



Realidades y perspectivas de la convivencia ciudadana en Kennedy, Bogotá, D.C. (2019-2021)

LIBROS DE INVESTIGACIÓN
2022



COORDINADOR DE OBRA

LUIS CARLOS CERVANTES ESTRADA

FACTORES QUE IMPACTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA EN LA LOCALIDAD DE KENNEDY, BOGOTÁ D. C. (2019-2021)

Coordinador de obra:

Luis Carlos Cervantes Estrada

2022

Colombia: *Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy*, Bogotá D. C., (2019–2021).

79 p.; 23x16,5 cm

ISBN *e-book*: 978-628-95455-2-4

1. *Convivencia*. 2. *Hurto*. 3. *Migración*. 4. *Policía*. 5. *Seguridad ciudadana*. I. Oscar Andrés Moreno Moreno. II. Andrés Felipe Rojas Ome.

CDD-23 353.1 – 2022

© Luis Carlos Cervantes Estrada

Dirección Nacional de Escuelas

Coronel Sandra Patricia López Luna
Directora Nacional de Escuelas

Edición

© Editorial de la Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional de Colombia
Vicerrectoría de Investigación
dinae.vicin@policia.gov.co
Trv. 33 Nro. 47A - 35 Sur • Bogotá, D. C., Colombia
Teléfono: (601) 515 9000 Ext. 9854

Editor: Mayor Juan Aparicio Barrera

Serie Libros resultados de investigación

Queda prohibida la reproducción parcial o total de este libro por cualquier proceso reprográfico o fónico, especialmente por fotocopia, microfilme, *offset* o mimeógrafo.
Ley 23 de 1982

ISBN (digital) 978-628-95455-2-4

Edición: diciembre de 2022

Diseño de carátula: Cienciométrica SAS

Diagramación: Cienciométrica SAS

Corrección de estilo: Cienciométrica SAS

Bogotá D. C., Colombia



Policía Nacional de Colombia

Mayor general

Henry Armando Sanabria Cely

Director General de la Policía Nacional

Brigadier general

Yackeline Navarro Ordóñez

Subdirectora General Policía Nacional

Coronel

Sandra Patricia López Luna

Directora Nacional de Escuelas

Coronel

Claudia Susana Blanco Romero

Directora Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”

Mayor

Bernardo Rafael Gil Rojas

Vicerrector de Investigación

Grupo de investigación Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander” (ECSAN-DINAE), Código: COL0078651. Área: Ciencias Sociales. Línea: Servicio de Policía - Violencia y sus manifestaciones.

Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la postura de la Policía Nacional de Colombia.

Cómo citar este libro: Cervantes Estrada, L. C. (Coord.) (2022). *Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)*. Editorial de la Dirección de Educación Policial Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/EDNE.71>

Título

Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)

Sinopsis

Este libro es el resultado de dos investigaciones adelantadas en el 2021 en el marco de la primera cohorte de la Maestría en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander” [ECSAN]. Se tomó como unidad de análisis una de las localidades insigne de la capital de la República de Colombia, la número 8, Kennedy, una de las más extensas y pobladas del distrito, asimismo, según datos del Observatorio de Seguridad de la Cámara de Comercio de Bogotá (2020), la localidad cuenta con altos índices de delitos como el hurto a vehículos, asaltos bancarios, hurto a residencias y establecimientos comerciales, atraco a personas y riñas callejeras. Esta publicación aborda dos problemáticas que afectan actualmente a los habitantes y población flotante de la localidad, como es el hurto a bicicletas y la migración venezolana. Las conclusiones de los estudios aportan elementos de análisis, que sirven como insumo para que las autoridades locales y de policía formulen planes, programas y proyectos que permitan mejorar los niveles de convivencia y seguridad ciudadana en la localidad.

Palabras clave: convivencia, hurto, migración, Policía, seguridad ciudadana.

Title

Factors that impact citizen security in the district of Kennedy in Bogota D. C. (2019-2021)

Synopsis

This book is the result of two investigations carried out in the year 2021 within the framework of the first cohort of the Master’s Degree in Coexistence and Citizen Security of the Police Cadet School “General Francisco de Paula Santander” [ECSAN]. The unit of analysis was taken as one of the flagship localities of the capital of the Republic of Colombia: the locality number 8 Kennedy, one of the largest and most populated of the district; also, according to data from the security observatory of the Chamber of Commerce of Bogota (2020), the locality of Kennedy has high rates of crime such as theft from vehicles, bank robberies, theft from residences and commercial establishments, robbery of persons and street fights. This publication addresses two problems that currently affect the inhabitants and floating population of the locality, such as bicycle theft and Venezuelan migration. The conclusions of the studies provide elements of analysis that serve as input for local and police authorities to formulate plans, programs and projects to improve the levels of coexistence and citizen security in the locality.

Keywords: coexistence, theft, migration, Police, citizen security.

LOS AUTORES

Oscar Andrés Moreno Moreno

Subteniente de la Policía Nacional de Colombia. Trabajador Social. Magíster en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Escuela de Cadetes “General Francisco de Paula Santander”.

Andrés Felipe Rojas Ome

Subteniente de la Policía Nacional de Colombia. Ingeniero Industrial. Magíster en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Escuela de Cadetes “General Francisco de Paula Santander”.

DEDICATORIA

*A los hombres y mujeres de la Policía Nacional.
Líderes policiales que entienden su vocación de servicio,
como el sentido y la demostración
de una devoción y convicción por lo que hacen,
en función del ciudadano y de la Institución.*

AGRADECIMIENTOS

La publicación es un reflejo de los esfuerzos académicos e investigativos que realiza la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”, en el camino por la excelencia académica y la calidad de sus procesos educativos, con el propósito de consolidar la innovación educativa en la Policía Nacional, respondiendo de forma creativa, participativa y de un modo distinto, a los desafíos cambiantes de la sociedad, generando nuevos esquemas de trabajo que contribuyen a la efectividad en la prestación del servicio de policía y su relacionamiento con la comunidad, apostándole por una resignificación del valor público de la Institución para el ciudadano.

Por lo anterior, queremos expresar un especial agradecimiento a la señora Coronel Claudia Susana Blanco Romero, directora ECSAN por los acertados lineamientos y el apoyo constante al Grupo de Investigación de la escuela, constituyéndose en elementos potenciadores para entregar productos científicos de relevancia para la Policía Nacional.

A los hombres y mujeres policías de la Estación de Policía Kennedy y a la comunidad de la localidad, quienes aportaron de manera desinteresada sus conocimientos y valiosa experiencia, así como la información que fue necesaria para el desarrollo de los proyectos de investigación, cuyos resultados originaron esta publicación.

A la comunidad académica de la ECSAN, a los oficiales, suboficiales, personal del nivel ejecutivo, agentes, personal no uniformado y docentes que cuando fue necesario, brindaron sus asesorías y acompañamiento, para sortear la ruta metodológica trazada para cada uno de los proyectos de investigación que se adelantaron en el marco de la primera cohorte de la Maestría en Convivencia y Seguridad Ciudadana desarrollada por la Compañía Antonio Nariño.

La ECSAN como alma máter de la oficialidad de la Policía Nacional esta articulada con la visión futurista de la Dirección de Educación Policial,

desarrollando un ejercicio de innovación educativa en el proceso formativo de la oficialidad, estableciendo desde los programas académicos, una hoja de ruta que impacte de manera positiva el servicio de policía en beneficio de todos los habitantes de Colombia.

PRÓLOGO

Una de las responsabilidades de los Estados y de las instituciones encargadas del orden público interno, es garantizar la convivencia y la seguridad de su población. Es por ello, que resulta preocupante observar cómo en América Latina y el Caribe, los ciudadanos manifiestan que el principal problema de sus países, es la delincuencia y la seguridad. Para el 2015, 15 de los 18 países que participaron en la encuesta realizada por la Corporación Latinobarómetro, indicaron que la seguridad era una de sus mayores preocupaciones con un 22,8 %. Para el 2019 el promedio fue del 19 %, seguido del desempleo con un 15 % y la economía en un 13 % (Latinobarómetro, 2020).

Según el informe sobre la gestión de la seguridad ciudadana y la justicia, del Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2020), la región de América Latina y el Caribe ha crecido anualmente en promedio, el 3 % en los últimos 15 años (McKinsey Global Institute, 2019) y sigue siendo la región más desigual del mundo, aspecto que se traduce en serios desafíos para la convivencia y la seguridad ciudadana. Asimismo, la región tiene el 9 % de la población mundial, pero concentra el 34 % de todas las muertes violentas que ocurren globalmente (PNUD, 2021).

El panorama para Colombia es similar a los países de la región, en el 2019, la seguridad y la delincuencia ocuparon el tercer lugar en el orden de las mayores problemáticas de los ciudadanos con un 12 %, la superan el desempleo con el 17 % y la corrupción con el 20 % (Latinobarómetro, 2020).

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE] (2020) en la encuesta de convivencia y seguridad ciudadana 2019-2020, durante el 2019, el 10 % de las personas sufrieron al menos un delito. En cuanto a la percepción de inseguridad por ciudades, Cúcuta y Bogotá, D. C., son los lugares donde las personas reportaron sentirse más inseguras, con tasas de 71,9 % y 69 % respectivamente. En contraste, Manizales tuvo la percepción de inseguridad más baja (10,4 %) de las ciudades objeto de estudio.

Por ende, la estadística delictiva de la criminalidad en Colombia, para 2019-2020, evidencian una disminución en los siete delitos de mayor impacto: homicidios comunes, lesiones personales, hurto a personas, hurto a residencias, hurto a comercio, hurto a automotores y hurto a motocicletas.

Desde el 2003, la Organización de Estados Iberoamericanos [OEA], precisa la importancia de abordajes multisectoriales para la seguridad y la convivencia ciudadana de los países, que incluye las amenazas tradicionales y las nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad de los Estados del hemisferio, incorpora las prioridades de cada Estado, contribuye a la consolidación de la paz, al desarrollo integral y a la justicia social, y se basa en valores democráticos, el respeto, la promoción y defensa de los derechos humanos, la solidaridad, la cooperación y el respeto a la soberanía nacional.

En este mismo sentido, Alvarado *et al.* (2020) reconocen que la seguridad ciudadana va más allá del ejercicio policial:

La gestión de la seguridad ciudadana y la justicia es una cadena de valor que integra las distintas etapas del sistema de justicia criminal: la prevención del crimen y de la violencia (específicamente la que afecta a poblaciones en situación de riesgo), la disuasión y el control del crimen y de la violencia, la aplicación de justicia y la reinserción social. En los últimos años, la seguridad ciudadana ha ido consolidándose como un área de política pública y disciplina de investigación académica. Lo cual demanda mecanismos de coordinación entre las diferentes instituciones que participan en el sector y ha aumentado las necesidades de capacitación de especialistas en el tema. Múltiples informes e investigaciones señalan la importancia de avanzar en capacidades efectivas de gestión y liderazgo, acompañadas de mayor conocimiento técnico y práctico sobre la materia. Las instituciones de seguridad y de justicia de la región reconocen la necesidad de contar con especialistas con mejor formación para el liderazgo, el diseño y la gestión de políticas públicas integrales y multisectoriales (p. 20).

Entonces, la seguridad es un bien público que se circunscribe al entorno estatal y a la administración eficiente de los recursos destinados a garantizar la seguridad y la convivencia en los territorios. De ahí, que las problemáticas y los fenómenos de orden delictivo, victimal y criminal, migran, se desplazan y crecen, no solo en las zonas urbanas, sino en las rurales y en la región, constituyéndose en variables y retos tanto como para la institución policial

sino también para las autoridades político administrativas, con el propósito de impactar los contextos sociales, con desarrollos investigativos, teorización frente a la seguridad y la convivencia, pero en especial, formando ciudadanos con capacidades para intervenir y proponer alternativas de cambio que contribuyan en la transformación de problemáticas sociales, así como la convivencia y seguridad ciudadana.

Por lo tanto, se hace necesario comprender las nuevas dinámicas sociales y convivenciales que demandan una alta respuesta institucional, en materia de servicio de policía, porque como lo indica Ruiz (2018) la seguridad es una capacidad del estado, en asocio con múltiples actores para proveer y coproducir un marco de protección de la vida y el patrimonio de los individuos, que les permita a los ciudadanos convivir pacíficamente, sin miedo, en aras de alcanzar una mejor calidad de vida.

En todo caso, la construcción de escenarios seguros, implica además de la actuación del Estado, la configuración de vínculos comunitarios, como la familia, la escuela y la comunidad, que naturalmente asumen el rol de tensores sociales que propician la cooperación y la convivencia positiva (PNUD, 2021). En este contexto, es importante precisar que atender a los retos de seguridad y convivencia desde una mirada multidimensional y multisectorial, implica intervenciones de mayor integralidad que reflejen con claridad la multicausalidad de los fenómenos, así como la coordinación, tanto internacional como interna y la contribución de la sociedad en su conjunto.

Todos estos factores constituyen motivaciones para canalizar herramientas que permitan hacer contención, prevención, investigación y tratamiento de todos estos fenómenos que sin duda atemorizan e intimidan a las comunidades, pero que además menoscaban la convivencia y seguridad de los ciudadanos.

En tal sentido, una de esas herramientas es sin duda mejorar de manera sustancial la formación profesional de los policías, como una de las instituciones del Estado con significativa injerencia en proveer y coproducir un marco de protección de la vida y el patrimonio de los individuos, para generar tranquilidad, orden y armonía social, factores que traen consigo desarrollo y calidad de vida.

Coronel Claudia Susana Blanco Romero

Directora Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”

Referencias

- Alvarado, N., Sutton, H., y Laborda, L. (2020). *COVID-19 y la actuación de las agencias policiales en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/covid-19-y-la-actuacion-de-las-agencias-policiales-de-america-latina-y-el-caribe>
- Corporación Latinobarómetro (2020). *Informe regional de América Latina y el Caribe*. <https://www.latinobarometro.org/lat.jsp>
- Departamento Nacional de Estadística [DANE] (2019). *Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana. (ECSC)*. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/convivencia/2019/Bol_ECSC_2019.pdf
- McKinsey Global Institute (2017). *Where will Latin America's Growth come from?* Discussion Paper.
- Organización de Estados Americanos [OEA] (2003). AG/DEC. 27 (XXXII-O/02). Declaración sobre seguridad en las Américas. Conferencia Especial sobre seguridad. México, 28 de octubre de 2003. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/30032.pdf>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] (2021). *Informe regional de desarrollo humano. Atrapados alta desigualdad y bajo crecimiento en América Latina y El Caribe*. <https://www.undp.org/es/latin-america/informe-regional-de-desarrollo-humano-2021>
- Ruiz, J. (2018). La Policía Nacional: desafíos y reformas. In *Memos al presidente: Consejos para la defensa y la seguridad de Colombia. Más allá del conflicto* (pp. 221-231). Grupo Editorial Ibáñez.

Contenido

| | |
|-------------------|----|
| Introducción..... | 19 |
|-------------------|----|

Capítulo 1.

| | |
|--|----|
| Migración venezolana: efecto en la seguridad ciudadana, localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019-2021)..... | 21 |
| 1.2. Introducción | 23 |
| 1.3. Causas de las migraciones..... | 26 |
| 1.4. Efectos de las migraciones..... | 27 |
| 1.5. Método | 28 |
| 1.6. Resultados..... | 30 |
| 1.6.1. Migración de venezolanos hacia Colombia: causas y ubicación en Bogotá D. C., localidad de Kennedy | 30 |
| 1.6.2. Delitos cometidos por migrantes venezolanos en la localidad de Kennedy en el período 2019-2021 | 39 |
| 1.7. Discusión..... | 47 |
| 1.8. Conclusiones..... | 49 |
| 1.9. Referencias..... | 51 |

Capítulo 2.

| | |
|--|----|
| Evaluación de las estrategias implementadas: disminución al hurto de bicicletas en Kennedy, Bogotá D.C. | 57 |
| 2.1. Introducción | 58 |
| 2.2. Método | 66 |
| 2.2.1. Criterios de inclusión o exclusión | 66 |
| 2.2.2. Técnicas e instrumentos..... | 67 |
| 2.2.3. Población y muestra | 67 |
| 2.2.4. Tamaño de la muestra | 67 |
| 2.3. Resultados..... | 68 |
| 2.3.1. Factores de mayor incidencia del hurto a bicicletas de la localidad | 72 |
| 2.4. Discusión..... | 74 |

| | |
|---|----|
| 2.4.1. Efectos de las estrategias implementadas por las autoridades locales para la disminución del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy | 74 |
| 2.4.2. Factores que influyen en las percepciones de los ciudadanos sobre la seguridad y su relación con el servicio de policía | 78 |
| 2.5. Conclusiones..... | 79 |
| 2.6. Referencias..... | 82 |
| Índice alfabético..... | 89 |

Lista de figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1. Cifras de venezolanos ubicados en América Latina y el Caribe, a diciembre de 2021 | 32 |
| Figura 2. Variación porcentual anual de la migración venezolana hacia Colombia 2014-2020..... | 32 |
| Figura 3. Lugar donde venezolanos residieron por primera vez al llegar a Colombia..... | 33 |
| Figura 4. Causas que motivaron la migración venezolana hacia Colombia 2020 | 35 |
| Figura 5. Red de codificación causas de la migración venezolana a Colombia..... | 36 |
| Figura 6. Comportamiento de los principales delitos ocurridos en la localidad de Kennedy, Bogotá D.C., 2019-2021..... | 40 |
| Figura 7. Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Total comparendos por mes localidad de Kennedy - 2021..... | 41 |
| Figura 8. Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Comportamientos contrarios a la convivencia recurrentes en la localidad de Kennedy - 2021 | 42 |
| Figura 9. Extranjeros privados de la libertad en Colombia, con corte a 2021. | 44 |
| Figura 10. Relaciones entre el desempleo, falta de oportunidades y aumento del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy..... | 71 |
| Figura 11. Efectos de las estrategias implementadas por las autoridades de la localidad de Kennedy | 77 |

Lista de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Categorías y subcategorías de la revisión documental..... | 31 |
| Tabla 2. Categorías y subcategorías entrevista semiestructurada..... | 39 |
| Tabla 3. Relación entre la infraestructura y seguridad en bicicletas..... | 73 |

Listado de siglas y acrónimos

| Sigla | Significado |
|--------------|---|
| ACNUR | Agencia de la ONU para los Refugiados |
| CEACSC | Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana |
| CEPAL | Comisión Económica para América Latina y el Caribe |
| CIEPS | Centro de Información Estratégica Policial Seccional |
| DANE | Departamento Administrativo Nacional de Estadística |
| DNP | Departamento Nacional de Planeación |
| ECSAN | Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander” |
| FEDESARROLLO | Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo |
| IDRD | Instituto Distrital de Recreación y Deporte |
| INPEC | Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario |
| MNVCC | Modelo Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes |
| ODS | Objetivos de Desarrollo Sostenible |
| ONU | Organización de Naciones Unidas |
| PIB | Producto Interno Bruto |
| PISCCJ | Plan Integral de Seguridad Ciudadana, Convivencia y Justicia |
| PNUD | Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo |
| R4V | Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela |
| RAE | Real Academia Española |
| SPA | Sustancias psicoactivas |
| SITP | Sistema Integrado de Transporte Público |
| TNM | Transporte no motorizado |

INTRODUCCIÓN

Luis Carlos Cervantes Estrada

* Capitán de la Policía Nacional de Colombia, jefe grupo de investigación
Escuela de Cadetes de Policía General Francisco de Paula Santander

Es claro que para dar respuesta a los requerimientos ciudadanos sobre la prestación de un servicio de policía efectivo y garante de los derechos humanos, las necesidades institucionales, suponen la consolidación de sus procesos académicos, especialmente los referidos al fortalecimiento de las competencias del nivel directivo de la Institución. Por ende, el programa de Maestría en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander” responde a las necesidades de un contexto globalizado, con nuevas y diversas formas delincuenciales que demandan el análisis y la gestación de políticas policivas acordes con los retos actuales, en relación con las cifras de hurtos a personas, residencias y establecimientos, las tasas de homicidios y el índice de denuncias ciudadanas que aún se presentan diferencialmente a nivel mundial y, especialmente, en Colombia. A través de este programa de maestría se analizan las problemáticas sociales, para así asumir y afrontar las situaciones emergentes que se gestan tanto en el marco de convivencia como de seguridad ciudadana en Colombia.

De la misma forma, mediante la gestión pública del servicio de policía que se constituye en objeto de reflexión de los diferentes espacios académicos de la maestría, se busca realizar ejercicios de análisis sobre la demanda ciudadana de vigilancia policial para la protección frente a diversas amenazas, especialmente la referida a la delincuencia. Es por ello, que los trabajos de grado de los estudiantes del programa, tuvieron como objetivo central la revisión sistemática de los problemas que inciden en las dinámicas de la convivencia y la seguridad ciudadana en los territorios del país, con el propósito de formular propuestas que permitan enrutar los procesos misionales policiales a través de la ampliación y desarrollo de la producción de conocimiento sobre el servicio de policía y, la profundización teórica y conceptual.

De acuerdo con lo anterior, los resultados de los proyectos de investigación que integran este libro, asumen la perspectiva del servicio de policía como un

servicio público esencial, una forma de seguridad pública, una acción administrativa dirigida por el Estado para lograr objetivos de gobierno y satisfacer las necesidades de los ciudadanos en materia de vigilancia, y protección contra diversas amenazas. Un enfoque en el control criminal sobre el control social, un concepto más cercano a una perspectiva sociológica.

Por consiguiente, el eje central de cada uno de los capítulos presentados a continuación se concentra en temas afines a ese servicio público de policía, que incluye el análisis de problemas sobre el orden social que surgen durante la gestión pública del mismo, teniendo en cuenta acontecimientos desde el modelo de gestión policial, la aplicación de los fundamentos policiales en las respectivas direcciones, comandos y jefaturas de la organización, e involucrando temáticas orientadas a la formulación e implementación de proyectos de seguridad ciudadana, la reducción de los fenómenos delictivos sobre análisis de dinámicas asociadas al contexto en los territorios, la gestión de la prevención y la protección de las comunidades.

En virtud de lo anterior, el primer capítulo denominado “Migración venezolana: efecto en la seguridad ciudadana, localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019-2021)”, presenta un panorama multidimensional de la migración venezolana, que reviste especial atención por las autoridades, como consecuencia de su inestabilidad política, social, económica y de salud, así como su incidencia en la comisión de hechos delictivos. El segundo capítulo titulado “Evaluación de las estrategias implementadas: disminución al hurto de bicicletas en Kennedy, Bogotá D. C.”, presenta los factores de mayor incidencia para la materialización de este delito en ese sector capitalino y analiza los efectos de cada una de las estrategias implementadas por las autoridades locales.

De igual importancia, cabe mencionar el fortalecimiento de los organismos de control, el robustecimiento de la capacidad estatal, la gestión territorial y el requerimiento de un Estado que focaliza más la atención en el servicio a la ciudadanía, exige a la Institución Policial la prestación de un servicio más efectivo, oportuno, humano y sobre todo cercano a la comunidad.

Finalmente, el fortalecimiento del tejido social es una consecuencia de la concientización ciudadana y de un servicio de policía efectivo, pensado conjuntamente con la población. Es decir, el servicio de policía se asume como servicio público ya que posee un trasfondo comunitario que se encamina a procurar mejores condiciones de vida y la satisfacción de las necesidades para garantizar la seguridad y la convivencia pacífica en todos los territorios del país.

1. MIGRACIÓN VENEZOLANA: EFECTO EN LA SEGURIDAD CIUDADANA, LOCALIDAD DE KENNEDY, BOGOTÁ D.C. (2019-2021)

DOI <https://doi.org/10.22335/edne.71.c86>

*Oscar Andrés Moreno Moreno**

* Policía Nacional de Colombia, oa.moreno00002@correo.policia.gov.co,
<https://orcid.org/0000-0002-8564-0896>

Cómo citar este capítulo: Moreno Moreno, O. A. (2022). Migración venezolana: efecto en la seguridad ciudadana, localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019-2021). En L. C. Cervantes Estrada (comp.), *Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019-2021)* (pp. 21-56). Editorial de la Dirección de Educación Policial Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/edne.71.c86>

Resumen

El objetivo de la investigación consistió en analizar el efecto de la migración venezolana en la seguridad ciudadana, centrándose en la localidad de Kennedy, Bogotá, D. C., entre 2019-2021. Metodológicamente el estudio se desarrolló bajo un enfoque descriptivo con un análisis cualitativo y proceso de triangulación hermenéutica para la definición de categorías y estudios de la información. Se aplicaron técnicas de recolección de información como la

entrevista semiestructurada y la consulta documental. La población objeto de estudio fueron funcionarios de policía encargados de garantizar la convivencia y seguridad ciudadana, adscritos al Centro de Información Estratégica Policial Seccional - sala CIEPS y, de la oficina de medidas correctivas de la Estación de Policía de la localidad Kennedy. Los principales resultados evidenciaron que Kennedy es la localidad con mayor ocupación de migrantes venezolanos en la ciudad capital; el número de capturados aumentó en el período 2019-2021 y su porcentaje de participación en delitos fue aproximadamente del 20 % en promedio general, siendo el hurto y el microtráfico las conductas más recurrentes. Finalmente, se pudo establecer que no existe una relación directa que demuestre que la ocupación de migrantes venezolanos en Kennedy, afecte los índices de inseguridad de la localidad.

Palabras clave: delincuencia, migración, policía, política migratoria, seguridad ciudadana

Abstract

The objective of the research was to analyze the effect of Venezuelan migration on citizen security in the locality of Kennedy - Bogotá, D.C. for the years 2019-2021. Methodologically, the study was developed under a descriptive approach with a qualitative analysis and hermeneutic triangulation process for the definition of categories and analysis of the information. Information gathering techniques such as semi-structured interviews and documentary consultation were applied. The target population of the study were police officers in charge of guaranteeing coexistence and citizen security, assigned to the Sectional Police Strategic Information Center [CIEPS] room and the office of corrective measures of the police station of the locality Kennedy. The main results evidenced that Kennedy is the locality with the highest occupation of Venezuelan migrants in the capital city; the number of captured persons increased in the period 2019-2021 and their percentage of participation in crimes was approximately 20% of the general average, being theft and micro-trafficking the most recurrent behaviors. Finally, it was possible to establish that there is no direct relationship that shows that the occupation of Venezuelan migrants in Kennedy affects the insecurity rates in the locality.

Keywords: crime, migration, police, migration policy, citizen security.

1.2. Introducción

En la actualidad, la migración se encuentra en continuo crecimiento debido a los cambios geopolíticos que se han dado en los últimos tiempos; sin embargo, este es un fenómeno histórico, tal como lo afirma Staszewski (2021) el hombre ha migrado durante miles de años y migrar es parte fundamental de la historia de la humanidad, las personas dejan sus hogares debido a diversos factores como la violencia racial, la violencia política, la discriminación religiosa, entre otras causas. En este sentido, el reporte de migración internacional de las Naciones Unidas (2019), estimó que para el 2019 la cifra de migrantes en el mundo era de 272 millones, de los cuales el 56 % lo hicieron a países desarrollados, haciendo evidente que una de las causas es la búsqueda de un mejoramiento de su calidad de vida.

En el caso específico de Latinoamérica la situación no es diferente; de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] (2020) en el Caribe, Centro y Suramérica, las migraciones aumentaron en un 60 % durante el período 2010-2019, siendo el caso venezolano el que ha contribuido de manera efectiva en este crecimiento desmesurado. Al respecto, la Agencia de la ONU para los Refugiados [ACNUR] (2021), precisó que la cifra de migrantes venezolanos en el mundo supera los cinco millones. Por supuesto, en América Latina y el Caribe es donde mayor flujo existe, asimismo, como lo indica la Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela [R4V] (2022), para el 2022 el número de migrantes venezolanos en América del Sur fue de 4992215, siendo Colombia el país que registró las cifras más altas con un 1742.927 (Migración Colombia, 2021), concentrados en su gran mayoría en las ciudades de Cúcuta y Bogotá D. C.; sin embargo, no existe certeza sobre la cantidad de migrantes venezolanos llegados a Colombia, teniendo en cuenta las diferentes vías no formales de ingreso al país. En Bogotá, D. C., de acuerdo con la Personería de Bogotá (2020), hasta octubre de 2019 habían llegado 357667 venezolanos, distribuidos entre sus 20 localidades, siendo Kennedy la localidad que ocupa el primer lugar con un 14,61 %, es decir, un total de 52555 migrantes.

Sin embargo, el problema no es solo la llegada de los migrantes, sino que esto incide en el comportamiento social y la economía del país. Como lo indica el informe conjunto de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] y la Organización Panamericana de la Salud (2020), sobre los efectos de la pandemia del Covid-19 y la constante migración venezolanos a los países

de América Latina, se calcula que el producto interno bruto global descenderá al 9,1 % como consecuencia del crecimiento del desempleo, que de acuerdo con sus estimaciones pasará de 8,1 a 13,5 %, con un consiguiente aumento de la pobreza, que se espera llegue al 15,5 %, situación que implica un aumento de 11 puntos porcentuales durante el 2022. En este mismo sentido, un estudio publicado por Fedesarrollo (2018) estima que para junio del 2018 el costo fiscal para Colombia debido a la migración venezolana, fluctuó entre los 1,4 y 3,2 billones de pesos, es decir, entre un 0,14 % y un 0,32 % del Producto Interno Bruto [PIB].

Ahora bien, el efecto de la migración venezolana va más allá de su impacto en la economía y la salud pública, pues el alto flujo de extranjeros en el país es un factor determinante en el comportamiento de las cifras asociadas a la convivencia y la seguridad ciudadana en los territorios. Este estudio centró su atención en la ciudad de Bogotá, D. C., específicamente en la localidad de Kennedy, que como se indicó anteriormente, es el espacio geográfico donde más se ha asentado la población migrante venezolana. Según la Alcaldía de Bogotá, a través del Observatorio de Desarrollo Económico (2017), Kennedy es la segunda localidad más poblada de la ciudad, con el 15 % de los habitantes, con una población cercana a 1208984, de los cuales el 49,5 % son hombres y el 50,5 % son mujeres. A pesar de ser un sector residencial, los hogares también son destinados al uso comercial; legalmente constituidas existen 33011 empresas comerciales (Secretaría de Desarrollo, 2020).

Según el Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana [CEACSC] (2019) de la Secretaría de Gobierno, Kennedy se mantiene como una de las localidades más inseguras de la ciudad capital. Tal como lo muestran las cifras presentadas por la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá (2021), al comparar la tasa de homicidios del mes de abril de 2020 y 2021, estas crecieron en un 42,9 %; situación similar se da en las lesiones personales, cuyo incremento fue del 283,8 %, el hurto a personas creció un 117,4 %, mientras que a residencias aumentó en un 113,6 %; el hurto de automotores 246,2 % y el de motocicletas 57,1 %; respecto al hurto a celulares su tasa de aumento alcanzó el 94,3 %. En cuanto a los delitos que mostraron un decrecimiento, se encuentran los sexuales con una reducción del 7 % y la violencia intrafamiliar con un 18 %.

Por su parte, el índice de capturas de venezolanos por delitos cometidos en el país, también ha presentado un crecimiento en los últimos cuatro años,

según datos del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario [INPEC] (2019), para el 2015, se registraron 433 capturas, en el 2016, 726; 2017, 2069; 2018, 7232; y, para el 2019, se registraron 10.691 capturas que representaron el 5,3 % del total nacional. Los delitos recurrentes fueron hurto a establecimientos de comercio, hurto a personas, tráfico, fabricación o porte de estupefacientes. Para la localidad de Kennedy, según datos suministrados por la Estación de Policía Kennedy, entre enero y mayo de 2021, se habían presentado 389 venezolanos capturados en la localidad por diferentes delitos.

Algunos estudios realizados en países de Latinoamérica sobre la incidencia de los casos de migración en la seguridad ciudadana, evidencian la preocupación de la región sobre este fenómeno de movilización social. Cuevas (2018) encontró que los participantes del estudio reportaron un incremento en los delitos a partir del aumento de la migración venezolana, siendo los de mayor relevancia el hurto a personas y a viviendas. La investigación expuso que a pesar de la diferenciación entre los barrios estudiados, está constantemente presente el sentimiento de peligro en el contexto de las localidades. Además, en contraste a las respuestas de los entrevistados, fueron más los casos en los que un hecho aislado se convirtió en un imaginario, que la verdadera incidencia de los migrantes.

Rodrigo (2019) indagó sobre los sentimientos que surgen en los migrantes al vivir en un contexto de lucha constante, tanto por territorio como reconocimiento, en las afueras de La Plata - Argentina, profundizando en las formas de violencia y el desarrollo de lazos sociales, así como su efecto sobre la relación con el Estado; en donde se desarrolló el concepto de que los bolivianos pueden llegar a desarrollar conductas violentas, es decir, sus procesos de reconocerse como ciudadanos va entrelazado con las prácticas violentas para obtener reconocimiento.

Al hacer referencia a estas investigaciones realizadas en el contexto colombiano, los resultados no son muy distintos, tal como lo demuestran Ordóñez y Ramírez (2019), la construcción de la migración venezolana como una amenaza de salud y seguridad pública en Colombia, realizaron una revisión sobre la obra mediática y política de la imagen del migrante venezolano como amenaza a la salud y estabilidad pública en el país, concluyendo que las políticas de solidaridad y ayuda que formula el Estado, van de la mano con mensajes contradictorios elaborados en los medios que, en últimas, le muestran al público una población indiferenciada que pone en riesgo la estabilidad ciudadana.

En este sentido, es preciso apuntar que la problemática de la migración venezolana se ha agudizado durante los últimos años como consecuencia de la crisis económica, política y social que vive Venezuela. Ante esto las personas optan por abandonar sus lugares de origen y migrar a otros países, siendo evidente que Colombia por su cercanía y lazos históricos, es el destino más accesible, en concreto para aquellos que por su condición económica no tienen otra opción que desplazarse (algunas de las ocasiones a través de extensas caminatas) al lugar más cercano. Sin embargo, la mayor dificultad es que el ingreso de estas personas, muchas veces sin documentación, se hace de forma ilegal, a través de pasos no autorizados en las ciudades fronterizas como Cúcuta, que tiene proximidad geográfica con los Estados de Ureña y San Antonio.

1.3. Causas de las migraciones

Las causas de las migraciones a lo largo de la historia en el mundo son diversas, sin embargo, se han hecho evidentes dos aspectos comunes en las movilizaciones humanas: por razones económicas o humanitarias. La primera de ellas, está relacionada con el progreso económico y la búsqueda de una mejor calidad de vida a través de nuevas oportunidades laborales. Por otro lado, las migraciones por asuntos humanitarios tienen que ver con las condiciones sociales del país de origen (Díaz-Grande, 2018) y en algunas ocasiones, migrar se convierte en la única forma de garantizar el bienestar de la familia. De ahí, que la migración es un asunto que generalmente tiene que ver con la pobreza, los cambios políticos o la desigualdad en la sociedad de origen (Tornos, 2006).

A pesar de ello, cuando los migrantes ingresan a un territorio, suelen tener efectos negativos en la convivencia con los habitantes de ese espacio geográfico. Algunas teorías que refuerzan este suceso, pueden ser la denominada Push and Pull, que se basa en la premisa de la atracción-repulsión; es decir, que lugares experimentan rechazo del migrante hacia su región de origen debido especialmente a las condiciones económicas y al atractivo que representa su destino. Estos son los denominados “*pull factors*”, variables que tienen que ver con el contexto del país receptor y que se constituyen en un atractivo para los migrantes, entre estos se pueden mencionar las oportunidades laborales y las mejores condiciones de vida (Apablaza y Vega, 2019).

De otro lado, una segunda teoría como la interdependencia, tiene en cuenta la necesidad de establecer relaciones entre las distintas regiones del mundo, ha tomado mucha más fuerza con la idea de la sociedad global. Esto es, la migración vista desde la perspectiva de la no territorialidad, dado que se ha venido dando una pérdida del rasgo distintivo que pregonaban los tradicionalistas, entrando en competencia con otros actores, lo que rompe la lógica clásica de Estado, produciéndose múltiples condiciones que facilitan los procesos migratorios (Piana y Cruz, 2017).

Un tercer enfoque es el denominado: redes de migración, el cual se define como un concepto remontado a 1918 y se refiere a la interrelación que se da entre los migrantes retornados y las familias, compatriotas y amigos en su país de origen. En este sentido, es preciso apuntar que los migrantes con experiencia y arraigo facilitan las condiciones económicas, de alojamiento, manutención y acceso a oportunidades laborales, lo que posibilita que otras personas busquen migrar (Gómez, 2010).

1.4. Efectos de las migraciones

Independientemente de las causas que motivan las migraciones, estas tienen efectos, tanto en el país de origen como en el receptor. En cuanto a el segundo, existen una cantidad de aspectos que contribuyen de forma directa en la construcción de una cultura xenofóbica, cuando por ejemplo son utilizados con fines electorales o porque se aumenta el índice de desempleo y por ende aumentan las cifras de criminalidad, aspectos que inciden en la percepción de seguridad que tienen los habitantes.

En cuanto al aspecto fiscal, a corto plazo los recién llegados le producen un costo al país receptor, especialmente por la necesidad de asistencia social mientras que se ubican laboralmente. Sin embargo, también se observa que a largo plazo, su presencia tiene efectos positivos en las finanzas públicas al integrarse al sector productivo, especialmente si la población que llega es joven y los países receptores tienen un mercado laboral envejecido que se convierte en una carga social importante (Koczan *et al.*, 2021).

Otro tipo de efecto de las migraciones, son las relacionadas con la descomposición familiar que viven los migrantes al tener que separarse de sus seres

queridos, lo que se traduce en costos sociales, tales como la necesidad de la implementación de políticas que contribuyan en la reconstrucción del tejido social. En cuanto a los migrantes retornados, estos pueden contribuir en el aumento de la productividad del país de origen, especialmente cuando su retorno se da tras haber desarrollado competencias laborales en un país avanzado (Findlay y Lowell, 2016).

De igual manera, existe la idea de que la llegada de los migrantes a los territorios, incide en la percepción de inseguridad y en el aumento de las tasas de delincuencia y criminalidad. De acuerdo con Castillo *et al.* (2019), existen dos maneras de ver a los migrantes: una positiva porque favorecen el control social del crimen y una negativa cuando son vistos como generadores de actos delictivos, ocasionado por diversos factores, algunos de ellos asociados a la falta de empleo, pobreza, a la instrumentalización de estructuras criminales o, las condiciones propias de los entornos sociales donde se asientan (Baker, 2015).

Este último aspecto fue abordado en la investigación que motivó este escrito, el cual tuvo como propósito establecer el efecto de la migración venezolana en la seguridad ciudadana de la localidad de Kennedy en Bogotá D. C., entre 2019-2021; en la primera parte se exponen las causas que han motivado esta migración hacia Colombia y su ubicación en la localidad de Kennedy; posteriormente, se presenta un panorama de los delitos cometidos por los migrantes en dicha localidad en el período 2019-2021 y, para finalizar se presentan los hallazgos frente a la relación que existe entre la migración de la población venezolana y la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C.

1.5. Método

Se utilizó un enfoque descriptivo con un análisis cualitativo. El paradigma cualitativo se orienta a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto, al igual que los acontecimientos que los rodean; profundizando en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad (Hernández *et al.*, 2014). Por su parte el diseño descriptivo, consiste en describir fenómenos, situaciones, contextos y eventos; es decir, detallar cómo son y cómo se manifiestan (Hernández *et al.*, 2014). De acuerdo con Cerda (2002), “sin describir los hechos es imposible explicarlos”. Este diseño metodológico

permitió dar respuesta al propósito planteado, consistente en determinar si la presencia de los migrantes venezolanos en la localidad de Kennedy en Bogotá, inciden en la seguridad ciudadana del sector.

La población objeto de estudio se centró en funcionarios de la Policía Nacional de la Estación de Policía de la Localidad de Kennedy, diez uniformados en los grados de teniente, patrullero, subintendente e intendente; dos uniformados adscritos a la sala CIEPS y dos uniformados de la Oficina de Medidas Correctivas de la Estación de Policía también de dicha localidad.

Se optó por un tipo de muestreo no probabilístico e intencional. Con este tipo de muestreo se pretendió obtener el conocimiento, percepción y comprensión del tema objeto de estudio en consideración de los participantes como fuentes de información primaria, en procura de conseguir distintas perspectivas y representar la complejidad del fenómeno estudiado, al igual que sus particularidades relacionadas con la migración de venezolanos a Colombia y su asentamiento en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C.

Para la selección de las técnicas e instrumentos de recolección de información se tuvo en cuenta lo establecido por Hernández *et al.* (2014), la recolección de datos comprende tres aspectos fundamentales: 1) Seleccionar una o varias técnicas para la recolección de información. 2) Aplicación del instrumento de recolección de datos. 3) Preparar los registros y las mediciones.

Por consiguiente, se utilizaron las siguientes técnicas: primero, revisión de fuentes documentales, con el propósito de detectar, extraer y recopilar información de interés relacionada con el tema objeto de estudio, que para este caso fue la migración y su efecto en la seguridad ciudadana, lo anterior teniendo en cuenta que esta consulta documental obtiene y trasciende el conocimiento acumulado en torno a un objeto de estudio en un momento determinado (Posada-González, 2011). La investigación incluyó la revisión de 67 fuentes documentales entre las cuales se encuentran artículos académicos y científicos, informes de investigación, tesis de grado publicadas en bases de datos científicas, observatorios y centros de estudios especializados. La información se recopiló con base en los principales hallazgos obtenidos.

También se utilizó la entrevista semiestructurada, técnica que parte de la elaboración de un guión que sirve de guía al entrevistador, es flexible, pues quien la lleva a cabo puede preguntar o contra preguntar a partir de las respuestas que da el entrevistado, buscando dar claridad a la información suministrada.

Se le da gran utilidad en la investigación cualitativa, para conseguir datos (Díaz-Bravo *et al.*, 2013). Se diseñó, validó y aplicó, un instrumento tipo entrevista semiestructurada a los funcionarios de la sala CIEPS y, a la Oficina de Medidas Correctivas de la Estación de Policía Kennedy, con la categoría de seguridad ciudadana y las subcategorías tipos de delitos, frecuencia de los delitos, quién comete los delitos y población víctima de los delitos. Estas entrevistas se aplicaron durante los meses de agosto a noviembre de 2021, dejando los respectivos formatos de consentimiento informado.

El análisis de los datos se refiere al momento en el que se da sentido a la información recolectada, procesándola y organizándola para facilitar el proceso de explicación, descripción e interpretación del problema objeto de estudio. Se utilizó como soporte tecnológico en el procesamiento de la información el programa Atlas ti. Para el análisis, se utilizó la técnica de triangulación hermenéutica, que consiste en reunir y cruzar toda la información relacionada con el objeto de estudio, de manera posterior a la aplicación de los instrumentos de recolección de información dentro del proceso de investigación (Cisterna, 2005). Se ejecutaron los siguientes pasos: selección de la información (producto de la aplicación de los instrumentos), triangulación de la información por categorías, triangulación entre las diversas fuentes de información y triangulación con las fuentes documentales consultadas. Lo anterior, permitió el análisis de los resultados obtenidos y la identificación de hallazgos para dar respuesta al efecto de la migración venezolana en la seguridad ciudadana de la localidad de Kennedy en Bogotá D. C.

1.6. Resultados

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de acuerdo con los objetivos propuestos en la investigación, en relación con las causas que han motivado la migración venezolana hacia Colombia y su ubicación en la localidad de Kennedy en Bogotá y un panorama sobre los delitos cometidos por migrantes venezolanos en la localidad en el período 2019–2021.

1.6.1. *Migración de venezolanos hacia Colombia: causas y ubicación en Bogotá D. C., localidad de Kennedy*

De acuerdo con los resultados obtenidos en el procesamiento de datos en la revisión documental, se consultaron 67 documentos estableciendo cuatro ca-

tegorías emergentes a saber: causas de la migración, etapas de la migración, migración en pandemia y, consecuencias de la migración. Asociados a las causas de la migración se identificaron cuatro nuevas subcategorías: características de los migrantes, dificultades para migrar, características de la migración y motivaciones para migrar. Finalmente, como parte de las etapas de la migración se encontraron la subcategoría: destinos de la migración y en esta subcategoría: Colombia.

Tabla 1

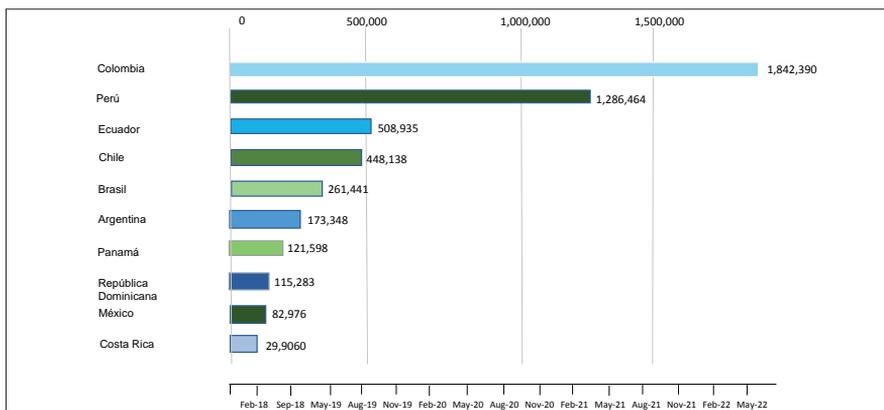
Categorías y subcategorías de la revisión documental

| Categorías | Subcategorías |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Causas de la migración | Características de los migrantes |
| | Dificultades para migrar |
| | Características de la migración |
| | Motivaciones para migrar |
| Etapas de la migración | Destinos de la migración (Colombia) |
| Consecuencias de la migración | Migración en pandemia |
| | Posturas frente a la migración |
| | Problemas sociales |

En los últimos tres años, la migración de la población venezolana hacia otros países del continente y del mundo ha tenido en aumento significativo. Según datos del R4V (2021) se calcula que el número de venezolanos refugiados y migrantes en el mundo se acerca a los siete millones, en América Latina y el Caribe se estima que llega casi a los cinco millones; de los cuales 1842390 están ubicados en Colombia.

Figura 1

Cifras de venezolanos ubicados en América Latina y el Caribe, a diciembre de 2021

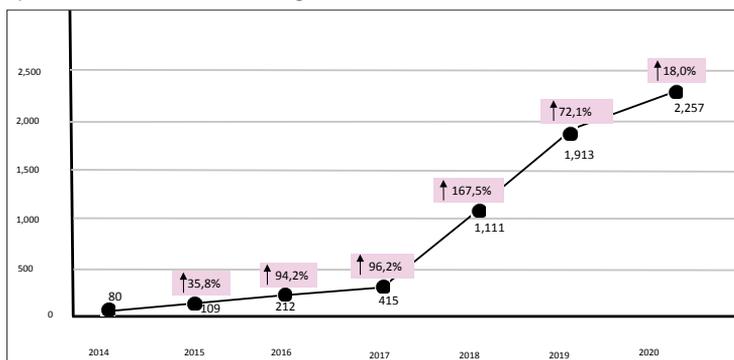


Nota. R4V con datos para Colombia por parte de Migración Colombia.

Según la gran encuesta integrada de hogares realizada por el DANE (2021), se evidencia una diferencia con las cifras reportadas por Migración Colombia, indicando que entre 2014 al 2020 el incremento de la población venezolana que llegó al país, fue del 80,6 %, siendo 2017 y 2018 donde se comprobó mayor flujo migratorio, alcanzado en el 2020 un total de 2,26 millones de personas; el promedio de edad se ubicó entre los 25 y los 54 años de edad.

Figura 2

Variación porcentual anual de la migración venezolana hacia Colombia 2014-2020

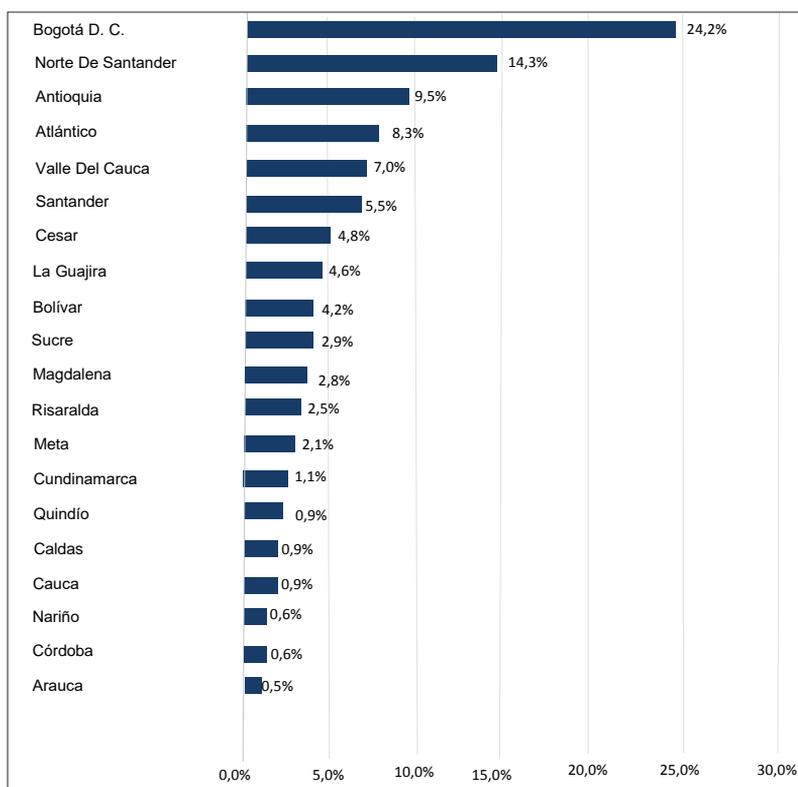


Nota. Gran Encuesta Integrada de Hogares (DANE, 2022).

Una vez los migrantes llegan a territorio colombiano se ubican en diferentes departamentos del país, siendo Bogotá, D. C., el lugar donde inicialmente se establecen con un 24,2 %, Norte de Santander con 14,3 % y Antioquia con el 9,5 % (DANE, 2022).

Figura 3

Lugar donde venezolanos residieron por primera vez al llegar a Colombia



Nota. Encuesta Pulso de la Migración (DANE, 2022).

Para los migrantes y refugiados venezolanos, Bogotá se constituye en una ciudad de tránsito para continuar hacia otros departamentos y municipios o bien, para desplazarse a diversos países del continente. En la ciudad capital, esta población prefiere ubicarse en el suroeste, hacia las localidades de Bosa,

Ciudad Bolívar y Kennedy, siendo esta última de especial interés, teniendo en cuenta el fácil acceso a diferentes sectores de Bogotá, arriendos de bajo costo, como paga diarios o albergues temporales que se encuentran cerca a diferentes oportunidades económicas, como es el centro de la ciudad (Mixed Migration Center, 2020).

Según la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través del Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia (2022), en el 2021 la cifra de ciudadanos venezolanos en Bogotá fue de 393716, de los cuales el 50 % se ubica en estratos 1, 2 y 3. El 10,6 % se encuentran en la localidad de Bosa, el 14,33 % en Suba y la localidad que alberga la mayor cantidad de ciudadanos venezolanos es Kennedy con el 14,61 %, es decir, 49322 personas.

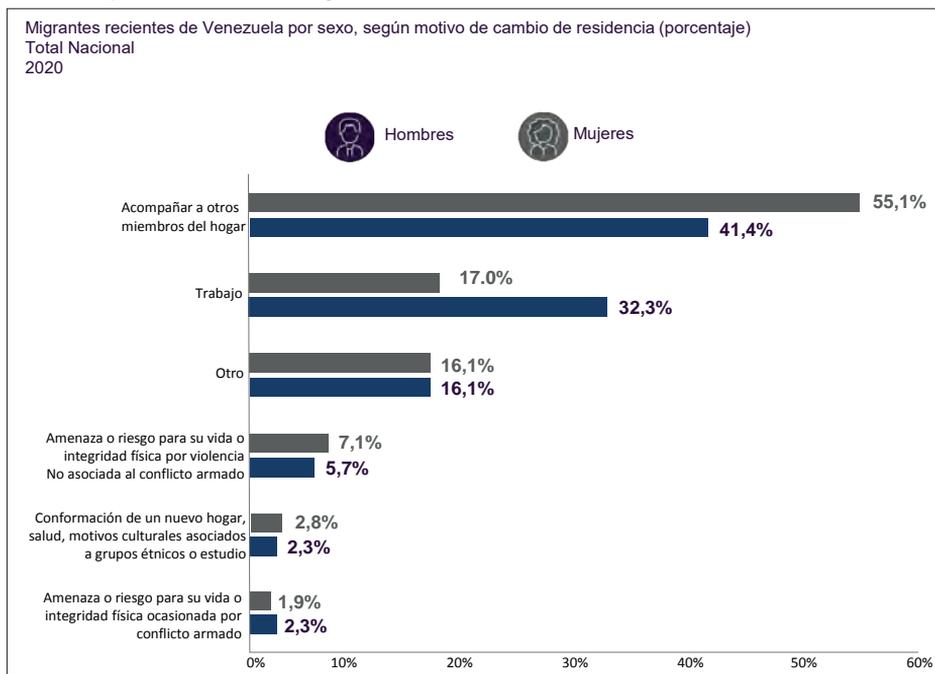
Un dato adicional sobre la ubicación de los migrantes venezolanos en la ciudad capital, tiene que ver con el perfil de estas personas; aquellos que tienen la intención de permanencia a quienes se les denomina instalados, los que están de paso llamados en tránsito, los que solo permanecen algunos días o meses, para continuar con su desplazamiento, que se conocen como estacionarios o temporales (Mixed Migration Center, 2020).

Según el estudio realizado por Mixed Migration Center (2020), Bogotá y la localidad de Kennedy, es especialmente llamativa para que los migrantes la elijan como lugar de permanencia, teniendo en cuenta la oferta local de programas y servicios de bienestar; al igual que la facilidad en la búsqueda de empleo y la posibilidad de mantener la red de apoyo familiar.

Ahora bien, en cuanto a las causas que motivaron estos desplazamientos hacia el territorio colombiano, la misma encuesta, indica que la mayoría de los migrantes para el 2020 con un 48,3 % lo hizo con la intención de unirse a otros familiares que ya se encontraban en el país, un 24,5 % por motivos laborales, con el fin de encontrar un trabajo que les permita enviar dinero a sus familias en Venezuela. La encuesta a su vez incluye otros motivos de cambio de residencia, como son amenaza o riesgo para su vida y/o integridad física, por violencia no asociada al conflicto armado, que tuvo un porcentaje del 7,1 % y otros motivos el 16,1 % (DANE, 2021).

Figura 4

Causas que motivaron la migración venezolana hacia Colombia 2020



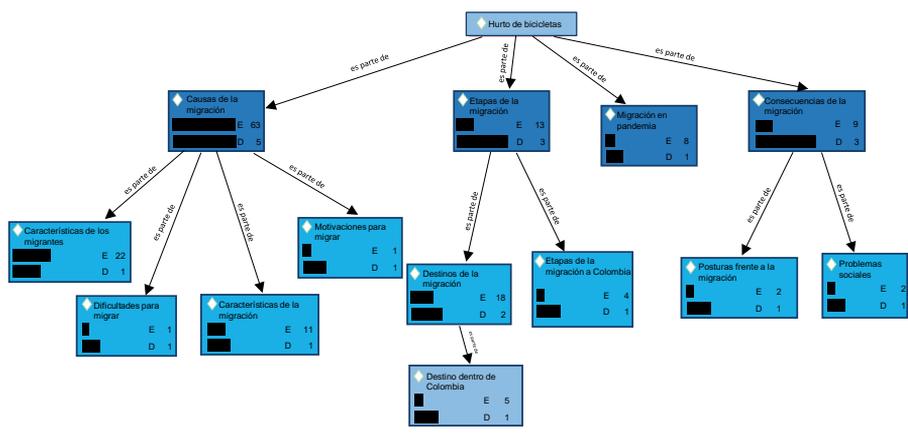
Nota. Gran Encuesta Integrada de Hogares (DANE, 2021).

De acuerdo con las fuentes documentales consultadas sobre las causas que originaron la migración de la población venezolana hacia el territorio colombiano, se realizó una red de codificación, a través del programa Atlas ti, con los siguientes resultados:

Una de las causas más sobresalientes se relaciona con la grave crisis económica que afecta a Venezuela, con una inflación que sobrepasa el 500000 %, disminuyendo notablemente el salario real, aspecto que ha aumentando la pobreza a un casi el 90 % del total de la población. Este drástico desaceleramiento económico, ha originado a su vez el deterioro del servicio público de salud, aumentando la propagación de virus y enfermedades ya erradicadas, como el sarampión, la difteria, tuberculosis y paludismo (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, 2018).

Figura 5

Red de codificación causas de la migración venezolana a Colombia



Por lo anterior, una parte de la población venezolana ve con desesperanza la posibilidad de satisfacer sus necesidades básicas de alimentación, vivienda, servicios públicos, que unido al desempleo y la inseguridad personal y jurídica motivan la necesidad de movilizarse hacia otras regiones del continente.

Un reflejo de la situación es el hecho de que un número significativo de migrantes viajen con la expectativa de mejorar sus condiciones de vida, no solo en lo concerniente a sus ingresos, sino también en búsqueda de tratamientos médicos, debido a que el colapso hospitalario de su propio país no puede cubrir; además, Pineda y Ávila (2019) señalan que estos se desplazan de su país de origen con información escasa y poca planificación, lo cual se refleja en su integración en los países receptores, las dificultades que pasan para tener éxito en su nuevo proyecto de vida.

De lo indicado anteriormente, se puede afirmar que existen múltiples factores que justifican el creciente nivel de migración, la cual se ha dado en etapas correspondiendo la primera de ellas a propietarios de empresas, personal

altamente calificado académicamente, que huyeron con la pretensión de evitar una crisis que ya era inminente. Este primer grupo se dispersó hacia distintos países donde les dieron la posibilidad de volver a iniciar sus empresas o a donde los requerían para laborar debido a su nivel de conocimientos.

En la segunda etapa, el perfil de los desplazados varía un poco, pues corresponden a personas con un menor nivel de estudio y menos recursos económicos. Por último, en la tercera etapa, la huida ha sido masiva, personas de todas las condiciones sociales, integrado a lo anterior los medios para salir del país también se diversificaron debido a la dificultad para la consecución de documentos que faciliten la migración; igualmente, la disminución de las rutas aéreas hacia otros lugares del mundo hace que muchos tomen la determinación de iniciar grandes caminatas, generando enormes caravanas, cuya visualización ha tomado tintes mundiales. Se hace evidente que la migración venezolana se incrementa como consecuencia de las difíciles condiciones sociopolíticas, a tal punto, en un primer momento la ola migratoria se focalizó en grupos sociales que tenían la posibilidad de viajar en buenas condiciones, pero sobre todo con la expectativa de llegar a su destino y poder construir empresa o ubicarse en un buen puesto de trabajo debido a su nivel económico y educativo.

De otro lado y haciendo referencia a los destinos de la migración, el país que ha acogido al mayor número de personas es Colombia, siendo los principales facilitadores la cercanía geográfica, así como la identidad cultural de las dos naciones, recordando que muchos de los recién llegados corresponden a migrantes retornados e incluso hijos de colombianos nacidos en Venezuela.

Esta migración en un principio correspondía a un fenómeno voluntario, basado en las expectativas negativas que empezaron a darse, pero en la actualidad es un proceso forzoso, buscando una mejor calidad de vida, e incluso buscando proteger esta misma. Además, con el cierre fronterizo la situación se volvió más caótica, ya que para poder pasar de un lado a otro se ha hecho necesario el uso de trochas, lo que ha generado un importante negocio para las mafias que han visto en esta eventualidad una oportunidad de lucro.

Otro aspecto importante de revisar es la franja etaria de quienes migran, donde se encuentra que la gran mayoría son adolescentes, adultos jóvenes y adultos, con edades comprendidas entre los 15 y los 59 años. Al hacer referencia donde se concentran la mayor cantidad de migrantes en Colombia, el primer lugar lo ocupa Bogotá, D. C., seguido de Cali y Medellín. Asimismo, las localidades de

la capital con mayor número de venezolanos son Suba, Usaquén, Kennedy y Fontibón. En el caso de Kennedy se puede afirmar que las razones están dadas por el contexto geográfico de la localidad, la densidad de la población y la posibilidad de encontrar un empleo formal o informal.

En general, las personas refugiadas y migrantes provenientes de Venezuela, sobre todo las mujeres, encuentran más posibilidades de emplearse en la economía informal, con las limitaciones que implica en cuanto al acceso a los derechos laborales. La razón es estructural: entre la mitad y tres cuartos de los empleos de América Latina y el Caribe están dentro de la economía informal, sea porque se trata de empleos sin contrato laboral y en condiciones precarias o porque abarcan emprendimientos de baja productividad y, por ende, sin posibilidad de costear coberturas frente a diversos riesgos del presente y del futuro (OIT, 2021).

Por último, la localidad de Kennedy es una de las más grandes de la capital, por ende, en su territorio puede albergar a un mayor número de migrantes, añadiendo que es una zona popular que facilita el acceso a arriendos económicos. Estos factores para un migrante son fundamentales y se convierte en la mejor opción de establecimiento al momento de llegar al país, pues la localidad permite satisfacer necesidades básicas como empleo informal o formal y el acceso a vivienda o arriendos factibles, estos factores generan un entorno de competencia como lo mencionan Pineda y Ávila (2019) pues se genera un contexto propicio para el desarrollo de divergencias entre la población local y migrante esto en base a la disputa de los recursos que de por sí ya eran escasos; el alcance de estos recursos le permite al migrante lograr una estabilidad económica, laboral y social que a largo plazo les permitirá mantener una vida estable y duradera en el territorio.

En resumen, se puede decir que la migración venezolana es multicausal, como lo indican Espinel *et al.* (2020), siendo el aspecto económico el principal; el 94 % de los venezolanos vive en la pobreza; asimismo entre las dificultades sociales, el desempleo, los precarios servicios de salud, etc. También, este ha sido un proceso sistemático que ha ido en aumento, lo que ha hecho que los destinos se multipliquen, siendo Colombia el país a donde más llegan migrantes, debido a la cercanía y los lazos históricos que unen las dos naciones. Bogotá, por su condición de capital, es la primera ciudad a la que más llegan migrantes en busca de oportunidades.

1.6.2. *Delitos cometidos por migrantes venezolanos en la localidad de Kennedy en el período 2019-2021*

A continuación se presentan los resultados obtenidos tanto de la consulta documental adelantada como el producto de las entrevistas semiestructuradas realizadas al personal uniformado de la Estación de Policía Kennedy, los funcionarios de la sala CIEPS y de la Oficina de Medidas Correctivas.

Para el análisis de los datos, se agruparon las respuestas obtenidas en las siguientes categorías:

Tabla 2

Categorías y subcategorías entrevista semiestructurada

| Categorías | Subcategorías |
|--------------------------------|---|
| Percepción de seguridad | Zonas inseguras |
| | Falsos imaginarios |
| | Medios de subsistencia |
| Criminalidad | Delitos |
| | Comportamientos contrarios a la convivencia |
| Actores criminales | Delincuencia común |
| | Bandas criminales |

Es indudable que la migración venezolana ha tenido un impacto en las dinámicas sociales del país y de los lugares donde se ubican estas personas. Aspectos como el aumento de la población vulnerable, el desempleo y el acceso a los servicios de salud, son algunos de ellos; otros factores como la explotación sexual, la separación y desprotección de la población infantil y la violencia intrafamiliar, son objeto de análisis por las autoridades competentes con el fin de encontrar mecanismos de respuesta oportuna y efectiva; sin embargo, uno de los que más llama la atención, es la sensación de una mayor percepción de inseguridad, en las zonas donde existe población venezolana.

Pero para comprender la relación que existe entre la migración de esta población y los índices delictivos en el país, es preciso revisar el comportamiento de los principales delitos y el número de capturas que se han dado entre venezolanos y colombianos, residentes en la localidad de Kennedy.

De acuerdo con el Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá (2022), el comportamiento de los principales delitos en la localidad de Kennedy entre 2019 y 2021, fue el siguiente:

Figura 6

Comportamiento de los principales delitos ocurridos en la localidad de Kennedy, Bogotá D.C., 2019-2021

| | Ene-Abr 19 | Ene-Abr 20 | Ene-Abr 21 | Ene-Abr 22 |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|
| Hurto a personas | 4156 | 3112 | 3479 | 4048 |
| Hurto a residencias | 439 | 300 | 322 | 194 |
| Hurto a automotores | 268 | 191 | 257 | 250 |
| Hurto a motocicletas | 279 | 194 | 250 | 307 |
| Hurto a celulares | 2119 | 1566 | 1959 | 2008 |
| Hurto a bicicletas | 390 | 463 | 510 | 473 |

| | Ene-Abr 19 | Ene-Abr 20 | Ene-Abr 21 | Ene-Abr 22 |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| Riñas | 20134 | 14994 | 18462 | 17826 |
| Lesiones personales | 1147 | 668 | 942 | 957 |

Homicidios

| | Ene-Abr 19 | Ene-Abr 20 | Ene-Abr 21 | Ene-Abr 22 |
|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Homicidio | 37 | 39 | 37 | 39 |

Venta y Consumo de SPA

| | Ene-Abr 19 | Ene-Abr 20 | Ene-Abr 21 | Ene-Abr 22 |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| Narcóticos | 3805 | 3291 | 5140 | 3124 |

Nota. Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia. Alcaldía Mayor de Bogotá.

De acuerdo con lo anterior, el delito de hurto en la localidad de Kennedy ha tenido un aumento considerable entre 2020 y 2021, siendo la segunda localidad con más hurtos durante el 2022; en cuanto a las lesiones personales y riñas, esta localidad es la que reporta más hechos de violencia asociados a estos dos delitos, sin embargo, se observa que ha tenido una reducción desde el 2019, las riñas con un 11,4 % y las lesiones personales, 16,5 %; el promedio de homicidios en Kennedy, desde el 2019, no ha evidenciado una variación

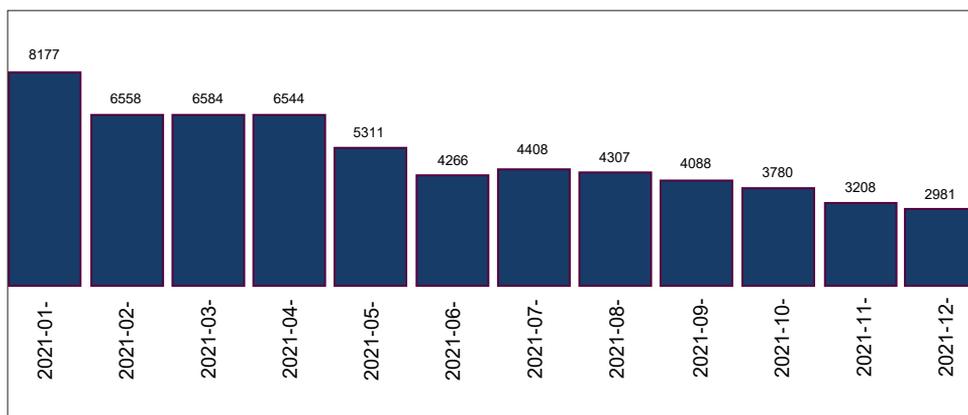
Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)

importante y se ha mantenido en una media de 38 a 39 homicidios, lo que indica que es la segunda localidad con más casos, después de Ciudad Bolívar; en relación con la venta y consumo de sustancias psicoactivas [SPA], Kennedy es la tercera localidad con más reportes, después de Engativá y Suba. Este delito ha mostrado una disminución importante, tanto en Bogotá como en Kennedy, con un 37,3 % (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2022).

Por su parte, el Registro Nacional de Medidas Correctivas evidencia en la localidad de Kennedy, una disminución en la imposición de comparendos durante el 2021, finalizando el año con un total de 2.981, los comportamientos contrarios a la convivencia más recurrentes en este sector son: porte de armas, consumo de bebidas alcohólicas y desacatar la función de policía, siendo la primera de estas, la que obtuvo 2.586 comparendos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2022).

Figura 7

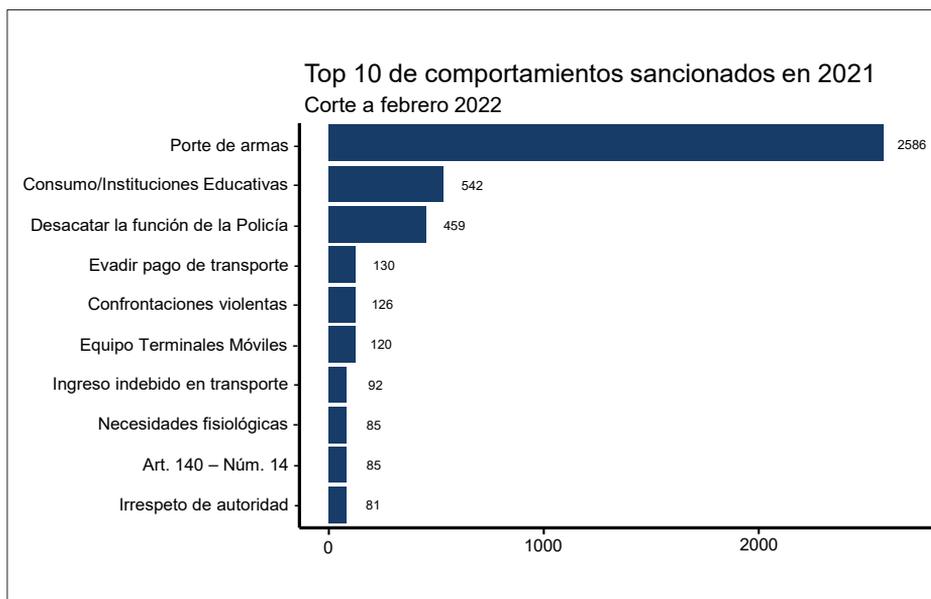
Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Total comparendos por mes localidad de Kennedy - 2021



Nota. Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Figura 8

Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Comportamientos contrarios a la convivencia recurrentes en la localidad de Kennedy - 2021



Nota. Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Entre los comportamientos contrarios a la convivencia de la Ley 1801 de 2016, que presentan mayor reiterancia por parte de los ciudadanos extranjeros están aquellos que afectan las relaciones entre las personas y las autoridades, como incumplir o desacatar orden de Policía (70665), portar armas o elementos cortantes, punzantes o semejantes (19422), evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros (8605), ocupar el espacio público en violación de las normas vigentes (6589) y finalmente el ingreso y salida de las estaciones o portales por sitios distintos a las puertas designadas para el efecto con (4108) comportamientos (Vargas *et al.*, 2021).

En cuanto a la percepción de inseguridad ciudadana, se puede decir que “los habitantes de la localidad de Kennedy se han sentido un poco inseguros por la presencia de los migrantes en su mayoría venezolanos” (II-1) esto concuerda con lo que menciona Vásquez (2018) señala que la comunidad tiene como

pilar fundamental el sentir protección contra las amenazas privaciones, o peligros y si esto no se garantiza se refleja en una percepción negativa. “Los ciudadanos de nacionalidad colombiana no le vemos el punto a favor, a la perspectiva de beneficio de que un extranjero, de nacionalidad venezolana esté en la localidad” (I2-1).

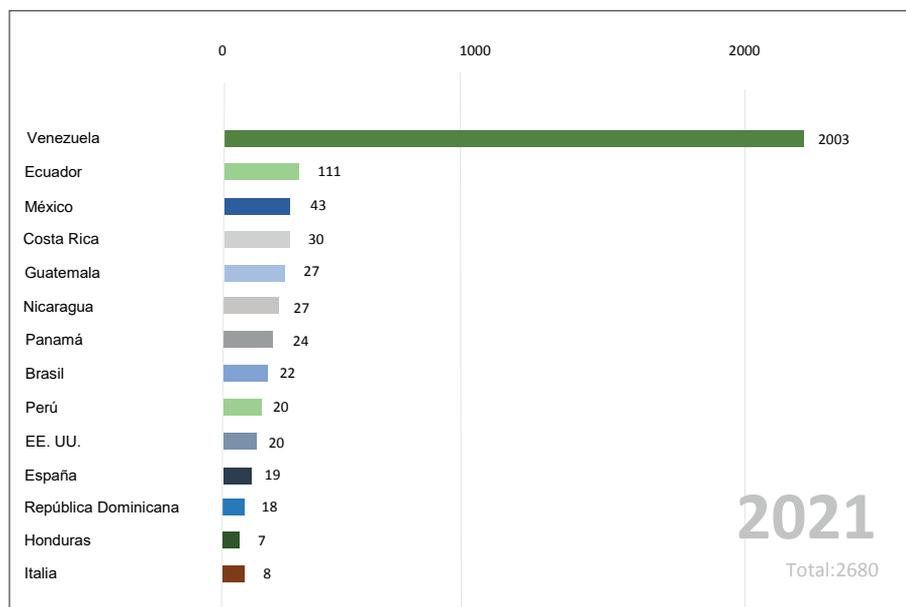
La presencia de migrantes ha producido desconfianza entre los habitantes de la localidad, situación que también puede extenderse más allá de la zona seleccionada para la investigación, tal como lo afirma el entrevistado 3. “La percepción que tiene la comunidad acá en la localidad, no solo en la comunidad, sino que esto es a nivel distrital o nacional, en referencia a llegada de migrantes venezolanos, ha incidido pues de una manera negativa” (I3-1).

De igual manera, las apreciaciones de los entrevistados en los grupos 2 y 3 son similares. Los ciudadanos los ven “de una forma negativa, ya que los habitantes de la localidad los perciben como un actor criminal” (I4-1). Eso en concordancia con Ajzenman *et al.* (2020) quienes mencionan que al llegar los migrantes aumentan las preocupaciones relacionadas con el crimen y respuestas conductuales asociadas con esas preocupaciones, en concordancia la apreciación del informante cinco es similar. La presencia venezolana “ha afectado negativamente a la percepción de seguridad” (I5-1), pues “la comunidad manifiesta que se han arraigado o afianzado estructuras criminales que representan una amenaza y que afectan la convivencia de la localidad” (I4-3).

Lo anteriormente enunciado, lleva a que se identifique como culpables de los delitos cometidos a los extranjeros venezolanos. Sin embargo, la información suministrada por las autoridades del sector, si perfilan a este grupo como participante en algunas contravenciones a las normas y evidentemente, esto ha venido en aumento como lo dice la FIP (2018) en su análisis exploratorio, donde resalta que el número de reclusos venezolanos desde el 2015 ha aumentado considerablemente y esto sigue evidenciándose en los años siguientes ya que el porcentaje de venezolanos capturados en el 2019 fue del 12 %, mientras que en el 2020 aumentó a 20,7 % y al 21,2 % en 2021, con un total de 2303 ciudadanos venezolanos privados de la libertad, que corresponde al 2,4 % del total de la población de privados de la libertad (INPEC, 2022). Knight y Tribin (2020) indican al respecto que la inmigración de venezolanos se asocia con un incremento en los índices delictivos en los municipios receptores, dejando claro que si bien es cierto que los delincuentes venezolanos han cometido delitos, no son los únicos responsables de dichos actos delictivos.

Figura 9

Extranjeros privados de la libertad en Colombia, con corte a 2021



Nota. INPEC (2022).

Sin embargo y a pesar que las cifras son contundentes en cuanto a la culpabilidad, cuando se pregunta sobre quienes delinquen, las miradas se dirigen a los migrantes. “Los identifican por su acento” (I1-3), además “estos venezolanos... pertenecen a grupos delincuenciales” (I1-6) a tal punto que se afirma que las “denuncias ya sean virtuales o directamente ante la fiscalía, con capturado, se ha manifestado y se ha evidenciado que han sido por población venezolana” (I1-21).

Esto no concuerda con las estadísticas, aunque se afirme que “me baso en esas estadísticas que arrojan el día a día, la aplicación del Código Penal y del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana en la localidad de Kennedy” (I3-15). Es decir, se habla desde la percepción, pero no desde la realidad cotidiana de las capturas.

Lo que es aún más preocupante, es considerar que sólo venezolanos son los que cometen delitos ya “que el ciudadano extranjero no está totalmente identificado y cuando presenta una identificación no hay como comprobar que sea totalmente la persona que se encuentra en el procedimiento, o que este documento sea legal” (I2-6), lo cual lleva a ser prejuzgado. Igualmente, más temerario aún es decir que “en atención al indicador de muertes, asesinatos, de homicidio como tal, no se tenía tan elevada la cifra, pues el colombiano como tal en actividad de delincuencia, no estaba enseñado a matar por un celular, a matar por una bicha, o a matar por un cigarrillo de marihuana” (I2-8).

En concordancia, se examina que el aumento de homicidios en la localidad se debe a los venezolanos y de acuerdo con los datos estadísticos suministrados por el INPEC (2021), en los tres años referidos, 2019, 2020 y 2021, no aparece ningún capturado por esta conducta en particular a menos que estos formen parte de los delitos no reportados, situación que no es creíble, pues esta actuación es grave para que no se tenga en cuenta.

Además, no existe fundamento que permita afirmar que los homicidios han aumentado debido a la presencia de los migrantes, donde también es preciso indicar que estas personas contravienen las normas debido a que son extranjeros y “no tienen ningún conocimiento del tema legislativo, ni del tema del comportamiento cultural que se maneja en Colombia” (I3-5). En conclusión, se puede afirmar, que una cosa son las estadísticas, la realidad y otra muy diferente, lo que perciben los ciudadanos.

Según el INPEC (2021), los delitos con más condenados venezolanos en el país, son hurto, concierto para delinquir, tráfico, fabricación o porte de estupeficientes, tráfico y porte de armas de fuego o municiones. Otro aspecto relevante y en lo que los participantes tienen de alguna forma un consenso, es pensar que los migrantes cometen actos delictivos en procura de conseguir medios de subsistencia. El “migrante al llegar a la localidad no cuenta con una actividad económica establecida con un empleo ya fijo, no cuentan con una vivienda, no cuentan con una alimentación estable, ni para ellos, ni para sus familias, o para sus núcleos familiares, y pues ven la facilidad de llegar a despojar a los ciudadanos de sus elementos, para venderlos y así conseguir lo que necesitan” (I2-11), lo que igualmente es temerario, porque es considerar que todos los migrantes delinque para poder subsistir.

Por consiguiente, se traduce en un imaginario que apunta a que la inseguridad del sector es consecuencia directa de la presencia de venezolanos, lo que

concuera con lo dicho por Ajzenman *et al.* (2020) pues sugiere que la inmigración desencadena la formación de percepciones erróneas relacionadas con la delincuencia. Sin embargo, aunque los capturados venezolanos han ido creciendo, su grado de incidencia es de apenas como máximo un 20 % parte de todo lo que sucede en la localidad. A pesar de esta realidad, su llegada es considerada un foco de delitos e inseguridad.

“La actitud de estas personas genera cierta inseguridad por su actuar, que evidencia estar buscando una manera fácil de conseguir el dinero” (I1-5), o “este grupo ha venido acentuándose aquí en la localidad de Kennedy tratando de tomar el territorio de los colombianos, y generando inseguridad” (I1-8). Para comprender lo anterior, es importante citar lo dicho por los entrevistados. “En algunas ocasiones la comunidad ha llamado a la policía, simplemente porque ve población venezolana, sin estar haciendo alguna actividad indebida” (I1-26), pero lo hacen por el simple “hecho de ser venezolanos” (I1-27), “para ellos la mayoría ya son delincuentes, son los que cometen los actos delictivos en estos sectores, digamos que de cierta forma si se ha visto xenofobia en estas áreas” (I1-27).

Generalmente podemos afirmar que, aunque la tasa de venezolanos capturados por algún delito ha aumentado entre 2019 al 2021, su proporción sigue siendo menor al total nacional, aspecto que evidencia que su incidencia es menor en la afectación a la seguridad ciudadana de la localidad de Kennedy. En este punto, se retoman los conceptos de seguridad objetiva y subjetiva, en donde la primera, se refiere a las cifras de delitos ocurridos en un sector y la segunda, al temor que sienten los habitantes de un territorio, de ser víctimas de los delincuentes (Focás y Kessler, 2015).

Sin embargo, un aspecto que es de notable importancia en este análisis y que aunque no tiene relación directa con la localidad de Kennedy, corresponde a la delincuencia transnacional y los grupos armados ilegales que proceden de Venezuela, como lo es el Tren de Aragua. Esta organización criminal delinque desde la cárcel de Tocarón, en el Estado de Aragua y de ahí la adopción de su nombre. Su actuación delincencial está principalmente ligada a la trata de personas desde Venezuela y Colombia. Según el In Sight Crime (2021), es una megabanda compuesta por más de 2700 hombres y mujeres, que se dedican además de la trata de personas, a otro tipo de delitos como la extorsión, el secuestro, el homicidio, el sicariato, hurto a vehículos, venta de estupefacientes, tráfico de armas y contrabando.

1.7. Discusión

Para dar respuesta al objetivo general planteado sobre el efecto de la migración de ciudadanos venezolanos en la seguridad ciudadana de la localidad de Kennedy, se puede afirmar lo siguiente:

En primera instancia, la migración venezolana es multidimensional y multi-causal, aunque la principal razón para emigrar se refiere al aspecto económico y la necesidad de tener mejores oportunidades laborales. De acuerdo con Bermúdez *et al.* (2018, p. 16) los migrantes venezolanos que pueden salir de su país de origen, priorizan el derecho a la vida, su libertad, seguridad, alimentación, salud y tener una vida digna.

En este orden de ideas, el proceso migratorio venezolano ha sido sistemático y ha ido en crecimiento, lo cual ha producido que los destinos se multipliquen siendo Colombia el territorio a donde más llegan migrantes, gracias a la cercanía y los lazos históricos que integran ambas naciones. A su vez, Bogotá en su condición de capital, es la metrópolis a la que más migrantes llegan en busca de oportunidades. De otro lado, los medios para salir del territorio venezolano con el pasar del tiempo han ido cambiando, siendo la alternativa más usada por su menor costo las largas caminatas, que han dado como resultado el fenómeno social de los caminantes, lo que ha puesto la crisis venezolana en la palestra pública.

En cuanto a las localidades capitalinas que han sido receptoras, Kennedy es la que mayor número de migrantes alberga, esto debido a su amplitud de territorio. De igual forma, está es una zona popular que facilita el acceso a arriendos económicos, lo que es un factor atractivo para un migrante y se convierte en la mejor opción de establecimiento al momento de llegada. Además, la posibilidad de encontrar empleo formal o informal, aspecto que en la actualidad implica un enorme desafío para la institucionalidad tanto nacional como territorial; de la misma manera, para la comunidad civil y el área privada, en el aspecto de brindar la atención necesaria a esta población con esto poder gestionar, administrar y dirigir el fenómeno de forma exitosa, ordenada y segura (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2018).

De acuerdo con la información suministrada por la estación de policía de la localidad, los venezolanos se perfilan como un grupo que contraviene el estatus legal establecido. Al ser captados e instrumentalizados por los grupos

al margen de la ley, se transforman en víctimas de estos. Este caso perjudica la estabilidad ciudadana e incrementa el temor generalizado y la xenofobia (Observatorio de Venezuela, 2018, p. 19). Muestra de ello, es el incremento de capturados de esa nacionalidad, de acuerdo con los datos suministrados la cifra de capturados en el 2019 fue del 12 %, mientras que en el 2020 se incrementó a 20,7 %, asimismo, durante el 2021 su participación en actos delictivos llegó al 20,9 %. En este sentido, sí existe alguna coincidencia entre las estadísticas y la percepción, especialmente en lo que hace referencia a los delitos más frecuentes, siendo estas distintas modalidades de hurto y de microtráfico.

Está claro que los migrantes venezolanos en términos laborales, han encontrado en la localidad de Kennedy la oportunidad de desempeñar actividades informales e independientes, como domiciliarios, auxiliares de construcción, estilistas, meseros y recicladores. Dichas actividades que antes eran desempeñadas por colombianos habitantes del sector, ahora son realizadas por los migrantes, generando en algunas ocasiones disputas y riñas. Un aspecto que preocupa a las autoridades locales del sector, es la vinculación de venezolanos en redes de microtráfico local, en donde bandas criminales tanto nacionales como extranjeras, se están disputando el control territorial; asimismo, estas bandas están instrumentalizando a niños, niñas y adolescentes para la comercialización y consumo de SPA.

En consecuencia, las cifras y el aumento de algunos delitos se traducen precisamente en un factor que señala que la inseguridad es consecuencia directa de la presencia de venezolanos. Sin embargo, la migración venezolana no es responsable del aumento de la criminalidad en Colombia. El 96 % de los delitos cometidos en Colombia son por colombianos. La población venezolana corresponde al 3,6 % del país, sólo el 0,63 % de delitos son cometidos por venezolanos. Con una población de 1,8 millones de personas, sólo 1500 están en la cárcel de los 100000 privados de libertad, mientras que Migración Colombia ha expulsado a siete mil delincuentes arrestados (Migración Colombia, 2021).

Los resultados anteriormente descritos indican que aunque la percepción de inseguridad en la localidad, se debe a la presencia de los venezolanos en la zona, la tasa de delincuencia en la localidad de Kennedy, no es directamente proporcional al número de los migrantes en el sector. El comportamiento de los principales delitos, como el hurto, lesiones personales y riñas, la venta y consumo de SPA y, los homicidios no han reflejado un incremento relacionado con la migración venezolana. Aunque, en redes sociales, medios de comu-

nicación y algunas posturas de autoridades locales, vinculen a los migrantes con el aumento de delitos, no hay evidencia que lo soporte. Sin embargo, es claro que organizaciones criminales como el Tren de Aragua impactan directamente la seguridad ciudadana en el país, con delitos transnacionales como la trata de personas y otras actividades criminales.

1.8. Conclusiones

El flujo migratorio venezolano tiene como causa principal el deterioro de las condiciones de vida y la fractura económica, social y política que vive el país. Dicho flujo migratorio se ha dado en diferentes etapas: en la primera ellas, este grupo estuvo constituido por empresarios y personas con altos niveles académicos, los que buscaron ubicarse en algunos países que les dieron las condiciones necesarias para empezar una nueva vida.

En una segunda etapa salieron del país personas con menores perfiles económicos y académicos. Seguidamente, el nivel de migración creció y empezaron a dejar el país personas de todos los estratos sociales. Este último grupo debido a lo precario de su economía iniciaron grandes caminatas, para llegar primero y luego a otros países más al sur. En este momento fue que el mundo visibilizó y empezó a dimensionar la realidad de la crisis.

Una de las situaciones complejas vividas por este grupo de migrantes es la imposibilidad de migrar legalmente a otros países. En el caso colombiano muchos de los recién llegados lo hacen sin ningún tipo de documentación lo que acrecienta las dificultades, pues esta falta de la legalidad no les permite el acceso a servicios de salud ni a oportunidades de trabajo. Muchas de estas personas trabajan de forma irregular y recibiendo sueldos inferiores al mínimo legal lo que ha repercutido en el aumento del desempleo de los colombianos.

Se destaca que el país a donde han emigrado más cantidad de venezolanos es Colombia, siendo Cúcuta y Bogotá las ciudades con mayor tasa de migrantes. Además, muchos de ellos convirtieron al país en una ruta de tránsito hacia Perú, Ecuador, Bolivia y Chile, que son estados que también se han convertido en receptores. En cuanto a la capital, la localidad de Kennedy alberga la mayor cantidad de ellos; las razones puntuales para que se de este fenómeno no han sido documentadas, se puede inferir que esto es el resultado de circunstancias tales como la presencia de la central de abastos más grande de Colombia y

la segunda de América Latina, que ofrece una enorme cantidad de oportunidades para acceder a trabajo informal y alimentos. Igualmente, al ser un sector popular los cánones de arrendamiento son accesibles, permitiendo a los recién llegados acceder a techo económico y al alcance de sus posibilidades.

Respecto a los delitos cometidos, se puede decir de que existen evidencias estadísticas del aumento de capturados venezolanos a largo del periodo analizado, sobre todo en delitos como el hurto y el microtráfico, pero acotando que su incidencia en la tasa de criminalidad representa un 20 % de la tasa de criminalidad general, es decir; si incide pero no son los migrantes los únicos responsables de esta situación. Por otro lado, existe un imaginario sobre el crecimiento de los homicidios a causa de la llegada de estos ciudadanos venezolanos, pero de acuerdo con la estadística ninguno de ellos ha sido capturado por el citado delito, lo que muestra que más que una realidad es una percepción, que de manera subjetiva hace una lectura de la verdad, derivado también de la presencia de algunas organizaciones criminales como el Tren de Aragua, que ha afectado notablemente la seguridad ciudadana en la capital de la República.

Asimismo, desde el orden nacional las autoridades han implementado diferentes programas de apoyo humanitario a migrantes, esto representa un afianzamiento de la composición legal que le garantice no solo la custodia de sus derechos, sino que además puede contribuir a su incorporación en la sociedad, de esto podría surgir una política migratoria que no solamente sirva para ofrecer contestación a la crisis actual, sino convertir esta contingencia en un principio de oportunidad para el crecimiento económico del país, pues muchos de los que llegan están debidamente capacitados para realizar trabajo calificado.

Se hace necesaria la cohesión y disposición de los entes gubernamentales tanto locales y regionales de la sociedad civil, medios de comunicación y del sector educativo, además del importante papel que juega la Policía Nacional como ente garante de los derechos del migrante al instante de participar en la formulación y aplicación de una política migratoria con el propósito de superar el reto que esta supone, es evidente que la migración venezolana es una crisis humanitaria para la cual el país no estaba preparado, ya que los recursos no son suficientes para atender las necesidades, por lo que muchos de los migrantes se deben dedicar a actividades ilícitas para poder subsistir.

Es importante realizar un censo verdadero de la cantidad de migrantes, pues las cifras oficiales no reflejan la cantidad real, esto se debe especialmente a que muchos se encuentran en el país de manera ilegal, aunque muchos de

ellos han legalizado su situación. En este sentido, se requiere el desarrollo de campañas informativas y educativas para mostrar que, si bien algunos de los recién llegados si delinquen, la gran mayoría de ellos son personas honestas que requieren una oportunidad para rehacer su vida, puesto que ha sido desarraigados de sus costumbres y de sus medios de subsistencia.

En general se puede decir que, la crisis migratoria venezolana ha afectado de manera directa a Colombia, especialmente a Bogotá, haciendo crecer las tasas de informalidad, de por sí ya altas, al igual que el desempleo. Igualmente, la llegada de migrantes ha creado imaginarios sobre la forma como su presencia incide en los niveles de seguridad ciudadana, a tal punto que ya se han presentado actos xenofóbicos. El deber de las autoridades es hacer frente a la situación para evitar que los citados actos xenofóbicos escalen y se conviertan en una problemática de seguridad pública.

Una de las principales limitaciones del estudio se centró en la consecución de los datos relacionados con los migrantes venezolanos, así como la disparidad de los mismos desde las diferentes instituciones. En cuanto a los índices delincuenciales y de comportamientos contrarios a la convivencia, no existe una base de datos que incluya las cifras concernientes con los venezolanos que se encuentran indocumentados en el país. Lo anterior, incide directamente en los resultados que se presentan.

En el contexto histórico que atraviesa el mundo en la actualidad, la movilización humana es una realidad que afecta a los países en los diferentes continentes, fenómeno que trae consigo una serie de efectos políticos, económicos, sociales, demográficos y de salud, que son prioritarios de analizar, para presentar alternativas de abordaje por parte de los estados.

1.9. Referencias

- Agencia de la ONU para los Refugiados [ACNUR]. (2021). *Situación en Venezuela*. ACNUR. <https://www.acnur.org/situacion-en-venezuela.html>
- Ajzenman, N., Dominguez-Rivera, P., y Undurraga, R. (2020). *Immigration, Crime, and Crime (Mis) Perceptions*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3689249>
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2022). Poliscopio. Cartografía social localidad 8 de Bogotá - Kennedy: https://www.gobiernobogota.gov.co/sites/gobiernobogota.gov.co/files/imagenes/localidad_8_-_kennedy.pdf

- Apablaza, M., y Vega, F. (2019). *Análisis N° 33: Capital social y migración internacional: potenciales migrantes latinoamericanos. Estudio entre los años 2006 – 2012*. Repositorio institucional Universidad del Desarrollo. <https://repositorio.udd.cl/handle/11447/2477>
- Baker, S. (2015). Effects of Immigrant Legalization on Crime. *American Economic Review*, 105 (5), 210-13. <http://dx.doi.org/10.1257/aer.p20151041>
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento / Banco Mundial (2018). *Migración desde Venezuela a Colombia: impactos y estrategia de respuesta en el corto y mediano plazo*. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/30651/131472SP.pdf>
- Bermúdez, Y., Mazuera, R., y Albornoz, N. (2018). *Informe sobre movilidad venezolana: realidades y perspectivas de quienes emigran*. <https://bonga.unisimon.edu.co/handle/20.500.12442/4619>
- Castillo, J., Ayala, S., Rubio, G., Silva, A., y Zárate, L. (2019). *Seguridad ciudadana y migración venezolana. Documento de seguimiento n.º 1*. Fundación Ideas para la Paz. http://ideaspaz.org/media/website/FIP_Migracion-VOL2_Final_V1.pdf
- CEPAL y Organización Panamericana de la Salud (2020). *Salud y economía: una convergencia necesaria para enfrentar el Covid-19 y retomar la senda hacia el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. CEPAL. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/52536>
- Cerda, H. (2002). *Los elementos de la investigación*. Editorial Códice Ltda. <https://bibliotecadigital.magisterio.co/libro/los-elementos-de-la-investigacion>
- Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación. *Teoría*, 14(1), (s.p.). <https://scholar.google.com.co/scholar?q=francisco+cisterna+cabrera+categorizacion+y+tr>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social (2018). *Documento CONPES 3950*. <https://migravenezuela.com/web/articulo/otras-publicaciones-documento-conpes-3950/740>
- Cuevas, E. A. (2018). *Reconfiguración social: entre la migración y la percepción inseguridad en Lima, Perú*. <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/urvio/article/view/3553>

- Díaz-Grande, A. (2018). *La inmigración en el Estado del bienestar español*. Repositorio Universidad Pontificia Comillas. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/23388>
- Espinel, Z., Chaskel, R., Berg, R., Flores, H. J., Gaviria, S. L., Bernal, O., y Shultz, J. M. (2020). Venezuelan migrants in Colombia: COVID-19 and mental health. *The Lancet Psychiatry*, 7(8), 653–655. [https://www.thelancet.com/journals/lanpsy/article/PIIS2215-0366\(20\)30242-X/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanpsy/article/PIIS2215-0366(20)30242-X/fulltext)
- Findlay, A., y Lowell, B. L. (2016). *Migration of Highly Skilled Persons from Developing Countries: Impact and Policy Responses*. IDEAS. <https://ideas.repec.org/p/ess/wpaper/id11038.html>
- Focás, B. M., y Kessler, G. (2015). Inseguridad y opinión pública: debates y líneas de investigación sobre el impacto de los medios. *Revista mexicana de opinión pública*, (19), 41-58. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rmop/article/view/50200>
- Fundación Ideas para la Paz (2018). *Seguridad ciudadana y migración venezolana Análisis exploratorio*. https://www.academia.edu/38685554/Seguridad_ciudadana_y_migraci%C3%B3n_venezolana
- Gómez, J. (2010). *La migración internacional: teorías y enfoques, una mirada actual*. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-63462010000100005
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*, Sexta Edición. McGraw Hill.
- In Singht Crime (2021). *Tren de Aragua*. <https://es.insightcrime.org/noticias-crimen-organizado-venezuela/tren-de-aragua/>
- Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario [INPEC] (2019). *Estadísticas*. <http://inpec.gov.co/web/guest/estadisticas>
- Inter-agency coordination platform for refugees and migrants for Venezuela [R4V] (2022). *Refugiados y migrantes de Venezuela*. <https://www.r4v.info/es/refugiadosymigrantes>
- Knight, B. y Tribin, A. (2020). Immigration and Violent Crime: Evidence from the Colombia-Venezuela Border. BROWN Orlando Bravo Center for Economic Research, Bravo Working Paper # 2020-02. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3667092>

- Koczan, Z., Peri, G., Pinat, M., y L Rozhkov, D. (2021). *The Impact of International Migration on Inclusive Growth: A Review*. IMF eLIBRARY. <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/001/2021/088/article-A001-en.xml>
- Migración Colombia (2021). *Distribución de Venezolanos en Colombia - Corte 31 de enero de 2021*. <https://www.migracioncolombia.gov.co/infografias/distribucion-de-venezolanos-en-colombia-corte-31-de-enero-de-2021>
- Mixed Migration Centre (2020). *Migración Mixta Urbana - Estudio de caso de Bogotá*. <http://www.mixedmigration.org/resource/urban-case-study-bogota/>
- Observatorio de Venezuela (2018). *Retos y oportunidades de la movilidad humana venezolana en la construcción de una política migratoria colombiana*. Universidad del Rosario y KAS. <https://migravenezuela.com/web/articulo/documento-observatorio-de-venezuela--universidad-del-rosario/751>
- Organización de Naciones Unidas [ONU]. (2019). *International Migration 2019*. https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/InternationalMigration2019_Report.pdf
- Organización Internacional del Trabajo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2021). *Migración desde Venezuela: oportunidades para América Latina y el Caribe - Estrategia regional de integración socioeconómica*.
- Ordóñez, J. y Ramírez, H. (2019). (Des)orden nacional: la construcción de la migración venezolana como una amenaza de salud y seguridad pública en Colombia. *Revista Ciencias de la Salud*, 17, 48-68. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/revsalud/a.8119>
- Personería de Bogotá. (2020). *Informe situación de las personas provenientes de Venezuela en Bogotá*. <https://www.personeriabogota.gov.co/informes/download/658-vigencia-2020/8072-informe-situacion-de-las-personas-provenientes-de-venezuela-en-bogota>
- Pham, L. (2018). A Review of key paradigms: positivism, interpretivism and critical inquiry. https://www.researchgate.net/publication/324486854_A_Review_of_key_paradigms_positivism_interpretivism_and_critical_inquiry
- Piana, R., y Cruz, J. (2017). *Globalización, interdependencia compleja y mundialización: la dialéctica entre lo global y lo local*. SSRN. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3078211

- Pineda, E., y Ávila, K. (2019). Aproximaciones a la migración colombo-venezolana: desigualdad, prejuicio y vulnerabilidad. *Clivatge*, 7, 46-97. https://www.researchgate.net/publication/336270809_Aproximaciones_a_la_migracion_Colombo-Venezolana_desigualdad_prejuicio_y_vulnerabilidad
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] (2020). *Análisis sobre innovación en seguridad ciudadana y derechos humanos en América Latina y el Caribe. Una perspectiva desde las políticas públicas y la gestión institucional*. Casede. <https://www.casede.org/index.php/biblioteca-casede-2-0/seguridad/seguridad-ciudadana/638-analisis-sobre-innovacion-en-seguridad-ciudadana-y-derechos-humanos-en-america-latina-y-el-caribe-resumen-ejecutivo>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] (2014). *Sinopsis: seguridad ciudadana*. <https://www.undp.org/es/publications/sinopsis-seguridad-ciudadana>
- Posada, N. (2011). Aplicabilidad del estado del arte. En filosofía, antropología, ética y bioética. *Revista Persona y Bioética*, 15(1), 67–77. <http://personaybioetica.unisabana.edu.co/index.php/personaybioetica/article/view/1911>
- Rodrigo, F. (2019). Ciudadanía por otros medios: Migración boliviana y violencia en la ciudad de La Plata, Argentina. *Dilemas-Revista de Estudios de Conflicto e Controle Social*, 12 (2), 289-308. <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/18253>
- Secretaría de Desarrollo Económico (2020). *Bogotá superó las 900 mil empresas con matrícula activa*. <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/emprendimiento/bogota-supero-las-900-mil-empresas-con-matricula-activa>
- Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2021). *Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia de Bogotá. Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos OAIEE*. https://scj.gov.co/sites/default/files/documentos_oaiee/Reporte_bogota_2021_04.pdf
- Secretaría Distrital de Planeación (2014). *Proyecciones de población Bogotá 2016-2020. Secretaría distrital de planeación*. <http://www.sdp.gov.co/transparencia/informacion-interes/publicaciones/estudios/069-proyecciones-de-poblacion-bogota-2016-2020>
- Staszewski, W. (2021). Causes of Contemporary Migrations. *Journal of Eastern Europe Research in Business and Economics*, 2021, 325285, <https://doi.org/10.5171/2021.325285>

- Tornos, A. (2006). Humanismos y teorías de las migraciones. *Humanismos y Teorías de las migraciones*. <https://web.unican.es/campuscultural/Documents/Aula%20de%20estudios%20sobre%20religi3n/2005-2006/Curso-TeologiaHumanismosYteorias2005-2006.pdf>
- Vargas, J., Ib3ñez, R., Norza, E., y Torres, J. (co.) (2021). *Seguridad y Convivencia Ciudadana en Colombia: Teorías, datos y estrategias aplicadas*. Editorial de la Direcci3n Nacional de Escuelas de la Polici3a Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/EDNE.41>

2. EVALUACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS: DISMINUCIÓN AL HURTO DE BICICLETAS EN KENNEDY, BOGOTÁ D.C.

DOI <https://doi.org/10.22335/edne.71.c87>

*Andrés Felipe Rojas Ome**

* Policía Nacional de Colombia, andres.rojaso@correo.policia.gov.co, <https://orcid.org/0000-0002-3345-2957>

Cómo citar este capítulo: *Rojas Ome, A. F.(2022). Evaluación de las estrategias implementadas: disminución al hurto de bicicletas en Kennedy, Bogotá D. C. En L. C. Cervantes Estrada (comp.), Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021) (pp. 57-87). Editorial de la Dirección de Educación Policial Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/edne.71.c87>*

Resumen

Se analizó el impacto que han tenido las estrategias implementadas por la Policía Nacional de Colombia para prevenir el hurto de bicicletas en la localidad de Kennedy, el objetivo general fue evaluar el efecto de las estrategias implementadas para la disminución del hurto de estos elementos en esta localidad de Bogotá, D. C., entre 2018 a 2020; se plantearon los siguientes objetivos específicos: identificar los resultados obtenidos en la aplicación de estrategias para disminución del robo a bicicletas en la localidad, establecer los factores de mayor incidencia para la materialización de estos hechos y analizar los efectos de cada una de las estrategias implementadas por las autoridades locales para la disminución de este delito en el sector. El método de investigación tuvo un

enfoque cuantitativo de tipo descriptivo-explicativo. Los resultados evidencian que las personas no conocen las estrategias implementadas por la Policía, además los medios de comunicación no explican y detallan las posibles campañas y programas asociados para la prevención de dicho delito. Se concluyó que las estrategias actuales para prevenir, disuadir y mitigar el delito al que están expuestos los biciusuarios no contrarrestan el aumento de las cifras delictivas en la localidad.

Palabras clave: control social, bicicleta, delincuencia, prevención del crimen, seguridad humana.

Abstract

The impact of the strategies implemented by the National Police of Colombia to prevent bicycle theft in the locality of Kennedy was analyzed, the general objective was: to evaluate the impact of the strategies implemented for the decrease of the theft of these elements in this locality of Bogota between the years 2018-2020; the following specific objectives were raised: identify the results obtained in the implementation of strategies to decrease bicycle theft in the locality, establish the factors of greater incidence for the materialization of these facts and analyze the effects of each of the strategies implemented by the local authorities for the decrease of this crime in the sector. The research method had a quantitative approach of descriptive-explanatory type. The results show that people are not aware of the strategies implemented by the National Police of Colombia and that the media do not explain and detail the possible campaigns and associated programs for the prevention of this crime. It was concluded that the current strategies to prevent, deter and mitigate the crime to which bicycle users are exposed do not counteract the increase in crime rates in the study area.

Keywords: social control, bicycle, delinquency, crime prevention, human security.

2.1. Introducción

La bicicleta como medio de transporte (Timpabi *et al.*, 2021), se ha convertido en el medio preferido para movilizarse, especialmente en las ciudades importantes (Verma *et al.*, 2021). Además, algunos habitantes de la ciudad de Bogotá

(localidad de Kennedy) la utilizan para desplazarse con el objetivo de disminuir el tiempo hacia sitios específicos (trabajo, actividades diarias, entre otros), posiblemente debido al ahorro en términos económicos y buscando una movilidad más eficiente dentro de una ciudad caótica y con problemáticas sociales complejas. Asimismo, existen diferencias significativas que dependen de cada localidad, barrio, comuna o grupo social (Apparicio *et al.*, 2021); existiendo factores socioeconómicos, estratos y focos de atención prioritaria dictaminados en las políticas distritales, departamentales o estatales proporcionando un nuevo enfoque de planificación urbana (Rydin *et al.*, 2012).

Por lo anterior, en la mayoría de las ciudades existe un desafío común para obtener una movilidad adecuada, especialmente a través de ciclorrutas o transporte no motorizado (Whiting, 2020). Por ende, la falta de instalaciones, la mala gestión y planificación del tráfico, y el descuido del sistema de transporte multimodal contribuyen enormemente a los problemas de movilidad (Rojas-Rueda *et al.*, 2011). Además, se ha observado que el transporte no motorizado [TNM] como el ciclismo, contribuye a cumplir los objetivos número 7, 11 y 13 de Desarrollo Sostenible [ODS] (World Bicycle Relief, 2018; Kumi *et al.*, 2020). Por lo anterior, se analizaron las estrategias implementadas para la disminución del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy, los factores de mayor incidencia del hurto a bicicletas en la misma localidad y los efectos, su implementación por las autoridades locales para la disminución del hurto en sus diferentes modalidades delictivas, con el propósito de prevenir, controlar y disuadir los posibles escenarios y su contribución a la seguridad ciudadana.

La bicicleta un medio de transporte utilizado en países desarrollados (Morrison *et al.*, 2019) y que ha aumentado su uso en los últimos años en la localidad de Kennedy de Bogotá, D. C. Las ciclorrutas se están viendo expuestas a inseguridad y factores de riesgo que atentan contra la vida e integridad de quienes se movilizan en este medio de transporte (González, 2021), convirtiéndose actualmente en una problemática de inseguridad por el incremento de los hurtos de bicicletas, además de provocar desconfianza e impacto negativo para la Fuerza Pública y la comunidad (Bycycle, 2021).

Fue determinante analizar cuál ha sido el impacto de las estrategias que ha implementado la Policía Nacional en la localidad de Kennedy específicamente, identificando los beneficios y efectos que ha tenido sobre la seguridad y prevención del hurto de bicicletas, cómo dichas propuestas han venido siendo efectivas como las que aplican en Bélgica contra el hurto a bicicletas (Sas *et al.*,

2021), para la reducción de todas aquellas acciones que conllevan al hurto de bicicletas en la vía. En este sentido, de acuerdo con datos de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en Bogotá son robadas en promedio 21 bicicletas al día (Villamil, 2019) siendo Kennedy una de las localidades donde más ocurre este delito.

Estas cifras lo convierten en un delito de gran impacto en la localidad teniendo una gran afectación para la vida e integridad de los biciusuarios, que son quienes a diario utilizan este medio de transporte para dirigirse de sus casas al trabajo o viceversa, o cualquier actividad, esto porque se ha convertido en un transporte más eficaz que acorta distancias y favorece a las personas con el tiempo además de ser un medio de transporte accesible (Reinoso, 2021). Por esta razón, Oróstegui (2021) afirma que, a las cifras encontradas anteriormente, se le suman el aumento de violencia como acción para generar el hurto de bicicletas en la ciudad de Bogotá, existiendo cerca de 8 de cada 10 víctimas en su mayoría hombres. Además “Entre los años 2019 y el 2020 creció el uso de elementos cortopunzantes como cuchillos y navajas en este tipo de robos en un 92 %. Lo más preocupante es que aumentó el atraco a ciclistas con armas de fuego en un 300 %”, (Oróstegui, 2021). El director del Centro de Pensamiento de la Policía Nacional de Colombia, indica que las localidades de Bogotá, en las que se generan más hurtos de este elemento: Kennedy (2975) Engativá (2887), Suba (2602) y Bosa (1625).

Por consiguiente, se analizaron cada una de las situaciones que se encuentran involucradas con el hurto de bicicletas en la localidad de Kennedy, para identificar los factores de riesgo que inciden directamente en la comisión de este delito. Es importante tener en cuenta que el uso de la bicicleta se ha incrementado porque las personas optan por una forma de transporte alternativo y más eficiente (Vergara, 2021).

El 51 % de los hurtos se presentaron bajo la modalidad de atraco y el 41 % por oportunidad, esto a consecuencia de que los dueños de este elemento y/o propietarios dejan abandonado o sin candado el elemento; 5 % en establecimientos comerciales (local o ciclo parqueadero) y el 3 %, por engaño (Rodríguez, 2021). Actualmente con el colapso de los medios de transporte convencionales ha venido aumentando la utilización de la bicicleta como medio de transporte alterno. Para el 2020, se encontró que en abril se realizaron alrededor 360 mil viajes en bicicleta al día, cifra que para diciembre aumentó a 650 mil, evidenciando un crecimiento del 80 % según datos de la Secretaría de Movilidad de

Bogotá (Ramírez, 2021); sin embargo, este esfuerzo se vio afectado por el hurto de estos elementos, el cual tiene varios factores que influyen para que se materialice, entre ellos se encuentran el bajo nivel educativo reflejado en la falta de oportunidades dentro del mercado laboral, aumento del índice de desempleo, las pandillas y el consumo de sustancias psicoactivas (DANE, 2021).

Desde la Policía Nacional se ha implementado la estrategia “biciguardianes” para poner freno al hurto de bicicletas (Policía Nacional, 2021), paralelamente se realizan recomendaciones como lo son: procurar no parquear las bicicletas en lugares desolados y sin algún tipo de vigilancia, conseguir elementos de seguridad para asegurarla, denunciar oportunamente este tipo de delitos y realizar la compra de bicicletas y sus elementos en lugares reconocidos, disminuyendo la comercialización de elementos y partes robadas. Pese a todas estas estrategias el delito ha aumentado tomando como base a la información contenida en el boletín de indicadores de seguridad y convivencia emitido por la Secretaría Distrital de Kennedy, así: 2018 (1026), 2019 (8129), y 2020 (10753) (Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2021). Consecuencia de esto se ve afectada la sensación de seguridad que tienen los habitantes de la ciudad llegando a categorizar al hurto a personas como el delito que más preocupa a los ciudadanos con un 49 %, escenario que ha generado que la percepción de inseguridad en la ciudad de Bogotá llegue a 76 %, siendo el nivel más elevado en los últimos cinco años (Cámara de comercio de Bogotá, 2020).

Identificar cuáles son los factores de riesgo a los que se encuentran expuestos los ciudadanos cuando su bicicleta es robada, es un aporte valioso, ya que permite dar continuidad al uso de la bicicleta en favor de la comunidad como un transporte que genera beneficios y no contamina (Castiblanco, 2021). El Modelo Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes [MNVCC] establece la prevención como la combinación de procesos y estrategias que tienen como propósito conocer y ponderar los riesgos presentes en un lugar específico con el objetivo que la Policía Nacional pueda reducir las causas de cada una de estas conductas contrarias a la convivencia (Policía Nacional, 2018). De igual forma, define la corresponsabilidad como la elaboración e implementación de planes de trabajo articulados entre las entidades nacionales y territoriales del estado para solucionar problemas puntuales que afectan la comunidad (Policía Nacional, 2018).

Alineando lo mencionado previamente con lo enmarcado en el art. 144 de la Ley 1801 “Código de Convivencia y Seguridad Ciudadana” que establece que

el que obstruya y/o dificulte los desplazamientos de los bicisuarios, así como el art. 27 “Comportamientos que ponen en riesgo la vida e integridad” en los numerales 3, 4 y 6 donde se menciona que quien agrede, amenace y porte armas será objeto de la aplicación de medida correctiva (Congreso de la República, 2016), todos estos factores convergen para la materialización del hurto e irían en contravía de la misionalidad de la institución policial la cual es el mantenimiento de la convivencia y seguridad ciudadana asegurando que todos los habitantes del sector convivan en paz (Policía Nacional, 2022). En Colombia la pena mínima para acceder a la sustitución de la privación de libertad intramural por domiciliaria es menor o igual a ocho años como lo establece el art. 38 (Código Penal, 2000) y en la práctica las penas ejecutadas para los delitos de hurto son inferiores a lo mencionado por lo que los delincuentes utilizan este vacío legal para salir bien librados y continuar con sus actos delincuenciales sin tener reprimendas por parte de las autoridades.

El estudio tuvo como pregunta de investigación: ¿Cuál es el impacto que han tenido las estrategias implementadas por la Policía Nacional contra el hurto de bicicletas en la Localidad de Kennedy entre 2018 al 2020? Para el desarrollo del mismo se propuso como objetivo general el evaluar el impacto de las estrategias implementadas para disminución del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy en Bogotá entre 2018 al 2020.

La investigación fue mixta, el método utilizado fue el deductivo, donde se abarcaron temáticas como: los efectos negativos que afectan la seguridad ciudadana con la problemática del hurto de bicicletas en la localidad de Kennedy, identificando las percepciones que tienen los habitantes de la localidad con respecto a los factores de riesgo, delincuencia urbana y la efectividad en la prestación del servicio de policía.

Teniendo como referencia la observación, análisis, representación e interpretación de la información recolectada de parte de los participantes, se realizó una encuesta estructurada y análisis de documentos de fuentes especializadas académicas, gubernamentales a nivel nacional y local (narrativas y visuales). Instrumento valioso que dio a conocer de cerca la percepción de los ciudadanos frente el delito de hurto de bicicletas que tanto afecta la localidad de Kennedy, información que luego va a ser interpretada, representada y analizada, para así plantear las acciones que puedan ayudar a mejorar el fortaleciendo de la estrategia de prevención contra el hurto de bicicletas, resaltando su importancia y aporte relevante al servicio de policía y la seguridad ciudadana.

Bajo la revisión documental y el trabajo en campo se realizó registro con el propósito de explicar y entender el fenómeno mencionado, además a través del análisis y observación se hizo la argumentación de la necesidad imperante de hacer la observación, análisis, estudios y recolección de información en la localidad de Kennedy, estudio llevado a cabo en los biciusuarios y comunidad del sector en donde se presenta mayor incidencia del delito de hurto a bicicletas, conociendo las problemáticas de inseguridad y los resultados obtenidos con la puesta en marcha de las estrategias para la prevención del hurto de bicicletas en la vías, ciclorrutas y zonas residenciales. A través de la observación y recopilación de información a través de encuestas, se intentó cuantificar y explicar las percepciones que tenían sobre el alcance y éxito alcanzado con la implementación de la estrategia para conocer los resultados alcanzados.

Una arista a esta problemática es la infraestructura dispuesta por las autoridades locales para el desplazamiento las cuales no cumplen con las condiciones mínimas para su uso, es porque los biciusuarios por poder desplazarse de una manera más eficiente salen de las ciclovías y ciclorrutas donde posteriormente se materializan estos hechos delictivos por la falta de seguridad. Sumado a esto la poca iluminación en estas zonas facilita el accionar de estas bandas, gracias a esto los lugares permanecen solos, por lo que cuando un biciusuario se ve enfrentado a esto, no tiene otra opción más que quedarse quieto para salvar su integridad, viendo como es despojado de sus elementos entre ellos su bicicleta. Todos estos factores impactan de manera directa la percepción de seguridad que se presenta en la localidad.

De acuerdo con un estudio realizado por Planeación Nacional, el país pierde el 2 % del Producto Interno Bruto (PIB) al año por los efectos provocados a causa de los trancones, donde la cifra equivale a unos 16 billones de pesos (DNP, 2019), además, la Alcaldía Mayor de Bogotá describe que una persona se gasta un tiempo aproximado de 22 días al año en sus desplazamientos (Bolaños, 2018). A su vez otro estudio llevado a cabo por INRIX Global Traffic Scorecard (cuadro de mando de tráfico global INRIX) (INRIX, 2018), identifica que Bogotá es la ciudad donde los ciudadanos invierten más tiempo en los trancones durante el año.

Por ello, tomando como referencia lo anterior se puede evidenciar que la salud de las personas se está viendo afectada por los altos niveles de contaminación del aire, además, el estrés ha venido incrementando en las personas provocado por la afectación de los trancones en la ciudad. Un estudio realizado por la Universi-

dad de Los Andes describió que una de las principales causas de depresión es generada por la congestión vehicular, ya que el tiempo que se pierde en estos ha venido creciendo en cerca de 10 minutos, lo que puede desencadenar en la aparición de síntomas relacionados con la depresión un 0,5 %, estando Bogotá entre las 11 ciudades de América Latina con esta condición. Por consiguiente, como explica Chacón (2018), por parte de la personería de Bogotá la falta de infraestructura vial para transportarse en bicicleta casi en un 50 % presenta daños o poco mantenimiento lo que se ve reflejado en huecos, falta de señalización y demarcación, lo que genera un aumento en el riesgo de presentar un accidente vial en el que se involucra un ciclista.

De acuerdo a lo descrito por Vargas *et al.* (2021) el hurto de bicicletas en Colombia para el período comprendido entre 2019 a 2020, muestra un incremento del 31,6 % esto gracias a su rápida comercialización en los mercados no legales. En este sentido, es importante mencionar que los estudios realizados por el Concejo de Bogotá (2020) indican que el robo a bicicletas se incrementó, cruzando de 3.351 en el primer mes de 2019 a 3.622 en el 2020, lo que significó un incremento en el 11,5 %. Esto sugiere que en el primer trimestre del 2020 se han hurtado 384 bicicletas más que en el mismo período del 2019. Es de resaltar que, en mayo, el crecimiento de este delito fue del 76 %, es decir, 479 bicicletas más que en el mismo mes en 2019 (Gutiérrez, 2020).

Paralelamente en mesas de trabajo concedidas por la Secretaría de Seguridad, Movilidad y de la Mujer, con la Policía de Tránsito, Instituto Distrital de Recreación y Deporte [IDRD], la Policía Metropolitana y la Fiscalía, se ha estipulado que dicho delito se ubica específicamente en varias zonas concretas del distrito (aunque además transitan con frecuencia), y en más de la mitad de los casos, suceden por el elemento ocasión o por medio de engaños (Secretaría de Seguridad, Movilidad y de la Mujer, 2020). A su vez en un estudio realizado por el Concejo de Bogotá (2020) manifiestan que, en un debate realizado en el que se incluyó un estudio del diario The Guardian (2020) el cual describe la situación de los robos en bicicleta en la ciudad y la cataloga como la capital de la muerte en bicicleta, presentó cifras relacionadas con las denuncias para el 2020, las cuales ascendían a 10.802 lo que refiere un aumento de estas en 2.673 comparado con el 2019.

En este sentido, en la ciudad se registraron cerca de 7.732 robos a bicicletas en el 2018, de esta cifra 3.324 se ubican en las localidades de Engativá, Kennedy y Suba (Oróstegui, 2020), de estos fueron víctimas los estudiantes universitarios

y el horario que más reportó este delito fue el comprendido en entre las 6 de la tarde y las 9 de la noche.

Una de las propuestas para disminuir la inseguridad en ciudades como Bogotá es intervenir los circuitos locales de crimen como ventas de bicicletas y otros productos que se comercian a partir del hurto (Ante Todo Colombia, 2019). De acuerdo con Bogotá Cómo Vamos (2019), al realizar un ejercicio de seguimiento y control sobre los cambios de vida en la ciudad de Bogotá, se expuso que los habitantes que usan el transporte público, el 77 % de los usuarios afirman estar a gusto con el tipo de transporte en el cual se movilizan. A su vez dicho informe también explica que entre 2016 y 2018, la cantidad de pasajeros que utilizaron el Sistema Integrado de Transporte Público [SITP], disminuyó considerablemente en un 9 % y los usuarios de Transmilenio en un 2 %.

Pese a los esfuerzos llevados a cabo para que se aumente el uso de la bicicleta como medio de transporte y el desarrollo de infraestructura en torno a este, la seguridad es una problemática, ya que al existir carencia de esta se genera un notable detrimento en el uso de la bicicleta, adicional a la percepción en su uso como algo riesgoso para el ciudadano que puede sentirse vulnerado (Bicycle NSW, 2021). De igual forma, otro estudio demostró que uno de los mayores interrogantes entre la ciudadanía de Bogotá es convertir a la bicicleta en un medio de transporte sostenible, en este sentido la personería de Bogotá mantiene que el incremento en el hurto de bicicletas es del 429 %, lo que indica que en promedio se roban 18 bicicletas al día. Sin embargo, el Gobierno local trabaja para que se creen mejores condiciones para las personas que utilizan este medio de transporte, buscando la iluminación de las zonas más oscuras y peligrosas (Jaramillo, 2020). Por lo anterior, se definen algunos términos que ayudarán al lector a entender la dinámica de este estudio:

Ciclovía: Espacios destinados en la vía pública de forma exclusivos para el tránsito de bicicletas (RAE, 2021).

Seguridad pasiva: Son dispositivos destinados para la protección de los ciclistas en los desplazamientos, p. ej. casco, guantes, gafas, bandas reflectivas, luces (Fundación MAPFRE, 2021).

Seguridad vial: Es la agrupación de actividades y directrices encaminadas a controlar, prevenir y disminuir el riesgo de lesión o muerte de los ciudadanos en sus desplazamientos tanto en medios motorizados como no motorizados (Red Empresarial de Seguridad Vial, 2021).

2.2. Método

El método utilizado fue el deductivo, se abarcaron temáticas como: los efectos negativos que afectan la seguridad ciudadana con la problemática del hurto de bicicletas en la localidad de Kennedy, fue importante conocer de cerca la percepción que tienen los residentes de la localidad con respecto a los factores de riesgo, delincuencia urbana y la efectividad en la prestación del servicio de policía.

Teniendo como referencia la observación, análisis, representación e interpretación de la información recolectada de parte de los participantes, se realizó una encuesta estructurada y análisis de documentos de fuentes especializadas académicas, gubernamentales a nivel nacional y local (narrativas y visuales). Instrumento valioso que dio a conocer de cerca la percepción de los ciudadanos frente el delito de hurto de bicicletas que tanto afecta dicha localidad, información que luego fue interpretada, representada y analizada, con el propósito de plantear las acciones que puedan ayudar a mejorar el fortalecimiento de la estrategia de prevención contra el hurto de bicicletas, resaltando su importancia y aporte relevante al servicio de policía y la seguridad ciudadana.

El tipo de investigación fue documental y de campo, con el propósito de explicar y entender el fenómeno mencionado, además a través del análisis y observación se hizo la argumentación de la necesidad imperante de hacer la observación, análisis, estudios y recolección de información en la localidad de Kennedy, estudio llevado a cabo en los biciusuarios y comunidad del sector en donde se presenta mayor incidencia del delito de hurto a bicicletas, conociendo las problemáticas de inseguridad y los resultados obtenidos con la puesta en marcha de las estrategias para la prevención del hurto de bicicletas en la vías, ciclorrutas y zonas residenciales. Se procuró a través de la observación y recolección de información por medio de las encuestas cuantificar y a su vez explicar la percepción que se tenían sobre los alcances y logros alcanzados con la implementación de las estrategias, esto con el fin de conocer los resultados obtenidos.

2.2.1. Criterios de inclusión o exclusión

Biciusuarios que viven o se desplazan por la localidad de Kennedy, se excluye de la investigación las personas que no utilizan este medio de transporte.

2.2.2. *Técnicas e instrumentos*

Se desarrolló un trabajo de campo a los habitantes que utilizan las ciclorrutas ubicadas en la localidad de Kennedy, contando con la participación de los biciusuarios a través de la aplicación de encuestas estructuradas y entrevistas semiestructuradas a expertos, registros visuales, con el propósito de analizar la necesidad imperante que se presenta en estas vías en lo que respecta a la seguridad y prevención del hurto de bicicletas. Para el análisis de las encuestas se utilizó el software SPSS.

2.2.3. *Población y muestra*

La población tomada como referencia en la realización de las encuestas fueron quienes hacen uso de este medio de transporte en las vías principales de la localidad de Kennedy utilizando las ciclorrutas. Por tal motivo, la población a la cual se tomó como referencia en la muestra corresponde al conjunto de usuarios de las ciclorrutas, comerciantes de los puntos más críticos que también se veían afectados por el hurto de bicicleta y residentes, por ende se tomó para el estudio los habitantes de los barrios de la localidad, los cuales fueron la población elegida al azar para tomar la muestra, estos se tuvieron en cuenta para realizar las encuestas en los sectores identificados, vías principales y ciclorrutas.

2.2.4. *Tamaño de la muestra*

Hombres y mujeres mayores de 18 años residentes, transeúntes y biciusuarios de la localidad de Kennedy de los sectores de Patio Bonito, Av. Villavicencio con Av. Ciudad de Cali, Kennedy Central, Casablanca, Abastos, Av. Primero de Mayo con Av. Boyacá y Av. 68, Av. Américas con Av. Boyacá que hacen uso de las ciclorrutas y han sido víctimas del delito de hurto de bicicletas, o que han sido afectados por la presencia de delincuencia urbana en su sector por los fenómenos de inseguridad y afectación a la convivencia ciudadana.

La encuesta se ejecutó a 385 personas a quienes se les aplicaron las preguntas seleccionadas para tal fin, permitiendo con ello tener la información complementaria para el análisis e interpretación de los resultados y tener información de valor para aportar a nuevas estrategias que permitan reducir del hurto de bicicletas en la localidad.

Se elaboró como instrumento una encuesta avalada de acuerdo a los criterios de cinco expertos sobre el tema, aplicándola a una muestra de 385 participantes; y una entrevista validada por tres expertos del sector desde tres puntos de vista claves, la perspectiva del gobierno local, la Policía Nacional y un veedor ciudadano de la localidad de Kennedy quien aparte de tener este papel, es un agente en uso de buen retiro de la institución policial, por lo que puede aportar a través de apreciaciones acertadas en cuanto a la problemática presente en la localidad, lo que permite tener un análisis macro para la comprensión de la problemática de la localidad. La aplicación de dichos instrumentos surge por cuenta del autor y se contó con formato de consentimiento informado para las tres entrevistas, respecto a la encuesta fue implementada a partir de trabajo de campo durante los meses de septiembre y octubre de 2021.

2.3. Resultados

Del total de la muestra empleada el 61 % corresponde a mujeres habitantes de la localidad y un 39 % a hombres. Se identificó que el uso de bicicleta en la localidad tiene una participación mayor por parte de las femeninas, dentro de este grupo se reconoció que el 39,64 % de ellas pertenece al estrato tres, ubicando a la población en la clase media, seguidamente el 18,91 % al estrato dos, caso similar sucede con los hombres donde el 27,2 % corresponden al estrato tres, seguido de 9,84 % para el estrato dos, para ambos géneros evidenciando que gran parte de la muestra corresponde al estrato tres con una participación del 66,84 % siendo el más representativo y predominante en la localidad. Analizando los resultados desde la perspectiva de género con base a los datos obtenidos se tuvo que las femeninas son más susceptibles al hurto de su bicicleta con un 47,93 % en comparación con un 27,2 % para los masculinos.

Criado (2020) indica que las encuestas de criminalidad no cuentan toda la historia, puesto que no contemplan una serie de conductas sexuales amenazadoras que las mujeres enfrentan en el espacio público, que no se alcanzan a configurar en un delito, pero que en suma se constituyen en una sensación de amenaza sexual: de que están siendo observadas y están en peligro. Se concluyó que 75,13 % de la muestra fue víctima del hurto de bicicleta en la localidad

de Kennedy reafirmando la problemática en el sector y categorizando como un delito de gran alto impacto (Vargas *et al.*, 2021).

Desde otra perspectiva y haciendo un análisis desde la óptica del género de los participantes de la encuesta, se evidenció que los habitantes de la localidad identificaron como causa principal para el aumento de la delincuencia en la zona, el desempleo y la falta de oportunidades laborales donde un 46,11 % de los encuestados estuvieron totalmente de acuerdo con este concepto siendo las femeninas las que más participación tienen en esta opinión con un 30,31 % llevando la tendencia de la información recolectada en la encuesta siendo evidente que las mujeres son las que más han sufrido este tipo de delito en la localidad.

Basados en el rango de edades de los encuestados y a partir de un análisis del contexto donde se desenvuelven, se tiene como respuesta más recurrente el desacuerdo a la afirmación de que el personal disponible por la Policía Nacional es suficiente para atender todos los casos que se presentaban en la localidad de Kennedy teniendo un peso de 53,88 %, siendo la población mayor de 41 años la que más inconforme se muestra con un 23,32 % de las respuestas destacando las actividades de empleados de las empresas y los independientes. En contraparte, el segmento que contempló el menor nivel de insatisfacción con 2,59 % fueron el grupo de menores de 20 años, donde la actividad económica que más desarrollaban eran ser estudiantes. Tomando de base el proceso que como víctima de hurto debían realizar ante las autoridades competentes para presentar la denuncia correspondiente y analizando la estratificación para la localidad de Kennedy se evidenció que el estrato tres es el que más respuestas obtuvo con una participación del 66,84 % predominando el desconocimiento del proceder ante el reporte de estas situaciones con un 33,68 % de los encuestados.

Las campañas realizadas por las autoridades competentes enfocadas en el fortalecimiento de la seguridad como incentivo para promover el uso de la bicicleta (Dédelė y Miškinytė, 2021) en la localidad de Kennedy demuestra que si bien se han desarrollado y ejecutado campañas a la comunidad, estas no tuvieron la cobertura ni el alcance esperado es evidente siendo un 82,12 % de los encuestados manifiesta no conocer ninguna de estas campañas contrastando con 17,87 % que asegura conocerlas, siendo el rango de edad de los mayores de 41 años los que manifiestan no conocer ninguna campaña con una participación del 33,16 % seguido del rango de 21 a 30 años con un 25,39 %.

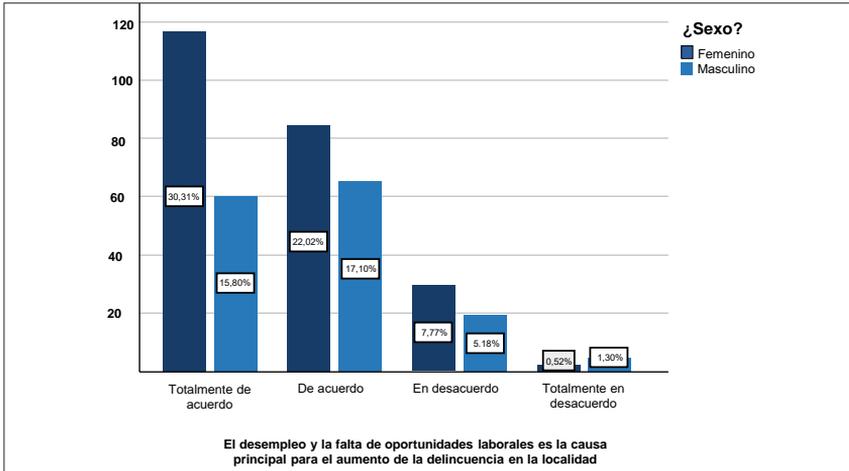
Realizado el análisis del uso que le dan los habitantes de la localidad de Kennedy a su bicicleta fue importante resaltar que la actividad más recurrente es la de actividades recreativas y culturales teniendo un 57,52 % de participación donde el 34,72 % son femeninas y el 22,8 %, seguido a esto se evidenció el desplazamiento hacia el lugar de trabajo mayor participación de las femeninas con un 19,95 %; contrastando el que menos participación tenía era el desplazamiento a instituciones educativas de 3,88 %.

Se constató que las estrategias implementadas por la Policía Nacional no han sido eficaces, se evidencia que el estrato tres es el más crítico en cuanto a estas estrategias considerando el sistema penal colombiano con un 29,54 % y la falta de acompañamiento en las ciclorrutas por parte de la Policía Nacional con un 18,65 % como las causas principales de la poca efectividad de las estrategias implementadas. Lo anterior contrario a lo ocurrido en Londres donde la presencia policial disminuye la ocurrencia de estos delitos (Mburu y Helbich, 2016), sumado a esto se debe tener presente la problemática ligada a varios delitos en la actualidad descrita en la tabla relación entre el desempleo y falta de oportunidades laborales y aumento de la delincuencia (ver Figura 10).

Se considera necesario comprender que para el crimen organizado, la coordinación no es un problema; según las necesidades del contexto estos tienen muy pocas limitaciones para lograr uniones y transformaciones de forma rápida. Es por esto es que el Estado está en la obligación de actuar exactamente de la misma manera, en materia de coordinación y evolución, para conseguir controlar sus dinámicas y lograr afectar su infraestructura. En este orden, la coordinación debe ser una obligación vigilada durante todo el proceso: desde el diagnóstico del problema, pasando por la distribución de capacidades según el tipo de organización, hasta en el seguimiento y la evaluación (Londoño-Hurtado *et al.*, 2021)

Figura 10

Relaciones entre el desempleo, falta de oportunidades y aumento del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy



Nota. Elaborado en el software SPSS con información recolectada a través de encuestas aplicadas. Presenta panorama de las variables críticas en el hurto a bicicletas.

Desde la apreciación de los encuestados y lo discriminado por edad entre los habitantes de la localidad de Kennedy, se logró apreciar que el punto crítico para la materialización del hurto a bicicletas correspondió a la escasa vigilancia por parte de las autoridades locales siendo un patrón de respuesta entre los rangos de edad de los encuestados teniendo mayor participación de contestación en el rango de mayores de 41 años con 19,43 % de los encuestados limitando la toma de decisiones de las autoridades hacia un sistema de bicicleta compartida, resultado que también se evidenció en Ningbo/China (Guo *et al.*, 2017). Por último se concluye que las estrategias implementadas para disminución del hurto a bicicletas no han sido eficaces en cuanto a la disminución del delito, primeramente porque el 83,09 % de los habitantes de la localidad no conocen las estrategias que se han implementado lo que se relaciona directamente a que los medios y/o canales para la comunicación de estas estrategias no son los adecuados y adicionalmente el 66,58 % no ha sentido acompañamiento de las autoridades en sus desplazamiento por la localidad. Lo que incrementa la sensación de inseguridad y la mala imagen que tiene la Policía Nacional y las autoridades locales siendo una barrera como se presenta en Varsovia, Polonia (Iwińska *et al.*, 2018).

2.3.1. Factores de mayor incidencia del hurto a bicicletas de la localidad

En el marco del desarrollo del segundo objetivo el cual consistió en establecer los factores de mayor incidencia del hurto a bicicletas de la localidad Kennedy se comprendió que el hurto en la localidad tiene un alto porcentaje de ocurrencia en las actividades recreativas / culturales desarrolladas por sus habitantes, siendo las femeninas las más afectadas con un 34,72 %. Con ello se identificó el factor de oportunidad que tienen presente los delincuentes frente a la ocurrencia de este delito, ya que desde el punto de vista de ellos es más sencillo perpetrar esta conducta contra ellas porque se les ve mayor vulnerabilidad, quienes hacen mayor uso de la bicicleta entre los habitantes de la localidad con un 57,52 % de la totalidad. Comparando esta información con los datos del Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2020) de la Alcaldía Local de Kennedy, es correcto determinar que este factor fue un foco para la materialización del hurto a bicicletas.

Atendiendo a la información planteada previamente y con base a la percepción de los encuestados se muestra que la mayor afectación está concentrada en dos poblaciones específicas, la primera para los mayores de 41 años con una participación de 24,61 % y la segunda entre los 21 a 30 años con una participación de 16,58 %. Lo anterior tuvo una explicación puntual ya que en este rango de edad se encontraban individuos con una economía estable, esto evidenció el patrón de conducta que emplean los delincuentes al elegir las víctimas y materializar las conductas delictivas.

En un análisis más profundo a la información consolidada quedó en evidencia que, a pesar de que las autoridades se han preocupado y han hecho esfuerzos articulados con la alcaldía promoviendo campañas y estrategias innovadoras para mitigar el impacto negativo de la ocurrencia de este delito a la hora de comparar estos esfuerzos con la información presentada por la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2019), en su Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia, es evidente que para este período de tiempo las cifras vienen continuaron en aumento. Haciendo énfasis a la poca efectividad de las campañas frente a la población objetivo, a pesar de que existió una planeación y divulgación de las mismas, no lograron que los resultados mejorarán. Se cuenta con campañas como desplazamiento en grupo para los ciclistas que tienen rutas comunes promoviendo el movimiento masivo

de ciclistas limitando que estos se sientan vulnerables debido a que al ver mayor cantidad de personas los delincuentes no actúan, lo que les garantiza el desplazamiento seguro hacia sus destinos.

Solo el 16,91 % de los encuestados afirmaron conocer estas estrategias, lo que permitió evidenciar que el canal a través del cual se está transmitiendo la información no es el indicado frente a un 83,09 % que no conocen las estrategias, siendo la mayor proporción los incluidos en el rango de mayor de 41 años con una participación de un 49,3 %, seguido del rango de 31 a 40 años con un 18,31 %, con lo que se puede inferir que el medio utilizado para transmitir la información no es adecuado. Todo esto llevaría a que se planteen nuevos canales para tener mayor cobertura de estas estrategias para poder impactar positivamente a la población objetivo.

Se presenta la tabla con los resultados de la percepción sobre las ciclorrutas y ciclovías en la localidad de Kennedy (ver Tabla 3).

Tabla 3

Relación entre la infraestructura y seguridad en bicicletas

| Considera que la infraestructura dispuesta por las autoridades (ciclorrutas e iluminación) es segura para el uso de bicicletas | | | | | | |
|--|------------------|-----------------------|------------|---------------|--------------------------|-------|
| | Datos | Totalmente de acuerdo | De acuerdo | En desacuerdo | Totalmente en desacuerdo | Total |
| ¿Indique su edad? | Menor de 20 años | 0 | 8 | 6 | 6 | 20 |
| | 21 a 30 años | 3 | 15 | 62 | 39 | 119 |
| | 31 a 40 años | 6 | 9 | 51 | 22 | 88 |
| | Mayor de 41 | 10 | 23 | 90 | 36 | 159 |
| Total | | 19 | 55 | 209 | 103 | 386 |

Nota. Elaborado con información obtenida a través de la aplicación de encuesta estructurada aplicada en la localidad de Kennedy y el software SPSS. Presenta el impacto de la infraestructura de ciclovías frente al hurto de las bicicletas en cada categoría de edad de la muestra de estudio.

Otro factor crítico fueron las condiciones estructurales de las ciclovías en la localidad las cuales van ligadas a la falta de acompañamiento de las autoridades competentes, elemento que va en contra de la Política Pública de la Bicicleta 2021–2039, de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021), el cual es uno de sus pilares para el desarrollo y promoción del uso de la bicicleta, estos factores

están presentes en el desplazamiento de los biciusuarios. Convirtiéndose en una variable a tratar inmediatamente ya que de no hacerlo pone en peligro la calidad de vida de los habitantes incrementando el foco de inseguridad que sumado a otros factores delincuenciales afecta el bienestar de estos, es importante que desde las autoridades locales se preocupen por mantener estos espacios en buen estado.

Concluyendo y dando respuesta a los factores para la baja efectividad de las estrategias implementadas por las autoridades contra el delito en la localidad de Kennedy, son los medios y/o canales utilizados por las autoridades para divulgar las campañas porque a pesar de tener una planeación previa, falta ese último paso que es donde se materializa todo el trabajo, debido a esto los usuarios no tienen conocimiento de estas campañas. Como segundo factor importante, la falta de acompañamiento de la Policía Nacional en los desplazamientos de los biciusuarios genera que los delincuentes pasen de un simple hurto a tener actuaciones delictivas organizadas y si sumado a esto se tiene en cuenta el sistema penal colombiano el cual es muy lapso para delitos de este tipo, se vuelve la piedra angular para la ocurrencia de estas conductas en la localidad. Lo anterior reafirma lo indicado por la Cámara de Comercio de Bogotá (2021), cuando menciona que el 60 % de los ciudadanos tiene la percepción de que el barrio donde vive es inseguro, lo que evidencia que no se han logrado los objetivos de disminución de este delito al compararlo con las estadísticas del Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia para la Alcaldía de Kennedy.

2.4. Discusión

2.4.1. *Efectos de las estrategias implementadas por las autoridades locales para la disminución del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy*

Las estrategias implementadas por las autoridades locales para la disminución del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy y que de acuerdo con la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2021), en su Boletín Mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia, tuvo aumento en la materialización en el periodo comprendido entre 2018 y 2020. Debido a esto, las autoridades han implementado estrategias como acompañamiento entre los mismos biciusuarios con el propósito de fortalecer la seguridad, trabajando con

la comunidad y los comerciantes a través de charlas de concientización sobre la comercialización de elementos hurtados, adicionalmente se establecen medidas de seguridad que se deben tener en cuenta para disminuir la posibilidad de hurto de estos elementos y los mecanismos que deben tomar para proceder legalmente a realizar la denuncia.

Es importante mencionar que con la modernización de la sociedad, la priorización de la salud de las personas, el cuidado del medio ambiente y con el colapso de los medios de transporte tradicional de Transmilenio y el SITP, los habitantes de la ciudad han dejado de utilizar estos medios para empezar a utilizar la bicicleta alineado a los datos de Ramírez (2021) de la Secretaría Distrital de Bogotá donde para el primer semestre de 2020 se presentaron 360000 viajes al día en bicicleta y finalizando el semestre el número se incrementaba 650000, representando un aumento de 80 %, siendo las actividades priorizadas el desplazamiento al trabajo y las actividades recreativas. Con el aumento de estos elementos circulando en las calles de la localidad, se puede inferir que los delincuentes tienen más oportunidades de materializar el hurto, es aquí donde entran a jugar estas estrategias desarrolladas por las autoridades locales para prevenir el hurto de las bicicletas en la localidad.

Analizando lo comentado por los expertos, se concluyó que uno de los puntos en los que coinciden es que las ciclorrutas en el sector presentan deterioro, encontrando sectores con mal estado en la infraestructura (malla vial e iluminación), sumado a esto la falta de mantenimiento y la poca vigilancia, es el escenario perfecto para la ocurrencia de las conductas delictivas, empezando por este punto es importante determinar: ¿Por qué la alcaldía local no ha priorizado el ajuste y mantenimiento de estas instalaciones? La política pública de la bicicleta 2021-2039 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021) define como pilar la ciclo infraestructura buscando ampliar la cobertura, ya que al ser espacio público debería importar a las autoridades locales y más si tiene el impacto que presenta este delito. Esto es un llamado a la alcaldía local para incluir esta problemática entre los puntos a trabajar ya que representa peligro para la seguridad y convivencia ciudadana de cada uno de los habitantes de la localidad y al atacarla con estrategias claras se incrementaría la calidad de vida para estas personas.

Lo anterior refleja el escenario ideal para la catástrofe del bienestar social, porque estas prestan las condiciones para la ocurrencia de cualquier delito. Es por esto que desde la alcaldía se debe analizar cuál es el medio correcto para la

divulgación de las estrategias, logrando segmentar por edades, cada uno de los medios de comunicación presentes en la sociedad, p. ej. radio y televisión para personas mayores, redes sociales para jóvenes y adolescentes, y reforzarse haciendo charlas en los parques, ciclovía promoviendo las medidas de seguridad a tener en cuenta en los desplazamientos, así como las consecuencias de hacer parte de la cadena de comercialización de estos elementos hurtados, como lo es la disminución de la producción nacional de estos productos, contrario al objetivo 5 de la política pública de la bicicleta 2021 - 2039 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021) que indica “Bogotá polo productor de la bicicleta” lo que a largo plazo generaría decrecimiento en el sector.

Con todas las estrategias anteriormente mencionadas se estaría llegando directamente al comprador, limitando las actuaciones de estos individuos se llegaría al punto donde todos estos elementos robados (bicicletas, elementos y partes) no van a ser pretendidos en el mercado y al no tener rotación. Los oferentes dejarán de comprarlos porque representarían pérdidas por permanecer demasiado tiempo en las estanterías y posiblemente no se vendan, esto no generaría ganancias sino más costos de operación e inconvenientes con las autoridades, por lo que no sería recomendable comprarlo.

Estos elementos al no tener participación en el mercado, los delincuentes dejarán de hurtarlos debido a que dejarían de ser lucrativos para su beneficio y el índice de criminalidad bajaría drásticamente, de la misma forma es necesario recalcar que articuladamente a estas actividades es importante contar con la ayuda desde el congreso, modificando la normatividad, estableciendo penas y sanciones más rígidas para las personas que se vean involucradas en este tipo de delitos, lo que ayudará a que el delincuente analice el costo y beneficio de su conducta futura llegando a la decisión de no actuar. Otro punto a resaltar por los involucrados en la investigación va relacionado a la pandemia COVID 19 quienes aseguran al igual que Ramírez (2021) que este fenómeno logró convertir la bicicleta en la protagonista de la ciudad.

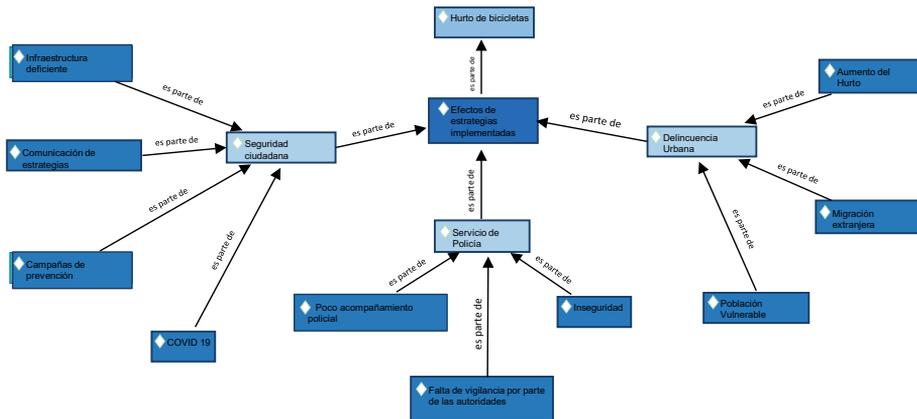
Como segundo punto, la migración de venezolanos, tema a tener en cuenta para incluir en las estrategias del futuro cercano, así como la modificación de las que se encuentran desarrollando en este momento para tener resultados más efectivos en la prevención del delito. Con el acontecimiento de la pandemia, es importante resaltar que la economía se vio afectada por el cierre de empresas tanto como grandes, medianas y pequeñas, a esto se debe sumar el despido masivo y la pérdida de puestos de trabajos, generando incertidumbre

entre los habitantes del mundo, en este fenómeno se incluye la población migrante en condiciones vulnerables y la obligación de satisfacer las necesidades básicas de ellos y de sus familias ligándose al hurto por oportunidad y poco premeditado (Roca y Trespaderne, 2021).

Si de entrada el sistema judicial Colombiano no es robusto y es lapso con los nacionales, con esta nueva variable genera un desequilibrio, situación que entra a jugar un papel decisivo debido a que incrementan los individuos insatisfechos y buscan a cualquier costo satisfacer sus necesidades básicas, siendo una de las primera opciones la delincuencia y al no contar con los papeles y/o documentación al día, las capturas realizadas por las autoridades se pierden, porque los entes judiciales no pueden hacer mucho contra personas a las cuales no se puede identificar o que muchas veces cuentan con documentación falsificada. Todo esto hace que la problemática se haga más amplia. A continuación, se presentan los efectos de las estrategias implementadas por las autoridades de la localidad de Kennedy (Ver Figura 11).

Figura 11

Efectos de las estrategias implementadas por las autoridades de la localidad de Kennedy



Nota. Elaborado con base a información obtenida a través de la aplicación de encuesta estructurada y las entrevistas aplicadas en la localidad de Kennedy, 2022.

Se elaboró un análisis macro de los efectos de las estrategias implementadas, pudiéndose resaltar que; la falta de regulación, los medios de comunicación para la divulgación de las estrategias y su articulación con las variables que pueden resultar como la migración irregular, sumado a la falta de acompañamiento, las condiciones sociales desfavorables, un mercado con necesidad de operaciones comerciales y una economía con productos y servicios costosos, hacen la combinación perfecta para la materialización del delito. Debido a esto, es importante buscar cubrir estas necesidades básicas, de no lograrlo el panorama iría en contra del pilar de seguridad personal de la política pública de la bicicleta 2021-2039 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021) donde se priorizaron planes de mantenimientos, tipificación del hurto y comercialización de bicicletas y sus partes.

2.4.2. *Factores que influyen en las percepciones de los ciudadanos sobre la seguridad y su relación con el servicio de policía*

“La seguridad ciudadana no solo es la reducción del crimen, sino una estrategia integral y multifacética para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y los esfuerzos de la comunidad para prevenir el crimen” (ONU, 2014). Debido a las condiciones públicas de los servicios que presta la Policía, surge la necesidad de un entorno dinámico y cambiante que requiera la generación de conocimiento objetivo, sistemático y científico que permitan cambios reales desde la estructura del conocimiento social.

Por lo tanto, la relación cotidiana entre la Policía y la comunidad se convierte en un escenario donde las políticas institucionales en diversos temas tienen el potencial de legitimarse o muchas veces son deformadas o socavadas, creando distancia, desconfianza, percepciones negativas. Rastrear e identificar los principales factores que crean distancia o proximidad entre la policía y las comunidades locales es un elemento importante para pensar mejor la creación de políticas públicas e institucionales.

La Policía Nacional como institución del Estado, requiere orientaciones precisas para sus procesos decisionales, por lo que un modelo orientado al análisis de la demanda del servicio policial, basado en el flujo de información cualitativa y cuantitativa proveniente de características sociodemográficas que permitan conocer información sobre la calidad del servicio que presta la patrulla de vigilancia policial, particularmente en la localidad de Kennedy, ayudará

a mejorar y perfeccionar el análisis y la toma de decisiones de los líderes policiales en la ejecución del servicio policial; esta tarea, por supuesto, debe ser realizada por los jefes policiales, involucrando a los ciudadanos del servicio. El proceso de planificación se lleva a cabo para aumentar la probabilidad de responder eficazmente a las necesidades y expectativas de seguridad pública.

La coordinación y gestión del comandante de estación con las autoridades administrativas de sus jurisdicciones, durante la elaboración y construcción de los PISCC deberá incitar a la conexión mutua, la conciliación entre la policía y la comunidad, así como la conciencia e interiorización de los roles, responsabilidades y limitaciones de las funciones policiales.

La revisión documental frente a factores de seguridad ciudadana confluye en diferentes elementos que integran el mismo, si bien es cierto existen lineamientos por parte de los estamentos gubernamentales para la focalización de la prevención del delito, falta diseñar un plan integrado que de articulación focalizada en todas las variables que se puedan llegar a presentar y con ello reducir y/o eliminar brechas abiertas a la ciudadanía en la manera de visibilizar el impacto del servicio de policía que se presta para contrarrestar el delito en sectores de alto impacto como lo son las bicirutas.

Las dinámicas de seguridad a nivel global suelen ser cambiantes y de manera acelerada, también la manera de actuar de los delincuentes, por ello se propone que al ser el Plan Integral de Seguridad Ciudadana, Convivencia y Justicia [PISCC] una planeación proyectada en un marco de cuatro años, que se realicen evaluaciones de impacto periódico en un lapso no mayor a los dos años, donde se puedan llevar a cabo valoraciones de mejora y tomar acciones contundentes que fundamenten las tipificaciones y necesidades en el marco de la seguridad.

2.5. Conclusiones

Las estrategias implementadas por la Policía Nacional en contra del hurto a bicicletas en la localidad de Kennedy entre 2018 al 2020, no obtuvo el resultado esperado debido a que las cifras presentadas en el informe de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia - Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos (2021) para la localidad de Kennedy mostraron que en ese rango de tiempo, contrario a lo que debería suceder posterior a aplicar una

acción para impedir la ocurrencia de este evento, los resultados no tuvieron un impacto positivo en los habitantes de dicha localidad.

Adicionalmente se logró identificar que el segmento de la población más propenso a la ocurrencia de estos actos son las mujeres, debido a que suelen verlas como vulnerables, siendo la principal causa para la ocurrencia de estos hechos el desempleo y la falta de oportunidades en el mercado laboral local y a nivel de ciudad. Con esto se evidenció la falta de compromiso de las entidades del Estado para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes a través de la generación de empleos y puestos de trabajo formales, lo que fortalecería los mercados y directamente impacta en el crecimiento de la economía nacional. Es importante aclarar que el motor de la economía es la clase media y este es el caso puntual de la localidad de Kennedy que en su mayoría cumplen esta condición, si las autoridades acataran esta oportunidad lograrían tener mejores resultados a la hora de aplicar estas estrategias.

Dentro de los hallazgos más relevantes se logró identificar la opinión de los habitantes de la localidad de Kennedy, específicamente de los directamente impactados con la problemática del presente estudio, haciendo que la información recolectada sea confiable y pueda indicar de manera directa la percepción de cada persona con respecto al hurto a bicicletas, así como del impacto de las estrategias realizadas por las autoridades para disminuir la ocurrencia de estas actividades en el sector. Los instrumentos fueron aplicados a los biciusuarios de la localidad, siendo relevantes las personas que la usan como medio de transporte alternativo, así como los que la usan como medio recreativo.

Otro punto crítico que se consideró limitación frente al tema de investigación fue la falta de acompañamiento de las autoridades competentes en los desplazamientos de los biciusuarios desde su hogar hasta su trabajo, así como en actividades recreativas, lo que facilita el accionar delictivo y la ocurrencia de este tipo de hechos. El hurto se destaca de los demás delitos porque se volvió más organizado, se puede afirmar que son organizaciones que hacen estudio a cada lugar y de las personas que realizan desplazamientos por la zona incluyendo variables como la hora en que estos eventos ocurren. Lo que facilita la planeación de un delito por parte de los malhechores, primero porque toman desprevenidos a los ciudadanos y segundo tienen un trabajo previo de inteligencia delincencial convirtiéndose en estructuras criminales organizadas que buscan lucrarse de esta actividad a través del mercado negro de bicicletas, vendiendo estas o sus partes a un costo menor del que generalmente se consi-

que en el mercado local, incurriendo directamente en el delito de receptación que sumado a lo anterior impacta profundamente a los ciudadanos que por ahorrarse unos pesos siguen siendo parte de esta cadena del mal.

Se consideró una falencia para esta problemática, la infraestructura dispuesta por las autoridades locales para el desplazamiento las cuales no cumplían con las condiciones mínimas para su uso, es decir, para que los biciusuarios pudieran desplazarse de una manera más eficiente cuando salen a las ciclovías y ciclorrutas donde posteriormente se materializan estos hechos delictivos por la falta de seguridad. Sumado a la poca iluminación en estas zonas facilita el accionar de estas bandas, gracias a esto los lugares permanecen solos, por lo que cuando un biciusuario se ve enfrentado a esto, no tiene otra opción más que quedarse quieto para salvar su integridad, viendo como es despojado de sus elementos entre ellos su bicicleta. Todos estos factores impactan de manera directa la percepción de seguridad que se presenta en la localidad.

Al no materializarse estas estrategias, la comunidad empieza a recelar la confianza que se tiene hacia las autoridades locales y nacionales, creando distanciamiento entre la comunidad y las entidades, dicha desconfianza en las acciones tomadas por cada una de ellas; continuarán generando un punto de quiebre entre la ciudadanía, las autoridades competentes y las políticas públicas del país. Es importante que, desde las autoridades locales se tomen cartas en el asunto (futuros investigaciones o planes en marcha) con respecto al impacto de este delito en el sector, porque si bien existen estrategias para mitigar el delito tanto en la localidad de Kennedy como a nivel de la Alcaldía Mayor de Bogotá, como se expuso en la investigación estos esfuerzos han sido en vano ya que el delito sigue en aumento, llevando a la indagación si realmente las anteriores acciones buscan dar solución a la raíz del problema o si por el contrario al final no tienen el impacto deseado frente a la problemática. Se hace necesaria una intervención desde todas las entidades del Gobierno para atacar de raíz la causa de estas conductas para que se pueda generar un cambio en la comunidad y que a mediano plazo mejore las condiciones de los habitantes aumentando la calidad de vida de los mismos.

2.6. Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). *Localidad de Kennedy*. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/Kennedy>

- Ante Todo, Colombia. (2019). *Cifras del hurto de bicicleta en Bogotá ¿Qué tan preocupantes son?* <https://antetodocolombia.org/cifras-del-hurto-de-bicicleta-en-bogota-que-tan-preocupantes-son/>
- Apparicio, P., Gelb, J., Jarry, V., y Lesage-Mann, É. (2021). Cycling in one of the most polluted cities in the world: Exposure to noise and air pollution and potential adverse health impacts in Delhi. *International journal of health geographics*, 20(1), 18. <https://doi.org/10.1186/s12942-021-00272-2>
- Bogotá como Vamos. (2019). *¿En qué va el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá?* <https://bogotacomovamos.org/blog-en-que-va-el-sistema-de-bicicletas-publicas-de-bogota/>
- Bolaños, L. (2018). *Montar en bici crece como política de compañías.* <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/montar-en-bici-crece-como-politica-de-companias-2510511>
- Bycycle NSW (2021). *Preventing Bike Theft.* https://bicyclensw.org.au/preventing-biketheft/?gclid=Cj0KCQjwssyJBhDXARIsAK98ITQKM-q2zm595YhoDmsOeCBU7e6m9QnJQgNwZ7H9G3ZYWr2d3qJ6RrwaA-siiEALw_wcB
- Cámara de Comercio de Bogotá (2021, febrero). *Encuesta de percepción y victimización de Bogotá 2020.* <https://img.lalr.co/cms/2021/02/03152925/1Encuesta-Percepci%C3%B3n-Final.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá (2020). *Conozca los resultados de la Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá - 2020.* <https://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2021/Febrero/Conozca-los-resultados-de-la-Encuesta-de-Percepcion-y-Victimizacion-de-Bogota-2020>
- Castiblanco, C. (2021). *Conoce cómo Bogotá se mueve de manera sostenible y cuidando el medio ambiente.* <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/plan-maestro-de-movilidad-en-Bogotá-para-el-cuidado-del-medio-ambiente>
- Chacón, M. (2018). *Inseguridad y accidentalidad: los principales peligros de los ciclistas en Bogotá.* <https://www.rcnradio.com/bogota/inseguridad-y-accidentalidad-los-principales-peligros-de-los-ciclistas-en-bogota>
- Concejo de Bogotá (2020). *El crudo panorama de la seguridad en Bogotá que le presentó el Concejo a la administración distrital.* <https://www.sema->

Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)

na.com/nacion/articulo/el-crudo-panorama-de-la-seguridad-en-bogota-que-le-presento-el-concejo-a-la-administracion-distrital/202129/

Congreso de la República (2000). *Código Penal - Ley 599 del 2000*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=6388>

Congreso de la República (2016). *Ley 1801 de 2006 - Código Nacional de Convivencia y Seguridad Ciudadana*. <https://www.policia.gov.co/sites/default/files/ley-1801-codigo-nacional-policia-convivencia.pdf>

Criado, C. (2020). *La mujer invisible: descubre cómo los datos configuran un mundo hecho por y para los hombres*. Seix Barral.

Dèdelé, A., y Miškinytė, A. (2021). Promoting Sustainable Mobility: A Perspective from Car and Public Transport Users. *International journal of environmental research and public health*, 18(9), 4715. <https://doi.org/10.3390/ijerph18094715>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE] (24 de febrero de 2021). *Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2019-ECSC*. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/convivencia/2019/Bol_ECSC_2019.pdf

Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2019). *DNP advierte que se avecina colapso en movilidad en las principales capitales*. <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx>

Fundación MAPFRE (2021). *Elementos de seguridad pasiva*. <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/prevencion/prevencion-accidentes-mayores/elementos-seguridad-pasiva/>

González, H. A. (2021). *Cómo fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá a través de la transformación digital*. <http://hdl.handle.net/10654/39737>

Guo, Y., Zhou, J., Wu, Y., y Li, Z. (2017). Identifying the factors affecting bike-sharing usage and degree of satisfaction in Ningbo, China. *PloS one*, 12(9), e0185100. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0185100>

Gutiérrez, A. (2020). *Preocupación por aumento de hurto de bicicletas en Bogotá*. *Concejal del Consejo de Bogotá*. <https://concejodebogota.gov.co/preocupacion-por-aumento-de-hurto-de-bicicletas-en-bogota/concejo/2020-09-29/125334.php>

- Inrix (2018). *INRIX 2018 Global Traffic Scorecard*. Inrix.com. <http://inrix.com/scorecard/>
- Iwińska, K., Blicharska, M., Pierotti, L., Tainio, M., y de Nazelle, A. (2018). Cycling in Warsaw, Poland - Perceived enablers and barriers according to cyclists and non-cyclists. *Transportation research. Part A, Policy and practice*, 113, 291–301. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.04.014>
- Jaramillo, M. (2020). *Análisis del riesgo percibido frente al uso de la bicicleta en estratos 4, 5 y 6 en la ciudad de Bogotá*. Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA. <http://hdl.handle.net/10726/2459>
- Kumi, E., Yeboah, T., y Ankomaa, Y. (2020). Private sector participation in advancing the Sustainable Development Goals (SDGs) in Ghana: Experiences from the mining and telecommunications sectors. *The Extractive Industries and Society*, 7(1), 181-190. <https://doi.org/10.1016/j.exis.2019.12.008>
- Londoño, A., Tobón, A., y Silva, C. (2021). Centros de fusión como instrumentos para intervenir el crimen organizado en entornos urbanos. Medellín 2018-2019. En J. L. Vargas, R. Ibáñez, E. Norza-Céspedes, y J. F. Torres, J. F. (coords.), *Seguridad y Convivencia Ciudadana en Colombia: Teorías, datos y estrategias aplicadas* (pp. 85-106). Editorial de la Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/edne.41.c38>
- Mburu, L. W., y Helbich, M. (2016). Environmental Risk Factors influencing Bicycle Theft: A Spatial Analysis in London, UK. *PloS one*, 11(9), e0163354. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0163354>
- Morrison, C. N., Thompson, J., Kondo, M. C., y Beck, B. (2019). On-road bicycle lane types, roadway characteristics, and risks for bicycle crashes. *Accident; analysis and prevention*, 123, 123–131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.017>
- Oróstegui, O. (2020). *Seguridad para los bicisuarios*. <https://bogotacomovamos.org/seguridad-para-los-bicisuarios/>
- Oróstegui, O. (2021). *Incremento del hurto de bicicletas en la Localidad de Kennedy*. <https://www.infobae.com/america/colombia/2021/04/02/segun-un-estudio-en-bogota-se-roban-alrededor-de-22-bicicletas-cada-dia/>

Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)

- Policía Nacional. (2022). *Misión Policía Nacional*. <https://www.policia.gov.co/mision-vision-mega-principios-valores-funciones>
- Policía Nacional (13 de marzo de 2021). *Presentamos la estrategia bici guardianes*. <https://www.policia.gov.co/noticia/presentamos-estrategia-biciguardianes>
- Policía Nacional. (2018). *Actualización Tomo 2.2 MNVCC - Modelo Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes*. <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmxb25jdXJzb3B-0MjAxNmVzYWd1fGd4OjYwNzJmYTcxNTVINzAxNTU>
- Presidencia de la República de Colombia (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, pacto por la equidad*.
- Ramírez, L. (6 de marzo 2021). *El coronavirus y nuestro reencuentro con la bicicleta, movilidad Bogotá*. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/el-uso-de-la-bicicleta-durante-la-pandemia>
- Real Academia Española [RAE] (2021). *Definición de ciclovía*. <https://dle.rae.es/ciclov%C3%ADA>
- Red Empresarial de Seguridad Vial (2021). *¿Qué es seguridad vial?* <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-seguridad-vial>
- Reinoso, G. (2021). El caso del biciusuario es uno de los últimos en Bogotá y muestra la violencia de los atracadores. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/bogota/hurto-de-bicicletas-en-bogota-bajan-las-cifras-del-delito-pero-no-el-nivel-de-violencia-567211>
- Roca, C., y Trespaderne, A. (2021). El delito leve de hurto en la ciudad de Barcelona. Perfil del delincuente y comparación en función del tipo de hurto. *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 13(2), 39-55. <https://doi.org/10.22335/rlct.v13i2.1412>
- Rodríguez, G. (2021). El caso del bici usuario es uno de los últimos en Bogotá y muestra la violencia de los atracadores. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/bogota/hurto-de-bicicletas-en-bogota-bajan-las-cifras-del-delito-pero-no-el-nivel-de-violencia-567211>
- Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Tainio, M., y Nieuwenhuijsen, M. J. (2011). The health risks and benefits of cycling in urban environments compared

with car use: health impact assessment study. *BMJ (Clinical research ed.)*, 343, d4521. <https://doi.org/10.1136/bmj.d4521>

Rydin, Y., Bleahu, A., Davies, M., Dávila, J. D., Friel, S., De Grandis, G., Groce, N., Hallal, P. C., Hamilton, I., Howden-Chapman, P., Lai, K. M., Lim, C. J., Martins, J., Osrin, D., Ridley, I., Scott, I., Taylor, M., Wilkinson, P., y Wilson, J. (2012). Shaping cities for health: complexity and the planning of urban environments in the 21st century. *Lancet (London, England)*, 379(9831), 2079–2108. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)60435-8](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)60435-8)

Sas, M., Ponnet, K., Reniers, G., y Hardyns, W. (2021). Nudging as a crime prevention strategy: the use of nudges to improve cyclists' locking behavior and reduce the opportunities for bicycle theft. *Security Journal*, 1–23. Advance online publication. <https://doi.org/10.1057/s41284-021-00285-3>

Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos (2021, marzo). *Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia, Kennedy*. <https://scj.gov.co/es/oficina-oaiee/boletines>

Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos (2020, diciembre). *Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia, Kennedy*. <https://scj.gov.co/es/oficina-oaiee/boletines>

Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. (2019, diciembre). *Boletín mensual de Indicadores de Seguridad y Convivencia, Kennedy*. <https://scj.gov.co/es/oficina-oaiee/boletines>

Secretaría de Seguridad, Movilidad y de la Mujer (2020). <https://concejodebogota.gov.co/preocupacion-por-aumento-de-hurto-de-bicicletas-en-bogota/concejo/2020-09-29/125334.php>

Secretaria Distrital de Movilidad (2021). Política pública de la bicicleta 2021-2039. <http://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-de-la-bicicleta-2021-2039>

The Guardian (2020). *Cycling capital of death; Bogotá bikers battle violence on city's streets*. <https://www.theguardian.com/world/2020/oct/25/bogota-cycling-capital-of-death-colombia-violence>

- Timpabi, A. P., Osei, K. K., y Adams, C. A. (2021). Bicycle ownership and utilization in Tamale Metropolis; influencing factors and impacts to sustainable transport. *Heliyon*, 7(6), e07133. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2021.e07133>
- Vargas, J., Ibáñez, R., Norza, E., y Torres, J. (co.) (2021). *Seguridad y Convivencia Ciudadana en Colombia: Teorías, datos y estrategias aplicadas*. Editorial de la Dirección Nacional de Escuelas de la Policía Nacional de Colombia. <https://doi.org/10.22335/EDNE.41>
- Vergara, D. (2021). *Movilidad sostenible en Bogotá D. C.: el uso de la bicicleta como alternativa de cambio*. <https://repositorio.escuelaing.edu.co/handle/001/1795>
- Verma, A., Harsha, V., y Subramanian, G. H. (2021). Evolution of Urban Transportation Policies in India: A Review and Analysis. *Transportation in Developing Economies*, 7(2), 25. <https://doi.org/10.1007/s40890-021-00136-1>
- Villamil, A., y Fernández, V. (2019). *Bicialert: aplicación web para el seguimiento de bicicletas robadas en Bogotá*. <https://repositorio.udistrital.edu.co/handle/11349/16203>
- Whiting, K. (2020). *Meet the Woman Making Cycling Even More Sustainable in Ghana*. <https://www.weforum.org/agenda/2020/07/ghana-bamboo-bike-cycling-sustainability/>
- World Bicycle Relief (2018). *Mobility and the Sustainable Development Goals*. <https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2019/11/World-Bicycle-Relief-Mobility-and-the-SDGs-3.pdf>

ÍNDICE ALFABÉTICO

Autoridades, 39, 42, 43, 48, 49, 50, 51, 57, 59, 62, 63, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81

Bicicleta, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 81

Bogotá, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 33, 34, 37, 38, 40, 41, 42, 47, 49, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 74, 75, 76,

Ciclovías, 63, 73, 81

Comunidad, 42, 43, 46, 47, 59, 61, 63, 66, 69, 75, 78, 79, 81

Convivencia, 24, 26, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 51, 60, 61, 62, 67, 72, 74, 75, 79

Delincuencia Urbana, 62, 66, 67

Delitos, 22, 24, 25, 28, 30, 39, 40, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 61, 62, 70, 74, 76, 80

Desempleo, 24, 27, 36, 38, 39, 49, 51, 61, 69, 70, 71, 80

Estrategias, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81

Hurto, 22, 24, 25, 40, 45, 46, 48, 50, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80

Inseguridad, 22, 28, 36, 39, 42, 45, 46, 48, 59, 61, 63, 65, 66, 67, 71, 74

Justicia, 24, 40, 60, 61, 72, 74, 79

Kennedy, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 34, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 81

Medidas Correctivas, 22, 29, 30, 39, 41

Migración, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 47, 48, 49, 50, 76, 78

Migración venezolana, 20, 21, 24, 25, 26, 28, 30, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 47, 48, 50

Pandemia, 23, 31, 76

Percepción, 27, 28, 29, 39, 42, 43, 44, 48, 50, 61, 62, 63, 65, 66, 72, 73, 74, 80, 81

Policía Nacional, 21, 29, 50, 57, 59, 60, 61, 62, 68, 69, 70, 71, 74, 78, 79

Políticas, 25, 28, 59, 78, 81

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 23

Factores que impactan la seguridad ciudadana en la localidad de Kennedy, Bogotá D. C. (2019–2021)

Público, 25, 35, 42, 65, 68, 75

Secretaría de Seguridad, 24, 40, 60, 64, 72, 74, 79

Seguridad, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 81

Seguridad ciudadana, 22, 24, 25, 28, 29, 30, 46, 47, 49, 50, 51, 57, 59, 61, 62, 66, 78, 79

Servicio de Policía, 62, 66, 78, 79

Tejido social, 28

