

**IMAGEN, PATRIMONIO Y RENOVACIÓN: LA PERCEPCIÓN ALREDEDOR DE LA
ESTACIÓN DEL TREN DE LA SABANA DE BOGOTÁ**

JOHANNA MARCELA NOVOA PEÑALOZA

Código: 2017289023

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ D.C. 2019**

**IMAGEN, PATRIMONIO Y RENOVACIÓN: LA PERCEPCIÓN ALREDEDOR DE LA
ESTACIÓN DEL TREN DE LA SABANA DE BOGOTÁ**


JOHANNA MARCELA NOVOA PEÑALOZA

Código: 2017289023

**Trabajo de investigación para optar al Título de
Magíster en Estudios Sociales**

Director: Luis Guillermo Torres Pérez

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ D.C. 2019**

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <small>Escuela de Pedagogía</small>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 5 de 5	

1. Información General	
Tipo de documento	Informe de investigación de maestría.
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	Imagen, Patrimonio y Renovación: La percepción alrededor de la Estación del tren de la Sabana de Bogotá
Autor(es)	Novoa Peñaloza, Johanna Marcela
Director	Torres Pérez, Luis Guillermo.
Publicación	Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional. 2019. 161p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional.
Palabras Claves	Estación de tren, imagen, patrimonio, renovación, espacio urbano, percepción del espacio

2. Descripción
<p>Este trabajo de grado se realiza en el marco de la Línea de Construcción Social del Espacio de la Maestría en Estudios Sociales. En este sentido, el abordaje teórico y metodológico obedece al estudio del espacio geográfico en el contexto urbano como construcción social e individual del ser humano.</p> <p>Este trabajo se ha elaborado a partir de tres categorías centrales: imagen, patrimonio y renovación urbana en el sector donde se localiza la Estación del tren de la Sabana de Bogotá. La apuesta metodológica que se emplea es de corte cualitativo – interpretativo. El eje central de la investigación es la construcción de la imagen urbana del sector aledaño a la Estación de la Sabana. Así mismo, se expone la relación entre las percepciones, las vivencias y las concepciones a partir de la metáfora del caleidoscopio espacial.</p>

3. Fuentes
<p>Albino, S y Barsky, A. (1997). El tercer espacio. Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica. (Edward Soja) En Sexto Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires. Geographicos.</p> <p>Arjona, C. y Novoa, J. (2013). <i>El papel de la estación del tren de La Sabana en la configuración del espacio urbano de San Victorino y la transformación de la vida cotidiana de sus habitantes</i></p>

- (1910 – 1930) (Trabajo de grado). Universidad Distrital FJDC, Bogotá, Colombia.
- Ávila, R. (2004). La observación: una palabra para desbaratar y resignificar (Hacia una epistemología de la observación). *Pedagogía Y Saberes*, (20), 97.106. Recuperado de <https://doi.org/10.17227/01212494.20pys97.106>
- Bailly, A. (1979). La percepción del Espacio Urbano. Colección Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- Benach, N. y Albet, A. (2010), Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical. Editorial Icaria, Colección Espacios Críticos, 285 p., ISBN 978–84–9888–243–8.
- Capel, H. (1973). Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de Geografía*, Universidad de Barcelona, vol. VII, nº 1, 1973, p. 58-150. Recuperado de <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45873/56665>
- Capel, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XII, nº 717.
- Castiblanco, A. (2003) La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. *Revista Historia Y Espacio* ISSN: 0120-4661 V.20, pp.57 - 77: Universitat De Valencia.
- Estébanez, J. (1982). Tendencias y problemática actual de la Geografía. En Cuadernos de Estudios Nº 1. Serie Geografía. Madrid: Cincel.
- Hammen, M., y Lulle, T., y Palacio, D. (2009). La construcción del patrimonio como lugar: un estudio de caso en Bogotá. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (8), 61-85.
- Jiménez, A y Torres, A. (2006). *La práctica investigativa en ciencias sociales*. DCS, Departamento de Ciencias Sociales. Colombia, Bogotá, 2006: Universidad Pedagógica Nacional.
- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*. España: Ediciones Gustavo Gili.

- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros. [1974].
- Páramo, P. (2013). *La investigación en ciencias sociales: Estrategias de Investigación*. Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- Páramo, P. y Otálvaro, G. (2006). “Investigación Alternativa: Por una distinción entre posturas epistemológicas y no entre métodos.” *Cinta de Moebio. Revista de Epistemología de Ciencias Sociales* 25: 1-8. Consultado 8 de septiembre de 2007. Recuperado de www.moebio.uchile.cl/25/paramo.htm.
- Santarelli, S. & Campos, M. (2002). *Corrientes epistemológicas. Metodología y prácticas en geografía. Propuestas de estudio en el espacio local*. Bahía Blanca, Argentina: Departamento de Economía, Universidad Nacional del Sur.
- Vidal, A. (2008). Patrimonio, soporte de identidad. En R, Vergara (Ed.), *Renovación de centros históricos en grandes ciudades latinoamericanas* (pp 9-18). Colombia: Ediciones Uninorte.

4. Contenidos

La tesis está organizada en cinco capítulos que exponen las ideas construidas, los hallazgos y los resultados de la investigación. El primer apartado, se presenta el objeto de la investigación, es decir, la pregunta y los objetivos que sustentan este trabajo, además del estado del arte a partir de los documentos encontrados en los repositorios académicos. De esta manera, se presenta las tendencias teóricas y metodológicas identificadas que llevaron a la construcción del objeto de la investigación.

En el segundo capítulo, se encuentra el marco teórico el cual expone el paradigma de la geografía de la percepción y del comportamiento. Así, Kevin Lynch y Henry Lefebvre entran en diálogo para sustentar la importancia de la imagen urbana y la dialéctica del espacio como categorías de análisis. Después, se explican los conceptos de renovación urbana como intervención de un espacio específico en la ciudad y sus efectos como gestión del suelo, y del patrimonio como una construcción oficial y social, ambos se incluyen en la mirada caleidoscópica en cuanto a la percepción, la vivencia y la concepción de los espacios.

En el tercer capítulo se expone la justificación del objeto de la investigación y se resalta el papel de la percepción como método de investigación social. Además, se explica como la actitud etnográfica se convierte en una estrategia investigativa y una apuesta por comprender el contexto espacial desde diversas posturas. Con todo, se desarrolla un acercamiento a los sujetos de la investigación a partir de los cuestionarios, las entrevistas semiestructuradas, los mapas mentales, y la revisión documental.

En el cuarto capítulo da cuenta de los hallazgos partir de los tres vértices que componen el caleidoscopio espacial: el espacio percibido, el espacio vivido y el espacio concebido, estos representan los lugares de enunciación pública de los sujetos y por consiguiente las imágenes urbanas. El quinto capítulo propone unas conclusiones y reflexiones finales entorno al objeto de la investigación, el horizonte teórico, la apuesta metodológica y los aportes del trabajo a la línea Construcción Social del Espacio de la Maestría en Estudios Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional. Así mismo, el lector encontrará fotografías e imágenes que soportan el análisis de las imágenes urbanas de los habitantes y las proyecciones del espacio concebido.

5. Metodología

La investigación se desarrolla desde un enfoque cualitativo – interpretativo, el método en que se apoya es la percepción del espacio urbano. En este sentido, el conglomerado de percepciones que se generan en la zona de estudio, de acuerdo con la información y los estímulos del espacio, permiten que los sujetos experimenten y actúen en el escenario urbano de diversas formas. La captación de estas percepciones se logró a partir de los cuestionarios, las entrevistas semiestructuradas y los mapas mentales que se trabajaron con los participantes. Su interpretación dio cuenta de la construcción de imágenes urbanas en la zona de estudio.

Para la metodología se apostó por una *actitud etnográfica* como estrategia que permitió un ejercicio de observación sin ser necesariamente participante del espacio vivido de los sujetos de la investigación. Es decir, la observación no participante se adoptó para referirse a un ejercicio de *estar en el espacio*, sin ser parte directo de las dinámicas cotidianas.

6. Conclusiones

Las conclusiones del trabajo investigativo están dadas en los siguientes niveles:

El caleidoscopio espacial: las imágenes urbanas

Ante la pregunta de investigación planteada: *¿Cuál ha sido la imagen urbana que han construido los habitantes del sector donde se localiza la Estación del tren de la Sabana, al ser patrimonio de la ciudad de Bogotá y al estar bajo un plan de renovación urbana?*, aquí se evidencia una coyuntura que hoy en día se encuentra en boga, en especial, en los debates de ordenamiento territorial. La renovación de los espacios hace parte del interés actual por mejorar la imagen general de la ciudad de Bogotá. Este contexto, permite develar las imágenes urbanas de los sujetos y los agentes que intervienen en los espacios o que se encuentran en medio de los procesos de transformación.

En este sentido, el caleidoscopio como metáfora en la investigación consta de tres maneras de interpretar el espacio desde el marco de la Dialéctica Espacial: la percepción, la vivencia y la concepción. Estas hacen parte de las imágenes urbanas alrededor de la Estación del tren de la Sabana, que involucra al patrimonio y la renovación como parte importante en la construcción de las imágenes en la zona de estudio.

Espacio percibido

Se diferencian en este análisis dos niveles de percepción. El primero se refiere a la percepción de los transeúntes que visitan el espacio de la Estación de forma ocasional, la frecuencia y los lugares que observan hacen que el conocimiento del espacio se reduzca, y por lo tanto, la percepción del entorno es diferenciada. El segundo nivel de percepción tiene que ver con la experiencia del vecino antiguo en el espacio. Dicha experiencia permite que el sujeto identifique, estructure y signifique el espacio que habita. Porque existe un nivel superior de conocimiento del contexto lo que permite hacer más legible el espacio. Es así como se plantea la diferencia en las percepciones de la zona de estudio que se relacionan con la experiencia espacial e influyen en la construcción de una imagen eficaz del espacio urbano.

Espacio vivido

En el acercamiento a la imagen eficaz se identificaron las percepciones de los habitantes acerca el sector de la Estación la Sabana como patrimonio y al estar bajo un proceso de renovación urbana. Se encontró en los hallazgos que, para los vecinos antiguos la Estación del tren representa dos percepciones, una asociada con el foco de inseguridad, la otra con los recuerdos de un lugar próspero en su momento, un lugar de remembranzas de la familia y el hogar. Estas percepciones han influido en la relación de los vecinos antiguos con la Estación de tren, es así como las imágenes urbanas alrededor del espacio se construyen a razón de las experiencias que han tenido con el entorno.

Espacio concebido

En este apartado se presentaron las proyecciones de la renovación urbana del sector. El espacio concebido por los técnicos y especialistas se abordó como el lugar de enunciación a partir de la gestión del suelo. Se tuvo en cuenta que este espacio concebido representa una imagen diferente para el sector al ser transformado desde su forma física. En este sentido, la reactivación de la Estación con la llegada de la renovación urbana supone otras maneras de percibir y significar el espacio, con esto revertir la imagen negativa del sector y posibilitar otras condiciones para la calidad de vida. Por tanto, este último espacio permite develar el caleidoscopio que representa las múltiples imágenes urbanas, que hacen parte de su construcción social por parte de los sujetos y los agentes que lo intervienen.

Elaborado por:	Johanna Marcela Novoa Peñaloza
Revisado por:	Luis Guillermo Torres Pérez

Fecha de elaboración del Resumen:	13	12	2019
--	----	----	------

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS-----	10
INTRODUCCIÓN-----	11

1.	CAPÍTULO UNO. EL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN	14
1.1.	El estado del arte: una mirada a lo existente	15
1.1.1.	Estación del tren de la Sabana: el referente espacial	17
1.1.2.	Imagen urbana: una visión de ciudad	22
1.1.3.	Patrimonio urbano: generador de cambios	26
1.1.4.	Renovación urbana: tiempo para la transformación	29
2.	CAPÍTULO DOS. IMAGEN, PATRIMONIO Y RENOVACIÓN URBANA	32
2.1.	El paradigma puente: la geografía de la percepción	32
2.2.	La construcción de la imagen urbana	35
2.3.	El caleidoscopio espacial: Por una metáfora de la dialéctica del espacio de Henry Lefebvre y Edward Soja	39
2.4.	¿Qué se entiende por renovación urbana?	44
2.5.	Patrimonio urbano – arquitectónico	48
3.	CAPÍTULO TRES. LA MIRADA METODOLÓGICA	52
3.1.	Justificación de la investigación	55
3.2.	La percepción del espacio urbano como método	57
3.3.	Una actitud etnográfica como estrategia	60
3.4.	Mapas mentales	62
3.5.	El análisis de contenido como un complemento interpretativo	64
3.6.	Cuestionarios: las percepciones generales	70
3.7.	Tipología de Rodwin y Lynch: la interpretación de los mapas mentales	71
3.8.	Entrevista semiestructurada	75
3.9.	Matriz de revisión documental	77
3.10.	Caracterización de los sujetos de la investigación	78
4.	CAPÍTULO CUATRO. LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO EN LA ESTACIÓN DE LA SABANA	80
4.1.	Reseña histórica de la Estación del tren de la Sabana	80
4.1.1.	Inicios de la Estación de la Sabana	81
4.1.2.	La llegada de la industrialización	84
4.1.3.	La Estación del tren de la Sabana un espacio de transformación	86
4.1.4.	La Estación del tren de la Sabana: el ocaso	88
4.2.	Primer vértice: el espacio percibido	91
4.2.1.	Caracterización del espacio: la imagen urbana eficaz	99
4.3.	Segundo vértice: el espacio vivido	110

4.3.1. El patrimonio de la Estación del tren: el corazón del barrio -----	120
4.3.2. La renovación urbana: una nueva oportunidad-----	126
4.4. Tercer vértice: el espacio concebido -----	131
4.4.1. El barrio y el patrimonio: bajo la mirada de la renovación urbana-----	132
4.4.2. La renovación urbana: la mirada técnica -----	135
5. CONCLUSIONES-----	140
5.1. El caleidoscopio espacial: las imágenes urbanas -----	142
5.2. Aportes y horizontes de la investigación -----	151
5.2.1. La línea construcción social del espacio-----	154
BIBLIOGRAFIA -----	156

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Vértices del caleidoscopio espacial.....	41
Figura 2. Tipos de mapas cognitivos.....	73
Figura 3. Plano de Bogotá (1900)	86
Figura 4. Residentes permanentes (población 1)	92
Figura 5. Estudiantes Transeúntes (población 2)	92
Figura 6. Percepción de agrado. Residentes permanentes	94
Figura 7. Percepción de agrado. Estudiantes transeúntes	94
Figura 8. Percepción del sector. Residentes permanentes	96
Figura 9. Percepción del sector. Estudiantes transeúntes	97
Figura 10. Bordes	102
Figura 11. Áreas de rechazo	104
Figura 12. Áreas de preferencia	105
Figura 13. Hitos.....	106
Figura 14. Sendas	107
Figura 15. Nodos	108
Figura 16. Mapa mental participante 1	112
Figura 17. Mapa mental participante 2	114

Figura 18. Mapa mental participante 3	117
Figura 19. Muestra Nvivo 1 subcategoría Significado [Patrimonio urbano]	121
Figura 20. Muestra Nvivo 2 subcategoría Significado [Patrimonio urbano]	125
Figura 21. Percepción Renovación urbana	127
Figura 22. Zona de estudio (barrios)	136
Figura 23. Proyecto Estación de la Sabana	138
Figura 24. Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) Estación de la Sabana	148
Figura 25. Trayecto Regiotram de Occidente.....	150

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tipología de las transformaciones urbanas y especificidades.....	44
Tabla 2. Niveles de análisis de AC y AD.....	65
Tabla 3. Ruta de análisis de los datos de la investigación.....	67
Tabla 4. Categoría, subcategoría y temáticas de la codificación (Entrevistas)	68
Tabla 5. Elementos identificables en los mapas mentales (Lynch y Rodwin).....	74
Tabla 6. El abordaje de la percepción en el espacio.....	76
Tabla 7. Caracterización de los sujetos consultados.....	79
Tabla 8. Frecuencia de los referentes espaciales	101

ÍNDICE DE FOTOS

Foto 1. Estación del tren Bogotá 1895.....	82
Foto 2. Vista Calle 15.....	116
Foto 3 Casa de la señora Marcela Beltrán.	116
Foto 4. Edificio cercano a la Estación.....	119
Foto 5. Vías del tren	119
Foto 6. Fachada Estación del Tren de La Sabana	122
Foto 7. Vagón en estado de deterioro	122
Foto 8. En construcción, Renovación urbana	128
Foto 9. Publicidad renovación urbana	128
Foto 10. Imagen mostrada a los entrevistados	130

A mis padres por brindarme todo su apoyo y encaminarme para cultivar el éxito.

A mi compañero por su paciencia y compañía,

AGRADECIMIENTOS

A mi familia que han sido testigo de los días y noches de arduo trabajo, su comprensión ha sido indispensable para culminar este proyecto.

A mi mamá con quien tomábamos café o aromática en los días fríos, ella en su máquina de coser y yo enfrente del computador adelantando trabajo.

A Daniel González, mi compañero quien fue mi asesor personal en discusiones académicas nocturnas, mi acompañante en el trabajo de campo y creador de los mapas de este trabajo.

Al profesor Luis Guillermo Torres quien siempre lo consideré mi director de tesis hasta que se oficializó al final del proceso en medio de un tiempo algo caótico. Así mismo, un profundo agradecimiento por sus aportes sinceros y dedicación en la lectura.

A la Línea Construcción Social del Espacio y su equipo de profesores que estuvieron cada semestre acompañando los procesos, sus observaciones y críticas en las sustentaciones nutrieron este trabajo.

Para finalizar, agradecer por ser una mujer luchadora y dedicada, la perseverancia me ha llevado alcanzar muchas metas en estos 30 años de vida.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al tema de la imagen urbana que han construido los habitantes del sector donde se localiza la Estación del tren de la Sabana, al ser patrimonio de la ciudad de Bogotá y al estar bajo un plan de renovación. Este contexto urbano cercano al centro histórico reúne en un solo lugar los debates actuales respecto a la transformación espacial de la ciudad. Entre los debates el impacto de la renovación urbana en la infraestructura y en las vivencias de la comunidad que habita el espacio, lo que sin duda proyecta la imagen de la ciudad. El escenario ha posibilitado el análisis de la presente investigación donde la construcción de la imagen urbana adquiere un papel fundamental para comprender los lugares de enunciación pública.

Al referirse a la imagen se trae a colación los aportes de Kevin Lynch respecto a la *Imagen de la ciudad*. Sin embargo, para la tesis se rescata la imagen urbana, en tanto se limita a un espacio particular en la ciudad como escenario donde se desarrollan las dinámicas cotidianas de los sujetos. Por tanto, se entiende el concepto de imagen urbana como el impacto visual creado por las diversas lecturas e interpretaciones que los participantes hacen del lugar donde desarrollan su vida. Es decir, entra en juego el abanico de percepciones y experiencias de los participantes como insumos que la configuran y la convierten en enunciaciones.

En tal sentido, la estructura del trabajo se presenta como una ruta a partir de la cual se desglosan los capítulos, que se refieren a cada uno de los momentos de la investigación. Se inicia con un recorrido por el objeto de la investigación y el estado del arte, así hasta llegar a los vértices que presentan la teoría de la dialéctica del espacio. Por ende, para el espacio percibido

se evidencian las interpretaciones de los residentes y los transeúntes, en el espacio vivido se les da protagonismo a los vecinos antiguos conocedores del sector, y en el espacio concebido se trabaja desde la mirada técnica de los profesionales que adelantan los proyectos de renovación urbana. Los participantes permiten develar las imágenes urbanas vistas en la investigación como un caleidoscopio, las cuales reúnen las múltiples maneras de pensar e interpretar el espacio, por parte de los sujetos. El análisis se realiza bajo los alcances de la percepción del espacio como método, para así evidenciar que la experiencia es un factor determinante para diferenciar en el conocimiento del espacio y en la construcción de una imagen eficaz o legibilidad.

De esta manera, la presente tesis inicia con el capítulo que se centra en el análisis de los documentos y los trabajos recientes relacionados con las categorías imagen, patrimonio y renovación urbana. Se evidencia las tendencias teorías y metodologías utilizadas en los estudios y permitió establecer un marco de referencia del objeto de la investigación. El segundo capítulo se desarrolla la construcción del andamiaje teórico, ubica al lector en el paradigma y el enfoque de la investigación. Así, los aportes teóricos de Henry Lefebvre y Edward Soja con la dialéctica del espacio y el lugar del tercer espacio en el campo social que, permiten analizar el trasegar de la imagen urbana a partir de lo perceptivo, lo vivido y lo concebido.

Por su parte, el tercer capítulo expone la metodología utilizada en relación con la técnica, las estrategias y los instrumentos de la investigación. Aquí se justifican los cuestionarios, las entrevistas semiestructuradas, los mapas mentales y la revisión documental que fueron empleados en el trabajo de campo y posibilitando su posterior análisis. Además, en el apartado se refiere a la actitud etnográfica como estrategia de investigación social, se convierte en un ejercicio de observación sin adentrarse a las vivencias propias de los participantes, visto como insumo para comprensión del acontecer urbano desde el rol de investigadora.

El cuarto capítulo, inicia con la contextualización de la Estación del tren de la Sabana como zona de estudio y como punto de análisis frente al papel que ha tenido el lugar patrimonial en la historia urbana y la transformación de la ciudad. El concepto de patrimonio se aborda para determinar el carácter arquitectónico de la Estación y su influencia en el desarrollo urbano desde sus inicios en el siglo XIX. Ante todo, al entender el patrimonio como aquellas edificaciones y conjuntos arquitectónicos que contienen valores históricos y culturales, y que son significativos para una grupo social. Se ha pretendido tener en cuenta el patrimonio más exactamente desde la imagen y los recuerdos que tienen los participantes de la Estación. Es decir, se hace un énfasis en la imagen del pasado durante el siglo XX como el tiempo vivido por los habitantes en el sector, y la imagen actual, para entrar en contraste respecto a la percepción y configuración de significados.

Luego, el capítulo se convierte en el despliegue de los objetivos y respuesta a la pregunta de la investigación, por lo cual se exponen los hallazgos encontrados, los relatos de los entrevistados, los resultados de los cuestionarios e imágenes urbanas que constituyen el caleidoscopio espacial.

Para finalizar, se exponen las conclusiones resaltando los lugares de enunciación de los sujetos que construyen las imágenes urbanas, la construcción de la imagen eficaz ligada a la experiencia de quienes habitan el espacio que, representa el conocimiento del espacio y la relación entre los sujetos y las cosas. La Estación como patrimonio se constituye como parte de la imagen nostálgica del pasado y el encuentro de una nueva imagen para el sector, se evidencia una ambivalencia entre las memorias del espacio y la renovación urbana en marcha. De esta

manera, se cierra con los aportes y horizontes de la investigación que permiten abrir el camino a otras preguntas que emergieron del presente trabajo.

1. CAPÍTULO UNO. EL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación tiene como principal propósito el estudio de la percepción del espacio y las imágenes urbanas en un sector específico de la ciudad de Bogotá. En concreto, la investigación que se presenta parte del interés por continuar desarrollando investigaciones alrededor del patrimonio de la Estación del tren de la Sabana y la cotidianidad de sus habitantes. En este caso se vincula la renovación urbana debido al contexto de la zona de estudio y su proyecto de transformación. La relación entre las categorías centrales imagen, patrimonio y renovación urbana constituyen el objeto de estudio del presente trabajo.

De este modo, el planeamiento y desarrollo de la tesis se despliega a partir de la pregunta de investigación que menciona: ¿cuál ha sido la imagen urbana que han construido los habitantes del sector donde se localiza la Estación del tren de la Sabana, al ser patrimonio de la ciudad de Bogotá y al estar bajo un plan de renovación urbana? Este interrogante aborda los hallazgos encontrados en el trabajo de campo y las posteriores interpretaciones de las unidades de análisis. Para el alcance de la investigación se propusieron los objetivos específicos divididos así:

- ❖ Percepción: Caracterizar los elementos que influyen en la construcción de la imagen urbana de los habitantes del sector y que dan cuenta de la legibilidad del espacio.
- ❖ Vivencia: Identificar las percepciones de los habitantes sobre el sector de la Estación del Tren de La Sabana como patrimonio y al estar bajo un proceso de renovación urbana.
- ❖ Concepción: Establecer el espacio concebido del sector de la Estación del Tren de la Sabana como patrimonio bajo un proceso de renovación urbana.

Estos objetivos permitieron encaminar la investigación en tres momentos o vértices, así mismo identificar los alcances de cada uno de ellos. Por lo cual se asume que sí bien la percepción del espacio es una actividad cognoscente del sujeto, no se busca planear certezas acerca de estas interpretaciones y lecturas que hacen los participantes frente al fenómeno urbano. Igualmente, las vivencias se convierten en parte fundamental del análisis, pues la experiencia permite un reconocimiento e identificación de los espacios habitados, no se quiere planear que solamente el participante que reside en el sector puede ser el único que ha adquirido un vínculo con el espacio. La investigación se centra en los vecinos antiguos como participantes centrales debido al ejercicio de observación previo y los cuestionarios implementados a los transeúntes, lo que permitió una comparación entre niveles de percepción.

En ese sentido, el objeto de la investigación presenta unos fenómenos en el contexto urbano que son susceptibles de ser analizados a partir de la subjetividad de quienes lo habitan y la objetividad de quienes lo conciben como escenario para la consecución de proyectos urbanísticos. Es aquí un punto clave, la investigación no supone la renovación urbana como negativa o positiva, es deber de los hallazgos evidenciar los efectos de esta en el espacio físico. Como también en las imágenes urbanas que, desde los diferentes lugares de enunciación se presentan, es decir desde lo percibido, vivido y concebido estas como imágenes caleidoscópicas que representan la construcción social del espacio.

1.1. El estado del arte: una mirada a lo existente

El estado del arte de la presente investigación se construye a partir de las miradas teóricas y metodológicas de los diferentes trabajos académicos centrados en las categorías: imagen urbana, patrimonio urbano y renovación urbana. Estas categorías consolidan el problema de investigación y se convierten en los primeros engranajes que sustentan la pertinencia temática.

En este sentido, la búsqueda bibliográfica permitió una exploración preliminar del contexto social y geográfico en el que dichas categorías se registran, al tiempo que se convirtió en el punto de partida para la construcción de otros significados teóricos y metodológicos.

En la indagación bibliográfica se consultaron documentos en las bases de datos de Geocrítica, Redalyc, Dialnet, revistas académicas indexadas y repositorios, que abordaban como objeto de estudio la Estación del tren de la Sabana y las categorías que sustentan la investigación. Se tuvo en cuenta en primer momento los aportes de Páramo (2013) acerca de la construcción del estado del arte el cual debe responder preguntas como: ¿qué se ha dicho?, ¿cómo se ha dicho?, ¿qué no se ha dicho y qué vacíos existen? Estas preguntas orientan el ejercicio exploratorio y la pertenecía del mismo en el contexto académico. La literatura consultada mostró otras formas de hacer y pensar los objetos de estudio, de esta manera, construir una base conceptual y metodológica de aquello existente y proporcionar una comprensión de la realidad social y del objeto de estudio.

El estado del arte reunió los planteamientos construidos de investigaciones anteriores, que se convierten en expresiones sociohistóricas de los fenómenos sociales para comprender las mutaciones y cambios en el objeto de estudio. Este punto inicial de la investigación es una posibilidad para innovar, re-conocer y re-interpretar los fenómenos estudiados (Jiménez, 2006). La apuesta por develar sus transformaciones requiere sumar a este estado del arte inacabado, un armazón teórico y metodológico, el cual permite abrirse a otras formas de construcción de sentido de la realidad social.

De acuerdo con lo anterior el estado del arte se estructura en cuatro partes. La primera parte se relaciona con los trabajos consultados respecto a la Estación del tren de la Sabana de Bogotá, un lugar que representa una parte de la historia urbana de la ciudad. Se buscó en esta

consulta conocer las diferentes maneras como se han abordado los enfoques teóricos y metodológicos que han permitido un análisis de la Estación del tren de la Sabana como referente espacial. La segunda parte se encuentra la imagen urbana como objeto de investigación y sus apuestas metodológicas que dan cuenta de las diferentes estrategias empleadas en los registros encontrados así mismo los aportes teóricos. La tercera y la cuarta parte dan cuenta de las consultas acerca de los trabajos relacionados con el patrimonio y la renovación urbana en diferentes contextos, aquí se establecieron las disciplinas que más abordaron estas categorías, así mismo, sus aportes teóricos y metodológicos más característicos.

1.1.1. Estación del tren de la Sabana: el referente espacial

Las investigaciones consultadas respecto a la Estación del tren de la Sabana como objeto de estudio, en total diez mostraron a la arquitectura como la principal área de conocimiento en análisis del espacio. Desde esta disciplina se propone la reactivación del espacio de la Estación, así mismo, el rescate de su pasado y su significado. Los enfoques teóricos son afines a los postulados de la arquitectura y urbanismo europeo que, desde las experiencias de las grandes ciudades respecto a las estaciones de tren, buscan proyectar y transformar el espacio para mejorar el aspecto del patrimonio y devolverle su funcionalidad como medio de transporte.

En las propuestas metodológicas encontradas en las investigaciones, se resalta el DOFA como estrategia para dar cuenta de las debilidades, las oportunidades, las fortalezas y las amenazas del espacio que se estudia. En este sentido, la metodología busca resaltar el impacto de la arquitectura en el proceso de transformación, además muestra de resultados a partir de planos y proyecciones espaciales, estos como propuestas para mostrar otras formas de concebir la Estación de la Sabana.

La Estación del tren de la Sabana tiene se construye a finales del siglo XIX en la ciudad de Bogotá, Colombia, el cual se convirtió en un hito por su arquitectura Neoclásica y su rol como motor de la modernidad e industrialización de la época en el país. En los últimos años este lugar icónico se ha convertido en un lugar deteriorado, perdiendo su importancia histórica, en gran parte por olvido y poco cuidado a los elementos que hacen parte de la ciudad.

En este sentido, para el estado del arte se recopilaron documentos de diferentes disciplinas que tuvieran como objeto de estudio la Estación del tren de la Sabana. Con este ejercicio se encontraron trabajos que permitieron dilucidar un panorama de las tendencias, epistemologías y metodológicas más empleadas. En primer lugar, se encontró el documento titulado *Estación de la Sabana: coyunturas económicas y preservación del patrimonio en el siglo XX* (Ramírez, 2015), aquí el autor realiza un análisis desde la historia económica y la arquitectura, trata de explicar y dar respuesta al interrogante ¿por qué la Estación del tren de la Sabana como edificación sigue en pie?

La investigación expone desde una perspectiva histórica los diferentes hechos económicos y políticos relevantes que en el siglo XX dieron darle a la Estación la categoría de patrimonio histórico de la ciudad. Desde este contexto se presentan varias coyunturas importantes durante periodos los gobiernos liberales y conservadores los cuales efectuaron decisiones entorno a los ferrocarriles. Las políticas desarrolladas en el siglo XX respecto a las construcciones arquitectónicas evidenciaron que no fueron más que imaginarios de riqueza y elitismo en la época (Ramírez, 2015). Así pues, la construcción de la Estación de la Sabana tuvo diversas críticas no solo por su estilo Neoclásico aburguesado sino también por altos costos que pusieron en evidencia el interés de unas clases dirigentes por obtener distinción.

Por tanto, la investigación muestra que la sobrevivencia de la Estación del tren ha estado directamente ligada con la imagen de ciudad que se tenía desde finales del siglo XIX basada en el calificativo de “la Atenas suramericana”. En este sentido, Ramírez (2015) resalta que la Estación antes y ahora se: “considera como un objeto valioso, pero principalmente como una mercancía que se puede aprovechar mediante las dinámicas económicas de un sistema capitalista” (p.48). La idea de opulencia de la época suscitó la construcción de edificaciones para la política del momento, lo cual repercutió a la Estación del tren en años posteriores en los cambios de ideas de los gobernantes frente a los usos de este sistema de transporte.

Por su parte, el trabajo titulado *Déjà vu turístico cultural de la Estación de la Sabana: Plan de renovación de la Estación de la Sabana en Bogotá 2050* (Urrea, 2017). Esta investigación que vincula los estudios urbanísticos con la arquitectura y presenta una propuesta de planeamiento urbano – regional basada en la idea de un tren de cercanías para dinamizar la movilidad en la ciudad. El trabajo se orientó en lo metodológico a partir de la implementación de un DOFA¹, para dar respuesta a la estructura funcional, social y ambiental según la mirada disciplinar de la arquitectura.

Esta investigación resalta las características físicas del espacio geográfico y arquitectónico (estilo neoclásico) de la Estación y con ellas devela un espacio que se ha sumido al olvido y al abandono. El autor presenta mediante planos una propuesta de cómo optimizar los diferentes espacios en detrimento de la Estación del tren y su entorno, por ejemplo: los espacios públicos, espacios verdes, lugares de vivienda, transportes, con el objetivo de darle fuerza al patrimonio urbano localizado en la zona y así a la memoria histórica del lugar.

¹ Es una herramienta que se utiliza en las investigaciones y proyectos para analizar fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas a partir de una matriz de factores.

El trabajo consultado *El crecimiento y la forma urbana del sector de la Estación de la Sabana y San Façon* (Martínez, 2011), es un estudio entre 1.791 y 1.976 que se describe el periodo en el cual el espacio de la Estación del tren presentó mayor ocupación. Idéntica momentos históricos relevantes para el desarrollo urbano de la ciudad. La investigación presenta una cartografía comparada como el elemento principal para el análisis de los cambios urbanos y muestra la Estación del tren de la Sabana a modo de nodo de la ciudad, la cual promueve directa o indirectamente las transformaciones espaciales de acuerdo con el momento histórico.

La investigación da cuenta de las políticas urbanas que se efectuaron en Bogotá durante el periodo de estudio, se evidencia una ciudad congestionada, segmentada y poco planificada. Al mismo tiempo, se muestra la obsolescencia la Estación del tren en el tiempo, en contraste con lo que alguna vez fue en su mejor época “La puerta de oro de la ciudad”. Desde esta mirada se evidencia la preponderancia por estudiar el lugar emblemático como espacio de posibilidades para las intervenciones arquitectónicas y urbanísticas, muestra el potencial estratégico de la Estación.

Por último, se encontró el trabajo titulado *Estación Intermodal de la Sabana. La relación entre obsolescencia funcional y física de conjuntos patrimoniales ferroviarios y deterioro urbano* (Villegas, 2013), en este trabajo se realiza un DOFA para valorar y analizar el espacio desde la disciplina de la arquitectura. La Estación de la Sabana en este trabajo se piensa como el motor que promueve los cambios arquitectónicos debido a su localización cercana al centro de la ciudad. En la investigación se utilizan planos para mostrar una nueva visión del espacio sin perder su carácter de patrimonio de la ciudad. Así pues, Villegas (2013) menciona que: “los planes y proyectos de las entidades territoriales directamente involucradas dejan prever la alta posibilidad de que la Estación de la Sabana continúe aportando a la ciudad sin perder su

vocación de equipamiento de transporte” (p.48). Esta propuesta es significativa para pensar la Estación desde su historia y la recuperación de su funcionalidad, de esta manera la investigación concibe la transformación del sector sin perder su identidad y la memoria.

Por su lado, se encontraron investigaciones que se centraron en el análisis hermenéutico del espacio de la Estación del tren de la Sabana, uno de ellos se titula: *Documento de tradición oral: base para la reconstrucción histórica en el período de 1965 a 1985 de la Estación central del ferrocarril de la Sabana* (Fajardo & Beltrán, 2017), esta investigación se centró en entrevistas estructuradas y se aplicaron a los pensionados de los ferrocarriles. Las respuestas de los participantes dieron cuenta de expresiones y sentimientos que aún sobreviven en los relatos acerca de aquel emblemático lugar, así mismo, los grados de satisfacción presentes en las historias de vida.

Así, las historias de vida jugaron un papel importante en esta investigación al reconstruir la historia de la Estación del tren a partir de la oralidad. Según Fajardo & Beltrán (2017) se buscaba: “fortalecer las bases investigativas que aportan a la historia de la Estación Central del Ferrocarril de la Sabana, y contienen los elementos subjetivos desconocidos que a su vez evidencian los eventos históricos que se desarrollaron en la época” (p.11). De esta manera, se muestra una forma de abordar el objeto de estudio desde la subjetividad, trascende la visión de la Estación del Tren más allá de lo urbanístico o arquitectónico, de tal forma que le compete un interés social y político, puesto que en su contenido histórico confluyen experiencias, trayectorias de vida y significados de una comunidad.

Es importante resaltar que los anteriores trabajos tuvieron en común en su bibliografía el artículo titulado *La Estación de la Sabana, el Tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá* (Castiblanco, 2003), el documento es el resultado de la tesis de Maestría de

Investigación Social Interdisciplinaria de la Universidad Distrital. En la indagación el imaginario acerca de la Estación se relaciona con el progreso y el modernismo durante el siglo XX, representando la riqueza y prestigio de las clases dirigentes, pero al pasar los años se fue reemplazando el tren por otros medios de transporte de carga y de pasajeros. Las políticas públicas y la corrupción durante la época terminaron con lo que algún día fue la puerta de entrada y salida de la ciudad, se dio prioridad a otras como las construcciones de vías y dejando obsoleto el lugar, de esta manera dando paso a la actual funcionalidad de la Estación como lugar turístico principalmente.

En conclusión, las investigaciones encontradas mostraron la tendencia de los estudios desde la arquitectura y el uso de la planimetría para proyectar el espacio de la Estación del tren con nuevas y renovadas funcionalidades. En la búsqueda muy pocos estudios dieron cuenta de análisis hermenéuticos del objeto de estudio, en cambio la Estación se convierte aquí en punto central para las propuestas urbanas y mejoras arquitectónicas. Se debe agregar que, en cuanto a la propuesta de la presente investigación busca pensar el espacio desde el estudio de los significados, los sentidos y las percepciones, las cuales pueden dar cuenta de otras maneras de interpretar lo urbano, así mismo, comprender la connotación del lugar histórico y patrimonial a partir de la mirada de sus ciudadanos.

1.1.2. Imagen urbana: una visión de ciudad

La imagen urbana como categoría de búsqueda en el estado del arte, arrojó como resultado quince documentos en los cuales se logró evidenciar dos enfoques en los trabajos. En primer lugar, las investigaciones que presentan la visión cartesiana del espacio y, en segundo lugar, los sujetos que configuran sus espacios a partir de las imágenes de ciudad, que van construyendo gracias de sus experiencias con el entorno. Los trabajos encontrados están

relacionados con la disciplina urbanística y el diseño de la ciudad, a partir de la mirada técnica en el espacio físico. En este sentido, se presenta la percepción del espacio como parte de la metodología de esta manera evidenciar cómo los sujetos comprenden su espacio.

En el estudio de caso Laia Pi Ferrer (2014) en su trabajo *La formación de la imagen a través de la identidad de los espacios urbanos*, la ciudad se percibe de manera distinta según los agentes quienes proyectan sus ideas y los habitantes quienes construyen lazos emocionales en el espacio. Estos son imperceptibles en las relaciones espaciales, pero en ocasiones generan conflictos y tensiones entre aquellos que viven y conciben el espacio, particularmente cuando se suscita la planificación urbana. Laia Pi Ferrer (2014) menciona que en el diseño urbano es importante “identificar la imagen de la ciudad, sus espacios importantes o la importancia que puede tener para los ciudadanos o para los que transitan en ella” (p.10), con ello se logra establecer puntos de referencia y orientación en la ciudad que permiten al sector turístico entablar medidas en pro del consumo del espacio.

Por otro lado, Moutaudón (2015) en su tesis titulada *La imagen urbana y el patrimonio histórico, en la ciudad típica de Metepec, un análisis de la planeación urbana*, al igual que el anterior y otros autores consultados traen a colación la metodología de Kevin Lynch para el análisis del espacio e identificar lugares característicos que permiten mejorar la percepción de la ciudad. En esta investigación el concepto de la imagen urbana se convierte en un conjunto de elementos físicos y visuales que son fácilmente percibidos. Estos permiten ser evaluados para generar planes urbanos que mejoren el aspecto del espacio.

Este trabajo de tipo hipotético-deductivo presenta un ejercicio de observación que permite analizar el espacio y generar proposiciones acerca de la imagen urbana a partir de las percepciones espaciales. En este sentido, Moutaudón (2015) resalta que la imagen urbana “se

encuentra relacionada con la calidad del ambiente urbano, así como, los elementos arquitectónicos, de diseño, arte y comunicación” (p.11). El estudio de la imagen permite en la planeación urbana proyectar estrategias para la intervención de los espacios, además, optimizar lugares que son hitos urbanos, muchos de estos lugares patrimoniales que, en su conservación generan una visión del espacio más llamativa para el extranjero que percibe la ciudad de forma diferente al habitante residente. Se puede decir que los estudios relacionados con la arquitectura y el urbanismo toman la imagen urbana como un elemento clave para pensar el espacio desde la percepción. Y, en consecuencia, se generan estrategias que posibilitan una mejora en la forma como se ve la ciudad desde afuera y desde adentro a partir de la intervención en el espacio físico.

Se debe agregar que se encontraron posturas críticas frente al uso de la imagen urbana, se resalta el documento de Briceño & Gil (2005), *ciudad, imagen y percepción*. En este trabajo se mencionan propuestas urbanísticas que buscan mejorar el vínculo en la relación hombre-ciudad. Aquí, la percepción del sujeto que vive en el espacio adquiere gran importancia para valorar la imagen. En este documento el papel de la percepción es clave para el análisis de la ciudad y es el mecanismo que permite ponerse en contacto entre los sujetos y los objetos que le rodea. Briceño & Gil (2005) afirman que: “El deterioro de la imagen urbana, producto de criterios poco claros de intervención, plantea, como reflexión, repensar la ciudad recuperan su sentido, identidad y orden, respetan los esquemas de crecimiento propios de la ciudad, (...) para aumentar y mejorar la calidad percibida” (p.14).

En este sentido, la imagen urbana es una construcción subjetiva que va configurando visiones e ideas de la ciudad. Las percepciones permiten evaluar si las acciones en las ciudades han tenido el impacto que se requiere o si satisfacen las necesidades y expectativas de los ciudadanos, la imagen urbana, no solo, puede convertirse en un medio para llegar a un fin

pensado para la mercantilización de los espacios y consumo a partir del diseño y la planeación urbana como puede evidenciarse en el trabajo consultado como propósito de investigación.

En otros estudios consultados la imagen urbana se entiende como un elemento que posibilita espacios democráticos. El escuchar las voces y visiones de los sujetos quienes habitan en los espacios se encuentran aportes significativos para la planificación urbana. Estos trabajos se desarrollan en México y España, donde se evidencia que la participación ciudadana es posible en el diseño de barrios o vecindarios, involucran las imágenes de ciudad de los habitantes. Un ejemplo de esto es Ceniceros (2014) en la tesis *Imagen urbana y espacios vacíos de ciudad Juárez, Chihuahua se señala que:*

Las imágenes son construcciones de los habitantes que forman parte de las unidades sociales que comparten una cultura en común. La imagen urbana es una manera en la que los individuos se identifican los unos con los otros, y el lugar donde comparten los signos, los símbolos, los valores, los lenguajes, en un tiempo y en un espacio determinado. (p.32).

Así la imagen urbana que se resalta en esta investigación a partir de un enfoque cualitativo donde la interpretación y la observación fueron fundamentales. El trabajo parte de las percepciones sociales que se tienen de los espacios vacíos, corresponden a los lugares abandonados como los lotes y casas solitarias lo cuales generan una idea de inseguridad y deterioro. La autora busca promover con una propuesta urbano-artística, el rescate de dichos lugares para mejorar la imagen que se tiene de la ciudad. Esta investigación se basa en los postulados de Kevin Lynch para el análisis visual y espacial de la ciudad, así mismo, resalta el trabajo con grupos focales donde se escuchó a los ciudadanos en varios espacios de participación. Con estos aportes, se tienen en cuenta las percepciones espaciales en la construcción de la ciudad y su mejoramiento.

En síntesis, en la revisión bibliográfica la imagen urbana se entiende como el marco visual acerca del espacio, donde las percepciones adquieren un papel importante en la medida que se experimenta la ciudad en los trayectos diarios. Los sujetos construyen esas imágenes gracias a su experiencia y relaciones con el espacio. Estas pueden ser de afinidad o de separación, pero todas proporcionan sentidos, significados e identidad. Por lo tanto, se entiende que la categoría de imagen urbana ha sido trabajada por diversas disciplinas ya sea desde una visión cartesiana del espacio como la arquitectura, el diseño urbano y el urbanismo o desde una visión subjetiva relacionada con los estudios sociales. No obstante, la ciudad es un escenario plural y diverso que permite vincular todas esas apreciaciones que ayudan a la construcción social de los espacios. Se necesitan las propuestas de los especialistas y técnicos para la planificación urbana, pero también los estudios que rescatan las percepciones espaciales de aquellos que habitan los espacios y generan otras relaciones espaciales la cuales les permiten conocer de cerca las necesidades del entorno.

1.1.3. Patrimonio urbano: generador de cambios

La categoría de patrimonio urbano ha sido estudiada desde la disciplina de la arquitectura. Se evidenció que su enfoque se relaciona con las acciones de renovación urbana y mercantilización de los espacios² en los centros históricos y patrimoniales. Los trabajos que se encontraron fueron quince, estos resaltaron al patrimonio urbano como un elemento crucial que, desde su arquitectura y edificaciones, da distinción y reconocimientos a sectores que se localizan en la ciudad, y que en consecuencia generan una gran rentabilidad para las actividades turísticas.

² Se estableció la categoría patrimonio urbano relacionada con la renovación urbana en la búsqueda de documentos en las bases de datos porque la categoría individual abarca un campo mucho más amplio, y lo que se quiere es establecer cómo se da esta relación y sí interviene la percepción del espacio.

En esta vía se encuentra Coulomb (2009) con su trabajo *Reduccionismo cultural y territorial del patrimonio urbano*, plantea que muchos centros históricos están permeados por intereses privados. Las políticas de conservación de los lugares patrimoniales se orientan en una explotación inmobiliaria que los reconoce como potencializadores de rentabilidad económica. Esta idea está ligada a la comercialización del patrimonio urbano, en cuanto lugar para la inversión y el mejoramiento de la infraestructura atados con los procesos de renovación y rehabilitación urbana.

Bajo este mismo enfoque el trabajo de Castro (2013) *Deterioro y pérdida de la memoria del patrimonio urbano y arquitectónico del centro de Bogotá: recuperación y rehabilitación del teatro San Jorge*, la categoría de patrimonio urbano se desarrolló a partir del análisis arquitectónico de la localidad de Los Mártires. El sector donde se localiza varios lugares de interés cultural de la ciudad de Bogotá. La indagación resaltó que el patrimonio urbano se ha deteriorado porque las zonas donde algunos están ubicados no son sostenibles. Se argumentó que era necesario un cambio en el sector en cuanto a la rehabilitación y renovación espacial, para impulsar el carácter histórico y cultural de esos lugares que son atractivos en el sector, con énfasis para las actividades turísticas.

La metodología que se utilizó fue el análisis y diagnóstico del espacio desde la visión deductiva que, en la arquitectura, permite desarrollar propuesta proyectadas en planos de diseño espacial. Este trabajo buscó optimizar los espacios a partir de las intervenciones urbanísticas y darles otro aspecto a los elementos urbanos considerados patrimoniales, por tanto, los trabajos consultados mostraron que el patrimonio urbano se convierte en funcional para los intereses económicos. Es así como no se llegó a exponer la importancia del patrimonio como un lugar que

hace parte de la vida cotidiana de los sujetos, es decir la relación que existe entre el sujeto y el patrimonio como parte de la identidad y los significados no se alcanza a reflejar.

Otras investigaciones enunciaron el carácter subjetivo que genera el patrimonio en la ciudad, como por ejemplo el estudio elaborado por Lulle, Van der Hammen y Palacios (2009) *La construcción del patrimonio como lugar: un estudio de caso en Bogotá*, se abordó esta categoría desde el estudio de las representaciones sociales. Por su parte, Lulle y Cols (2006) construyeron la categoría *lugar-patrimonio* para interpretar los procesos sociales y espaciales que están ligados a la antropología y al urbanismo. Con ello, se realizó un análisis sobre las formas como se está entendiendo el patrimonio desde el rol de mujer y el rol de hombre en la ciudad. El estudio de caso demostró que, la participación ciudadana en cuanto a la planeación y gestión del patrimonio urbano, solo se ha mantenido en el discurso, no se evidencian escenarios que permitan discutir sobre el interés común del patrimonio en la ciudad. Se planteó la necesidad de abogar por una construcción social del patrimonio que vincule diversos grupos sociales y de género.

Luego con otros documentos consultados se estableció la categoría del patrimonio urbano como indicador que ayuda a la construcción social de los espacios en la cotidianidad. Es así como, Malavassi (2017) en su trabajo *El patrimonio como construcción social. Una propuesta para el estudio del patrimonio arquitectónico y urbano desde las representaciones sociales* aborda esta categoría a partir de una metodología de análisis del discurso y suma los imaginarios urbanos. La objetivación de los espacios y la forma como las instituciones ven al patrimonio urbano por medio de un *imaginario oficial* marca un valor económico al lugar, este se diferencia del *imaginario cotidiano* que produce la sociedad subalterna y que le atribuyen al patrimonio una importancia en cuanto significado de lugar social.

Conviene subrayar que los imaginarios presentados dan cuenta de las dos maneras como se piensa el patrimonio urbano en las investigaciones consultadas. Se parte de la concepción del patrimonio como objeto que representa un espacio físico posible de ser modificado, por otro lado, se representa como parte de un grupo que lo percibe y le proporciona significados. Estas dos formas de comprender el patrimonio se encuentran las instituciones imperantes que configuran el espacio, pero así mismo, las formas como las personas del común viven los espacios desde lo cotidiano, quienes dotan de sentido al patrimonio urbano como un elemento que hace parte de su espacio vivido.

1.1.4. Renovación urbana: tiempo para la transformación

Para la investigación son cruciales los procesos de renovación y sus efectos en la imagen urbana de aquellos sujetos que viven los procesos de transformación espacial. Los estudios consultados que se relacionan con la categoría renovación urbana abordan diferentes contextos, que se analizan a partir de disciplinas como la arquitectura, el urbanismo y la sociología urbana. Para la búsqueda de la categoría fue necesario establecer un límite de su amplio abordaje académico, es así como que las consultas acerca de la renovación urbana limitaron a las relacionadas con las estaciones de tren. Los trabajos consultados en su mayoría pertenecen a investigaciones realizadas en España donde las estaciones de tren han tenido un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad.

Horacio Capel (2007) ha realizado investigaciones que explican el proceso de transformación espacial derivado de los cambios en las redes ferroviarias y las estaciones de tren como punto nodal en las ciudades. Es su trabajo *El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades* examinó desde una perspectiva histórica la configuración de la ciudad a partir del ferrocarril y los cambios que suscitaron, pero así mismo, se discutió la privatización de los

espacios debido a las dinámicas económicas que se desarrollaron en el entorno de las estaciones muchas de estas de tipo terciarias.

En esta misma línea se encuentran los aportes de Santos y Ganges (2005), Alvarez-Palau, (2016), García y Salmerón (2016), Bellet (2011) en relación con las estaciones de tren de las ciudades medias españolas. Se presentó una tendencia en los documentos consultados donde estas ciudades y los ferrocarriles se convierten en motores para el desarrollo urbano. Para Bellet (2011) en su trabajo *Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano* mencionó que la localización de las estaciones de tren en España determinó “las transformaciones propias de las ciudades (Girona, Figueres, León, Ourense, Gijón, Santander, Córdoba, Almería, Alicante, Ferrol, Cádiz) que buscaban reforzar la estructura urbana central y recuperar los degradados barrios de la estación” (p.90). De esta manera, al renovar los espacios de las estaciones de tren que han perdido su utilidad y mejoran la infraestructura, además de transformar el espacio conjunto permite, según los aportes de estas indagaciones, el cambio del aspecto de los barrios y zonas comerciales, así mismo las dinámicas económicas y sociales que se establecen en este espacio.

Así las cosas, en los países donde este sistema de transporte ha tenido un papel fundamental se han desarrollado planes urbanísticos que permitieron incorporarlos al paisaje de la ciudad, otros han motivado la renovación de espacios para dar vitalidad a los entornos. Se ha evidenciado en la búsqueda de documentos que las estaciones de tren se vuelven en la mayoría de los casos generadores de renovación urbana, debido a su importancia histórica como punto nodal, polo urbano y acceso a redes de comunicación terrestre. Al mismo tiempo, por los estilos arquitectónicos tradicionales de sus infraestructuras que se vuelven parte del patrimonio de la

ciudad, convirtiéndolos no solo en lugares para transportar pasajeros o mercancía, también como parte del embellecimiento y buena imagen de la ciudad.

En contraste, en el contexto colombiano se han establecido Planes Parciales de Renovación Urbana que buscan optimizar espacios categorizados como patrimonio, son recientes estos procesos de mejora donde se interviene los lugares históricos. Es así como la estación se vuelve un punto estratégico para la ciudad, se convierte en punto central donde se ejecutan proyectos de vivienda, comerciales y culturales que buscan reactivar la zona para proyectar una nueva imagen urbana.

En suma, los procesos de renovación urbana no se estigmatizan como estrategias gentrificadoras del espacio, estas permiten, desde unas políticas públicas asertivas, efectuar procesos de mejora que no solamente involucran el espacio a renovar sino también todo lo que le rodea. De esta manera, se logra mejorar los barrios aledaños, servicios públicos y entre otros equipamientos urbanos. La renovación urbana provee a los espacios de una nueva imagen urbana, así mismo, impulsando la economía del sector y un progreso en la calidad de vida de los habitantes.

Para finalizar, se puede decir que la categoría de renovación se traduce en mejorar un elemento o espacio urbano que ha envejecido proporcionándole nuevos usos y funcionalidades. La infraestructura de la ciudad se transforma y actualiza en concordancia con las demandas económicas del momento histórico en que se vive. Es así como la remodelación de los espacios permite mejorar los equipamientos urbanos y por ende la imagen urbana, siempre y cuando sean pensados a favor y con la ciudadanía. El papel de los habitantes es un componente fundamental para el éxito de la gestión del suelo, aquellos que viven el espacio conocen sus necesidades, sus percepciones aportarían significativamente a los proyectos que se construyen.

2. CAPÍTULO DOS. IMAGEN, PATRIMONIO Y RENOVACIÓN URBANA

El presente capítulo aborda el andamiaje teórico de la investigación que permite leer la realidad social a partir de postulados académicos existentes. Desde este marco el estudio de los fenómenos en el espacio urbano adquiere otro sentido al ser interpretados a partir de estas propuestas teóricas. Es así como lo urbano se convierte en un escenario por descifrar, las dinámicas que en ella se desarrollan representan un laboratorio social que, la teoría aborda desde sus complejidades, con ello se logra develar el mundo social y contextualizarlo con el objeto de estudio de la investigación.

En este sentido, el apartado inicia con el paradigma de la geografía de la percepción y el giro espacial como preámbulo para exponer el carácter subjetivo del espacio y los avances que se han tenido en el estudio de las percepciones y sus significados. Así mismo, la construcción de la imagen urbana se expone desde los postulados teóricos de Kevin Lynch, de ahí que los elementos urbanos se convierten en la investigación en insumos para interpretar las maneras de caracterizar el espacio de los habitantes de acuerdo con los mapas mentales. También, se trae a colación la dialéctica del espacio de Henry Lefebvre y el tercer espacio de Edward Soja como aportes para interpretar las imágenes urbanas de los participantes. Estas a partir de la percepción, la vivencia y la concepción del espacio, con ello se representa la multiplicidad de imágenes o como se llamará caleidoscopio espacial.

2.1. El paradigma puente: la geografía de la percepción

Durante la segunda mitad del siglo XX en Europa se empieza a evidenciar transformaciones tecnológicas, sociales e ideológicas que posibilitaron una nueva concepción de la geografía. Este escenario se alejó de la descripción de los elementos físicos, para encontrarse con las dimensiones subjetivas e inmateriales del espacio que involucra el aspecto social y

cultural. Esta nueva perspectiva se denominó Giro Espacial. Las nuevas tendencias permitieron a la geografía dirigir la mirada hacia la relación entre el hombre y el espacio para entenderlas desde el campo de la subjetividad, las formas como actúa en él y lo transforma, las cuales eran poco estudiadas hasta en el momento. Se estableció entonces que el quehacer de los sujetos en el espacio involucra una mirada humanística de la geografía, desde la cual se da una apertura a otras visiones sobre el espacio como lo son las geografías personales, la geografía de la percepción y del comportamiento.

Respecto a la geografía de la percepción y del comportamiento esta nace como una forma para contrarrestar el enfoque cuantitativo y neopositivista de la geografía. En Campos y Santarely (2002) se refieren a Estébanez (1982) como el autor que denomina esta perspectiva como “la geografía puente” que se configura en la década de los sesentas en Estados Unidos, específicamente en Chicago. Esta corriente encuentra su origen en el conductismo y la percepción psicológica del medio gracias a los sentidos. Por el lado del comportamiento se encuentra la interpretación de la conducta de los sujetos frente a la aceptación o rechazo de los espacios. Lowenthal (1977) es uno de los primeros teóricos en plantear la relación *hombre – medio, sujeto - espacio*, sus postulados desde la psicología aportan de forma significativa para entender esta interacción, con su perspectiva se carga el espacio de una visión subjetiva y sensorial a partir de la experiencia geográfica. Esta perspectiva implica ubicar al espacio en relación con el sujeto que lo habita, las formas de vivir en él y de transformarlo, alejando cada vez más de la idea del espacio como un contenedor.

En esta misma corriente, Capel (1973) resalta que en los estudios acerca de la percepción del espacio el horizonte pasa a ser el hombre, el enfoque de la geografía convierte al sujeto en el centro de los estudios. Así pues, se comienza a comprender la triada del medio percibido, el

comportamiento y el medio real como factores que hacen parte de su construcción social. Es decir, que estas tres se articulan, la percepción es lo inicial en el contacto con el espacio, después el comportamiento como respuesta a los estímulos del medio, que se lleva a cabo en la realidad social y se va configurando a partir de los sentidos y la experiencia. Hay que mencionar, además el concepto de la imagen que el autor refiere para explicar la forma de comprender la percepción del espacio, por tanto, Estebanéz (1982) menciona que:

La imagen para el geógrafo es el filtro que se interpone entre el hombre y el medio, y su preocupación es analizar la imagen y comparar su isomorfismo con el mundo real, ya que carecemos de acceso directo e inmediato a este mundo real y a sus propiedades. Todo lo que sabemos de la realidad está mediatizado y la toma de decisiones que afectan al medio no se efectúa sobre el medio real, sino sobre la imagen que el hombre tiene del medio. (p.45).

De lo anterior se puede decir que en la construcción de la imagen intervienen las diversas formas de mirar y comprender el espacio por parte de los sujetos. Esta imagen se construye a partir de las percepciones que la nutren y le dan sentido, sin embargo, depende la estancia o contacto con el espacio dicha imagen será virtual o eficaz. Por su parte, Estebanéz (1982) se refiere a que “toda persona tiende a organizar los objetos percibidos en categorías que existen o que le resultan aceptables, la estructura de los objetos percibidos difiere de individuo a individuo” (p.45). Es decir, esta construcción de la imagen se forma gracias a la percepción, las personas la categorizan de acuerdo con la particularidad de su contacto y la experiencia con el espacio.

Podemos condesar lo que se ha dicho hasta aquí que el espacio desde la geografía humanista comprende el carácter de lo urbano desde la singularidad de la visión subjetiva, permite al hombre establecerse como el derrotero geográfico. Tuan (1979) menciona que “el estudio del espacio, desde la perspectiva humanista, es el estudio de los sentimientos espaciales

de la gente y de las ideas en el ámbito de la experiencia” (p.388). La experiencia espacial entendida como el conocimiento del mundo que nos rodea a partir de las concepciones, las percepciones y las sensaciones que permiten el cuerpo y la mente. Es aquí cuando la percepción adquiere un rol importante para la construcción de la imagen, las relaciones con el espacio y que dan cuenta de las respuestas o comportamientos de los sujetos en el medio, estas representan las diversas formas de ver y distinguir el espacio, las cuales van adquiriendo sentidos y significados que se traducen en imágenes mentales.

2.2. La construcción de la imagen urbana

Los postulados de Kevin Lynch en el texto *La imagen de la ciudad* (2015) se convierten en elementos teóricos esenciales en diversos estudios sobre lo urbano. El autor se enfoca en la percepción del espacio como forma para interpretar la calidad visual y los elementos que la componen. De esta manera, brinda herramientas que sirvan para el diseño del espacio urbano, acerca al sujeto a su entorno inmediato. La metodología empleada en sus investigaciones se relaciona con las imágenes mentales que, mediante mapas cognitivos, logran categorizar el espacio urbano para identificar no solo su aspecto físico, sino también se acerca al escenario subjetivo a partir de los lazos emocionales que se tejen en dichos espacios.

Lo urbano se percibe de manera distinta según los sujetos y sus lugares de enunciación, Además, los lazos emocionales que se tejen en los espacios habitados son invisibles para otros, los sujetos los comprenden de forma diferente de acuerdo con su experiencia vivida. Por tanto, la ciudad como espacio urbano es el escenario donde se desarrolla la vida y es un producto social que se da por la interacción simbólica entre las personas, las visiones y las percepciones, pero también por aquellos elementos físicos y culturales que son claves para la construcción de la imagen.

Por tanto, la imagen urbana se entenderá como el impacto visual creado por las diversas lecturas e interpretaciones que las personas hacen del lugar donde desarrollan su vida. Están directamente relacionadas con la experiencia espacial, también con la manera en que sienten, viven y experimentan lo urbano. Lynch (2015) menciona que “las imágenes son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio. El medio sugiere distinciones y relaciones, y el observador -con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos- escoge, organiza y dota de significado lo que ve” (p.15).

El concepto de *imagen* se retoma para la investigación a partir de los postulados de Lynch (2015) quien se refiere a ella como la representación mental del mundo físico que posee un individuo. Así, la imagen es producto de la experiencia en el espacio, de los recuerdos y las sensaciones inmediatas, estas se utilizan para interpretar la información y orientar la acción. La imagen también se presenta como posibilidad de reconocer y estructurar nuestro espacio, a partir de una amalgama de percepciones que configuran las concepciones de la ciudad, barrio o entorno inmediato que en efecto permite su caracterización espacial.

De acuerdo con lo anterior, Lynch (2015) señala que para analizar la imagen urbana es necesario establecer su legibilidad respecto a *la identidad, la estructura y el significado*. *La identidad* corresponde a “una imagen eficaz que requiere (...) la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable” (p.17), y que también representa el conocimiento del espacio a partir de la experiencia concreta en el habitar. En cuanto a *la estructura* Lynch menciona que “la imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos” (p.17). La estructura espacial es la relación que tiene el sujeto con los objetos que encuentra a su alrededor y cómo los diferencia e identifica de los otros para así conocer su entorno geográfico, es decir, un intento por

categorizar el espacio. Finalmente, *el significado* que se traduce en la relación entre el sujeto y objeto donde media la observación, donde se constituye un lazo práctico o emotivo, en otras palabras, se establece el espacio vivido como lugar de sentido y sus imágenes urbanas adquieren connotaciones que destacan la experiencia vecinal, personal y familiar.

Es así como se exponen los elementos físicos que harán parte del análisis de la imagen urbana según la teoría de Lynch, estas involucran la percepción y la observación como insumos para el ejercicio de la caracterización del espacio:

- **Sendas:** son los conductos o rutas que sigue el observador habitualmente, puede estar representado por calles, avenidas, caminos, vías férreas... Lynch (2015) resalta que “la gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales” (p.63).
- **Bordes:** son elementos lineales que el observador no usa, representan un límite o ruptura y contribuye a la organización espacial de la imagen de la ciudad porque marca pautas en el espacio, estas se relacionan con: fronteras físicas, vallas, cruces de ferrocarril, muros
- **Barrios:** son secciones del entorno o ciudad de tamaño mediano o grande, estas corresponden a las zonas. Es la forma como el observador organiza y comprende el espacio de forma bidimensional.
- **Nodos:** son los puntos estratégicos de la ciudad, son lugares de confluencia como cruce o convergencia de sendas, también pueden ser concentraciones de carácter físico como una esquina o plaza central donde concurre gente. Lynch (2015) señala que “algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos” (p.63).

- Mojones / hitos: son puntos de referencia, el observador no entra en ellos, son exteriores como, por ejemplo: edificios, monumentos, iglesias, una plaza... Lynch (2015) resalta que “se trata de claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar” (p.64).

La legibilidad en Lynch (2015) se refiere a la forma como los habitantes identifican con cierta facilidad los símbolos y espacios a partir de la imagen mental que han creado. Es decir, se puede relacionar como una habilidad que al desarrollarla permite un conocimiento y apropiación de la ciudad, “para comprender esto no debemos limitarnos a considerar la ciudad como cosa en sí, sino la ciudad cuanto percibida por sus habitantes” (p.12). La legibilidad del espacio se sustenta en esta categorización para establecer lo que es fácilmente reconocible por los habitantes de la zona de estudio sobre su espacio físico y social, la legibilidad permite entonces identificar los lugares comunes desde la identidad, la estructura y el significado a lo que las personas les dan sentido y que son creadas a partir de las percepciones.

Reconocer el espacio conlleva también a identificar motivaciones, experiencias, miedos, y recuerdos que pertenecen al *espacio vivido*, estas serán parte del análisis que se quiere realizar en la investigación. Para comprender la imagen urbana es necesario mencionar que lo urbano llega a entenderse como el espacio construido por el hombre en tanto físico como social, siendo este concepto abstracto en definición, se realiza un intento por referir la imagen urbana como un lugar de enunciación pública, subjetiva y mental. Así mismo, la ciudad entendida como una construcción sociohistórica y organizada que permite el despliegue de dinámicas sociales y económicas se configura lo que se conoce como el espacio urbano.

A partir de la teoría de Kevin Lynch, se analiza el espacio correspondiente a la Estación del tren de la Sabana en la actual coyuntura que presenta debido al desarrollo de un proyecto de renovación urbana, en medio de una zona patrimonial que suscita y provee de nuevas dinámicas al espacio. En este sentido, algunas preguntas que subyacen desde las categorías analíticas de la teoría de Lynch son: ¿cuál es la relación entre la identidad de los habitantes y la Estación de la Sabana? ¿es fácilmente identificable? ¿qué otros elementos se presenta identidad? ¿con qué elementos se relacionan para generar una estructura? ¿qué niveles de significación se generan según el observador? Estas preguntas están relacionadas con la pregunta de investigación que busca comprender la construcción de la imagen urbana.

2.3. El caleidoscopio espacial: Por una metáfora de la dialéctica del espacio de Henry Lefebvre y Edward Soja

La geografía urbana se ha comprendido como un binomio físico y mental, una expresión cartesiana concebida por individuos que buscan transformar las metrópolis (Soja, 1997). Esta idea reduccionista de la geografía dominó durante bastante tiempo en las formas de pensar el espacio, sin embargo, el Giro Espacial que emergió en la década del noventa con los hechos históricos acontecidos en las grandes urbes europeas en 1989, en especial con la caída del muro de Berlín, y en suma con la publicación del libro *The Condition of Postmodernity* de David Harvey y las nuevas perspectivas de Edward Soja (1989) en *Postmodern Geographies*, posibilitaron una deconstrucción de los paradigmas ya establecidos en la geografía tradicional.

Edward Soja en su trabajo *El Tercer Espacio y las Geografías Postmodernas* trae a colación los postulados de Henry Lefebvre, con esta busca robustecer la “dialéctica de la triplicidad” en lo que después se conoció en Soja como “Dialéctica”. El concepto de espacialidad en Soja cuestiona las oposiciones binarias de la geografía y conforman una nueva

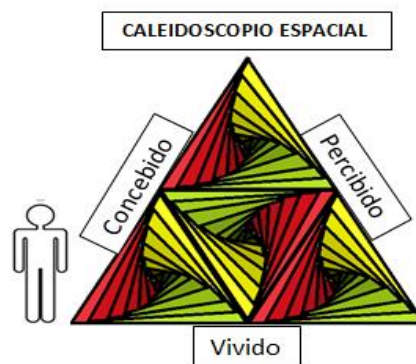
mirada de la imaginación geográfica a partir del concepto de espacio vivido. Es clave resaltar la cuestión ontológica que se enmarca en el tercer espacio en Soja, la *Trialéctica del ser* se convierte en la base de estos postulados, se busca poner en evidencia que *espacialidad-historicidad-socialidad* son una totalidad que posibilita comprender la vida social contenida en un espacio, el cual no puede estar desligada o fragmentada, esta idea fecunda el pensamiento espacial crítico del tercer espacio.

Soja (2010) explica la trialéctica del espacio *percibido, concebido y vivido* de la siguiente manera: “el «primer espacio» (integrado por el mundo real y material) y un «segundo espacio» (el del mundo imaginado de las representaciones de la espacialidad) del «tercer espacio» propiamente dicho (convertido en el espacio privilegiado de análisis)” (p.37). Con esta mirada que involucra la fuerza del tercer espacio, el espacio vivido que, permite reconocer el carácter subjetivo posibilitando involucrar a los individuos en la construcción del espacio y la imagen urbana.

En efecto esta forma de ver la imaginación geográfica como aquella sensibilidad hacia el espacio y las formas de comprenderlo, el reconocimiento de los sujetos y los objetos que hacen parte de la cotidianidad como factor de múltiples imágenes y significados. Se entiende que bajo este marco confluyen tres dimensiones del espacio, las cuales representan un horizonte de análisis en la investigación que parte de las diferentes perspectivas acerca de lo urbano como objeto observado. Por tanto, el espacio concebido, percibido y vivido que inicia Lefebvre y retoma Soja. La investigación la acogerá desde la mirada humanista de la geografía donde emerge *La construcción social del espacio*. La propuesta ontológica que posibilitó Soja invita a un cambio de perspectiva que busca la comprensión de la existencia humana, que le da protagonismo al espacio vivido como lugar para el desarrollo de prácticas sociales y espaciales.

Así, el espacio se convierte en un caleidoscopio en el que convergen múltiples formas de observar los objetos en el espacio, aquí se permite la subjetividad, el desarrollo de la vida, las relaciones sociales y las tres formas de identificar el espacio convirtiéndolo en multidimensional. En este sentido, es necesario puntualizar en las premisas que alimentaron esta perspectiva en Soja y para la presente investigación; Henry Lefebvre al exponer un trinomio en marcado en tres categorías (físico, mental, social), el aspecto *mental* toma gran relevancia al representar el espacio percibido y de los sentidos que supone formas particulares de comprenderlo a partir de la experiencia.

Figura 1. Vértices del caleidoscopio espacial



Fuente: Elaboración propia

La dialéctica del espacio de Lefebvre y Soja en la investigación se entiende a partir de una metáfora relacionada con el caleidoscopio (ver Figura 1), desde un sentido simbólico, el espacio entendido en tres vértices y dimensiones (concebido = físico, percibido = mental, vivido = social) que convergen y se relacionan entre sí, aunque guardan su identidad de quien la produce como imagen urbana. La relación con el caleidoscopio que contiene un prisma en su interior inicialmente es el conjunto de colores y figuras que se muestran gracias a la luz. Estas entendidas en la investigación como las diversas formas de observar y apreciar el espacio se proyectan como significado y significante. Es decir, la metáfora se evidencia cuando los tres

espejos en su interior que, representan la Dialéctica del espacio, permiten reflejar entre ellas, los colores que giran y proyectan variadas formas. Desde este marco los sujetos conciben, perciben y viven el espacio, es aquí cuando las diversas miradas se traducen en colores de diferentes tonalidades, al igual que las imágenes urbanas no solo le pertenece a un grupo social sino a todos los que hacen parte de ella y quienes dotan significados al espacio y a las imágenes.

La diferencia que existe entre las maneras de observar, pensar, concebir y transformar el espacio representa el aspecto heterogéneo de las percepciones espaciales y las imágenes urbanas. El ejercicio para comprender estas miradas requirió dar cuenta de los lugares de enunciación de los sujetos a partir de la teoría de la dialéctica del espacio de Henry Lefebvre y Edward Soja, por tanto, se tomó para el análisis las siguientes categorías en el contexto de la investigación:

- Espacio concebido: Son las representaciones del espacio, concebido y absoluto (cartesiano) que se puede representar por medio de mapas, planos técnicos, discursos... es un espacio conceptualizado por los “especialistas” tales como: urbanistas, arquitectos, geógrafos o cualquier rama de la ciencia (...) este es el espacio dominante en las sociedades e intervienen las relaciones de producción y lógicas del mercado, el espacio es definido y compuesto por signos, códigos... que usan los “especialistas” para categorizar el espacio (Lefebvre, 2013).
- Espacio percibido: Es el espacio donde se desarrollan las prácticas espaciales. Según Lefebvre (2013) es el principal secreto del espacio de cada sociedad y está directamente relacionado con la percepción que la gente tiene de él con respecto a su uso cotidiano, por ejemplo, los usos y comportamientos en los espacios para el entretenimiento, las plazas, las calles, espacios públicos y etc. El espacio percibido se entiende aquí como el mental y

de los sentidos, el cual permite acercar al sujeto, quien percibe, a la representación e imagen que se configura en las vivencias diarias.

- Espacio vivido: Es el espacio de representación, es el espacio experimentado por sus habitantes a partir de una compleja mezcla de símbolos e imágenes. Según Lefebvre (2013) es el espacio que supera el espacio físico (concebido) porque las personas hacen un uso simbólico de éste. El espacio vivido está relacionado con la historia, es así como, la vida es a la vez tanto temporal como espacial, es experiencial y empírica (Soja, 1997). En este sentido, se entiende que el espacio vivido es conocido e imaginado por los sujetos quienes buscan cambiarlo y apropiarlo por medio de sus prácticas diarias.

Ahora bien, el caleidoscopio espacial y la dialéctica son una manera diferente de comprender la teoría de Lefebvre y Soja desde una mirada práctica y dinámica. Esta metáfora en la investigación se relacionó en primer momento con el espacio concebido, el cual es pensado para ser planificado y transformado, representa una de las formas como se entiende el espacio tanto físico, este simbolizaría uno de los colores de la multiplicidad. Por su lado, el espacio percibido es creado a partir de las relaciones que se tienen con el espacio ya sean estas de afinidad o separación, la observación adquiere un rol importante porque permite construir la imagen mental, esta se traduce también como otra proyección de color. Así, en el ejercicio de la experiencia y las prácticas cotidianas en el espacio se crean otras formas de apreciarlo, aquellos que viven el espacio crean lazos personales y familiares significativos. Estos en conjunto representan una paleta de colores que en el caleidoscopio espacial expresan la diversidad de quienes la miran, cómo la miran, por qué y para qué la miran, es decir imágenes urbanas como enunciaciones públicas dotadas de sentidos.

2.4. ¿Qué se entiende por renovación urbana?

La ciudad es una creación de la sociedad a partir de la historia y en ella convergen diversas transformaciones del espacio realizadas por los individuos de acuerdo con sus necesidades e intereses. El paisaje que se construye en cada época se relaciona con su contexto geográfico y elementos de la naturaleza que tienen a su disposición. Así mismo, las intervenciones en el espacio están cargadas por las herencias históricas, fuerzas económicas y tensiones sociales que posibilitan un escenario para la renovación.

Hoy, las ciudades realizan transformaciones que impactan la morfología urbana debido a las densidades poblacionales que han ido aumentando en las grandes urbes, así mismo, la necesidad de adecuar y recuperar los espacios lleva a concebirlos para la renovación urbana. Por su lado, Angulo (1982), refiere la renovación como “los distintos procesos de transformación urbana que se producen en la ciudad, por medio de modificaciones en un punto determinado de la ciudad que buscan la recuperación de zonas que se encuentran en un alto estado de deterioro y basados en tratamientos urbanísticos” (p.30). En este sentido, las intervenciones que se realizan bajo este marco de renovación se presentan para las infraestructuras o espacios en estados de obsolescencia o ruina progresiva. Es así como en la investigación es importante señalar las diferencias entre *Restauración*, *Rehabilitación* y *Renovación* en el contexto urbano y particularmente para la zona de estudio.

Tabla 1. Tipología de las transformaciones urbanas y especificidades

	Aspecto económico	Aspecto arquitectónico	Aspecto patrimonial	Nivel de complejidad
Restauración	Persigue un fin estético, de restauración de la identidad del lugar	No supone la reconstrucción, sino la conservación. Rescata la identidad del lugar.	Prioriza el aspecto patrimonial del elemento transformado	Complejidad baja. Involucra cambios en más de un elemento de la estructura urbana
Rehabilitación	Posee un fin económico, pretende dotar de funciones históricas al	Posee impacto arquitectónico bajo, puede incluir la	El interés patrimonial puede estar subordinado al	Complejidad media, Involucra cambios en diferentes

	área rehabilitada, o bien de nuevas funciones e integrarla a la dinámica de la ciudad	transformación de algunos elementos de la morfología urbana.	interés económico que es priorizado	elementos de la estructura urbana.
Renovación	Persigue un fin económico, cultural. Orientado a la transformación profunda, a dotar de nuevas funciones.	Alto impacto arquitectónico. Puede cambiar el paisaje urbano del área.	Puede incluir lo patrimonial como guía para la renovación del área	Alta complejidad, elementos de la morfología urbana produce cambios sustanciales en el uso del espacio transformado.

Hernández, F. (2013) Breve tipología de las transformaciones urbanas y especificidades. [Figura]. Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar>. Adaptación del original.

Para Hernández (2013) es imponente reconocer estos cambios morfológicos ya que generan coyunturas, por esta razón es preciso diferenciarlos entre unos y otros. De ahí que, el autor realiza una búsqueda teórica de los postulados de Goulart (2005) y Brunet (1993) para lograr definir y diferenciar las categorías que se presentan en la transformación urbana. La exploración acerca de estos conceptos permitió al autor identificar “las transformaciones producidas en determinados sectores de la ciudad, áreas estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado” (Hernández, 2013, p.54). Bajo este contexto la renovación urbana se presenta en el nivel de complejidad más alto que las demás, su intervención en el espacio produce cambios sustanciales que repercuten en la imagen urbana de los habitantes.

La transformación urbana se diferencia en primero momento con la restauración, se prioriza la parte estética de la infraestructura y se aboga por la conservación de su identidad, no recae en una complejidad alta en la medida que no afecta de forma directa a los habitantes de un espacio. En segundo lugar, la rehabilitación que propende un fin económico en la intervención, su afectación se limita algunos elementos urbanos, no se involucra en espacios concretos sino en infraestructuras obsoletas o en pérdida de valor. Por último, la renovación urbana reúne varios aspectos de orden cultural y económico que entran en juego para dotar de nuevas funcionalidades

un espacio en detrimento. El patrimonio representa aquí una parte importante pues se convierte en la guía o motor de este proceso, la renovación urbana propende por un cambio en el paisaje y en la imagen urbana de los espacios a partir de las formas como se diseña y se concibe los proyectos por los especialistas.

Hay que mencionar, además que la renovación urbana se realiza en espacios con características históricas, culturales y sociales en un grave proceso de detrimento, estas afectan a los habitantes de los espacios. El abandono y la ruina de las infraestructuras repercute en los niveles de satisfacción y seguridad de los entornos. Los impactos en la calidad de vida de quienes habitan o transitan por espacios deteriorados representa una pérdida de valor y la ruptura de las relaciones construidas entre vecinos y poca conexión con su lugar de vida o de trabajo. Más aún las afectaciones en la transformación de la imagen urbana de los habitantes que han ido construyendo en su vida cotidiana, pero también en contacto con los objetos e infraestructuras que están a su alrededor. Los cambios que se presentan con la renovación pueden resultar tanto positivos como negativos en su intervención, el contexto urbano y las formas de participación de sus ciudadanos determinan en gran parte el éxito de los proyectos.

Se debe agregar que la renovación urbana entendida en la investigación como el espacio concebido supone cambios en la gestión del suelo. Es innegable que involucra aspectos del mercado y el capital, pero también posibilita tratamientos y mejoras a las condiciones físicas de un espacio y con ello a la calidad de vida de quien la habita. Hurtado (2011) resalta que “las intervenciones se desarrollan por lo general en sectores que han pasado por un proceso de abandono y en el cual se cuenta con los ejercicios necesarios para hacer de este un lugar atractivo a la población” (p.5). Es así como la renovación urbana al vincular la gestión del suelo y la

gestión social aporta considerablemente en la construcción de espacios acordes con las necesidades de sus residentes.

Otra de las definiciones sobre renovación urbana que se enlaza con lo propuesto respecto al espacio concebido, es la presentada por Cabrera (2013) quien resalta:

...aquellas acciones orientadas a dotar de nueva estructura a un determinado sector, pero adecuando la subdivisión de suelo existente a la propuesta integral para radicar nuevas actividades urbanas y generar nuevas modalidades de ocupación de suelo, pues se trata de zonas con alta obsolescencia física, con usos de suelo inadecuados para las actuales demandas económicas y de una alta valoración social para el desarrollo urbano (p. 2).

Los procesos de transformación como la renovación urbana suelen ubicarse en los centros históricos y culturales de la ciudad que contienen una arquitectura de importancia colectiva. Como se ha visto estas se convierten en motores o guías para la inversión que posibilita dichos cambios urbanos, se generan políticas orientadas a salvaguardarlos ya sea con el capital público o privado. Es importante aclarar que de acuerdo con la localización estratégica de las infraestructuras y su deterioro la renovación se desarrolla. El concepto de renovación va más allá de lo técnico, ya sea desde la disciplina del diseño urbano o la arquitectura, sus fines se dirigen a impactar la imagen y mantener una concepción armónica de lo urbano, mejoran de cierta manera la percepción del espacio de sus habitantes y transeúntes. Así mismo, se enfoca en el llamado *City marketing* o mercadeo de ciudad que posibilita proyectar una imagen urbana hacia el exterior, con esto se abren las puertas al sector turístico y la tercerización de los diferentes sectores de la ciudad, generan como consecuencia nuevas dinámicas económicas para estos espacios renovados.

2.5. Patrimonio urbano – arquitectónico

El concepto de patrimonio se ha ido construyendo con el objetivo de conservar y resguardar los elementos que hacen parte del pasado colectivo de un grupo social. En décadas recientes ya no solo se piensa en edificaciones y monumentos, tanto lo material como lo inmaterial hace parte del significado de lo patrimonial. En ese sentido, para la investigación fue de gran interés la construcción arquitectónica e histórica de la Estación del tren de la Sabana como elemento urbano y bien de interés cultural, así mismo, como parte importante de un sector de la ciudad que se ha configurado alrededor de este patrimonio.

Para el caso del patrimonio arquitectónico viene a definirse como aquellas edificaciones que contienen valores históricos y culturales, que son característicos para la comunidad. De ahí que se ha pretendido en la investigación tener en cuenta el patrimonio más exactamente desde la imagen y los recuerdos que tienen los participantes de la Estación de la Sabana. Es decir, se hace un énfasis en la imagen del pasado durante el siglo XX como el tiempo vivido por los habitantes en el sector, y la imagen actual, para entrar en contraste respecto a la percepción y configuración de dichos significados. Por cierto, para Lleida (2010) menciona que “en los espacios arquitectónicos transcurre la vida familiar, la vida social y la mayoría de los hechos públicos y privados. El patrimonio arquitectónico es el escenario del pasado que aún sobrevive” (p. 42). Es por ello que el concepto de patrimonio se concibe desde *lo urbano* al encontrarse en un espacio particular de la ciudad con unas dinámicas cotidianas, desde lo *arquitectónico* como palimpsesto que involucra a un grupo social, y *lo cultural* al hallarse con elementos de identidad y significado que le pertenecen aquellos que guardan un vínculo con los monumentos.

Las características del patrimonio arquitectónico localizado en la ciudad pueden entenderse desde lo referido por Azkarate, Ruiz y Santana (2013) mencionan que:

La substitución del propio concepto de “Monumento” por otros como “Bien Cultural” o “Patrimonio”, de significados más plurales y democráticos, ha diversificado los puntos de vista abarcando un número cada vez mayor de arquitecturas y desarrollando un proceso que ha pasado de la arquitectura-objeto (del Monumento) a los Conjuntos, al Centro Histórico, al Sitio Histórico, al Paisaje Cultural, a la Arquitectura Industrial, a la Arquitectura Vernácula, etc. (p.5)

El patrimonio es un concepto que se transforma de manera recurrente a partir de las decisiones y estudios realizados por las entidades internacionales como la UNESCO, quienes determinan las características de lo que es un patrimonio o lo que necesita para serlo. Las ciudades hoy en día se han centrado en conjuntos o barrios tradicionales e históricos transitando más allá de catalogar objetos o monumentos específicos. Este cambio de concepción del patrimonio arquitectónico salvaguarda legados infraestructurales en un espacio geográfico más amplio. Con ello las ideas de renovación urbana que, involucra elementos patrimoniales, se revitalizan con otros elementos nuevos activando los sectores que se han perdido en el deterioro natural del paso del tiempo.

Así, la Estación como patrimonio arquitectónico - urbano y es un ejemplo de representación del pasado histórico del centro de la ciudad, guarda en su zona de influencia otros conjuntos arquitectónicos catalogados igualmente como patrimoniales. Estos adquieren un valor del suelo y del inmueble en tanto infraestructura, sin embargo, representan un valor cultural y simbólico que pertenece a la vida urbana de sus vecinos y transeúntes que lo frecuentan, es decir de aquellos que han establecido lazos de sociabilidad junto a este lugar emblemático.

El Ministerio de Cultura de Colombia (2018) que define al patrimonio urbano como “el conjunto de bienes que se caracterizan por tener un cuerpo físico que puede ser dimensionado y se encuentra fijo a la tierra, que a su vez se relaciona con su entorno, posee valores que

conforman lazos de pertenencia, identidad y memoria” (p.2). El patrimonio se vuelve un elemento urbano significativo en las prácticas espaciales de sus ciudadanos, al recorrer las principales calles y avenidas del barrio, la Estación se convierte en parte importante de aquellos trayectos diarios de los viajes en bus, bicicleta o caminando, el paisaje urbano del sector se reviste de historia y de memoria. Las percepciones que nacen de esta convivencia con el patrimonio urbano despliegan diversas formas de comprender el espacio, con ello la relación entre habitantes y la Estación como lugar histórico en detrimento.

Por su parte, para Ballart (1997) el patrimonio involucra “el sentido de aquello que poseemos que aparece históricamente cuando en el transcurso de generaciones, un individuo o un grupo de individuos identifica como propios uno o un conjunto de objetos” (p.17). Para la investigación estos objetos urbanos perduran en la ciudad como elementos de identidad y memoria fijos en los espacios habitados, muchos de ellos permanecen con el paso del tiempo, otros se tornan obsoletos porque hay nuevos que hacen la misma función. En consecuencia, algunos objetos patrimoniales urbanos como la Estación son arrinconados debido a los cambios en las modas, las costumbres, los usos o las creencias, mientras que otros pasan totalmente desapercibidos (Ballart, 1997).

En este sentido, el cambio del ferrocarril al automóvil transformó los usos y funcionalidades de las estaciones en Colombia. Hoy en día representan lugares turísticos que salvaguardan la memoria de una época en la historia urbana de la ciudad. Sin embargo, el deterioro de su aspecto físico expresa el paso del tiempo, el nivel de conservación del patrimonio urbano como infraestructura que, aunque catalogada como de interés cultural, su exterior evidencia abandono. Habría que decir también que el patrimonio tiene la característica de despertar de nuevo la atención solo después de un lapso de olvido y se impone en aquel

momento la urgencia del rescate del pasado, para el caso de la investigación la renovación representa la recuperación de este patrimonio para vincularlo a un nuevo diseño urbano del sector.

La Estación del tren como monumento del pasado y patrimonio urbano, al ser recuperado de su estado actual de obsolescencia, dotaría de nuevos sentidos y significados al espacio más acordes con los tiempos y pensando en el futuro. Bajo este contexto la Estación representa una posibilidad de cambio, de ahí que la necesidad y emergencia de estudiar el espacio donde se localiza, más exactamente su relación con sus vecinos y las percepciones inmersas en la vida urbana. Estas percepciones construidas a partir de la multiplicidad de prácticas espaciales adquieren valor para comprender el rol del patrimonio urbano en la construcción de la imagen urbana de sus habitantes.

Cabe señalar que el patrimonio es construido desde lo *social* y como parte de la vida urbana, brida sentido y valor a los monumentos e infraestructuras como parte de su cotidianidad. Además, es construido desde lo *oficial* como expresión de aquellos espacios concebidos por los especialistas, quienes confieren al patrimonio otros significados cercanos al valor del suelo y al aspecto físico de las edificaciones para el desarrollo del diseño urbano general. Por su parte, Malavassi (2017) se refiere a “la imagen que se construye para materializar lo que oficialmente se considera patrimonio; la arquitectura y el espacio urbano son dos elementos que forman parte de esa imagen” (p.255), esta mirada es de objetivación del patrimonio como elemento físico y modificable de acuerdo con las necesidades del momento.

En contraste, Malassavi (2017) explica “la forma en que el usuario de esa arquitectura y espacio urbano se apropia de esa arquitectura y del espacio, crea su propia imagen” (p.255), este rescate del patrimonio por parte de los sujetos al apropiarse los lugares emblemáticos, representa

los vínculos que se crean entre los habitantes de un barrio y sus monumentos patrimoniales, los elementos urbanos aunque fijos en la tierra hacen parte de la construcción social del espacio y de los significados que estas reprecipitan. La imagen que también se construye expresa las variadas formas de comprender el patrimonio urbano como parte esencial de la vida vecinal, estas imágenes urbanas representan la relación entre las dinámicas que se tejen en el espacio, el patrimonio, la renovación y sus habitantes diariamente,

En síntesis, estas dos formas de comprender el patrimonio urbano tanto oficial como social, se suman con la intención de entender que el uso de los objetos, para este caso el patrimonio, su desuso, el reúso y el cambio de uso son procesos comunes, pero también normales en las ciudades, estas afectan en todas partes las relaciones sujeto – objeto. De ahí que, Ballart (1997) resalta que estas tensiones en las que se vincula al patrimonio como un lugar histórico no es algo reciente “se producen desde el principio de los tiempos como la propia arqueología ha demostrado” (p.19). Esta forma de pensar el patrimonio desde estas perspectivas permite incorporar y relacionarse con las tres dimensiones de espacio concebido, percibido y vivido de Henry Lefebvre y Edward Soja para entrar en diálogo con el aspecto oficial y social que se resalta. En efecto, el patrimonio se convierte aquí en una parte imponente para adentrarse en la mirada oficial en tanto espacio concebido, así mismo, en lo social como expresión de lo percibido y vivido en el marco de las prácticas espaciales y cotidianas de los habitantes que residen en el sector.

3. CAPÍTULO TRES. LA MIRADA METODOLÓGICA

Para la construcción de cualquier investigación se importante la intencionalidad. El objeto de estudio surge como una inquietud, un interés por conocer lo inédito y embarcarse en un viaje por el descubrimiento de una realidad social que, en este caso, se desarrolla en el espacio urbano.

La intencionalidad está ligada con la metodología que se emplea, por esta razón en el presente capítulo se realiza un ejercicio respecto a las formas como se pueden abordar los estudios acerca de las percepciones espaciales. La lectura realizada de los distintos referentes permitió contrastar e interpretar las diversas propuestas tanto teóricas como metodológicas, que para esta investigación nutrieron el diseño metodológico.

La investigación se asumió desde un enfoque cualitativo – interpretativo, que diera cuenta de los fenómenos sociales presentes en un espacio para conocer de cerca las percepciones de los vecinos antiguos, quienes comparten los usos comunes del espacio. El trasegar por el estado del arte y el marco teórico evidenció que las percepciones y las imágenes urbanas representan otras formas de interpretar el espacio, así mismo, las maneras como estas inciden en los comportamiento y prácticas de los sujetos. Así, el enfoque de la investigación da apertura a la propuesta metodológica que se empleó en la zona de estudio de la Estación del tren de la Sabana.

El conocimiento de la zona de estudio donde se establecen las relaciones sociales y espaciales son fundamentales para el abordaje de la metodología que se asumió en la investigación. De ahí que el sector de la Estación de la Sabana se convirtió en el lugar central. Su cercanía al centro histórico de la ciudad y las transformaciones que se presentaron en los últimos años anidó una intensión personal por este objeto de estudio. En este marco los sujetos de la investigación son particularmente los vecinos antiguos del sector o también llamados habitantes, quienes conviven en el mismo espacio urbano y comparten los usos comunes. Además, aquellos que perciben el espacio a partir de su experiencia directa de vivir en él, su rol en el sector es importante para interpretar las variadas imágenes urbanas donde se ha desarrollado su vida personal, familiar y vecinal.

En primer momento, se tuvo acercamientos al espacio para conocer las personas que desempeñaban alguna labor en tiendas o establecimientos comerciales, así mismo, aquellos que frecuentaban la peluquería o el parque del barrio. En el diálogo informal con varias personas se pudo evidenciar que muchos de los vecinos antiguos asisten a los mismos lugares de siempre, estos residentes en su mayoría son personas pensionadas o de edades avanzadas que han vivido en el sector por más de 30 años. Las relaciones de sociabilidad entre ellos son evidentes, además de la camaradería al encontrarse en la peluquería a tomar tinto o aromática en diferentes momentos del día. Otros vecinos se encuentran en sus casas y en ellas tienen la tienda que sirve como forma de subsistencia o quienes tienen su remontadora de calzado, también aquellos que simplemente aguardan en sus casas antiguas todo el día.

Estos habitantes de la zona de estudio representaron para la investigación una fuente de conocimiento del espacio que, no se logró encontrar en la búsqueda del estado del arte, al ser este sector el espacio donde se ubican sus viviendas, varias de ellas relacionadas con la Estación del tren de la Sabana. Las percepciones espaciales de los *vecinos antiguos* contienen un sin número de significados, que dan cuenta de las diversas maneras como se piensa el espacio desde las prácticas cotidianas, estas bajo el principio de la experiencia que para la investigación adquiere gran importancia para establecer la legibilidad e imagen eficaz. Así pues, la muestra se escogió a partir de las visitas al sector, no desde la simple observación, sino en el ejercicio de introducirse en el espacio, en la tienda y en la vivienda. En otras palabras, adentrándose a las discusiones entre los vecinos cuando departían en los espacios cotidianos del barrio para referirse a los avatares del día a día y del sector.

De este modo, en este apartado se presenta la justificación que explica las razones e intenciones que posibilitaron la investigación, además de los motivos por los cuales se escogió la

zona de estudio. Después, se expone la percepción del espacio como método, en la búsqueda de los referentes se encontró que se han realizado investigación a partir de las percepciones espaciales de los sujetos, este punto de partida desde la percepción permite consolidar técnicas e instrumentos propios para su interpretación. Así mismo, la etnografía como actitud en la investigación se busca un acercamiento a la observación como una parte importante, pero dejando claridades respecto a la posición del sujeto en este ejercicio.

Para finalizar, en el capítulo se exponen las técnicas e instrumentos que permitieron el abordaje de las percepciones espaciales en el sector de la Estación del tren de la Sabana. Las actividades de campo desarrolladas se van exponiendo a la medida que avanza el capítulo, así mismo, las decisiones que se fueron tomando para concretar finalmente la ruta metodológica de la presente investigación.

3.1. Justificación de la investigación

La presente investigación partió del análisis respecto a las percepciones e imágenes urbanas de los vecinos antiguos del sector donde se ubica la Estación del tren de la Sabana. Estas percepciones en el marco de las categorías de imagen, patrimonio y renovación en un espacio urbano en proceso de transformación. Es así como se considera fundamental el postulado teórico de la dialéctica del espacio para comprender la multiplicidad de ideas y concepciones acerca de del sector de la Estación del tren. Por esto las razones que dieron lugar a la presente investigación se enmarcaron en tres momentos: el primero, los relacionados con el contexto; el segundo, relacionados con el campo de conocimiento; y el tercero las motivaciones personales de formación académica e investigativa.

El contexto de la zona de estudio se caracteriza por ser un espacio con una herencia histórica importante y su ubicación es estratégica para la ciudad. La Estación del tren de la

Sabana desde su construcción a finales del siglo XIX, gracias al proceso de industrialización incipiente del país, se fue consolidando para el siglo XX como la puerta de entrada y de salida comercial de la ciudad de Bogotá. La historia de este lugar ha estado ligada al desarrollo urbano de la ciudad, al auge y el declive de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Hoy en día, tiene un papel relevante en el proceso de renovación urbana del sector y de la misma Estación que, por motivos de rescate patrimonial, se busca recuperar un espacio deteriorado de la ciudad.

Durante principios del siglo XX la Estación de La Sabana se convirtió en un nodo urbano, un lugar para el intercambio comercial, el turismo y punto de encuentro de los ciudadanos que lo configuraron como un importante espacio público. Pero también, la industria ferroviaria proveyó a la ciudad y al sector nuevas mercancías que procedían del exterior, lo que permitió el acceso a la estación a partir de la compra y venta en los lugares comerciales. Así mismo, posibilitó el intercambio cultural y nuevas relaciones sociales derivadas del flujo de personas de todas partes del país y del mundo que llegaban a la estación, y la convirtieron así en un espacio concurrido y conocido por los habitantes en general.

Es así como la Estación del Tren de La Sabana se vuelve parte de la imagen urbana de la ciudad, se ha concebido como un lugar histórico y arquitectónico importante, sus usos actuales como lugar turístico y cultural la convierten en un centro de atención. Pero, el deterioro de su entorno por ser un lugar antiguo y con limitada intervención pública ha impulsado políticas urbanas que buscan renovar la zona y optimizar la Estación. Por ende, se presenta la motivación por comprender las imágenes urbanas, que se configuran desde las concepciones, percepciones y vivencias, estas conforman las diversas miradas caleidoscópicas del espacio en sus variados matices que representan las maneras como se piensa el espacio.

A partir de la Geografía de la Percepción como paradigma, la investigación busca aportar a las investigaciones acerca del espacio urbano con relación a los estudios sociales. La propuesta integra la morfología urbana con el espacio subjetivo a partir de un ejercicio interpretativo. En tal sentido, la línea de investigación Construcción Social del Espacio nutre esta apuesta con los aportes teóricos, además posibilita pensar otras investigaciones que vinculan las percepciones espaciales de los sujetos como un derrotero.

Por último, las motivaciones personales y académicas que dieron origen a la investigación están relacionadas con el trabajo realizado en la Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Ciencias Sociales acerca de la historia urbana de la Estación del tren de la Sabana durante la primera parte del siglo XX. En este momento, se logró conocer la influencia de la Estación en la transformación urbana de la ciudad y en la vida cotidiana de la época cuando funcionaba como medio de transporte nacional. Es así como la investigación en el marco de la Maestría en Estudios Sociales se retoma esta zona de estudio, ya no solo como un estudio histórico, sino desde la corriente geográfica y las necesidades actuales que suscita este espacio, es decir, la llegada del proceso de renovación urbana al sector, sus efectos para el patrimonio y la imagen urbana de sus habitantes.

Estos sujetos de la investigación se convierten en los lentes, en el medio, que permiten leer y comprender la experiencia y la relación con el espacio, las percepciones dotadas de sentidos y significados se presentan como enunciaciones públicas las cuales valen la pena darles aún más protagonismo.

3.2. La percepción del espacio urbano como método

El concepto de espacio remonta a un sin número de significados académicos que vienen de varias disciplinas, las más sobresalientes corresponden a las ciencias como la física, la

filosofía y la geografía. El estudio del espacio desde la geografía se relaciona con la ubicación de los sujetos, así mismo de los elementos esenciales para la existencia humana o su posicionamiento frente a otros objetos que componen su realidad. El interés por convertir al espacio en objeto de estudio resulta de la relación que hay entre el ser humano con el medio, lo cual involucra las percepciones y las representaciones que construyen lo que se apropia y se transforma en el ámbito del espacio urbano.

Los estudios del espacio desde la mirada de la percepción requieren que la experiencia existencial sea un factor importante en el análisis, el espacio vivido expresa el conjunto de percepciones que emergen en las vivencias diarias. Así, Capel (1973) resalta que “los procesos de investigación que son estudios sobre la percepción geográfica del espacio deben partir del medio real, y concretamente de los hombres que lo habitan, del cual se obtienen los datos, que una vez analizados y tratados, permiten definir las imágenes mentales” (p.75). La percepción de quien habitan el espacio y ha configurado unas prácticas espaciales y cotidianas, representa para la investigación una fuente veraz para la comprensión de las imágenes en el contexto urbano.

En este sentido, la experiencia se convierte en un derrotero para la investigación, aún más, la experiencia directa del habitante que conoce el espacio y las dinámicas que se desarrollan en este. Es necesario rescatar que el “habitar, para el individuo o para el grupo, es apropiarse de algo. Apropiarse no es tener en propiedad, sino hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio” (Lefebvre, 1971. p.47). El espacio desde este marco es la representación de la vivencia, y se extiende a la vecindad, al uso común entre los sujetos que lo habitan y quienes les proveen significados a los objetos y al entorno. Así mismo, se extiende al barrio como espacio igualmente común que representa lo que se conoce y se percibe de maneras diversas que son resultado de su ocupación habitual.

El conglomerado de percepciones que se configuran de acuerdo con la información y estímulos del espacio permite experimentar y actuar en el escenario urbano de forma diferente. Es decir, los habitantes y transeúntes lo perciben de forma diferenciada debido las relaciones sean de permanecía, frecuencia, agrado o desagrado, estas relacionadas con su experiencia espacial. En la investigación se hizo necesario abordar estas dos percepciones de quienes habitan el espacio y quienes lo transitan, puesto que la experiencia es el anclaje que determina el nivel de percepción que se tiene de un espacio y con esto la imagen urbana desde la legibilidad.

Bailly (1979) explica que la percepción del espacio urbano nace del proceso cognitivo que permite a los individuos manipular, consciente o inconscientemente, la información sobre el entorno y la convierten como importante. De acuerdo con esto, la percepción del espacio se entendió como la capacidad que tiene todo ser humano de establecer conciencia sobre lo que le rodea a partir de la información, los estímulos y las sensaciones que configuran una imagen mental del espacio. La percepción y la imagen urbana se encuentran relacionadas ya que posibilitan la configuración y posterior categorización que hacen los sujetos de su espacio vivido.

Para el interés de la investigación, fue importante comprender la percepción del espacio y la elaboración que cada sujeto hacía de su imagen urbana, de esta manera se identificó con ayuda de los mapas mentales la categorización de su espacio e implicaciones que tienen las transformaciones urbanas en su entorno. El rol de los mapas mentales como herramienta metodológica recogen visiones del espacio plasmadas en cartografías básicas elaboradas por los mismos sujetos, y de esta manera, recoger las percepciones que se han construido en el día a día de los habitantes de la zona de estudio.

3.3. Una actitud etnográfica como estrategia

La investigación se construye a partir de los referentes del paradigma de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, los cuales permiten desde una mirada humanista del espacio, comprender las diferentes visiones que poseen los sujetos del entorno. La percepción del espacio es el lente con el cual se lee y analiza la relación entre el hombre y su espacio, entendido como el escenario en el que se desarrolla la vida cotidiana de los sujetos que, en este caso, se despliega en un espacio concreto en el contexto urbano. Desde esta apuesta, se adopta la etnografía como estrategia en la medida que esta es una *actitud* en el trabajo de campo, la cual no se limita a vincular la observación participante como la única posibilidad para adentrarse en el contexto social que se quiere estudiar.

Así, la etnografía en el campo metodológico es una estrategia general de investigación utilizada en diferentes disciplinas sociales y, particularmente, en antropología social (Jociles, 2018). El trabajo de campo es una etapa en esta estrategia que posibilita reunir un cúmulo de datos a partir de un conjunto de operaciones que tienen lugar durante su desarrollo. Estos datos recogidos tienen lugar en un contraste con las interpretaciones y teorías con las que se les va dando sentido (Jociles, 2018). Por tanto, la observación participante se entiende como una técnica más de producción de datos que se traducen en diarios o bitácoras y que se recogen en el trabajo de campo. Mientras la observación no participante representa una experiencia desde afuera que no pretende reunir datos desde el ejercicio de observar la realidad social.

La etnografía permite observar en diferentes dimensiones lo que se busca indagar, estas dimensiones representan también de qué manera se observa y que tanto se participa en el campo. En este sentido, la actitud etnográfica frente al objeto de estudio supone comprender el ejercicio de la observación sin ser necesariamente participante del espacio vivido de los sujetos que se

busca estudiar. Jociles (2018) refiere a la necesidad de diferenciar lo que es etnografía, trabajo de campo y observación participante, se plantean como equivalentes, pero no lo son. Jociles menciona que “estos planteamientos ponen obstáculos a la reflexión teórico-metodológica sobre el tipo de datos que producen o sobre cómo se relaciona con otras técnicas que se emplean durante el trabajo de campo etnográfico” (p.125). Así, la observación no participante se adopta en la investigación al referirse a un ejercicio de *estar en el espacio*, sin adentrarse a ser parte del espacio y sus dinámicas cotidianas.

La actitud etnográfica como estrategia es una apuesta por entablar una observación no participante de los fenómenos sociales en el espacio y lograr una interacción con los sujetos, sin generar un impacto a las percepciones espaciales e imágenes que se buscan estudiar. Así, Castellanos (2013)³ presenta en su trabajo la actitud etnográfica, como un conjunto de intencionalidades y acciones del investigador, frente a un contexto de investigación que requiere una participación en diferentes niveles de implicación. Desde este marco la exploración etnográfica del espacio urbano para Mairal (2000) es “la creación etnográfica en el espacio público y más específicamente la construcción del “yo” etnográfico en este contexto” (p.117). Es decir, el sentido de descubrimiento e indagación hacia el objeto de estudio que, supone adentrarse en el espacio urbano de otros, en diversos niveles y en variadas maneras de observar.

La observación no participante refiere a carácter “clandestino” que permite entender el espacio urbano desde el borde, pues se observa el quehacer cotidiano que desfila por nuestros ojos y este contiene diversos significados. En este sentido, Mairal (2000) menciona “el

³ Tesis de la Maestría en Estudios Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional de la Línea Construcción Social del Espacio titulada: Luchas diarias de compra y venta. Vida cotidiana y significados de lugar público en la Plaza de San Victorino, escrita por el Profesor Felipe Castellanos en el año 2013. Se rescata la propuesta metodológica de su investigación para evidenciar la validez de una *actitud etnográfica* como estrategia en el que el anonimato, como lugar inicial, permite una observación no participante en el espacio público.

anonimato, como lugar inicial de la etnografía en el espacio urbano, permite “ver” intensamente porque uno apenas es “visto”. Esta es una circunstancia vivencial (...) que debe ser instrumentalizada como una estrategia de investigación” (p.183). Así pues, la actitud etnográfica se entiende como una espontaneidad de carácter interpretativo que por medio del ejercicio de la observación se sitúa en un contexto de doble vía, del investigador y del investigado.

De este modo, al comprender la etnografía como una actitud constante y como estrategia requiere superar la dicotomía entre los métodos cuantitativos y cualitativos que dogmatizan el quehacer del trabajo de campo. Páramo y Otálvaro (2006) mencionan que “la postura epistemológica que se adopte es la que debe entrar a determinar el uso que hagamos de las técnicas y la interpretación que se haga de la información recogida” (p.5). Partiendo de esta postura, es necesario superar los radicalismos de cuantificar o cualificar la realidad, toda existencia tiene estos atributos, por tanto, se requiere de un ejercicio interpretativo de los datos en el que implica consideraciones cualitativas porque se expresan juicios y valores del investigador (Páramo y Otálvaro, 2006). En segunda instancia, la postura epistemológica que direcciona el conjunto de intenciones y decisiones del investigador, la forma de delimitar el tiempo, el espacio y la población a trabajar son decisiones que, a la luz de las técnicas de recolección de información pretenden justificar, con todo lo anterior, su elección.

A continuación, se definen las técnicas de recolección de información las cuales se trabajaron desde la estrategia de la actitud etnográfica:

3.4. Mapas mentales

La elaboración de mapas mentales o también llamados esbozos de mapa, constituye una de las técnicas más utilizadas en la historia de los estudios de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento (Bosque, J. *et al.* 1992). Las personas representan en un plano o mapa en el que

incluyen todos los elementos que de forma espontánea van localizando de acuerdo con sus recuerdos y experiencias. De ahí que, las imágenes mentales configuradas por los sujetos son importantes en la investigación pues expresan las diferentes miradas del día a día en la ciudad.

Ávila (2004) menciona que:

...aunque las imágenes que se producen en las retinas sean relativamente iguales, dos observadores que vean el mismo objeto en circunstancias parecidas no tienen las mismas experiencias visuales, dos observadores que ven la misma escena desde el mismo lugar ven la misma cosa, pero interpretan de modo diferente (p.197).

Los mapas mentales se convierten en una herramienta para la interpretación de las formas como se ve y se entiende el espacio, además son una técnica válida para expresar las representaciones cognitivas de los sujetos en el espacio. Por tanto, sus ventajas como herramienta para la comprensión del espacio percibido como concepto permiten establecer lugares, calles, plazas, casas, parques y entre otros, que dan cuenta de la forma como se está configurando el espacio en el que se vive. Bosque, J. *et al.* (1992) resaltan que “los espacios cognitivos son espacios “obtenidos”, “construidos”, después de modificaciones y transformaciones realizadas por nuestros filtros personales y culturales a partir de los espacios físicos y funcionales” (p. 46). Las imágenes mentales en el espacio urbano adquieren valiosos significados, la experiencia en el espacio representa las diversas vivencias y prácticas que van configurando la vida cotidiana de los sujetos, los filtros que se crean bajo este marco expresan las formas de vivir en él.

Para la investigación es esencial evidenciar la forma como se ha caracterizado la imagen urbana de los habitantes. Por tanto, los postulados de Kevin Lynch respecto a la imagen de la ciudad son vitales para el abordaje teórico y metodológico en un espacio urbano específico. En este sentido, se busca en primer lugar, conocer la identidad del espacio para los sujetos, segundo

establecer la estructura espacial en la cual se relacionan con los objetos que hay a su alrededor, y en tercer lugar el significado que se genera de esta relación sujeto - objeto en el espacio donde se encuentra los usos prácticos cotidianos y los lazos emocionales con el entorno. Este andamiaje teórico y metodológico permite, con los mapas mentales, evidenciar lo perceptible en el espacio, y como señala Rapaport (1977) “es la función psicológica que capacita al individuo para convertir la estimulación de los sentidos en una experiencia coherente y organizada. Forma parte de la cognición que implica la presencia de los objetos” (p.80) y desde estas miradas construir la imagen urbana de la zona de estudio.

3.5. El análisis de contenido como un complemento interpretativo

La investigación requiere de un desarrollo metodológico que permita alcanzar los objetivos propuestos y la búsqueda de la respuesta a la pregunta inicial. Es así como la construcción de un marco metodológico riguroso requiere pensar en una estrategia de interpretación que sea la más adecuada y acorde con el modelo conceptual que se ha construido. Las técnicas de análisis ya sea de contenido o de discurso tienen una sólida tradición científica y son válidas de acuerdo con la naturaleza de la investigación. La técnica que se decida emplear parte del análisis que requiere la investigación y su cualidad, en miras a comprender su funcionamiento como estrategia de interpretación y análisis de los resultados en la particularidad del ejercicio investigativo.

En un primer momento, es necesario resaltar el papel del análisis del discurso (en adelante AD) como técnica que se centra, desde un posicionamiento crítico, en el uso del lenguaje, la ideología y la representación de los valores sociales, se manifiesta la performatividad del lenguaje, es decir, la capacidad de crear realidades mediante las expresiones lingüísticas (Mariño, 2016). En el campo del AD se busca estudiar la *representación discursiva* del ejercicio comunicativo, para comprender el texto y contexto que se desarrolla y el sentido de dicho discurso. Esta técnica ha

traído importantes aportes en el campo de las ciencias sociales, y de ahí que Silva (2004) exprese de la siguiente manera los aportes de las dos técnicas de análisis de acuerdo con sus niveles del lenguaje:

Tabla 2. Niveles de análisis del AC Y AD

Análisis de contenido	Esquema: nivel de superficie - nivel de analítico - nivel interpretativo
Otras metodologías de análisis de discurso	Esquema: nivel de superficie - nivel interpretativo

Tomado de: Silva, A (2004). “Texto, testimonio y metatexto: el análisis de contenido en la investigación en Educación”. En Jiménez, A & Torres, A (comps.). La práctica investigativa en ciencias sociales (p. 46). Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional

A partir de este aporte que hace el autor para determinar los alcances de cada una de las técnicas de análisis, es claro que, para la presente investigación es necesario comprender la realidad social como complejidad y por tanto requiere ir más allá de simplificarla y reducirla en mínimos esquemas de representación (Silva, 2004). El ejercicio interpretativo debe vincular el *nivel de análisis* que permita evidenciar y aclarar la relación entre la técnica de análisis de contenido (en adelante AC) de los relatos recogidos con las prácticas sociales que se desarrollan en el espacio vivido. Es aquí donde se eleva esta técnica AC como una herramienta que permite contribuir al estudio de las percepciones y connotaciones que tienen los sujetos en el espacio, las transcripciones de las entrevistas, las preguntas abiertas de los cuestionarios, el contenido de la revisión documental logra dimensionar, desde lo semántico y pragmático, las formas como se configura la imagen urbana a partir de la experiencia misma de los sujetos.

De acuerdo con esto, el *nivel de superficie* está construido por las afirmaciones, las preguntas de los entrevistados que se encuentran en el testimonio escrito; el *nivel de análisis* se llega cuando somos capaces de ordenar estas formulaciones a partir de criterios de afinidad y diferenciación, es decir, la clasificación de la información, ordenamiento y construcción de

categorías; el *nivel interpretativo* se traduce en la capacidad que tiene el investigador para lograr la construcción de sentido haciendo uso de los dos niveles anteriores (Silva, 2004). El AC es una posibilidad en la práctica investigativa que permite el diálogo entre lo cualitativo y cuantitativo, esta mirada nutre el ejercicio interpretativo de los datos recogidos en el trabajo de campo. La construcción de unidades de análisis de las diferentes narraciones y expresiones viene acompañada de un *contexto* en el cual se desarrollan, y por consiguiente un ejercicio de *práctica* en el espacio, estas logran confluirse en el ejercicio de análisis e interpretación de la información.

En este sentido, el AC es una forma sistemática de abordar los datos recogidos, la comprensión del texto, el contexto y la práctica en el escenario social conlleva a interpretaciones que después se traducen en inferencias realizadas por el investigador. El estudio del contenido en la comunicación ha sido la característica que identifica esta técnica, la cual clasifica las diferentes partes de la información recibida de acuerdo con unas categorías previamente establecidas, con esto, se identifica en las unidades de análisis dichas categorías dentro del texto y se agrupa partiendo del ejercicio de la *codificación*.

La técnica AC tiene la particularidad de converger en el ejercicio de análisis dos niveles: el tipo sintáctico, entendido como lo formal y la superficie del texto, por otro lado, el nivel semántico y pragmático que corresponden con la significación y usos prácticos del mismo (Ocampo, B. 2018). Estos configuran las conexiones que permiten darle sentido a los textos obtenidos a la luz del marco teórico previo. Para este trabajo es necesario estudiar el significado de los distintos relatos y sus expresiones en el espacio, por lo cual se requiere de su transcripción convirtiéndola en información primaria. De ahí que, Ocampo (2018) se refiere al AC en los tres niveles del lenguaje, al igual que Silva (2004) coinciden en las mismas formas para el estudio del contenido, donde se rescata el ejercicio de análisis como un estado intermedio de los dos niveles

de superficie y el nivel interpretativo. De acuerdo con esto, el ejercicio la codificación ubica, de acuerdo con la categoría, el contenido al que se hace referencia y permite construir un conglomerado de relatos en unidades de análisis, estas entendidas como fragmentos del texto transcrito que son susceptibles de ser analizados al contener percepciones, connotaciones, representaciones y entre otros útiles en la investigación.

A continuación, en la tabla 3 se establece los pasos a seguir para el análisis de contenido de los datos recogidos en el trabajo de campo. Teniendo en cuenta el diagrama de Valbuena (2013), se construye la ruta para el análisis e interpretación de los datos:

Tabla 3. Ruta de análisis de los datos de la investigación

1.	Fuente de información: Documentos correspondientes a: cuestionarios, entrevistas, textos y mapas mentales
2.	Identificación de unidades de análisis U.A
3.	Codificación de las U. A
4.	Ubicación de las U.A en las correspondientes categorías de investigación
5.	Agrupación de U.A al interior de las respectivas categorías, de acuerdo con la similitud de su contenido
6.	Formulación de proposiciones que resuman el contenido de las U.A agrupadas
7.	Formulación de interpretaciones

Tomado de: Valbuena, E. (2013). “El análisis de contenido: de lo manifiesto a lo oculto”. En Páramo, P (Comp.). La investigación en ciencias sociales: estrategias de investigación (p, 216). Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia. (Adaptación del original).

En la investigación se realiza el análisis de los datos a partir del uso del Software *Nvivo 10* como herramienta cualitativa que posibilita la codificación de las entrevistas y las preguntas abiertas de los cuestionarios realizados. Así mismo, se logra trabajar la revisión documental de las diferentes normativas y decretos urbanos. El programa permite, en primer momento, sistematizar la información recolectada en el trabajo de campo; en un segundo momento, se logra codificar los relatos y los textos de acuerdo con las categorías generales de la investigación; y en un tercer momento, se logran identificar las subcategorías en las cuales se va ubicando la información que

generó así unos nodos en el sistema. En este sentido, las categorías centrales (imagen urbana, patrimonio urbano y renovación urbana) se encuentran en cada uno de los instrumentos, por lo cual se despliegan las subcategorías tales como: percepción del espacio, identidad, estructura y significado que se reúnen en unidades de análisis, de esta manera se busca organizar y separar los diferentes relatos para agrupar los contenidos.

Tabla 4. Categoría, subcategorías y temáticas de la codificación (Entrevistas)

Categorías centrales	Subcategorías	Temática
<p>RENOVACIÓN URBANA</p> <p>↕</p> <p>IMAGEN URBANA</p> <p>↕</p> <p>PATRIMONIO URBANO</p>	Percepción del espacio	<ul style="list-style-type: none"> - Agrado - Desagrado - El barrio (Percepción) - Problemáticas (sociales - económicas)
	Identidad	<ul style="list-style-type: none"> - Elementos importantes (sendas, hitos) – <i>Frecuencia</i> - Lugares frecuentes (nodos) - <i>Frecuencia</i> - Lugares de poco acceso (Bordes) – <i>Frecuencia</i> - Por lo que es conocido el barrio
	Estructura	<ul style="list-style-type: none"> - De acuerdo con la Renovación urbana - Desacuerdo con la Renovación urbana - Efectos de la Renovación urbana (positivos o negativos) - Calidad de vida con la Renovación urbana - La estación del tren y su entorno
	Significado	<ul style="list-style-type: none"> - Patrimonio y cuidado - La estación del tren para la persona - La estación para los vecinos - Remembranza del barrio - Lugares que más extrañaría – <i>Frecuencia</i>

Fuente: Elaboración propia

La creación de los nodos permite, para el caso específico de las entrevistas, optimizar el ejercicio de codificación desplegando aún más en temáticas como, por ejemplo: en el nodo de *percepción del espacio* se encuentra la temática de barrio, agrado, desagrado y problemáticas, aquí se van ubicando los fragmentos de los relatos que enuncian la relación con ésta (Ver Tabla 3). El objetivo de organizar la información de esta manera permitía, al finalizar el proceso de codificación, reunir todos los enunciados de acuerdo con cada una de las temáticas. En suma, Silva (2004) resalta que el AC “nos permite recopilar, comparar y clasificar información, con vistas a

establecer esquemas de comprensión de su significado y sentido, en relación con el contexto social y cultural de donde proviene la información” (p. 48), el quehacer del investigador es formular proposiciones e interpretaciones a partir del acto reflexivo y analítico de su experiencia en el campo.

Para concluir, el análisis de contenido como técnica de análisis e interpretación debe enfocarse en la construcción de sentido a partir de los significados y sus relaciones que subyacen en las transcripciones. Así pues, Ocampo (2018) dice “el propósito que debe guiar al analista es el de pasar del plano del producto (el texto) al plano de la producción textual” (p.193), para dicha producción se acogen los insumos del Software *Nvivo 10* como los mapas semánticos, las frecuencias y los árboles de palabras, para identificar e interpretar expresiones verbales cargadas de contenido simbólico. Estas pertenecen a un contexto y al ejercicio práctico en el espacio como la apropiación, identificación, significación y entre otro que forman el conjunto de la realidad social que se quiere investigar.

A partir de este trabajo sistemático de codificar la información recolectada es posible continuar con la triangulación de los datos, que vincule lo desarrollado en el marco teórico, y por consiguiente crear el metatexto como ejercicio final de construcción de nuevos sentidos que son el resultado de la información obtenida en el proceso de investigación. Adicional, los instrumentos en la investigación tienen un papel fundamental para recolectar los datos necesarios para la interpretación: el cuestionario, la tipología de mapas mentales y la matriz de análisis documental representan herramientas que en el trabajo de campo permiten dar cuenta del estudio de las percepciones en el espacio. La interpretación de los datos recogidos proporciona los insumos necesarios para que la técnica del análisis de contenido de cuenta de los sentidos y significados del espacio urbano y su contexto.

3.6. Cuestionarios: las percepciones generales

El cuestionario es un instrumento estandarizado utilizado en la investigación social y en el que se construyen preguntas dirigidas que, al ser aplicadas en campo, buscan expresar un punto de vista de los sujetos frente a una situación determinada y específica. El cuestionario dimensiona de forma general los puntos de vista y las percepciones sobre aspectos de la vida cotidiana.

Páramo y Arango (2017) mencionan que “si se utiliza dentro de estrategias alternativas de investigación como la etnografía (...) su propósito es recoger información específica sobre un área de interés, pero sin pretensiones de la generalización” (p.55). En este sentido, los cuestionarios utilizados en la investigación son dos: el cuestionario personal, el más utilizado para la captación de información primaria, este instrumento emergió de la observación natural, de recorridos por el sector en diferentes horas del día y del diálogo con diversas personas para establecer la población específica. En este caso se abordaron diez preguntas con los habitantes más antiguos del sector de la Estación del tren, para develar sus percepciones frente a los diferentes referentes espaciales, la identidad y las funciones de los lugares, así mismo el significado que pueden representar, aspectos acerca de la seguridad, el agrado o desasado y entre otros.

El segundo fue un cuestionario masivo que se envió por correo electrónico a los estudiantes universitarios del Instituto Técnico Central, los cuales se ubican a un lado de la Estación del tren de la Sabana. La muestra se escogió después de los recorridos realizados por el sector y el conocimiento del espacio, se estableció que los estudiantes del Técnico Central en diversas horas del día y noche transitan por la Calle 13, llegan en motos o TransMilenio, lo cual los convierte en visitantes ocasionales en el espacio cercano a la Estación del tren. El

cuestionario se creó en Microsoft Form con diez preguntas varias en escala de Likert, el instrumento se propuso como una manera para poder establecer las percepciones de los vecinos y transeúntes, que en el análisis de los resultados permitiera un ejercicio comparativo rescatando la influencia de la experiencia en el espacio para la construcción de la imagen urbana del sector.

Este instrumento desde el paradigma de la Geografía de la Percepción y el Comportamiento permite medir algunos aspectos de la vida cotidiana y de la experiencia en el espacio que son fácilmente perceptibles. Bosque, J. *et al.* (1992) en sus trabajos sobre las prácticas de la geografía de la percepción, resaltan que “resulta obvia la necesidad de realizar algún tipo de encuesta para obtener las informaciones que precisa este tipo de estudios. La inexistencia de estadísticas que recojan aspectos subjetivos como valoración, imagen, satisfacción, condiciona desde un principio estos estudios” (p.47). Por tanto, el cuestionario facilita la precisión y rapidez en el tratamiento de los datos ya sean estos de forma personal o masivas posibilitan reunir un gran número de información. La interpretación está ligada con la forma como se construye el andamiaje de la investigación, de ahí que las percepciones adquieren un carácter importante para la implementación de este instrumento.

3.7. Tipología de Rodwin y Lynch: la interpretación de los mapas mentales

La morfología urbana se entiende como el estudio de los asentamientos urbanos que se forman y transforman en la medida en que los sujetos comprenden las necesidades de su propio espacio en miras a dinamizar su estructura. Por su parte, la forma urbana es el resultado de la organización física de los elementos de la ciudad como: la calle, los lugares públicos, las edificaciones, las manzanas, el cruce y la trama urbana. Estos proveen al espacio el carácter funcional que brinda a la ciudadanía entornos para el tránsito, el esparcimiento, la vivienda y entre otros. La forma urbana, es fácilmente percibida por los sujetos al ser un espacio físico,

aporta una información muy detallada y valiosa de aquellos que lo habitan o lo transitan, así mismo, proporciona las imágenes urbanas construidas a partir de la experiencia particular de los sujetos con el espacio.

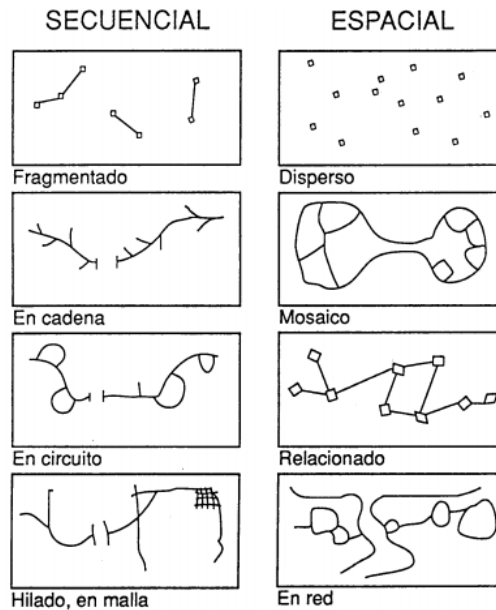
En este sentido, la construcción de los mapas mentales como representaciones gráficas dieron cuenta del espacio percibido de los sujetos, así mismo, la forma como se identifica caracteriza, organiza y se relaciona con los diferentes elementos que tienen a su disposición. La aplicación de este instrumento en la investigación resultó del encuentro con los vecinos antiguos del sector que fueron identificados en los ejercicios de observación. Las entrevistas permitieron, en primer momento, acercarse y de ahí encontrar un espacio para la creación de un mapa mental por parte de los sujetos elaborado de forma libre según como ellos consideraran.

Se tuvo en cuenta que las preguntas de la entrevista estuvieran orientadas para conocer la identidad, estructura y significado del espacio del sector de la Estación del tren. El trazo que se dibujó tiene un estilo y forma que permite ser identificado a partir de la tipología de Rodwin (1969), la cual es muy utilizada en los esbozos de mapas y en los estudios de la Geografía de la Percepción y el Comportamiento. En este sentido, se plasmaron en hojas de papel los trazos de los entrevistados para dar cuenta de cómo se piensa este espacio como percepción y como vivencia, se tiene en cuenta la experiencia en el espacio de estos vecinos antiguos del sector, quienes pueden proporcionar elementos urbanos importantes para su caracterización a partir de los postulados de Kevin Lynch.

La tipología permite identificar el estilo del mapa ya sea en forma *secuencial* o *espacial*, (ver Figura 2) cada uno de estos adquiere un rango; el fragmentado y el disperso catalogados como simples al ser dibujados en rectas y puntos, presentan una dificultad al no relacionar de forma clara los elementos que el sujeto conoce en el espacio urbano. Por otro lado, el hilado y en

red se presentan como los más complejos, Bosque, J. *et al.* (1992) mencionan que “a medida que el individuo mejora su conocimiento de la ciudad, sus representaciones pasan de las formas más simples a las más complejas” (p.52). Las variables de la población se deben tener en cuenta, la edad de las personas, los años que llevan viviendo en el lugar y la relación con su entorno, estas afectan directamente el dibujo y el trazo debido al grado de conocimiento del espacio.

Figura 2. Tipos de mapas cognitivos



Fuente: Rodwin, L. *et al.* (1969). Planning urban growth and regional development. MIT, Cambridge

En la investigación la tipología de Rodwin se utilizó para dar especificidad al trazo dibujado, el conocimiento y la experiencia en el espacio que tienen los habitantes se logra identificar los lugares más importantes. La forma como se dibuja el mapa mental permite relacionar qué tanto se conoce el espacio vivido, cómo lo percibe el sujeto entrevistado y particularmente el significado que puede representar el dibujo de algunos elementos del sector. Por su parte, Lynch (1960) menciona la legibilidad del espacio, que gracias a los mapas mentales puede ser representado gráficamente, debido a la facilidad para identificar los elementos urbanos de su entorno.

Las categorías de la teoría de Lynch respecto a las sendas, bordes, hitos y nodos son rescatadas en los mapas mentales realizados por los vecinos antiguos entrevistados, la identificación, estructura y significado del espacio los lleva asociar espacios y lugares que son referentes. Adicional, se evidenció en la investigación que era necesario rescatar las áreas del rechazo como aquellas que les genera algún sentido de desagrado y las áreas de preferencia que corresponden con aquellos que les agrada y visitan con frecuencia. Estos elementos urbanos se expresan en las entrevistas, pero también muchas de estas se evidencian en el relato y el trazo realizado en el mapa mental, se identifican en la medida como prioriza los lugares entre unos y otros, su ubicación, tamaño, acentuación al representarlo y el significado que pueda representar. Los mapas mentales como instrumentos adquieren un rol fundamental pues permite visualizar la imagen urbana del sector de la Estación del tren, que con ayuda de los relatos de la entrevista proporciona sentidos de lo que el participante ha representado.

A continuación, se presenta la Tabla 5 en el que se recogen los elementos identificables en los mapas mentales a partir de las tipologías de Lynch y Rodwin:

Tabla 5. Elementos identificables en los mapas mentales (Lynch y Rodwin)

Representación	Significado	Ejemplos	Tipos de mapas cognitivos (Rodwin)
Sendas	Son los conductos o rutas que sigue el observador habitualmente.	Calles, avenidas, caminos, vías férreas	Secuencial / espacial
Bordes	Son elementos lineales que el observador no usa, representan un límite o ruptura.	Fronteras, vallas, muros, formas físicas laterales	Secuencial / espacial
Nodos	Son los puntos estratégicos de la ciudad, son lugares de confluencia y de concentraciones.	Esquina, cruce, convergencia de sendas, plaza	Secuencial / espacial
Mojones/Hitos	Son puntos de referencia, el observador no entra en ellos con frecuencia, son exteriores.	Edificios, monumentos, iglesias	Secuencial / espacial
Áreas de preferencia	Son puntos de referencia, lugares que representan agrado	Casas, monumentos, espacios públicos	Secuencial / espacial

Áreas de rechazo	Son puntos de referencia, lugares que generan desagrado en el espacio urbano	Calles, muros, zonas oscuras	Secuencial / espacial
-------------------------	--	------------------------------	-----------------------

Fuente: Elaboración propia

3.8. Entrevista semiestructurada

La entrevista como instrumento es utilizada en la investigación social para recolectar información ya sea a profundidad, de forma estructurada o semiestructurada. Esta entrevista semiestructurada suele tener un plan general o idea global del tema de discusión, las preguntas se convierten en orientadoras, pero no tienen un orden fijo, la posibilidad que brindan estas entrevistas permite comprender los diferentes puntos de vista, sin recurrir a un libreto estricto que impide la espontaneidad y libre expresión de los sujetos.

El objetivo de la entrevista es permitir que el entrevistado con sus propias palabras explique los sucesos. Se busca tener el recuento de la primera persona, de esta manera reconocer en su discurso las emociones, las intenciones y las expresiones que pueden develarse al momento de entablar el diálogo. El registro puede hacerse en un diario de campo o libreta, debido a que las grabaciones no logran condensar todos los aspectos subjetivos que se quieren recuperar, los movimientos corporales, sensaciones y recuerdos son bastante significativos a la hora de interpretar cada una de las respuestas dadas por los entrevistados. De esta forma se realiza un ejercicio más completo que permite un encuadre de la narración de la persona con el momento preciso que intenta describir.

Para el caso de la imagen urbana se encontró pertinente que las entrevistas se realizaran a los vecinos antiguos del sector, previamente identificados en los ejercicios de observación, su relato cargado de la experiencia en el espacio representó insumos importantes para la investigación y el objeto de estudio. Así pues, las variables de los sujetos relacionados con la edad, género, rol, ubicación de la vivienda, lugar de trabajo y su particular experiencia resultaron

determinantes a la hora de realizar las entrevistas, sus narraciones contienen diversos matices que permiten una heterogeneidad que nutre el ejercicio de comprensión de las percepciones frente a la imagen urbana, significado del patrimonio y los efectos que produce la renovación del sector. Es así como, las entrevistas a diferencia de los cuestionarios logran un diálogo más construido y personal, para este caso de las formas de representación espacial, apoyadas en parte por los mapas mentales que se alimentan del discurso emanado por la entrevista semi- estructurada.

A continuación, se presenta la Tabla 6 estilo resumen acerca de ¿Cómo se abordará la percepción del espacio a partir de los instrumentos de recolección de investigación?

Tabla 6. El abordaje de la percepción del espacio

PROCEDIMIENTO	FORMA DE RECOPIACIÓN DE DATOS	TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	FORMAS DE PRESENTACIÓN DE LOS DATOS E INTERPRETACIÓN	VARIABLES A TENER EN CUENTA
Cuestionarios	El cuestionario contiene preguntas cerradas en escala de Likert, y preguntas abiertas con imágenes detonantes.	-Índices estadísticos para comparación entre las poblaciones consultadas (residentes permanentes vs transeúntes)	-Tabla de tendencias y frecuencias sobre satisfacción, agrado... - Interpretación de la comparación	Edad Transeúnte Residente Rol Género Conocimiento del espacio
Mapas mentales	Dibujo del espacio de estudio desde los recuerdos y vivencias diarias	-Análisis descriptivo de las relaciones -Identificación de los elementos estructurales según la teoría de Lynch -Clasificación según la tipología de Rodwin	-Dibujos de mapas mentales -Caracterización del espacio de acuerdo con el análisis realizado -Conocer la percepción de los distintos lugares	Edad Antigüedad en el barrio Rol Género Ubicación espacial Lugar de residencia en el barrio
Entrevistas semi estructuradas	Narraciones de los habitantes antiguos, maquinistas y representantes de la política urbana	-Recuento estadístico de los lugares mencionados - Ubicar en matrices para organizar la información por categorías de centrales	- Codificación de entrevistas - Análisis vertical y horizontal por pregunta y por persona	Rol (Arquitecto, urbanista, residente permanente, trabajador del sector) Edad Género
Revisión documental	- Revisión de documentos técnicos y de soporte	- Matriz de recopilación de información de acuerdo con la categoría de espacio concebido	- Interpretación de los datos, los documentos técnicos respecto a la renovación urbana del sector	Decretos y años de expedición POT vigente

Fuente: Santarelli, S y Campos, M. (2002). Corrientes epistemológicas, metodología y práctica en geografía. Propuesta de estudio en el espacio local. Bahía Blanca. Universidad Nacional del Sur. (p.126) (Adaptación de la original).

3.9. Matriz de revisión documental

En la investigación la matriz de revisión documental es vista como un instrumento para la recolección de información relacionada con los planes de ordenamiento, documentos normativos y legales que corresponden con el direccionamiento de la política urbana en la ciudad. Así como las investigaciones que se han producido recientemente asociadas con el Plan Parcial de Renovación Urbana - La Sabana. Esta revisión documental permitió ampliar la mirada en relación con el concepto de espacio concedido, en particular con las acciones realizadas y planificadas por Administración Distrital y Local, en miras a activar el sector de la Estación del tren de la Sabana y su eje patrimonial

La revisión documental se convierte en un componente agregado en la investigación pues permitió complementar y fortalecer la categoría de análisis renovación urbana, que al ser uno de los derroteros de la investigación. Se consideró importante revisar los documentos técnicos en los que se ha concebido este espacio desde su carácter físico y objetivo. Es aquí, donde se contrastó esta posición con las formas como los sujetos, en este caso los *vecinos antiguos*, perciben y viven su espacio en el que han configurado una rutina diaria y un conocimiento del entorno.

Es importante aclarar que la investigación no supone a la renovación urbana como un impacto negativo o positivo para la zona de estudio, más bien se rescatan las percepciones de sus vecinos antiguos en las formas de vivir en él y el espacio concebido de la política urbana. El contexto de la renovación urbana en este sector de la Estación del tren es particular, tiene necesidades y problemáticas que la hacen específica. De ahí que la importancia de conocer la

confluencia de procesos en un espacio urbano donde se mezclan diversas maneras de pensarlo, imaginarlo y vivirlo.

En este sentido, será producto de los resultados de la investigación evidenciar el impacto que se generan para el sector, ya sea en su aspecto físico y/o en las imágenes urbanas que han construido los vecinos antiguos y los transeúntes. Por tanto, la revisión documental se convierte en esencial porque es un estudio metódico, sistemático y ordenado con objetivos claramente construidos, de datos, planos, decretos, planes urbanos, entre otros, los cuales serán recopilados, contextualizados, categorizados y analizados ya que sirven de base para la comprensión del problema (Páramo, 2013).

3.10. Caracterización de los sujetos de la investigación

La metodología de la investigación se convirtió en una ruta que se fue consolidando con la toma de decisiones en las lecturas y en el trabajo de campo. Las técnicas e instrumentos se encaminaron en la medida como se fue consolidando el paradigma de la Geografía de la Percepción y el Comportamiento, también el andamiaje metodológico. Las visitas frecuentes a la zona de estudio como observadora de las rutinas diarias de los residentes y transeúntes, así mismo, de las dinámicas sociales y económicas que se presentan en diferentes horas del día, representó una necesidad por consolidar los sujetos de la investigación.

El encuentro con las personas en el sector de la Estación del tren como los vecinos antiguos y trabajadores permitió vincularlos a los cuestionarios y entrevistas semiestructuradas debido a su amplia experiencia viviendo en el sector. Además, se observó la gran afluencia de estudiantes durante el día y la tarde en el Instituto Técnico Central en las inmediaciones de la Estación, lo cual supuso un grupo de población en su mayoría joven que transita por el espacio de forma ocasional. Estos sujetos de la investigación proporcionaron los insumos para realizar un

ejercicio comparativo de sus cuestionarios y respuestas, respecto a las percepciones e imágenes urbanas del sector.

Así mismo, el estudio del espacio concebido supuso reunir información de los documentos técnicos y decretos de la renovación urbana del sector, también entrevistar a algunos profesionales que hacen parte de esta transformación. Aquellos que pueden dar cuenta de cómo se está pensando el espacio y aún más la imagen urbana que se quiere proyectar con esta renovación. Así las cosas, se expone en la siguiente Tabla 7 la caracterización de los sujetos de la investigación que hicieron parte de la implementación de los instrumentos:

Tabla 7. Caracterización de los sujetos consultados

SUJETOS	CARACTERÍSTICAS
Estudiantes transeúntes	<ul style="list-style-type: none"> - Edades de los encuestados fueron entre 17 a 30 años con igual número de hombres y mujeres, en total 82 participantes - Estudiante del Instituto Técnico Central La Salle del centro de la ciudad - Personas que transitan por el sector para llegar a su lugar de estudio por medio de diversos sistemas de Transporte (Transmilenio y medios de transporte particulares) - Los estudiantes realizaron un cuestionario virtual en el aplicativo Microsoft Form (virtual), se contextualizó antes acerca del tema de la investigación - Los estudiantes habitan en otras partes de la ciudad y sus percepciones se consideran importantes para el ejercicio comparativo acerca de la imagen urbana
Vecinos antiguos/residentes	<ul style="list-style-type: none"> - Son habitantes de la Localidad de los Mártires de los barrios La Favorita y El Listón. Estos se caracterizan por ser residentes permanentes tienen una casa en las inmediaciones de la Estación de la Sabana, la antigüedad en el barrio supone un conocimiento del espacio detallada debido a las rutinas y la vivencia diaria. - Las edades de los entrevistados oscilan entre los 30 a 60 años y los cuales fueron un número igual entre hombres y mujeres. - Las mujeres en su mayoría eran amas de casa o atendían un negocio en particular una tienda, los hombres entrevistados eran pensionados o trabajaban en oficios esporádicos en el sector. Muchas de estas personas vivían solas, sus familiares residían en otras partes de la ciudad, por lo cual se supone un arraigo al sector. - Las diferencias en el lugar residencia y/o trabajo establece formas diferentes de comprender e imaginar el espacio, su posicionamiento frente a los objetos que tiene a su alrededor. - La ubicación espacial que pueden representar los residentes y así mismo las percepciones que se generan influyen el posicionamiento de los lugares y referentes geográficos.
Maquinistas de los ferrocarriles	<ul style="list-style-type: none"> - Trabajadores de la Estación del tren de la Sabana conducen una locomotora del siglo XIX, lo cual les representa orgullo por su labor. Personas con alto conocimiento empírico respecto al mantenimiento técnico de Trenes que los ha convertido en los únicos maquinistas en la ciudad. - Las edades oscilan entre los 65 a 75 años, empezaron trabajando en la Estación desde muy jóvenes ascendiendo poco a poco para especializarse como maquinistas.

	<ul style="list-style-type: none"> - La forma como perciben el espacio es diferente en relación con los residentes permanentes y los transeúntes, su movilidad constante representa otras imágenes urbanas. - La relación con el espacio es de trabajo, aunque lo conocen de muchos años atrás identifican los lugares importantes y resaltan los cambios generales que ha tenido el sector desde años pasados.
Servidores públicos locales	<ul style="list-style-type: none"> - Profesionales de las disciplinas relacionadas con la arquitectura, el urbanismo y la planeación urbana y expertos en patrimonio urbano. - La dependencia que pertenecen ya sea Planeación Distrital, Ministerio de Cultura o Alcaldía Local conciben el espacio de formas particulares de acuerdo con el rol que desempeñan, convergen en la idea de la Renovación urbana como necesidad para la ciudad. - La experiencia en el proyecto que busca intervenir el sector evidencia un conocimiento de las diferentes problemáticas sociales y económicas.

Fuente: Elaboración propia

4. CAPÍTULO CUATRO. LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO EN LA ESTACIÓN DE LA SABANA

4.1. Reseña histórica de la Estación del tren de la Sabana

En la investigación la Estación del tren de la Sabana es vista como hito histórico para la ciudad de Bogotá, y como monumento patrimonial con unas características físicas que permiten proyectarlo como un elemento urbano para recuperar. La Estación del tren de la Sabana ha tenido una época de auge y de declive, hoy en día su estado expresa deterioro en su fachada e involucra a la imagen general del sector. El rescate de la historia de este lugar permite traer a colación su significado para aquellos que transitan o viven en el espacio, a partir de las percepciones de los sujetos, ya que estas contienen un sentido que emerge de la experiencia de su vivencia o la frecuencia de las visitas a ese espacio. En este sentido, la Estación se convierte en un centro importante del sector, en otras palabras, su corazón, la construcción urbana continuó al alrededor de la Estación y se configuraron prácticas espaciales y sociales de los habitantes junto al patrimonio.

El presente capítulo nace de los objetivos específicos de la investigación que vinculan la categoría del espacio percibido, vivido y concebido en la zona de estudio. La estructura de este apartado inicia con la reseña histórica la Estación de la Sabana, que se desglosa en tres

apartados: la época de la industrialización, el papel de la Estación en la transformación urbana, el ocaso de este medio de transporte en la ciudad. Se busca entonces ubicar al lector en el contexto histórico de la Estación como lugar patrimonial y en la imagen urbana del sector en diferentes épocas.

En la investigación para hablar de caleidoscopio espacial como metáfora de la dialéctica del espacio, requirió que los capítulos se dividieran en tres partes, los cuales corresponden con la teoría de Henry Lefebvre. En este sentido, el primer vértice corresponde con el espacio percibido, el segundo es el espacio vivido y el tercero es el espacio concebido, en estos apartados se exponen los hallazgos del trabajo de campo y en el uso de las técnicas e instrumentos de la investigación. Estos vértices se traducen en las interpretaciones construidas a partir de la recolección de información y el ejercicio analítico, también una mirada a las imágenes urbanas de los habitantes a partir de su experiencia en el espacio.

4.1.1. Inicios de la Estación de la Sabana

A finales del siglo XIX se comenzaron a formular proyectos con el objetivo de conectar las aisladas regiones del país con los puertos de carga. En 1848, un ingeniero francés llamado M. Poncet se encargó de estudiar la ruta más corta que lograra comunicar la ciudad capital con el río Magdalena y, aprovechando sus estudios, Indalecio Liévano y Juan N. González revisaron la viabilidad de la construcción de la ruta. Para motivar el desarrollo del proyecto, la Asamblea Constituyente de Cundinamarca en 1865 ofreció por decreto conceder ciertos privilegios a quien asumiera la construcción del ferrocarril tales como el cobro de tarifas, la no prestación del servicio militar a quienes trabajaran en la construcción, terrenos, exención o bajas cuotas de contribución al estado por ciertos años, entre otros (Ortega, 1917). En este sentido, los inicios de

la estación se debieron en gran parte al interés por conectar internamente al país a través de sus principales fuentes fluviales con los llamados “puertos secos” como las estaciones de tren.

En 1882, el diseño quedó en manos de Brown y Rodgers quienes comenzaron los trabajos desde Facatativá a Bogotá, construyendo edificios y puentes hasta el año 1885, cuando se interrumpieron los trabajos por la guerra civil. Durante estos años se comenzó a abrir el paso del camino a Facatativá por el occidente haciendo uso de siete carros de yunta con rieles. Para el año 1889 la vía se amplió permitiendo llegar a Bogotá en dos carros de yunta especiales, de esta manera se fue consolidando la primera locomotora en la ciudad capital. (Arjona y Novoa, 2013).

Foto 1. Estación de tren Bogotá 1895



Antigua estación de trenes de Bogotá en 1895. Fotografía Henri Duperly. Fuente: Fundación Misión Colombia. Historia de Bogotá. 1988.

En 1886 se constituye la Compañía del Ferrocarril de La Sabana, cuyo capital se distribuyó en mitad con el departamento de Cundinamarca y mitad capital privado, y continuó con la obra vial, inaugurando el Ferrocarril de Facatativá en 1889. Continúo a esto, se prologa el ferrocarril hasta el río Magdalena, “los trabajos se ejecutaron en 14 kilómetros y trazados llegaron hasta el K. 145 en “El Naranjal” (Ministerio de Obras y Transporte, 2000, p. 19). Finalmente, “el Ferrocarril de La Sabana fue inaugurado al servicio público el 20 de julio de

1889. La obra fue iniciada por el gobierno del antiguo Estado de Cundinamarca y se llevó a cabo por una compañía nacional” (Ortega, 1918, p. 12). La infraestructura de la estación del ferrocarril era muy artesanal en sus inicios (Ver Foto 1), por lo que se tuvo que esperar algunos años más para que el desarrollo económico e industrial de principios del siglo XX pudiera cambiar su aspecto haciéndola más moderna, ya que la antigua estación era deficiente para el servicio de pasajeros, así como para el creciente aumento de carga por la intensificación del comercio y la acumulación de mercancía en las bodegas.

La nueva y moderna infraestructura de la estación del tren la Sabana fue inaugurada el 20 julio de 1917 por el entonces presidente José Vicente Concha, concebida como cabeza o centro del sistema ferroviario de la nación para lo cual se destinó una gran zona a su alrededor con servicios complementarios. Esta estación contaba con la maquinaria más moderna y tenía 75 metros de longitud por 25 metros de ancho (Ortega, 1917, p. 21). Así, la estación de la Sabana (ubicada en la antigua Av. Colón, entre carreras 18 y 24) fue el límite de la ciudad urbanizada hacia el occidente, y con su construcción y funcionamiento se permitió la expansión de la ciudad hacia este punto.

La estación fue prácticamente la puerta de la ciudad ya que facilitó la entrada y salida de mercancía y pasajeros, por lo cual “en esa época se constituyó en uno de los más importantes sistemas de transporte de carga y de pasajeros promoviendo el comercio y el desarrollo económico del país” (IDPC, 2000, p. 33), que al consolidarse por varios años como el más importante sistema de transporte, determinó la construcción del sistema vial: “El ferrocarril de La Sabana de 40 Km de longitud, inaugurado en 1882, inicialmente comunicaba Bogotá con Facatativá y a partir de este se fueron iniciando nuevos trazados tomando como referencia las principales carreteras que salían de la capital” (IDPC, 2000, p. 33). El tren logró acelerar la

integración territorial y de mercados (Ojeda, 2007), lo cual dinamizó la economía local, por las demandas que generó tanto en su construcción como en su desarrollo y proveyó de nuevos núcleos económicos y sociales el entorno en el cual se focalizaba la estación.

La Estación de la Sabana se construyó como tendencia arquitectónica durante por lo menos 50 años (1880-1930) en Colombia. Se puede 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 (Arango, 2019). Por su parte, Gutiérrez (1997) resalta que “el constructor fue William Lidstone y la decoración se le debe al escultor suizo Colombo Ramelli quien, de acuerdo con los parámetros del neoclasicismo latinoamericano, adoptó influencias europeas (francesas e italianas) en la ornamentación del edificio” (p. 4) (como se citó en Ramírez, 2015).

4.1.2 La llegada de la industrialización

En Colombia, durante la primera parte del siglo XX, se vivieron cambios relacionados con el auge de la industria, la agricultura, la minería y otras actividades económicas que posibilitaron una época de prosperidad para el país. Las exportaciones y las importaciones comenzaron a tomar un papel relevante, que dio paso a una apertura económica. Esto trajo consigo la transformación de las ciudades principales, debido a la construcción de una infraestructura que facilitara la implementación de diferentes medios de transporte (puertos y vías férreas) y así fortalecer el comercio nacional (Arjona y Novoa, 2013). La modernización del país comenzó en la región antioqueña como el foco de las transformaciones industriales. Lentamente la región mudó de una industria tradicional a una altamente competitiva gracias al auge cafetero, de ahí

que, las estaciones de tren y las vías del ferrocarril comenzaron a adquirir un papel determinante como medio de transporte nacional.

El impulso de la industrialización permitió un aumento de la acumulación privada del capital económico, esto impulsó la construcción de talleres, la importación técnica, la cualificación de trabajadores, la construcción de vías férreas y carreteras. Los intereses político y económico de la época consistían en darle prioridad a un medio de transporte eficiente y acorde con la geografía colombiana, que posibilitara generar redes comerciales. Tirado (1998) afirma que “los ferrocarriles tenían como objetivo principal conectar con los puertos las regiones en donde estaban establecidas las industrias de exportación (...) En Colombia los ferrocarriles estaban trazados hacia el mar o hacia el río Magdalena (...) para unir al país económicamente” (p.105). La construcción de varias estaciones de tren en el país como: la Estación de Antioquia, del Atlántico, de la Sabana, del Pacífico, entre otras, dieron paso a conectar los diferentes lugares del país entre sí y facilitó el transporte de mercancías y pasajeros a partir del siglo XIX.

La modernización y la industrialización del país estuvieron vinculadas con los sucesos característicos de la época en Estados Unidos y Europa. Arjona y Novoa (2013) resaltan que “la crisis de 1929 y la segunda guerra mundial fueron episodios que permitieron a Latinoamérica avanzar hacia un desarrollo económico más profundo y, por consiguiente, facilitaron el proceso de industrialización en Colombia durante la primera mitad del siglo XX” (p.32). En este contexto las medidas proteccionistas del gobierno permitieron a la industria nacional crecer. La sustitución de las importaciones generó un impulso a las industrias, no solo del transporte con los ferrocarriles, también la industria cervecera, textil.

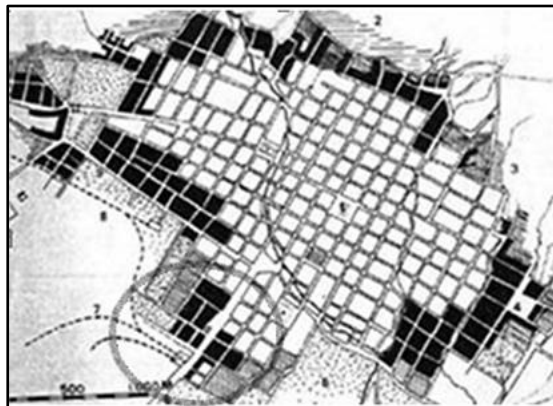
La industrialización de la época permitió la transformación de las ciudades en especial Bogotá y Medellín. Arjona y Novoa (2013) mencionan que “estas ciudades se transformaron en

centros administrativos nacionales por lo que, en 1930 y gracias al despegue económico e industrial del país, se propició un desarrollo urbano que suscitó avances en el sistema de transporte” (p.33). Así, en las ciudades se fueron consolidando las estaciones de tren como lugares icónicos, tanto por su arquitectura como por su función, al convertirse en puntos de abastecimiento y de transporte de pasajeros. De la misma manera, se pavimentaron calles y se construyeron equipamientos urbanos para los servicios públicos, con ello se consolidaron nuevas fábricas que atrajeron mano de obra del campo a la ciudad, que, en efecto, propició en gran parte el crecimiento demográfico en la ciudad.

4.1.3. La Estación del tren de la Sabana un espacio de transformación

La modernización de la ciudad de Bogotá en su arquitectura y en la forma urbana, que impulsó la industrialización, permitió la transformación de la ciudad a gran escala. La Estación del tren de la Sabana como lugar estratégico comercial y de transporte se ubicó al límite de la ciudad hacia el occidente. (Ver Figura 3)

Figura 2. Plano de Bogotá (1900)



Fuente: Martínez, C. (1976). Bogotá: sinopsis sobre su evolución urbana. Bogotá: Ed. Escala.

La construcción de la Estación del tren de la Sabana a principios del siglo XX materializó una de las principales ideas de la modernización, pero también en la búsqueda por conectar a la

ciudad capital con el río Magdalena. Ojeda (2007) menciona que el tren fue una manifestación de la modernización en Bogotá, pero así mismo, “consolidó la forma del crecimiento de la ciudad y de sus tensiones urbanas, contribuye a la transformación de la estructura morfológica, social y espacial, con incidencia directa en el campo cultural, tecnológico e ideológico de sus gentes” (p. 54). Esta transformación permitió construir una nueva imagen urbana en la cual, la Estación del tren comenzó a adquirir un valor importante, al alejarse cada vez más de la morfología de la ciudad colonial, para dar paso a un nodo urbano acorde al proceso de modernización del país.

La Estación del tren de la Sabana se fue convirtiendo en la puerta de entrada de la ciudad, pero también en lugar central, punto de convergencia de mercancías y personas. De esta manera, la periferia de la ciudad en la época dejó de ser un lugar alejado para ser el espacio para el encuentro, así mismo, proyectó el crecimiento urbano y construcción de nuevos barrios hacia el occidente. La transformación de la imagen de la ciudad que suscitó la construcción de la Estación del tren pasó de ser un lugar carente de un sistema de transporte acorde con las necesidades del momento, a convertirse en un espacio urbano con gran potencial. Es así como, se fue adquiriendo una imagen industrial del sector debido a la localización de comercio, talleres y fábricas en su zona de influencia, lo que ha configurado el espacio hasta lo que es hoy en día.

Por parte de la transformación de la ciudad que propició la Estación del tren la Sabana en la morfología urbana, proveyó a Bogotá de nuevas arterias y zonas urbanizables. Zambrano (2000) refiere que la ciudad se iba expandiendo de forma lineal o de franja alargada, es decir, en sentido norte a sur en paralelo a los cerros, las vías principales fueron la Carrera Séptima y La Línea del Ferrocarril del Norte, hoy llamada Avenida Caracas. Adicionalmente, en la construcción de la Estación del Tren Zambrano (2000) menciona que debido a su localización en

lo que fue el Camellón de occidente, hoy Calle 13, la ciudad fue tomando forma de **T**, ya no solamente en sentido norte a sur sino también en sentido oriente a occidente.

De acuerdo con esto, las concepciones y las percepciones del espacio fueron cambiando a medida que se fue transformando, es así como propició otras miradas e imágenes urbanas para concebir este lugar como central y potencial para la ciudad. La ubicación de la Estación en esta época logró converger diferentes servicios a su alrededor siendo este uno de los lugares más visitados en su momento. Estas características representan para la investigación unos insumos importantes para comprender la imagen urbana de la época durante la primera parte del siglo XX, así mismo, los cambios físicos del espacio relevantes para evidenciar la incidencia de la Estación del tren como patrimonio y elemento urbano.

4.1.4. La Estación del tren de la Sabana: el ocaso

La Estación del tren de la Sabana representó un hito para la ciudad y el país. La construcción de un medio de transporte a gran escala permitió la transformación urbana y aportó el auge económico durante la época. Las dinámicas económicas que se comenzaron a desarrollar en la zona de influencia de la Estación permitieron un incremento de la industria y comercio en la ciudad. Sin embargo, las vías férreas y las estaciones fueron quedando obsoletas al pasar los años, en parte por el avance de otros sistemas de transporte masivo como el bus. Al mismo tiempo, por las decisiones políticas y económicas que se tomaron frente a un sistema ferroviario de gran envergadura para el país.

Durante las primeras décadas del siglo XX la Estación de la Sabana se convirtió en la “puerta de oro” de la ciudad. Su estilo arquitectónico y su función, que permitía la confluencia de personas de todas las partes del país, proyectaban una imagen urbana de progreso. El aspecto de este lugar representó distinción en su época, el estilo Neoclásico de la edificación trajo de nuevo

las estructuras griegas y romanas del pasado (Castiblanco, 2003). Así mismo, el estilo republicano que se enmarca en el eclecticismo, por su belleza e imponentia, evidenciaba la importancia que su construcción significaba para la ciudad y el país.

A mitad del siglo XX los ferrocarriles de Colombia entraron en decadencia, se priorizó la inversión del Estado en nuevas carreteras para el territorio nacional, se dejó de lado el potencial de las vías férreas ya construidas. Este nuevo panorama afectó el papel de las estaciones de Tren en las ciudades, para el caso de la Estación de la Sabana, las consecuencias se comenzaron a notar con la crisis económica de la red productiva que creció en su zona de influencia.

Castiblanco (2003) menciona al respecto que:

...el fracaso del sistema ferroviario en Colombia, a causa de la desventaja técnica que representaba el tren frente al automóvil (en términos de rapidez), se abandonaron y en algunos casos se desmontaron tanto las líneas férreas como las estaciones. El reconocimiento de todo el complejo ferroviario como patrimonio dentro de la legislación colombiana, ha protegido estos bienes de la demolición, pero no del olvido y desconocimiento de su historia e importancia en la consolidación del territorio y la identidad de los habitantes del país (p. 3).

En este sentido, el ocaso de la Estación del tren de la Sabana trajo consigo un “efecto dominó” para el sector donde se emplazaba, sus barrios aledaños como el Listón, San Victorino, La Favorita y La Sabana pertenecientes a la Localidad de los Mártires sufrieron la crisis por la falta de operación de la industria férrea. Las actividades económicas de su entorno como lo fueron los hoteles, las casas de cambio, los restaurantes, el comercio, entre otros entraron en declive al mismo tiempo que la Estación del tren. El abandono paulatino por parte de las familias que residían en el sector provocó el aumento de lotes para parqueaderos, bodegas para talleres y reciclaje, además, los inquilinatos en que se convirtieron las casas antiguas que fueron vendidas.

Las transformaciones en el entorno de la Estación del tren han suscitado un cambio en la imagen urbana del sector por parte de los transeúntes, y en especial, en los residentes antiguos que con nostalgia recuerdan su mejor época. “En la actualidad el deterioro que presenta la estructura es indudable ya que la humedad, los gases expelidos por los motores de los automóviles y la suciedad impregnan la edificación; dándole un aspecto de abandono, soledad y olvido” (Castiblanco, 2003, p.7). Hoy, el detrimento del sector circundante a la estación del tren, por su gran extensión de terreno que ocupa, ha generado zonas oscuras e inseguras, lugares para botaderos de basura, con los muros invadidos de maleza y olores fétidos debido al uso como baño por parte de algunos transeúntes.

En efecto, la imagen urbana del sector se ha ido relacionando con este panorama de deterioro y abandono, construyen percepciones que han configurado su espacio social. Pero al mismo tiempo, concepciones del espacio de la Estación del tren que se proyectan como un gran potencial urbano, es aquí donde la renovación urbana comienza a adquirir un rol fundamental. Es así como los sujetos de la investigación, los *vecinos antiguos*, fueron determinantes para conocer la imagen del sector, por lo cual se tomó más relevancia a las ideas y recuerdos de la Estación desde mitad del siglo XX. Muchos de los participantes (pensionados o adultos mayores) salvaguardan recuerdos desde esa época o mantienen vigentes los relatos de sus familiares que también vivieron en el sector.

Esto representó para el análisis una contextualización del objeto de estudio que dio cuenta las transformaciones que ha tenido el espacio urbano, imagen y el patrimonio localizado. El contraste entre la imagen del pasado de la Estación y la imagen actual en particular con la incidencia del detrimento del patrimonio y el entorno. Las percepciones de los transeúntes y los residentes (*vecinos antiguos*) dieron cuenta de la manera cómo se piensa el espacio y cómo ha

influido estas situaciones en las formas de interpretar el espacio urbano de la zona de estudio. Por tanto, se presentarán los tres vértices que despliegan los resultados de la investigación.

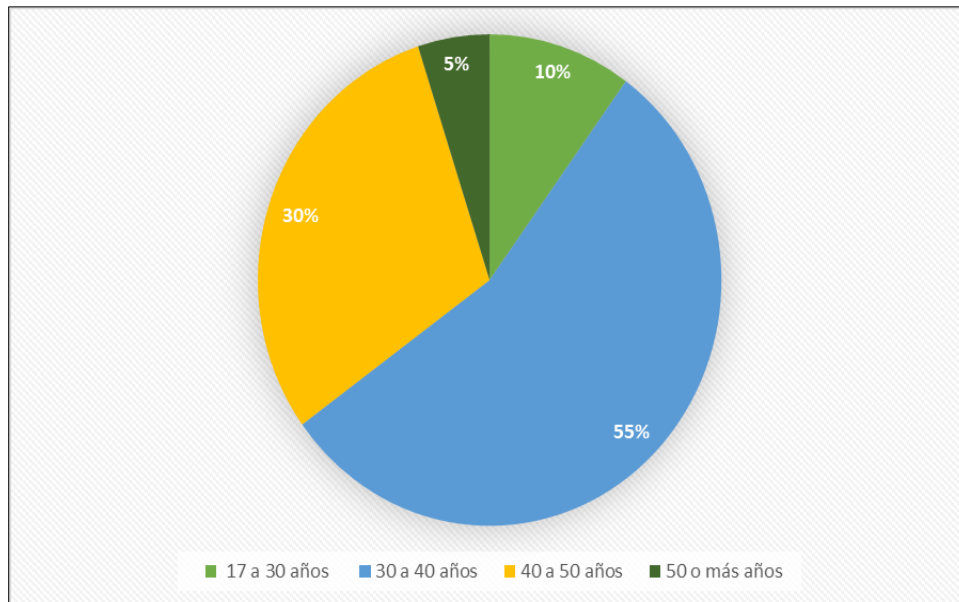
4.2. Primer vértice: el espacio percibido

*“... Los lugares geográficos no solamente están fuera de nosotros con una existencia física que les pertenece, sino también están dentro de nuestras mentes”
(Sendra et al, 1992, p.8)*

Comprender la construcción de la imagen urbana en el sector de la Estación del tren de la Sabana se convierte en el propósito de la presente indagación. En este contexto se encuentra el patrimonio y la renovación urbana como factores característicos que proveen de significados al espacio que es habitado o transitado por los sujetos. En esa dirección se buscó evidenciar, en primer momento, las distintas percepciones del espacio alrededor del lugar emblemático por parte de algunos transeúntes y residentes; lo que permitió un intento por realizar un ejercicio comparativo entre las dos maneras de percibir el espacio de la zona de estudio.

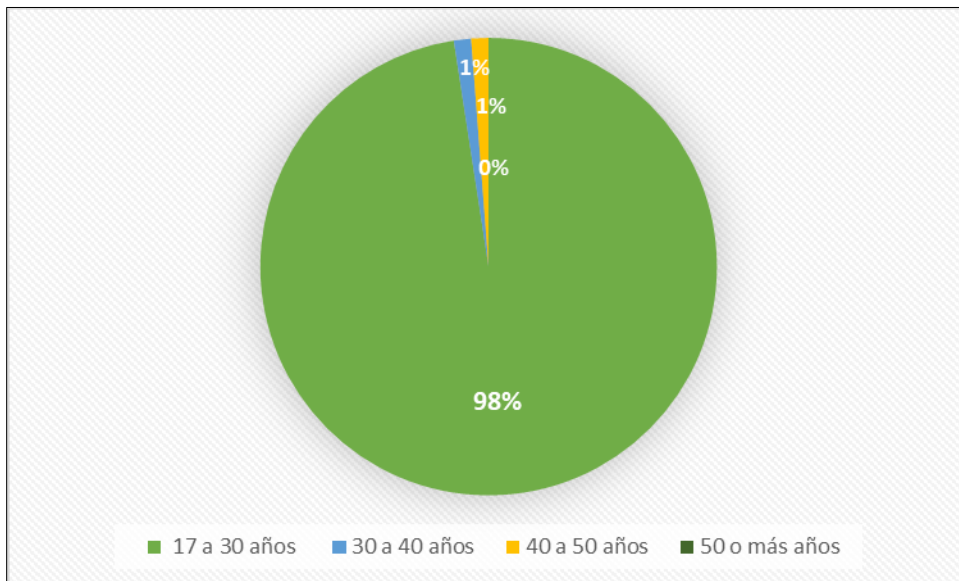
A partir del interés por indagar estas diversas miradas del espacio que configuran las imágenes urbanas del sector de la Estación, se decidió utilizar inicialmente el cuestionario, el objetivo era conocer las percepciones generales del espacio urbano, este instrumento permitió reunir a una escala amplia las variadas formas de apreciar y ver la Estación y su entorno. La idea de vincular a los transeúntes se suscitó en las observaciones y visitas al sector, las frecuencias de los sujetos que transitan el espacio suponían unas maneras de percibir el espacio, que a diferencia de los habitantes que conocen las dinámicas diarias perciben su espacio. En este sentido, se muestran estos dos grupos poblacionales en los cuestionarios con el objetivo de establecer la legibilidad del espacio y la imagen eficaz de la zona de estudio.

Figura 3. Residentes permanentes (población 1)



Fuente: Elaboración propia

Figura 4. Estudiantes transeuntes (población 2)



Fuente: Elaboración propia

Los sujetos que participaron en los cuestionarios fueron personas que transitaban por el entorno cercano a la Estación del tren de la Sabana como los estudiantes universitarios de la zona y los residentes permanentes. Las respuestas corresponden a mujeres y hombres con un igual número de participantes por género y con edades que oscilan entre 30 a 60 años para los

residentes permanentes (ver Figura 4). La caracterización de los residentes o vecinos antiguos en la investigación se estableció como el grupo de personas que han vivido muchos años en el barrio o desde su niñez, eso quiere decir que su vivencia se remonta a más de 30 años lo que fue una de las variables para escoger la población. Los sujetos se eligieron por su larga trayectoria, así mismo, los roles que desempeñan en el sector como: participante de la junta de acción comunal, maquinistas de la estación, dueños de negocios, propietarios de casas antiguas y pensionados que pasan sus días de la semana en el hogar. Todos ellos habitan en los alrededores de la Estación de la Sabana y han vivido el pasar del tiempo del patrimonio, los efectos que este ha producido en el espacio y en su infraestructura.

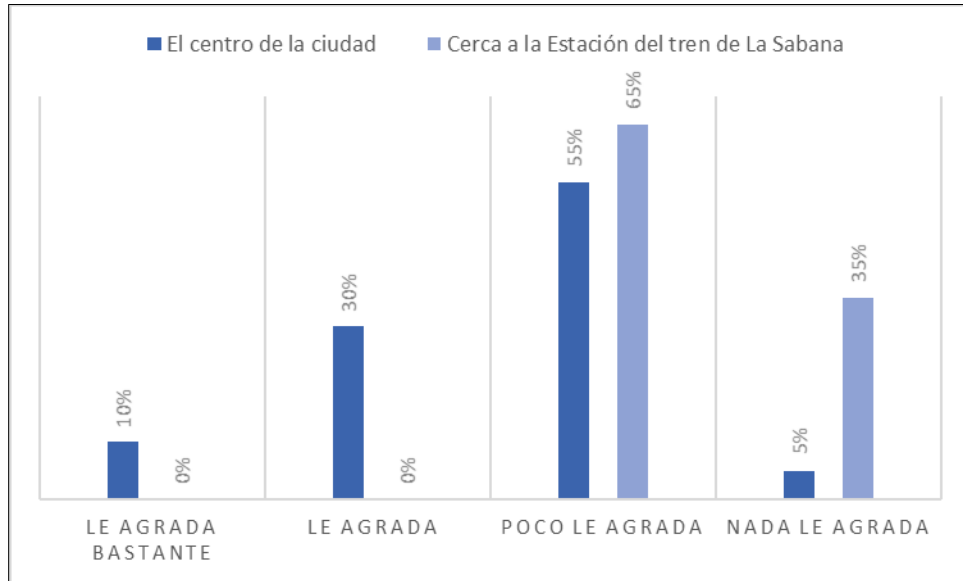
En cuanto a los estudiantes universitarios con edades entre 17 a 30 años (ver Figuras 5). Estos grupos poblacionales se consideraron importantes para la investigación porque su relación con el espacio es diferente, las percepciones que se han creado están cargadas de experiencias, además el rol que desempeña cada sujeto en el espacio ya sea estudiante, trabajador o habitante representa otras maneras de percibir. Las edades expresan la particularidad de cada grupo, al ser estudiantes universitarios corresponden a unas edades determinadas, mientras que los residentes se escogieron por el tiempo que han vivido en el sector sin discriminar su edad o género.

Los *vecinos antiguos* se pueden definir en la investigación como una categoría emergente para catalogar al grupo de participantes que habitan en el sector. Es así como la connotación de *vecinos* representó el espacio compartido entre ellos, sus relaciones vecinales y con la Estación del tren como elemento urbano. En cuanto a las percepciones, los vecinos las han configurado en su día a día y en las prácticas más habituales, es decir en sus experiencias con el espacio.

Mientras tanto, los estudiantes universitarios son aquellos que transitan por el sector para llegar a su lugar de estudio, la relación con el espacio es ocasional, las percepciones del espacio están

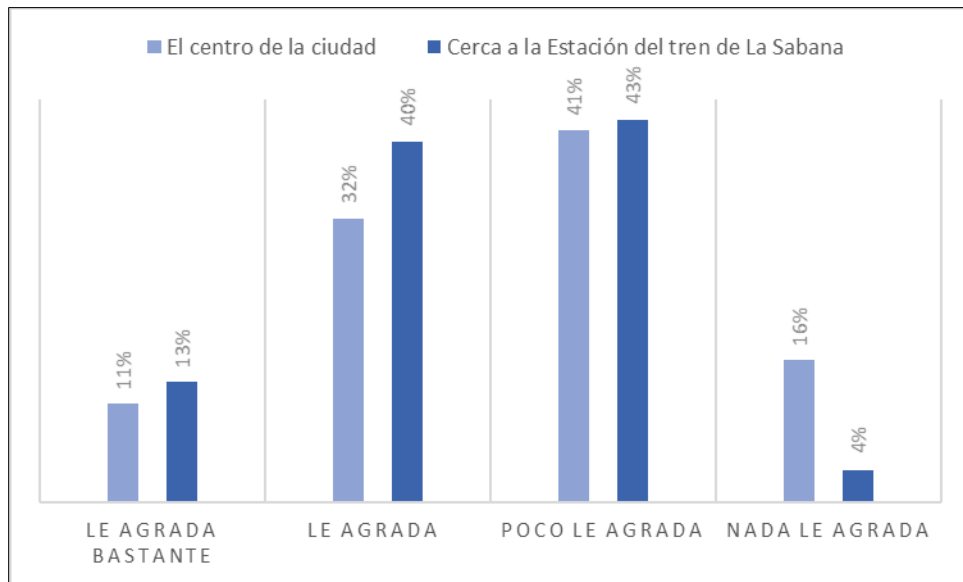
mediadas por la dinámica de frecuencia y visitas al sector. A continuación, se presenta los niveles de *Agrado* en las Figuras 6 y 7 que expresaron los participantes para evaluar la imagen urbana de la Estación del tren y su entorno.

Figura 5. Percepción de agrado. Residentes permanentes



Fuente: Elaboración propia

Figura 6. Percepción de agrado. Estudiantes transeúntes

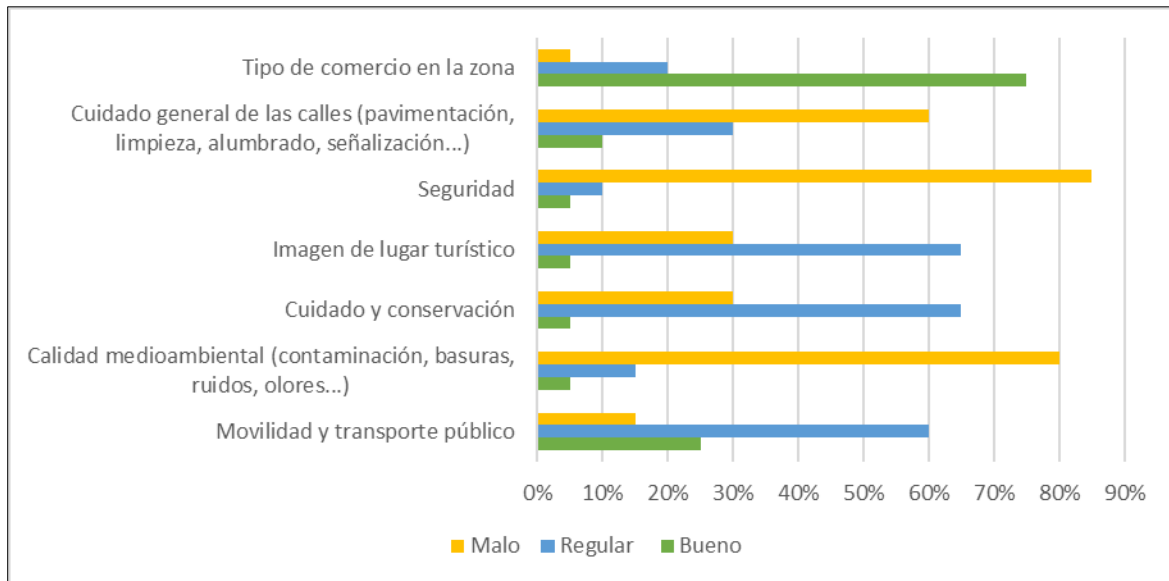


Fuente: Elaboración propia

En esta primera parte del cuestionario se evaluaron dos ítems, el primero que corresponde con el centro de la ciudad como lugar cercano a la zona de estudio y la Estación del tren de la Sabana como el sector de la investigación. Al evaluar el nivel de grado, las respuestas más recurrentes por parte los residentes fueron que, el transitar por el centro de la ciudad les representa poco agrado y nada de agrado con un alto nivel de respuesta, así mismo, respecto al sector cercano a la Estación del tren el cual representa un lugar de poco agrado. Estas respuestas evidenciaron que los residentes han experimentado la transformación del centro de la ciudad en varios momentos, lo que les ha permitido percibir el aumento del comercio informal, la delincuencia común, el deterioro de las infraestructuras al ser barrios antiguos, percepciones que han ido permeado la imagen urbana de los habitantes de los barrios aledaños a la Estación.

Por su parte, los estudiantes universitarios, no se presenta una diferencia considerable entre el agrado y lo no agradable del centro de la ciudad, no se encuentra una diferencia o inclinación que permita identificar alguna con claridad. Se interpreta que la percepción de los estudiantes se debe a la permanencia ocasional y las visitas de poca frecuencia a esta zona por la población de estudiantes. Por otro lado, la percepción de poco agrado de la Estación del tren se relaciona con lo expresado por los residentes. Esto sucede, en gran parte, por el aspecto físico del espacio y las dinámicas sociales que se han configurado relacionadas con la idea de inseguridad. Respecto a esto, el cuestionario expresó los siguientes resultados en las Figuras 8 y 9 acerca de la percepción específica del sector de la Estación:

Figura 8. Percepción del sector. Residentes permanentes



Fuente: Elaboración propia

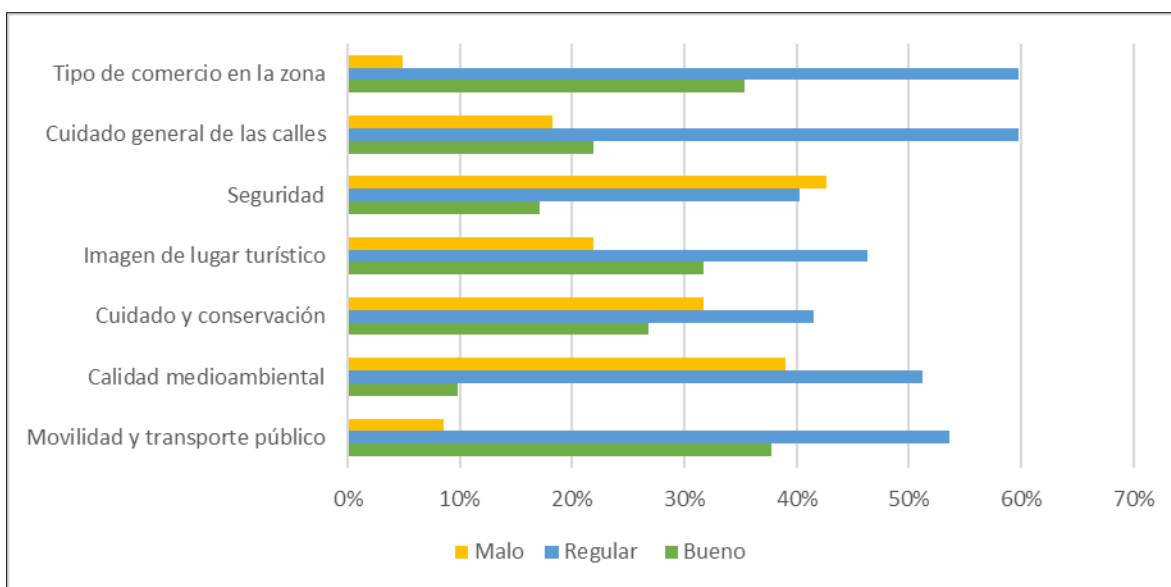
En esta parte del cuestionario las respuestas se expresaron en la escala Bueno, Regular o Malo. La escala incorporó solo estos tres factores para propiciar una respuesta más clara frente a la percepción del espacio respecto a los ítems que se preguntaron. Así, los aspectos que resaltaron los residentes permanentes en nivel alto como *Bueno* se relacionaron con el tipo de comercio en la zona, este ítem representa la diversidad comercial del sector, por ejemplo: la venta de ropa, madera, repuestos, tecnología, entre otros, siendo un aspecto positivo para los habitantes acceder fácilmente a los lugares comerciales sin necesidad de movilizarse por largos trayectos. Suman a lo anterior, esta cualidad es vista como oportunidad de empleo. Por otro lado, en la categoría de *Malo*, el cuidado y conservación, la seguridad y la calidad medioambiental en especial las basuras, ruidos y olores representan para los habitantes del barrio serias problemáticas que se evidencian diariamente. (Ver Figura 8)

Los lugares y horas que se deja la basura en el espacio público como, por ejemplo: en las esquinas de las cuadras, en los muros de la Estación del tren o también los desechos que dejan las personas del reciclaje en todos los andenes del sector durante la tarde noche. Estas han

perjudicado el aspecto del sector deteriorándolo. Los habitantes de calle que utilizan estos residuos los abandonan en las calles y cerca de las casas. Así mismo, la difusión de ruidos por parte del transporte público, los vendedores ambulantes, los megáfonos de los lugares comerciales y el sonido de algunos talleres han ido convirtiendo al sector en un lugar caracterizado como “caótico”, palabra usada por los residentes permanentes para expresar lo que sucede en el sector.

Estas percepciones sumadas con el ítem de seguridad expresan que, para los residentes permanentes, el entorno de la Estación del tren tiene serias dificultades en cuanto a robos y atracos. También, poca presencia policial para mitigar esta idea de inseguridad constante. La experiencia espacial de este grupo de población muestra las diferencias entre los ítems de forma más variada, de ahí que, se logra evidenciar un conocimiento más cercano del contexto del sector. Los residentes permanentes identifican las problemáticas del sector y se evidencia su punto de vista en los cuestionarios al ubicarlos en una escala que da claridad a lo que se percibe.

Figura 9. Percepción del sector. Estudiantes transeúntes



Fuente: Elaboración propia

Respecto a las percepciones de los estudiantes se resaltaron en la mayoría de los enunciados la escala de *Regular* (ver Figura 9), esto debido a las visitas esporádicas en el sector y recorridos a los lugares de estudio que limitan un conocimiento más cercano de las dinámicas diarias de ese espacio. Se evidenció que hay dificultad en asumir una posición o juicio, el conocer el entorno de la Estación del tren bajo esta frecuencia de tiempo no logra identificar las problemáticas reales del sector, se percibe ligeramente, por tanto, no se puntualizó entre los aspectos Bueno o Malo con claridad.

En este sentido, se puede evidenciar que los niveles perceptivos entre los residentes permanentes y estudiantes universitarios, identificados como transeúntes, sugirió diferencias en cuanto al conocimiento del espacio. La percepción, como ejercicio cognoscitivo se presentó en los participantes, sin embargo, adquirió connotaciones particulares. Para los residentes permanentes que han vivido en el sector por varios años, su conocimiento les permitió identificar aspectos puntuales que aquejan al barrio y a sus vecinos en la cotidianidad. Es importante aclarar que en la indagación no se asevera que el residente es el único quien conoce el espacio que habita, los trabajadores del sector o visitantes frecuentes pueden conocer este espacio de acuerdo con su experiencia vivida. Para el presente estudio, los residentes permanentes adquieren gran importancia porque su experiencia directa e historia barrial les ha permitido identificar aspectos relacionados con la Estación del tren y su entorno, adquieren una percepción de ese espacio en un nivel superior, lo cual se diferencia considerablemente con la percepción de los estudiantes transeúntes.

Habría que decir también los estudiantes frecuentan el sector en los trayectos a su lugar de estudio habitual, lo hacen en medios de transporte como el TransMilenio, bus o moto. Los recorridos por el sector se realizan bajo la mirada en movimiento y fugacidad de la velocidad del

medio de transporte que cruza por el frente de la Estación del tren, de ahí que, la percepción de estos estudiantes no es de permanencia, es de constante prisa, lo cual se identificó con un nivel inferior de conocimiento del espacio y sus dinámicas sociales.

Por su parte, Lynch (2015) afirma “Muy a menudo, nuestra percepción de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos” (p.10). Los estudiantes que perciben el centro de la ciudad y los alrededores de la Estación del tren construyen una imagen urbana a partir de estos recorridos y formas de movilizarse por el sector. Se llega a conocer el espacio, pero bajo la lógica de la inmediatez, no se entablan relaciones sociales entre vecinos o prácticas cotidianas que permitan adentrarse en las cuadras o calles que configuran la estructura del barrio de la Estación de la Sabana y su vida barrial.

En este sentido, se puede decir que la percepción de los transeúntes no representó la legibilidad de la zona de estudio, su estadía en el espacio se limita a ciertas horas del día y a los espacios que frecuenta bajo una intención clara de estudio. Así pues, no existe una relación concreta con las dinámicas cotidianas del espacio, ni su vecindad. Por tanto, se consideró que los residentes permanentes que han vivido el sector han adquirido un conocimiento importante para el análisis de la imagen urbana, sus percepciones están impregnadas de sentidos y significados ligados a su experiencia en el espacio.

4.2.1 Caracterización del espacio: la imagen urbana eficaz

En la percepción del espacio, identificar los lugares característicos se convierte en una oportunidad para evidenciar qué tanto se conoce el entorno y también la experiencia que se ha construido en el sector de la Estación del tren. Los espacios cotidianos de los *vecinos antiguos* aportan una claridad al ser parte de las rutinas y trayectos diarios pues logran identificar el

espacio que habitan, es así como describirlos con cierta facilidad y propiedad, no solo en sus aspectos físicos sino en las funcionalidades en el contexto barrial.

Las percepciones del espacio son insumos para configurar la imagen urbana general, para el caso de los vecinos antiguos del sector las percepciones contienen un factor de pertenencia debido a los significados que representan para aquellos quienes lo habitan. En este sentido, se puede hablar de una imagen eficaz o de legibilidad, cuando se refiere al conocimiento del espacio y su apropiación, es decir, el espacio vivido como representación de aquello que se conoce y hace parte de lo experiencial. Así, la imagen eficaz se acerca al sentido de familiaridad de los espacios, los senderos habituales y trayectos diarios que los vecinos antiguos identifican y reconocen como parte importante de su cotidianidad.

Para capturar la imagen urbana y las percepciones del sector de la Estación del tren de la Sabana se realizó la construcción de una entrevista semiestructurada. Esta debía contener preguntas que permitieran una conversación abierta con los residentes permanentes o como se llamaran en la investigación vecinos antiguos del sector. Pero antes fue necesario realizar un acercamiento para conocer el espacio, así mismo realizar la práctica de observación que no se limitó a ser un simple acto de mirar (Ávila, 2004). En este ejercicio se logró conocer el entorno y aquellos vecinos del barrio El Listón y La Favorita que llevaban más de 30 años en el espacio cercano a la Estación del tren, además, dos de los maquinistas más antiguos de la Estación que actualmente son pensionados, pero desempeñan trabajos de conductores de las locomotoras.

De este modo, al comprender los lugares de enunciación de los participantes, que surgen de su experiencia espacial particular, se identificaron lugares característicos que han configurado la identidad del espacio de la Estación del tren para estos participantes. Lynch (2015) resalta “todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen esta embebida de

recuerdos y significados” (p.9). Se partió de la imagen eficaz de los vecinos antiguos y los maquinistas, se logró consolidar una tabla de frecuencias de los lugares que más se nombraron en las entrevistas de acuerdo con la experiencia de cada participante. Se tuvo en cuenta las categorías de Lynch como los bordes, hitos, nodos y sendas. Pero, también se evidenció que era necesario resaltar los lugares de preferencia y rechazo como se muestra en los hallazgos en la Tabla 7 a continuación

Tabla 8. Frecuencia de los referentes espaciales

Codificador : 1 Matriz de mapas mentales		Se realiza una entrevista a 2 maquinistas de la estación del tren y 25 vecinos del sector del barrio La Favorita y El Listón, las personas lograron identificar algunos lugares de referencia. Así mismo, con ayuda de los mapas mentales realizados en la JAC de La Favorita se logró identificar más referentes espaciales del sector.																	
Material: Entrevistas vecinos																			
Unidad de análisis: Categorización del espacio																			
Categoría	Subcategoría	Frecuencia de los referentes espaciales														Totales			
Imagen urbana	Bordes																		27
	Hitos																		27
	Nodos																		27
	Sendas																		27
	Áreas de preferencia																		27
	Área de rechazo																		27
	Estación de Poikía																		
	Líneas del ferrocarril																		
	Estación del tren																		
	Iglesia de La Sagrada Pasión																		
	Muros blancos de la Estación del tren																		
	La Calle 13																		
	Clinia Bogotá																		
	La Calle 19																		
	Molinos El Condor																		
	Av Caracas																		
	Colegio Técnico Central La Salle																		
	Pasaje Gómez																		
	Colegio San Facon																		
	San Andresito																		
	Iglesia San Facon																		
	Calle 15																		
	Plaza Palquemao																		
	Centros comerciales																		

Fuente: Elaboración propia

La caracterización del espacio por parte de los vecinos antiguos y los maquinistas se realizó a partir de la experiencia vivida. Esta frecuencia de los referentes espaciales permitió ubicarlos en mapas de localización con relación a la Estación. Además, imágenes que dieran cuenta de su aspecto del referente. Es así como se logró reconocer el entorno del sector de la Estación del tren con los relatos que se contaron acerca el barrio y los lugares importantes, las

percepciones de los participantes hicieron parte de estas conversaciones, desde una forma más dialógica alejada del cuestionario.

El ejercicio en el que se identificaron los lugares más sobresalientes del sector por los entrevistados se consideró decisivo para la investigación. Estos tienen raíces que calan tan hondo en el pasado, la imagen urbana tiene una basta importancia práctica y emotiva para cada individuo (Lynch, 2015). Los lazos construidos en el habitar el espacio, para este caso el barrio, representaron unos sentidos y significados que fueron familiares, vecinales y personales, el espacio vivido adquirió gran relevancia porque generó una imagen nítida de lo que se vive en la cotidianidad y las prácticas sociales más comunes.

Figura 10. Bordes



Fuente: Elaboración propia

La legibilidad del espacio que supone la vivencia y el conocimiento del sector les ha permitido a los vecinos antiguos caracterizarlo al distinguir los lugares más frecuentados. La imagen urbana creada de la estación del tren y su entorno permitió que, con los elementos

teóricos de Kevin Lynch, se identificaron y analizaron aquellos que fueron mencionados repetidas veces, lo cual significó un indicio al establecer las preguntas bajo las categorías de identidad, estructura y significado. En la Figura 10 representa los bordes establecidos por los participantes, de los cuales se destacan: las líneas del ferrocarril, la Estación del tren como un lote con extenso terreno en el sector, y sus muros blancos. Lynch (2015) indica que los bordes son rupturas lineales que constituyen ejes laterales. En ocasiones, se consideran formas de organización espacial, pero este caso, los bordes se representaron como rupturas en la estructura general del sector. Estos se percibieron como espacios que dividen los barrios y los fragmentan, muchos estuvieron ligados con las áreas de rechazo al relacionarlos como factores de inseguridad. Los vecinos antiguos mencionaron en la entrevista que:

“La estación es un lugar importante pero sus grandes muros blancos impiden que las calles sean normales y que se pueda transitar libremente, la curvatura de la parte de atrás hace que sea como un laberinto. Lo peor es que quieren que los vecinos de esa cuadra cedan un metro de sus casas para construir una avenida”. Entrevista al señor Rodrigo Marín. 14 de diciembre de 2018.

“Un lugar que no podemos acceder (...) pasar libremente de un barrio a otro sea a carro o a pie porque la estación se encuentra en medio, y además abarca un espacio muy grande, así que lo considero como un obstáculo” Entrevista señora Marcela Beltrán. 30 de noviembre de 2018.

Figura 11. Áreas de rechazo



Fuente: Elaboración propia

En este sentido, la percepción de estos lugares considerados bordes fragmenta la estructura y la imagen común de un barrio. De ahí que, la particularidad del sector al constituirse en un polígono construido alrededor de la Estación del tren impactando su entorno, esto ha afectado el tránsito vehicular y peatonal entre sus calles y carreras, percibiéndose como un “laberinto” para sus vecinos. Al observar, la Figura 11 los lugares de rechazo se relacionan con estos bordes, los lugares como los muros de la Estación, en particular su gran extensión, forma y aspecto, representaron inseguridad y miedo. Las vías del ferrocarril que se extiende por la Calle 19 hacia el norte, fueron catalogados en las entrevistas como lugares sucios y abandonados, lo que generó una confluencia de percepciones asociadas con el rechazo.

Estos lugares de rechazo se identificaron con la tipología de desagrado, la imagen construida por los vecinos antiguos y maquinistas respecto al sector de la Estación se relacionó con el paulatino deterioro de esta infraestructura antigua y sus efectos para el entorno. El

detrimento de su aspecto físico, poca intervención en el cuidado de sus fachadas y vías férreas ha provocado el surgimiento de otras dinámicas en el espacio. La llegada de habitantes de calle y recicladores de basura ha aumentado la percepción de inseguridad por parte de aquellos que transitan y viven en el sector, lo cual se evidencia al interpretar las Figuras 8 y 9 antes trabajadas.

Así mismo, la estructura de la Estación del tren restringe la continuidad de las carreras y calles del sector lo que provoca, en algunas partes, que se conviertan en zonas poco transitables y con escasa iluminación. Esta estructura ubica a la Estación como su lugar central o “el corazón” del sector, el cual se encuentra amurallado, esto ha sumido a los vecinos y transeúntes a focos de inseguridad constante como se menciona en las entrevistas. Al mismo tiempo, los bordes se han convertido en significado de separación entre sus habitantes y el patrimonio localizado, lo que incide en la falta de apropiación con el lugar histórico.

Figura 12. Áreas de preferencia



Fuente: Elaboración propia

La caracterización del espacio que se realiza desde las percepciones permite, en este caso, evidenciar un nivel superior del conocimiento gracias a la experiencia de los sujetos que residen en el sector. Por tanto, se comprende este nivel como la imagen eficaz o legibilidad, puesto que representan las formas como se identifican los diversos lugares del entorno con facilidad y que hacen parte de la vida cotidiana de quienes participan. Este nivel de percepción se considera en la investigación porque los vecinos antiguos conocen claramente el espacio, así mismo, las problemáticas que han afectado a todos aquellos que aún viven en él.

Figura 13. Hitos



Fuente: Elaboración propia

Por su parte, se representó las áreas de preferencia (Ver Figura 12) como aquellas que evidencian un significado de agrado, así mismo, son las más frecuentadas por los vecinos antiguos. Estos se encuentran en directa relación con los Hitos (Ver Figura 13), los cuales define Lynch (2015) como “claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece

que se confía cada vez más en ellos a medida que el trayecto se hace más familiar.” (p. 64). En este sentido, los lugares seleccionados que son importantes en el barrio se evidenciaron como referentes espaciales, de ahí que, se consideraron relevantes por sus lugares históricos, religiosos y comerciales. Las áreas de preferencia y los hitos se convirtieron en los más conocidos y frecuentados por su contenido cultural o por lo que ofrecen a sus ciudadanos.

En las entrevistas se evidencia que para los vecinos antiguos y maquinistas lugares históricos y patrimoniales del sector como las iglesias, el Pasaje Gómez, el colegio Técnico Central, la Estación del tren, la plaza de Paloquemao, entre otros, representan la identidad del sector y por lo que es conocido. Muchos de los lugares seleccionados se encuentran ubicados en las grandes arterias o sendas del sector tales como: Calle 13, Calle 19 y Avenida Caracas (Ver Figura 14), estas altamente visitadas diariamente por los transeúntes que encuentran en este sector diferentes tipos de servicios (transporte, comercio, turismo, entre otros).

Figura 14. Sendas



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, las sendas como lugares destacados en el contexto urbano representan para los participantes las vías que pasan por su sector, estas han permitido favorecer a sus residentes en temas de transporte y acceso a servicios debido a su localización cercana al centro de la ciudad. Lynch (2015) menciona que “para muchas personas estos son los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales” (p.62). El sector de la Estación del tren se encuentra rodeado por estas sendas, que organizan la estructura y permite dividir los barrios que se encuentran cerca como, por ejemplo: El Listón, La Favorita, La Sabana y San Victorino (Ver Figura 14). La imagen de estas sendas configura la idea de fácil movimiento y acceso a transporte para los diferentes rincones de la ciudad en sentido Norte, Sur, Oriente y Occidente, lo que se percibe como un punto a favor para los vecinos antiguos al habitar en un sector con facilidades para la movilización dentro de la ciudad.

Figura 15. Nodos



Fuente: Elaboración propia

Para el caso de los Nodos, se encuentra un vínculo con las sendas debido a que se resalta los lugares que colidan con estas grandes vías como por ejemplo la Plaza de Paloquemao en la Calle 19, el TransMilenio en la Avenida Caracas, San Andresito y los centros comerciales de la Calle 13 (Ver Figura 15). Lynch (2015) resalta que “pueden ser sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada” (p.63). Según esta premisa, los participantes consideraron lo siguiente acerca de estos lugares seleccionados:

“La gente visita el San Andresito porque es una zona comercial, muchos lugares de la Calle 13 son llenos de gente”. Entrevista al señor Rodrigo Marín. 14 de diciembre de 2018.

“De los que nombré pienso que la Plaza de Paloquemao es de las más visitadas en la 19 y los establecimientos comerciarles en plena Calle 13, son conocidos por muchas personas y vienen aquí a buscar lo que necesitan”. Entrevista a la señora Estela Andrade. 30 de noviembre de 2018.

Las sendas y los nodos se convierten en expresiones de lo que es conocido por los participantes, lo que puede percibir en su diario vivir, no solo en su propio transitar, sino también en las formas como los otros circulan en el sector y las actividades que desarrollan. En este sentido, las sendas del barrio juegan un papel determinante, permiten el fácil acceso a los medios de transporte en la ciudad. Además, por medio de las sendas, el ciudadano transita para llegar a la zona centro cruzando por la Calle 13, que colinda con el sector de la Estación del tren en la Carrera 18 y 19, sí viene del sur occidente de la ciudad. Los hitos mencionados se relacionan con la confluencia de personas que los visitan. Se estableció que aquellas sendas que son identificadas en la legibilidad por los vecinos, mostraron que los grandes cruces se encuentran con los nodos, es decir, con los lugares centrales. Le permiten una configuración de significados asociados con zonas para el comercio, la compra y la venta de objetos. Pero, también las visitas a los lugares históricos que son representativos, por lo cual se consideran importantes porque se

perciben como elementos que mantienen una imagen agradable del sector esto referenciado en las entrevistas realizadas a los vecinos antiguos.

El contenido de las imágenes urbanas estudiadas hasta aquí han mostrado las maneras como se identifica y se caracteriza el espacio habitado, su base metodológica se encuentra en las entrevistas realizadas, los relatos que permitieron caracterizar el espacio a partir elementos urbanos de la teoría de Lynch. Los vecinos antiguos expresaron las diferentes percepciones que tienen de su entorno, las cual se encuentran ligadas con la Estación del tren de la Sabana, en cuanto a su funcionalidad como patrimonio, lugar turístico o como factor de inseguridad. El caracterizar el espacio que rodea la Estación del tren significó acercarse a las prácticas espaciales y cotidianas de sus habitantes alrededor del patrimonio, están dotadas de sentidos y significados relacionadas con el agrado, el rechazo, la inseguridad o la nostalgia del deterioro de su espacio cotidiano. Todas estas pertenecen a su diario vivir e influyen en las formas como se percibe el espacio, pero las percepción ligada con la imagen nítida de lo conocido se proyecta como lo vivencial, es decir, un nivel superior del conocimiento del espacio.

4.3. Segundo vértice: el espacio vivido

“La ciudad parece desdoblarse en muchos aspectos de acuerdo con quien la mira, como la mira, para qué la mira, por qué la mira, mejor decir, de acuerdo con quien la vive, como la vive, para qué la vive y por qué la vive”. (Vergara, 2008, p. 40)

Identificar el espacio vivido de los vecinos antiguos del sector de la Estación del tren de la Sabana requirió, desde el vértice del espacio vivido, acercarse a la representación mental del espacio. La experiencia de los habitantes permitió expresar, a modo de mapa mental o esbozo de mapa, los lugares fácilmente reconocibles, la identidad en el espacio y las prácticas que se desarrollan en ellos. En este sentido, el espacio vivido es el escenario de las prácticas cotidianas, Soja (1997) refiere que el espacio es una manera diferente de pensar la geografía porque nuestra vida es al mismo tiempo temporal como espacial, está relacionada con la historia. El espacio

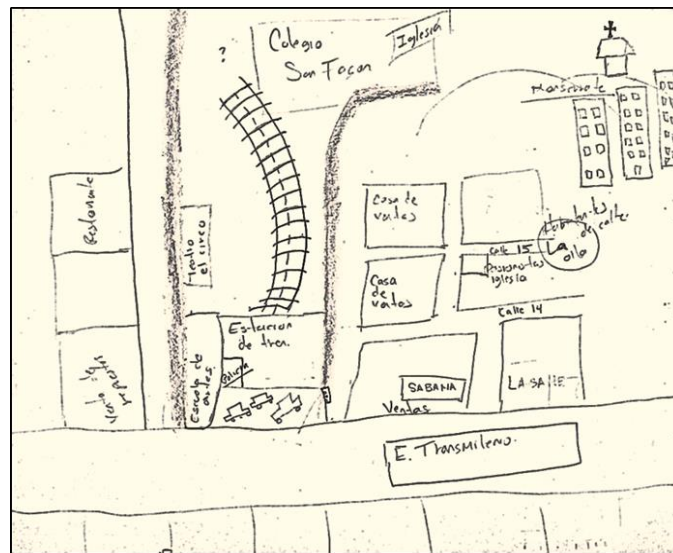
desde lo *vivido* permite elevar la experiencia espacial de los sujetos, aquella que han construido en el habitar y se desarrolla en la vida cotidiana, es aquí donde emerge la imagen eficaz. En otras palabras, se busca una aproximación a la legibilidad espacial a partir de las vivencias de los vecinos antiguos que residen en el barrio, lo conocen e identifican en sus dinámicas diarias, es así como, la experiencia se convierte en el anclaje principal del espacio conocido y representado.

Por tanto, en este apartado se presentan los mapas mentales realizados por los participantes. Se escogieron tres mapas por motivo de la particularidad de la experiencia vivida de cada entrevistado. El primer mapa corresponde al señor Luigi que vivió su infancia en el sector, la representación que realiza es muy detallada y se logran interpretar algunos aspectos espaciales de su espacio vivido. El segundo mapa es el realizado por la señora Marcela quien ha tenido que modificar su casa por el deterioro del sector y la llegada de moradores, su representación evidencia particularidades del sector que se consideraron importantes para resaltar. Finalmente, el mapa de un maquinista del ferrocarril el señor Felipe Gómez, quien ha vivido el espacio a partir del rol que ha desempeñado en su trabajo por más de 30 años, su apreciación sobre el sector se consideró interesante en el contraste con los anteriores mapas. Los mapas se realizaron con entrevistas para darle fuerza a la representación con el relato, otras entrevistas sin mapas se realizaron a 25 personas del sector quienes denominamos aquí como vecinos antiguos y donde resultan muchas de las interpretaciones de esta investigación.

Así pues, se ha dicho que la percepción como actividad cognoscente es la primera aproximación del sujeto con el espacio y los objetos que están a su alrededor, esta percepción que nace de los sentidos permite reconocerla en sus variados matices. Sin embargo, la percepción espacial, sumado a lo vivido y lo cotidiano, va más allá de un simple “percibir”, es decir, contiene un nivel superior en cuanto interviene la experiencia vivida de los sujetos en los

espacios que habitan. De ahí que, este vértice del espacio vivido representa un acercamiento a las formas como los vecinos antiguos representan y significan dichos espacios ya conocidos. Los mapas mentales y las entrevistas semiestructuradas permiten identificar dichas prácticas cotidianas de los participantes, las cuales se van configurando en el día a día en su vivencia en el barrio, su relación con el patrimonio y la llegada de la renovación urbana a este sector antiguo de la ciudad como parte de su contexto actual. A continuación, se presenta algunos mapas mentales elaborados por los vecinos del sector, estos expresan el conocimiento del espacio y sus usos más cotidianos.

Figura 16. Mapa mental Participante 1



Fuente: Elaborado por el vecino Luigi Orjuela. 2018

El mapa mental fue realizado por el habitante Luigi Orjuela del barrio La Favorita, fue la única persona que se entrevistó con una edad de 33 años, la mayoría correspondían con edades de más de 50 años. El entrevistado ha vivido desde su niñez en el sector, el conocimiento espacial que tiene la persona permitió identificar en el ejercicio de la representación mental del barrio, una cartografía que evidencia, no solamente el espacio percibido, sino su espacio vivido en el cual logró ubicar los diversos lugares que considera relevantes.

Teniendo en cuenta la clasificación y tipología establecida por Rodwin (1969) para los mapas mentales, que combina elementos secuenciales y espaciales, se puede establecer por el trazo, la estructura en diagrama y la distribución espacial que corresponden con la característica de MOSAICO. Se evidencia que en su mapa la Estación del tren de la Sabana y las vías del ferrocarril abarcan una buena proporción del espacio dibujado. La Estación es un lugar de referencia y un hito para comprender las dinámicas diarias del sector, la forma de sus muros se reconoce como bordes y rupturas de sendas que impiden el tránsito entre calles y carreras al interior de los barrios, ocasionando recorridos más largos.

Se logra ubicar en el mapa mental los tres lotes que corresponden con el Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana” y los cuales se encuentran en la zona de influencia de la Estación del tren. En las entrevistas se evidencia esta transformación del espacio como una oportunidad para rescatar la imagen amable de los barrios y darle una nueva vida al sector en general, se aboga por una renovación más general que permita mejorar su aspecto y seguridad.

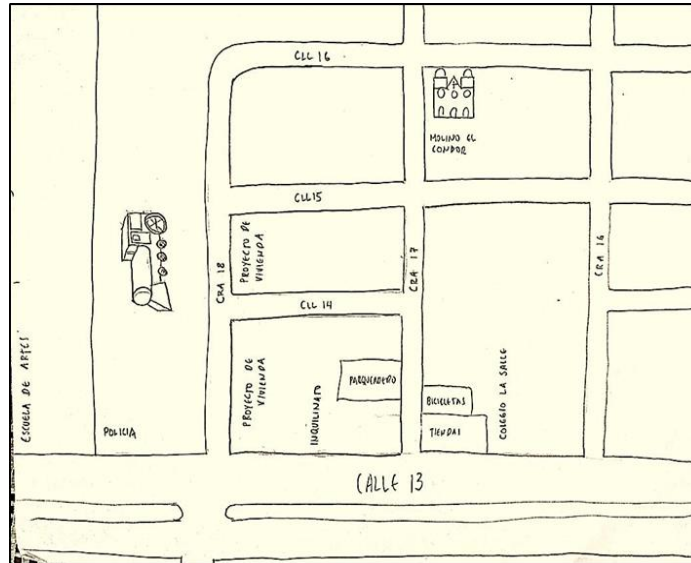
“(...) pienso que la renovación podría cambiarle la cara a este sector y mejorarlo, este lugar es muy importante en la ciudad por ser comercial y es necesario recuperarlo” Entrevista al señor Luigi Orjuela. 6 de diciembre 2018.

El trazo logrado por el entrevistado permite ubicar otros puntos de referencia espaciales como los cerros orientales y los edificios de la zona centro, de igual manera, hay un énfasis de forma circular en la Calle 15 que es identificada como uno de los lugares más inseguros del sector y catalogado como “la olla” para el consumo de drogas. Así las cosas, se representa el espacio percibido por el entrevistado, y sobre todo el espacio vivido que se nutre de la experiencia en el espacio y el conocimiento del entorno que pertenece a su vida cotidiana.

“Definitivamente la 15 es un lugar denso, poco a poco se ha convertido en un lugar que no se transita y solo permanece ahí los consumidores y los habitantes de calle, eso lo ha afectado también porque más

arriba cerca a la Caracas hay unos talleres de motos, pero no pocos, muchos y demasiados”. Entrevista al señor Luigi Orjuela. 6 de diciembre 2018.

Figura 17. Mapa mental Participante 2



Fuente: Elaborado por la vecina Marcela Beltrán. 2018

Por otro lado, este mapa mental (Ver Figura 17) que se puede observar fue realizado por una mujer de 54 años y quién ha vivido toda su vida en el barrio. La señora Marcela se desempeñaba como dueña y administradora de un restaurante cercano a la Estación de la Sabana, pero por la creciente inseguridad cerró algunos años atrás. Se rescató en la representación un tren el cual simboliza la Estación y el espacio que abarca en el sector, esto se identifica como tendencia en los mapas mentales realizados. Así, el lugar histórico de la Estación se convierte para sus vecinos en algo sobresaliente que, al compararse con otros elementos urbanos cercanos, también de carácter histórico y cultural, se rescata como de gran importancia espacial. Esto se evidencia a partir de la posición de los elementos urbanos en el espacio y los relatos al representarlo.

El trazo que se muestra en este mapa, al igual que el anterior, se caracteriza en la tipología de Rodwin como MOSAICO, puesto que representa una distribución espacial en piezas

rectangulares que resalta las cuadras más importantes, las calles y carreras que más se transitan a diario por la entrevistada. Así mismo, se rescata el edificio del Molino El Condor como uno de los edificios más antiguos y representativos, el cual se mantiene, pero en estado de deterioro. El colegio Técnico Central representa para la participante una edificación que vale la pena destacar en el mapa y aún más por su visibilidad frente a la Calle 13 en la que transitan muchas personas diariamente.

En este sentido, el espacio vivido de los vecinos se encuentra permeado por las percepciones de inseguridad creciente, que han ido aumentando a causa de la llegada de los habitantes antiguos del Bronx⁴ desde el año 2016. Este hecho incrementó las problemáticas alrededor de la Estación del tren, de ahí que la entrevistada expresó desagrado por los cambios que se han evidenciado respecto al consumo de drogas en el barrio, la llegada de habitantes de calle, la delincuencia, las personas del reciclaje y casas dispuestas para esto que han transformado la imagen del sector.

“En la parte de al frente de mi casa debo lavar el "cagadero" todos los días, tengo que echar agua con químicos para los olores debido a los orines de los ñeros de la calle. Recientemente coloqué alambre de púas para evitar que eso no continúe porque estoy cansada de "lavar mierda". Se volvió un expendio de drogas y ese se convirtió en el motel de los ñeros, todo esto ocurrió desde que quitaron el Bronx ahora los perjudicados somos nosotros”. Entrevista a la señora Marcela Beltrán. 6 de diciembre de 2018.

⁴ El Bronx de la ciudad de Bogotá se caracterizó como el lugar más inseguro de la zona centro, el deterioro del sector propició y consolidó el principal expendio y lugar de consumo de drogas.

Foto 2. Vista Calle 15



Fuente: Elaboración propia

Foto 3. Casa de la señora Marcela Beltrán



Fuente: Elaboración propia

Ante estas consideraciones, la situación se relaciona en gran parte con la pérdida del funcionamiento de la Estación del tren, el sector entró en crisis igualmente puesto que desató el abandono, la venta de casas y los edificios. También el deterioro de sus fachadas y estructuras que al pasar los años se han convertido en lugares solitarios poco vigilados, sumidos en el consumo de droga, prostitución e inquilinatos. La degradación de los barrios aledaños ha sido de forma lenta y paulatina, esto se ha incorporado a las vivencias diarias de sus vecinos. En consecuencia, ha modificado algunas prácticas cotidianas como, por ejemplo, el uso de alambres de púas en frente de sus casas, los cambios de cerradura de las puertas, la limpieza diaria de sus andenes por motivo de malos olores y asumir otras horas del día “más seguras” para transitar por el sector.

“Debe saber que el barrio en el día es uno muy diferente al que es de noche, en el día todo parece "tranquilo" y es algo "limpio" porque las máquinas de basura pasan de noche, todo se ve algo normal. Sin embargo, al pasar el día van apareciendo los habitantes de calle, los vendedores de droga, los consumidores, los ladrones. A las 5 pm, las cosas se ponen feas las tiendas cierran, el colegio de La Salle tiene celaduría con perros desde esa hora para rodear el colegio y cuidar a los estudiantes de la nocturna”. Entrevista a la señora Rosalba Núñez. 13 de diciembre de 2018

que están a su alrededor, se representa la Calle 13 como una de las vías más importantes en el sector y donde se encuentra ubicada la estación de TransMilenio. Además, se evidencia una ubicación del Norte y Sur en el mapa, en una vía que representa realmente un trayecto de Oriente a Occidente. Se rescata en la imagen algunas zonas comerciales del entorno de la Estación del tren que son reconocidos, así mismo, edificaciones y talleres que hacen parte del lugar patrimonial.

El trazo dibujado por el entrevistado representa, según los postulados de Rodwin un estilo MOSAICO, este como tendencia en los mapas, sus cuadros y triángulos se reúnen para formar un todo. El mapa expresa el lugar caracterizado por las vivencias de los trabajadores que llevan reconociendo el espacio que rodea la Estación y las transformaciones suscitadas en el transcurso de los años. De ahí que logran identificar las diferentes problemáticas y carencias que presentan los barrios cercanos y la misma Estación desde su rol como trabajador antiguo, en este sentido el maquinista manifiesta al respecto que:

“La verdad este sector siempre ha sido de cuidado, siempre ha sido un lugar donde pasa mucha gente y eso da oportunidad a los ladrones y rateros, toca es estar pendiente de las cosas. Antes era un poco mejor al menos no se veía tanto “desechable” esos que salieron del Bronx se regaron por esos lados y dan mal aspecto. Por la noche esto es solo y a veces cuando llegamos tarde preferimos dormir aquí en unas habitaciones que exponernos a salir, ya que hay mucha gente fumando cosas raras y bandas de delincuentes”. Entrevista señor Felipe Gómez. Octubre. 2018.

Foto 4. Edificio cercano a la Estación



Fuente: Elaboración propia

Foto 5. Vías del tren



Fuente: Elaboración propia

“No me agrada que muchos han cerrado sus negocios, otros se han ido del barrio porque la inseguridad aquí es berraca, la ley lo permite, si no fuera así no existiría ni olla de consumo, ni ladrones... Aquí era un lugar bonito hace años. Pienso que las nuevas construcciones pueden dar un progreso bueno, pero si sigue, así como va... ¡grave! En el barrio hay mucha venta de droga, gente que no se sabe de dónde es, habitantes de calle, recicladores, gente rara”. Entrevista al señor Felipe Gómez. Octubre 2018.

Las Fotos 4 y 5 representan la imagen de los relatos que se mencionan en la última entrevista respecto al estado del sector, su deterioro respecto a las calles, infraestructuras y en especial las vías del tren. El conocimiento del espacio por parte del maquinista el señor Felipe Gómez expresa la imagen urbana que ha construido a partir del ejercicio de su labor por más de 30 años, se reconoce que la Estación y su estructura ha incidido en las problemáticas que tiene el sector, los muros representan focos de inseguridad y consumo de droga. Las vías del tren se perciben como otros lugares donde confluye la delincuencia y que son hoy en día un espacio para los habitantes de calle que lo han convertido en su lugar de vivienda. La situación ha configurado la imagen de desagrado que tiene el señor Felipe Gómez respecto a este sector. Así mismo, en el relato se resalta la búsqueda por encontrar en la renovación urbana otras posibilidades de

cambiar el aspecto de los barrios cercanos a la Estación que, tiempo atrás eran unos de los más reconocidos en la ciudad.

En virtud de los resultados la percepción del barrio en relación con lo *vivido*, para los entrevistados, el espacio de la Estación del Tren atrae en gran parte las problemáticas sociales que aquejan a todo el sector, este lugar se convierte en detonante y confluencia por su estructura de gran lote baldío en estado deterioro y abandono, el cual se expresa en los cuestionarios y entrevistas realizadas algunos habitantes y transeúntes. Es así como la delincuencia, la indigencia, las basuras, el deterioro de sus infraestructuras, la poca higiene de los moradores y entre otras, se caracterizan por su afectación directa al habitante quien reside cerca a la Estación del Tren. Así las cosas, la imagen eficaz y la experiencia vivida bajo este contexto permite conocer aquellas cosas que aquejan al vecino antiguo, los cambios que requiere el barrio en relación con la infraestructura, seguridad, equipamientos que permitan una mejora de la calidad de vida de quienes viven en su entorno, sin olvidar la búsqueda por el rescate del patrimonio que representa este lugar.

4.3.1. El patrimonio de la Estación del tren: el corazón del barrio

“Considerar el patrimonio no solamente como elemento que se ha constituido socialmente, sino como algo que estando en continua definición hace sociedad, además de estar construido por ella”. (Vidal Ortega, 2008, p.10)

Las imágenes urbanas construidas por los vecinos antiguos que dan cuenta del patrimonio localizado que, en el caso de la Estación del tren, permiten develar las formas como se comprende el espacio, su relación con la vida barrial y los efectos del deterioro de su infraestructura que repercuten en el aspecto general del sector. El significado que representa el lugar característico para los vecinos antiguos y quienes participaron en la presente investigación, expresan la importancia que tiene como patrimonio urbano y construcción histórica; no solo para la ciudad, sino para el sector en el que se ubica. En contraste, para otros vecinos se logra

evidenciar rechazo y desapego como respuesta al creciente deterioro del sector y abandono de la Estación, sumado con la llegada de moradores de otras partes de la ciudad, que se incorporan a las problemáticas sociales que permite la estructura física de este patrimonio. Estas se evidencian en el ejercicio de la observación y las entrevistas realizadas que expresaron las problemáticas que tiene el sector y el desagrado que esta situación produce para sus residentes.

“Pues... la verdad veo mucha delincuencia y deterioro del barrio. El barrio no tenía este aspecto antes, no sé porque poco a poco se está viendo cada vez más feo”. Entrevista a la señora Rosalba Núñez. Octubre de 2018

Figura 19. Muestra Nvivo 1 subcategoría Significados [Patrimonio urbano]



Fuente: Elaboración propia

En tal sentido, el ejercicio de análisis de contenido realizado con las entrevistas de los vecinos antiguos a partir del programa de sistematización cualitativa Nvivo, se ubicaron los relatos de las 25 ellas y se organizaron en unidades de análisis de acuerdo con las categorías que, para el presente apartado, se utilizó solamente los resultados de la categoría patrimonio en particular las referencias acerca de los *significados*. Es importante resaltar que la investigación siempre giró en torno a las subcategorías de identidad, estructura y significado para develar los

resultados como se menciona en diferentes capítulos. La interpretación se realiza a partir la frecuencia de palabras (Ver Figura 19). En primer momento, lo histórico, cuidar, recuerdo, agradable, monumento, extrañaría, antiguo, comunidad, reconocido, familia, turístico y entre otras, las palabras expresaron un conocimiento del lugar histórico en relación con la vida vecinal de los entrevistados.

La muestra de los vecinos evidenció las enunciaciones respecto a la Estación como referencia histórica y monumento del pasado, que hace parte de su barrio, sus experiencias familiares y personales presentes en el espacio vivido. En este orden de ideas, en la foto 6 representa la fachada de la Estación, así mismo, la imagen que proyecta desde el exterior al ser una arquitectura imponente e histórica, la Foto 7 por otro lado, representa el deterioro dentro de sus muros y lo que es conocido por aquellos que viven el espacio, es decir, lo que el abandono ha significado para la imagen general del sector.

Foto 6. Fachada de la Estación



Fuente: Elaboración propia

Foto 7. Vagón en estado de deterioro



Fuente: Elaboración propia

“La Estación era un lugar muy importante para el país era un medio de transporte magnifico, cuando era pequeño viajé en él con mi familia. Para mi significa momentos del pasado de viajes y cuando la ciudad era algo más segura”. Entrevista al señor Joaquín Guzmán. Diciembre 2018

“Me parece algo bonito e histórico, un lugar agradable. Cuando era muy pequeña con mi familia usábamos el tren para ir a la costa, personalmente tengo recuerdos agradables. Recuerdo que no era tan costoso ahora es imposible para muchos”. Entrevista a la señora Marcela Beltrán. Diciembre 2018

“Significa mucho porque antiguamente ahí llegaban muchas personas de todos lados ya sea en tren o en flota, estas estaban localizadas alrededor. El comercio en ese entonces era supremamente bueno, había empleo y calidad de vida mejor”. Entrevista a la señora Fanny Viancha. Diciembre 2018

De las evidencias anteriores la Estación del tren se convierte en evocación de los recuerdos y memorias relacionadas con la niñez, la familia y la comunidad. Su importancia no se limita a ser un monumento o infraestructura en la ciudad, para los vecinos antiguos hace parte de su construcción social del espacio. De ahí que, el patrimonio urbano hace parte también del sentido colectivo de muchos por reconocerlo como pieza clave de la identidad del barrio. Así mismo, se caracteriza como un referente espacial, para los que habitan cerca, su posición en relación con el resto de la ciudad posibilita ubicar geográficamente su barrio y su casa con cierta facilidad. Esta estratégica ubicación y las calles principales que la rodean convierten al sector en un lugar con facilidad de transporte en sentido norte, sur, oriente y occidente. Esta ventaja representa para algunos vecinos un apego, puesto que proporciona otro tipo de facilidades en acceso a servicios y cercanía a la zona centro, que consideran importantes para el estilo de vida que hasta ahora han llevado.

Así, se resalta la imagen eficaz de los vecinos residentes que en la experiencia conocen su espacio a partir de la vivencia. Para Lefebvre (2013) “el espacio percibido entre la realidad cotidiana (el uso del tiempo) y la realidad urbana (las rutas y redes que se ligan a los lugares de trabajo, de vida «privada», de ocio)” (p.97). Representan las formas como se vive el espacio de acuerdo con las dos realidades, el uso del tiempo, los trayectos en el espacio y los lugares que se frecuentan. Estas representan las prácticas espaciales de los sujetos, sin embargo, la indagación propone que además de lo anterior, la experiencia espacial que se ha construido en el habitar, permite acercarse cada vez más al concepto de espacio vivido, dándole así un significado más elevado a la construcción de la imagen de estos habitantes.

Siguiendo esta ruta, en la sistematización se evidenció en el análisis de contenido que algunas referencias en las entrevistas realizadas mostraron otros significados que les representó la Estación del tren como patrimonio (ver Figura 20). Estas permitieron establecer dos frecuencias de palabras (Figura 19 y 20), en este caso se relacionaron con aspectos de: barrio, inseguridad, muros, vender, policía, droga, estructura, basura, aspecto y entre otros. La ubicación de la Estación en el centro o corazón de los barrios aledaños representa para algunos una problemática, su gran extensión de tierra estilo lote baldío con grandes muros, no solo obstaculiza el tránsito de vehículos y peatones, además genera inseguridad debido a las zonas oscuras que esta permite. También, esta estructura en deterioro ha afectado las relaciones vecinales y sociales entre los habitantes, la Estación aísla los barrios La Favorita y El Listón a los extremos de sus linderos. De ahí que, la limitada construcción del tejido social entre vecinos, en cambio el aumento focos de inseguridad y precarización de zonas, en este sentido algunos entrevistados manifestaron que:

“Para los habitantes no significa mucho porque para los vecinos son solo unos grandes muros sucios, la policía que está en la estación solo vigila ese lugar, en vez de cuidar todas estas zonas. La estación más bien se ha convertido en un lugar para los habitantes de calle, si usted mira la cuadra verá el basurero que dejan todos los días”. Entrevista Rodrigo Marín. Noviembre de 2018.

“La estación del tren significa para nosotros los habitantes un lugar que no le ha aportado a la comunidad, los muros de la estación han afectado que las calles en este barrio sean normales. Los muros separan un lugar de lo demás. Entrevista Rosalba Núñez”. Diciembre 2018.

“Yo pienso que le es indiferente porque la gente no valora nada, es más como una guía, un punto para ubicarse en la ciudad y saber si va al centro, norte o sur que lo que representa para la gente”. Entrevista Luigi Orjuela. Diciembre 2018.

“Hay gente que no valora las cosas, todos los días hay basura en esa cuadra y muchos habitantes de calle especialmente en la noche. Las personas poco o nada cuidan la estación porque no beneficia en nada al barrio”. Entrevista Tulia Ortiz. Diciembre 2018.

Figura 20. Muestra Nvivo 2 subcategoría Significados
[Patrimonio urbano]



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, la construcción de la imagen urbana de los habitantes, en este caso los vecinos antiguos, se relaciona directamente con el patrimonio urbano localizado en su espacio vivido, los efectos de la convivencia con la Estación del tren representan para los entrevistados divergencias y convergencias que devienen de las experiencias propias con el lugar. Para muchos de los vecinos, la Estación es un lugar de importancia para ellos mismo y para el sector, que a pesar de su aspecto actual tiene un significado ligado a los recuerdos de un pasado memorable. Para otros, su relación con el patrimonio ha sido de agravio, el aspecto que atrae la Estación como infraestructura en deterioro ha permitido la confluencia de diversas problemáticas, están afectando su vida diaria y viendo desde otra óptica la concepción del patrimonio en el barrio. Es así como la llegada de la renovación urbana al sector y la posibilidad de una transformación desde el corazón del barrio, en este caso la Estación junto con su zona de influencia, le significan a los vecinos antiguos una nueva oportunidad para recuperar lo que alguna vez fue el sector para ellos y sus familias.

4.3.2. La renovación urbana: una nueva oportunidad

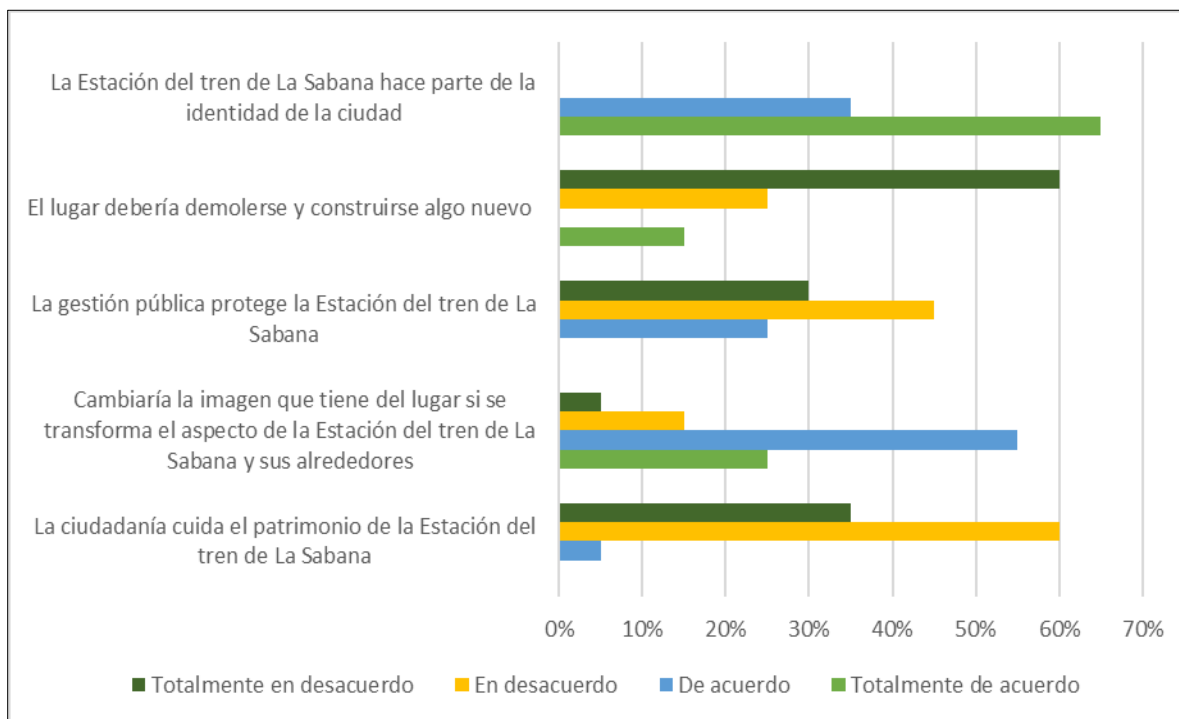
La imagen urbana del sector de la Estación del tren como se ha visto en la indagación se puede representar desde dos miradas. Una relacionada con aquellos que guardan recuerdos familiares y personales del barrio como lugar de significados, la segunda, aquellos que se han desligado de ese sentir debido a las diversas problemáticas que han ido emergiendo en su espacio. Las percepciones anidadas desde el espacio vivido repercuten en la forma como se aprecia el espacio, es así como, la llegada de la renovación urbana al sector ha vislumbrado aún más las dos miradas. La transformación que se proyecta vincula a la Estación del Tren como su centro, la recuperación del espacio se convierte aquí en una posibilidad para el cambio de la imagen urbana y del patrimonio hoy en día conocido.

El sector de la Estación del tren de la Sabana se ha caracterizado en la investigación como un espacio en el que actualmente confluyen diversas problemáticas, estas han afectado la convivencia en los barrios aledaños y su aspecto. La llegada de población flotante, habitantes de calle, trabajadores del reciclaje, el arriendo de predios para bodegas y entre otras. Para sus habitantes han sumido al sector en la percepción de inseguridad y abandono que ha ido caracterizando esta parte de la ciudad. En consecuencia, los robos, el consumo de droga y la violencia ha ido creciendo, el cierre de tiendas vecinales y el aumento de vendedores informales ha hecho mella en la economía del sector y de sus gentes.

Por su parte, para el vecino antiguo del sector es evidente la llegada de un cambio urbano debido a la afluencia de las pancartas publicitarias, el cercamiento de cuadras, las banderas de colores que identifica los proyectos que se adelantan y la maquinaria dispuesta en el lugar. Los vecinos comentaron frecuentes visitas a las casas modelo que, en particular, muestran en la recepción las fotos, videos y frases que resaltan el patrimonio y el recuerdo de lo que alguna vez fue la Estación de la Sabana y el sector en su mejor tiempo.

La imagen que resulta de la publicidad de la renovación urbana atrae al vecino antiguo, quien buscan recuperar la imagen urbana del pasado, el sector y su imagen actual representa el detrimento, por lo cual se confía cada vez más en el proyecto que pretende transformar el espacio. Al realizar los cuestionarios a las personas que residen o trabajan cerca a la Estación y al proyecto, se preguntó el grado de acuerdo o desacuerdo frente a las afirmaciones relacionadas con la transformación de ese espacio (Ver Figura 21). La interpretación generada en el abordaje de los sujetos que participaron en este cuestionario evidenció que al mencionar el ítem de sí cambiaría la imagen que tiene el lugar si se transforma el aspecto de la Estación del tren, los entrevistados estuvieron totalmente de acuerdo pues existe una generalidad al reconocer que el patrimonio representa un factor importante de la imagen de deterioro actual del sector.

Figura 21: Percepción Renovación urbana



Fuente: Elaboración propia

Las respuestas de este cuestionario evidenciaron la percepción del cuidado que tienen los ciudadanos, respecto al mantenimiento del patrimonio y su estado físico, los residentes muestran

un alto nivel de desagrado puesto que no consideran que la ciudadanía cuide la Estación del tren. Las basuras, los olores y los grafitis en sus paredes representan los usos que algunos ciudadanos hacen de este espacio. De ahí que, se pregunta acerca de sí cambiaría la imagen que tiene de este lugar en un proceso de transformación urbana. Es evidente que el llamado colectivo de los participantes es la necesidad de renovar un espacio que, ha ido perdiendo su uso original y aún más un espacio que se ha sumido, en medio del deterioro físico, a la delincuencia común caracterizándose como uno de los lugares peligrosos cercanos al centro de la ciudad.

Foto 8. En construcción. Renovación urbana



Fuente: Elaboración propia

Foto 9. Publicidad renovación urbana



Fuente: Elaboración propia

La renovación urbana se presenta en muchos de los relatos de los entrevistados como una oportunidad que permitiría devolverle al sector la vida. La función que tenía la Estación tiempo atrás como lugar de confluencia de personas y lugar cultural, un espacio en el que las prácticas cotidianas se desarrollaban bajo el marco del espacio público como lugar de disfrute ciudadano (Arjona y Novoa, 2013). En la foto (8) se presenta una imagen del proceso de transformación que, al colindar con lugares patrimoniales, supone para los vecinos una intervención en miras a mejorar de cierta manera el espacio ya conocido. La foto (9) representa una pancarta ubicada en

la Calle 13 la cual contiene un juego de palabras que dice: acércate a tu familia todos los días, disfrutar la movilidad y servicios, tenerlo todo en el mismo lugar, ser parte del cambio, mejorar tu calidad de vida. Estas imágenes proyectan el propósito de vincular el patrimonio del sector con la renovación urbana, una imagen nueva que, según la publicidad, mejoraría el espacio y como este es conocido.

Así, una nueva imagen urbana se proyecta en el espacio, una para grandes posibilidades comerciales como resalta las fotografías y los mensajes. Por su parte, las prácticas y rutinas que han tenido que adaptar por el contexto de inseguridad podrían cambiar en la medida que surge la transformación del sector y su imagen. Es así como percibir, vivir y concebir el espacio girarían hacia otras maneras de apreciarlo y entenderlo, bajo la mirada diferente de un espacio transformado. En este nuevo espacio se lograrían configurar otras relaciones sociales alejadas de la percepción de miedo e inseguridad, así mismo vincular al patrimonio de la Estación como parte importante del espacio vivido y no como el muro que actualmente representa.

“Esos son los edificios que van a quedar acá. Yo pienso que eso le va a dar vida al barrio y también le dará vida al patrimonio de la Estación del tren de la Sabana. La construcción de esos edificios generará que haya más turismo y eso siempre será bueno”. Entrevista Señor José Sánchez. Diciembre 2018.

“Yo fui al salón de ventas de los apartamentos y en todas partes esta la foto de la estación del tren y es claro que buscan recuperar ese lugar, pero mi pregunta es: Qué van a hacer con todo el comercio en la calle 13, la inseguridad y los habitantes de calle porque eso no es atractivo para nadie y menos para todo ese cambio que quieren hacer”. Entrevista a la señora Nidia Palacio. Diciembre 2018.

“Ese es el proyecto que van a hacer acá, si en el futuro va a quedar así pues chévere. Pero eso si digo esos edificios al lado de la estación quedan "chillando", parece que eso tan grande absorbe la edificación de la estación, según mi punto de vista queda como muy escondida, es una cosita a lado de eso tan grande”. Entrevista al Señor Carlos Julio Martínez. Diciembre 2018.

Foto 10. Imagen mostrada a los entrevistados



Fuente: Plan Parcial de Renovación Urbana “La Sabana” PLANES PARCIALES (abril, 2017). Recuperado de <https://concreta.co/portfolio/plan-parcial-de-renovacion-urbana-la-sabana/>

En este sentido, en las entrevistas se presentó la foto (9) con el objeto de permitir una discusión a partir de la imagen del espacio concebido que pertenece a la empresa encargada del proceso de transformación. En los resultados de la entrevista la renovación urbana para los vecinos antiguos se proyecta como el comienzo de una posibilidad para darle otra cara al espacio, la oportunidad de resignificarlo y salvaguardar sus recuerdos personales, familiares y vecinales, muchas de ellas devienen de una imagen del pasado. La transformación no es solo física en el espacio, va más allá de lo estructural, es un cambio de significados. Es decir, la imagen urbana se vuelve una construcción social en la medida en que los habitantes y los agentes intervienen en ella, bajo diversos intereses y relaciones, es así como, se va consolidando la dialéctica espacial y sus dimensiones que, en constante movimiento, representan las diversas miradas que se mezclan en él.

La transformación que permitiría la renovación urbana adquiere gran importancia para robustecer al patrimonio desde otros sentidos y formas de apreciarlo, se ha evidenciado que la Estación del tren es el centro de este cambio, pero así mismo la posibilidad que se suma para

volver a configurar las relaciones entre los vecinos y el patrimonio. También, el sentido de pertenencia perdido, el desaparecido vínculo entre el monumento histórico y quienes habitan hace varios años el sector. Es así como la renovación se reviste de un sin número de oportunidades para devolverle al sector de la Estación del tren de la Sabana otras formas de percibirlo y vivirlo por sus habitantes.

4.4. Tercer vértice: el espacio concebido

“Este espacio concebido es pensado por aquellos que se sirven de él como espacio verdadero, pese a ser -o quizá por ser- geométrico: medio de objetos, objeto en sí mismo y lugar de objetivación de los proyectos”. (Lefebvre, 2013, p.394)

La ciudad de Bogotá en general hoy vive un proceso de transformación espacial. La demolición de viviendas para ordenar la trama urbana, la construcción de nuevas vías de transporte y la renovación de infraestructuras históricas. Este proceso se ha venido suscitando debido a la necesidad de adecuar la ciudad al contexto actual, particularmente, la densidad poblacional y las problemáticas del transporte que aquejan a los ciudadanos. Las nuevas políticas urbanas se enfocan en el cambio de la imagen de la ciudad, buscan revitalizar zonas que son potencialmente estratégicas, aquellas que guardan significados de identidad e historia. En la zona céntrica de la ciudad se encuentran un gran número de ellas, por ejemplo: El Bronx Distrito Creativo, un espacio que durante años fue lugar de precarización y donde confluían diferentes problemáticas como la delincuencia, el consumo y expendio de droga, el sector hoy en día se encuentra en proceso de recuperación. Así mismo, en la búsqueda de resignificar la imagen urbana que estuvo sumida a la concepción de inseguridad y miedo.

En tal sentido, la renovación urbana que se presenta en el siguiente apartado son los relatos de los profesionales entrevistados quienes conocen el proyecto que se ha empezado adelantar en el sector, quienes dan cuenta de la otra mirada del espacio. Así mismo, algunos documentos técnicos de soporte que muestran el espacio concebido desde la idea de espacio

físico en proceso de transformación. Dicha mirada que hace parte la dialéctica del espacio, no pretende en la investigación entrar en discordia con las formas cómo se percibe y vive el espacio que se habita. Se quiere en cambio mostrar el panorama de las tres dimensiones, cada una desde su particularidad, su relación con los sujetos y los objetos que se encuentra a su alrededor en especial el patrimonio localizado.

El espacio concebido en el presente capítulo se convierte en la posibilidad de transformar un sector histórico de la ciudad que ha entrado en deterioro, la situación ha afectado seriamente la percepción del espacio y la calidad de vida de aquellos que viven o trabajan en él. Así las cosas, el espacio concebido que prioriza lo físico se convierte, bajo este contexto es una oportunidad, no solo para revestirlo de nuevos y mejorados elementos urbanos, sino más exactamente para recuperar los espacios históricos y cotidianos que los habitantes antiguos anhelan rescatar.

4.4.1. El barrio y el patrimonio: bajo la mirada de la renovación urbana

La Estación del tren de la Sabana es una representación histórica del pasado de la ciudad, en su época fue la gran promesa del transporte férreo para el país. Hoy en día, es un monumento urbano que guarda múltiples significados para sus vecinos y los transeúntes que recorren diariamente sus linderos. La renovación urbana se presenta en el sector como el espacio concebido de aquellos técnicos y especialistas que buscan transformar los objetos y elementos físicos urbanos, pero así mismo, dotar de nuevas imágenes y significados al espacio. La Estación tanto patrimonio se convierte en el centro de este proyecto, su recuperación es la justificación para transformar un espacio en estado de precarización y deterioro evidente.

En este sentido, los significados toman gran importancia no solo por aquellos que pertenecen al pasado memorable de la Estación del tren como lugar simbólico, sino también los

actuales que, en contraste han revestido también este espacio de percepciones de inseguridad y miedo. Esta idea de renovación y recuperación del patrimonio que incluye su zona de influencia se evidencia en los relatos de los profesionales que resaltan lo siguiente:

“Esta zona, desde el mismo Plan de Ordenamiento Territorial, se ha determinado como una zona que tiene unos potenciales estratégicos bastante interesantes. Primero, porque está en una zona histórica, segundo, en el sector hay bastantes lugares patrimoniales y bienes de interés cultural, no solo de orden distrital sino también del orden nacional. Lo más importante es que ha tenido unas transformaciones fuertes desde los últimos 20 años lo que ha llegado a que haya un deterioro del sector, no solo en la infraestructura física sino en el tema vial, en la movilidad y en el espacio público. Lo otro son las problemáticas sociales que ha generado el deterioro, es decir, que los propietarios han abandonado los predios y empiezan otro tipo de actividades que no son las que se desearían que tenga un centro tan importante como este” Entrevista Jorge Gómez Sandoval. Arquitecto de la Secretaría de Planeación Distrital. Enero 2019

El espacio cercano a la Estación del tren llamado zona de influencia hace parte del Plan Parcial de Renovación Urbana que se adelanta en decreto desde el año 2015, el interés de su transformación es el rescate del patrimonio localizado. En la entrevista se resalta que la imagen urbana construida del sector desde los estudios urbanos de densificación, espacio público, transporte, vías y entre otros, representa un sector inmerso en serias problemáticas sociales de robos, atracos, consumo y expendio de drogas que necesita ser intervenido. El patrimonio de la Estación se convierte aquí en el anclaje para el proceso de renovación urbana, su estratégica ubicación cercana al centro de la ciudad y las vías férreas que la acompañan, muestran el espacio con un gran potencial para las políticas urbanas, las cuales buscan reactivar las zonas degradadas que contienen bienes de interés cultural.

El concebir este espacio bajo la mirada técnica de quien la proyecta para el futuro como espacio potencial es pensar en atraer nuevas dinámicas sociales y económicas al sector, así mismo, agradar a nuevos habitantes a vivir cerca al centro de la ciudad con el objetivo de

resignificar los espacios. De ahí que, la necesidad de adecuar la zona para la densificación que permitiría el aumento de población residente, según los relatos de los profesionales entrevistados hoy en día el sector es uno de los más bajos en densidad poblacional, este se convierte en ocasional o de tránsito para muchos ciudadanos.

“Para nosotros es un referente y para la ciudad es un referente importantísimo por ser uno de los edificios más importantes del centro y por lo tanto todo lo que pase a su alrededor es importante para la Secretaría y para la Administración Distrital, en la medida en que, si logramos protegerlo y recuperarlo eso va a generar un aumento de población, traer residentes y actividades que sean compatibles con lo que es la Estación y lo que quiere el Ministerio”. Entrevista Jorge Gómez Sandoval. Arquitecto de la Secretaría de Planeación Distrital. Enero 2019

Así pues, este lugar significativo de la Estación del tren que representa para muchos un referente urbano importante desde la percepción, la vivencia y lo concebido, es decir por aquellas personas que transitan, viven, trabajan o la Administración Distrital que lo proyectan como un espacio modificable, asimismo es el lugar de confluencia de puntos de vista. El patrimonio y su rescate se convierten en un llamado colectivo de sus habitantes, transeúntes y técnicos que imaginan un cambio estructural. Es innegable los intereses que se tejen en el proceso renovación urbana ya sean de corte social, económico o político, los sujetos que intervienen en el espacio tienen un lugar de enunciación e imágenes urbanas diferenciadas que se configuran en las experiencias espaciales. Sin embargo, la construcción social del espacio va más allá, en este caso incorpora la categoría de patrimonio. Por tanto, las diversas miradas caleidoscópicas que proveen al espacio de múltiples significados y también a los objetos que se encuentran a su alrededor, así sea en medio de un proceso de transformación.

Ahora bien, la particularidad de los vecinos antiguos que han vivido en los barrios cercanos a este proyecto y a la Estación del tren representa este cambio una posibilidad de

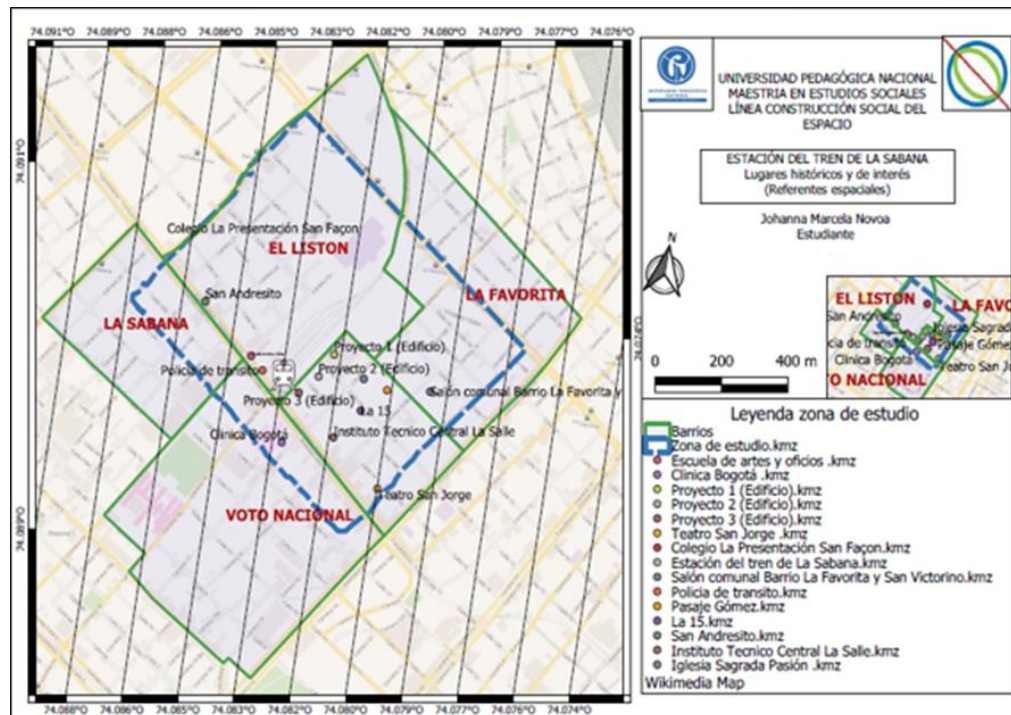
mejorar su entorno, así como se mencionó en los capítulos anteriormente. La imagen que ellos han construido del futuro de transformación espacial está ligada con la publicidad, maquetas, fotos y videos que fueron mostrados como atractivo de este proyecto, por parte de los profesionales encargados en el tiempo de la focalización y participación ciudadana. Su papel como residentes antiguos adquiere gran importancia, sus recuerdos del barrio y el anhelo por recobrar una mejor calidad de vida, los convierten en representantes directos de la idea de renovación urbana, se defiende la posición y la necesidad de un cambio en el sector para alejarse de la imagen de inseguridad y deterioro como se ha conocido hasta ahora, así como se evidencia en el siguiente fragmento de entrevista.

¡Imagínese no más ese cambio tan extremo! Yo pienso que con eso se va a ver más gente, algo que necesita estos barrios de por acá donde no vive casi nadie. Además, en ese caso, este sector debe dejar de ser de fábricas y volverse más familiar, por esa parte me parece bueno. Entrevista Señora Estela Andrade. Diciembre 2018.

4.4.2. La renovación urbana: la mirada técnica

El espacio de la Estación del tren de la Sabana y su entorno se han configurado como uno de los sectores más antiguos de la ciudad de Bogotá. Los barrios que rodean este patrimonio son El Listón que según sus habitantes es conocido por los talleres de madera y bodegas industriales, también se encuentra el barrio San Victorino uno de los más conocidos, lugar comercial y punto de encuentro por excelencia. El barrio La Sabana que adopta su nombre por la Estación del Tren y el barrio La Favorita, un sector que alberga casas patrimoniales, particularmente, el Pasaje Gómez un espacio reconocido por sus habitantes y por los conocedores de la historia urbana Bogotana (Ver Figura 22). De acuerdo con el contexto, el potencial del sector representa para la Administración Distrital y la empresa privada varias oportunidades de inversión y recuperación de espacios públicos, de ahí que la idea de resignificar la imagen urbana de la zona centro de la ciudad y sus bienes patrimoniales.

Figura 22. Zona de estudio (barrios)



Fuente: Elaboración propia

Así pues, en primer momento la renovación urbana puede entenderse como un instrumento de gestión del suelo que busca mejorar las condiciones físicas, ambientales e imagen de un sector en estado de deterioro. Por otro lado, el proceso de transformación es también conocido por ser catastrófico en términos físicos y especialmente humanos por la ruptura del tejido social de aquellos que habitan los espacios. Las dos posiciones acerca del espacio concebido se diferencian. Sin embargo, para la investigación el primero vincula el contexto de la zona estudio. El espacio, sumido en problemáticas sociales que han afectado las prácticas cotidianas y espaciales de sus vecinos, la renovación urbana adquiere en este marco el carácter de recuperación del entorno para revestir de otros significados al espacio. Mientras el segundo, el cual presenta la renovación urbana como catastrófica no podría aun evidenciarse al no encontrarse en esa etapa de adquisición de predios adicionales o demolición de viviendas.

Para tal efecto la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB, 2010) resalta en su estudio de gestión urbana que esta renovación es “el cambio en el uso del suelo, un mayor aprovechamiento urbanístico, una actualización en la dotación de servicios públicos domiciliarios (acueducto, alcantarillado, energía, gas, teléfono, internet) y de servicios urbanos básicos (espacio público, sistema de transporte y equipamientos colectivos)” (p.20). La transformación que se presenta en el sector se centra en la recuperación de la Estación del tren, pero también repercute en los barrios aledaños que también son históricos. De acuerdo con los relatos de los profesionales vinculados con este proceso de la renovación urbana La Sabana la describen como:

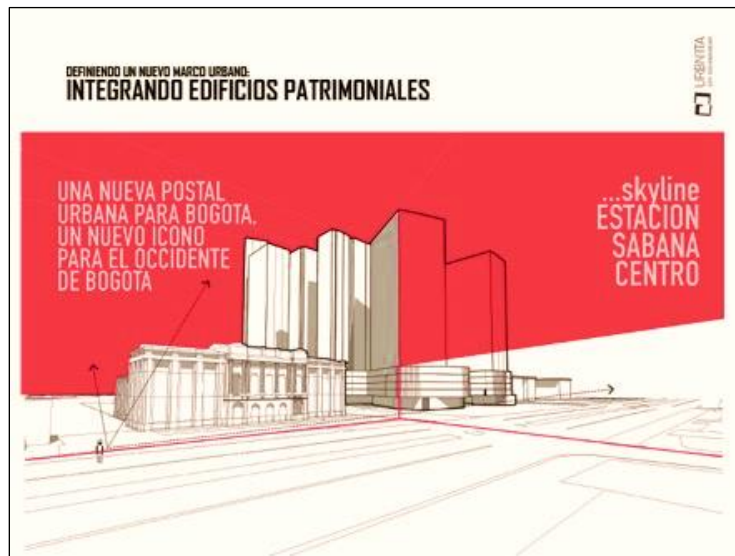
“... una iniciativa privada que la administración la apalancó, duro bastante tiempo y tuvo dos etapas, la primera, tuvo la viabilidad, pero no se llegó al decreto por todo el tema de la concertación del patrimonio porque el Ministerio de Cultura tuvo algunas objeciones sobre el proyecto. Finalmente, después de tiempo porque la viabilidad fue en 2010 y el decreto en el 2015 para mostrar que se tardó 5 años que fueron mesas de trabajo con el Ministerio. Básicamente porque había mucha preocupación por la construcción de unos edificios en altura colindantes con la Estación de la Sabana y cómo estos pudieran afectar a la Estación como tal”. Entrevista Jorge Gómez Sandoval. Arquitecto de la Secretaría de Planeación Distrital. Enero 2019.

“Se puede decir que el 70% de la Estación de la Sabana está en ruina, abandonada. Entonces como ves se acaba de aprobar un Plan Parcial de Renovación y el cual construirán 3 torres muy altas. La cosa es que ese desarrollo se hace en lo que era la zona de influencia que ya estaba definida en la década de los noventas. Entonces, ellos fueron a consultar, a pedir autorización para el desarrollo al Ministerio de Cultura y éste le exigió (a estos desarrolladores) que contrataran el Plan Especial de Manejo y Proyección para la Estación y su patrimonio”. Entrevista Señora Margarita Mariño Von Hildebrand Arquitecta experta en patrimonio. Fundación Salvaguarda. Febrero 2019.

Así las cosas, el proceso de renovación urbana del sector lleva desde el año 2010, las afectaciones que puede generar y los impactos al patrimonio de la Estación del tren han traído a colación discusiones con el Ministerio de Cultura para garantizar el cuidado de su estructura e

imagen urbana que esta representa. La construcción de los tres edificios que serán de 42 pisos, los cuales colindan con la Estación que, para los especialistas entrevistados representa una oportunidad para reactivar la zona, así mismo, un laboratorio para la renovación urbana debido a la intervención e integración de edificaciones actuales con otras tradicionales.

Figura 23. Proyecto Estación de La Sabana



Fuente: Proyecto Estación Sabana (junio, 2016) recuperado de <http://imaginabogota.com/notas/bogota-una-ciudad-para-la-densificacion/>

El espacio concebido se proyecta como la transformación de la imagen urbana del sector, resultado de la gestión y la planificación de los espacios desde la visión urbanística (Ver figura 23). El sector deteriorado que rodea el patrimonio ha suscitado contemplar “una nueva postal urbana para Bogotá, un nuevo icono para el occidente de Bogotá”, este mensaje plasma el ideal de ciudad y contempla el cambio bajo la concepción del espacio verdadero, es decir, el adecuado para el desarrollo de la vida urbana. La mitigación de las problemáticas sociales, el cambio de las percepciones de inseguridad y la necesidad de densificar las zonas cercanas al centro de la ciudad. Se convierten en las estrategias que ubican a la renovación urbana no solo como transformación física de los objetos sino también como la forma para preservar el patrimonio,

mejorar la relación y percepción de la Estación con sus vecinos, además el mejoramiento de la calidad de vida de los residentes.

“Uno de los principales problemas que encontramos, que es evidente para el análisis urbano que se hace, es que la Estación de la Sabana se constituye en un “taco” no es atravesable, y eso es lo peor de todo porque estamos en un sitio complicado, esta condición contribuye a que se creen esas “ollas”, esos problemas sociales, se traduce en un callejón sin salida. Por ejemplo, antes que llegara la policía a la Estación había adentro muchas invasiones. Para las personas que viven acá es un problema porque no lo puedes atravesar, tienes que caminar siete cuadras para poder llegar algún sitio, es un lugar que tienes que evitar y como lo tienes que evitar lo que se termina consolidando en esos bordes es todo lo ilegal, todo lo que le hace daño a la ciudad”. Entrevista Señora Entrevista a Margarita Mariño Von Hildebrand. Arquitecta experta en patrimonio. Fundación Salvaguarda. Febrero 2019.

De las evidencias anteriores la renovación urbana que se presenta en la investigación busca revertir la mala imagen del sector de la Estación del Tren, pero encuentra en su espacio otras “edificaciones de conservación arquitectónica el Instituto Central La Salle, la iglesia de La Sagrada Pasión y el claustro e iglesia de San Facón; dichas edificaciones permanentes se constituyen en un componente importante de la forma urbana de la zona” (Concreta Gestión S.A.S, 2015, p.38). Estas edificaciones históricas agregadas en el espacio representan para el proyecto de renovación un enclave determinante para el cambio de la imagen urbana que surge de la ciudad material. Pero esta en el interior se materializa gracias a los sueños e ideas que construyen lo urbano desde las diversas miradas de quienes la conciben como espacio potencial, otros como espacio de tránsito u ocasional en el espacio percibido, pero también aquellos que viven y lo experimentan en el día a día.

Dentro de este marco los centros históricos contienen un pasado y una historia que sobrevive en el transcurrir del tiempo, la renovación de estos elementos arquitectónicos y patrimoniales afectan a los vecinos antiguos que han vivido junto a ellos. La cotidianidad de los

residentes que han vivido en el sector largo tiempo encuentra apego a estos lugares emblemáticos, para ellos representan hitos urbanos importantes es sus trayectos diarios. Así pues, la imagen urbana que se busca cambiar desde las diversas miradas no se hace por si sola o por la intervención de los especialistas, se construye o se destruye como resultado de la gestión, de la eficiencia y eficacia de las políticas urbanas. Así mismo, de los usos y desusos de sus habitantes y moradores que contemplan al patrimonio como algo que les pertenece o sencillamente como un elemento urbano más en la ciudad.

5. CONCLUSIONES

La configuración de la ciudad no obedece tanto a un plan arquitectónico como a una manera particular de ver, sentir y pensar la vida: es la encarnación, tangible y material, de una visión de mundo. Antes de ser piedra, cemento o ladrillo, las ciudades son imagen. Octavio Paz (1990)

La investigación se construyó de acuerdo con una idea inicial respecto a la Estación del tren de la Sabana como zona de estudio. El interés por dar cuenta de la realidad de este espacio, respecto a la categoría de patrimonio y la llegada de la renovación urbana, supuso una construcción de un andamiaje teórico y metodológico. Este contexto permitió evidenciar la existencia de múltiples percepciones del espacio, aquellas que nacen de la relación entre los sujetos y el entorno, y que son también formas de observar, comprender y apreciar el espacio. Lo que determinó el objeto de la investigación. Las percepciones frente a las dinámicas sociales que se desarrollan en el espacio dieron cuenta de unas prácticas cotidianas y espaciales, así mismo, el contraste con otras formas de percibir y concebir el espacio urbano.

El presente capítulo encuentra sentido al ser parte del cierre de la investigación, es decir, el objeto de estudio se considera a futuro como una continuación para seguir indagando en la transformación urbana. Las percepciones e imágenes urbanas del sector no terminan con este trabajo, se considera más bien, un preámbulo a un mundo nuevo por conocer en el abordaje de la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, aplicable en los escenarios particulares de la

ciudad de Bogotá. Dar protagonismo a las percepciones del espacio, siendo de carácter subjetivo, representan otras formas de comprender la realidad social en el contexto urbano, algo que se consideró oportuno en la investigación. Fue importante dar cuenta de las percepciones e imágenes en un espacio urbano con características propias, como lo es el sector de la Estación del tren de la Sabana.

El presente apartado parte del análisis del contexto de la zona de estudio de acuerdo con los resultados encontrados. Después, se rescata la pregunta problema de la investigación para argumentar la respuesta. Así mismo, se traen a colación los objetivos específicos para entrar a discutir con los hallazgos antes presentados en los capítulos. El cuerpo de la investigación se consolidó a partir de la ruta metodológica, la cual permitió construir un camino que, a la luz de los objetivos, encauzó los hallazgos y resultados hacia un contexto de sentidos y significados coherentes con la realidad.

Además, con este recuento se busca sintetizar los aportes más significativos de la investigación en cuanto a los avances académicos y de formación que, posibilitaron el abordaje de temáticas investigativas, y el encuentro con el rol de investigadora. Así mismo, las contribuciones del trabajo para los Estudios Sociales y en particular a la línea Construcción Social del Espacio, escenarios desde los cuales se apuesta por innovar, desde otras formas de investigar, las relaciones entre los sujetos y el espacio.

Al final, se propone una serie de conclusiones que se conciben como una revisión del camino transitado. Una retrospectiva para evidenciar y retomar lo que se ha hecho que proporcione un panorama general acerca del objeto de estudio, más no un conglomerado de certezas. En tal sentido, se rescata la dialéctica del espacio, es decir el espacio percibido, vivido y concebido, con ello se insiste en el caleidoscopio espacial como su metáfora, que permite

visualizarlo como una reflexión a partir de la multiplicidad de percepciones e imágenes urbanas encontradas en la zona de estudio.

5.1. El caleidoscopio espacial: las imágenes urbanas

En la investigación, el espacio urbano adquiere gran importancia al convertirse en el escenario donde se desarrolla la realidad social y las dinámicas cotidianas de quienes lo viven o lo transitan. El espacio se encuentra ubicado cerca al centro histórico de la ciudad, el sector representa uno de los más antiguos y se halla dividido por los barrios de la Favorita, El Listón, San Victorino y La Sabana, estos caracterizados igualmente como barrios antiguos de la ciudad de Bogotá. En el sector también se encuentran varias infraestructuras antiguas, muchas de ellas en estado de obsolescencia. El deterioro paulatino, los usos y desusos de los espacios han incidido en las percepciones de quienes lo habitan. Por tanto, las imágenes urbanas de los residentes o llamados aquí vecinos antiguos quienes han habitado el espacio, las configuran de acuerdo con las experiencias vividas, su relación con el entorno y las prácticas diarias.

La pregunta de investigación ¿cuál ha sido la imagen urbana que han construido los habitantes del sector donde se localiza la Estación del tren de la Sabana, al ser patrimonio de la ciudad de Bogotá y al estar bajo un plan de renovación urbana? hace parte de los debates actuales acerca de los proyectos de transformación del espacio, en especial los planes parciales de renovación urbana. Estos tienen como objetivo subsanar las necesidades de la ciudad en cuanto a la densidad poblacional, transporte público, acceso a servicios, reducción de zonas residenciales en las periferias y entre otros. Los proyectos de transformación del espacio se ubican en las zonas estratégicas como lo son el casco histórico de la ciudad y los sectores financieros. Los sectores son conocidos por su baja densidad poblacional en cuanto espacio para

vivienda, más bien hacen parte de las rutinas comerciales, turísticas y laborales de los ciudadanos, lo que se traduce en ser ocasionales y de tránsito.

En tal sentido, para responder a la pregunta, es importante tener en cuenta que la ciudad se encuentra sumida en serios problemas de infraestructura que han disminuido la calidad de vida de sus residentes, de ahí que los largos trayectos entre el lugar de vivienda y el trabajo, además zonas residenciales alejadas del centro de la ciudad y pequeñas ciudades dormitorio en las periferias expandiendo cada vez más el área metropolitana. Estas son algunas de las razones por las cuales se piensa la ciudad para un proceso de transformación a gran escala. Por su parte, la construcción del Metro y el Tren de Cercanías son otros proyectos a futuro, los cuales representan la idea de un cambio urbano estructural. La Estación del tren de la Sabana representa en el proceso un punto neurálgico para el mejoramiento del transporte en la ciudad, además de conectar, a partir de sus vías del ferrocarril municipios cercanos. De esta manera, se proyecta un cambio general de la imagen de la ciudad de Bogotá.

A partir de este contexto, la investigación involucró en el primer objetivo el *Espacio Percibido*, para caracterizar los elementos que influyen en la construcción de la imagen urbana de los habitantes en el sector de la Estación del tren de la Sabana, dar cuenta de la legibilidad del espacio de este grupo de población. Para lograr este cometido se decidió vincular otro grupo poblacional que permitiera generar un contraste entre dos formas de percibir el espacio, los estudiantes transeúntes del Técnico Central La Salle ubicado cerca a la Estación. Para su abordaje se realizaron unos cuestionarios presenciales y virtuales que dieran cuenta de tres categorías: identidad, estructura y significado. Los cuestionarios mostraron los niveles de percepción y la comparación entre los grupos de población.

Se evidenció que la experiencia en el espacio da cuenta qué tanto se conoce el sector, en cuanto a sus dinámicas diarias y problemáticas latentes. Los transeúntes no viven el espacio, sus visitas al sector son ocasionales lo que significa que el conocimiento del espacio es reducido, pues solo se percibe ligeramente y se configura la imagen urbana a partir de lo que se alcanzan a notar en sus trayectos diarios para llegar a su lugar de estudio. La Calle 13 se convierte en el lugar donde perciben los estudiantes el sector, lo que desde ahí se muestra es lo que ellos construyen como imagen urbana, es decir, el deterioro de las infraestructuras, el alto comercio, el vendedor ambulante, la inseguridad del sector. Su relación con el espacio de la Estación del tren no representó sentido de pertenecía o vínculo directo con el patrimonio, lo que significó percibirlo como un elemento más de la ciudad.

Así, la experiencia en el espacio cobra sentido, los vecinos o habitantes antiguos reconocen el sector desde sus prácticas espaciales y cotidianas. La teoría de Kevin Lynch aportó forma significativa para lograr representar estas percepciones, los bordes, los hitos, los nodos, las sendas y además las áreas de preferencia y rechazo hicieron parte del análisis. Al conocer el espacio urbano se logró identificar con suficiente claridad los elementos, es así como se rescata dos niveles de percepción, uno inferior y el otro superior. El nivel de percepción superior corresponde con la imagen eficaz o legibilidad del espacio de los vecinos antiguos que han vivido por más de 30 años en el sector, su experiencia les ha proporcionado un conocimiento del espacio, así mismo identifican los elementos urbanos y lo que estos representan, el nivel inferior corresponde a la imagen del transeúnte ocasional.

A partir de este contexto se llegó al segundo objetivo relacionado con el *Espacio Vivido*, el cual buscó identificar las percepciones de los habitantes sobre el sector de la Estación del tren de la Sabana como patrimonio y al estar bajo un proceso de renovación urbana. Se encontró en

los hallazgos que para los vecinos antiguos la Estación del tren les representa dos percepciones, una asociada con el foco de inseguridad, la otra el recuerdo de lo que alguna vez fue este lugar y el sector en su mejor momento. La relación que tienen los vecinos con la Estación es una construcción social del patrimonio, los barrios aledaños se han configurado a su alrededor, también las relaciones vecinales y el tejido social se ha fundado junto al emblemático lugar.

Con este orden de ideas, la Estación del tren es el corazón del sector, el rol que ha tenido este lugar ha dotado a los barrios históricamente de funcionalidades comerciales, talleres e industrias, persiste una herencia en el espacio o en otras palabras un espacio con memoria. Así mismo, los vecinos antiguos guardan recuerdos significativos y lo asocian con sus historias de vida, es decir, la imagen urbana de la Estación del tren, en cuanto lugar magnífico y nostálgico, hace parte de una imagen del pasado. Pero, la imagen urbana del presente es otra, la Estación de la Sabana ha influido en ella pues el deterioro paulatino de su infraestructura, la poca vigilancia de su extenso terreno que, corresponde a ser más un lote baldío, su estructura amurallada y en forma de laberinto, las zonas oscuras, el aumento de basura en sus linderos y los habitantes de calle cerca a los muros y las vías del ferrocarril. Estas han configurado la imagen urbana actual que tienen habitantes del sector, la percepción de inseguridad es una tendencia en los resultados encontrados.

La imagen eficaz de los vecinos antiguos se presenta debido a su experiencia, por esta razón el espacio vivido adquiere un valor característico asociado con el nivel superior del conocimiento del espacio de los habitantes. Las problemáticas del entorno son reconocibles por los vecinos, la estructura de la Estación, sumadas con el consumo y venta de droga, los robos y venta de mercancía ilegal han transformado las maneras de vivir el espacio, es decir, las prácticas espaciales y cotidianas mutaron para sobrellevar la precarización del sector. Los vecinos

adaptaron acciones como colocar alambres de púas en sus andenes, evitar pasar por la Calle 15 la zona más insegura, colocar rejas en sus tiendas, cambiar las cerraduras de sus puertas y negocios para que sean más seguras, transitar durante el día y evitar el horario después de las 5 de la tarde. Estos cambios suscitados se han venido presentando debido a las problemáticas sociales latentes en el espacio, lo que ha llevado también a construir la imagen urbana actual de inseguridad y deterioro general del sector.

Estas han incidido en la ambivalencia que tiene el vecino antiguo respecto a continuar viviendo en el espacio o mudarse procurando mejorar su calidad de vida. Aquí, se encontró que muchos habitantes entrevistados ven la renovación del sector como algo positivo para el mejoramiento del entorno y de su lugar de vida, el recuperar el espacio los acerca a sus recuerdos del pasado de aquella imagen urbana del sector. Así mismo, sus recuerdos personales, familiares y vecinales que representa la vivencia en el barrio y el hogar, es decir, la casa propia lograda por el trabajo arduo de los abuelos o padres y que muchas de estas fueron heredadas. En este sentido, se percibe la renovación urbana en el sector como una oportunidad para recuperar la calidad de vida y mantenerse en sus hogares, con ello transformar la imagen urbana actual. La Estación del tren se percibió como el elemento urbano histórico e importante, pero que al mismo tiempo ha dividido física y socialmente a los habitantes de los diferentes barrios. Ahora, la renovación urbana le proporciona al sector y al patrimonio su rescate, es así como una nueva imagen comienza a configurarse.

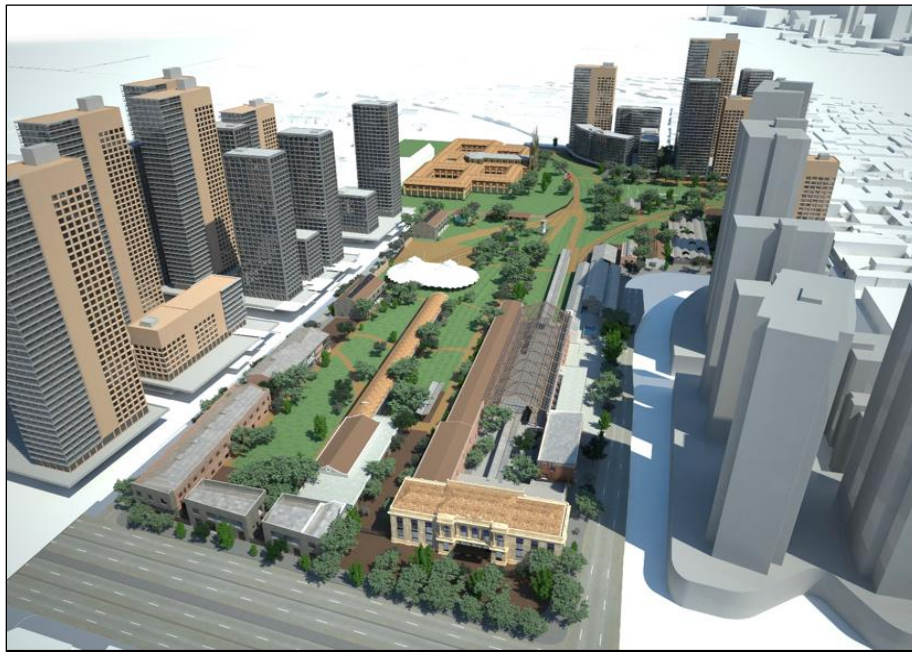
Desde esta multiplicidad de imágenes urbanas el espacio percibido y vivido expresan esa relación de diversidad de colores o en su defecto las maneras de observar, experimentar y apreciar el espacio por sus vecinos antiguos al estilo de un caleidoscopio. Estos espacios emergen desde la vida cotidiana de sus habitantes quienes les proporcionan sentidos y

significados a los lugares, calles, monumentos y entre otros, los cuales no solo son elementos urbanos sino hacen parte del paisaje habitual, al sumarse la renovación urbana como espacio concebido incorpora otra paleta de colores a este caleidoscopio de imágenes urbanas. Por tanto, esta transformación que se presenta en el sector dio lugar al tercer objetivo, el cual era establecer el *Espacio Concebido* del sector de la Estación del tren de la Sabana como patrimonio bajo un proceso de renovación urbana.

De acuerdo con esto, Margarita Mariño Von Hildebrand arquitecta y especialista en patrimonio encargada del Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación del tren de la Sabana, comentó en la entrevista realizada particularidades del espacio concebido del sector y la relación con este patrimonio en el marco de la renovación urbana. En esta participación se comentaron los estudios interdisciplinarios que se adelantaron por parte de diversos los profesionales para conocer el espacio, el patrimonio, la imagen y los impactos de esta renovación. En la entrevista se resalta que se encontró un gran potencial natural urbano en el terreno de la Estación, una zona verde escondida que actualmente no tiene el centro de la ciudad y se encuentra invisibilizada por sus grandes muros.

“La imagen que tienen del sector, los habitantes que se lograron evaluar, evidencia que ellos ni lo conocen (La Estación) y lo que les da la Estación es un muro, una barrera urbana y sirve para que se cree la olla y los focos de inseguridad. Ellos saben que en otro tiempo fue un edificio importante, abierto, un edificio que era el símbolo de la conexión con el resto del país y con el mundo. Pero, ahora no lo pueden ni ver, ni entrar, no puedes nada con él simplemente es un gran “taco” que contamina, pero, adentro es un oasis increíble, es una belleza, pero nadie puede verlo”. Entrevista a la arquitecta Margarita Mariño. Marzo 2019.

Figura 24. Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) Estación de la Sabana



Fuente: Castillo, P. (2018). PEMP Estación de la Sabana. Fundación Salvaguarda

El Plan Especial de Manejo y Protección de la Estación (PEMP) según la entrevistada, es una iniciativa del Ministerio de Cultura que se dio por motivo del proyecto de renovación que se presenta, el proyecto que supone transformar el sector cercano a la Estación debe salvaguardar el patrimonio y su zona de influencia. Por tanto, las empresas privadas encargadas de esta renovación tuvieron que contratar un PEMP con el objetivo de favorecer el espacio, el patrimonio y los habitantes que ya viven en el sector.

“La ley de cultura establece que, en los casos de los conjuntos urbanos o arquitectónicos completos, como pueden ser los centros históricos o como son un conjunto de edificios se debe formular un Plan Especial de Manejo y Protección. Este es el que debe dar la norma y condiciones de manejo con miras en la sostenibilidad del Bien de Interés Cultural en el largo plazo”. Entrevista a la arquitecta Margarita Mariño. Marzo 2019.

“El PEMP lo hicimos con un grupo de interdisciplinario y con arquitectos, los cuales hicieron un levantamiento de todos los edificios, los cuales son patrimonio y se les hizo la valoración, los bienes

inmuebles y muebles. También se hizo unas modelaciones, por ejemplo, tu mira el centro de Bogotá y este sector está llamado a que se renueve porque tenemos estructuras que no tienen valor (muchas) y otras que tienen valor, pero muy deterioradas. Entonces, lo que le va a suceder a la Estación de la Sabana en corto plazo (ya empezó a suceder) es una reactivación y una apertura pues se quitaran los muros y se abrirá como espacio público. Además, van a llegar unas grandes densidades de habitantes a vivir en este sector por motivo de la construcción de edificios cercanos”. Entrevista a la arquitecta Margarita Mariño. Marzo 2019.

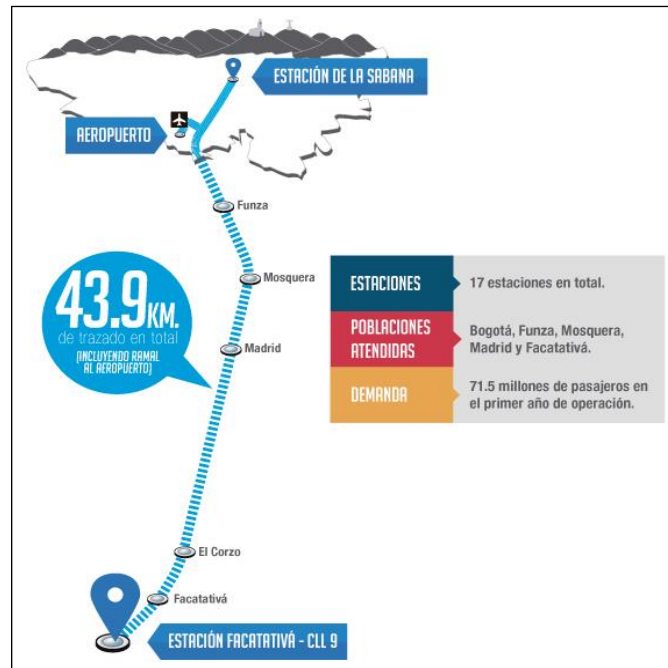
De acuerdo con la Figura 24 que representa el espacio concebido y la Estación del tren en el proceso, se evidencia la necesidad del cambio de la imagen urbana ya conocida del sector y el patrimonio. En tal sentido, los proyectos de renovación urbana de los centros históricos buscan, entre otras cosas, revertir la imagen negativa, así mismo, revalorar el patrimonio localizado respondiendo a intereses diversos (Vergara, 2018). El espacio de la Estación bajo la mirada de los especialistas urbanos es considerado un oasis en medio de las infraestructuras antiguas y deterioradas, los talleres industriales y la percepción de inseguridad del sector. El lugar emblemático no solo se reconocería como patrimonio al poder mejorar su aspecto y el entorno, sino también abriría las puertas como espacio público verde para sus vecinos y transeúntes (ver Figura 24).

La idea del espacio concebido representa otra imagen urbana para el sector, la eliminación de los muros de la Estación que han generado problemáticas sociales y barreras entre los habitantes de los barrios. La reactivación de la Estación del tren con la llegada de la renovación urbana supondría otras maneras para la construcción social del patrimonio, diferentes formas de percibirlo y significarlo, con ello revertir la imagen negativa del sector y posibilitar otras condiciones para la calidad de vida.

Por su parte, la renovación no se quedará ahí en la construcción de mega edificios y embellecimiento del espacio público irá más allá para transformar el espacio a gran escala

superando los alcances de la presente investigación. Al concluir la tesis en su ejercicio escritural, la Administración Distrital a cargo de la Alcaldesa Claudia López informó a la ciudadanía la adjudicación del proyecto *Regiotram de Occidente* el pasado 23 diciembre del año 2019. De acuerdo con esta nueva información, se puede constatar el rescate de las antiguas vías del ferrocarril que aún existen en la ciudad y se encuentran en abandono. Es así como se pronostica una reactivación de la Estación de La Sabana y la Estación de Usaquén, unas de las pocas que quedan vigentes. En consecuencia, se proyecta un cambio que definirá la nueva cara de la ciudad y la nueva imagen del sector de la Estación de la Sabana gracias a la renovación urbana.

Figura 25. Trayecto Regiotram de Occidente



Fuente: TransMilenio S.A. (noviembre de 2019) Recuperado de https://www.sitp.gov.co/publicaciones/41040/proyectos_de_tren/

La transformación del sector que, se produce y se proyecta para el corto plazo, demuestran como el caleidoscopio espacial es el encuentro de las tres formas de comprender lo urbano. Las miradas posibilitan la construcción del espacio urbano aquel que se nutre de las percepciones, experiencias y formas de concebir espacios comunes, de ahí que su transformación

como beneficio colectivo por y para la ciudadanía. La renovación urbana se presentó aquí como una oportunidad, según los hallazgos y versiones de los participantes, la particularidad del espacio ha permitido pensarlo para un cambio estructural. También posibilitó preguntarse por el afán de cambiar la imagen de inseguridad y deterioro, que ha llevado aceptar la idea de renovación, sin conocer a fondo cuál será el papel de los vecinos antiguos en el proceso y cómo será su participación en la transformación del espacio en el que viven.

Por tanto, se convierten en nuevas preguntas que suscita la investigación como posibilidades para continuar abordándolo. Pero así mismo, resultan otras relacionadas con lo vigente, es decir, los efectos que traerá para el espacio y sus habitantes la construcción de Regiotram de Occidente, no solo para el sector de la Estación, sino también para toda la ciudad en general donde cruzarán sus trayectos. De esta manera, se evidencia múltiples posibilidades de estudio bajo un espacio urbano que hasta ahora empieza a tomar otras formas y con la llegada de nuevas maneras de percibirlo e imaginarlo.

5.2. Aportes y horizontes de la investigación

La investigación adelantada respecto a las percepciones del espacio en el sector de la Estación del tren de la Sabana dio aportes respecto al abordaje teórico y metodológico, representaron el andamiaje y construcción de sentido a partir de las categorías de imagen, patrimonio y renovación en el espacio urbano. La técnica de los mapas mentales utilizada en el trabajo supuso pensar acerca de la necesidad de fortalecerla en el campo de los estudios sociales y geográficos. Así, el horizonte de la investigación se reviste de los resultados encontrados y las preguntas que nacen de las conclusiones. Aquellas que logran darle continuidad a la temática de investigación. Es así como, los aportes y el horizonte se convierten en los aprendizajes del

trabajo arduo en la investigación, por tanto, representan avances significativos en el campo académico y el profesional.

Adentrarse en la investigación social requiere de un interés por el descubrimiento de aquella realidad que no se conoce, la exploración se halla a la orden del día para encontrar las respuestas de lo que se quiere conocer. El quehacer investigativo se convierte en interesante al escalar cada vez más la consecución de los objetivos propuestos, es aquí cuando la indagación se convierte, más que en un resultado académico, en una inspiración constante por adentrarse a mundos nuevos y realidades en el campo social. Por tanto, el abordaje del objeto de estudio respecto a las percepciones del espacio como enunciaciones de los sujetos que transitan o viven el espacio, representan diversas formas de pensarlo de acuerdo con los roles de los participantes, ya sean estos transeúntes ocasionales, habitantes de antaño, trabajadores o profesionales urbanos.

Desde este marco los aportes de la investigación se centraron en primer momento en lo teórico al proponer la dialéctica del espacio de Lefebvre y el tercer espacio de Edward Soja. Las perspectivas se vincularon en la presente investigación para entender el acontecer urbano de la zona de estudio a partir del espacio percibido, vivido y concebido, es decir, las imágenes urbanas y proyecciones del espacio que tienen los sujetos acerca del lugar que visitan, viven o ejecutan los planes urbanísticos. Al vincular las dos propuestas teóricas se logró establecer la experiencia en el espacio como aspecto fundamental para diferenciar lo percibido y lo vivido, así derrotero toma más fuerza al traer a colación la legibilidad del espacio de Kevin Lynch, lo que permitió abordar la imagen eficaz de aquellos sujetos que conocen el espacio en tanto identidad, estructura y significado.

Los postulados de Kevin Lynch para la investigación fueron el puente de conexión y diferenciación entre los tres espacios, qué tan legible es el espacio para el transeúnte y para un

habitante, cómo es percibido el espacio de la Estación del tren y el impacto de la renovación en la imagen urbana de los habitantes desde la experiencia misma. Estas fueron algunas preguntas suscitadas en el transcurso de la investigación y recogidas en los objetivos, la teoría de Lynch resultó pertinente al evidenciar que los sujetos categorizan su espacio en lugares de agrado y desagrado, así mismo, las percepciones permiten ubicar los espacios de acuerdo con la frecuencia de visita y usos. Es así como, se necesitaba un conjunto de categorías teóricas validadas que las agruparan y les proporcionaran sentido.

Al mismo tiempo, los mapas mentales hicieron parte de la investigación a partir de la lectura de los postulados de Lynch respecto a la imagen de la ciudad. El insumo de los mapas que realizaron los vecinos antiguos permitió pensarse una estrategia de lectura de las representaciones gráficas, lo que requirió elaborarlos junto con las entrevistas para conocer las intenciones, sentidos y significados. Se evidenció que la geografía de la percepción y del comportamiento, aunque trabaja los mapas mentales, faltan muchos aportes para constituirlos como técnica investigativa que posibilite interpretar los mapas mentales a partir de una ruta o pautas concretas. En la investigación se hicieron intentos gracias a los postulados de Lynch y Rodwin respecto a la interpretación de los trazos y su relación con el conocimiento del espacio.

El horizonte de la investigación se traduce en continuar este camino de descubrimiento del campo de las percepciones espaciales y las imágenes urbanas, apoyar la validez de este en los estudios sociales. Las metodologías cuantitativas como cualitativas aportan y amplían el espectro de análisis de las percepciones. En la investigación se evidenció que limitarlas a una sola reduce la interpretación de la realidad social. El reunir los cuestionarios, los mapas mentales, las entrevistas y la revisión documental proporcionaron insumos analísticos necesarios para validar

que, en el campo investigativo vincular estos dos enfoques para abordar el objeto de estudio proporciona abarcarlo en todas las direcciones.

Los aportes y el horizonte de la investigación son caminos que han sido construidos. Así, el interés por la Estación del tren de la Sabana ha llevado a consolidar dos trabajos con relación a este lugar. El primero, un trabajo monográfico en la Licenciatura de Ciencias Sociales respecto al papel que tenía la Estación a principios de siglo XX y los cambios la vida cotidiana. El segundo, la presente investigación respecto a la imagen urbana y las percepciones. Estas contribuciones han sido importantes para pensar este espacio urbano como una fuente de posibilidades para su estudio, es así como vincular el patrimonio y la renovación urbana lo convierten en una temática actual, que sirve de insumo para profundizar posteriormente respecto al impacto que la transformación urbana generaría en una ciudad como Bogotá.

5.2.1. La línea construcción social del espacio

El principal aporte que busca dar este trabajo a la línea Construcción Social del Espacio de la Maestría en Estudios Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional, es la reflexión respecto a la percepción del espacio y las imágenes urbanas como parte importante de la geografía. La apuesta teórica y metodológica permite analizar la dimensión socio espacial bajo el contexto urbano de tres categorías imagen, patrimonio y renovación. Además, establecer la relación de los sujetos con el espacio que habitan, estos como marcos interpretativos para el conocimiento de lo social.

Este trabajo abordó categorías como renovación urbana que han sido ampliamente estudiada en la geografía, lo que posibilitó ponerla a dialogar con otras para proveer de nuevos significados a la investigación. Estas tres categorías se convirtieron en un engranaje que, junto con teoría de la dialéctica del espacio, permitieron interpretar las diversas maneras de pensar y

apreciar el espacio de la Estación del tren de la Sabana. Así, la percepción, la vivencia y lo concebido hacen parte de la relación que los sujetos entablan con el espacio en diferentes niveles de apropiación. Estas se convierten en enunciaciones públicas de cada sujeto y se traducen en imágenes urbanas, en tanto se transita el espacio, se habita o se desarrolla proyectos urbanísticos, lo que implica generar una multiplicidad de maneras de leer el espacio, interpretarlo e imaginarlo.

Para la línea de investigación las imágenes urbanas requieren ser abordadas desde diferentes lugares de enunciación que posibiliten ampliar la mirada de lo que estas significan. Así mismo, evidenciar más de cerca su papel en la construcción social del espacio, no como acción directa sino como proyecciones de lo urbano, de los deseos y las expectativas de los sujetos frente a lo que quieren para los espacios que viven, trabajan o simplemente imaginan. También, el encuentro con otras formas de imagen como aquellas que resultan de la política pública, de los debates y disputas por lo que debería ser el espacio. Por tanto, una invitación para la línea y las futuras investigaciones es analizar la renovación urbana y la imagen que estas juntas proyectan, respecto a la transformación física, pues implicaría en un corto plazo un destierro y ruptura total del tejido social de los vecinos antiguos. La renovación no se pensó en la investigación como un aspecto negativo, los resultados y hallazgos lo percibieron como una oportunidad, sin embargo, la imagen urbana que posee el vecino antiguo de esta transformación es aquella construida por el cartel y la publicidad que reposa en su entorno, es decir, el ideal de renovación urbana. Este contexto problematiza aún más el tema de investigación y vincularlo al derecho a la ciudad, otra categoría que analizaría desde un enfoque diferente esta coyuntura.

Así, el estudiar la percepción y la imagen implica una mirada interdisciplinar y hacia la singularidad en tanto se busca leer fenómenos urbanos que son recientes para las ciencias

sociales. Así mismo, pertinentes para la ciudad con relación al proceso de transformación urbana que se proyecta para Bogotá que, aunque necesaria desde décadas atrás, las políticas urbanas necesitan ser aterrizadas a las particularidades y necesidades de cada espacio urbano. También, la participación ciudadana es clave, cuando es de manera efectiva, para generar procesos de identidad y apropiación con los elementos urbanos, el patrimonio y entre otros. De esta manera, el reconocimiento del espacio permite su intervención en pro de las necesidades de quienes lo habitan, y aprobar así una armonía entre lo nuevo de la renovación urbana y lo comunitario. Aquello que hace parte de los habitantes quienes perciben y viven el espacio desde el marco de la legibilidad y el conocimiento del espacio.

BIBLIOGRAFIA

- Albino, S y Barsky, A. (1997). El tercer espacio. Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica. (Edward Soja) En Sexto Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires. Geographicos.
- Arango, S. (2019). Historia de la arquitectura en Colombia. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes. Bogotá, Colombia.
- Arjona, C. y Novoa, J. (2013). *El papel de la estación del tren de La Sabana en la configuración del espacio urbano de San Victorino y la transformación de la vida cotidiana de sus habitantes (1910 – 1930)* (Trabajo de grado). Universidad Distrital FJDC, Bogotá, Colombia.
- Ávila, R. (2004). La observación: una palabra para desbaratar y resignificar (Hacia una epistemología de la observación). *Pedagogía Y Saberes*, (20), 97.106. Recuperado de <https://doi.org/10.17227/01212494.20pys97.106>

- Bailly, A. (1979). La percepción del Espacio Urbano. Colección Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- Bellet, C., y Gutiérrez, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Revista Boletín de la asociación de geógrafos españoles*. (5), 251-279.
- Benach, N. y Albet, A. (2010), Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical. Editorial Icaria, Colección Espacios Críticos, 285 p., ISBN 978-84-9888-243-8.
- Briceño, M. y Gil, B. (2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana*, 46 (1), 11-33.
- Cámara de Comercio de Bogotá (2010). Informe de gestión. Recuperado de <https://www.ccb.org.co/>
- Capel, H. (1973). Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de Geografía*, Universidad de Barcelona, vol. VII, nº 1, 1973, p. 58-150. Recuperado de <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45873/56665>
- Capel, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XII, nº 717.
- Castiblanco, A. (2003) La Estación de la Sabana, el tren en los espacios, los imaginarios y la historia de Bogotá. *Revista Historia Y Espacio* ISSN: 0120-4661 V.20, pp.57 - 77: Universitat De Valencia.

- Castro, A. (2003). *Deterioro y pérdida de la memoria del patrimonio urbano y arquitectónico del centro de Bogotá: recuperación y rehabilitación del Teatro San Jorge* (Trabajo de grado). Universidad Javeriana, Bogotá. Colombia.
- Ceniceros, B. (2015). Imagen urbana y espacios vacíos en Ciudad Juárez, Chihuahua, México. *Abaco: Revista de cultura y ciencias sociales*, ISSN 0213-6252, N° 86, pp. 128-133.
- Coulomb, R. (2009). Reduccionismo cultural y territorial del patrimonio urbano. *Centro-h*, (3), 79-90.
- De Castro, C. (2005). Geografía de la percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación territorial. *Cervantes virtual*. Recuperado de <http://www.cervantesvirtual.com/obra/geografa-de-la-percepcin-como-instrumento-de-planeamiento-urbano-y-ordenacin-territorial-0/>
- Eduard J. Alvarez-Palau. (2012). La infraestructura ferroviaria como condicionante del crecimiento de la trama urbana en ciudades medianas catalanas a principios del siglo XX. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. España: Ediciones Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Estébanez, J. (1982). Tendencias y problemática actual de la Geografía. En Cuadernos de Estudios N° 1. Serie Geografía. Madrid: Cincel.
- Fajardo, M., y Beltrán, J. (2017) Documento *de tradición oral: base para la reconstrucción histórica en el período de 1965 a 1985 de la estación central del ferrocarril de la sabana* (Trabajo de grado). Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia.

- Ferrer, L. (2014). *La formación de la imagen a través de la identidad de los espacios urbanos. Una perspectiva de análisis desde el caso de Lisboa* (Trabajo e grado). Universitat de Barcelona. Barcelona, España.
- Fundación Misión Colombia. (1988). *Historia de Bogotá Siglo XX* (Tomo I). Bogotá: Ed. Villegas Editores.
- Gutiérrez, R. (1997). “Patrimonio ¿Qué patrimonio?” En: *Memorias del seminario internacional de patrimonio*. Bogotá: Instituto Nacional de Vías / Ministerio de Transporte. Colombia.
- Hammen, M., & Lulle, T., & Palacio, D. (2009). La construcción del patrimonio como lugar: un estudio de caso en Bogotá. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (8), 61-85.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC. (2000). *Plan Especial de Protección Patrimonial Fase I*. Bogotá: Publicaciones Universidad Nacional de Colombia.
- Jiménez, A y Torres, A. (2006). *La práctica investigativa en ciencias sociales*. DCS, Departamento de Ciencias Sociales. Colombia, Bogotá, 2006: Universidad Pedagógica Nacional.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros. [1974].
- Lulle, T. (2006) Los retratos de ciudad y la “estetización” del patrimonio. Bogotá durante la segunda mitad del siglo XX, en *Adriana Parías y Dolly Palacio (eds.)*, *Construcción de lugares-patrimonio. El centro histórico y el humedal de Córdoba en Bogotá*. Bogotá, Colciencias-Universidad Externado de Colombia, pp. 85-123.
- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*. España: Ediciones Gustavo Gili.

- Malavassi Aguilar, R. (2017). El patrimonio como construcción social. Una propuesta para el estudio del patrimonio arquitectónico y urbano desde las representaciones sociales. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 18 (1), 253-266.
- Martínez, E. (2011) *El crecimiento y la forma urbana del sector de la Estación de la Sabana y San Façon* (Trabajo de grado), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Colombia.
- Ministerio de Obras y Transporte. (2000). Ferrocarriles Nacionales de Colombia: Una empresa que marcha. Bogotá: Publicaciones Ministerio de Obras y Transporte.
- Montaudón, R. (2015). *La Imagen Urbana y el Patrimonio Histórico, en la Ciudad Típica de Metepec un análisis de la Planeación Urbana* (Trabajo de grado). Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- Ojeda, N. (2007). El ferrocarril y la estructura lineal, Bogotá, 1889 - 1938. *Revista de Arquitectura*. Vol. 9, N° 1.
- Ortega, A. (1918). Reseña general sobre la marcha y desarrollo que han tenido los ferrocarriles colombianos desde 1835 hasta 1914. Estudio presentado ante el segundo congreso científico panamericano. Washington, Estados Unidos.
- Páramo, P. (2013). *La investigación en ciencias sociales: Estrategias de Investigación*. Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- Páramo, P. y Otálvaro, G. (2006). “Investigación Alternativa: Por una distinción entre posturas epistemológicas y no entre métodos.” Cinta de Moebio. *Revista de Epistemología de Ciencias Sociales* 25: 1-8. Consultado 8 de septiembre de 2007. Recuperado de www.moebio.uchile.cl/25/paramo.htm.

- Paz, O. (2011). México: ciudad del fuego y del agua. *La Gaceta* 483: 8-12.
- 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.
- Salmerón, J., & García, R. (2016). Renovación Urbana asociada a la Estación del AVE de la Ciudad de Cartagena. *Revista Universidad Politécnica de Cartagena, P+C*, (07), 21-36.
- Santarelli, S. & Campos, M. (2002). *Corrientes epistemológicas. Metodología y prácticas en geografía. Propuestas de estudio en el espacio local*. Bahía Blanca, Argentina: Departamento de Economía, Universidad Nacional del Sur.
- Santos y Ganges, L. (2002). La gran velocidad ferroviaria en España: ancho de vía y duplo-red. *Polígonos: Revista de geografía*. (11-12), 2001-2002.
- Urrea, S. (2017) *Déjà vu turístico cultural de la estación de la Sabana: Plan de renovación de la estación de la Sabana en Bogotá 2050* (Trabajo de grado). Fundación Universidad de América. Recuperado de <http://hdl.handle.net/20.500.11839/851>.
- Vidal, A. (2008). Patrimonio, soporte de identidad. En R, Vergara (Ed.), *Renovación de centros históricos en grandes ciudades latinoamericanas* (pp 9-18). Colombia: Ediciones Uninorte.
- Villegas, A. (2013). *Estación Intermodal de la Sabana. La relación entre obsolescencia funcional y física de conjuntos patrimoniales ferroviarios y deterioro urbano* (Trabajo de grado). Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia.