiones y formulación de estrategias, con el fin de desarrollar soluciones que respondan a diferentes problemáticas que presenta el espacio público	http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/conpes_06.pdf		
<i>Nota: Elaboración propia</i>							

Documento **CONPES 06 Política distrital del espacio público 2019-2038 (PDEP)**, la política en la presente investigación, representó un horizonte para conocer cómo el espacio público está proyectado en el futuro, dentro de las políticas distritales que se generan actualmente, igualmente, representó los elementos del espacio público con relación a los componentes físicos-espaciales, culturales, ambientales, sociales y económicos. Así mismo los actores partícipes en la gobernanza y gestión del espacio público, de la misma manera, nos ayudaron a comprender las características y componentes del espacio público y a realizar el análisis de las dinámicas sociales y problemáticas que convergen en este.

El documento hace énfasis en que las causas por la que los individuos no tiene sentido de pertenecía por los espacios públicos en la ciudad, es porque no existen indicadores que rigurosamente midan la calidad de vida-urbana en los espacios públicos, de igual modo el desconocimiento de las normativas, correspondientes al espacio público por parte de los ciudadanos.

Este documento sirve como instrumento para la toma de decisiones y formulación de estrategias, con el fin de desarrollar soluciones que respondan a diferentes problemáticas que presenta el espacio público, asimismo, el documento es pertinente en la investigación puesto que, nos ayudó a comprender e interpretar el por qué se desarrollan diferentes problemáticas en los espacios públicos turísticos y a identificar cómo se regulan las principales dificultades que enfrenta la ciudad de Bogotá en sus espacios públicos turísticos.

Actualmente no existe una política distrital de espacio público, por tal motivo, se hace necesario ver como se formulará y bajo qué parámetros, para comprender dichos espacios.

Con respecto a la TVR, se hizo relevante constatar de qué manera los espacios públicos turísticos cuentan con las garantías y condiciones para su óptima funcionalidad y disposición, respecto a las actividades turísticas se hace prudente constatar la calidad de vida urbana para su desarrollo, pues, en los espacios públicos es necesario desarrollar óptimas condiciones en aspectos socioculturales, ambientales, políticos-administrativos y estructurales, que permitan desarrollar las actividades turísticas y que incorporen el bienestar de los individuos, garantizando el derecho a la integridad, asimismo que los actores públicos, privados y la sociedad civil, participen en los procesos de planificación de los espacios públicos.

Tabla 2*Identificación de políticas vinculadas en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptores
2	Política pública	Política distrital de turismo (Decreto 327 de 2008)	Alcaldía Mayor de Bogotá (Samuel Moreno Rojas) y la Secretaría de Desarrollo Económico (Mónica de Greiff Lindo)	2 Octubre de 2008	x	16 páginas	Política pública, turismo, industria turística, Zona de influencia Región Capital, Desarrollo turístico sostenible, Gestión turística, Competitividad turística.
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos		Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información		
Política distrital de turismo de Bogotá, Política de turismo de Bogotá	El documento tiene como fin, adoptar una política del turismo para el distrito de Bogotá y zonas de afluencia. Se habla de un modelo de desarrollo para el turismo sostenible y competitivo, el cual está orientado como base para el posicionamiento del mercado tanto a nivel nacional como internacional. A su vez, se formula para incrementar el gasto del turista en la capital, sus niveles de satisfacción en su estadía, y generar ingresos y un impacto económico positivo a la ciudad a través de una buena gestión, el factor diferenciador y la especialidad.	<p>Propone fortalecer la articulación de entidades privadas y públicas para la cadena productiva turística. Se habla del Sistema Distrital de Gestión Turística-SDGT-, que es creado por el acuerdo 305 del 2007 como aquel sistema que integra a los actores públicos y privados que buscan desarrollar (articular, diseñar, planear e implementar) programas y planes orientados al respaldo de sostenibilidad del turismo. Respecto a la inclusión y desarrollo social, se dice que la política mediante la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte trazará y aplicará campañas de sensibilización para que la ciudad reconozca el potencial turístico a través de la riqueza de sus mismos habitantes; entre los cuales están los operarios de la cadena turística. En la política, se contempla el Plan Maestro de turismo (2011), y se habla de una incorporación al POT de la ciudad para determinar el uso y disposición del suelo desde la perspectiva del turismo. A su vez se menciona que habrá un manejo especial al espacio público que incorporen las zonas detalladas en el plan.</p> <p>El plan distrital de seguridad turística, también contemplado en la política (Art.8 Cap.2 Título 2), señala una atención y equipamiento para los visitantes a Bogotá, y la custodia y vigilancia de los atractivos representativos de la ciudad. Mismo propósito que estará a cargo de la Secretaría Distrital de Gobierno, la Policía Nacional, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Policía de Turismo.</p>		Establece los parámetros y lineamientos estratégicos del turismo para la ciudad de Bogotá y su zona de influencia en los alrededores. Además establece un marco general del objeto de la política y lo que se concibe del turismo. Finalmente instaura cuatro lineamientos o acciones para el cumplimiento y realización de la política, desde el fortalecimiento institucional, el mercadeo y promoción, inclusión y desarrollo social hasta la competitividad.	https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=33044		

Nota : Elaboración propia

El documento sobre la **Política Distrital de Turismo de la Ciudad de Bogotá** cuya reglamentación se expide mediante el Decreto 327 del 2008, fue pertinente, puesto que establece los parámetros y lineamientos estratégicos del turismo para la ciudad de Bogotá y su zona de influencia en los alrededores, igualmente hace énfasis en las estrategias para el fortalecimiento de la articulación de entidades privadas y públicas para la cadena productiva del turismo, de modo que, la política se hace relevante, porque dispone y ayuda a la recopilación de información para el entendimiento y la comprensión de los programas y planes orientados para el desarrollo sostenible del turismo.

El Plan Maestro de turismo, que está incorporado dentro de la política, igualmente nos ayudó a comprender el panorama de la ciudad, a su vez, las disposiciones y usos del suelo de la ciudad, asimismo a comprender el funcionamiento de estas disposiciones desde una perspectiva turística, a concebir los mecanismos y elementos que se hacen necesarios para la custodia y vigilancia de los atractivos representativos de la ciudad y de los actores partícipes, en el cumplimiento de dichas disposiciones

El plan establece un marco general del objeto de la política y lo que se concibe del turismo, igualmente allí se reglamenta la industria del turismo y se evidencian las diversas estrategias y acciones para su planificación en la ciudad. La política aborda la concepción de seguridad turística, temática que nos compete y nos ayuda a comprender desde qué punto de vista y concepto es, pues en esta se exponen parámetros como, la protección de la vida, de la integridad física, psicológica de los turistas, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras.

Cabe resaltar que la política incorpora las definiciones de turismo cultural y turismo, mismo que se desarrolla en la estación de ferrocarriles. De igual manera se dice que existirá un tratamiento especial los espacios públicos, señalización y equipamiento urbano como apoyo de las prácticas turísticas. Dentro del plan de recuperación como estrategia de competitividad, se busca recuperar los atractivos emblemáticos, en este caso acoge a la estación de ferrocarriles.

Finalmente la política nos aproximó a un panorama amplio de lo que representa la seguridad del turismo en los espacios públicos y de interés turístico, donde se encuentran tanto visitantes y turistas, como atractivos o zonas de interés para el turista. A la vez, fue pertinente porque nos permitió comprender cómo es concebido el turismo para la alcaldía y sus organismos, competentes, y de qué forma estas disposiciones se reflejan en la actualidad, en los espacios públicos de la ciudad y en el desarrollo de la cadena productiva del turismo y el tránsito de turistas.

Tabla 3*Identificación de políticas vinculadas en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
3	Política pública	Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana (Decreto 657 de 2011)	Alcaldía Mayor de Bogotá (Clara Eugenia López Obregón) y la Secretaria de Gobierno (Mariela Barragán Beltrán)	28 de Diciembre del 2011	Registro Distrital No. 4805 del 2 de enero de 2012.	x	Seguridad, Convivencia ciudadana, Plan Integral de Convivencia y Seguridad ciudadana, Derechos humanos DDHH, Orden público, Integridad personal, Consejo distrital de seguridad

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información
Política distrital de seguridad ciudadana, Política distrital de seguridad y convivencia ciudadana, Política distrital de seguridad y convivencia ciudadana de Bogotá, Política de seguridad de Bogotá	El documento tiene como finalidad de adoptar una política de carácter público sobre la convivencia y la seguridad ciudadana para la ciudad de Bogotá. Además de asociar y amalgamar en sus diferentes fases (formulación, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control) los procedimientos y mecanismos en los PICS (Planes integrales de convivencia y seguridad ciudadana)	<p>Dentro de los principios que se encuentran dentro del mismo artículo, cabe rescatar: La protección de la vida de la persona humana, el sentido de pertenencia a la ciudad, la protección de la Ecología, el medio ambiente, el espacio público y el defender y difundir los derechos humanos como fundamento de la convivencia pacífica.</p> <p>La política se propone una ciudad segura y protectora de los derechos de las personas, la cual se piensa en el garante de las condiciones necesarias para la vida digna y la igualdad que están contempladas en la ley</p> <p>Dentro de los lineamientos estratégicos para consolidar la convivencia y la seguridad ciudadana (Art. 24 cap.2 título1) está el Combatir la delincuencia y prevenir la aparición de nuevos actores dedicados al crimen</p> <p>El (Art. 26, Cap. 2, Título 2) se hace énfasis en “Garantizar el uso colectivo y sostenible del espacio público para el ejercicio de los derechos y libertades constitucionales, asegurando la convivencia pacífica y la seguridad ciudadana”. En el (Art.26 Cap.2 Título 1), se rescata el de “Promover la prevención situacional que comprende la recuperación de áreas deprimidas en las ciudades y cascos urbanos, la recuperación de espacios públicos y programas de renovación urbana articuladamente con la focalización territorializada de acciones prioritarias.”</p> <p>El plan integral de seguridad y convivencia ciudadana (PICS), es un instrumento medio de articulación a la política distrital de convivencia y seguridad ciudadana que dispone de objetivos, metas, indicadores de impacto, tácticas y estrategias con el fin de generar acciones que prevengan y respeten el derecho por la vida, al igual de los derechos humanos de las personas.</p>	Adopta una política distrital de seguridad y convivencia ciudadana para Bogotá, y desarrolla mecanismos y procedimientos necesarios para el cumplimiento y adopción de los planes integrales de convivencia y seguridad ciudadana. Además de ello, establece unas reglas generales en cuanto a las temáticas a tratar, explica la política y la función de los PICS. Por último hace un énfasis en la participación ciudadana en las distintas etapas de los planes integrales de convivencia y seguridad –PICS- y la preponderancia en la adopción de indicadores de control y seguimiento para la misma política.	https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45167&dt=S

Nota: Elaboración propia

El documento sobre la **Política Distrital Pública de Convivencia y Seguridad ciudadana** establecida en el Decreto 657 del 2011, fue relevante en la investigación puesto que, contribuyó a comprender cómo se intenta prevenir, reducir, sancionar el delito. Igualmente se adoptan indicadores de control y seguimiento en normativas correspondientes para la protección de la vida, el patrimonio, la integridad física de las personas, de la misma manera para el medio ambiente y de los espacios públicos y de igual modo, la política determina las percepciones sobre el sentido de pertenencia que los individuos tienen hacia lo público.

La política expone los diferentes mecanismos y procedimientos necesarios para el cumplimiento y adopción de los planes integrales de convivencia y seguridad ciudadana, lo cual es relevante, puesto que, estos planes nos acercan a conocer las estrategias que se planifican e implementan de manera conjunta, por los organismos competentes al atender las problemáticas y los hechos que atentan contra la convivencia y la seguridad ciudadana en, los espacios públicos.

La política vela por la protección de los bienes públicos y el libre ejercicio constitucional de aprovechamiento del espacio de uso público. Para el caso de la estación de ferrocarriles, se dice que al estar en una zona deprimida o crítica, se garantiza por medio de programas la prevención y recuperación de espacios urbanos.

Por otro lado, se considera que, la política presenta los lineamientos, criterios y enfoques para la seguridad y convivencia ciudadanas en Bogotá; mismos que son necesarios para la comprensión del respeto por el espacio público turístico, su uso y la sensación de seguridad de las personas en ellos. Distinguió las instituciones encargadas y los mecanismos diseñados para prevenir el delito y la inseguridad. Se analizaron las acciones que desde el estado social de derecho se trabajan para mitigar la presencia de criminalidad y la ausencia de control en los espacios públicos.

Con respecto a la TVR, se examinó si la insuficiente adopción a los códigos de ética y moral ciudadanas repercute en el abandono y baja estima por los espacios turísticos, puesto que, se evidencia que en los espacios públicos, los individuos tienen, poco sentido de pertenencia, pues, desconocen el espacio, por tanto, no se cuidan ni se defienden los objetos físico-espaciales, que permanecen en su territorio, igualmente se dispone para que se presente cualquier dinámica social. En el caso del turismo, es fundamental comprender el contenido de la política ya que, concierne a temáticas sobre la prevalencia, el resguardo, el derecho a la integridad del patrimonio de los individuos, el bienestar y la seguridad de los derechos de los turistas y los diferentes actores inmersos en las prácticas del turismo.

Tabla 4*Identificación de políticas vinculadas en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptores
4	Política pública	Documento Conpes 3718, Política Nacional del Espacio Público.	Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Ministerio de Cultura., Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Policía Nacional	31 de Enero del 2012	x	41	Espacio público, Espacio público efectivo, Bienes de uso público, Espacio público accesible y de calidad, Espacio público sostenible.

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información
Política Nacional de espacio público, Documento CONPES 3718	El documento pretende reducir la carencia del factor cualitativo y cuantitativo de los espacios públicos para los distritos, municipalidades y las zonas rurales, y donde se actúen en lugares carentes de recursos económicos. Todo ello, con la debida normalización y la disposición de los instrumentos públicos y privados y la aplicación de las estrategias necesarias y requeridas para su administración y subvención.	La Política Nacional del espacio público presenta 5 ejes problemáticos: 1) adversidades de las instituciones o entes regulatorios del espacio público en cuanto al financiamiento, respuestas técnicas, administración, información y vigilancia del mismo espacio; 2) existe una errónea interpretación y definición de los conceptos asociados al espacio público; 3) Las entidades territoriales, así como las ambientales son deficientes en la medición, planificación, diseño y ordenanzas de los espacio públicos; 4) por último, existe una división y poca conciliación en los usos del espacio por parte de organismos públicos y privados, así como una carente pertenencia con los mismos. Se enmarca dentro de la estrategia “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019 Cabe rescatar la definición de Espacio público efectivo, que es de considerar para el marco teórico de la investigación. Tal es entendido como el “espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Para efectos de su medición, se estableció un indicador de espacio público por habitante y un índice mínimo de EPE de 15 m2” Parte de la estrategia “Vivienda y Ciudades Amables” del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014: “Prosperidad para Todos”.	Presenta la normatividad existente que regula a nivel nacional el espacio público, a su vez define el espacio público y sus principales factores integradores. A continuación realiza un diagnóstico que enmarca el déficit cualitativo y cuantitativo de los espacios públicos y presenta las principales problemáticas que los afectan. Luego plantea unas directrices y horizontes de actuación y dirección de la política para municipios y distritos, así como estrategias y un plan de acción. El plan de acción acoge desde administración, financiación y vigilancia, pasando por el robustecimiento de la información para el espacio público, su amalgame con el ordenamiento ambiental territorial, las estrategias encaminadas al espacio así como la gestión en los planes, programas y proyectos que lo acogen.	https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/1_politica_nacional_ep_1.pdf

Nota: Elaboración propia

El documento **CONPES 3718 que abordó la Política Nacional del Espacio Público**, permitió vislumbrar un amplio panorama sobre la reglamentación y discusión del espacio público a nivel nacional, comprendiendo sus problemáticas en la actualidad y en la manera en cómo afecta la actividad turística en los territorios. Puesto que, el documento presenta las normativas existentes que se regulan a nivel nacional en el espacio público, igualmente la política abarca las funcionalidades que convergen en el espacio, sus principales factores integradores y las directrices y horizontes encargados del control y dirección de la política para los territorios del país. Se comprendieron del mismo modo los objetivos y alcances de la participación entre diferentes actores.

Entre las estrategias desarrolladas en el plan de acción, se distingue el buen funcionamiento de la administración y vigilancia de los espacios públicos que están actualmente constituidos, pues dichas estrategias están encaminadas al bienestar de los espacios, así como la gestión en los planes, programas y proyectos que lo acogen.

La política permitió distinguir cómo está conformado el ordenamiento del territorio que componen los espacios públicos y su funcionalidad en la ciudad. Los ejes problemáticos detallados, nos permitieron evidenciar si la aplicación de la política ha logrado un avance en el buen uso, funcionalidad y minimización de inseguridad en los espacios públicos, entre ellos los turísticos. Cabe destacar de igual forma el déficit cuantitativo de espacio público que contempla la política, así como el escaso sentido de pertenencia con lo público, la falta de competitividad urbana para la gestión adecuada de espacios y las limitadas acciones para prevenir el delito en espacios.

Con respecto a la TVR, se pudieron señalar diversas dificultades que presentan estos espacios públicos, como: el carente control y monitoreo de espacios urbanos, falta de estrategias que prevengan el delito en el espacio y la desapropiación por parte de los actores que transitan los espacios. Por ende, se hace necesario que los organismos encargados de gestionar y coordinar los temas de convivencia y seguridad ciudadana, no solo implementen estrategias de seguridad, sino también desarrollen mecanismos y elementos que ayuden a gestionar y controlar un seguimiento riguroso de la misma. El sector turístico por medio del Mincit, lideró diferentes proyectos de construcción y revitalización de toda la infraestructura dispuesta para el sector, de igual forma en la creación de espacios públicos en zonas de interés turístico y patrimonial, como es el caso de la estación de ferrocarriles.

Tabla 5

Identificación de reportes públicos vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
5	Informe estadístico	Reporte técnico de indicadores de Espacio Público 2018.	Alcaldía Mayor de Bogotá (Enrique Peñalosa Londoño), Secretario de Gobierno (Juan Miguel Durán), Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Grupo de Investigaciones sobre Espacio Público(Diana Valencia Montealegre; Lina Fernanda Quenguan López; José Luis Bernal Arenas ; Erick Barón Cifuentes)	Diciembre de 2018.	ISSN: 2665-4040 (En línea)	42	Caminabilidad, Espacio público, Batería de indicadores.

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información
Reporte técnico de indicadores de espacio público 2018, Indicadores de espacio público del 2018, Reporte del espacio público en el año 2018	El documento tiene como fin, ilustrar a través de una batería o conjunto de indicadores el estado de los espacios públicos en la ciudad de Bogotá durante el año de 2018. A su vez, realizar un testeo de la caminabilidad en la ciudad; esto a razón de la décimo novena conferencia internacional walk21, en donde se platicaron temáticas en torno a la cultura ciudadana, la caminabilidad y otros proyectos e idealismos para los espacios públicos en la ciudades. El observatorio del espacio público presenta los indicadores en dos casos particulares de la ciudad: las UPZ y la UPZ Las Nieves.	Recapitula lo que se menciona en la Agenda mundial urbana desarrollada en Quito, Ecuador, (Conferencia sobre vivienda y desarrollo urbano) sobre la importancia de que las ciudades urbanas cuenten con espacios seguros, habitables, con una red de infraestructuras que mejore la calidad de vida de las personas y sobre todo que predomine el factor de la sostenibilidad Se explica el término de Caminabilidad, éste nos habla sobre qué tan afable son los espacios y escenarios al caminar. El concepto también se refiere al grado de valor cualitativo y cuantitativo de los espacios al caminar, su evaluación y la percepción del caminante Entre los factores que integran la caminabilidad se encuentran por ejemplo la proximidad y el ambiente amigable. En la metodología que se implementó para medir la caminabilidad en Bogotá, se utilizaron subíndices como confort y calidad ambiental. En el estudio, las mejores condiciones de caminabilidad en los espacios públicos, fueron las UPZ de “91-Sagrado Corazón (0,6), 99-Chapinero (0,582), 93-Las Nieves (0,551), 97- Chico Lago (0,634), y Teusaquillo (0,4982)”.	El reporte de indicadores del espacio público para Bogotá del año 2018, se basa en una evaluación e investigación de los aspectos que miden la caminabilidad de los escenarios y entornos urbanos, tales como la, diversidad, conectividad, densidad, proximidad y el ambiente amigable. Éstos son aplicados en las UPZ de la ciudad y en un caso específico en la UPZ de las Nieves. A continuación se definen los factores incidentes en la variable de caminabilidad, y sus respectivos resultados. Además se describen ejemplos reales de la valoración de la caminabilidad en el mundo. Por último se hace énfasis en la responsabilidad por parte de la Defensoría del Espacio público en el registro de los bienes de uso público, los cuales son detallados en los espacios recibidos y escriturados.	http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/Reporte%20T%C3%A9cnico%20de%20Indicadores%20de%20Espacio%20P%C3%ABlico%202018.pdf

Nota: Elaboración propia

El documento que expone **el Reporte de indicadores del espacio público en el 2018**, fue oportuno debido a que, a través de los indicadores, se presentan diferentes criterios descriptivos del espacio público, que permiten realizar un análisis más detallado del estado de los espacios públicos en la ciudad de Bogotá, sus características físico-espaciales, la estructura y fisonomía que lo compone. Se comprendieron aspectos que presenta la noción de caminabilidad de los escenarios y entorno urbanos, tales como la, diversidad, conectividad, densidad, proximidad y el ambiente amigable en el espacio público, misma que es necesaria para conocer la disposición y confianza que tienen los visitantes y turistas al recurrir a espacios turísticos.

Es de reconocimiento, que en los espacios concurridos por turistas, se crea un imaginario sobre el entorno que los rodea, pues este, a su vez construye un preceptos del lugar, por lo tanto, el individuo, percibe aspectos, socioculturales, ambientales, político administrativos y económicos, asimismo, otros factores relacionados a la seguridad, calidad urbana y características físicas, de modo que, los turistas tienden a generar un concepto de favorabilidad o adversidad sobre estos espacios, cuando convergen en este, pues es importante resaltar que el turismo ha venido a simbolizar cambios significativos en la ocupación y percepción del territorio habitable.

Con respecto a la TVR, si los escenarios no presentan una ventana rota, la calidad de vida urbana y el confort en los componentes de los lugares se hacen notorios, por tanto que es necesario que los espacios públicos se gestionen de manera adecuada.

Con relación al turismo, el documento nos permitió reflexionar sobre la comprensión de los imaginarios que tienen los individuos en los espacios turísticos, los cuales dependen de cómo son percibidos, pues estos a su vez construyen un conjunto de creencias, imágenes y valoraciones que se definen en torno a una actividad turística, por ende, los organismos encargados de planificar los procesos turísticos, deben considerar las características físico-espaciales de los espacios públicos, en los que se desenvolverá las actividades turísticas.

Se hace imprescindible reconocer que tan caminables son los espacios turísticos de la ciudad desde sus factores determinantes (densidad, diversidad, conectividad, proximidad y ambiente amigable), y aquellos que presentan TVR, estimar su variación con respecto al indicador.

La mayoría de los viajes que se realizan en Bogotá son de peatones a pie. Por otro lado la UPZ de la Sabana presenta un índice de caminabilidad de 0,41-0,48, es decir alta. Y en cuanto al índice de confort de 0,40-0,44 también alta.

Tabla 6

Identificación de reportes públicos vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
6	Informe estadístico	Reporte técnico de indicadores de Espacio Público 2019.	Alcaldía Mayor de Bogotá (Enrique Peñalosa Londoño), Secretario de Gobierno (Juan Miguel Durán), Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Grupo de Investigaciones sobre Espacio Público(; Lina Fernanda Quenguan López; Isis Bernal Arias ; Erick Barón Cifuentes)	Diciembre de 2019.	ISSN: 2665-4040 (En línea)	53	Índice compuesto de reporte de espacio público, Indicadores de espacio público, Espacio público, Evaluación integral del espacio público.
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos		Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información		
Reporte técnico de indicadores de espacio público 2019, Indicadores de espacio público del 2019, Reporte del espacio público en el año 2019	El documento tiene como fin, ilustrar a través de una batería o conjunto de indicadores el estado de los espacios públicos verdes, efectivos y totales en la ciudad de Bogotá durante el año de 2019. A su vez, efectuar un indicador compuesto de calidad en los espacios en la ciudad. El observatorio del espacio público presenta los indicadores en dos casos particulares de la ciudad: las UPZ.	Los tres indicadores cuantitativos para la medición y reporte de espacios fueron: (a) Espacio público efectivo, el cual hace referencia al espacio público que es permanente, es el caso de parques, plazas, zonas verdes y plazoletas; (b) Espacio público verde, el cual hace referencia a la cantidad de espacio público verde, para escenarios como zonas recreación, reunión, conservación y preservación del relieve y el agua; (c) Espacio público total, el cual hace referencia a la cohesión del espacio público efectivo y no efectivo, el no efectivo - que no es permanente- hace alusión a las alamedas, vías peatonales, andenes, sistema de áreas protegidas, zonas de ronda hidráulica, calzadas y separadores. . Se han generado estrategias como la Encuesta Bienal de culturas, misma que permite esclarecer la percepción ciudadana con los espacios públicos Dentro de los indicadores diseñados en la dimensión de confort del espacio público, se rescata el indicador de seguridad, el cual nos habla de la disyuntiva de los ambientes de seguridad que evidencian el respaldo a la integridad física como a la violación de la misma. . En los indicadores diseñados para la dimensión de interacción y comportamiento de los ciudadanos en el espacio público, cabe resaltar los de dinámica social (relación ciudadano-espacio, “prácticas y usos”) y percepción del espacio público (“sensaciones de repulsión, bienestar o inconformidad”)		Se presenta el cuarto reporte de indicadores de espacio público para el ciudad de Bogotá (2019), de los cuales se insertan los espacios públicos efectivos, espacios públicos verdes y espacio públicos totales. Además se hace una revisión documental y bibliográfica de la normativa en espacios urbanos. Agregado a lo anterior se establece un indicador compuesto de medición de espacios públicos para la capital, sus dimensiones y subindicadores. Finalmente se presentan las cifras -por parte del Observatorio Distrital del Espacio Público- que hablan de los espacios incorporados y escriturados	http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/cuartoreportetecnico_0.pdf		

Nota: Elaboración propia

El documento que refiere el **Reporte de indicadores del espacio público para el 2019**, permitió analizar indicadores de espacio público para las unidades de análisis en cuestión y la situación de los espacios públicos en tres diferentes baterías de indicadores: Espacio público efectivo, Espacio público verde y Espacio público total.

Cabe resaltar que entre los indicadores diseñados para la dimensión de interacción y comportamiento de los ciudadanos en el espacio público, se encuentran la relación ciudadano-espacio, prácticas y usos, y percepción del espacio público y sensaciones de repulsión, bienestar o inconformidad, los cuales se interpretaron para estimar su alcance en espacios públicos turísticos y su respectiva evaluación basado en los criterios señalados.

Dentro de los indicadores diseñados en la dimensión de confort del espacio público, se rescata el indicador de seguridad, que aborda el documento con respecto a los ambientes de seguridad que evidencian el respaldo a la integridad física como a la violación de la misma. De igual manera este documento representó un horizonte en la investigación puesto que se comprendieron las características principales de la seguridad en los espacios públicos y las dinámicas sociales que convergen en él. De igual modo, nos acerca a los imaginarios, percepciones y sensaciones, que tienen los individuos, cuando convergen en diferentes espacios públicos.

La localidad de los Mártires presentó un índice de espacio público efectivo de 2,50 y 2,60 en espacio público verde siendo uno de los más bajos en la ciudad. Esta cifra refleja la cantidad de metros cuadrados por habitante. Dentro de las metodologías para definir un indicador de espacio público compuesto, cabe destacar la de los autores Páramos y Burbano, quienes haciendo hincapié en la habitabilidad del espacio y la efectividad de políticas para el mejoramiento de la calidad de vida, introducen conceptos innovadores para medir el espacio: las dinámicas culturales, sociales, la seguridad y protección

Respecto al turismo se debe considerar el espacio público como un conjunto de elementos que son parte esencial para desarrollar las actividades turísticas, y que el espacio público a su vez, comprende los aspectos físico-espaciales de un territorio.

Con respecto a la TVR, se tuvieron en cuenta los diversos elementos que concentra un espacio público y turístico, para verificar su soporte y uso en las condiciones desfavorables en las que se encuentran estos escenarios. Es fundamental reconocer cada uno de los componentes que envuelven un espacio público, con el fin estudiar el comportamiento y complejidad de las actividades turísticas.

Tabla 7

Identificación de planes distritales vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
7	Plan distrital de gobierno	Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP)	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Mauricio Uribe González (Dirección)	Diciembre del 2018	x	x	Patrimonio cultural Inmueble, Espacio público, normativa urbanística, Centro histórico de Bogotá, Turismo, Competitividad turística, Calidad de vida en espacio público, Calidad de vida en el centro histórico, cohesión social, apropiación, patrimonio cultural

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información
Plan de Manejo y protección del centro histórico de Bogotá, PEMP, Plan de protección del centro histórico de Bogotá, Documento Técnico de Soporte de Formulación del PEMP, Documento Técnico de Soporte Síntesis de Formulación del PEMP, Documento Técnico de Soporte Diagnóstico del PEMP, Diagnóstico Turismo en el PEMP, Diagnóstico Espacio público en el PEMP.	El documento tiene como finalidad planear, gestionar y financiar la protección, conservación y sostenibilidad del patrimonio cultural inmueble, mueble, inmaterial y arqueológico, y del patrimonio natural	Respecto al turismo: Se considera fundamental el análisis a la industria turística como un fenómeno directamente relacionado con la protección del patrimonio cultural. Se tomó el turismo desde dos enfoques: como herramienta de apropiación y como actividad económica. La localidad de los Mártires hace parte del área de estudio del PEMP. La estación de ferrocarriles Nacionales de la sabana no se tienen en cuenta dentro del listado de atractivos recogidos en el estudio de la oferta. Existen 18 prestadores de servicios turísticos en la localidad de los Mártires pertenecientes a establecimientos de alojamiento y hospedaje. consolidado de producto turístico de Bogotá es: Histórico y Religioso. El bike tour Bogotá encierra la estación de trenes de la sabana y hace parte de las rutas turísticas de Bogotá. El perfil del turista tanto nacional como internacional está asociado a: (a) Motivación: visita de familiares y amigos; (b) Género (hombres); (c) Edad: de 31 a 45 años; (d) Grupos: En familia; (e) Ocupación: Estudiantes. En el caso de la localidad, son más los turistas nacionales (Medellín, Bucaramanga y Cali) que internacionales (Estados Unidos y Ecuador). En cuanto a competitividad turística, Bogotá tiene 0/10 en seguridad de empresas turísticas, 1,67/10 en disponibilidad policial, 2,67/10 en disponibilidad policial en turismo, delitos cometidos a turistas 3,13/10. Dentro de las problemáticas del turismo en el centro histórico se detectó el microtráfico, la prostitución y los robos. Se realizan los antecedentes sobre los planes que involucran el espacio público: Plan Reencuentrate (1998), PEP - Plan Especial de Protección (2005), PZCB - Plan Zonal Centro de Bogotá (2007) y PRCT - Plan de Revitalización del Centro Tradicional (2015). Se diagnostica el deterioro, la percepción de seguridad, la dotación de espacio, la apropiación del espacio y sus perfiles. La estación de la sabana es identificada por su alto valor patrimonial y como elemento simbólico del espacio público, y contribuye a la imagen de recordación del espacio público.	El plan de manejo y protección del centro histórico de Bogotá es un instrumento de formulación, planeación, gestión y financiación, el cual reúne diferentes documentos técnico de Soporte de Diagnóstico. Creado por la Ley 397/97-1185/08, por la cual se salvaguardan y preservan los bienes de Interés Cultural mueble e inmueble. Desarrolla políticas, estrategias, acciones y elementos necesarios que conducen a la identificación, recuperación, revitalización y protección del patrimonio, para ello se delimita el área territorial a estudiar y se procede a realizar el diagnóstico general del estado del patrimonio, para finalmente formular la propuesta con las respectivas soluciones, que responden a las problemáticas planteadas en el estudio de las áreas delimitadas.	Tomos de documentos técnicos de soporte de diagnóstico, síntesis de diagnóstico y formulación: http://190.26.194.251/FORMULACI%C3%93N/DTS%20Formulaci%C3%B3n.pdf , https://idpc.gov.co/PEMP/DTS%20Sintesis%20Diagn%C3%B3stico%20PEMP-CH.pdf , https://idpc.gov.co/PEMP/DTS%20Diagn%C3%B3stico%20PEMP-CH.pdf , https://idpc.gov.co/PEMP/Diagnostico/15%20Turismo.pdf , https://idpc.gov.co/PEMP/Diagnostico/6%20Espacio%20P%C3%BAblico.p

Nota: Elaboración propia

El **Plan de manejo y protección del centro histórico de Bogotá (PEMP)** consideró el plan de recuperación, revitalización y protección del patrimonio. Este documento es un instrumento con enfoque sistémico, por lo tanto lo consideramos pertinente porque se recopiló información de tres elementos claves en la investigación, tales como, espacio público, turismo, y centro histórico.

Existe una precaria imagen del conjunto urbano de espacios públicos de la estación de la sabana, a la vez la estación es un sinónimo de símbolo emblemático en espacios, pero que de todas formas presenta deficiencias en su mobiliario urbano, desapropiación con espacios públicos, bastantes desperfectos físicos, alteración de la imagen del espacio por vacíos urbanos, fachadas urbanas discontinuas, repercusiones notables en materia inseguridad, zonas de invasión altas, entre otras.

Igualmente se estudian las principales problemáticas y potencialidades presentes en el territorio, desde los aspectos físicos, sociales, institucionales, jurídicos y financieros, además se aproxima en los asuntos de los Bienes de Interés Cultural mueble e inmueble, lo cual nos compete, pues la estación de ferrocarriles nacionales la Sabana actualmente es considerada un bien de interés cultural.

La localidad de Los Mártires presenta problemáticas, tales como, precario espacio público y deficiencias de equipamientos, deterioro patrimonial, tanto en bienes muebles, inmuebles y de espacio público, problemas de movilidad y percepción de inseguridad en el espacio público, por parte de las personas que residen o visitan el centro histórico. Además esta última es recurrente debido a la afluencia de actividades informales e ilegales y deficiencias en accesibilidad e iluminación. Dentro del diagnóstico de inmuebles del PEMP, se aclara que a) existe un desconocimiento de los bienes de interés cultural, y asimismo de monumento nacional; b) la mayor parte de los bienes patrimoniales presentan un alto riesgo de deterioro, al igual que su paisaje urbano; c) perciben imaginarios y juicios valorativos negativos del centro y sus bienes patrimoniales; d) falta de sentido de pertenencia y apropiación con los espacios; e) finalmente ausencia de gobernabilidad, gestión y trazabilidad en los espacios.

Las problemáticas se pretenden solucionar a través de políticas, estrategias, acciones e instrumentos necesarios que conduzcan a la identificación, recuperación, conservación y protección del centro histórico de las diferentes ciudades, a fin de mejorar la calidad de vida, igualmente desarrollan un modelo de manejo integral del patrimonio cultural para que los procesos fortalecimiento de la identidad cultural puedan desenvolverse de la manera más adecuada y así avanzar en la equidad social y la participación comunitaria y la descentralización administrativa.

Se evidencia la relación que tiene el centro histórico con los aspectos planteados con la TVR, afectando así el desarrollo de las actividades turísticas. En el diagnóstico de turismo desarrollado por el PEMP, la actividad turística se emplea como un instrumento que forja la identidad y el sentido de apropiación con los espacios públicos y de interés turístico. Además se tiene presente como un medio para ofertar aquellos bienes patrimoniales que reviven el pasado, como portadores de paz y tolerancia.

De igual forma, los componentes de la oferta, los operadores turísticos disponibles, los perfiles de los turistas en la ciudad, etc. Entre las problemáticas latentes en el territorio turístico de la ciudad, están: presencia de residuos sólidos en los espacios públicos como basuras y desechos, poca presencia de la policía de turismo. En cuanto a las estrategias turísticas para estación de ferrocarriles, se podría pensar en el progreso y perfeccionamiento de infraestructura, que mitigue la inseguridad e insalubridad de sitios públicos; pero del mismo modo en el reconocimiento de elementos culturales y arquitectónicos aprovechables para el sector y clúster del turismo. Los espacios públicos del centro histórico presentan micro tráfico, prostitución y drogas y la obsolescencia está implícita en las infraestructuras turísticas y de esparcimiento.

Se rescatan los destinos turísticos inteligentes, los cuales entre conceptos y modelos aprovechables para la eficiencia y progreso de la actividad turística diseñados por la Sociedad Mercantil Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S.A.M.P (SEGITTUR), permiten la generación de estrategias para mitigar la inseguridad, la conservación del patrimonio cultural local, y por supuesto el desarrollo social del destino, este último con relación a la leve participación local en los barrios circundantes de la estación para fortalecer las prácticas sociales y el sentido de responsabilidad con sus bienes públicos.

El conjunto de factores que de una u otra forma inciden definitivamente en la vocación y funcionalidad de la estación hacen del grado de competitividad de un aspecto s tener presente, esto debido a: Falta de diseño de planes y programas culturales para los ferrocarriles, apoyo a los elementos naturales, en este caso el entorno medioambiental por donde se ubican los rieles y carrileras, inexistente seguridad por parte de las empresas turísticas y complementarias, reiterativos actos y hechos de homicidios, delitos cometidos contra turistas, informalidad la oral y pasiva promoción en medio virtuales y guías turísticas.

Tabla 8

Identificación de planes distritales vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptores
8	Plan distrital de gobierno	Plan integral de seguridad, convivencia ciudadana y justicia 2017-2020.	Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia.	Martes, 19 de Junio del 2018	x	132	Seguridad, integridad, calidad de vida, espacio público, convivencia ciudadana, justicia, principios, equidad.
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información			
Política Nacional de Seguridad y Convivencia, política Pública, política Basada en la Evidencia, política de participación, política de seguridad de la administración distrital.	Busca definir estrategias, líneas de acción, programas y proyectos para dar cumplimiento al objetivo del Plan distrital de desarrollo "Bogotá Mejor para Todos 2016-2020", el cual cita así: "aumentar el cumplimiento de la ley y la cooperación ciudadana consolidando espacios seguros, confiables, para la interacción de la comunidad, fortaleciendo la justicia, reduciendo la criminalidad y mejorando la percepción de seguridad" (p. 149)	Delitos contra el patrimonio económico el hurto a personas: en 2014 con 28.122. Aumento en 2013, con un alza del 26% con respecto a 2012. Hurto a celulares: en 2015 aumentó 13%. En la encuesta de Percepción y Victimización de la Cámara de Comercio del 2016, 24% de los encuestados aseguró ser víctima de alguna situación que afecta la convivencia. Para el 2016 el 86% de las lesiones personales y el 94% de los homicidios se encuentran asociados a las riñas motivadas por conflictos por motivos de diferencias culturales y uso del espacio. E el delito que más afectó la localidad de Los Mártires en 2016 fue el hurto a personas, seguido por las tráfico de drogas y las lesiones personales. La localidad concentró el 3% del total de los hurtos a personas, el 3,5% de las capturas por tráfico de drogas y el 3% del total de las lesiones personales ocurridas en la ciudad, asimismo se reconocen algunos centros de acopio de objetos hurtados como el barrio la Favorita (Unidades de Planeamiento Zonal La Sabana) en donde se venden partes de motocicletas y la Estanzuela (Unidades de Planeamiento Zonal La Sabana). Los delitos asociados al tráfico de drogas en Los Mártires son las lesiones personales, algunas de ellas propiciadas entre personas con habitabilidad en calle, el hurto para consumir sustancias y la prostitución infantil. Igualmente, zonas de la UPZ La Sabana en donde se ejerce la prostitución Otros barrios de esta UPZ reconocidos por ser puntos de comercialización son: Paloquemao, Ricaurte, La Estanzuela y La Sabana. En Los Mártires, Santa Fe y Ciudad Bolívar. Durante el año 2016, se reportaron 28% del total de homicidios y 15% del total de lesiones en Bogotá.	Es un plan de desarrollo que presenta diferentes estrategias, líneas de acción, programas y proyectos, para resolver problemáticas de criminalidad, inseguridad e incumplimiento de la ley en cada localidad. En primer momento se realiza el diagnóstico de cada localidad, de modo que se utilizan indicadores que sirven como variables para medir u objetivar, en forma cuantitativa y cualitativa, los de ejes temáticos como seguridad, convivencia y justicia de cada una de las localidades. Por último se realiza el seguimiento y evaluación de cada meta planteada en el plan de desarrollo a través de una tabla de indicadores de seguimiento.	https://sci.gov.co/sites/default/files/planeacion/PLSCI.pdf			
<i>Nota : Elaboración propia</i>							

El Documento que aborda el **Plan de Seguridad, Convivencia Ciudadana y Justicia 2017-2020**, presentó información cualitativa y cuantitativa veraz, asociada a las condiciones y situaciones de la seguridad de la ciudad y en los espacios públicos y turísticos, igualmente el plan presentó diferentes estrategias, líneas de acción, programas y proyectos, para resolver las problemáticas de criminalidad y los factores asociados a la inseguridad. Por tal motivo se vislumbraron los instrumentos que son utilizados para realizar el seguimiento y evaluación de cada una de las metas planteadas en el plan, con el fin de aumentar el cumplimiento de la ley y la cooperación ciudadana, para la consolidación de los espacios públicos seguros y confiables, y para finalmente solucionar los problemas de criminalidad y mejorar la percepción de los ciudadanos.

En razón al plan de seguridad, se hizo relevante el compendio de mecanismos y elementos que se crean para el aseguramiento integral del patrimonio individual en la localidad de mártires (zona de nuestro estudio), ya que los hurtos a personas y las lesiones son uno de los indicadores más altos. Existe un déficit tecnológico en los sistemas de video vigilancia ya que la localidad de los Mártires comparte 71 cámaras con otras cuatro localidades, los cuerpos operativos de seguridad como el cuerpo técnico de investigación –CTI-, y la seccional de policía judicial –SIJIN no tienen los recursos e implementos suficientes para un trabajo óptimo, de igual forma los vehículos de seguridad están cayendo en desuso y no responden a las necesidades de prevención del delito y respuesta inmediata. La UPZ la Sabana nos permitió evidenciar lo sensible y vulnerable que se encuentran los entornos, los cuales están desprovistos de seguridad y justicia tanto para turistas como para residentes, ejemplo de ello los inexistentes sistemas locales de acceso a la justicia (SLJ).

Respecto a la TVR, es locuaz aclarar que cada una de las causales por las cuales se presenta inseguridad, es porque los espacios públicos presenta en su estructura características de deterioro, ausencia de control y vigilancia, entre otras, que como resultado, desarrollan una percepción negativa del lugar, pues, si un espacio no está resguardado y cobijado, las personas no van a tener sentido de apropiación con este, por ende, estará expuesto a que se presente cualquier acción.

Con respecto al turismo, la estación de la Sabana es considerada un espacio vulnerable, puesto que en los últimos años se han venido presentado diversos actos asociados a la delincuencia, homicidios, hurtos, tráfico de drogas y prostitución, entre otras.

Tabla 9*Identificación de boletines vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
9	Boletín de indicadores	Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia, 2019.	Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos (OAIEE).	Noviembre y Diciembre del 2019.	x	69	Convivencia, Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos, Homicidios, lesiones personales, hurtos, delitos.

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información																		
Boletín de convivencia de Bogotá, Reporte de indicadores de seguridad y convivencia de Bogotá, Boletín mensual de convivencia y seguridad mensual de Bogotá	El documento tiene por objeto informar al lector, sobre la situación y la actualidad de la seguridad y la convivencia en la ciudad de Bogotá durante el mes de Noviembre y Diciembre; todo ello mediante el análisis estadístico y datos recopilados en sectores vulnerables donde se evidencian los términos	<p>Localidad los Mártires</p> <p>La tasa de homicidios en el año 2019 aumento con respecto al año 2018.</p> <p>Año 2018. Homicidios- 52. Año 2019. Homicidios- 57.</p> <p>Las lesiones personales disminuyeron en el año 2019 con respecto al 2018.</p> <p>Año 2018. Lesiones personales- 986 Año 2019. Lesiones personales- 543</p> <p>El hurto a personas aumento en el año 2019 con respecto al 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto a personas- 3941 Año 2019. Hurto a personas- 4900</p> <p>El hurto a residencias aumento en el año 2019 con respecto a 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto a residencias- 149 Año 2019 Hurto a residencias - 159</p> <p>El hurto a automotores disminuyó en el año 2019 con respecto al año 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto de automotores -78 Año 2019 Hurto de automotores - 74</p> <p>El hurto de motocicletas aumentó en el año 2019 con respecto al año 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto de motocicletas – 58 Año 2019. Hurto de motocicletas - 75</p> <p>El hurto de celulares aumentó en el año 2019 con respecto al año 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto de celulares - 2418 Año 2019. Hurto de celulares - 2424</p> <p>El hurto a bicicletas disminuyó en el año 2019 con respecto al año 2018.</p> <p>Año 2018. Hurto a bicicletas – 186 Año 2019. Hurto a bicicletas- 154</p> <p>El reporte de riñas disminuyó en el año 2019 con respecto al año 2018</p> <p>Año 2018. Reporte de riñas - 8622 Año 2019. Reporte de riñas - 8147</p> <p>La alteración de orden público aumentó en el año 2019 con respecto al año 2018</p> <p>Año 2018. Alteración al orden público- 6178 Año 2019. Alteración al orden público- 6460</p> <p>Delitos en estación de Transmilenio</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>2018</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>Delitos Sexuales</td> <td>4</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Homicidios</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Hurto a personas</td> <td>6754</td> <td>9691</td> </tr> <tr> <td>Hurto a celulares</td> <td>5726</td> <td>6388</td> </tr> <tr> <td>Lesiones personales</td> <td>139</td> <td>121</td> </tr> </table>		2018	2019	Delitos Sexuales	4	3	Homicidios	2	1	Hurto a personas	6754	9691	Hurto a celulares	5726	6388	Lesiones personales	139	121	El documento es un boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia de la ciudad de Bogotá, muestra los porcentajes de diferentes aspectos, tales como, homicidios, lesiones personales, hurtos y delitos, cometidos durante los años 2018 y 2019 en cada localidad de Bogotá.	https://sci.gov.co/sites/default/files/documentos_oaie/Reporte_bogota_2019_11.pdf
	2018	2019																				
Delitos Sexuales	4	3																				
Homicidios	2	1																				
Hurto a personas	6754	9691																				
Hurto a celulares	5726	6388																				
Lesiones personales	139	121																				

Nota: Elaboración propia

El Boletín Mensual de indicadores de seguridad y convivencia 2019 representado en la presente investigación, aportó información referente a los diferentes aspectos y causales que afectan a los espacios públicos, pues, el documento tiene como propósito informar sobre la situación y la actualidad de la seguridad y la convivencia en la ciudad de Bogotá. Todo ello mediante el análisis estadístico y datos recopilados en sectores vulnerables donde se evidencian los términos en el cual se puede observar los porcentajes de diferentes aspectos, tales como, homicidios, lesiones personales, hurtos y delitos, cometidos durante los años 2018 y 2019 en cada localidad de Bogotá.

Para el caso de la ciudad de Bogotá, específicamente en la localidad de los Mártires, con relación a la TVR, se evidencian notablemente que la Estación de ferrocarriles y sus alrededores, tiene factores relacionados con características conflictivas y de violencia. Encontramos, diferentes tipos de hurto, homicidios, lesiones personales, riñas, alteración del orden público, delitos en los diferentes espacios públicos, mal uso y función de los espacios, además uno de los factores que más incrementa los índices de delitos en Los Mártires, es la alta población flotante.

Estos factores hacen que la misma comunidad local, es decir, los residentes sientan temor por la insuficiente seguridad, lo que genera en concordancia impactos negativos en los equipamientos designados para el disfrute de la ciudadanía.

Respecto al turismo, las actividades turísticas debido a lo señalado anteriormente, se ven implicadas, ya que obedecen a la vez, a comportamientos "indebidos" de los actores partícipes en espacios de interés turístico. Tal motivo repercute en las prácticas turísticas, ya que no podrán desarrollarse de manera adecuada, pues, la percepción de inseguridad sigue en aumento, pesar de que se han aumentado las medidas de seguridad como mayor presencia de autoridades y en lugares públicos.

En este sentido, es importante tener presente que la seguridad turística es un concepto complejo, que comprende características de prevención y de atención integral, que incorpora integridad física individual y psicológica de los turistas, prestadores de servicios y claramente el del resto de la sociedad. Este carácter multidimensional no se atiende muchas veces de manera adecuada, motivo que genera como reflexión, de que se debe realizar un seguimiento y control riguroso en el cumplimiento de las respectivas normas que competen los aspectos de seguridad, en los espacios.

Tabla 10

Identificación de planes distritales vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptores
10	Plan distrital de gobierno.	Plan de ordenamiento territorial (POT) incorporado en la actualidad en el Decreto Distrital 190 de 2004	Alcalde Mayor de Bogotá, D. C. (Luis Eduardo Garzón), Departamento Administrativo de Planeación Distrital (Carmenza Saldías Barreneche)	Junio 22 del 2004	Registro Distrital 3122 de junio 22 de 2004	420	Integridad, libre acceso, seguridad, calidad de vida, equidad social, respeto por lo público, convivencia, indicadores de espacio público zonal, espacio público, manejo vehicular, mantenimiento, relaciones con la comunidad, usos complementarios e infraestructura pública.
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos		Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información		
Plan de ordenamiento para Bogotá, POT vigente de la ciudad de Bogotá, Política de gestión del suelo, política social, política de Hábitat y Seguridad Humana, políticas ambientales, política de competitividad, política de Movilidad, política de dotación de equipamientos, política de dotación de servicios públicos domiciliarios, política sobre recuperación y manejo del espacio público, política de Información para la planeación y el ordenamiento, políticas para el área rural, política de información y comunicación pública, política de participación ciudadana, política de corresponsabilidad, política de renovación urbana, política sobre patrimonio construido.	Recopilar disposiciones contenidas en diferentes decretos 619 de 2000 y 469 de 2003 sobre el plan de ordenamiento territorial, en la ciudad de Bogotá.	<p>Presenta el funcionamiento administrativo y legal del sistema de espacio público con sus respectivas acciones y regulaciones definidas en el Plan Maestro de Espacio Público, beneficiando el desarrollo de los principales ejes de movilidad en la ciudad.</p> <p>Expone los factores de construcción de espacio público.</p> <p>El Centro histórico es una zona que se considera apropiada para garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural, e integración a diferentes escalas para el mejoramiento y recuperación de espacio público.</p> <p>Busca la recuperación y mantenimiento de la infraestructura vial y de espacio público en el marco del Programa de Renovación del Centro</p> <p>Manifiesta minimizar factores que obran en deterioro del espacio público urbano.</p> <p>Refuerza los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público. Se establece la distribución de dotaciones y equipamientos en el espacio público para diferentes funciones. Lo estipulado por el plan de ordenamiento territorial deberá ser aprobado por el Artículo 276 del Decreto 469 de 2003. Reglamentado por el Decreto Distrital 348 de 2005. "Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C.", Las propuestas de sustitución del espacio público se someterán a consideración del Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial previamente a su aprobación por parte de la administración distrital. "Artículo 497 del Decreto 619 de 2000. El Taller Profesional del Espacio Público, hace parte de la estructura del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), y se encargará de desarrollar las propuestas para la definición y consolidación física del Espacio Público, a través del planeamiento y diseño de proyectos y de la definición de las especificaciones técnicas en esta materia". La Defensoría del Espacio Público será la encargada de aprobar los proyectos.</p>		El documento recopila los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Define objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo, se expresan los principios prácticos de la sostenibilidad ambiental, social, económica y fiscal, y de la gobernabilidad institucional, regional y local, finalmente hace explícito los instrumentos de financiación que se usarán para el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo, asimismo los procedimientos legales manifestados en las disposiciones expuestas por el plan de ordenamiento territorial.	https://www.ifrc.org/docs/idrl/965ES.pdf		

Nota: Elaboración propia

El documento, **Plan de ordenamiento territorial (POT) de Bogotá** incorporado en el Decreto 190 del 2004, hace énfasis en el funcionamiento administrativo y legal del sistema de Espacio Público, que está conformado por los parques distritales y por los espacios públicos peatonales destinados al desplazamiento, encuentro o permanencia de los ciudadanos, según lo establece Plan de ordenamiento territorial (POT). Asimismo hace hincapié en los mecanismos encargados del control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacios públicos.

Por otro lado el documento ayudó a la comprensión de las distribuciones, dotaciones y equipamientos que se necesitan implementar en los espacios públicos, para la realización de diferentes funciones. Estos espacios son escenarios en los que se evidencia diferentes problemáticas relacionadas a la TVR, por tanto que, el documento se hace relevante, pues pretende crear soluciones a partir de políticas, estrategias y proyectos que orienten a administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo de los espacios, para garantizar la sostenibilidad ambiental, social, económica y fiscal, y de la gobernabilidad institucional, regional y local.

La estación de la Sabana, espacio foco de atención de la investigación, es una zona que se considera apropiada para garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural, e integración a diferentes escalas, debido a que es una zona que requiere procesos de recuperación y mantenimiento de la infraestructura vial y de espacio público en el marco del Programa de Renovación del Centro, además precisa de mecanismos que respondan a aspectos tales como seguridad, recuperación, mantenimiento, generación, cesión del suelo, adecuación y dotación del espacio público, con el fin de, cumplir con el mejoramiento y recuperación de los espacios públicos.

Se destaca dentro del POT de Bogotá, la política sobre recuperación y manejo del espacio público, misma que es diligente, si se quieren ofrecer escenarios para la libre circulación de convivencia y seguridad ciudadana, así como también el mantenimiento del espacio.

Respecto al turismo, la planificación de los espacios de la ciudad coincide con los escenarios tanto públicos como turísticos, y se ven impactados por los actos y transformación del suelo. La estación y sus espacios turísticos a su vez participan de las directrices que se reflejan en el plan, sin embargo, es evidente las problemáticas que se presentan en los espacios públicos que la rodean, con lo que concluimos que, en los espacio públicos, es importarte considerar implementar mecanismos que ayuden minimizar factores causantes de los problemas en los espacios públicos.

Tabla 11

Identificación de planes distritales vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
11	Plan distrital de gobierno.	El Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá - PMEP, incorporado en el Decreto Distrital 215 de 2005.	Alcalde mayor (Luis Eduardo Garzón), Departamento Administrativo de Planeación Distrital (Carmenza Saldías Barreneche), Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (German Darío Rodríguez)	07 de Julio del 2005 x		27	Aprovechamiento del espacio público, aprovechamiento económico, aprovechamiento social, calidad de vida, programas, proyectos, estrategias, políticas

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de fuente de información
Políticas del espacio público de la ciudad de Bogotá, Política de gestión del espacio público, Decreto 215 del 2005, Plan Maestro del espacio público para Bogotá Distrito capital, PMEP de Bogotá, Política de calidad del espacio público de Bogotá, Política de gestión social del espacio público de Bogotá, Política de accesibilidad del espacio público de Bogotá	El documento tiene como finalidad, adoptar el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital. Además de concretar políticas, proyectos, programas y actividades relacionadas con el espacio público de la ciudad . A su vez por medio de la regulación y las normas que se adoptan, se busca la concepción, manutención, restauración, utilización y beneficio económico, y apropiación social de los espacios públicos	Las políticas del Plan Maestro de Espacio Público son: Política de Gestión, Política de Cubrimiento y Accesibilidad y Política de Calidad. La Política de Gestión del Espacio Público se desarrolla mediante la estrategia de Gestión Social, estrategia de Gestión económica, estrategia de Coordinación Institucional. A partir del plan maestro se crea el sistema distrital de gestión de espacio público , asimismo el Comité de Coordinación Interinstitucional del Sistema Distrital de Gestión del Espacio Público, los cuales son los encargados de cumplir con las políticas, estrategias, proyectos y programas planteados en el plan. Define las funciones y competencias de los organismos privados y las entidades distritales que intervienen en los procesos del manejo del espacio público.	El Decreto Distrital 215 de 2005 establece el plan maestro del espacio público en la ciudad de Bogotá, integra documentos técnicos y diferentes normas, asimismo presenta el funcionamiento y manejo del espacio público. Plantea diferentes estrategias, proyectos y programas para garantizar el cumplimiento en aspectos tales como mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico y social del espacio público, entre los años 2005 y 2019.	https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/decreto_215_de_2005_pmep.pdf

Nota: Elaboración propia

En el **Plan Maestro del Espacio Público de Bogotá (PEMP)** -por sus siglas- establecido mediante el Decreto 215 del 2005, fue relevante, puesto que, se comprendió el funcionamiento y la normatividad presente del espacio público en Bogotá, asimismo se evidenció que las actuaciones al suelo urbano, generan implicaciones en los espacios públicos de uso turístico y que los criterios que se establecen en el plan, integran documentos técnicos y diferentes normas, pues, el plan presenta diferentes estrategias, programas y proyectos para brindar soluciones a las problemáticas planteadas, que se relacionan con la TVR.

Se presenta problemas de: poco mantenimiento del espacio construido, uso inadecuado del espacio, poca oferta de espacios de convivencia y ejercicio de la democracia de los ciudadanos, irrespeto por lo público, incumplimiento en aspectos tales como mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico y social del espacio público, entre los otros.

Asimismo en el documento, se explicó cómo se deben consolidar las entidades públicas y organismos privados para asegurar el aprovechamiento y uso del espacio público, el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales. El plan consideró el respeto por lo público así como la certeza del beneficio que secunda el mejoramiento de las condiciones físicas y sociales del espacio. Desde las utópicas percepciones del plan, se busca el resguardo por la integridad de los espacios, hoy carentes de sentido social y comunitarios.

Los espacios turísticos de la estación de la sabana al parecer estarían acogidos en la normativa, por medio de la política de gestión social del espacio público, la política de cubrimiento y accesibilidad del espacio público y la política de calidad del espacio público, en sus diferentes programas y proyectos.

A pesar de que, el plan, refiere a diferentes estrategias, para la solución de problemáticas, respecto a la solidaridad de las personas, prevalencia del interés general de los espacios públicos y las personas que lo integran, respeto de la dignidad humana, entre otras, actualmente se evidencia que los programas planteados, no han sido del todo cumplidos, ya que siguen existiendo estas mismas problemáticas en los espacios públicos turísticos, que rodean la estación de ferrocarril nacionales de la Sabana. Se hace necesario disponer de organismos que regulen rigurosamente las normativas, en aspectos de mantenimiento, administrativos, financieros y generativos en el manejo de los espacios públicos y de afluencia turística notable. El programa de valoración social de conjuntos monumentales en el espacio acoge a la estación, la cual necesita de inyecciones de capital social y conformación de redes sociales para generar conciencia sobre su estado.

Tabla 12*Identificación de leyes vinculadas en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR*

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptores
12	Política pública	Ley 9 de 1989.	El Presidente de la república (Virgilio barco), Ministro de hacienda y crédito público (Luis Fernando Alarcón mantilla), Ministro de desarrollo económico (Carlos Arturo Marulanda Ramírez).	11 enero del año 1989.	Diario Oficial No. 38.650	39	Espacio público, calidad de propietarios, calidad de la vivienda, estabilidad de inmuebles, calidad de vida, apropiación, mejoramiento del nivel de vida.
Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos			Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información	
Ley 9 de 1989, Leyes sobre el espacio público, Ley de los planes de desarrollo municipal, Ley de la compraventa, Ley de la expropiación de bienes	Presentar las normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes.	<p>Propone la creación de un plan de desarrollo municipal, para ello es relevante el conocimiento en cuanto a los usos del suelo, las cesiones obligatorias gratuitas y las normas urbanísticas específicas. Incluye estrategias para crear un red vial de servicios públicos y de obras públicas, asimismo estrategias para la conservación de los inmuebles constitutivos por las áreas peatonales como vehiculares, las áreas para la recreación pública, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes (espacio público).</p> <p>Vela por conservar las zonas de interés histórico, arquitectónico y ambiental, del medio ambiente y de la ecología</p> <p>Prevención en las zonas que contribuyen al futuro de las ciudades.</p> <p>Se deberá gestionar proyectos de construcción de infraestructura social, educación, turismo, recreación, deporte y seguridad.</p> <p>Los bienes del espacio público de las áreas urbanas y suburbanas podrán ser variados solo por los concejos, juntas metropolitanas o por el consejo intendencial y tendrán para su defensa la acción popular consagrada en el artículo 1005 del Código Civil. Esta acción hace que se defienda la integridad y condiciones de uso, goce y disfrute visual de los bienes públicos.</p>			La ley 9 de 1989 presenta un plan de desarrollo departamental, que sirve como instrumento para la planeación y el desarrollo urbano de diferentes ciudades y municipios, con una población mayor de cien mil habitantes, considerando beneficiar los aspectos físicos, económicos, sociales y administrativos. El plan respectivo a cada ciudad o municipio deberá incluir la política nacional y departamental y las normativas vigentes de compraventa y expropiación de bienes.	https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1175	

Nota: Elaboración propia

En el documento donde se refiere la **Ley 9 de 1989**, fue concerniente debido a que, suministró información de cómo se deben implementar los planes de desarrollo en las respectivas ciudades; mismos que han servido de instrumento urbanístico para la regulación, incorporación, conformación y conservación de los inmuebles constitutivos del espacio público.

Igualmente, la presente ley contiene criterios, que nos ayudaron a comprender y recopilar información, con relación a aspectos de conservación en las zonas de interés histórico, arquitectónico y ambiental, del ambiente y de la ecología y prevención en las zonas que contribuyen al futuro de las ciudades, pues, dentro de estos aspectos espaciales, encontramos que se encuentra la estación de ferrocarril de la Sabana, la cual, nos compete en nuestra investigación.

Respecto al espacio público turístico, la ley incorpora la ejecución de proyectos de construcción de infraestructura social en los campos de la salud, educación, turismo, recreación, deporte y seguridad igualmente, se dice que, se debe de garantizarse la satisfacción de necesidades urbanas, trascendiendo los intereses del colectivo sobre particulares, es decir, garantizar las condiciones óptimas para el desarrollo de las ciudades y de sus áreas de influencia en los aspectos físicos, económicos, sociales y administrativos, para que así, el espacio público desarrolle elementos, mecanismos, restricciones y condiciones en las funcionalidades de este.

La ley fue explícita en afirmar que los espacios cumplen a la vez, la función de preservar los objetos históricos y a la vez, la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía. Por tanto se hace necesario reconocer la importancia turística e histórica de la estación de la sabana, para que ésta sea provista de espacios públicos que se adecuen a las necesidades de la demanda turística y social de las personas y para que las actividades de índole turística, puedan desarrollarse, previendo más afectaciones al equipamiento de los espacios y afecciones a las estructuras físicas, como lo detalla la TVR, de lo contrario, se seguirá presentando las problemáticas mencionadas, anteriormente.

Un aspecto entra en consideración y es la tranquilidad ciudadana, misma que se ha ido perdido y que por lo tanto, es indispensable para la recuperación de la confianza de las personas que circulan el espacio y con el espacio mismo. La intranquilidad se ve reflejada en las personas que circundan la estación, con el paso rápido, el movimiento de la cabeza para todos lados, entre otros.

Finalmente, en consideración a la presente ley, es fundamental, planificar y diseñar espacios públicos seguros, que evalúen criterios relacionados a la iluminación, visibilidad, paisajismo, tránsito peatonal, , tránsito vehicular , mobiliario urbano, señalización, personal de seguridad, proximidad a otros espacios públicos, entre otros.

Tabla 13

Identificación de planes distritales vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

No.	Tipo de documento	Título	Autor	Fecha	Medio de publicación	No. Páginas	Descriptor
13	Política distrital de gobierno	Decreto 563 de 28 sep. 2018 y Modificación plan parcial de renovación urbana la sabana	Alcalde Mayor (Enrique Peñalosa Londoño), Secretarios distrital de planeación (Andrés Ortiz Gómez),	28 de septiembre del 2018	x	19	Espacio público, Mejoramiento del nivel de vida, Protección del espacio público, Recuperación del espacio público, Restitución del espacio público, Sistema de espacio público, Renovación la Sabana

Identificadores	Objeto del documento	Datos Significativos	Resumen o descripción sustancial	Enlace de la fuente de información
Políticas del Plan de Ordenamiento Territorial, Política de repoblamiento, Decreto de la renovación urbana de la Sabana, Decreto 563 del 2018, Plan parcial de renovación urbana de la sabana	El documento tiene como fin realizar el plan parcial de renovación urbana "La Sabana", el plan parcial es un instrumento que ejecuta modificaciones sustanciales en el uso de la tierra y de las construcciones, tales modificaciones, sirven para el desarrollo de zonas que cumplen con las características y condiciones de poseer los recursos físicos necesarios para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo, así mismo el plan busca generar soluciones para problemáticas de deterioro físico, social, económico y ambiental, a fin de lograr el mejoramiento en la estructura y composición del espacio y los niveles de vida de las personas.	Según el artículo 19 de la Ley 388 de 1997, se definen los planes parciales, como aquellos "instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano (...)" e incluye "Las normas urbanísticas específicas para la correspondiente unidad de actuación o para el área específica objeto de la operación urbana objeto del plan, la definición de usos específicos del suelo, intensidades de ocupación y construcción, retiros, aislamientos, empates y alturas (...)". Mediante el Decreto Distrital 073 del 26 de febrero de 2015, se menciona que el plan tiene como fin transformar el sector de la Sabana, mediante la disposición de espacios públicos, los cuales en prioridad, deben valorizar los Bienes de interés cultural (BIC), y demás aprovisionamientos para el sector; además de esto se propone crear un nuevo esquema de ocupación para el comercio y su demanda y por último una oferta de vivienda de diferentes perfiles socioeconómicos en el marco de las políticas de repoblamiento del centro. Los usos permitidos en el plan parcial, son entre otros, servicios empresariales (financieros, logística, inmobiliarios), servicios personales (alimentarios, técnicos, profesionales, especializados, de comunicación masiva y entretenimiento) y de comercio Dentro de los objetivos sociales del proyecto comprendidos en el decreto 075 del 2015, se encuentran asegurar la oferta de viviendas de interés prioritario; esbozar intervenciones en el suelo urbano frenando el deterioro social, económico y físico del sector aumentando las condiciones óptimas de seguridad, convivencia y de producción; crear estrategias que permitan un beneficio en primer grado para moradores y usuarios del sector; moderar el desplazamiento de las personas residentes y vincularlos en mutua identidad con el nuevo desarrollo y las intervenciones previstas para la comunidad; finalmente en cooperación con la administración distrital se espera incluir a los actores marginados del sector y acogerlos con los proyectos previstos.	La ley 9 de 1989 presenta un plan de desarrollo departamental, que sirve como instrumento para la planeación y el desarrollo urbano de diferentes ciudades y municipios, con una población mayor de cien mil habitantes, considerando beneficiar los aspectos físicos, económicos, sociales y administrativos. El plan respectivo a cada ciudad o municipio deberá incluir la política nacional y departamental y las normativas vigentes de compraventa y expropiación de bienes.	http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_073_de_2015.pdf , http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/20170821_dts_modificacion_la_sabana_final_0.pdf , http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_563_de_2018.pdf B61:K63B60:K63A60:K63A59:K63C61F61:K63A58:K63A59:K63A58:K63

Nota : Elaboración propia

En el documento donde aparece el **Plan de renovación urbana de la Sabana**, representado en la presente investigación, cuya reglamentación está citada en el Decreto 563 del 2018 se hizo plausible ilustrar la proyección del espacio público de la estación de la sabana. Se previeron que las adecuaciones y acciones urbanísticas afecten o privilegien los bienes de interés cultural presentes, ya que según la Secretaría Distrital de Planeación, mediante Resolución No. 1075 de mayo 29 de 2009 “excluyó del inventario de Bienes de Interés Cultural del Decreto Distrital 606 de julio 26 de 2001, los predios identificados con nomenclatura Avenida Calle 13 No. 17-50/52/54, Avenida Calle 13 No. 17-60/64/66 y/o Avenida Calle 13 No. 17-58/60/64/66.

Por tanto se hace necesario proteger la estación de ferrocarril de la sabana, ya que las actuaciones urbanísticas al dar prioridad el discurso del desarrollo, pueden provocar el despoje de los títulos de reconocimiento patrimonial que los BIC tienen, y que están situados en el contorno que se plantea modificar. Además el documento fue relevante, porque se pudo analizar el cómo las inserciones urbanas mejoran las condiciones de seguridad y ausencia de control que hoy están ausentes en el sector y campo de investigación recurrido.

El sector turismo no se contempla en el decreto orientador 073 del 2015, y queda sujeto al respeto y salvaguardia de los BIC para su ejecución. Con las implementaciones previstas en el arranque del proyecto, se podría esperar que la industria turística incrementara y el estigma del espacio de sucio, abandonado, deteriorado cambie a un espacio de tránsito libre, seguro y gratificante.

Finalmente como resultado de los diferentes documentos recopilados, evidenciamos que, los territorios en los que convergen los espacios públicos, presentan diferentes dinámicas espaciales, estas han sido influyentes para cambios y transformaciones continuas en los aspectos físico-espaciales del mismo territorio.

Los procesos de planificación turística y espacio públicos, fueron fundamental considerarse como los aspectos físico-espaciales que componen un territorio, puesto que son definitivos al momento de desempeñar la actividad turística. Las entidades y organizaciones que son las encargadas de planificar los productos turísticos y los espacios públicos, por medio de políticas, informes, boletines estadísticos, planes distritales de gobierno y leyes, deben corresponder no solo a gestionar el territorio, con el fin de optimizar los usos y funciones del espacio, sino también garantizar la protección integral de los individuos, en una mayor rigurosidad.

Capítulo II: Análisis del Espacio Público en la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

Para dar cumplimiento al segundo objetivo planteado, se empleó la cartografía social, para analizar el espacio de la estación desde los imaginarios sociales con respecto al estado y disposición de sus espacios. Dichas concepciones fueron plasmadas por medio de garabatos y dibujos que daban cuenta de estructuras y vehículos. Para ello se analizaron las ilustraciones y los pliegos pertinentes y se reseñan los actores participantes reales por medio de una galería fotográfica.

En las tablas 14 y 16, se consignaron los atributos principales de la cartografía, los cuales son: espacio ilustrado, elementos simbólicos e inherentes, y apreciación y lectura de la cartografía. Es de considerar, que los aspectos o ítems recién señalados están enmarcados bajo las ópticas del pasado, el presente y el futuro con las diferentes poblaciones de edades (adulto mayor, mayores de edad y menores de edad). En las tablas 15 y 17 se consignaron las figuras alusivas a los objetos físico-espaciales con ventana rota y objetos físico-espaciales de interés turístico. Posteriormente se realizó un análisis profundo de la cartografía social con relación a los objetos físicos y espaciales de interés turístico y con ventana rota, y a las ilustraciones y bosquejos que se sustraen de la cartografía para interpretarlas desde el fenómeno turístico y a la TVR. Se intenta mediante este modelo de tabulación, organizar las reseñas y cifras recopiladas y ahondar en los mapas sociales de los lugares y sus respectivas incidencias tanto en la espacialidad de lo público como en el ámbito del fenómeno del turismo.

Se aclara agregando a lo descrito, que se efectúan también cartografías sociales para la Estación de Transmilenio de La Sabana, con el propósito de comparar y estudiar el estado, uso y situación de los espacios públicos con respecto a los espacios públicos turísticos. Son los actores sociales quienes recurren y transitan el espacio con frecuencias considerables, ya sea porque laboran cerca, porque es un punto intermedio entre dos lugares o van de paso; y asimismo lo identifican como parte de su territorio. Se ilustran las figuras de los actores participantes de las seis cartografías sociales (cinco adultos mayores, 10 mayores de edad y seis menores de edad).

La TVR se hace evidente en el espacio público turístico de la estación de ferrocarriles de la sabana, puesto que se manifiestan problemáticas e inconvenientes con respecto a factores asociados a la inseguridad expuestas por la TVR; dichos factores asociados a vidrios rotos, ausencia de control y vigilancia, suciedad y falta de mantenimiento, basuras y residuos sólidos en las aceras y calles, abandono y sensación de inseguridad, deterioro de estructuras físicas. Con la

influencia negativa de estos factores en el espacio público turístico de la estación, las prácticas ilegales e irresponsables son recurrentes como: consumo de droga y sustancias psicoactivas, rayones en aerosol y pintura, robo, vandalismo y diversos casos alusivos al crimen.

El sector que comprende los Barrios de El Listón y de la Sabana aunque mayoritariamente es comercial, el nivel que se percibe de inseguridad y nulo control policial, agregando de estructuras rotas y malgastadas sobre la calle 13 es alto. El foco de atención que un turista puede tener de ese sector, solo se concentra en la estación de ferrocarriles, por lo tanto la estación de Transmilenio cercana como el sector mismo no da pie para que se desarrolle de manera acorde el sector turístico.

Las prácticas de desplazamiento por reconocimiento se limitan a un espacio donde las garantías se acortan, y el lenguaje popular obedece únicamente a “bajo su propia responsabilidad”, no permiten que se visibilice el turismo y mucho menos el compendio de atributos que posee la estación. La prevalencia del bienestar del visitante debe estar a la altura del servicio acorde a los elementos intrínsecos que rigen la tranquilidad y serenidad de los destinos turísticos. La TVR afirma que entre más la atención y cuidado estén presentes en los espacios y los escenarios situados por las personas, mayor será el efecto contrario a lo que patrocina un espacio roto.

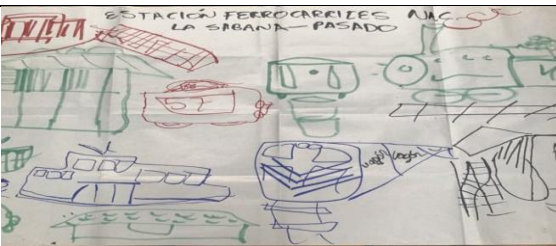

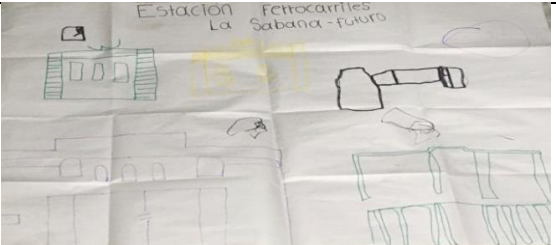
Se otorgan y mencionan frases de desaprobación con respecto a la estación y se juzga sin conocer de primera mano la cantidad de multiplicidades y pluralidades que esconden los espacios y más si fenómenos como el turismo se ven implicados en los territorios con irregularidades ciudadanas. El turismo como actividad socioeconómica debería concebirse desde las dinámicas urbanas y los conflictos espaciales para pretender efectuarse de forma acorde.

Los actores que participaron en la elaboración de la cartografía social, no solo plasmaron las estructuras físicas y los esqueletos de las edificaciones, sino que también expresaron su identidad y quizá su grado de filiación y conexión con sus espacios públicos. Los imaginarios no son solo los garabatos y los dibujos de colores que las personas intentan cristalizar, sino su verdadera consideración sobre la calidad de vida urbana que ven y viven a diario.

Tercero, las percepciones perniciosas y pesimistas sobre los espacios públicos tiran no solo a la lectura de cifras y tasas sobre asidua la situación de victimización y recurrencia al delito, sino también que tan fácil y sencillo es desarticularnos de nuestros espacios y desprestigiarlos solo porque según dice el dicho de la mayoría, un sector o lugar no tiene remedio por su incapacidad social de cambiar de dinámica destructiva.

Tabla 14

Análisis del espacio público en la Estación de ferrocarriles de la sabana donde se evidencia TVR.

Línea de tiempo pasado			
Figura 3 Óptica de la estación de ferrocarriles desde el pasado	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
 <p>Nota: Elaboración propia</p>	Adulto mayor (65 años en adelante) 4 participantes.	<p>La fachada. Cóndor de los Andes. Tren turístico</p> <p>Las columnas y ventanas de la estructura, los trenes y vagones, museo de autos antiguos de la policía, los rieles, los trenes, los vagones, las rejas negras, el color de piedra amarilla.</p>	Se puede apreciar a primera vista, lo que parecen ser diferentes modelos o estructuras de tren sobre rieles, también casas con frentes amplios que pueden representar los inicios de la estación de ferrocarriles nacionales, vagones de tren sobre rieles y bocetos del frente de la estación.
Línea de tiempo presente			
Figura 4 Óptica de la estación de ferrocarriles desde el presente	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
 <p>Nota: Elaboración propia</p>	Mayor de edad (de los 18 años hasta los 65 años de edad) 10 participantes.	<p>La fachada. Cóndor de los Andes. Tren turístico</p> <p>Las columnas y ventanas de la estructura, los trenes y vagones, museo de autos antiguos de la policía, los rieles, los trenes, los vagones, las rejas negras, el color de piedra amarilla.</p>	Se pueden apreciar diversos tipos de edificaciones que se asemejarían a la actual inmueble de la sabana. Unas resaltan el ave central de la parte superior, otras las columnas y otras las puertas. Entre los diferentes garabatos llama la atención lo bien resaltado que está la imagen mental del arquetipo para las personas.
Línea de tiempo futuro			
Figura 5 Óptica de la estación de ferrocarriles desde el futuro	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
 <p>Nota: Elaboración propia</p>	Menor de edad (de los 3 años hasta los 10 años de edad), 6 participantes.	<p>La fachada. Cóndor de los Andes. Tren turístico</p> <p>Las columnas y ventanas de la estructura, los trenes y vagones, museo de autos antiguos de la policía, los rieles, los trenes, los vagones, las rejas negras, el color de piedra amarilla.</p>	Se puede apreciar la estación de la sabana un poco más limpia, con sus objetos definidos siempre en forma de cuadrado no rectangular. Llama la atención el esqueleto en verde que representa a la estación, un trazo impecable de lo que sería en un futuro cercano su diseño.

Lectura de las Cartografías en la Estación de Ferrocarriles Nacionales de la Sabana

En la Tabla 14, se ilustran las tres cartografías sociales que se realizaron para las diferentes ópticas (pasado, presente y futuro). Las figuras son el resultado de las imágenes o pensamientos plasmados en torno al espacio público de la estación de la sabana. Cada una de ellas no solo refleja el territorio que se percibe, sino el entorno que también se espera que se transforme en un futuro próximo, y asimismo, los espacios que se han perdido y que, debido a las imbricaciones sociales y urbanísticas se han convertido en otras espacialidades que hoy son afectadas por los vidrios rotos.

Existe entonces, una conciencia histórica, donde el autor Ramírez, S. (2003) afirma que las concentraciones culturales han dado paso a la construcción social de los espacios, desde lo político, económico e ideológico, y por tanto la única conexión con el pasado es a través del patrimonio, porque es perdurable y representa un contexto social creado, hoy visto desde los lazos entre las personas y sus espacios públicos turísticos.

En la Figura 3- donde la cartografía fue “edificada” por los adultos mayores- se pudo ver claramente el inicio de los ferrocarriles nacionales, dos tipos de estaciones; la primera como una casa larga de tejado bajo, la otra de estructura sólida con pilares fortificados. A su vez las diferentes locomotoras, vagones vistos desde diferentes perfiles, los rieles, vagones de carbón y otro tipo de cargas y el muelle donde los pasajeros esperan para subir a los trenes. Se observa el esplendor del sistema ferroviario y la cúspide de lo que fue en un momento anterior, un sistema de transporte bastante utilizado, pero hoy caído en desuso.

En la Figura 4 –donde la cartografía fue edificada por adultos de edad madura- se pudieron admirar diferentes bocetos de estructuras que asimilan la estructura central de la estación de ferrocarriles actualmente. Aparecen las columnas centrales, las ventanas enrejadas, el basamento superior y por supuesto el cóndor de los andes asomado desde la parte central de la edificación.

Se analiza un espacio donde las personas tienen un claro referente respecto a este. En este caso, está presente en la memoria de las personas y es al mismo tiempo una recordación de los antepasados pero que aparentemente no conecta con la realidad social de las personas, al no haber un sentido de cuidado por la edificación.

Finalmente en la Figura 5- donde la cartografía fue “edificada” por niños e infantes- se pudieron identificar trazos y figuras que no son reales, sino imaginadas. Los niños desde un solo referente moldean unos espacios que escapan de la realidad, desde su propia imaginación, lo que es en sí es admirable. Varían las interpretaciones, pueden ser arquetipos representativos más no completos.

Tabla 15

Figuras del espacio público de la Estación de ferrocarriles de la Sabana donde se evidencia TVR.

Objetos físico-espaciales de interés turístico		
<p>Figura 6 <i>La fachada de la estación de ferrocarriles</i></p>  <p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p>Figura 7 <i>Los trenes y los vagones</i></p>  <p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p>Figura 8 <i>El cóndor de los Andes</i></p>  <p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>
Objetos físico-espaciales con ventana rota		
<p>Figura 9 <i>Las calles sucias sobre la Avenida colón</i></p>  <p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p>Figura 10 <i>Rayones, deterioro y suciedad</i></p>  <p><i>Nota :</i> Elaboración propia</p>	<p>Figura 11 <i>Vendedores informales</i></p>  <p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>

Estación de ferrocarriles nacionales de la Sabana

Objetos Físicos Espaciales de Interés Turístico.

De los principales objetos espaciales que se ilustran en la tabla 15, en las figuras cuatro, cinco y seis se encuentran: la fachada, conocida como la estructura o construcción donde se encuentra la sede del sistema ferroviario de la sabana de Bogotá. La estructura data desde inicios del año 1889, y con el posterior diseño por parte de Mariano Santamaría, la decoración del Suizo Colombo Ramelli y el ingeniero Inglés William Lidstone el 20 de Julio de 1997, logró ser un gran epicentro neoclásico de desarrollo por la época republicana y un importante medio de transporte para conectar con las regiones aledañas a la capital. Otros autores como Arango, S. (2019) afirma respecto a la arquitectura republicana como:

Aquella que incorpora decoración del tipo neoclásico, es decir, aquella basada en parámetros compositivos y formales de la tradición grecorromana, [...]. Se forjó como tendencia arquitectónica durante por lo menos 50 años (1880-1930) en Colombia. Podríamos decir que la arquitectura republicana es el reflejo de la arquitectura del siglo XIX europea en Colombia. Entre los rasgos más destacados encontramos el remate en ático, que ayudaba a ocultar las inclinaciones de los techos, la simetría y las ornamentaciones. Esta arquitectura llevaba consigo el espíritu cosmopolita y de sentido de actualización. (p.133) citado por Ramírez, S. (2015, p.16)

En segundo lugar se encuentran los trenes y en si toda la flota, de diferentes formas y tamaños, al igual que sus vagones donde se transportan cargas pesadas y pasajeros. El cóndor de los Andes que se asoma desde la parte superior central de la estructura y el grabado de "ESTACIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES".

Igualmente se enmarcan objetos de gran valor turístico como las fotografías y recuadros de la historia y legado de los ferrocarriles en la sabana de Bogotá en las paredes del recinto, los componentes que conforman las estructuras de locomotoras (ej.: ruedas, caldera, silbato), máquinas, herramientas, el moblado interior de los vagones, el museo automovilístico de la policía que –a pesar de no tener relación con los ferrocarriles, si remarca el imaginario de los transportes del pasado en la ciudad, los rieles, puertas y muelle de pasajeros, talleres y bodegas.

Entre otras también se encuentran las ventanas llamativas, la oficina de Turistren y los diferentes arquetipos y soportes que se van divisando cuando el tren se dirige a sus diferentes recorridos.

Algunos autores como Castiblanco, A (2003) analiza a detalle la arquitectura de la estación y hace diversos aportes en cuanto la significancia de la disposición de la estación sobre el espacio público en la que se encuentra:

La Estación tiene una horizontalidad simétrica con tres cuerpos claramente diferenciados, dos caras laterales sobrias y compactas que enmarcan un cuerpo central simbólicamente cargado en piedra, elegante y sólido; si se efectuara un corte por la mitad a la estructura denotará que las partes resultantes son iguales. La construcción presenta un estilo ecléctico propio de la arquitectura Republicana, que se evidencia en la utilización de diversas formas clásicas, como las columnas de orden compuesto, ya que las hojas que las recubren son Corintias y las volutas en espirales Jónicas. (p.62)

En otras palabras el autor quiere decir que la estación presenta columnas espirales de estilo griego del pasado de diversas formas de caracoles. Al unísono se refiere a que la estructura tiene columnas estiradas, de base circular y dentículos (figuras en forma de diente pequeño) en la cornisa; y sin friso (entablamento horizontal superior del edificio). Todos estos elementos que a primera vista no se destacan, si hacen parte de los imaginarios sociales y el espacio turístico de la estación. Los diferentes trenes en sus diferentes modelos, han logrado perdurar y adoptarse al uso turístico, pero principalmente se reconocen por sus atributos en sus esqueletos.

Cada uno de los estos objetos físico espaciales ubicados en la estación conforman un complejo de evocaciones con respecto a los ferrocarriles. Al no funcionar los trenes como sistema de transporte regular o cotidiano como sí lo son los buses, taxis o articulados, etc., las personas identifican este espacio claramente. Pero cabe aclarar que existen otros tipos de objetos que se identifican desde lo sensorial, como los sonidos de las locomotoras, el silbato, el vapor, el olor quemado del carbón, los asientos, e incluso las vestimentas de las personas de servicio del tren.

Diversos tipos de objetos que no son usuales y por tanto generan un interés importante para el reconocimiento del compendio del sistema ferroviario cristalizado temporalmente en la estación de la sabana.

Figura 12
Locomotora #76



Nota: Adaptado de Locomotora #76 por Turistren.com.co, s.f. (https://www.turistren.com.co/?page_id=721)

Figura 13
Locomotora #723



Nota: Adaptado de Locomotora #76 por Turistren.com.co, s.f. (https://www.turistren.com.co/?page_id=721)

Figura 14
Auto ferro #1723



Nota: Adaptado de Locomotora #1723 por Turistren.com.co, s.f. (https://www.turistren.com.co/?page_id=721)

Objetos Físico Espaciales con Ventana Rota.

Las figuras siete, ocho y nueve ilustradas en la tabla 15 reflejaron diferentes objetos asociados a los vidrios rotos: las calles siempre se encuentran sucias y con basura en la mayoría de las ocasiones. Se le realiza mantenimiento al interior de la estación más no a lo que está por fuera de su contorno, es decir por fuera de las rejas.

Colindante a la estación hay rayones, suciedad, vendedores informales que venden- valga la redundancia- diferentes cosas en el suelo o transitan con sus zorras (vehículos de reciclaje), casas con ventanas rotas, bancas de cemento dañadas, carteles promocionales desgastados, alcantarillas sin tapas, postes incluso sin luz. Existe presencia de carreteros sobre los andenes, expendio de drogas, postes y semáforos cargados de basura, etc. Debido a la urbanización cerca a la estación, la mugre y el polvo son frecuentes, además al costado este de la estación sobre la carrera 18, hay abandono e indigencia. Muchas veces las paredes funcionan como orinales o tablero por las ralladuras en aerosol que presenta.

Sobre la carrera 19 los andenes están saturados de pasto y malos olores, las puertas y ventanas desgastadas por las pinturas y en donde se hacen visibles las rejas con los vidrios rotos y oxidados.

El sector de comercio saturado acompleja la situación por la generación de basuras y la contaminación visual de varios locales comerciales. A continuación se ilustran algunas figuras del espacio circundante de la estación:

Figura 15

Carrera 19 cerca a la estación de ferrocarriles



Nota: Adatado de 149 Cra. 19 por Google Street View, 2019. (https://www.google.com.co/maps/@4.6083438,-74.0838366,3a,75y,112h,107.21t/data=!3m6!1e1!3m4!1sQuG3ek3zwtPr0_7rFju5dw!2e0!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0). Términos del Servicio de Google

Figura 16

Chatarrerías cerca a la estación de ferrocarriles



Nota: Existen a su vez, bodegas de reciclaje y expendio de droga. Elaboración propia

Figura 17

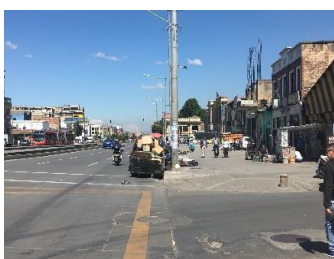
Vidrios rotos de los edificios de la estación



Nota: Adaptado de 1898 Cll. 13 por Google Street View, 2019. (<https://www.google.com.co/maps/@4.6072525,-74.0837582,3a,75y,53.92h,88.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sYqYd-aQyicob2dwPN3sHg!2e0!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0>). Términos de Servicio de Google.

Figura 18

Calle 13



Nota: Carreteros, basuras y desorden social son frecuentes en las calles, separadores y andenes del espacio público de la estación. Elaboración propia.

Figura 19

Carrera 19 y exteriores del costado este de la estación



Nota: El sector de la construcción y las inmobiliarias opaca a la estación por el polvo y las máquinas. Adoptado de 1325 Cra. 18 por Google Street View, 2019. (https://www.google.com.co/maps/@4.607383,-74.0827908,3a,75y,276.34h,108.35t/data=!3m6!1e1!3m4!1sZmi_ChWloEFW4217O2uPvg!2e0!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0). Términos de servicio de Google.

Figura 20

Sector comercio y alcantarillas destapadas



Nota: Elaboración propia

Interpretación con Respeto al Turismo.

Es un espacio turístico altamente reconocido, puesto que representa el antiguo sistema férreo de la ciudad capitalina. Además de ser un inmueble declarado monumento nacional por el decreto 2390 del 26 de septiembre de 1984, es patrimonio de Bogotá por las connotaciones y los hitos históricos del desarrollo ferroviario y terrestre en Colombia.

La estructura en pie actualmente permite realizar recorridos turísticos bajo la responsabilidad y servicios de la compañía Turistren S.A, y es sede a su vez, de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Se puede afirmar que alude a imaginarios del pasado por su arquitectura, a esa materia viva de la historia cachaca y es frecuentemente visitada por turistas y visitantes de distintas partes del país. Famosa a su vez por los trayectos que se despliegan de Bogotá a Zipaquirá y Bogotá-Nemocón.

Los turistas recurren a estos espacios con el fin de recuperar la memoria olvidada de la Bogotá olvidada. Muchos de ellos tienen un sentido de responsabilidad con su ciudad porque no conocen estos escenarios significativos y que marcaron una tradición.

Es importante recurrir y visitar estos escenarios turísticos porque son parte de nuestro legado cultural e histórico, y porque de perderse, se acabarían consigo la historia viva y enriquecedora de los ferrocarriles de la sabana. Es entonces cuando el turismo aparte de enseñarnos los trenes, los hábitos, la música que acompañaba las rutas, los tiquetes y los operadores; trae consigo una profunda reflexión en torno a la memoria colectiva de las comunidades sobre sus espacios. El término que se busca profundizar es el turismo de memoria, como aquella “práctica que incita al público a explorar los elementos patrimoniales puestos en valor, para así extraer todo el enriquecimiento cívico y cultural que nos proporciona la referencia al pasado” (Vázquez, D., 2016, p.1270)

La estación de ferrocarriles tiene todos los atributos y características para ser reconocida, y que de ella se puedan generar estrategias para su conservación y el de sus espacios turísticos. La escasez de puntos de información, marketing, campañas o planes de seguridad turística, además de espacios limpios sin habitantes de calle o cualquier cosa que pueda afectar la imagen del lugar; están debilitando la percepción del atractivo y consigo la demanda turística.

Interpretación con Respeto a la TVR.

El espacio está completamente desprovisto de seguridad, ya que no existe un ente que proteja o ampare en todo momento la estación de la sabana. Factores asociados al abandono, la dejadez,

la desatención y el descuido son recurrentes evidenciar en cualquier oportunidad. Si bien se sabe el valor representativo que posee la estación para la cultura e historia y sobre todo para la dinámica del turismo, no existen garantías para no evitar su inseguridad.

Es un claro caso de TVR, en donde pasivamente el edificio pierde sus principales atribuciones y simbolismos para pasar a ser un elefante blanco flanco actividades tales como vandalismo y criminalidad. Algunos autores como Wilson, J., Kelling, G. (Marzo de 1982) afirman que las personas aparte de percibir sus espacios sucios y dejados, también se desconectan con lo suyo, lo público y que es de todos:




Pero muchos residentes van a pensar que el delito, especialmente el violento, está en aumento, y van a modificar su conducta en consecuencia. Caminarán por las calles con menor frecuencia, y cuando lo hagan circularán apartados, con la mirada retirada, silenciosos, a paso apurado. “No te involucres”. Esta atomización creciente no va a afectar a todos los residentes, ya que para algunos el barrio no es su “hogar” sino “el lugar donde viven”. Sus intereses están en otro lugar, son cosmopolitas. Pero va a afectar enormemente a otra gente, cuyas vidas adquieren sentido y satisfacción en las relaciones locales más que en compromisos globales; para ellos, con la excepción de algunos amigos confiables con los que planifican sus encuentros, el barrio va a dejar de existir completamente. (pp. 311-312)

Las personas del barrio donde se encuentra la estación les están ocurriendo lo mismo, muchos van de tránsito, o acuden allí por trabajo o por negocios, pero en verdad no sienten responsabilidad alguna con lo que no es parte de ellos. Una estación de ferrocarriles se cae a pedazos, esperando un poco de ayuda o compasión con sus propios espacios públicos. Los turistas no pueden hacer mucho, asisten, pasan, visitan pero realmente tampoco existe una contribución en términos reales, ni siquiera campañas de protección de espacios públicos.

Con el paso del tiempo, el único que da soporte –en este caso el turismo- será vencido porque los objetos que tanto interés dan para el reconocimiento de la atractividad de la estación, no contarán con esa salvaguardia y amparo que tanto se necesita. Los objetos de interés turístico están pasando por una concepción más de lo significativo y antepasado que de lo real y físico.

Tabla 16

Análisis del espacio público en la Estación de Transmilenio de la Sabana donde se evidencia TVR.

Figura 21 Óptica de la estación de transmilenio desde el pasado	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
	<p>Adulto mayor (65 años en adelante) 4 participantes.</p>	<p>Mapa de rutas del Transmilenio, buses de Transmilenio, pilar donde se encuentra el nombre de la estación, torniquetes, fichas ilustrativas de rutas y paraderos, los puesto de recarga, la señora de la empresa tú llave y/o de Transmilenio, las rampas, la forma de la estación, el color gris</p>	<p>Se pueden apreciar cuatro a cinco carriles de tránsito donde pasan carros, lo cual hace suponer la calle 13 antes de la inserción del sistema Transmilenio. Se divisan buses, diferentes medios de transporte como camionetas y lo que parecen ser motocicletas. Hay casas y edificios pegados. Por último hay una máquina de construcción insertando los vagones de Transmilenio..</p>
Línea de tiempo presente			
Figura 22 Óptica de la estación de transmilenio desde el presente	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
	<p>Mayor de edad (de los 18 años hasta los 65 años de edad) 10 participantes.</p>	<p>Mapa de rutas del Transmilenio, buses de Transmilenio, pilar donde se encuentra el nombre de la estación, torniquetes, fichas ilustrativas de rutas y paraderos, los puesto de recarga, la señora de la empresa tú llave y/o de Transmilenio, las rampas, la forma de la estación, el color gris</p>	<p>Se pueden apreciar diversos bocetos de una estructura externa de la estación de Transmilenio y sus respectivos vagones. Muchas de ellas sin puertas (o con las puertas resquebrajadas), con lo que parecen ser barandales maltrechos, cables colgando, buses de Transmilenio junto a la estructura, el lado frontal de una estación con su letrero y su taquilla a la derecha, los postes anti colados y bastantes rayas que harían alusión al cuerpo constitutivo de la estación.</p>
Línea de tiempo futuro			
Figura 23 Óptica de la estación de transmilenio desde el futuro	Grupos de edades y participantes	Elementos simbólicos e inherentes	Apreciación y lectura de la cartografía
	<p>Menor de edad (de los 3 años hasta los 10 años de edad), 6 participantes.</p>	<p>Mapa de rutas del Transmilenio, buses de Transmilenio, pilar donde se encuentra el nombre de la estación, torniquetes, fichas ilustrativas de rutas y paraderos, los puesto de recarga, la señora de la empresa tú llave y/o de Transmilenio, las rampas, la forma de la estación, el color gris</p>	<p>Se pueden apreciar buses largos de tono amarillo y negro, garabatos que harían alusión a alguna cosa perteneciente al sistema Transmilenio, y una estructura bastante grande que podría ser una panorámica aérea de un modelo o esquema de estación no conocida o un vehículo de pasajeros de Transmilenio vista desde arriba.</p>

Nota: Elaboración propia

Lectura de las Cartografías en la Estación de Transmilenio de la Sabana

En la Tabla 16, se ilustran las tres cartografías sociales que se realizaron para las diferentes ópticas (pasado, presente y futuro). Las figuras son el resultado de las imágenes o pensamientos plasmados en torno al espacio público de la estación de la sabana. Este espacio público es frecuentado como medio de transporte en los desplazamientos hacia los diferentes puntos de la ciudad. Las personas lo reconocen particularmente por los buses rojos, las estaciones grises, las operadoras y taquilleras de la empresa tu llave, los torniquetes, e incluso por actos vandálicos perpetrados a diario, como los colados, las puertas rotas, la contaminación que producen los buses o lo atestado que siempre se encuentran las estaciones.

En la Figura 21- donde la cartografía fue “edificada” por los adultos mayores- se pudo ver claramente los cuatro carriles que inicialmente conformaron la avenida colón, vehículos y buses que transitaban por allí y más casas sobre la avenida. Se destaca la arquitectura de las casas, las cuales son bajas, casi al mismo nivel. Se divisa a su vez la inserción de las cajas o estructuras grises de la que ponen las máquinas, mismas que corresponden al sistema de Transmilenio.

En la Figura 22 –donde la cartografía fue edificada por mayores de edad- se pudieron admirar diferentes bocetos de lo que es la estructura de la estación de la sabana o la “caja gris”. Esta presenta diversas placas en horizontal y en forma de (x) en sus paredes. Las taquillas y la rampa por donde sube los pasajeros para validar su pasaje o recargar tarjetas para ingresar al sistema se pudieron igualmente visualizar. Pero cabe añadir que los dibujos reflejan una estación rota y con cables colgando, como si la hubieran afectado o perjudicado externamente. Indistintamente de buses rojos o lo que se conoce como articulados pasan y recogen a los usuarios, lo que hace pensar que indiferente a si la estación se encuentra en mal estado, la operación debe continuar.

Finalmente en la Figura 23- donde la cartografía fue “edificada” por niños e infantes- se pudieron identificar trazos y figuras que hace alusión a una estación más grande y despejada, sin tanto tránsito ni congestión vehicular. Una especie de estación futurística con buses de diferente tonalidad y un poco más recortados a como se ven o en día.

Se advirtió que no solo los vidrios rotos son los causantes del denigrante estado de la estación, y que por ello el espacio turístico de los ferrocarriles también se ve afectado, si no que existen más factores confluyendo. Schulz (1979) afirma que “los lugares son espacios cualitativos complejos, por ende no pueden ser comprendidos únicamente por medio de conceptos analíticos, sino que requieren de la fenomenología para entender la experiencia empírica.” (Sánchez, H., 2017, p.12)

Tabla 17

Figuras del espacio público de la Estación de Transmilenio de la sabana donde se evidencia TVR

Objetos físico-espaciales de interés turístico		
<p>No se considera que en la estación existan objetos físico-espaciales de interés turístico. Sin embargo el servicio que ofrece, es un medio de transporte que puede ser utilizado por diferentes turistas. Un objeto o elemento que se usan en todo el mundo como medio de orientación para turistas en las redes de metros y trenes son las rutas de colores. El sistema Transmilenio puede ser un elemento u objeto de orientación para el desplazamiento de visitantes o turistas por las diferentes estaciones de la red. El bus rojo, propio del sistema puede ser reconocido por turistas y visitantes.</p>		
Objetos físico-espaciales con ventana rota		
<p>Figura 24 <i>No se encuentran vidrios</i></p> 	<p>Figura 25 <i>No existe una debida señalización</i></p> 	<p>Figura 26 <i>Cuelgan los cables</i></p> 
<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>
<p>Figura 27 <i>Abandono y escasa seguridad</i></p> 	<p>Figura 28 <i>Falta de ganatías en seguridad y prevención de riesgos</i></p> 	<p>Figura 29 <i>Alcantarillas destapadas</i></p> 
<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>	<p><i>Nota:</i> Elaboración propia</p>

Estación de Transmilenio de la Sabana

Objetos Físico Espaciales de Interés Turístico.

Como bien se ilustra anteriormente en la Tabla 17, la estación no posee un objeto que cause admiración o genere el desplazamiento de turistas. Los buses rojos caracterizan con el paso del tiempo, el sistema de transporte de Bogotá, y podrían ser en retrospectiva un elemento distintivo y llamativo para los visitantes que recorren las calles de la ciudad.

Igualmente, se conoció que el sistema de Transmilenio al ser un medio de transporte propio y frecuentado por residentes, los turistas recurren allí porque eso a su vez hace parte de la experiencia turística del destino visitado. Los mapas que son diseñados desde la compañía de Transmilenio, sirven como guía y dirección para el desplazamiento por los diferentes puntos de interés de la ciudad.

De todas maneras, el sistema de Transmilenio cumple la función de transportar a los visitantes ya sean del propio territorio o extranjeros. Tal y como afirman los autores Cooper, Fletcher, et.al. (2007) citado por Viloria, N. (2012, p.29) sobre el relacionamiento de lo turístico y el sistema de transporte- en este caso –del Transmilenio, representa el medio de llegar al destino, es un medio necesario para los desplazamientos dentro del destino visitado y en un número reducido de casos, la propia atracción o actividad turística.

Objetivos Físico Espaciales con Ventana Rota.

De los principales objetos físico espaciales asociados a la ventana rota en las figuras 24-29 se evidencia que la estación no tiene puertas, no se encuentran los vidrios del puente que conduce a la estación, igualmente en la estación, el techo está deteriorado y en algunos vagones cuelgan los cables, los paneles que señalan cuánto tiempo tarda el bus están sucios, algunos barandales cerca a las puertas están rotos, los letreros de señalización del bus están escritos con marcador y los letreros de señalización están desactualizados y sucios.

A su vez en las frentes sentido oriente y occidente de la estación hay basuras, suciedad, alcantarillas destapadas, torniquetes rotos, ausencia de seguridad en todo momento, mapas indicativos rasgados y sobre todo ventanas rotas.

Todo este conjunto de factores que describe la misma TVR, propicia a que acontezcan varias cosas: a) La formación del perjuicio de inseguro, peligroso, “tenga cuidado porque lo roban”, “no se meta por allá”, etc., de la misma estación de Transmilenio, y por consiguiente la de la estación

de ferrocarriles por su cercanía; b) La propagación de actividades delictivas y de aumento de las tasas del crimen y delito en el espacio público; c) La disminución de la demanda turística por las pocas garantías que existen para que recurran los turistas; d) El estancamiento de la actividad turística por las afecciones que le sobrevienen a la propia estación de ferrocarriles y a su vecina, la estación de Transmilenio de la sabana.

Interpretación con respecto al turismo.

La estación de Transmilenio, si bien no es un sitio de interés turístico ni mucho menos un atractivo turístico, si es un medio de transporte que utilizan algunos usuarios, entre ellos turistas y visitantes, que usan el medio de transporte para conocer la estación de ferrocarriles nacionales de la sabana. Además existe una relación físico-espacial con la estación ferrocarriles nacionales la Sabana. Por ende la estación de Transmilenio se convierte en un referente de la estación ferrocarriles nacionales la Sabana.

Es importante que la estación de Transmilenio se encuentre en buenas condiciones ya que generara una percepción afable del lugar, por otro lado, si la estación presenta deficiencias estructurales, la percepción del turista cambiara y su vez ocasionara problemáticas en el espacio, desfavoreciendo el sector y el servicio brindado.

Interpretación con respecto a la TVR.

La estructura y los elementos de la estación de Transmilenio la Sabana, presentan deficiencias, puesto que algunos de los objetos que la componen se encuentran en mal estado y otros no existen. La situación de seguridad es crítica, debido a que la estación presenta factores como suciedad, deterioro, desorden, ausencia de control y vigilancia y carencia de limpieza y manutención; por ende la TVR afirma que tales factores conllevan a que se generen acciones colectivas como, no pagar el pasaje, irrespetar las normas de convivencia, dañar la estructura, entre otras incisiones de mal gusto.

Ante la escasa cultura ciudadana y el desperfecto de la estructura de la estación de la sabana, emergen actividades delictivas y se forman focos de inseguridad, donde se presentan robos, intolerancia, sensación de inseguridad y un denigrante deterioro social por parte de las personas.

Capítulo III: Definición de las Percepciones en el Espacio Público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR

Para el cumplimiento de este objetivo, se realizó una tabla para organizar y mostrar las percepciones de los actores que durante la observación participante, se motivaron a contestar cuatro preguntas orientadoras: ¿Qué percepción tiene de la estación de ferrocarriles de la Sabana?, ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?, ¿Sabe usted si el lugar es un espacio dedicado al turismo?, ¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?. Con estos interrogantes se les indagó a los actores, y se recopiló la información para posteriormente esquematizarla. Cabe resaltar que también se realizó una comparación con la estación de Transmilenio de la Sabana basándose en las mismas preguntas que se emplearon para la estación de ferrocarriles de la Sabana.

La construcción mental, las percepciones y el significado que tienen los individuos sobre el espacio en donde queda ubicada la estación de ferrocarril, dependen del grado de filiación, respeto y sentido de pertenencia que tienen de la misma. Se reconoce el hecho de que las percepciones también son mecanismos de supervivencia, por ejemplo, el sujeto que visita la estación de ferrocarril la Sabana, al llegar al lugar, percibe lo que puede aprender y lo que es necesario para sobrevivir, es decir, las problemáticas e inconvenientes que están presentes en el espacio que le rodean, son causantes de la creación de percepciones negativas de la estación.

Evidenciamos una falta de interés y de desapropiación con los espacios de tipo turístico y aún más con los espacios públicos de tránsito frecuente como lo es la estación de Transmilenio de la Sabana. Se infiere a la vez, que si existen estos aspectos asociados a la inseguridad -y con ello sus prácticas- que impactan nocivamente en el territorio (el espacio de representaciones históricas, sociales y culturales) las conductas de los actores e individuos estarán orientadas a la prevención y la generación de una imagen poco positiva del espacio. Esto se explica en la relación de percepción e imagen, que influyen tanto positiva como negativamente en la percepción y en la conducta de los individuos, motivo que genera que muchos de ellos se comporten acorde con el momento y situación precisos.

A continuación se diligenció la matriz de definición de percepciones, con un respectivo gráfico (tortas, pasteles) y porcentajes de medición. Además, para cada percepción se añaden figuras, que dan cuenta de la observación realizada y el estado de los espacios durante el mes de enero. Finalmente se realizaron una serie de apreciaciones y lecturas en conjunción con los diarios de campo, las figuras y la interpretación de los datos graficados.

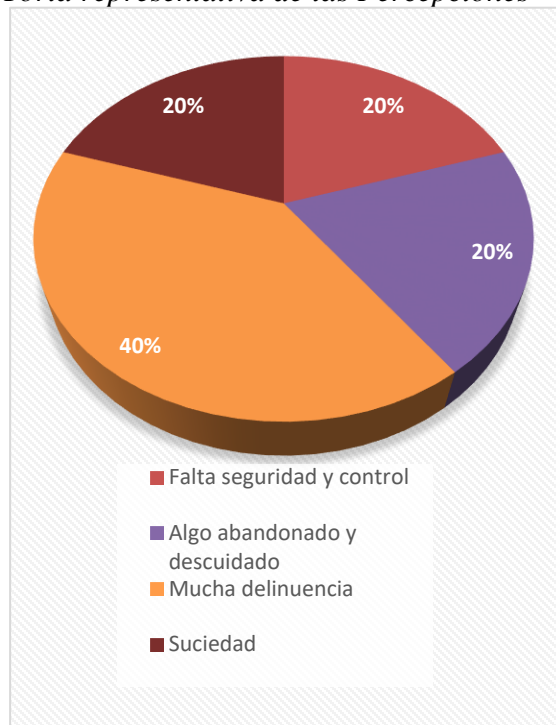
Tabla 18

Definición de las percepciones de la Estación ferrocarriles de la Sabana

No.1 ¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales la sabana?

Figura 30

Torta representativa de las Percepciones



Nota. Percepciones sobre la estación de ferrocarriles la Sabana. Elaboración propia.

Figura 31

Ausencia de seguridad



Nota. El espacio público está desprovisto de seguridad y control. Elaboración propia.

Figura 33

Ausencia de control



Nota. Se presenta ausencia de organismos de seguridad. Elaboración propia.

Figura 32

Abandono y descuido



Nota. Algunas casas están abandonadas y en estado deteriorado. Elaboración propia.

Figura 34

Suciedad



Nota. Alrededor de la estación, las calles se encuentran con basura. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre la Estación de ferrocarril de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar, que en cuanto a las percepciones que tienen las personas sobre la estación de ferrocarril de la sabana, un 40% hace referencia a la delincuencia, seguido de un 20% asociado a algo abandonado y descuidado, luego un 20% relacionado con falta de seguridad y control, y finalmente un 20% referido a la suciedad presente en el lugar. De la observación participante aplicada en el campo a visualizar, se distinguen abandono, paupérrimas garantías de seguridad y vigilancia y abundancia de habitantes de calle y basuras. Se reconoce, que factores como: mucha delincuencia, son recurrentes porque no existe un órgano de control que proteja estas zonas. En los días entre semana, las calles son recorridas por los transeúntes, sin embargo la sensación de seguridad persiste por la cantidad de actores que no son comerciantes y vendedores,

pero que si aparentemente no tienen cabida por las prácticas que emplean, tales como el consumo de droga, etc., la zona presenta inseguridad en cualquier hora del día. Se recuerda que aunque las calles estén en buen estado, las conductas antisociales y el desligamiento del territorio persisten por la falta de cultura y respeto por los espacios. En las imágenes se puede dilucidar la carrera 18, las zonas de bodega y reciclaje ancladas muy cerca al contorno de la estación de ferrocarriles y la fachada frontal de la misma.

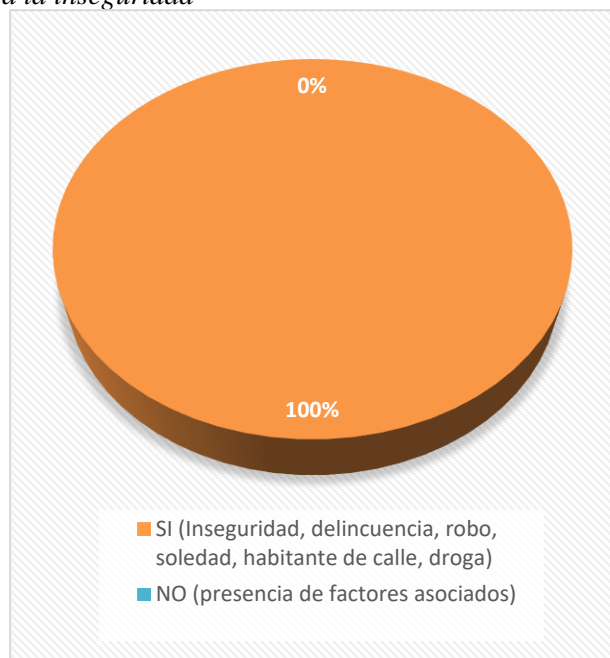
Tabla 19

Factores que perjudican los espacios en la Estación ferrocarriles de la Sabana según la TVR

No.2 ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?

Figura 35

Torta representativa de las percepciones asociadas a la inseguridad



Nota. Percepción de los factores asociados a la inseguridad. Elaboración propia.

Figura 36

Habitante de calle



Nota. En el espacio público hay presencia de habitantes de calle. Elaboración propia.

Figura 38

Inseguridad



Nota. Los espacios públicos, se encuentran expuestos a que se presente cualquier suceso. Elaboración propia.

Figura 37

Soledad



Nota. Los espacios públicos, generalmente se encuentran solitarios. Elaboración propia.

Figura 39

Escasa vigilancia



Nota. No existe la presencia de autoridades competentes en los asuntos de seguridad. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre los factores asociados a la inseguridad la Estación de ferrocarril de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, en cuanto al reconocimiento de factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales en la estación de ferrocarriles de la sabana, las personas coincidieron en SI un 100%.

Esto se debe a que los actores -independientemente de las movilizaciones sociales y los desperfectos causados por encapuchados-, si presencian estas problemáticas, ya sea porque van de paso o son oriundos del lugar. Los sectores comerciales- desde la perspectiva al caso- son vulnerables cuando no hay presencia del factor comercio o intercambio de bienes y servicios. Se puede apreciar que en cualquier día del fin de semana (Sábado, Domingo o Festivo) no hay comercio sobre la calle 13, lo que en retrospectiva se fortalecería la variable de abandono y soledad, y con ello los casos de atraco y rayones a las paredes y a la misma estación en los laterales. Se agrega además que el factor que más perjudica a la estación desde la óptica de la investigación es el abandono y la inseguridad.

Es notable que la afluencia de turistas sea mínima entre semana, y se pensaría bajo esta noción, que la estación solo está allí por el turismo, mismo que solo se efectúa los fines de semana. Es decir que en un día cualquier de lunes a viernes el desapego y el sentido de filiación con la estación son casi nulos. Las figuras dan cuenta de: habitantes de calle, soledad, inseguridad y escasa vigilancia. La aglomeración de actividades informales propicia el desenvolvimiento de pautas de conducta desinteresadas, en donde ya no existe un código de respeto por la manutención y el buen estado de los espacios públicos.

Estas percepciones también fueron descritas en los diarios de campo en detalle: en el transcurso del camino observamos que algunas de las casas que se encuentran alrededor de la estación, están rayadas, con los vidrios rotos, deterioradas y abandonadas, sin embargo, hay casas que, a pesar de su estado, son utilizadas para ventas de repuestos, ropa y diferentes productos.

“Por otro lado, se encuentran los vendedores informales localizados en el espacio público, los productos que venden son ubicados por fuera del sistema formal de reconocimiento de la actividad económica, motivo que genera una condición que los hace perder posibilidades de protección social por su posición de infractores al orden establecido. A pesar de que existen dos avenidas una sobre la calle 13 y otra carrera 18, observamos que el espacio público de las calles es solitario, a primera vista se percibe una sensación de inseguridad, sólo transcurre una que otra persona, los

actores más presentes son los comerciantes, turistas, compradores y principalmente los vendedores informales.”

Tabla 20

Reconocimiento de la Estación de ferrocarriles de la Sabana como espacio dedicado al turismo

No. 3. ¿Sabe usted si el lugar es un espacio dedicado al turismo?

Figura 40

Torta representativa, respecto al turismo



Nota. Percepciones de la estación con respecto al turismo. Elaboración propia.

Figura 41

Estación de la Sabana



Nota. Fachada la estación de ferrocarriles de la Sabana. Elaboración propia.

Figura 43

Recorridos en el Tren



Nota. Recorridos del tren turístico de la estación de la Sabana. Adaptado de Pasajeros en el vagón del tren de la sabana por Monsalve Camilo 2016.

Figura 42

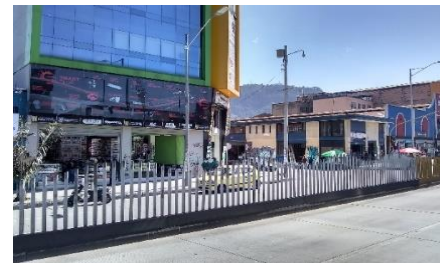
Ferrocarriles



Nota. Locomotora 8, de la estación de ferrocarriles de la Sabana. Adaptado de Locomotora #8 por Turistren.com.

Figura 44

Comercio sobre la calle 13



Nota. En los espacios públicos que rodean la estación, participan varios actores comerciales. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre el reconocimiento de la Estación de ferrocarril de la Sabana como espacio dedicado al turismo, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, en cuanto al parecer de las personas sobre si la estación de ferrocarriles es turística o no, un 100% indicó que sí. La estación evidentemente es considerada turística por tres razones. La primera es que la compañía tour operadora Turistren realiza recorridos hacia los diferentes municipios que se ubican sobre la sabana de Bogotá, pero únicamente los fines de semana y con un grupo de personas no tan mesurado.

En segundo lugar, porque la estación tiene unos hitos específicos en la historia que la convierten en monumento de la nación por lo emblemático del desarrollo urbano capitalino y el ferroviario. En tercer lugar, porque presenta unos atributos claros en su estructura y composición, además del semblante y sello de la época republicana del país, por lo que es motivo de admiración y visita para los turistas.

Se aclara añadiendo a la anterior acotación, que la estación no posee un punto de información turística, ni histórica ni cultural, ni mucho menos existe un ente encargado de narrar o exponer el significado de la estación de ferrocarriles nacionales. Las personas refieren lo turístico a la estación por los trenes única y exclusivamente, ya que no existe una memoria colectiva flotante sobre la historicidad y contextos socioculturales pasados de la misma.

Las figuras dan cuenta de: los ferrocarriles y diferentes locomotoras a diésel y a vapor que se encuentra en uso, la fachada de la estación, los vagones y las manifestaciones culturales tácitas dentro de los vagones de los trenes y por supuesto el sector del comercio sobre la calle 13, el cual según las percepciones de los actores, hace que la estación sea visibilizada como turística. La estación nunca ha tenido un proceso ni gestión serios en materia de turismo, más existe un plan de renovación para articular con los municipios cercanos las rutas ferroviarias y sus diferentes redes.

Muy poco se puede apreciar en cuanto a lo turístico de la estación, debido a la poca publicidad y promoción que se le hace de esta, y obviamente la complicidad existente con los factores de inseguridad y el fenómeno de vidrios rotos latentes. En los diarios de campo, quedó plasmado cuando referimos a la estación como espacio dedicado al turismo: “Al llegar a la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, observamos que es una edificación de estilo neoclásico, sobresalen los colores piedra, los arcos y las columnas.

Dentro de la estación observamos que el espacio es dedicado a la exposición automovilística de la policía nacional, motivo por el cual, notamos que había presencia de policía dentro de la estación, así mismo existen dos oficinas, una dedicada a la venta de pasajes del Turistren y otra del fondo pasivo social de ferrocarriles nacionales. La estación, es la sede de la superintendencia de puertos y transporte, también es un sitio turístico administrado por la compañía Turistren quienes ofrecen planes para recorrer la línea férrea norte, hasta Zipaquirá y Cajicá los días sábados domingos y festivos”.

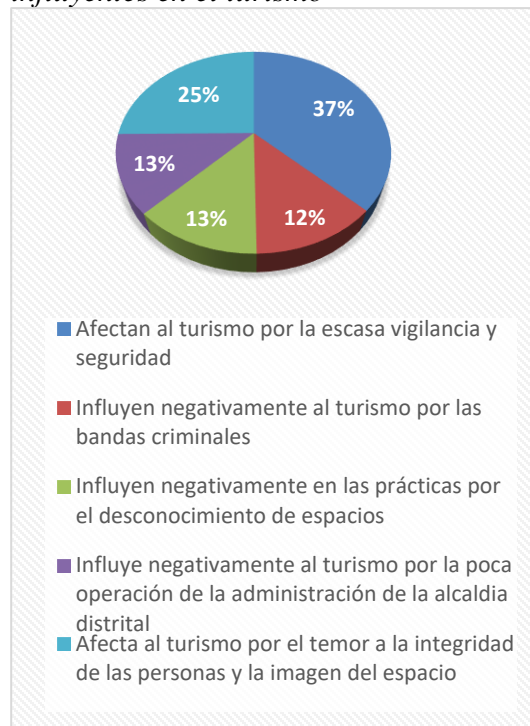
Tabla 21

Percepción sobre como los factores que perjudican a los espacios en la Estación ferrocarriles de la Sabana según la TVR, afectan las prácticas turísticas

No. 4. ¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

Figura 45

Torta representativa, de los factores influyentes en el turismo



Nota. Percepción sobre cómo los factores asociados a la inseguridad influyen en las prácticas turísticas. Elaboración propia.

Figura 46

Escasa seguridad



Nota. Carrera 18 de Bogotá, espacios públicos solitarios. Elaboración propia.

Figura 47

Venta informal



Nota. se presenta venta informal, en los espacios públicos que rodean la estación. Elaboración propia.

Figura 48

Rayones y practicas informales



Nota. En los diferentes espacios, se hace evidente los rayones y las practicas informales que se presentan. Elaboración propia.

Figura 49

Desconocimiento de espacios



Nota. Las personas no tienen seguridad en los espacios, pues, se desconocen. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre cómo los factores asociados a la inseguridad influyen en la Estación de ferrocarril de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, en cuanto a si los factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales influyen en las prácticas turísticas o al turismo mismo en la estación de ferrocarriles de la sabana, las personas contestaron que sí.

Las razones preponderantes causales son: la escasa vigilancia y seguridad que afectan al turismo un 37%, afecta al turismo por el temor a la integridad de las personas y la imagen del espacio un 25%, influyen negativamente al turismo por las bandas criminales un 12%, influyen

negativamente en las prácticas por el desconocimiento de espacios un 13%, y finalmente influyen negativamente en las prácticas turísticas por la poca operación de la administración de la alcaldía distrital un 13%. Con esto, es preciso constatar que si existe una afección a los espacios públicos turísticos.

El componente del turismo y sus interacciones pasan a un segundo plano, ya que las personas al no tener la sensación de seguridad, no arriesgarán su humanidad por el reconocimiento de espacios tan olvidados y desbaratados como la estación de ferrocarriles.

En las figuras se destacan: Las aceras de las Estación de ferrocarriles, rayones y actividades informales, vendedores ambulantes y recolectores desconocimiento de espacios por parte de los transeúntes. No existe una preocupación por los turistas o visitantes de adentro hacia afuera, pero si lo que hay es un atractivo desolado a la merced de lo que pase con su estructura y las personas que lo acuden. La estación solo está por tejida por un conjunto de rejas negras solo en el frente y nada más.

El aglutinamiento de diversos factores asociados a la inseguridad revierte la noción inicial de turismo responsable y seguro para todos. Múltiples variables escandalizan las actividades turísticas de los espacios públicos y de la misma estación de ferrocarriles. Llegó un punto, en el que los visitantes recurren a este espacio solo los fines de semana, cuando el cúmulo de actividades informales y las pocas garantías que existen en estos espacios se presentan. Las personas se sienten seguras cuando hay más gente, pero en si no es un indicador de que el espacios estable y seguro.

En el diario de campo de la estación de ferrocarriles de la Sabana, se evidencia a detalle, cómo estos factores descritos por la TVR alteran el ciclo natural del turismo-si es que existe- de la estación: “Muchas de las personas a las que se le realizaron las preguntas concuerdan con que la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, tiene los recursos necesarios para convertirse en un potencial turístico altamente reconocido, pero debido a las problemáticas que se presentan en el espacio público, el sector se ve afectado, las personas al sentirse inseguras no les interesa visitar la estación.

A pesar de que exista presencia de la policía en la estación, actualmente se presentan problemáticas de inseguridad, puesto que la mayoría de tiempo, la policía está dentro de la estación, por ende el espacio público se ve expuesto a que se presente cualquier suceso, además el estado de deterioro y abandono en el que se encuentran las casas alrededor de la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, contribuye a generar percepciones de inseguridad [...].”

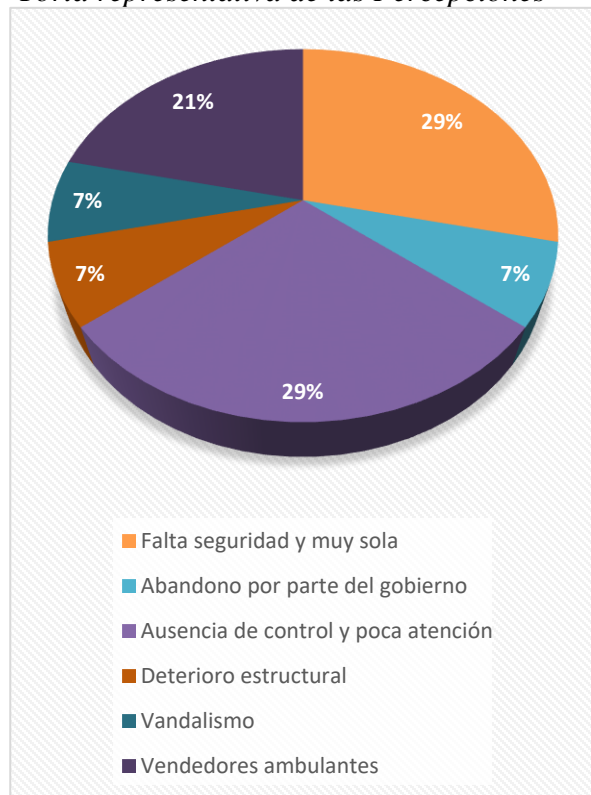
Tabla 22

Definición de las percepciones de la Estación de Transmilenio de la Sabana

No. 1. ¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio de la Sabana?

Figura 50

Torta representativa de las Percepciones



Nota. Percepciones sobre la estación de Transmilenio de la Sabana. Elaboración propia.

Figura 51

Ausencia de seguridad



Nota. No existe presencia de autoridades encargadas de la seguridad. Elaboración propia.

Figura 52

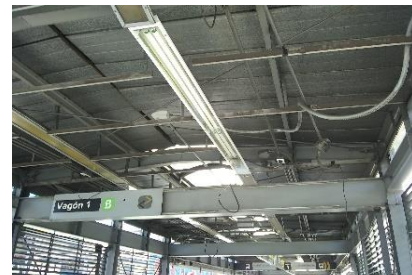
Abandono



Nota. Las alcantarillas se encuentran destapadas. Elaboración propia.

Figura 53

Deterioro estructural



Nota. Los cables, están colgando. Elaboración propia.

Figura 54

Soledad



Nota. La estación se encuentra desprovista de control. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre Estación de Transmilenio de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, a las percepciones que tienen las personas sobre la estación de Transmilenio de la sabana, un 29% hace referencia a la ausencia de control y poca atención, otro 29% está relacionado con falta de seguridad y es muy sola, un 21% referido a presencia de vendedores ambulantes y finalmente un 21% restante relacionado con vandalismo, abandono por parte del gobierno y deterioro estructural, mismo porcentaje dividido e partes iguales por ítem, se puede deducir que, la estación se encuentra sin puertas ni barandales, con cables colgando y diversos artefactos propios de la estación deteriorados y rotos.

En cuanto a las prácticas espaciales, es notorio el saltarse las normas e incumplir las políticas propias del sistema Transmilenio, como son: colarse, vender productos, darle un uso irresponsable a la estación, pedir limosnas, entre otras actividades. La seguridad y el abandono son los dos factores de mayor frecuencia, en los diferentes momentos en que se visualizó, analizo y se tomó nota, claramente se evidencia ausencia de control y vigilancia.

No existe un acompañamiento continuo por parte de la policía distrital. En las figuras se puede vislumbrar: cales colgando del techo, alcantarillas destapadas y torniquetes sin supervisión ni vigilancia y un Transmilenio que recoge a los pasajeros, estaciones sin puertas, con barandales de seguridad deteriorados y diversos tipos de cables y artefactos en desuso y colgando o por el medio de transporte masivo de Bogotá. Ya no es necesaria una excusa para colarse y tomar un bus articulado,

La estación de Transmilenio de la Sabana sin duda es un vidrio roto notable, por la cantidad de actores vandálicos, conductas antisociales e irrespeto por el sistema de transporte masivo de Bogotá. Ya ni siquiera es necesaria una excusa para colarse y subirse descaradamente a un bus rojo. Se ha creado una atmosfera de “todo es permisible menos pagar el pasaje”, donde los poco bachilleres que están atentos, los guardas o las señoritas de tu llave que están pendientes del cobro del pasaje pueden hacer nada.

En si la estructura deficiente y en mal estado de la estación es el tiquete de bienvenida para muchos otros que aunque teniendo dinero para pagar un pasaje no lo hacen. Y aquí es donde entran las justificaciones a enlistarse, otorgando el sentido de responsabilidad y la culpa al gobierno, a las alcaldías, a la secretaria de transporte, pero realmente no hay una conciencia y una razón crítica pura para alterar el espacio público de los demás. En el diario de campo de la estación de Transmilenio de la Sabana se acotó a detalle la percepción de la misma: “Sobre las puertas, estaban las calcomanías que identificaban el nombre de la estación, ahora es imposible identificar cual es el nombre de la misma. Donde antes se encontraban los pequeños indicativos con los trayectos de las rutas, ahora solo se encuentra el cableado completamente roto fuera de las canaletas. Las puertas -en los actos vandálicos- fueron destruidas.

Ni siquiera se encuentran los vidrios del puente, este es el que conecta el primer y segundo vagón, pero si se mantiene la estructura de soporte para evitar que las personas se caigan a la avenida. La estación no está afectada en el suelo, y los paneles que señalan cuánto tiempo tarda el bus en detenerse se encuentra sucios, pero funcionando. Tanto en los costados oriente como

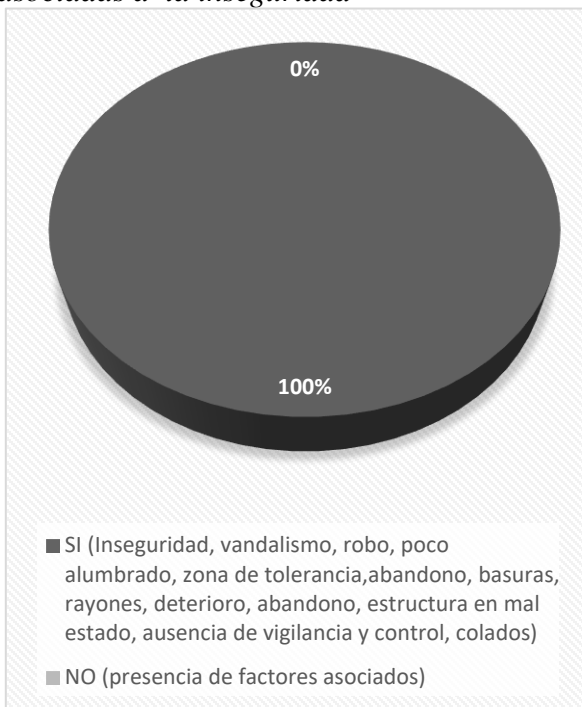
occidente, se sitúan indigentes, personas de la calle con sus zorras y los materiales y cosas que recolectan. Letreros de señalización como lo es el de “Mi plan de viaje” están desactualizados y sucios. Los carteles que en varias estaciones de Transmilenio colocan para patrocinar un producto de x empresa, no se encuentran. Los torniquetes donde se validan el cobro de los pasajes se encuentran en buen estado, al igual que las taquillas y máquinas lectoras de saldos de tarjeta Tu Llave.”

Tabla 23

Factores que perjudican los espacios en la Estación de Transmilenio de la Sabana según la TVR

No 2. ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?

Figura 55
Torta representativa de las percepciones asociadas a la inseguridad



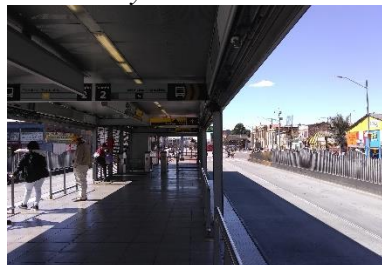
Nota. Percepción de los factores asociados a la inseguridad. Elaboración propia.

Figura 56
Basuras



Nota. Las afueras de la estación, se encuentran con basuras. Elaboración propia.

Figura 58
Deterioro y abandono



Nota. La estación, se encuentra sin puertas. Elaboración propia.

Figura 57
Rayones



Nota. Los carteles de señalización del Transmilenio, se encuentran rayados. Elaboración propia.

Figura 59
Estructura en mal estado



Nota. Las Extensiones, se encuentran cortadas. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre los factores asociados a la inseguridad en la Estación de Transmilenio de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, en cuanto al reconocimiento de factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales en la estación de Transmilenio de la sabana, las personas coincidieron en SI un 100%

. Esto se debe a que al no haber un ente que represente una autoridad sumamente respetada, las personas tienden a usar la estación a beneficio de sus propios intereses y cualquier costo. A su vez la falta de cultura ciudadana, el denigrante aspecto de la estación y el mismo espacio que rodea la estación, se presta para que las personas infrinjan las normativas de seguridad y convivencia.

No existe una relación o síntoma de apego por las estaciones, más bien son consideradas -desde nuestra interpretación- como mecanismos o medios de transporte aislados de los intereses públicos y de la construcción de un transporte representativo para todos. La estación de Transmilenio de la sabana evidentemente se encuentra rota desde cualquier punto de vista, y el que se mantenga en ese estado, solo propicia a que más deterioro, inseguridad e irresponsabilidad por parte de los usuarios se acumule e incremente sin precedentes.

Es un caso muy aterrizado de lo que la TVR argumenta y expone, por lo que las implicaciones que representa el estado de la estación sin hablar del servicio, son de considerar si desde el sistema se plantea un mejor transporte para las personas. En las figuras se puede admirar: el techo de uno de los vagones de la estación de la Sabana, más barandales deteriorados, fichas ilustrativas improvisadas de las estaciones donde para el bus troncal articulado, rayones en los mapas indicativos y de rutas de la estación, basuras sobre semáforos y postes saliendo por los diferentes costados de la estación. En el diario de campo de la estación de Transmilenio de la Sabana, se consignaron diversas observaciones de los factores que afectan la estación y que describe la TVR:

“En cuanto a las prácticas sociales de las personas, se puede decir que son variadas, entre otras están, esperar a que pase la ruta del Transmilenio, colarse para entrar a la estación, la venta de dulces y ventas informales, la vigilancia por parte de un solo guardia, la venta de pasajes y recarga por parte de la recaudadora de tu llave, actividades como montar tabla y bicicleta por parte de un grupo de adolescentes, entre otras.

Por otro lado, las prácticas y actividades que realizan las personas tales como colarse, vender, y el uso indebido del servicio aparentemente se debe a la ausencia de control y vigilancia, los vidrios rotos, el deterioro de las estructuras y equipos y principalmente el abandono completo a la intemperie de que sucedan actos que desfavorecen tanto el servicio como el sector.”

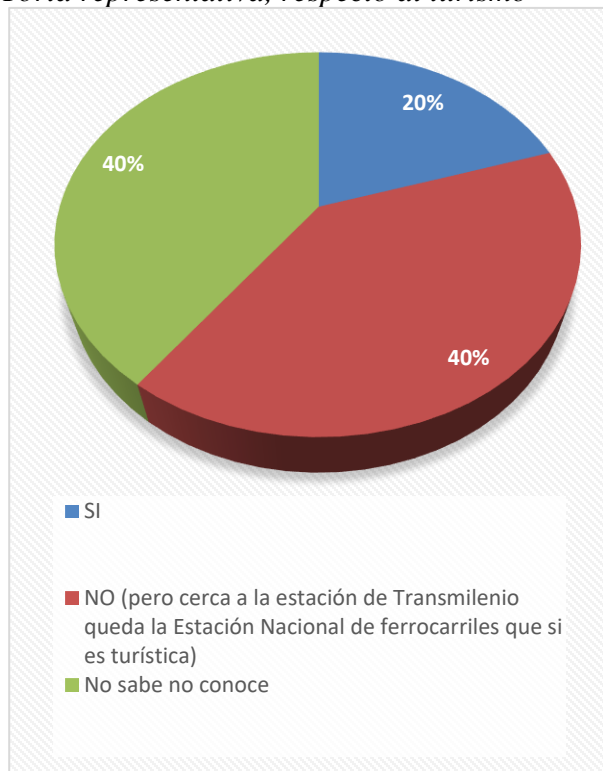
Tabla 24

Reconocimiento de espacios dedicado al turismo cerca a la Estación de Transmilenio de la Sabana

No. 3. ¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?

Figura 60

Torta representativa, respecto al turismo



Nota. Percepciones de la estación con respecto al turismo. Elaboración propia.

Figura 61

Estación de la Sabana



Nota. Fachada de la estación de ferrocarriles de la Sabana, Elaboración propia.

Figura 63

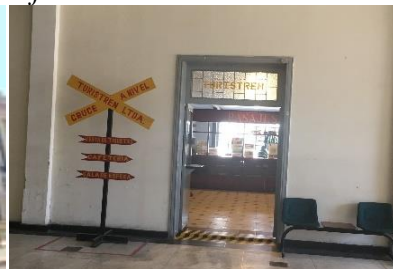
Ferrocarriles



Nota. Interior de la estación de la Sabana y sus máquinas sin uso. Elaboración propia.

Figura 62

Oficina de turismo



Nota. Interior de la estación, oficina de turismo. Elaboración propia.

Figura 64

Fondo pasivo de ferrocarriles



Nota. Interior de la estación de la Sabana y el fondo pasivo social de ferrocarriles. Elaboración propia.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre los factores asociados a la inseguridad en la Estación de Transmilenio de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

Del gráfico anterior se puede afirmar que, de las personas que consideran que si existe o no un lugar o atractivo turístico cerca de la estación de la sabana, se ratifica que un 40% dice que no, otro 40% no sabe o no conoce y un 20% dice que sí.

Cerca de la estación de la sabana evidentemente está la estación de ferrocarriles de la sabana. Es de analizar, que el impacto que tiene en materia de seguridad la estación de Transmilenio repercute (en parte) directamente en las dinámicas turísticas de la estación de ferrocarril. Ésta última padece por la falta de acompañamiento, seguimiento y control que existe para la estación de Transmilenio.

De hecho el sector en donde están situados los barrios El Listón y La Sabana no se les reconoce como turísticos o de vocación turística, por lo que en parte existe un sector de comercio amplio y por las vicisitudes que rodean el entramado de la inseguridad y control zonal de los espacios públicos.

La resolución 563 del 2014 habla de una seguridad física que debe supuestamente proteger a los usuarios, instalaciones, infraestructura y vehículos en portales y estaciones; esto quiere decir que si un turista o visitante que usa el medio de transporte (típico) del sistema Transmilenio para conocer diferentes espacio turísticos- entre ellos lo ferrocarriles de la sabana- la entidad debe prevalecer su integridad física y seguridad. De las figuras ilustradas se pueden ver: fachada de la estación de ferrocarriles sobre la calle 13, el inicio de los ferrocarriles al interior de la estación, la oficina del fondo pasivo de ferrocarriles nacionales de Colombia y la oficina de venta de tiquetes para los recorridos en tren (Turistren).

Las actividades turísticas carecen de avales reales en el espacio. Las desproporcionales mediadas de contención de colados, venta de dulces y paquetes y el desastre de un manual de cultura ciudadana en Transmilenio, posibilita a que se exterioricen casos similares (crimen y delito) no solo en Transmilenio, sino en cualquier otra estructura que carezca de las suficientes invulnerabilidades e inmunidades requeridas en los espacios turísticos. Es como si en el aire ahondara la señal y la red de hacer males en todo espacio por doquier, como si no fuera suficiente estropear el trabajo de unos para alterar el de otros.

El patrimonio de por sí cuando no es contextualizado o no es orientado desde la identidad cultural, no está exento a ser damnificado por el fenómeno de vidrios rotos. El contar con rejas negras de contorno no es la solución a los grandes problemas de aislamiento de la realidad y el desapego por lo común, como una caja negra y cerrada. En el diario de campo de la estación de Transmilenio de la Sabana está plasmado como una estación pública afecta a la turística-patrimonial en materia de seguridad turística: “La estación de ferrocarriles de la sábana, se ve perjudicada en términos de seguridad turística, ya que la sola presencia de la estación de Transmilenio y su deteriorado esqueleto no propician un ambiente de seguridad y tranquilidad.

En las horas de la tarde noche, el nivel de inseguridad aumenta y más aún cuando es fin de semana. Si no existen mecanismos que respalden y protejan el entorno de las personas, muy seguramente se presentarán concurridamente ventanas rotas que afecten la calidad de vida de las personas.”

Tabla 25

Percepción sobre como los factores que perjudican a los espacios en la Estación de Transmilenio de la Sabana según la TVR, afectan las prácticas turísticas.

No. 4. ¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

Figura 65

Torta representativa, de los factores influyentes en el turismo



Nota. Percepción sobre cómo los factores asociados a la inseguridad influyen en las prácticas turísticas. Elaboración propia.

Figura 66

Temor a la integridad



Nota. Las personas sienten temor por su integridad. Elaboración propia.

Figura 68

Vidrios rotos



Nota. La estación no tiene vidrios. Elaboración propia.

Figura 67

Improvisación en la señalización



Nota. Los carteles de señalización de las paradas del Transmilenio, están improvisados. Elaboración propia.

Figura 69

circuitos despedazados



Nota. Los circuitos y las extensiones están cortados y desplazados.

Nota: Las figuras dan cuenta de las percepciones de los actores sociales sobre los factores asociados a la inseguridad en la Estación de Transmilenio de la Sabana, del mismo modo, la torta representa el porcentaje de cada factor referido en las respuestas de los actores durante la realización de la observación participante, Elaboración propia.

En el gráfico se puede afirmar que, en cuanto a si los factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales influyen en las prácticas turísticas o al turismo mismo cerca a la estación de Transmilenio de la sabana, las personas contestaron que sí.

Las razones preponderantes de causales son: afectan al turismo por la inseguridad y la exigua protección a la integridad a las personas 33%, influyen negativamente en las prácticas turísticas por la sensación de abandono e inexistente vigilancia un 20%, influye negativamente al turismo

por los robos un 20%, influyen negativamente al turismo porque no hay control ni seguimiento en los espacios turísticos un 13%, afecta al turismo por el vandalismo un 7% y finalmente influyen negativamente en las prácticas turísticas porque hay presencia de muchos indigentes un 7%.

Ante la exposición de las cifras, es preciso redescubrir como las actividades turísticas son impactadas por las dinámicas y los contextos de la movilidad urbana de usuarios de Transmilenio y de la errática disposición de estrategias preventivas contra el mal uso y el empleo de las estaciones, que no fortalecen la industria del turismo en el sector.

Ahora bien, de los factores mencionados anteriormente y que dan cuenta de las incidencias negativas que atentan contra la ejecución (normal) del turismo, hay que rescatar que, estos no solo intervienen en lo turístico exclusivamente, sino en todos los envoltentes del tejido social.

Las prácticas ilegales que surgen por el mal estado de espacios de la estación de Transmilenio de la sabana afectan el entorno, y con ello la estación de ferrocarriles nacionales. Las dos estaciones están rotas según la TVR, una porque el control social está colapsado a raíz de las pésimas estructuras de servicio de transporte y de la usurpación de espacios que se lo permiten; y la otra porque no solo se ve influida negativamente por la primera, sino porque que ella misma es una ventana rota por el descuido de sus propios espacios públicos turísticos, las basuras, los rayones, el deterioro, sus ventanas y la seguridad extinta de su dominio.

En las figuras se puede evidenciar: Señalización improvisada con papel y cinta aislante, personas esperando la ruta de transporte (bus trocal articulado), estructuras sin un solo vidrio, una desolación del espacio público y más conexiones y cables rotos.

Conclusiones

En conclusión con el primer objetivo específico que se planteó: Identificar los reglamentos vinculados en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR, se puede afirmar que los reglamentos y lineamientos que existen para estudiar y desarrollar los espacios públicos turísticos, -como es donde se encuentra la Estación de ferrocarril de la Sabana,- sirven para constatar las formas en las que las políticas y planes de renovación urbana y de planificación responden a la demanda actual de los estados y condiciones de los espacios y de las personas que transitan y los usan en la cotidianidad.

Identificar los reglamentos y políticas también requiere además entrelazar la TVR, y es que los reglamentos públicos de alguna forma intentan prevenir las consecuencias que expone la TVR

sobre lo desahuciado y abandonado de los espacios públicos turísticos y en general. Inclusive, las políticas no están orientadas a realizar procesos sociales constructivos acompañados de la mano con el desarrollo, construcción y constitución en lo material y tangible de los espacios públicos. Se puede concluir además y dando cumplimiento al objetivo, que si existen reglamentos que rijan sobre los espacios públicos turísticos de la Estación de ferrocarril de la Sabana y donde al unísono se evidencie la TVR.

La Estación de ferrocarril de la Sabana y sus espacios públicos turísticos, necesitan del acogimiento y atención para privilegiar la seguridad en lo turístico, conservar las estructuras físicas y establecer conductas y códigos sociales oportunos para respetar los espacios públicos.

Respecto al segundo objetivo, se concluye que al analizar el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana, si están presentes factores asociados a la inseguridad y que describe la TVR, dentro del espacio público que la rodea, pues existen características que hacen evidente la TVR, las calles sucias y con basura, rayones, deterioro y suciedad, falta de seguridad, etcétera.

Por otro lado, a pesar de que la estación de Transmilenio de La Sabana no es de interés turístico, si se evidencia proximidad con la estación de ferrocarriles nacionales la sabana. Este simple hecho entra en consideración, ya que las acciones que afecten a una en su estado y contorno afecta en la segunda, independientemente si en las dos evidencian vidrios rotos. Este espacio también es foco para que se presenten dichos factores, pues la estación carece de equipamiento básico para su funcionamiento al no contar con puertas, vidrios, torniquetes y demás dispositivos que se encuentran realmente afectados. Estos factores según la TVR, aumentan las posibilidades de vandalismo y criminalidad, pues el espacio no se encuentra en un entorno favorable para la integridad de las personas.

La seguridad en el espacio público, es vital, motivo por el cual, es importante que los mecanismos de recuperación, control del espacio público y las autoridades encargadas del espacio público, intervenga en las diferentes problemáticas, se hace necesario una gestión del espacio público, ya que es fundamental, llevar a cabo una buena organización y control de este, pues el espacio público cuenta con diferentes necesidades, siendo así la estación de ferrocarriles nacionales podrá desarrollar su prácticas a mayor medida. Sintetizando finalmente y cumpliendo al objetivo específico, se puede afirmar que se analizaron los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la Sabana donde se evidencia la TVR.

Con respecto a la conclusión del tercer objetivo: Definir las percepciones en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana donde se evidencia la TVR, se puede afirmar que existen diferentes percepciones respecto al estado y la protección actual de los espacios públicos turísticos de la estación de ferrocarril de la Sabana y la estación de Transmilenio de la sabana. Por un lado, los diarios de campo permitieron sustraer la información precisa y constatada sobre la situación que humilla a los espacios públicos y cómo las prácticas se adaptan a las nuevas condiciones y demandas de los actores sociales.

Los actores sociales participantes de las cartografías y diarios de campo en su gran mayoría, refirieron los espacios-tanto públicos como públicos turísticos- como abandonados, sucios, abandonados, inseguros, donde el delito se hace evidente en todo momento y aún más cuando hay ausencia del sector comercio y las altas horas de la noche. Pero a la vez, los actores sociales desconocen sus propios espacios públicos y los que son de uso turístico. Basados en cuatro preguntas de percepción del entorno, también se instigó a que los actores respondieran sobre cómo los factores asociados a la inseguridad repercuten en las prácticas turísticas y éstas cómo se ven influenciadas y se adaptan al entorno.

Las percepciones permitieron aclarar las perspectivas y percepciones de las personas, pero también el significado y grado de importancia que las mismas con los espacios públicos que recorren y que son de todos. Se concluye y dando cumplimiento al objetivo, que si existen percepciones respecto a los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la Sabana donde se evidencia TVR.

La investigación además concluye que la Teoría de la ventana rota si está presente y es evidente en el espacio público de la Estación del Ferrocarril de la Sabana. Si se pretende el desarrollo del turismo, realmente se hace importante plantear una valoración del patrimonio e identidad de la estación y del espacio que la compone, pues es necesaria la intervención de entidades que ayuden a revitalizar los espacios públicos que están presentes en el entorno, donde queda ubicada la estación. Es necesario igualmente promover la vigilancia desde la entidades, asimismo la alta visibilidad de la estación, ya que, aumenta el control sobre el espacio y disminuye la probabilidad de que ocurran delitos dentro de él, por ello se propone también el buen estado de conservación del espacio y de las estructuras físicas que lo rodean. Cabe resaltar que la seguridad no solo se convierte en problema social sino institucional, a pesar de ser una percepción construida a partir de las experiencias e interpretaciones de cada individuo.

La actividad turística necesita apropiación en los territorios por parte de los individuos que conviven en él, siendo así, las dinámicas urbanas, serán mejores en el espacio y sus condiciones serán más deseables para el turismo. Este a su vez, podrá contribuir y producir nuevas configuraciones espaciales que beneficien los escenarios públicos, por lo que deben concebirse desde todas sus manifestaciones y dimensiones cambiantes, tanto físico-espaciales como sociales, económicas, políticas y simbólicas. Los conflictos espaciales que están presentes en una zona turística, mermarán si se adoptan estrategias y tácticas que más allá del control policial y la vigilancia tradicional. Es necesario resaltar las cualidades y beneficios colectivos de los espacios turísticos y públicos, para que estos sean considerados y próximamente tolerados, todo ello para que puedan ser disfrutados de la manera que debe ser.

El turismo es claramente parte de los espacios que deben garantizar la seguridad y la protección de los turistas para su desarrollo y desenvolvimiento. Como no se toman medidas para prevenir el delito y las diferentes influencias que alteran la dinámica turística, las diversas entidades esperan muy posiblemente que la industria decaiga y que lo poco que sostiene “el negocio” se diluya por la no recuperación de los espacios públicos turísticos que los rodean.

La TVR además, se refiere a los rompedores de ventanas como aquellos que sin justa causa ni juicio argumental que los sostenga, infringen las diferentes normativas que los cobijan y se enfrentan continuamente a los reparadores de ventanas, quiénes en su intento por mantener los espacios limpios y sin alteraciones, fracasan en esta disputa porque no generan un vínculo de pertenencia que haga que los rompedores de ventanas se detengan y limiten sus acciones al mínimo. Esto realmente sucede en los espacios públicos turísticos de la estación de ferrocarriles nacionales, donde en un intento por mantener las rejas negras y las calles limpias, seguidamente se luce el fracaso, porque no existe un beneficio o perjuicio para las personas que dañan los espacios, simplemente porque las leyes se quedan en el papel y las acciones pasan a la autónoma responsabilidad ciudadana.

Los tres instrumentos que se aplicaron para la obtención y póstuma presentación de los resultados de la investigación, explican ciertas veracidades. Primero, que los reglamentos, estatutos, boletines, planes, leyes y decretos no visualizan el espectro del espacio público en su multidimensionalidad, ya que tratan las problemáticas aisladamente sin conexiones y se piensa más en la mano de obra y en la introducción de masas de cemento para solucionar la absurda

inconciencia de las personas por respetar los espacios públicos de su ciudad. Segundo, que las personas reconocen su territorio y el entorno más inmediato que les rodea.

Las actividades turísticas solo incrementarán y se emplearán con las garantías solícitas si el destino en el que se desenvuelven, es decir las personas dueñas de su sector, generan lazos de protección, redes sociales, sentido de pertenencia y consideración por la ciudad que quieren para sus vidas. Un circuito, una actividad turística, la disposición de un clúster, un recorrido, etc., se hace evitable debido a la poca planificación que existe en atractivos o espacios con ventana rota. Es contraproducente quizá, el hecho de que no existan los más mínimos avales para resguardar los derechos de los turistas ni de los residentes de una comunidad, pero sí que se practiquen recorridos en tren sin importar el entorno más inmediato de los individuos.

Un apunte importante con respecto a la investigación, es que cada concepto o término definido en las bases conceptuales, son solo un aproximado de la complejidad de fenómenos que se entrelazan y que definen la realidad misma del turismo en espacios desahuciados de respaldos, condiciones óptimas y derechos garantes para sus demandantes. Los turistas no ven la profundidad de las causales porque ellos solo vienen a disfrutar y entretenerse, pero el mismo problema de respeto y conciencia ciudadana, debilitamiento de espacios, desorden social, asesinatos y robos se siguen presentando.

Finalmente ante el recuento de las principales proposiciones que retroalimentan la investigación de Teoría de la ventana rota y turismo, se concluye que: las personas se identifican con su entorno, su hábitat, su célula urbana, pero no sienten el más mínimo apego por la reconstrucción de sus espacios públicos y mucho menos turísticos. Las percepciones sobre la estación de ferrocarriles- aunque es un baluarte de la historia capitalina y un símbolo de una época pasada para la ciudad y la vida de ese entonces férrea- son de completo abandono, descuido, irresponsabilidad, inseguridad, suciedad y de inminente peligro para los transeúntes. Respecto a la estación de Transmilenio de la sabana, las percepciones no son muy halagadoras: riesgo frente a casi todo, robo, manoseo, atentado contra la vida, etc.

En materia de turismo, los trenes son lo único existente que sostiene la imagen de la estructura de ferrocarriles nacionales y las actividades tienden a dejar de existir si no se toman medidas concretas referentes a la seguridad del residente y turista, una especie responsabilidad social con las personas en el contorno de la estación y sus espacios. Una vez más el componente monetario y mayoritariamente económico de las empresas no vela por la seguridad de las personas y por su

vida misma, y aunque las acciones preventivas existan y el papel de los agentes de control y respaldo continúen, si se evidencia la TVR en los espacios públicos de la estación de ferrocarriles nacionales de la Sabana de Bogotá.

Recomendaciones

A partir del trabajo de investigación realizado, se pretende que se inste desde el programa de turismo a ver el espectro del fenómeno más allá del diagnóstico, la planificación y los proyectos de desarrollo. A la vez, que sirva como apoyo y fuente de información para generar nuevas formas de interpretar y pensar el turismo, y proponer desde el campo de investigación, diversos tópicos que sirvan realmente para analizar las problemáticas y las miserias que sucumben el espacio desde el ámbito de lo social.

Se procura en un futuro cercano, concatenar los postulados de la TVR con las características fundamentales de la actividad turística y seguir ahondando en estas complejidades y en la manera en cómo se moldean sus principales basamentos. No sobra la recomendación que hace alusión a que se generen estrategias concretas para resolver y mitigar los impactos negativos de los vidrios rotos, no solo en lo turístico sino en lo social, en el vivir y habitar de las personas.

La inserción del turismo no solo se debe pensar desde la proposición de actividades y articulamientos, sino en el contexto real de cómo por medio del turismo se intentan menguar las problemáticas sociales ciudadanas cotidianas. Es de enfatizar el procurar identificar más espacios turísticos que comprendan las mismas negativas de la ventana rota y profundizar en más aspectos que envuelven el espacio fuera de lo sensorial.

Finalmente se podría profundizar en la presente investigación en las siguientes proposiciones:

- Grados de cumplimiento de las normativas y legislación actual en los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la Sabana que presentan TVR.
- Imaginarios sociales y vínculos estrechos entre los actores sociales y los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la Sabana.
- Estudio de los postulados de la TVR y su confrontación en los espacios públicos de la estación de ferrocarriles de la Sabana.
- Análisis de la TVR en los espacios públicos turísticos de la ciudad de Bogotá y demás epicentros de movimiento de turistas.

- Impacto al patrimonio tangible mueble de la estación de ferrocarriles de la Sabana donde se evidencia TVR
- Comportamientos sociales y códigos de conducta en los espacios públicos turísticos de la estación de ferrocarriles de la Sabana donde está presente la TVR.

Referencias bibliográficas

- Banquet, Y. (2019). *Patrimonio cultural tangible e intangible del área urbana del municipio de Sincelejo, Sucre*. (Trabajo de grado). Universidad de Córdoba, Montería, Colombia.
- Baños Francia, J. A. (2014). Turismo, identidad y espacio público en Puerto Vallarta, México. Apuntes sobre tres intervenciones recientes. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(2).
- Berroeta, H. & Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *POLIS, Revista Latinoamericana*, 11(31), 15.
- Boullón (1986). Aportes y transferencias. *Espacio turístico y desarrollo sustentable*, 10(2), 17-24
- Brutat I Jubert, Ricard. (2014). *La seguridad urbana: entre la seguridad ciudadana, el civismo y la convivencia en espacios públicos*. (Tesis Doctoral), Universidad Autónoma de Barcelona.
- Congreso de Colombia. (12 de marzo del 2008). “Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones”. [Ley 1185 del 2008]. DO [46.929].
- Congreso de Colombia. (Enero 11 de 1989). Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. [LEY 388 DE 1989].DO [38.650].
- Costa, G. (2007). *La Ventana Rota y otras formas de luchar contra el crimen*. Lima, Perú: Instituto de Defensa Legal – Área de Seguridad Ciudadana
- Cubero, R. (2017). La representación estética del paisaje urbano en la obra del arquitecto Rafael “Felo” García. Káñiña, *Revista de artes y letras*. 41(2), 127-141.
- Daza, J. (2008). *Espacio público y Calidad de vida urbana*. (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Decreto 190 del 2004 [Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.]. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. 22de Junio de 2004.

- Decreto 215 de 2005 [Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.]. "Por lo cual se adopta el plan maestro de espacio público para Bogotá distrito capital, y se dictan otras disposiciones". 7 de Julio de 2005.
- Decreto 327 de 2008 [Alcaldía Mayor de Bogotá]. Por el cual se adopta la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C. y su zona de influencia Región Capital. 2 de Octubre del 2008.
- Decreto 563 de 2018 [Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.]. 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. 28 de Septiembre de 2018.
- Decreto 657 de 2011 [Alcaldía Mayor de Bogotá]. Por el cual se adopta la Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana y se armonizan los procedimientos y mecanismos para la formulación, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes integrales de convivencia y seguridad ciudadana –PICS- del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. 28 de Diciembre de 2011. Registro Distrital No. 4805 del 2 de enero de 2012.
- Delgado, A. (2016). URBS. Turismo y militarización del espacio público. Tendencias actuales en la gestión de centros históricos. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 6(1), 119-127.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2019). *Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2019*, p.60. Bogotá D.C.: Grupo de Administración y Gestión del Observatorio y la Política de Espacio Público de Bogotá
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2018). *Reporte técnico de indicadores de Espacio Público 2018*, p. 82. Bogotá D.C.: Grupo de Investigaciones sobre Espacio Público - Dadep.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2019). *Documento Conpes 06 "Política Pública Distrital de Espacio Público 2019-2038"*, p.154. Bogotá D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital.
- Departamento Nacional de planeación. Documento Conpes 3718. *Política Nacional del Espacio Público*. Bogotá D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital, p.41.

- Eskibel, D. (s.f). La teoría de las ventanas rotas. Sepa qué es realmente la "tolerancia cero", y dónde se originó el término. *Foro de Profesionales Latinoamericanos de Seguridad*
- Gallego, G., Martínez, A. (2013). La seguridad en el espacio público. *Revista Huellas. Revista de psicoanálisis y psicología social*, 3(3), 1-7.
- García, J., Delgado, M. (2018). La seguridad como componente esencial del concepto de calidad turística. *Estudios y Perspectivas en Turismo* 27(1), 921-943.
- Garza, C. (2017). *Prevención y seguridad ciudadana desde el punto de vista de la intervención policial y la criminología aplicada. Especial referencia a violencia de género.* (Trabajo de grado). Universitat Jaume I. Castellón de la Plana, España.
- Gélvez, J. D. (2018). ¿Cuáles determinantes se relacionan con la percepción de inseguridad? Un análisis estadístico y espacial para la ciudad de Bogotá. D.C. *Revista Criminalidad*, 61(1), 69-84.
- Hernández, E., De la Torre, M. (2016). Turismo y violencia. Los nuevos imaginarios del miedo. *Opción*, 32(13), 203-227.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2018). *Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico Espacio Público del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 68). Bogotá D.C.: Delgado, D.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2018). *Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico de Turismo del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 77). Bogotá D.C.: Delgado, D.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2018). *Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico de Normativa urbanística del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 66). Bogotá D.C.: Delgado, D.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2019). *TOMO I Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 278). Bogotá D.C.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2019). *TOMO III Documento Técnico de Soporte de Formulación Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 362). Bogotá D.C.
- Jasso, L. C. (2018). El rescate de espacios públicos en México: una aproximación a la política pública de prevención situacional del delito. *Revista Criminalidad*, 61(1), 51-67.

- Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *Revista Eure*, 29(87), 51-62.
- Kelling, G., Coles, C. (1995). *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*. New York. Estados Unidos: Touchstone
- Ley 9 de 1989. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 38.650.
- López, M. J., Faginas, V. L. (2019). El espacio público como elemento de cohesión territorial (The Public Space as an Element of Territorial Cohesion). *Turismo y Sociedad*, Vol. 25, 131-149. Doi.org/10.18601/01207555.n25.07
- Luders Fernandes, D., Castillo Lacay, M. A., Gándara, J. M. G. (2016). La influencia de la seguridad pública en la satisfacción y en la formación de la imagen de Curitiba (Brasil) para el visitante y los visitados. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 25(4), 416-438.
- Maderuelo, J. (2010). El paisaje urbano. *Estudios geográficos*. 43(269), 575-600.
- Martens, J. (2014). *Conceptos claves para el análisis de la inseguridad. Mitos y realidades*. Paraguay: Servicio de paz y justicia.
- Martínez, L. (2006). Tangible e intangible. Reflexiones acerca de la cultura del agua y el patrimonio de la humanidad en Elche. *Imafronte*, 1(18), 73-91.
- Mena, F. C., Núñez, J. (2006). La inseguridad en la ciudad: Hacia una comprensión de la producción social del miedo. *EURE, Revista Latinoamericana De Estudios Urbano-Regionales*, 32(97), 7-16.
- Mercado Alonso, I., Fernández Tabales, A. (2018). Percepciones y valoraciones sociales del paisaje en destinos turísticos. Análisis de la ciudad de Sevilla a través de técnicas de investigación cualitativas. *Cuadernos De Turismo*, núm. (42), 355-383. Doi.org/10.6018/turismo.42.16
- Ministerio de Cultura de Colombia. (2005). *Política de turismo cultural*. <https://mincultura.gov.co/ministerio/políticas-culturales/de-turismo-cultural/Paginas/default.aspx>
- Morére, N. & Perolló, S. (2013). *Turismo cultural. Patrimonio, museos y empleabilidad*. Madrid, España: EOI Escuela de organización industrial.
- Munca, C. (2015). *Plan especial de manejo y protección estación de ferrocarril de la Sabana: proceso histórico y sus posibles transformaciones en el marco de los procesos de*

- renovación urbana de la ciudad.* (Trabajo de grado). Universidad La Gran Colombia, Bogotá, Colombia.
- Muñoz, E & Rodríguez, M. (2015). Enseñar y aprender a pensar los paisajes urbanos. La percepción urbana en las ciudades. En Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., Rodrigues, M. (Eds.), *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación* (pp. 1153-1161). Zaragoza: Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio Universidad de Zaragoza y AGE
- Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos OAIEE. (2019). *Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia* (p. 56). Bogotá D.C.
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Tecnología. (10 de noviembre del 2011). *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones.*
- Páramo, P. G., García Gil, M. E. (eds.). (2010). *La dimensión social del espacio público. Aportes para la calidad de vida urbana.* Bogotá, Colombia: Fondo Editorial Universidad Pedagógica Nacional.
- Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP). (2018). *Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico Inmueble del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá* (p. 53). Bogotá D.C.: Delgado, D.
- Quecedo, R & Castaño, C. (2002). Introducción a la metodología cualitativa. *Revista de psicodidáctica*, 1(14), 5-39.
- Ramírez, S. (2015). *Estación de la Sabana: coyunturas económicas y preservación del patrimonio en el siglo XX.* (Trabajo de grado). Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.
- Ruiz Delgado, M. (2002). *Disoluciones urbanas.* Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.
- Russo, A. & Quagliari A. (2010). Paisajes urbanos en la época pos-turística. Propuesta de un marco analítico. *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 14(323).
- Sánchez, V. (2015). *Percepción del imaginario turístico de los turistas estadounidenses y mexicanos en Mazatlán, en un escenario de inseguridad.* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, México.

- Santana, A. (2008). El turismo cultural. ¿Un negocio responsable? *Estudios y perspectivas en turismo*. 17(4), 272-290.
- Schlack, E. (2007). Espacio público. *ARQ (Santiago)*. 1(65), 25-27. Doi: [dx.doi.org/10.4067/S0717-69962007000100006](https://doi.org/10.4067/S0717-69962007000100006).
- Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia. (2018). *Plan Integral de Seguridad, Convivencia Ciudadana y Justicia 2017-2020* (p. 129). Bogotá D.C.
- Secretaria Distrital de planeación (PEMP). (2017). *Modificación Plan Parcial de Renovación Urbana La Sabana. Formulación, Documento técnico de soporte y anexos, Localidad de los Mártires*. (p. 56). Bogotá D.C.
- SERNATUR. (2014). *Turismo Cultural una oportunidad para el desarrollo local. Guía metodológica*. Santiago de Chile: Verde Ltda.
- Soriano Fuenzalida, P. (2015). *Morfología, usos e impactos en los espacios públicos turísticos de la ciudad. El caso de los barrios Lastarria y Yungay en Santiago de Chile y del Cerro Concepción en Valparaíso*. (Tesis doctoral). Universidad de Barcelona.
- Thomas Konarkowski Showreel. (2011). *Thomas Konarkowski en Tren a vapor*. [Archivo de Video]. Vimeo. <https://vimeo.com/21896134>
- Transmilenio.gov.co. (2020). *Mapa Interactivo de Transmilenio*. [Imagen de rutas]. <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151554/2020/>
- Turistren. (s.f). *Recorrido/Flota*. https://turistren.com.co/page_id=17
- UNWTO (Organización Mundial del Turismo). (2005-2007). *Entender el turismo: Glosario básico*. <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>
- Velasco, M. (2016). Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo, política turística, planificación turística y gestión pública del turismo. *Revista de turismo y patrimonio cultural*. 14(3), 577-594. doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.038
- Vera, P. (2015). Estrategias patrimoniales y turísticas: su incidencia en la configuración urbana. El caso de Rosario. *Territorio*, 33,83-101.doi:dx.doi.org/10.12804/territ33.2015.04
- Wilson, J., Kelling, G. (Marzo de 1982). Broken Windows. “The police and neighborhood safety”. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29-38.
- Zermeño y García, S., Meneses, M., Azuela de la Cueva, A., Ramírez, P. (Coord.). (2016). *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. Ciudad de México D.F, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Anexos A. Diarios de Campo de las Unidades de Análisis

Diario de campo No. 1
Fecha/ Hora: Miércoles 8 de enero del 2020/ 10 a.m.
Nombre del observador: Danna Rodríguez
Objetivo o propósito: Determinar los factores relacionados con la TVR , que inciden en los espacios públicos turísticos del centro histórico
Espacio o lugar de observación: La estación de ferrocarriles de La Sabana
Tema o eje temático: Espacio público/TVR/Turismo/Centro histórico
Institución universitaria /Programa académico/ Componente temático: Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca/ Turismo/ Trabajo de grado
Descripción de lo observado: El día miércoles 8 de enero del 2020, nuestro equipo de trabajo llegó a las 10 am a la estación ferrocarriles nacionales La sabana, ubicada en la calle 13 No. 18 – 24. El transporte que utilizamos fue Transmilenio S.A de Bogotá. El inicio de nuestro viaje fue en la estación (Biblioteca Tintal), abordamos el <C19> con destino a la estación La sabana. Al salir del articulado, caminamos hacia la estación nacional ferrocarriles La Sabana, en el transcurso del camino observamos que algunas de las casas que se encuentran alrededor de la estación, están rayadas, con los vidrios rotos, deterioradas y abandonadas, sin embargo, hay casas que, a pesar de su estado, son utilizadas para ventas de repuestos, ropa y diferentes productos. Por otro lado, se encuentran los vendedores informales localizados en el espacio público, los productos que venden son ubicados por fuera del sistema formal de reconocimiento de

la actividad económica, motivo que genera una condición que los hace perder posibilidades de protección social por su posición de infractores al orden establecido. A pesar de que existen dos avenidas una sobre la calle 13 y otra carrera 18, observamos que el espacio público de las calles es solitario, a primera vista se percibe una sensación de inseguridad, sólo transcurre una que otra persona, los actores más presentes son los comerciantes, turistas, compradores y principalmente los vendedores informales. Al llegar a la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, observamos que es una edificación de estilo neoclásico, sobresalen los colores piedra, los arcos y las columnas. Dentro de la estación observamos que el espacio es dedicado a la exposición automovilística de la policía nacional, motivo por el cual, notamos que había presencia de policía dentro de la estación, así mismo existen dos oficinas, una dedicada a la venta de pasajes del Turistren y otra del fondo pasivo social de ferrocarriles nacionales. La estación, es la sede de la superintendencia de puertos y transporte, también es un sitio turístico administrado por la compañía Turistren quienes ofrecen planes para recorrer la línea férrea norte, hasta Zipaquirá y Cajicá los días sábados domingos y festivos. A pesar de que existe la presencia de policía, alrededor de la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, la presencia de autoridades es escasa, la mayor parte de la policía está siempre dentro de la estación o en frente de la estación, sobre el sector comercial, al salir de la estación, en el costado derecho sobre la carrera 18, en donde se encuentra ubicada la estación La Sabana, presenciemos un acto de hurto hacia una persona, no hubo presencia de autoridades hasta después de lo cometido.

Después de observar la zona de estudio, procedimos a realizar algunas preguntas.

Transcripción audios.

Modelo de preguntas:

1. *¿Qué percepción tiene de la estación de ferrocarriles de la Sabana?*
2. *¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?*
3. *¿Sabe usted si el lugar es lugar turístico?*
4. *¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?*

¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales La Sabana?; Pues es un buen sitio, está bien ubicada, me parece muy bonita solo que le falta más seguridad y más control en el sitio; ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales?; Si, de todo hay, la inseguridad si es terrible, creo que deberían colocar más fuerza pública en el sector , ya que es muy buen punto; ¿Sabe usted si el lugar es turístico?; Creo que si es turístico están los ferrocarriles, está el hospital San José antiguo muy bonito , un comercio muy bueno que es antiguo, si creo que si es turístico; ¿ Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?; Influiría que le colocaran más vigilancia para que exista un turismo mejor.

¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales la sabana?;La percepción que tengo de ferrocarriles de la estación de la Sabana es algo abandonado, pues me he dado cuenta que cada día más abandono, no veo que le estén trabajando ni nada, es un patrimonio que deberían estar más pendiente sobre esos ferrocarriles; ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales? ;Claro, cada día a todo momento se ve la delincuencia , robo, muchas cosas, mas no se ve que están combatiendo eso, cada día que pasa aumenta más la delincuencia , las bandas organizadas, si todo, lo malo; ¿Sabe usted si el lugar es turístico?; Si digamos el lugar turístico para la gente que puede y tiene recursos puede invitar lo mejor, pero turístico así mucho no; ¿ Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?; Estos factores influyen en las prácticas turísticas, afectando mucho el turismo, mucho turista viene y se ve afectado por la bandas, por todo, entonces se llevan una impresión muy regular del turismo.

¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales la sabana?; Pues la estación de Sabana es un monumento así de muchos años, pero ha estado muy descuidada en el último tiempo, en lo turístico puede funcionar para las conexiones de los pueblos más cercanos; ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control

y vigilancia y prácticas informales ilegales? ;Pues en el sector si ve mucha soledad, mucha persona habitante de calle, y si le hace falta más seguridad y más presencia de las autoridades ahí; ¿Sabe usted si el lugar es turístico?;Si porque el tren sale y de ahí uno puede llegar a la mina de sal de Zipaquirá , pero le falta mucha promoción, más comercio para que la gente sepa porque mucha gente no sabe y cree que está abandonada ; ¿ Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?; Influye mucho porque si el turista que viene a visitar a Colombia Bogotá y no sabe, pues no van a disfrutar de esas cosas porque ahí se puede dar un paseo en tren y recorrer la Sabana, pero como la gente no sabe y no lo comenta mucho.

¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales la sabana?; Ante todo el lugar es turístico, pero influye mucho la delincuencia; ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales? ; La falta de la policía, ese problema radica la delincuencia, radica muchas cosas feas como la droga por falta de la policía; ¿Sabe usted si el lugar es turístico?;Claro que si , como no va a ser turístico , pero la gente le huye a ese sector por el motivo de esa delincuencia que le he comentado anteriormente ; ¿ Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?; Bueno, influye, falta seguridad y más de eso que el alcalde actualmente que salió no hizo nada, ojala que esta doctora tenga más firmeza en esas cosas de tener más control y ser más amigable con la policía.

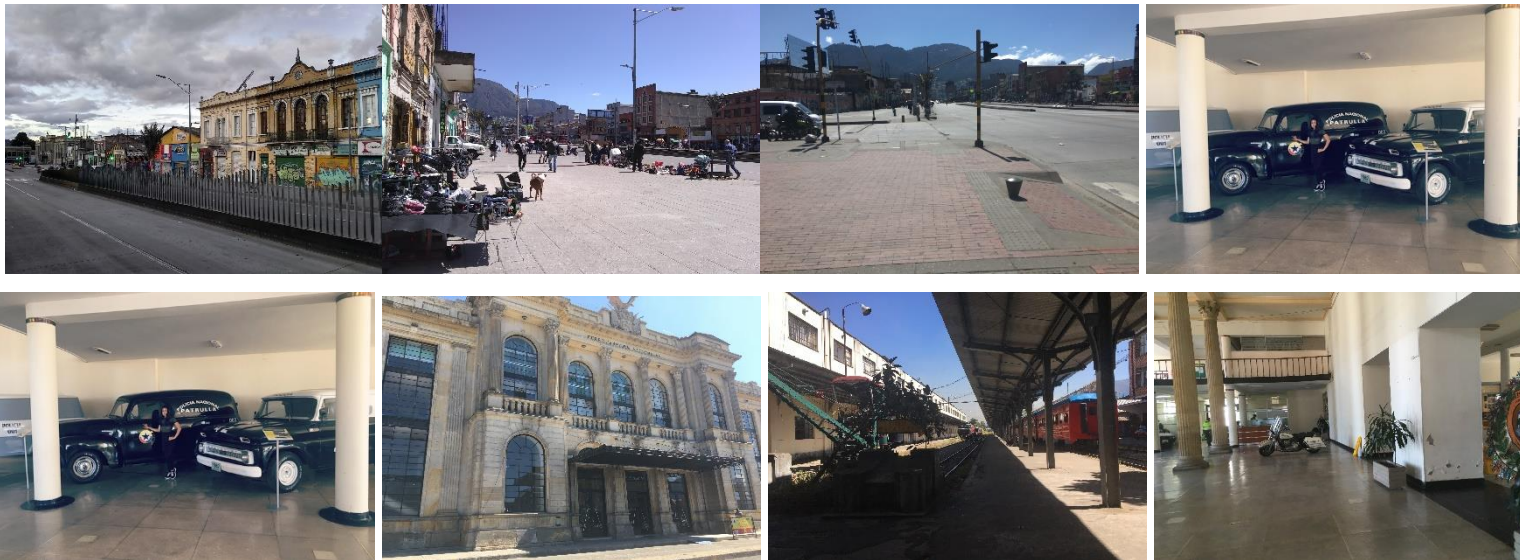
¿Qué percepción tiene de la estación ferrocarriles Nacionales la sabana?; pienso que es un lugar turístico, desafortunadamente es una estación que a sus alrededores hay delincuencia a pesar de que hay una estación de policía y también hay como suciedad alrededor; ¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales? ; si claro, si tú te fijas muy cerca queda el Bronx y eso también se presta, los indigentes y los que venden vicio bajen y hagan de las suyas; ¿Sabe usted si el lugar es turístico?;si es turístico, me parece que es muy importante; ¿ Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?; influye en la imagen más que todo, crea una percepción de inseguridad y hace que las personas que quieran participar en estos recorridos turísticos no vayan por el temor a sus integridades.

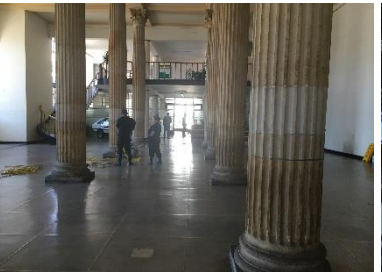
Análisis e interpretación de lo observado: En el proceso de observación, se evidenció que el sistema de espacios públicos que conforman el sector en donde queda ubicada la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, presentan factores relacionados con la TVR, pues actualmente existen problemáticas de delincuencia, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales. Muchas de las personas a las que se le realizaron las preguntas concuerdan con que la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, tiene los recursos necesarios para convertirse en un potencial turístico altamente reconocido, pero debido a las problemáticas que se presentan en el espacio público, el sector se ve afectado, las personas al sentirse inseguras no les interesa visitar la estación. A pesar de que exista presencia de la policía en la estación, actualmente se presentan problemáticas de inseguridad, puesto que la mayoría de tiempo, la policía está dentro de la estación, por ende el espacio público se ve expuesto a que se presente cualquier suceso, además el estado de deterioro y abandono en el que se encuentran las casas alrededor de la estación ferrocarriles nacionales La Sabana, contribuye a generar percepciones de inseguridad en las personas, igualmente los vendedores informales que se encuentran en el espacio público, pues las prácticas de ventas se desarrollan en un ambiente diferente al de un comercio formal. Respecto al estado de la estación, es evidente que se ha perdido el valor y la identidad real del espacio, el turista que visita la estación, no solo va la motivación de abordar el tren, sino de encontrar reliquias o vestigios de lo que fue antiguamente la estación, sin embargo, se encuentra con un espacio diferente. El abandono al que ha sido sometido el sistema férreo en Bogotá y las diferentes problemáticas en el espacio público, son factores que inciden negativamente las prácticas turísticas.

Reflexión y conclusiones de lo observado: Se concluye que, la estación ferrocarriles nacionales la Sabana es un espacio que presenta las características de un producto turístico que puede ser altamente reconocido en la ciudad de Bogotá, el sistema férreo que la compone simboliza la recuperación de memoria y el valor patrimonial de esta, sin embargo se manifiestan problemáticas que presentan relación con la TVR y que inciden negativamente para el desarrollo del turismo, la falta de apropiación del espacio al que se ve sometida la estación es una de ellas, por lo tanto se pierde el significado real de lo que representa la estación. Por otro lado la construcción y el significado que tienen los individuos sobre el espacio en donde queda ubicada la estación, depende de cómo es percibido y aceptado

en todas sus manifestaciones, se comprende el sentido histórico, social, político, económico y ambiental, las problemáticas de delincuencia, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales ilegales, que están presentes en el espacio público son clave para la significación del mismo, motivo por el cual se genera en los individuos imaginarios, percepciones y elementos simbólicos negativos del lugar, así mismo se modifican las conductas de los individuos, puesto que la TVR afirma que el delito es mayor en las zonas donde se presentan factores como deterioro, suciedad y desorden, factores que se exhiben en la estación y en el espacio público, por tanto si un lugar presenta estos signos de deterioro y esto parece no importarle a nadie, entonces allí se generará el delito, asimismo otras problemáticas como las que se ven expuestas en la estación y en el espacio público que la rodea, por esta razón las prácticas turísticas no se desarrollan de la mejor forma y se ven directamente afectadas.

Evidencia fotográfica y otras evidencias:





Elaborado por: CC/Firma

Diario de campo No. 2

Fecha/ Hora: Viernes 10 de Enero del 2020 /2:43pm

Nombre del observador: Johann Sebastián Morales García

Objetivo o propósito: Determinar los factores relacionados con la TVR , que inciden en los espacios públicos turísticos del centro histórico

Espacio o lugar de observación: Estación de Transmilenio de la Sabana

Tema o eje temático: Espacio público/TVR/Turismo/Centro histórico

Institución universitaria /Programa académico/ Componente temático: Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca/ Turismo/ Trabajo de grado

Descripción de lo observado: El día **viernes** 10 de enero del 2020, sobre las 2:43pm, nuestro equipo de trabajo llegó a las estaciones (Del a Sabana) de la compañía de transporte público Transmilenio S.A de Bogotá. Esta estación se ubica sobre la calle 13 entre carreras 16 y 17 de semáforo a semáforo sentido oriente-occidente. La estación hace parte de la troncal denominada las Américas. El inicio de nuestro viaje fue en la estación (Biblioteca Tintal) del mismo sistema de transporte. Abordamos una de las dos rutas que paran en la estación, estas son el <<C19>> con destino al portal de Suba y el <<5>> con destino a la estación (Calle 22) sobre la avenida caracas. Al salir del articulado- el bus- observamos que la estación se encuentra sin vidrios, es más, no hay puertas que abren o cierran. Antes de

las manifestaciones sociales del 21 de noviembre del 2019, esta estación contaba con vidrios y puertas, aunque algunas no funcionaran, se encontraban de todos modos allí. Sobre las puertas, estaban las calcomanías que identificaban el nombre de la estación, ahora es imposible identificar cual es el nombre de la misma. Donde antes se encontraban los pequeños indicativos con los trayectos de las rutas, ahora solo se encuentra el cableado completamente roto fuera de las canaletas. Las puertas -en los actos vandálicos- fueron destruidas. Ni siquiera se encuentran los vidrios del puente, este es el que conecta el primer y segundo vagón, pero si se mantiene la estructura de soporte para evitar que las personas se caigan a la avenida. La estación no está afectada en el suelo, y los paneles que señalan cuánto tiempo tarda el bus en detenerse se encuentra sucios, pero funcionando. Tanto en los costados oriente como occidente, se sitúan indigentes, personas de la calle con sus zorras y los materiales y cosas que recolectan. Letreros de señalización como lo es el de “Mi plan de viaje” están desactualizados y sucios. Los carteles que en varias estaciones de Transmilenio colocan para patrocinar un producto de x empresa, no se encuentran. Los torniquetes donde se validan el cobro de los pasajes se encuentran en buen estado, al igual que las taquillas y máquinas lectoras de saldos de tarjeta Tu Llave. Después de las manifestaciones, las taquillas fueron saqueadas, los torniquetes fueron dañados y la estación dejó de operar hasta el 19 de diciembre del 2019. Las plataformas se encuentran sin daño, pero la torre que ilustra el nombre de la estación se encuentra sucia y desprovista de limpieza. Algunos barandales cerca a las puertas están rotos, y otros se encuentran en buenas condiciones. Como se ha venido diciendo, el funcionamiento está sin ningunas modificaciones desde el 19 de diciembre del 2019, aunque cabe aclarar que ante la ausencia de rutas los fines de semana (sábado, Domingo y festivo), las dos turas operar sin ninguna irregularidad. El alumbrado y las luces de la estación funcionan, pero el techo está deteriorado y en algunas secciones cuelgan los cables. En cuanto al esqueleto de la estación, parece una caja abierta, debido a que el aire pasa del lado a lado sin protección alguna. La estación cuenta con dos vagones, dos plataformas de ingreso de extremo a extremo y un puente que conecta los dos vagones. Los dos carriles de Transmilenio en los dos sentidos están separados de los carriles de automotores por tubos grises, como parte de una estrategia de anti colados y por seguridad de las personas.

En cuanto a las prácticas sociales de las personas, se puede decir que son variadas, entre otras están, esperar a que pase la ruta del Transmilenio, colarse para entrar a la estación, la venta de dulces y ventas informales, la vigilancia por parte de un solo guardia, la venta

de pasajes y recarga por parte de la recaudadora de tu llave, actividades como montar tabla y bicicleta por parte de un grupo de adolescentes, entre otras. Por otro lado, las prácticas y actividades que realizan las personas tales como colarse, vender, y el uso indebido del servicio aparentemente se debe a la ausencia de control y vigilancia, los vidrios rotos, el deterioro de las estructuras y equipos y principalmente el abandono completo a la intemperie de que sucedan actos que desfavorecen tanto el servicio como el sector.

Por último, hablando de turismo, analizando el entorno, bastantes personas se bajan de la estación para dirigirse a la de los ferrocarriles. La estación de los ferrocarriles de la sábana es el único lugar de interés turístico que está situado muy cerca de la estación de Transmilenio y por ende afectarse a razón de la deficiencia presente en la estructura de Transmilenio.

Modelo de preguntas:

5. *¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio De la Sabana?*
6. *¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?*
7. *¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?*
8. *¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?*

Transcripción de audios:

Sujeto #1

¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio De la Sabana?

“Pues hace rato no he estado por aquí, pero pues se ve insegura, pues sí, porque se ve que hay inseguridad, eh, no se ve casi nadie, es una estación que está sola, Pues esa es mi percepción.”

¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?

“Pues si se, pues como está llegando casi al centro, esa zona no es que sea muy segura, y si es visto dos veces que, junto a la estación, dos personas en bicicleta, ahhh en la madrugada, yo andaba en Transmilenio, ahh a dos personas, cada una de ellas se le lanzaron como de a cinco a robarles las bicicletas, y les robaron todo y pues no había ni policía ni nada, pues es como una zona insegura a los alrededores de la estación misma. Casi no hay vigilancia ni nada.”

¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?

“Pues que yo sepa, allí queda la. Allí queda la estación de trenes, esa que va a Zipaquirá y eso, después si claro, tiene que ser turístico.”

¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

“Pues sí claro, tiene que afectar al turismo porque, como te dije está, este pedazo de Bogotá, esta zona es insegura por lo que está llegando casi al centro y es muy solo casi siempre. La gente que anda por aquí no anda por las calles anda en carro y eso, y los que no cómo yo, pues como a mí nos toca en Transmilenio. Pero si, es una zona insegura, y claro al ver la gente aquí que están robando mucho, pues alguien que no tenga carro y quiera pasear en tren a lo de la sabana y se tenga que venir en Transmilenio pues como que lo pensará dos veces, no porque, pues esta zona es muy insegura. Todo el mundo sabe que la trece es como, con vandalismo y todo es, pues si claro tiene que afectar a esa zona turística que está cerca a la estación de la sabana, la estación de trenes, que es como lo turístico ahí, tiene que afectar me imagino.”

Sujeto #2

¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio De la Sabana?

“Considero que la estación de la sabana de la calle 13 se encuentra en este momento abandonada por parte del gobierno, pues uno pasa y con lo que se encuentra al entrar a la estación es abandono. Muchas veces uno entra y de pronto a la gente colándose en el torniquete. A veces no hay seguridad y pues permiten que pasen esos casos. Pues creo que debería ser como controlada, e incluso se debería mejorar ya que allí se encuentra la estación de ferrocarriles.”

¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y

vigilancia y prácticas informales o ilegales?

“Eh si, pues lo que se puede encontrar en la estación es si inseguridad. De pronto el poco alumbrado que se encuentra en la estación genera esa sensación de inseguridad, e incluso pues, hacia el sur, ya que está cerca dentro del centro, pues también se convierte en una zona de tolerancia. Ehh el abandono, con basuras con todo lo que se ve alrededor, los grafitis. La estación en este momento, pues después de las manifestaciones del 21 de noviembre, ehh se vieron bastante afectadas y deterioradas por los manifestantes. Pues si he evidenciado el abandono y la inseguridad.”

¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?

"Considero que la estación de ferrocarriles que se encuentra cerca a la estación de Transmilenio de la sabana pues podría considerarse como un atractivo turístico, ya que comunica Bogotá con Zipaquirá, y pues Zipaquirá si se considera un atractivo turístico, pues al que se puede llegar desde Bogotá tomando la vía del tren, entonces si considero que hay un atractivo cerca."

¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

"Si considero que estos factores pueden afectar ehh el que se requiera impulsar la estación de ferrocarriles como un atractivo turístico, ya que las personas no van a querer visitar me imagino, un lugar en el que hay, en el que se genera inseguridad o en el que alrededor de encuentra abandonado o no hay control, entonces si el factor de inseguridad puede ser predominante en que no se desarrolle o no sea viable desarrollar las actividades turísticas."

Sujeto #3

¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio De la Sabana?

"Bueno de acuerdo a mi percepción de la estación de la sabana, he visto que hay mucha inseguridad en esa estación y está un poco deteriorada. Adicional hay vandalismo, porque no hay una seguridad adecuada, ósea no hay absolutamente nadie que le preste atención al movimiento ciudadano que hay diariamente. He visto también, que se cuelan demasiadas personas. Adicional, he visto que hay también vendedores ambulantes tanto dentro, como fuera de la estación y eso se presta para más seguridad."

¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?

"La verdad si he visto la ausencia de vigilancia en esa estación. No hay personal adecuado que se encargue de tener una mejor organización en las personas cuando esperan las rutas de Transmilenio. Adicional, he visto muchos robos, porque esa estación no es como las demás estaciones que las puertas se cierran y se abren automáticamente. En esa estación las puertas quedan abiertas, entonces las persona que están esperando las rutas de Transmilenio, ehh, corren el riesgo de que es quiten las celulares personas de afuera, ósea, llamemos los así vándalos. Entonces en esa estación se presenta robos por uno o esos motivos, porque no hay vigilancia, porque las puertas están en mal estado y porque la estructura no está bien cuidada."

¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?

"No tengo conocimiento si hay lugares turísticos cerca a esa estación."

¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

"Si afecta porque en ese sector sí hay bastante indigente, y como he dicho en respuestas anteriores no hay control de seguridad para los ciudadanos. Entonces por ejemplo si hay personas que quieran ir a conocer lugares turísticos sí ha por ese lado, y al escuchar que no hay una buena seguridad, al escuchar que por ahí se hacen bastantes robos, pues evitan ir a conocer lugares turísticos sí lo hay."

Sujeto #4

¿Qué percepción tiene de la estación de Transmilenio De la Sabana?

"La estación de la sabana me parece un poco insegura. El acceso no es fácil por Transmilenio, hay que hacer varios transbordos. Siempre se ve gente que se cola, eh paga pasaje. Se ve mucho vendedor ambulante. Eso siempre contribuye un poco a la inseguridad."

¿Ha percibido factores como delincuencia, escasa seguridad, vandalismo, robo, deterioro social y cultural, ausencia de control y vigilancia y prácticas informales o ilegales?

"Lo que más he observado en estos factores como de inseguridad en esa estación, son los colados, si hay poca vigilancia, si falta un

poquito más de control. En si la gente daña mucho las cosas, pero necesito tanto como otras estaciones, pero si se ven factores de inseguridad."

¿Sabe usted si existe un espacio dedicado al turismo cerca a la estación de Transmilenio de La Sabana?

"No la verdad no tengo conocimiento si alguna atracción turística no nada por el estilo cerca a esa estación."

¿Cómo cree que estos factores influyen en las prácticas turísticas?

"Bueno, como me mencionas que, si hay algo turístico cerca de la estación, la verdad no tenía conocimiento antes de que esa estación quedaba cerca de lo del tren de la sabana. Pero sí me parece que tiene una incidencia negativa el tema de seguridad, porque siempre uno busca lugares, sí visitar lugares turísticos, pero lugares con cierta seguridad y dónde no se vea afectada su integridad. Entonces se debería mejorar el tema de la seguridad, del control, del tener como más seguimiento, más vigilancia en el sector para promover es, pues ese sector turístico."

Análisis e interpretación de lo observado: La aparente ausencia de seguridad y control en la estación de Transmilenio De la sábana, posibilita el ingreso de colados ante la no atención de quien está validando los pasajes. Las estructuras quebradas, sin mantenimiento ni adecuaciones a su vez se prestan para que los usuarios realicen actividades que no corresponden a las de usar un medio de transporte. Por otro lado, a raíz de que la estructura se encuentra en condiciones poco favorables para su funcionamiento, el sector circundante se torna inseguro y levemente transitable por los transeúntes. Después de las manifestaciones y movilizaciones sociales del mes de noviembre del 2019, lo primero que se arregló fueron las taquillas y torniquetes, dejando al desprovisto las instalaciones en general. La estación de ferrocarriles de la sábana, se ve perjudicada en términos de seguridad turística, ya que la sola presencia de la estación de Transmilenio y su deteriorado esqueleto no propician un ambiente de seguridad y tranquilidad. En las horas de la tarde noche, el nivel de inseguridad aumenta y más aún cuando es fin de semana. Si no existen mecanismos que respalden y protejan el entorno de las personas, muy seguramente se presentarán concurridamente ventanas rotas que afecten la calidad de vida de las personas. La estación en si según la TVR, es una ventana rota que necesita manutención y mejoramiento de su equipamiento, al igual que respaldo y apoyo de

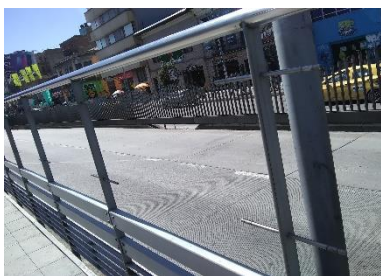
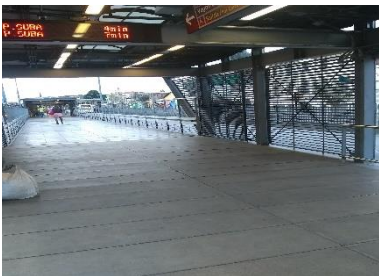
personal que garantice el recaudo de los pasajes y la seguridad de las personas que acuden al servicio. La estación se vuelve un punto crítico si se le agrega la variable del habitante de calle que utiliza el servicio y genera desperdicios en las plataformas oriental y occidental. Las personas se sienten prevenidas por si las llegan en algún momento a robar o hacerles daño; de ahí que también no de sienten seguridad en el sistema de Transmilenio, ya que no se vela por la seguridad de las personas. La sola presencia de guardas de seguridad, no garantiza que el servicio mejore o que todas las problemáticas que presenta la estación de resuelvan por sí solas. Las estructuras y la disposición de equipos solo conforman una pequeña parte de la solución del problema central de la inseguridad. Después de las vandalizaciones provocadas a la estación, se acordonó la misma con cintas amarillas de peligro/precaución y en cuestión de semanas se retiraron sin arreglar ni una pieza importante para el correcto funcionamiento. Se pasa por encima de las personas, se vulnera su defensa, y se piensa únicamente en la recaudación del dinero sin garantizar el amparo al pasajero. Los tubos que separan la calzada del Transmilenio de la de particulares no cumplen ninguna función, porque el problema surge dentro de la misma estación. La falta de señalización, cable rotos, ninguna puerta, ningún vidrio, las plantillas de las rutas desgastadas, suciedad, rayones, la privación de un buen alumbrado, la sensación de abandono, al igual que toda clase de informativos desprovistos de mantenimiento contribuyen y acomplejan la situación, por lo que no se puede pensar un eficiente servicio sin todo un sistema que trabaje por la salvaguardia del usuario y no por el recaudo de pasajes. Se hace cuestionable como opera una estación sin un preciso equipamiento y estructuras adecuadas para la prestación del servicio.

Reflexión y conclusiones de lo observado: Se puede concluir que la estación de Transmilenio de la Sabana de Bogotá, se encuentra en una crítica situación en cuanto a seguridad se refiere. Desde su estructura y composición hasta su entorno circundante, la estación se ve inmersa en complejas dinámicas sociales que acomplejan su funcionalidad que es la de plataforma para ingreso y salida de usuarios de buses de Transmilenio. El deterioro y precario estado, además de su escasa vigilancia y control, limpieza y manutención, y recurrencia de actividades informales e ilegales, propician el uso indebido al igual que las prácticas que perjudican a la misma. El imaginario colectivo de infringir la ley, irrespetar las normas, y saltarse el cobro del pasaje, se funda en que como no existe un ente que mejore las

condiciones de la estación, pues no existe tampoco la necesidad de tener cultura ciudadana, y es allí donde la ventana rota en su gran palabra queda impregnada. Los usuarios dan cuenta de los actos cotidianos que se presentan en el paradero, y aun así no se motivan a mencionarles a los infractores sus faltas. La propagación de basuras e indigencia no facilita la problemática, por lo tanto, se requieren acciones correctivas y preventivas que mitiguen la emisión de este tipo de actos. No se pueden corregir deficiencias culturales y de ciudadanía con colores, metal y señalizaciones, esto, lo único que infiere, es que el distrito no responde de manera clara a los reclamos y sugerencias de los usuarios que día a día utilizan la estación por temas de movilidad. Finalmente cabe recordar, que el embellecimiento de lugares no es sinónimo de buenas conductas ciudadanas y aun estando presente la teoría de la felicidad, hay fallas que van más allá de la disposición de infraestructuras para el transporte de los capitalinos. La estructura e instrumentos de la estación de la Sabana al igual que otras estaciones de la capital, presentan deficiencias por la negligencia de las personas y su poco de interés de cuidado con lo público y colectivo. El sector de la Sabana, aunque es comercial y presta diversos servicios al consumidor, a la vez cae en la trampa de la ventana rota, porque los negocios y tiendas se ven afectadas por la ausencia de control y amparo, por eso la gran mayoría cierra sus tiendas los fines de semana temprano como estrategia de prevención y cuidado con su patrimonio económico.

Evidencia fotográfica y otras evidencias:







Elaborado por: CC/Firma

Anexos B. Listado de Participantes de la Cartografía Social

Adulto mayor	Edad	Menores de edad	Edad
Juan Gabriel Gonzales	70	Danna Isabella Gonzales	6
Rosa Martínez	65	Maria Alejandra Romero	13
Eustasio Pulga	72	Maria José Pedraza	3
Gustavo Restrepo	73	Danna Sofia Romero	10
Edad adulta	Edad	Anderson Bohorquez	7
José Arregoces	29	Sara Natalia Chicango	4
Luis Callos	35		
Marcos Montero	22		
Álvaro Luna	24		
Neuris Peña	37		
Johan Martin	22		
Yeison Niño	18		
Didier Serrano	16		
Johan Rodríguez	22		
Santiago Hernández	21		

