

Proyecto Rueda la Vida
La Bici Como Estrategia de Empoderamiento Ciudadano

“Derecho a la Ciudad”

Juan Carlos Vivas Vivas.

Mayo 2019.

Universidad Pedagógica Nacional.

Lic. Julie Benavides Melo

Proyecto Educativo 3

Proyecto Rueda la Vida
La Bici Como Estrategia de Empoderamiento Ciudadano

“Derecho a la Ciudad”


Juan Carlos Vivas Vivas.

Mayo 2019.

Universidad Pedagógica Nacional.

Lic. Julie Benavides Melo

Proyecto Educativo 3

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <small>Escuela de la Ciudadanía</small>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 3 de 61	

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de Grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	Proyecto Rueda la Vida: la bici como estrategia de empoderamiento ciudadano. "Derecho a la Ciudad"
Autor(es)	Vivas Vivas, Juan Carlos
Director	Benavides Melo, Julie
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2019. 61 P
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional UPN.
Palabras Claves	BICICLETA; CIUDADANÍA; SOCIALIZACIÓN; ESPACIO PÚBLICO; DERECHOS; RECONOCIMIENTO; APRENDIZAJE; CLASE OBRERA; POLÍTICA; OCIO; RECREACIÓN; CONOCIMIENTO; RESPONSABILIDAD; VÍA; IMPORTANCIA DE LA CIUDAD;

2. Descripción
<p>Trabajo de grado que se propone en enmarcar una propuesta de implementación, de un proyecto más amplio denominado Proyecto Rueda la Vida: la bici como estrategia de empoderamiento ciudadano, en el contexto específico del "Derecho a la Ciudad" a través del uso de la bicicleta, de este modo se formula una estrategia de sensibilización ciudadana acerca del uso e implementación de la bicicleta, teniendo en cuenta los espacios disponibles para circulación de los actores viales, resaltando los derechos y deberes individuales, cuando se realiza el ejercicio de circular en bicicleta por la ciudad.</p>

3. Fuentes
<p>Bogotá, A. M. (29 de abril de 2016). Secretaria de Planeación. Obtenido de Secretaria de Planeación: http://www.sdp.gov.co/noticias/plan-de-ordenamiento-territorial</p> <p>Bogotá, A. M. (2019). Bogotá capital mundial de la bici una visión de ciudad. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaria de Movilidad.</p> <p>Bogotá, A. M. (2019). Capital Mundial de la Bici una Visión de Ciudad. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaria de Movilidad.</p> <p>Bogotá, A. M. (s.f.). Secretaria Distrital de Planeación. Obtenido de POT: http://www.sdp.gov.co/noticias/plan-de-ordenamiento-territorial</p> <p>Bogotá, R. (6 de Agosto de 2018). Bogotá ya cuenta con 500 kilómetros de ciclorrutas. El Espectador, pág. 1.</p> <p>Borja, J. (2003). La ciudad Conquistada. En J. Borja, La ciudad Conquistada (pág. 124). Madrid: Alianza</p>

Editorial.

Camargo, F. M. (27 de Enero de 2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf>

Codina, N. (. (1990). Recreación y tiempo libre en los Estados Unidos. Evolución sociocultural e investigación del comportamiento en el ocio. DÍPOSIT DIGITAL, 10-18.

de, A. m. (29 de Abril de 2016). Proyecto Plan de Desarrollo. Obtenido de secretaria distrital de planeación: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/20160429_proyecto_pdd.pdf

Foro Social de las Américas – Quito, J. 2.–B.–P. (2012). Carta Mundial por el Derecho a a la Ciudad. Revista Paz y Conflictos, 184-196.

Mathivet, c. (2009). Derecho a la ciudad: una propuesta que va más allá de un nuevo concepto. dialogo, propuestas, historia para una ciudadanía mundial, 1-3.

Pavese, C. (2019). Derecho a la ciudad de la calle a la globalización. Jordi Borja, 1-10.

Restrepo, O. O. (5 de Mayo de 2017). Bogotá cómo Vamos. Obtenido de

<http://www.bogotacomovamos.org/blog/apostemosle-la-bicicleta/>

Vargas, C. A. (25 de Febrero de 2013). wordpress. Obtenido de wordpress:

<https://ciudadencolombia.wordpress.com/>

Waichman, L. P. (03 al 08 de Noviembre de 1998). Acerca de los enfoques en recreación. Obtenido de Funlibre: <http://www.redcreacion.org/documentos/congreso5/PWaichman2.htm>

4. Contenidos

Introducción:

El presente proyecto de grado se enmarca en una propuesta de implementación de un proyecto más amplio denominado “Rueda por la Vida: La Bici Como Estrategia de Empoderamiento Ciudadano” en el contexto específico del derecho a la ciudad a través del uso de la bicicleta. Se muestra el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo del derecho a la ciudad, para reconocer y cuidar los recursos urbanos, para promover la igualdad de oportunidades en los diferentes entornos culturales y para garantizar un estilo de vida que contribuya al cambio en las estructuras sociales actuales.

Justificación:

Este trabajo de grado se orienta por la misión de la Universidad Pedagógica Nacional de Bogotá, motivo por el cual surgió la posibilidad de participar en la implementación de una propuesta alternativa que tenga efectos positivos no sólo en la salud y el ambiente sino que además presenta impactos positivos en lo que se refiere a la planificación del espacio público pensado para el ejercicio de los derechos ciudadanos. En particular se soporta en la perspectiva de “trabajar educación como derecho fundamental y por una cultura educativa que oriente los destinos del país” en este caso, mediado por el uso de la bicicleta y enmarcado esencialmente en el derecho a la ciudad.

Planteamiento del problema

Descripción:

La problemática de este proyecto se basa en la necesidad de cuidar la ciudad, mejorar el tiempo y la calidad de los desplazamientos dentro de la misma, el cuidado del cuerpo, la importancia de los actores viales, el conocimiento y el derecho a la ciudad, el utilizar la bicicleta como medio de transporte eficaz y seguro. Con esta propuesta, se demuestra la importancia del derecho a la ciudad y tema que se ha estado trabajando, mediante el programa Al Colegio En Bici, en el desarrollo de éste, se evidencia que la población del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero tiene la motivación por el cuidado de la ciudad y también los deberes que se tienen en ella, es por ello que se propone realizar salidas para demostrar que desde las primeras edades y los primeros años escolares se pueden establecer estrategias pedagógicas que conlleven a incentivar el conocimiento de la ciudad y por la tanto, el respeto por la misma.

Pregunta problema:

¿Cómo incentivar en los estudiantes del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero del grado segundo de primaria hasta séptimo, el cuidado a la ciudad, al medio ambiente y a su propio cuerpo, mediante el uso de la bicicleta?

Objetivo general:

Construir una propuesta pedagógica que permita concientizar y sensibilizar a los estudiantes de los grados segundos a séptimo del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero de la Localidad de Mártires con relación al empoderamiento frente al derecho a la ciudad usando como medio de transporte la bicicleta y resaltando el respeto por los actores viales.

Objetivos específicos:

- Identificar las necesidades de la población objeto estudio de esta propuesta con relación a los desplazamientos y espacios que pueden utilizar en la ciudad.
- Proponer una estrategia que permita que los niños conozcan el modelo de su ciudad e identifiquen los derechos que existen para lograr un empoderamiento de las vías a través del uso de la bicicleta.
- Realizar talleres de sensibilización sobre el uso adecuado de la bicicleta como un medio de transporte limpio para la ciudad.
- Generar espacios pedagógicos, didácticos y reflexivos con los estudiantes en distintos escenarios para que tomen conciencia de lo que significa el derecho a la ciudad.

Marco Teórico:

Se tiene una muestra de la importancia del derecho a la ciudad y los fundamentos importantes que se deben tener al momento de aprender sobre dicho tema, demostrando lo primordial que es este derecho por medio de la carta mundial del derecho a la ciudad.

Marco Referencial**Antecedentes:**

Identificar el valor del derecho a la ciudad y a la recreación por medio del uso de la bicicleta, para enfatizar un mejor aprendizaje en la circulación en vía de los actores viales la cual será implementada para el reconocimiento de espacios culturales en la ciudad.

Metodología**Población Intervenido:**

Esta iniciativa va dirigida a la población De al Colegio en Bici.

Población al Colegio en Bici:

Estudiantes del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero de la localidad de Mártires frente a la plaza España de los cursos de Segundo a Quinto de primaria y de los cursos sexto y séptimo de bachillerato entre un rango de edades aproximado de 6 años de edad hasta los 14 años de edad.

Fases del Proyecto**Fase 1****Inmersión:**

Breve relato de los pasos construidos a medida del proceso de identificación del Proyecto Rueda la Vida: la bici como estrategia de empoderamiento ciudadano "Derecho a la Ciudad".

Fase 2**Cuestionamiento:**

Relato de las rodadas ejecutadas a lo largo del proyecto para el análisis de los espacios que se tiene en la ciudad.

Fase 3

Propuesta:

Es una propuesta que se quiere implementar con los estudiantes del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero para identificar distintos conflictos que se evidencian en esta población, de esta manera se quieren realizar varias intervenciones para lograr un cambio en estos niños.

Fase 4

Metas e Indicadores:

Con esta fase se quiere demostrar que una parte de la nueva generación tendrá un impacto de aprendizaje sobre el cuidado de la ciudad y del ambiente, esto les dará una enseñanza a medida de las salidas propuestas donde se analizaran varios conceptos de ciudad y los métodos de como rodar por ella.

Fase 5

Recomendaciones:

Demostrar que el derecho a la ciudad es fundamental para todos, ya que este derecho nos dará la capacidad de aprender y ser mejores ciudadanos.

Intervenciones

Se realizaron 5 intervenciones para identificar el respeto de los demás ciudadanos hacia los ciclistas en la ciudad y fuera de ella, a continuación se nombraran las intervenciones realizadas:

- Rodada Vamos en Bici por la Chicha
- Rodada Picnic en Juaica
- Rodada Recorrido al Jardín Botánico
- Rodada Recorrido con el colectivo de Bicicleta Bike Kennedy
- Rodada Sumercé vamos Pa Bojacá en Bici

5. Metodología

Esta metodología se inicia mediante un colectivo que fue creado por los participantes del Proyecto Rueda la Vida: la bici como estrategia de empoderamiento ciudadano, esta iniciativa se organiza con una serie de rodadas para identificar los lugares culturales que se tiene dentro y fuera de la ciudad. Después de un análisis exhaustivo puede identificar a una población de niños con diferentes conflictos, de allí surge la idea de realizar una propuesta de implementación para lograr algunos cambios en nuestra ciudad y en el hábito de cultura de esta población y así conseguir que una pequeña parte de ciudadanos sean conscientes de tener un cuidado por la ciudad y a sí mismos para las nuevas generaciones que van a llegar a estar en todos los lugares que se tienen hoy en día.

Con esta iniciativa de proyecto se quiere demostrar que por medio de diferentes rodadas fuera y dentro de la ciudad y realizando un breve reconocimiento de los puntos culturales y de las diferentes vías de importancia en la ciudad se puede aprender sobre el derecho a la ciudad y sobre las normas viales al momento de realizar los recorridos en bicicleta.

Gracias a una implementación del Plan de Ordenamiento territorial que se tiene por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá, se puede también observar los lugares que se quieren tener en la ciudad como lo es el Transmisible y el proyecto del Metro de Bogotá, para que los ciudadanos puedan conocer y obtener más espacios dentro de la misma ciudad. Hoy en día los espacios recreativos que se están creando para el ocio de los ciudadanos son muy educativos y recreativos, por ejemplo los parques, los salones de eventos y las salidas grupales por parte de distintas entidades públicas para llegar a brindar espacios de disfrute por medio de estos eventos así como los que se realizan en el festival de verano por parte del IDR. D.

6. Conclusiones

En conclusión se formulara una estrategia de sensibilización ciudadana acerca del uso e implementación de la bicicleta teniendo en cuenta los espacios disponibles para circulación de los actores viales, resaltando los derechos y deberes individuales cuando se realiza el ejercicio de circular en bicicleta por la ciudad. Dicho planteamiento contemplara una ejecución motora con un sentido político, para que el ejercicio ciudadano redunde en el cambio de política pública y se promueva bajo un criterio definido y colectivo que permita tener un propósito común: el derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos.

Elaborado por:	Vivas Vivas, Juan Carlos
Revisado por:	Benavides Melo, Julie

Fecha de elaboración del Resumen:	08	09	2019
--	----	----	------

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	11
2. JUSTIFICACIÓN.....	12
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
3.1. PREGUNTA PROBLEMA	16
4. OBJETIVOS	17
4.1. OBJETIVO GENERAL	17
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
5. MARCO TEÓRICO.....	19
6. MARCO REFERENCIAL	28
6.1. ANTECEDENTES	28
7. METODOLOGÍA.....	36
7.1. POBLACIÓN	36
7.1.1. POBLACIÓN INTERVENIDA	36
7.1.2. POBLACIÓN AL COLEGIO EN BICI.....	36
8. FASES DEL PROYECTO.....	37
8.1. FASE 1.	37
8.1.1. INMERSIÓN	37
8.2. FASE 2.	39
8.1.2. CUESTIONAMIENTO.....	39
8.3. FASE 3.	41
8.1.3. PROPUESTA	41
8.4. FASE 4.	43
8.1.4. METAS E INDICADORES	43
8.5. FASE 5.	44
8.1.5. RECOMENDACIONES	44
9. INTERVENCIONES.....	48
9.1. 27 DE ABRIL 2019 VAMOS EN BICI POR LA CHICHA.....	48
9.1.1. CONCLUSIÓN	50
9.2. 04 DE MAYO 2019 PICNIC EN JUAICA	51
9.1.2. CONCLUSIÓN	52
9.3. 11 DE MAYO DE 2019 RECORRIDO AL JARDÍN BOTÁNICO	54
9.1.3. CONCLUSIÓN	55
9.4. 16 DE MAYO DE 2019 RECORRIDO CON EL COLECTIVO DE BICICLETAS DE BOGOTA BIKENNEDY	56
9.1.4. CONCLUSIÓN	57
9.5. 18 DE MAYO DE 2019 SUMERCÉ VAMOS PA BOJÁCA EN BICI.....	58
9.1.5. CONCLUSIÓN	59
10. Bibliografía.....	61

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Distribución por estrato	26
Ilustración 2. Motivo de Viaje	26
Ilustración 3. Distribución Modal de Viaje	27
Ilustración 4. Parque el Jazmín Fuente propia.....	42
Ilustración 5. La Chicha fuente propia	49
Ilustración 6. Monumento Héroes fuente propia	49
Ilustración 7. Héroes fuente propia	50
Ilustración 8. Tabio fuente propia.....	52
Ilustración 9. Tabio fuente propia.....	52
Ilustración 10. Vamos a Juaica fuente propia.....	53
Ilustración 11. Parque Japón fuente propia	54
Ilustración 12. Nadie sabe para quién trabaja fuente propia.....	55
Ilustración 13. Nadie sabe para quién trabaja fuente propia.....	55
Ilustración 14. Colectivo fuente propia	57
Ilustración 15. Virgilio Barco fuente propia.....	58
Ilustración 16. Bojacá fuente propia.....	59
Ilustración 17. Inicio – Descanso fuente propia	60
Ilustración 18. Inicio - descanso 2. fuente propia.....	60

Índice de Tablas

Tabla 1 Casos de modelos de ciudad.....	23
Tabla 2 Actividad cerro de Monserrate	45
Tabla 3 Actividad Campin.....	46
Tabla 4 Actividad Jazmin	47

1. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de grado se enmarca en una propuesta de implementación de un proyecto más amplio denominado “*Rueda por la Vida: La Bici Como Estrategia de Empoderamiento Ciudadano*” en el contexto específico del *derecho a la ciudad a través del uso de la bicicleta*. Se muestra el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo del derecho a la ciudad, para reconocer y cuidar los recursos urbanos, para promover la igualdad de oportunidades en los diferentes entornos culturales y para garantizar un estilo de vida que contribuya al cambio en las estructuras sociales actuales.

Se justifica la necesidad de realizar un estudio del derecho a la ciudad desde el uso la bicicleta y desde los actores de movilidad vial involucrados en el mismo. En particular, en la ciudad de Bogotá usualmente los ciclistas no tienen en cuenta (y en ocasiones hasta desconocen) los derechos que tienen para el disfrute de diversas infraestructuras y espacios de ocio que pueden encontrar en la ciudad. Del mismo modo, se evidencia una desinformación relacionada con las normas establecidas para dicho uso y disfrute, es por ello que se exponen y explican estrategias de reconocimiento tanto de las normas como los derechos de movilidad enmarcados y coherentes con en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Se formula además una estrategia de sensibilización ciudadana acerca del uso e implementación de la bicicleta teniendo en cuenta los espacios disponibles para circulación de los actores viales, resaltando los derechos y deberes individuales cuando se realiza el ejercicio de circular en bicicleta por la ciudad. Dicho planteamiento contempla una ejecución motora con un sentido político, para que el ejercicio ciudadano redunde en el cambio de política pública y se promueva bajo un criterio definido y colectivo que permita tener un propósito común: el derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos. En este punto, se ha abordado la cuestión relacionada con el ¿para qué? se hace uso de la bici cómo medio de transporte alternativo, como medio recreativo o cómo objeto generador de sentido en el Marco del goce y disfrute de la ciudadanía y el territorio.

2. JUSTIFICACIÓN

Este trabajo de grado se orienta por la misión de la Universidad Pedagógica Nacional de Bogotá, motivo por el cual surgió la posibilidad de participar en la implementación de una propuesta alternativa que tenga efectos positivos no sólo en la salud y el ambiente sino que además presenta impactos positivos en lo que se refiere a la planificación del espacio público pensado para el ejercicio de los derechos ciudadanos. En particular se soporta en la perspectiva de “trabajar educación como derecho fundamental y por una cultura educativa que oriente los destinos del país” en este caso, mediado por el uso de la bicicleta y enmarcado esencialmente en el derecho a la ciudad.

El espacio público va más allá de las plazas y parques, también forman parte de él las calzadas y aceras. Innegablemente todos estos espacios están interconectados por ende, para su uso lo ideal es gozar de una planificación urbana que se ajuste a las necesidades y desarrollo socio-cultural ciudadano. Desafortunadamente, la planificación de los espacios públicos se desarrolló principalmente para los vehículos motorizados dejando de lado otras alternativas inclusive, en espacios peatonales se da preferencia a las “necesidades” de los vehículos, convirtiéndolos así en muchos casos en espacios intransitables.

La conjugación armoniosa de dos componentes como son la conciencia ciudadana y la voluntad política, para que la sociedad civil tenga un rol más participativo y activo en el proceso de socialización, es imprescindible para que, las propuestas de innovación que se desarrollan a mediano y largo plazo para la sostenibilidad de la ciudad y la mejora de la calidad de vida de cada uno de los ciudadanos, sea viable.

Una de esas propuestas es la que se presenta en este trabajo, “*Rueda por la Vida: La Bici Como Estrategia de Empoderamiento Ciudadano*”. Se han evidenciado los efectos positivos derivados de un mejor y más eficiente uso de los espacios públicos en consideración con las problemáticas medio ambientales y las dificultades en materia de movilidad. El ejemplo holandés demuestra que el cambio en la forma de movernos mejora

sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos, no sólo en lo que se refiere a la seguridad ciudadana sino también en lo que se refiere al uso del espacio público.

Dentro de los entornos beneficiados, están las instituciones educativas como colegios y universidades que se favorecen al integrarse a este tipo de proyectos, ya que les posibilita acceder de forma segura y constante a las vías públicas, también se les facilita el desplazamiento dentro de la ciudad aportando a la sostenibilidad de la misma con relación a transporte, medio ambiente y a la salud.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Mediante la ejecución Del Proyecto Rueda por la vida: la bici como estrategia de empoderamiento ciudadano está enfocado al tema de derecho a la ciudad parte esencial de este proyecto.

La problemática de este proyecto se basa en la necesidad de cuidar la ciudad, mejorar el tiempo y la calidad de los desplazamientos dentro de la misma, el cuidado del cuerpo, la importancia de los actores viales, el conocimiento y el derecho a la ciudad, el utilizar la bicicleta como medio de transporte eficaz y seguro.

Con esta propuesta, se demuestra la importancia del derecho a la ciudad y tema que se ha estado trabajando, mediante el programa Al Colegio En Bici, en el desarrollo de éste, se evidencia que la población del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero tiene la motivación por el cuidado de la ciudad y también los deberes que se tienen en ella, es por ello que se propone realizar salidas para demostrar que desde las primeras edades y los primeros años escolares se pueden establecer estrategias pedagógicas que conlleven a incentivar el conocimiento de la ciudad y por la tanto, el respeto por la misma.

Por ello, se plantean hacer cinco rodadas para construir una propuesta pedagógica que permita una intervención ciudadana, mediante el uso de la bicicleta para el cambio de concepción de modelo de ciudad, esta propuesta se quiere implementar para los niños que hacen parte del programa Al Colegio En Bici. Dicha propuesta va enfatizar en diferentes espacios de la ciudad, importantes desde hace varias décadas y así demostrar lo necesario que es aprender sobre estos lugares que tiene Bogotá, también se realizaran una serie de talleres donde los estudiantes podrán aprender sobre las señales de tránsito las cuales van a ser fundamentales para el momento de estar circulando en las diferentes vías de la ciudad, o en las ciclorrutas que se encuentran hoy en día.

Además, se quiere fomentar espacios pedagógicos y reflexivos, en los cuales se aprenda acerca de la importancia del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y a la vez, generar buenos hábitos posturales al utilizar la bicicleta, evitando lesiones a corto y largo plazo.

Esta propuesta está encaminada a que los niños puedan aprender sobre la importancia de la ciudad y que ellos generen cambios desde sus hogares, divulgando lo trabajado durante las rodadas y los talleres, forjando desde temprana edad cambios de paradigmas frente a la ciudad y su cuidado, también que tengan el conocimiento frente a sus derechos, el uso de la bicicleta y que la conciban como medio de transporte seguro y permanente, conocer y aplicar sus derechos, como actores viales y todo lo relacionado a normas viales.

3.1. PREGUNTA PROBLEMA

¿Cómo incentivar en los estudiantes del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero del grado segundo de primaria hasta séptimo, el cuidado a la ciudad, al medio ambiente y a su propio cuerpo, mediante el uso de la bicicleta?

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Construir una propuesta pedagógica que permita concientizar y sensibilizar a los estudiantes de los grados segundos a séptimo del Colegio Liceo Nacional Agustin Nieto Caballero de la Localidad de Mártires con relación a empoderamiento frente al derecho a la ciudad usando como medio de transporte la bicicleta y resaltando el respeto por los actores viales.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las necesidades de la población objeto estudio de esta propuesta con relación a los desplazamientos y espacios que pueden utilizar en la ciudad.
- Proponer una estrategia que permita que los niños conozcan el modelo de su ciudad e identifiquen los derechos que existen para lograr un empoderamiento de las vías a través del uso de la bicicleta.
- Realizar talleres de sensibilización sobre el uso adecuado de la bicicleta como un medio de transporte limpio para la ciudad.
- Generar espacios pedagógicos, didácticos y reflexivos con los estudiantes en distintos escenarios para que tomen conciencia de lo que significa el derecho a la ciudad.

5. MARCO TEÓRICO

El derecho a la ciudad aparece en el año 1968, cuando el escritor Henri Lefebvre reporta sus investigaciones sobre este tema, tomando en cuenta el impacto negativo sufrido por algunas ciudades en los países de economía capitalista. Lefebvre construye un planteamiento político para reivindicar la posibilidad de que la gente vuelva a ser dueña de la ciudad.

Frente a los efectos causados por el neoliberalismo, como la privatización de los espacios urbanos, el uso mercantil de la ciudad, el predominio de industrias y espacios de acopio de maquinaria o insumos industriales, para que en estos entornos haya cambios de vida, de estructura y cambios de percepción de la ciudad de modo que la gente no se siga perjudicando.

Antes de empezar, es preciso resaltar que Lefebvre muestra el derecho a la ciudad como el retorno para la clase obrera, una ciudad de calidad, producción del espacio y así obtener el valor de uso de la ciudad. El derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Sólo puede formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada. [...] (Camargo, 2016)

Así mismo, la vida colectiva se puede construir sobre la base de la idea de la ciudad como producto cultural, colectivo y en consecuencia, político. La ciudad, como lo analiza Jordi Borja, es un espacio político, donde es posible la expresión de voluntades colectivas, es espacio para la solidaridad, pero también para el conflicto. *El derecho a la ciudad es la posibilidad de construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella, y donde se posibilite la distribución equitativa de diferentes tipos de recursos: trabajo, de salud, de educación, de vivienda, recursos simbólicos: participación, acceso a la información.* (Borja, 2003)

En una apuesta por el derecho a la ciudad, podemos encontrar ligados los derechos humanos, los derechos sociales, los económicos, los derechos civiles, derechos políticos y los culturales que van unidos con el derecho a la tierra para medios de subsistencia de las ciudades. Se puede decir en otras palabras, que sin los derechos y sin los deberes no se tendría ciudad ni ciudadanía.

Sin ciudad, no hay ciudadanía o una “*capitisdiminutivo*” de derechos, aunque vivan en territorios urbanizados. Ejercer como ciudadanos supone la convivencia, la diversidad y el reconocimiento por los otros. La ciudadanía es la conciudadana, no el habitante atomizado. *“También en la ciudad compacta hay un déficit de ciudadanía pues el acceso a los bienes y servicios propios de la reproducción social es muy desigual. Pero por lo menos es visible, la población poco integrada tiene mayor capacidad reivindicativa y de conquistar sus derechos. Hay una relación básica entre ciudad-ciudadanía-reproducción social y derechos”*. (Pavese, 2019)

Además, se presentan algunos fundamentos constitucionales de normas que basan todo el ordenamiento con interés en el espacio público e integrado a las dimensiones físicas del derecho a la ciudad, para demostrar el desarrollo de un espacio público que tiene como derecho fundamental algunas normas que pueden guiar la actuación de los entes territoriales los cuales pueden llegar a intervenir los manifiestos de lo administrativo y cuentan con una jurisdicción específica que pueden actuar en el diseño, ejecución y la conservación del suelo.

El espacio público es debido a que la jurisdicción como la potestad de algunas instituciones tiene un terreno el cual debe cumplir con una norma. Si se lograra la claridad, no bastaría con tener derecho a la ciudad, ya que es necesario contar con las políticas en todos los niveles necesarios que llegan a implicar cambio por la forma en que se gestiona el desarrollo urbano y local, es por eso, que se indica una faceta en la participación ciudadana presentándose como un asunto de importancia.

A continuación, se mostraran algunos literales donde se ejemplifica las condiciones del derecho a la ciudad.

1. La carta mundial del derecho a la ciudad *“es un instrumento que se dirige a fortalecer los procesos para reivindicarse en las luchas urbanas llegando a construir plataformas para articular algunos esfuerzos que algunos actores públicos, sociales y privados los cuales están interesados en darle vigencia y efectividad a un nuevo derecho humano mediante una promoción, implementación y puesta en práctica(Mathivet, 2009)a”*
2. Según la carta mundial del derecho a la ciudad en la parte de las disposiciones generales artículo 1, se habla puntualmente sobre el derecho a la ciudad donde todas las personas pueden tener derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, ingreso, nacionalidad, condición migratoria, religión o sexualidad. Así podemos preservar una memoria e identidad cultural para la conformidad de los principios y las normas que puede establecer la carta.
3. El derecho a la ciudad puede ser definido como un beneficio equitativo para las ciudades con una sustentabilidad, equidad y justicia social creando un derecho colectivo con los habitantes de las ciudades, en especial con algunos grupos vulnerables y desfavorecidos los cuales crean una legitimidad de acción en la organización que se basa en costumbres para alcanzar objetivos con el ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y así obtener un nivel de vida adecuado.
4. Las luchas urbanas llegando a construir plataformas; para articular algunos esfuerzos de algunos actores públicos, sociales y privados los cuales están interesados en darle vigencia y efectividad a un nuevo derecho humano mediante una promoción, implementación y puesta en práctica. *“El derecho a la ciudad*

puede reivindicar la dimensión política para un esfuerzo que recupera la capacidad deliberativa y de exigencia social y política que se tienen con algunos ciudadanos, especialmente aquellos que tienen situaciones con la discriminación y violación de los derechos económicos, de esta forma el derecho a la ciudad también implica abordar diversas discusiones en torno a la ética que tienen las ciudades y el modelo de desarrollo las cuales se están configurando para así dar posibilidad de que los ciudadanos logren desarrollar proyectos de vida para obtener un multiculturalismo, una democracia de género y diversidad social, de esta manera se quiere mostrar cuatro casos de modelos de ciudad que se reflejan a continuación”.(Vargas, 2013)

Tabla 1 Casos de modelos de ciudad

Ciudades Modelo	Fotografía
<p style="text-align: center;">Bogotá</p> <p style="text-align: center;">Ciudad global, políticas de revitalización urbana y participación ciudadana en la ciudad</p>	
<p style="text-align: center;">Cali</p> <p style="text-align: center;">Políticas de metropolización y ciudad-región</p>	
<p style="text-align: center;">Villavicencio</p> <p style="text-align: center;">Una ciudad de frontera provisoria, entre la ausencia de planificación, el narcotráfico y el conflicto armado</p>	
<p style="text-align: center;">Isla de San Andres</p> <p style="text-align: center;">La especialización de la diferencia multicultural</p>	

Tomado de modelos de ciudad contemporánea en Colombia wordpress

Por medio de esta tabla, podemos comparar algunos modelos de ciudad que encontramos en diferentes partes de Colombia, para así demostrar y tener una mayor identidad al momento de hablar sobre ciudad en algunos lugares

Según el primer Plan de Ordenamiento Territorial llamado Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santafé de Bogotá, 1998 – 2001, donde se puede ver el uso adecuado de los suelos de Bogotá

- El uso del vehículo
- Espacio publico
- Lugares de rumba

En este POT, se puede evidenciar el apoyo a los proyectos de la ciudad, propuestas de la bicicleta y las calles comerciales. *“Ayuda a la estructura ambiental y al espacio público, la cual es que las personas interactúan con la naturaleza de forma directa al caminar y estar por la ciudad, se piensa de las edificaciones sin parqueadero para evitar el uso del vehículo particular y con eso también lograr el buen diseño de la infraestructura en las vías la cual su orden seria: 1. Peatón, 2. bicicletas, 3. Transporte particular, 4. Transporte público”*.(Bogotá A. M., Secretaria de Planeacion, 2016)

Concebir el derecho a la ciudad como *“un derecho individual o colectivo de todos/as los habitantes del territorio nacional y alrededores, se considera espacio de garantía de derecho a fin de asegurar la distribución y beneficio equitativo, universal, justo y sostenible de los recursos que ofrecen las ciudades, por esta razón existen unas dimensiones y unos componentes.”*(Mathivet, 2009).

Los componentes mencionados están bajo los siguientes literales:

- El derecho a un hábitat que facilite el tejido de las relaciones sociales
- El derecho a sentirse parte de la ciudad (sentido de cohesión social y construcción colectiva)
- El derecho a vivir dignamente en la ciudad

- El derecho a la convivencia
- El derecho al gobierno de la ciudad
- El derecho a la igualdad de derechos

En particular, para la ciudad de Bogotá, en el año 2017 según estadísticas, el tramo de ciclorrutas en la ciudad de Bogotá es de 467 kilómetros y en la actualidad, ya se han completado 500 kilómetros de ciclorrutas más, ya que antes de finalizar la administración del Alcalde Mayor Enrique Peñalosa se quiere llegar a los 700 kilómetros de ciclorrutas, además, no hay que olvidar que *“la bicicleta es considerada el vehículo del futuro, pues cumple con el objetivo de permitir una movilidad sustentable y fluida, una de las características que identifican a las ciudades inteligentes”*.(Restrepo, 2017).

Teniendo en cuenta algunos de los ítems planteados, la Secretaria Distrital de Movilidad (véase las tres imágenes siguientes) analiza la trayectoria de la ciudad de Bogotá en torno a la infraestructura, la movilidad sustentable y el ordenamiento territorial (Bogotá R. , 2018).



Ilustración 1. Distribución por estrato

Distribución por estrato. Tomado del libro Bogotá capital mundial de la bici.

En esta ilustración, se puede identificar los diferentes estratos de Bogotá y el uso de la bicicleta en cada uno de ellos, para poder entender la importancia de la bicicleta para las diferentes clases sociales.

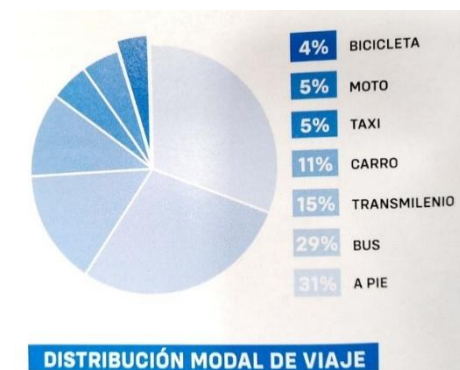


Ilustración 2. Motivo de Viaje

Motivo de Viaje. Tomado del libro Bogotá capital mundial de la bici

En esta ilustración, se puede evidenciar los diferentes usos de la bicicleta en la ciudad para demostrar la importancia de la bicicleta en la ciudad como un medio sustentable para la población.

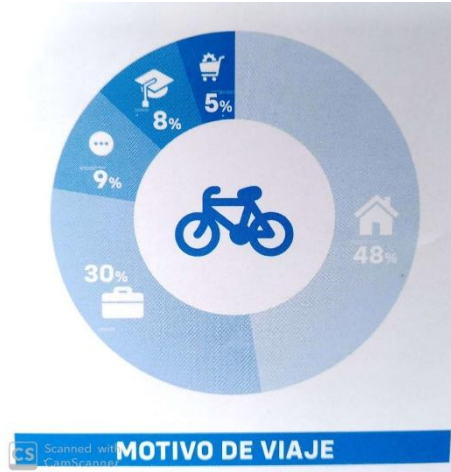


Ilustración 3. Distribución Modal de Viaje

Distribución modal de viaje. Tomado del libro Bogotá capital mundial de la bici

Por medio de esta ilustración, se pueden catalogar los diferentes medios de transporte que se tienen en la ciudad para demostrar la importancia que debe tener el uso de la bicicleta por las vías de la ciudad.

6. MARCO REFERENCIAL

6.1. ANTECEDENTES

Para el análisis del derecho a la ciudad enfocado en el uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, fue necesario consultar diferentes fuentes relacionados al tema de estudio.

El derecho a la ciudad es una oportunidad que tienen las personas, de disfrutar la ciudad y el espacio público lo que las políticas públicas ofrecen para el goce del ciudadano en todas sus dimensiones, ante lo con vivencial como en la recreación y el acceso a diferentes escenarios y de alguna manera en el ocio y la recreación.

El derecho a la ciudad en la bici es una herramienta muy importante para el ciudadano que comúnmente transita por la ciudad y que no encuentra en el transporte público una alternativa rápida y segura para sus desplazamientos, el hecho de andar en bicicleta le permite a las personas tener unos desplazamientos más tranquilos y eficientes, de alguna manera también se reduce la huella ambiental ya que la bicicleta no contamina, es saludable, es deporte, es apropiarse de los espacios que nos corresponden como ciudadanos y no dejar que estos espacios sean invadidos por otras personas que se quieren apropiarse de ellos, entonces la oportunidad de andar en bicicleta en la ciudad es un desarrollo de ciudadanía.

Es importante como ciudadano la interventoría que uno le haga a las entidades competentes que promueven el uso de la bicicleta, como ejemplo los colectivos de bicicleta que se promueven en la ciudad que le dan al biciusuario. El conocimiento de cómo movilizarse en la ciudad y que se deben acatar diferentes normas para un mejor uso de los espacios designados para el ciclista.

En Bogotá la bicicleta da origen a mediados de los años 70 cuando la ciudad es la pionera de la ciclovia es un programa donde circulan más de 1.7 millones de personas con bicicleta,

a pie los días domingos y festivos esta iniciativa llama la atención de algunas ciudades las cuales hoy en día están aplicando esta clase de evento, sin embargo se tardaría un poco más en poder llegar al momento de despegue con la bicicleta como medio cotidiano de transporte.

A finales de los años 90 y a principios del año 2000 se da un paradigma de urbanismo el cual logra posicionarse en la ciudad, logrando destacarse en el liderazgo de la alcaldía actual, alcalde de la ciudad de Bogotá Enrique Peñalosa el cual en la primera administración de gobierno le da una puesta a la Bicicleta ya que muy pocas ciudades comentaban el uso de este medio de transporte. A finales de los años 90 solo el 0.1 % de los bogotanos se movilizaban en bici y lo hacían principalmente, impulsados por un beneficio económico que les representaba el ahorro de casi 2 salarios al año.

“Hoy día el 6.5 % de los bogotanos usan la bici para ir al trabajo, lo que significa que por cada 2 personas que viajan en carro hay una que va en su caballito de acero. No importa la condición social, todos los estratos se reúnen en una ciclorrutas o en una ciclovía”
(Bogota, 2019)

Para su primer periodo en la ciudad de Bogotá logró que la ciudad tuviera 500 kilómetros de ciclorrutas así logrando que algunas personas contemplen el uso de la bicicleta como un medio de transporte. El alcalde Peñalosa nombra las vías para los ciclistas como “Ciclorrutas” ya que llamaban más la atención que “Ciclovías permanentes”, esta manera de ciudad se desarrolló con jornadas pedagógicas como lo es el día sin carro que a través de esta iniciativa se tiene más ampliación de la ciclovía tanto en la frecuencia y longitud.

“Las ciclorrutas tienen dos propósitos: principalmente, proteger a los ciclistas, pero también elevar su estatus social, porque estos héroes cívicos son tan importantes en las vías como los ciudadanos que van en carro.”(Bogota, 2019)

En la última década la ciudad ha tenido que visibilizar la Bicicleta como un medio de transporte gracias a los denominados colectivos de la Bicicleta los cuales llegan a influir en el aumento de viajes gracias a la promoción y la participación de ciudadanos en estos espacios lográndolos por medio de eventos lúdicos y culturales como los ciclopaseos en los que varias personas logran romper la rutina y así salen a experimentar la ciudad en Bicicleta.

Los avances de la infraestructura tienen cambios normativos los cuales gradualmente tienen que conocer al ciclista como un actor importante de la ciudad, teniendo un resultado donde Bogotá bajo la visión del Alcalde mayor Enrique Peñalosa con su segunda administración pueda ser más que una ciudad capital mundial de la bici.

Gracias a la bicicleta como modo de transporte llega a ser una herramienta efectiva que transforma la ciudad y la calidad de vida de algunos habitantes, más de un 77% de la población colombiana que viven en ciudades urbanas logran implementar algunas soluciones de transporte sostenible con base a lo económico, lo ambiental y lo social. Gracias a la bicicleta se logra transformar la vida de algunas ciudades como: Ámsterdam, Portland, Tokio, Ciudad de México y Sevilla dando así otro conocimiento a más ciudades que quieren implementar la Bicicleta en su día a día.

Cuando los carros logran ser un medio de diferenciación social, las Bicicletas se pueden juntar al ser humano como iguales siendo vulnerables y solidarios para una sociedad que se puede movilizar en bicicleta ya que son menos los que se deben sentir inferiores o excluidos de la ciudad. Es verdad que todos los ciudadanos son iguales ya que una persona que viaje con una Bicicleta de \$100.000 pesos debe tener el mismo espacio y derecho en la vida como una persona con un carro de lujo, ya que en Bogotá todavía la sociedad atrasada y clasista con algunos ciudadanos con carro pretenden tener un estatus mayor al de los ciclista los cuales tienen más derecho a la vía siendo un mejor medio de transporte.

El movilizarse en Bicicleta no puede ser una aventura con atletas arriesgados o locos así que debe ser seguro para cualquier población ya sea viejo o niño para así lograr más de 700 mil viajes diarios en Bicicleta en más de 500 kilómetros de ciclorrutas que se encuentran actualmente en la ciudad teniendo así una ciudad en América con más viajes en Bicicleta y con la mejor infraestructura para poder circular pero aun así sabiendo que nos falta mucho para llegar a la meta.

Con el uso de la bici, se está cambiando el modo de crecimiento de la ciudad entre 2011 y 2015 ya que se evidencian que cada vez puede ser más incluyente, se tienen más viajes al trabajo y a las instituciones educativas ya que los usuarios utilizan la bicicleta como modo principal de transporte se tienen usuarios de los estratos 4 y 5 pasando de 10.000 viajes en 2011 hace 74.000 viajes en 2015 lo que llega a demostrar que a pesar de tener otras opciones de transportes más costosas ya sea él y transporte privado, moto o carro particular las personas pueden llegar a elegir la bici como medio de transporte.

(Bogotá A. M., Capital Mundial de la Bici una Vision de Ciudad, 2019)

De este modo se quiere implementar el derecho a la ciudad con el uso de la Bicicleta en la ciudad de Bogotá para demostrar que los biciusuarios no se les respeta el derecho a la ciudad por intolerancia de cultura de los actores (vehículos y motos) en vía y por falta de conocimiento de las normas de tránsito ya que se tiene un promedio de accidentalidad bastante alto desde el año 2013 por desconocimiento de las normas que acobijan al ciclista en la ciudad, con esto se puede evidenciar que las víctimas de estos accidentes en las mujeres es de un 14% y los hombres de un 86% en accidentalidad con un promedio de edades entre los 20 a 29 años de edad, generándose así los días de mayor accidentalidad entre martes y miércoles en las horas pico de la ciudad, principalmente en las localidades suba, Engativá, Kennedy y Bosa.

‘Bogotá es una de las pocas ciudades del mundo en donde sus habitantes pueden disfrutar Del día sin carro como el que tenemos una vez al año en la ciudad. Más de 1.5 millones de

personas disfrutan todos los Domingos de los 125 kilómetros de ciclovía. Estos son símbolos que les recuerdan a los ciudadanos que tienen la posibilidad de usar otros modos de transporte. (Bogotá, 2019)

Gracias a la movilidad que apunta a complementar las disposiciones que establece el plan de ordenamiento territorial por medio de una planeación de transporte que se articula en el corto, mediano y largo plazo, el cual se está estableciendo con lineamientos para gestionar la demanda de transporte y la consolidación de una movilidad accesible y segura. Se pueden generar cambios con la percepción ciudadana gracias a estrategias y proyectos de promoción, seguridad y educación que puedan dar al usuario modos alternativos de transporte y con bajas emisiones como los peatones, bicicletas y transporte público con combustibles limpios. (Bogotá A. M., Secretaria Distrital de Planeación, s.f.)

Una de esas estrategias es la recreación, la cual se puede enfocar en una actividad de aceptación social la cual se puede llevar a cabo mientras se tiene el tiempo libre puede ser individual o colectivamente, siendo libre y placentera para así llegar a tener el beneficio de haber participado en ella, para la recreación es importante el pasarla bien y la diversión para llegar a cumplir con el objetivo de distraerse de la rutina diaria, especialmente de lo laboral y poder obtener un descanso necesario para cumplir con otra etapa de más responsabilidades teniendo mejor energía para tener buenos resultados.

En la recreación es bueno considerar y mantener una buena salud ya que el recrearse permite al cuerpo y mente una forma de renovar la vida y prolonga su calidad en la realización de actividades donde se puede evidenciar que el cuerpo y la mente pueden llegar a un colapso que llega a tener una serie de enfermedades para causar la muerte, por eso la recreación hoy en día es considerada un factor trascendental. Se pueden tener beneficios tanto en la salud física y mental para tener un equilibrio con factores espirituales, emocionales y sociales.

La recreación también se asocia con lo intelectual o lo educativo siendo fundamentales para el desarrollo mental de cada persona, por eso la recreación proporciona diversas formas de aprendizaje por medio de experiencias propias o de las relaciones de la persona en cada entorno, también es vista como una acción donde se obtienen actividades físicas, emocionales, mentales y sociales como lo son la música, viajes, juegos, actividades sociales y pasatiempos.

Para la sociedad de hoy, con la recreación se puede tener un pasatiempo que llegue a constituir la responsabilidad que tiene la familia, el gobierno y la sociedad ya que se considera una necesidad para cada ser humano de diferentes edades y así demostrando los beneficios como pueden ser la condición física, motivación y salud. *“La recreación se ha convertido en un ideal que el individuo puede y busca es por esto que se plantea que la recreación se ha convertido en un derecho del hombre, en un campo de acción económica y sociocultural del cual se ocupan los gobiernos, las economías, las industrias, las comunidades, la iglesia y un gran número de organismos.”*(Codina, 1990)

Gracias a la historia se puede demostrar que la recreación influye en el trabajo, la economía y la cultura de una sociedad, ya que las personas han tenido la necesidad de emplear tiempo libre para poder recrearse y distraer su mente, ya que con esto se puede llegar a tener una actividad sana, divertida y que se pueda sacar provecho logrando una ayuda para el desarrollo integral de la persona. Muchas de las personas que hoy en día habitan las ciudades se recrean en las casas, gracias a los espacios familiares usando la computadora, las redes sociales y el DVD, etc.

Con base en esto se tiene una conciencia del disfrute de una recreación sana, hoy en día para la recreación se ha fragmentado que los periodos de vacaciones son más cortos que tiempos pasados, las personas quieren aprovechar esos momentos con la ayuda de actividades intensas que sirvan a las necesidades de cada integrante de la familia por esto la recreación cada vez puede llegar a ofertar paquetes turísticos, gastronómicos y hoteleros es

aquella actividad humana libre y placentera efectuada individual y colectivamente, destinada a perfeccionar al hombre.

Le brinda la oportunidad de emplear su tiempo libre en ocupaciones espontaneas y organizadas que le permiten volver al mundo vital de la naturaleza y lo incorporan al mundo creador de la cultura, que sirve de integración comunitaria y al encuentro de su propio yo, y que propende en última instancia, a su plenitud y su felicidad.

(Waichman, 1998)

La recreación es una disciplina que el propósito es utilizar las horas libres o de descanso para obtener un aumento en las personas y su tranquilidad, así llegando a ser un miembro de la comunidad al poder ocupar su tiempo con diferentes actividades motivadoras e innovadoras para dominar profesionalmente lo que se llegue a vivir en la sociedad.

Gracias a la recreación se pueden tener unos beneficios para obtener unos resultados que la sociedad puede obtener por medio de la vivencia recreativa, se puede tener por categorías de beneficios las cuales son:

A) los beneficios individuales que permiten las oportunidades para vivir, llevar una vida satisfactoria y aprender también se pueden experimentar diversos caminos con propósitos, placer, bienestar y salud. En estos se encuentran unos beneficios más importantes los cuales son una vida plena y significativa, juego y un balance entre el trabajo para obtener una satisfacción en la vida y calidad de vida para tener un desarrollo personal.

B) *Beneficios comunitarios:* da la oportunidad de interactuar con las familias, los vecinos, las comunidades y los grupos de trabajo. Algunas personas no suelen interactuar con los demás y de lo que se encarga este tema es demostrar la importancia de la recreación en la vida de las personas, también llega a dar beneficios que pueden incluir las fuertes integradas familias, tolerancia, comprensión ética y cultural los cuales apoyan que los

jóvenes puedan obtener unas condiciones adecuadas al momento de llegar a ser adultos mayores.

C) Beneficios ambientales: nos ayuda a mantener y preservar partes con espacios abiertos llevando a dar una motivación para visitar los espacios que se tienen y también ayuda con la seguridad y la salud de los habitantes. Estos beneficios son: protección ambiental y salud, que nos ayuda a los efectos de las relocalizaciones, un bienestar y salud física, llega a ser un recurso en la comunidad para tener un incremento en los valores de la propiedad, del agua y la limpieza del aire para cumplir con la protección del ecosistema.

D) Beneficios económicos: la recreación y los parques pueden llegar a ser más que un servicio que se vende, ya que pueden contribuir al bienestar de cada persona y poder tener una viabilidad en las comunidades y el mundo. Estos beneficios pueden ser: Reduce el vandalismo, estímulo económico reduce los costos de salud y el crimen, para poder tener trabajo productivo.

E) Medio ambiente: la recreación y el ocio llegan a ser una parte que contribuye en preservar algunas raíces de los pueblos y conservar algunos procesos de identidad para preservar el medio ambiente y sus recursos.

7. METODOLOGÍA

7.1. POBLACIÓN

7.1.1. POBLACIÓN INTERVENIDA

Esta iniciativa va dirigida a la población De al Colegio en Bici.

7.1.2. POBLACIÓN AL COLEGIO EN BICI

Estudiantes del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero de la localidad de Mártires ubicado frente a la plaza España de los cursos de segundo a quinto de primaria y de los cursos sexto y séptimo de bachillerato entre un rango de edades aproximado de 6 años hasta los 14 años de edad.

8. FASES DEL PROYECTO

8.1. FASE 1.

8.1.1. INMERSIÓN

Para dar inicio con la contextualización del tema derecho a la ciudad, inicie con ver unos videos donde se tenía la historia de cómo se inició el derecho a la ciudad y en que espacios fue más importante el saber sobre este tema que nos ayuda a aprender sobre nuestra ciudad, luego tuve que leer varios documentos de diferentes autores como son Jordi Borja, Henri Lefebvre y David Harvey, los cuales tratan el tema con distintos enfoques y donde se puede aprender sobre los espacios rurales que se tienen depende el lugar o depende lo que se pueda obtener de cada espacio.

También encontré un documento llamado la carta mundial por el derecho a la ciudad, el cual se puede destacar que es una reunión de varios representantes de cada país donde se van a llegar a acuerdos para cada ciudad y poder encontrar soluciones rurales ya que es lo que más se tiene en la actualidad de cada ciudad por lo cual se quiere llegar a tener cambios económicos, sociales y culturales.

Sobre este tema también se tiene un decreto el cual es (Decreto 190-2004) se puede ver que lo propuesto por el distrito capital con el desarrollo teórico del derecho a la ciudad observa, identifica y describe las implementaciones del (Decreto 190-2004,) se puede exponer que los diferentes conceptos sobre el derecho a la ciudad se da mediante el uso de fuentes formales del derecho como son ley, doctrina o jurisprudencia las cuales se utilizan hoy en día con ese orden para así no perder lo que se quiere llegar a tener en la ciudad.

Esta idea surge, ya que se evidencia que algunas personas no tienen el conocimiento de que se tiene un derecho a la ciudad lo cual puede llegar a ser muy importante para cualquier ciudadano, pero ya que las personas no suelen estar informados de temas de interés, ya que

suelen estar en otros temas que pueden llegar a ser primordial para ellos, se quiere demostrar este derecho por medio de estudiantes que pertenecen al proyecto al colegio en bici, ya que por medio de ellos que circulan a diario por la ciudad en diferentes vías y por distintos lugares de la ciudad podemos enseñarles lo positivo que es saber sobre nuestra ciudad y lo importante que es el usar la bicicleta como un medio de transporte alternativo, para poder cuidar el medio ambiente y ganar tiempo en el momento de circular por la ciudad.

8.2. FASE 2.

8.1.2. CUESTIONAMIENTO

En las diferentes rodadas que se tuvieron tanto en Bogotá como en sus alrededores se pudo evidenciar que los ciudadanos no pueden llegar a un respeto por los espacio que tienen algunos actores viales, en esta rodada se identificaron camiones y carros sobre las ciclorrutas y personas caminando sobre estas mismas, de esta manera podemos observar que no se tiene la cultura y el suficiente respeto hacia el ciclista.

En las rodadas se identificaron varios ciclistas que transitaban por la vía ya que por los espacios que se les designó ciclorrutas y/o ciclocarriles en la ciudad no era posible, vimos que así no tengan por donde circular los ciclistas, los intimidan tocando la bocina del vehículo, ya sea por asustar al ciclista o generándole temor a la persona, es por esto que se reflejó que no son conscientes algunos conductores del temor con el que este actor vial puede estar al momento de iniciar sus recorridos, ya que en esta ciudad se tienen varios factores al andar en bicicleta como lo son: los huecos, las personas que pasan la calle sin mirar, los buses y vehículos particulares que no respetan el espacio delimitado que se debe tener en las vías.

Agregando a lo anterior los vehículos tienen derecho de circular en las vías de la ciudad al igual que los ciclistas demostrando un respeto al circular y acatando las normas que corresponden a cada actor vial. Gracias a las salidas realizadas fuera de Bogotá pudimos identificar que en la carretera vía a Tenjón se tiene una vía de dos carriles donde el transporte pesado ya sean buses, busetas, camiones y volquetas van excediendo los límites de velocidad lo cual genera mucha desconfianza al transitar por la vía, colocando al ciclista en alto riesgo.

En el recorrido que se toma para llegar a Bojacá, se tiene la vía nueva a Facatativá la cual es una vía mucho más amplia que consta de tres carriles y una berma donde el ciclista

puede ir un poco más protegido ya que en esta vía los vehículos avanzan a mucha velocidad generando corrientes de viento, trayendo como consecuencia que el ciclista pierda el control.

Por parte de los participantes pudimos percibir que depende el recorrido propuesto se tiene mayor participación de la población, ya que algunos prefieren salir de Bogotá a realizar recorridos, que hacerlos en la misma ciudad, debido que en Bogotá se evidencia mucho conflicto con las personas que allí circulan, mientras que en carretera se puede tener más espacio para circular y poder ir a mejores velocidades.

Algunas personas no conocían los municipios como Tenjón, Tabio y Bojacá, gracias a estas salidas fueron varios los que disfrutaron estos espacios ya que pudieron conocer vías nuevas, espacios de integración y aprender sobre la importancia de salir en bicicleta ya sea en Bogotá o en sus alrededores.

El derecho a la ciudad con las salidas realizadas se evidencia con algunos participantes que acataron las normas de tránsito como se les indico y con otros que por momentos tenían mucho temor a que los vehículos llegaran a provocar algún accidente, ya que tiene entendido que el culpable es siempre el del vehículo, sin saber que muchas veces el culpable es el ciclista por no saber reconocer y ponerlo en práctica las normas de un buen ciclista y el respeto a los derechos de la ciudad.

8.3. FASE 3.

8.1.3. PROPUESTA

Esta propuesta se implementa dado a las reflexiones que proporcionaron la fase 1 y la fase 2 entendiendo que los ciudadanos llevan una vida inadecuada, esto quiere decir que al llegar a la adultez no se tiene un cambio y por esto se quiere trabajar con nuevas generaciones.

Por ello la propuesta se quiere implementar en una población de estudiantes de edades desde los 6 años de edad hasta los 15 años de edad del Colegio Liceo Nacional Agustín Nieto Caballero ya que en la localidad de Martires se identifican conflictos Viales, conflictos de consumo, conflictos de violencia intrafamiliar y el irrespeto a los actores viales, por eso estos conflictos que hemos encontrado podrían ser resueltos a través de un proyecto de la uso de la bicicleta.

Monserrate

Reconocer lugares tradicionales y patrimoniales a través del uso adecuado de la bicicleta, asumiéndola como herramienta pedagógica, con el fin de optimizar los procesos de enseñanza-aprendizaje basados en la convivencia, participación y experiencia de su actuar en la ciudad de manera segura para poder llegar a un respeto de los derechos de la ciudad.

Campin

Visitar espacios renovados y patrimoniales para la ciudad, por medio del uso de la bicicleta en los diferentes lugares de la ciudad, teniendo la oportunidad de demostrar los espacios pedagógicos que podemos tener a diario y así tener unos procesos de enseñanza que pueden llegar a ser basados en la convivencia con los demás ciudadanos.

Parque el Jazmín

Promover un espacio de recreación e integración a través de juegos recreativos que logren una participación activa y una sana convivencia, para poder enseñar la importancia de poder estas en lugares como estos para integrar diferentes clases sociales que se tienen en la ciudad.



Ilustración 4. Parque el Jazmín Fuente propia

8.4. FASE 4.

8.1.4. METAS E INDICADORES

Que los estudiantes de al colegio en bici puedan tener un cambio sobre el aprendizaje y la importancia de los derechos a la ciudad, reconociendo y cuidando los diferentes espacios que se tienen hoy en día en muchos sectores, ya que estos lugares pertenecen a los ciudadanos que habitan la capital.

Para llegar a tener un mejor aprendizaje con los estudiantes del programa Al Colegio en Bici, es necesario darles una enseñanza sobre la historia de la bici la cual se identifica por medio de una línea de tiempo en la cual se refleja la primera bicicleta que existió en el mundo hasta la época actual, con esta demostración lo que se quiere demostrar es que los niños de dicho programa tengan claro por qué es bueno el uso de la bici desde los primeros años. Luego de este proceso por medio de una serie de actividades recreativas y de integración se les expondrá las señales de tránsito que se encuentran en las diferentes vías de la ciudad las cuales son nombradas Señales Informativas Reglamentarias y Preventivas.

De modo que se realizan diferentes actividades donde ellos mismos identifican cada señal y la van ubicando en su grupo correspondiente, luego del anterior aprendizaje nos dirigimos hacia algún espacio (parque) cercano a cada institución educativa por lo cual en ese recorrido vamos a identificar cuál de los estudiantes tiene buenas habilidades al montar en bicicleta y quien puede identificar las diferentes señales de tránsito que pudieron aprender en el transcurso del taller para demostrar a cada estudiante la importancia del respeto a los derechos de la ciudad.

Por medio de estos espacios de aprendizajes se puede demostrar que hoy en día se puede enseñar de diversas formas para así lograr cambios en nuestros niños y no recaer en conflictos por lo que se puede enseñar en los distintos lugares de nuestra ciudad ya que ellos son los que van a tener un respeto a donde habitan a diario.

8.5. FASE 5.

8.1.5. RECOMENDACIONES

Hoy en día se tienen muchas campañas para los ciclistas, pero sería muy bueno tener campañas donde podamos comentarle a los demás actores viales lo complicado que es estar en la ciudad por algunas vías donde no se tiene ciclorrutas o donde si se tienen las ciclorrutas, se evidencia el hurto de las bicicletas y por este motivo no se usan algunas ciclorrutas de la ciudad, ya que es uno de los problemas más frecuentes que sucede en estos espacios. De igual manera no se ha evidenciado ninguna clase de actividad para evitar estos problemas que se tienen día a día en la ciudad.

Así mismo lo que más se quiere es llegar a cumplir es el respeto a el ciclista en las diversas vías, ya sean en la ciudad o fuera de ella, para poder dar un respeto a los derechos de la ciudad y también respeto a los ciudadanos que suelen usar la bicicleta, por eso se está inculcando el uso de la bicicleta desde los colegios como en el programa al colegio en bici, para así lograr cambios desde pequeños ciudadanos, que sean conscientes y sepan cómo tener beneficios por medio de cambios mínimos como es el usar una bicicleta en un trayecto corto para llegar a su hogar o a su colegio.

Se quiere enseñar desde hace mucho tiempo sobre los derechos de la ciudad muchos de los habitantes se preocupan más por los derechos humanos ya que es lo que siempre se ha inculcado hoy en día se quiere incentivar a que todos podamos aprender sobre los derechos a la ciudad por medio de espacios recreativos para así lograr que las personas tengan cada día interés sobre este tema.

Tabla 2. Actividad cerro de Monserrate

ACTIVIDAD # 1 CERRO DE MONSERRATE	
QUÉ	Promover la apropiación y el reconocimiento de los espacios patrimoniales de la ciudad, para así fomentar un aprendizaje que la ciudad misma llega a demostrarles a los estudiantes y contribuir al conocimiento de escenarios artísticos, culturales y tradicionales.
CÓMO	Reconocer espacios tradicionales y patrimoniales a través del uso adecuado de la bicicleta, asumiéndola como herramienta pedagógica, con el fin de optimizar los procesos de enseñanza-aprendizaje basados en la convivencia, participación y experiencia de su actuar en la ciudad de manera segura.
POR QUÉ	Se quiere concientizar a los estudiantes en la importancia de los escenarios artísticos, culturales y patrimoniales de Bogotá como una ciudad educadora, para así demostrar la importancia de los principios y valores de un buen ciudadano.
CUÁNTO	5 horas
QUÉ SE NECESITA	Participación de estudiantes, acompañamiento de un guía y un pequeño refrigerio.
MATERIALES	Bicicletas, herramientas, botiquín, hidratación y ropa cómoda

Fuente propia

Tabla 3. Actividad Campin

ACTIVIDAD # 2CAMPIN	
QUÉ	Fomentar la participación individual y colectiva de los estudiantes, reconociendo los derechos fundamentales para la construcción de la ciudadanía.
CÓMO	Durante el desplazamiento la idea es verificar cuáles son esos lugares representativos de la localidad y la ciudad que permiten participar y convivir con los demás actores viales y sociales de la comunidad, también demostrar espacios culturales y patrimoniales a través del uso adecuado de la bicicleta, asumiéndola como herramienta pedagógica, con el fin de optimizar los procesos de enseñanza-aprendizaje basados en la convivencia, participación y experiencia de su actuar en la ciudad de manera segura.
POR QUÉ	Se quiere Concientizar a los estudiantes en la importancia de los escenarios culturales de Bogotá como una ciudad educadora, para así demostrar la importancia de los principios y valores.
CUÁNTO	5 horas
QUÉ SE NECESITA	Participación de estudiantes, acompañamiento de un guía y un pequeño refrigerio.
MATERIALES	Bicicletas, herramientas, botiquín, hidratación y ropa cómoda

Fuente propia

Tabla 4. Actividad Jazmín

ACTIVIDAD # 3 PARQUE JAZMÍN	
QUÉ	Realizar actividades recreativas orientadas a favorecer el aumento de destrezas motrices y retroalimentación de la necesidad de los derechos de la ciudad para así mismo contribuir al conocimiento de escenarios artísticos, culturales y tradicionales.
CÓMO	Reconocer espacios tradicionales y patrimoniales a través del uso adecuado de la bicicleta, asumiéndola como herramienta pedagógica, con el fin de optimizar los procesos de enseñanza-aprendizaje basados en la convivencia, participación y experiencia de su actuar en la ciudad de manera segura.
POR QUÉ	Mediante diferentes actividades, los estudiantes pondrán en práctica lo aprendido siendo esta una herramienta para evaluar su desempeño y corregir las diferentes fallas que se presenten durante el proceso con relación, al adecuado uso de la bicicleta en la vía.
CUÁNTO	5 horas
QUÉ SE NECESITA	Participación de estudiantes, acompañamiento de un guía y un pequeño refrigerio.
MATERIALES	Bicicletas, conos, lazos, herramientas, botiquín, hidratación y ropa cómoda

Fuente propia.

9. INTERVENCIONES

9.1. 27 DE ABRIL 2019 VAMOS EN BICI POR LA CHICHA

El punto de encuentro se realizó en la puerta de la calle 73 de la Universidad Pedagógica Nacional sede de la calle 72, se tenía presupuestado esperar a los participantes hasta las 8:30 am para dar inicio al recorrido, se inicia el recorrido aproximadamente a las 8:40am hacia el monumento de los Héroes donde Juan Carlos Vivas realiza la primera intervención sobre el tema Derecho a la Ciudad, realizando una breve explicación sobre la importancia del monumento de los Héroes para nuestra ciudad, luego de esto se realizan unas preguntas a los participantes para identificar si el tema fue claro y conciso al momento de la explicación, se retoma el recorrido por la Caracas hacia el sur hasta la calle 72 y se toma hacia el oriente hasta la carrera 11 girando hacia el sur por la carrera 11 con destino a la iglesia de Lourdes en esta estación se realiza la intervención a cargo de la compañera Catalina Cárdenas la cual entrega material informativo sobre el tema Buen Vivir donde se encontraban algunas preguntas que se realizaron por sorteo para saber si les quedó el tema claro de esta estación, luego se continúa nuevamente el recorrido por la calle 64 hasta la ciclorrutas de la carrera 17 donde se gira hacia el sur para llegar al siguiente punto la casa de Jorge Eliecer Gaitán donde el compañero Daniel Ozuna realiza su intervención sobre Colectivos de Bicicletas en Bogotá sobre el sector de Teusaquillo y la casa de Jorge Eliecer Gaitán, luego visitamos la casa del Teniente Coronel Rojas Pinilla donde se hace una breve explicación del tema a cargo, se continúa el recorrido por la carrera 15 hasta la calle 32 donde se toma hacia el oriente para llegar a la carrera 7, luego tomamos la misma carrera 7 hacia el sur hasta la calle 24 donde tomamos el oriente hasta la carrera 3 continuando hacia el sur llegando al parque de los periodistas, luego tomamos la carrera 4 hasta la calle 12c para llegar al nuestro destino el chorro de Quevedo museo “la bendita chichería” allí hace la intervención el compañero Daniel Ramírez quien tiene a cargo el tema de Ancestralidad el habla sobre las clases de chichas que se producen en el lugar y su historia allí se les invita a los participantes a entrar y conocer todo lo relacionado a este tema.



Ilustración 5. La Chicha fuente propia

Después del recorrido la profesora Julieth realizo una breve charla sobre los ciclistas asesinados por el robo de bicicletas y dando el agradecimiento a los asistentes por su compañía.



Ilustración 6. Monumento Héroes fuente propia

9.1.1. CONCLUSIÓN

Los asistentes disfrutaron de la rodada y de los lugares que se visitaron ya que son lugares que se encuentran muy abandonados y deteriorados por los ciudadanos, gracias a que la alcaldía de Bogotá está realizando una recuperación de espacios culturales podemos ver como el monumento de los Héroes se encuentra sin grafitis y muy limpio, en otros espacios se ve el deterioro ya que no se tiene el cuidado y el respeto a lo que tenemos hace varias décadas.

Gracias a salidas como estas algunas personas disfrutaron, conocieron e interactuaron con personas diferentes y se dieron cuenta que con la bicicleta se puede llegar a diferentes lugares importantes para nuestra ciudad las cuales no creemos importantes para nosotros mismos. La meta es dar a conocer espacios olvidados a los ciudadanos se ha logrado en una pequeña cantidad, se quiere seguir incentivando a el uso diario de la bicicleta ya que nuestra ciudad

Tiene muchos sitios de patrimonio cultural los cuales debemos seguir cuidando así sea dando una pizca de ayuda en no contaminarla si no en cuidar de nuestro ambiente y también poder disfrutar de nuestro derecho a la ciudad.



Ilustración 7. Héroes fuente propia

9.2. 04 DE MAYO 2019 PICNIC EN JUAICA

El primer punto de encuentro se realizó en la puerta de la calle 73 de la Universidad Pedagógica Nacional sede de la calle 72, luego nos dirigimos hacia la Caracas para tomar la calle 80 hacia el occidente para llegar al segundo punto de encuentro Portal de la 80, de allí nos dirigimos por la calle 80 hacia el puente de Guadua vía Siberia, al llegar a la primera glorieta giramos a la derecha para dirigirnos por la vía hacia Tenjón, luego de 800 metros de recorrido giramos a la izquierda para tomar la vía hacia a Tenjón, después de aproximadamente 40 minutos de recorrido llegamos al municipio de Tenjón, donde se hizo una parada técnica de 10 minutos para alimentación e hidratación de los acompañantes del recorrido. En este punto de descanso se realiza una breve inspección del estado físico de las personas que nos acompañaron al recorrido donde se evidenció que algunos acompañantes no lograrían terminar el recorrido por su mal estado físico, por este motivo se decide realizar la intervención a cargo del compañero Daniel Ramírez sobre el Tema que le correspondía Ancestralidad quien tocó los temas de la ceremonia del yagé, raíces del municipio de Tabio y sobre la Peña de Juaiça, también intervino la compañera Ximena Africano sobre el tema de Consumo quien nos explica las clases, los sectores y realiza una breve charla con los asistentes al recorrido, hace unas preguntas a los asistentes sobre el conocimiento de las clases de consumo que ellos habitualmente conocen. Después de la intervención se pregunta a los asistentes al recorrido quienes querían y podían por su estado físico terminar el recorrido hasta Tabio para seguir con la travesía, ya que ninguno accedió a terminar el recorrido se finalizó en Tenjón.



Ilustración 8. Tabio fuente propia



Ilustración 9. Tabio fuente propia

9.1.2. CONCLUSIÓN

Se pudo evidenciar en esta rodada que algunos participantes no contaban con un buen estado físico para realizar el recorrido hasta el municipio de Tabio también se evidencio que el estado de las bicicletas de los participantes no se encontraban en las mejores condiciones para el uso en carretera, de este modo se divide el grupo dos llegando en distintos tiempos cada grupo de participantes.

Se concluye que al momento de realizar un recorrido de este calibre se debe hacer un breve cuestionario para clasificar el tipo de personas que pueden realizar esta clase de recorridos fuera de la ciudad.



Ilustración 10. Vamos a Juaica fuente propia

9.3. 11 DE MAYO DE 2019 RECORRIDO AL JARDÍN BOTÁNICO

El punto de encuentro se realizó desde la calle 73 con carrera 11 para tomar la ciclorrutas de la carrera 11 para tomar hacia el norte hasta la calle 86 donde se encuentra ubicado el parque el Japón, el cual se encuentra encerrado en malla ya que está en construcción para remodelación de un parque recreativo que está implementando la Alcaldía de Bogotá al llegar a este lugar se realizó una intervención a cargo de Juan Carlos Vivas y luego realiza una actividad llamada “No se sabe para quién trabaja” la cual se relacionó con el derecho a la ciudad ya que se puede decir que la ciudad es un camino de cambios los cuales se deben aprender, luego de dar finalización a la actividad se hace una breve socialización con los participantes con el derecho a la ciudad en este sector de Bogotá, nuevamente empezamos el recorrido por la ciclorrutas de la carrera 11 y la carrera 13 para llegar a la calle 26 con carrera 7 donde nos reunimos en el parque de la Independencia en este espacio el compañero Daniel Ozuna realiza su intervención tocando el tema de Bicolectivos y habla sobre la historia y el crecimiento del parque de la independencia, se retoma nuevamente el recorrido por la calle 26 hacia el occidente para llegar a la calle 67 donde se encuentra un bici carril se gira hacia el norte por el bici carril hasta llegar a la calle 53, luego suben por la calle 53 hasta la carrera 68 para tomar la ciclorrutas del costado occidental de la avenida carrera 68 para terminar el recorrido y continuar sobre la ciclorrutas hacia el norte hasta la calle 63 para finalizar en el Jardín Botánico.



Ilustración 11. Parque Japón fuente propia

9.1.3. CONCLUSIÓN

Se evidencia en esta rodada que los participantes demuestran interés sobre el tema de derecho a la ciudad ya que en la socialización que se realizó se toca el tema del Plan de Ordenamiento Territorial el cual se encuentra en vigencia actualmente y muchas personas no tienen el conocimiento suficiente sobre este tema, en este espacio se dio a conocer sobre los temas que abarca el POT para dar a entender a los participantes el conflicto que se encuentra por no cumplir estas normas.



Ilustración 12. Nadie sabe para quién trabaja fuente propia



Ilustración 13. Nadie sabe para quién trabaja fuente propia

**16 DE MAYO DE 2019 RECORRIDO CON EL COLECTIVO DE BICICLETAS
DE BOGOTA BIKENNEDY**

Se participa con el colectivo BikeKennedy ellos realizan estos recorridos los días jueves y se desplazan por diferentes sectores de la ciudad. En esta ocasión su recorrido se realiza hacia la biblioteca Virgilio barco donde se reúnen con otro grupo para seguir con el recorrido estipulado para el día.

El primer punto de encuentro estadio de techo a las 7:00 pm, el segundo punto de encuentro se realiza en la entrada principal del parque mundo aventura frente a la entrada del centro comercial plaza de las Américas, en ese lugar se identifica el consumo de diferentes sustancias psicoactivas incluido el alcohol, por lo cual se reúnen a dar tertulia antes de iniciar el recorrido. Después de unas horas de espera, se da inicio al recorrido buscando entre calles como llegar a la avenida de las Américas para tomar el carril lento de esta Avenida. Ya que por el estado de bebidas y sustancias de los participantes incluyendo al líder del colectivo se evidencia bastantes anormalidades e infracciones de tal colectivo al realizando malas maniobras en la vía por ejemplo, “se tenía que tomar la oreja antes de tomar la calle 13 de esta manera el líder del grupo se dirige hacia el carril rápido abriéndose espacio para tomar el carril norte de la avenida de las Américas ósea el carril rápido, se toma el retorno que se encuentra en el costado para tomar la ciclorrutas que se encuentra en la avenida las Américas hacia el oriente, luego toma la carrera 50 hacia el norte hasta la calle 53 para dirigirnos hacia el occidente por esta misma calle y así toma la calle 60 y luego girar hacia el norte para llegar al destino final que es la biblioteca Virgilio barco.”



Ilustración 14. Colectivo fuente propia

9.1.4. CONCLUSIÓN

En este colectivo se evidencia el irrespeto hacia la ciudad ya que este grupo no tenía la mínima precaución en cuanto a los cruces semafóricos que se debía realizar en el transcurso del recorrido, también se notó la falta de carácter del líder del grupo puesto que fue uno de los responsables de inicio del consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas antes de iniciar el recorrido del día, esto lleva a que todo el grupo realizara estas mismas acciones, al llegar al final del recorrido se evidencia que la población que asistió al recorrido son reconocidos por realizar estas prácticas de consumo al momento de las rodadas.



Ilustración 15. Virgilio Barco fuente propia

9.4. 18 DE MAYO DE 2019 SUMERCÉ VAMOS PA BOJÁCA EN BICI

El primer punto de encuentro se realizó en la puerta de la calle 73 de la Universidad Pedagógica Nacional sede de la calle 72, luego nos dirigimos hacia las caracas para tomar la calle 80 hacia el occidente para llegar al segundo punto de encuentro Portal de la 80, se da inicio a la rodada hacia el oriente para tomar la vía hacia Madrid y llegar a la primera glorieta que corresponde a la de Siberia donde nos reunimos todo el grupo para mirar que personas van con el primer lote, luego de tomar la decisión de que personas arrancan primero se inicia el recorrido vía Facatativá para hacer la primera parada para esperar el grupo total y hacer una intervención sobre el tema Buen vivir que le correspondía a la compañera Catalina Cárdenas, luego de realizar la intervención de este tema se hace la socialización sobre el cuidado del medio ambiente y el irrespeto que tienen los ciudadanos hacia el cuidado de la ciudad, se continua con el recorrido donde tomamos la vía hacia nuevamente para llegar al municipio de Bojacá donde se encontraban realizando actividades como lo son la danza folclórica, muestra gastronómica del municipio y juegos lúdico para los niños, se realiza en ese punto una pequeña socialización sobre la importancia que es visitar los municipios de nuestra región los cuales fueron y seguirán siendo una tradición reconocerlos a medida de los años. Al regreso hacia Bogotá nos desviamos por una carretera destapada la cual fue muy interesante ya que se pudieron contemplar distintos paisajes de Cundinamarca al salir de la carretera se encontró una

entrada al municipio de Madrid donde se atravesó todo el pueblo para retomar nuevamente nuestro retorno a la ciudad por la calle 13.



Ilustración 16. Bojacá fuente propia

9.1.5. CONCLUSIÓN

Gracias a los participantes de este día se pudo ver y aprender de distintas personas que salen a rodar por Bogotá así como un muchacho que nos contó que el sale a rodar todos los domingos por diferentes municipios cercanos a la ciudad de Bogotá llegando a completar por salidas cada domingo 130 kilómetros de recorrido en una bicicleta de ruta antigua la cual utiliza por cualquier tipo de terreno ya que lleva bastante tiempo con este habito también se evidencio que las personas creían que no completarían el recorrido ya que su estado físico no era el mejor, se tuvieron varios inconvenientes mecánicos por falta de revisión de las bicicletas antes de inicio del recorrido.



Ilustración 17. Inicio – Descanso fuente propia



Ilustración 18. Inicio - descanso 2. fuente propia

10. Bibliografía

- Bogotá, A. M. (29 de abril de 2016). *Secretaria de Planeacion*. Obtenido de Secretaria de Planeacion: <http://www.sdp.gov.co/noticias/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Bogotá, A. M. (2019). *Bogotá capital mundial de la bici una vision de ciudad*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaria de Movilidad.
- Bogotá, A. M. (2019). *Capital Mundial de la Bici una Vision de Ciudad*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaria de Movilidad.
- Bogotá, A. M. (s.f.). *Secretaria Distrital de Planeación*. Obtenido de POT: <http://www.sdp.gov.co/noticias/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Bogotá, R. (6 de Agosto de 2018). Bogotá ya cuenta con 500 kilómetros de cicloruta. *El Espectador*, pág. 1.
- Borja, J. (2003). La ciudad Conquistada . En J. Borja, *La ciudad Conquistada* (pág. 124). Madrid: Alianza Editorial.
- Camargo, F. M. (27 de Enero de 2016). *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los analisis sobre la ciudad capitalista contemporanea*. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf>
- Codina, N. (. (1990). Recreación y tiempo libre en los Estados Unidos. Evolución sociocultural e investigación del comportamiento en el ocio. *DÍPOSIT DIGITAL*, 10-18.
- de, A. m. (29 de Abril de 2016). *Proyecto Plan de Desarrollo*. Obtenido de secretaria distrital de planeacion: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/20160429_proyecto_pdd.pdf
- Foro Social de las Américas – Quito, J. 2.–B.–P. (2012). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. *Revista Paz y Conflictos*, 184-196.
- Mathivet, c. (2009). Derecho a la ciudad: una propuesta que va mas alla de un nuevo concepto. *dialogo,propuestas, historia para una ciudadania mundial*, 1-3.
- Pavese, C. (2019). Derecho a la ciudad de la calle a la globalización. *Jordi Borja*, 1-10.
- Restrepo, O. O. (5 de Mayo de 2017). *Bogotá cómo Vamos*. Obtenido de <http://www.bogotacomovamos.org/blog/apostemosle-la-bicicleta/>
- Vargas, C. A. (25 de Febrero de 2013). *wordpress*. Obtenido de wordpress: <https://ciudadencolombia.wordpress.com/>
- Waichman, L. P. (03 al 08 de Noviembre de 1998). *Acerca de los enfoques en recreacion*. Obtenido de Funlibre: <http://www.redcreacion.org/documentos/congreso5/PWaichman2.htm>