

ESTUDIO SOCIO-ESPACIAL DE LA CICLOVÍA DOMINICAL DE CALI.
ESTUDIO DE CASO COMPARADO DE CUATRO TRAYECTOS.

GONZÁLEZ VALENCIA SANDRA MILENA

GUTIÉRREZ DE PIÑERES ALEXANDRA



UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
LICENCIATURA EN ED. BÁSICA CON ÉNFASIS EN CIENCIAS SOCIALES
SANTIAGO DE CALI

2017

ESTUDIO SOCIO-ESPACIAL DE LA CICLOVÍA DOMINICAL DE CALI.
ESTUDIO DE CASO COMPARADO DE CUATRO TRAYECTOS.

GONZÁLEZ VALENCIA SANDRA MILENA
GUTIÉRREZ DE PIÑERES ALEXANDRA

Trabajo de grado para optar por el título de
Licenciadas en educación básica con énfasis en Ciencias Sociales

Director: Jorge Luis Zapata

Magíster en Geografía

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
LICENCIATURA EN ED. BÁSICA CON ÉNFASIS EN CIENCIAS SOCIALES
SANTIAGO DE CALI

2017

Nota de aceptación

Magíster Jorge Luis Zapata - Director

Jurado

Jurado

Santiago de Cali, 01 de julio del 2017

Agradecemos primeramente a Dios por permitirnos culminar este proyecto por medio de la sabiduría y capacidad que nos dio y a nuestras familias quienes nos dieron su amor y su apoyo durante el desarrollo de este trabajo.

CONTENIDO

Pág.

CONTENIDO	1
LISTA DE ILUSTRACIONES.....	4
INTRODUCCIÓN.....	6
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
OBJETIVOS.....	7
GENERAL.....	7
ESPECÍFICOS.....	7
JUSTIFICACIÓN.....	8
DISEÑO METODOLÓGICO.....	9
TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	9
Método de investigación mixto.....	9
DISEÑO MUESTRAL.....	9
Tamaño de muestra.....	9
Muestreo estratificado.....	10
Muestreo no paramétrico para entrevistas.....	10
INSTRUMENTOS.....	10
DISEÑO METODOLÓGICO POR OBJETIVOS.....	13
Objetivo No.1.....	13
Objetivo No.2.....	13
Objetivo No.3.....	13
Objetivo No.4.....	14
Objetivo No.5.....	15
SOBRE EL INFORME DE INVESTIGACIÓN.....	15
CAPITULO I. LA CICLOVIDA COMO UN HECHO SOCIOESPACIAL.....	17
1.1. ESTADO DEL ARTE.....	17
1.2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....	20
1.3. MÁS DE 30 AÑOS CONSTRUYENDO CIUDAD EN CALI.....	27
1.3.1. DESARROLLO.....	27

1.3.2. INICIO COMO PROGRAMA.....	28
1.3.3. ACTUALIDAD.....	30
CAPITULO II. SI POR LA CICLOVIDA VAS PASANDO, ES MI CALI BELLA QUE VAS ATRAVESANDO.....	34
2.1. TRAYECTO SUR.....	35
2.2. CANCHAS PANAMERICANAS.....	39
2.3. SECTOR LA LUNA.....	41
2.4. TRAYECTO AUTOPISTA SURORIENTAL.....	43
CAPÍTULO III. ¡A LA CICLOVIDA VAMOS A GOZAR VE!.....	48
3.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN USUARIA.....	50
3.2. PREFERENCIAS Y USO DE LA CICLOVIDA.....	52
3.3. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES POR CADA TRAYECTO.....	58
3.4. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES DE ACUERDO AL RECORRIDO.....	59
3.5. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES Y LA COMPAÑÍA.....	60
3.6. ACTIVIDADES COMERCIALES EN LOS TRAYECTOS ESTUDIADOS.....	61
3.7. PERCEPCIONES SOCIOESPACIALES DE LOS USUARIOS DE LA CICLOVIDA	62
3.8. MOTIVACIÓN POR CADA TRAYECTO.....	68
3.9. PERCEPCIÓN DE GUSTO POR CADA TRAYECTO.....	69
3.10. LO QUE MÁS GUSTA POR CADA TRAYECTO.....	70
3.11. SEGURIDAD POR CADA TRAYECTO.....	71
3.12. SEGURIDAD CON LOS DEMÁS POR CADA TRAYECTO.....	72
CAPÍTULO IV. PROGRAMA EDUCATIVO BICIVÍA.....	73
4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA.....	73
4.2. POBLACIÓN DESTINO.....	74
4.3. POSIBLES ORGANISMOS O ENTIDADES INTERESADAS EN EL PROGRAMA.....	74
4.4. ÁMBITO ESPACIAL DE IMPLEMENTACIÓN.....	75
4.5. OBJETIVOS.....	76
4.5.1. OBJETIVO GENERAL.....	76
4.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	76
4.6. JUSTIFICACIÓN.....	76
4.7. FUNDAMENTOS CONCEPTUALES.....	77
4.8. FUNDAMENTOS PEDAGÓGICOS.....	78
4.9. ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS.....	79
4.10. EVALUACIÓN.....	80

4.11. RECURSOS Y COSTEO.....	80
4.12. CRONOGRAMA.....	80
CONCLUSIONES.....	81
BIBLIOGRAFÍA.....	84

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Encuesta a usuarios de la CicloVida.....	11
Ilustración 2. Entrevista a vendedores de la CicloVida.....	12
Ilustración 3. Mapa ubicación CicloVida en la ciudad de Cali 2016.....	31
Ilustración 4. Mapa Trayecto No.1 o Trayecto Sur: calle 9 entre carreras 66 y 39.....	35
Ilustración 5. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 64.....	36
Ilustración 6. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 54.....	37
Ilustración 7. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 46.....	38
Ilustración 8. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 42.....	38
Ilustración 9. Mapa Trayecto No.2 o Canchas Panamericanas: Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio sobre la calle 9 entre carreras 39 y 36b.....	39
Ilustración 10. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 38.....	40
Ilustración 11. Mapa Trayecto No.3 o Sector La Luna: Autopista Suroriental entre carrera 39 y calle 13.....	41
Ilustración 12. Tipo de edificación ubicada en la Autopista Suroriental con carrera 31.....	42
Ilustración 13. Mapa Trayecto No.4 o Autopista Suroriental: entre calle 13 y calle 70 con carrera 1a5.....	43
Ilustración 14. Tipo de edificación ubicada en la Autopista Suroriental con calle 33b.....	45
Ilustración 15. Tipo de edificación ubicada en la calle 70 con carrera 3.....	46
Ilustración 16. Gráfica del sexo de la población usuaria.....	50
Ilustración 17. Gráfica de las comunas de la población usuaria.....	50
Ilustración 18. Gráfica del estrato socioeconómico de la población usuaria.....	51
Ilustración 19. Gráfica de los grupos etareos de la población usuaria.....	51
Ilustración 20. Gráfica de la pregunta No.4 ¿Qué actividades hace en la ciclovía desde que llega hasta su partida?.....	52
Ilustración 21. Gráfica de la pregunta No.5 ¿En qué lugar de la ciclovía usted se siente más a gusto?.....	53
Ilustración 22. Gráfica de la pregunta No.6 ¿Cuál es el recorrido que hace en la ciclovía?.....	54

Ilustración 23. Gráfica de la pregunta No.10 ¿Cada cuánto tiempo viene a la ciclovía?.....	55
Ilustración 24. Gráfica de la pregunta No.11 ¿Cuánto tiempo permanece en la ciclovía?.....	55
Ilustración 25. Gráfica de la pregunta No.12 ¿Cuándo viene a la ciclovía lo hace?.....	56
Ilustración 26. Gráfica de la pregunta No.13 ¿Qué eventos le gustaría que hubiera en la ciclovía?.....	57
Ilustración 27. Gráfica de Tabla comparativa preguntas 4 y 5.....	58
Ilustración 28. Gráfica de Tabla comparativa preguntas 5 y 6.....	59
Ilustración 29. Gráfica de Tabla comparativa preguntas 4 y 12.....	60
Ilustración 30. Gráfica de la pregunta No.1 ¿Qué lo motiva a venir a la ciclovía?.....	63
Ilustración 31. Gráfica de la pregunta No.2 ¿Se siente a gusto en la ciclovía?.....	64
Ilustración 32. Gráfica de la pregunta No.3 ¿Qué es lo que más le gusta de la ciclovía?.....	65
Ilustración 33. Gráfica de la pregunta No.7 ¿Se siente seguro en la ciclovía?.....	66
Ilustración 34. Gráfica de la pregunta No.8 ¿Se siente seguro con la gente que también visita la ciclovía?.....	67
Ilustración 35. Gráfica de la pregunta No.9 ¿Ha sufrido algún robo en la ciclovía?.....	68
Ilustración 36. Gráfica de Tabla comparativa de las preguntas 1 y 5.....	68
Ilustración 37. Gráfica de Tabla comparativa de las preguntas 2 y 5.....	69
Ilustración 38. Gráfica de Tabla comparativa de las preguntas 3 y 5.....	70
Ilustración 39. Gráfica de Tabla comparativa de las preguntas 5 y 7.....	71
Ilustración 40. Gráfica de Tabla comparativa de las preguntas 8 y 5.....	72

INTRODUCCIÓN

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La Alcaldía Municipal de Santiago de Cali, por medio de su Secretaría del Deporte y la Recreación implementa los fines de semana programas recreativos para su ciudadanía, entre ellos la CicloVida, que consiste en adecuar vías y espacios seguros, transitoriamente, al servicio de los habitantes de la ciudad, como lugar para la recreación, la actividad física y el sano esparcimiento. En el caso de la ciudad de Cali, ésta se lleva a cabo los domingos en la mañana para ser usada por la comunidad en general.

En la actualidad, la ciudad posee varios dispositivos viales que restringen el flujo vehicular para convertirlo en CicloVidas, las cuales están ubicadas en el norte, este y sur de la ciudad. No obstante, la que nos convoca para este estudio se encuentra ubicada en la calle 9 entre carreras 66 y 36b y se extiende desde la carrera 39 por la Autopista Suroriental hasta la calle 70 con carrera 1a5, con apertura para el público los domingos de 8:00 a.m. a 1:00 p.m.

Teniendo en cuenta, que la Ciclovía es un lugar público de encuentro social los fines de semana visitado por un amplio sector de la comunidad caleña de distintos estratos socioeconómicos, por la economía que representa a sus visitantes, además de su facilidad y libertad de acceso. Se puede afirmar, que este lugar es un fenómeno urbano, social, cultural y espacial significativo en la ciudad de Cali y por tanto, es un tema interesante para hacer un estudio de caso que permita identificar y analizar cómo son algunas de las prácticas socio-espaciales, tanto recreativas como comerciales de las personas que asisten a la CicloVida Central de Cali, en cuatro trayectos diferentes.

Trayectos definidos de acuerdo a su antigüedad y se discriminaron según sus características morfológicas en el espacio urbano, de la siguiente manera: a) calle 9ª entre carreras 66 y 39. b) Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio sobre la calle 9 entre carreras 39 y 36b. c) Autopista Suroriental entre carreras 39 y calle 13. d) Autopista Suroriental entre calle 13 y calle 70 con carrera 1a5. De esta manera, el desarrollo de este trabajo busca establecer cuáles son las motivaciones y percepciones de las personas cuando usan la CicloVida, además de responder sobre cuáles son las principales prácticas socio espaciales, recreativas y comerciales en este espacio.

Por otra parte, la concientización en las comunidades sobre el ejercicio y el derecho ciudadano de la utilización de los espacios públicos en las ciudades y territorios ha sido insuficiente, por cuanto los conocimientos vinculados a esta esfera han sido abordados desde la educación tradicional de forma dispersa y atomizada. Se hace necesario, entonces, el desarrollo de apuestas educativas

ciudadanas que propendan por la legitimación y la apropiación de los procesos sociales y culturales que se llevan a cabo al interior de estos espacios. Lo que, a su vez, permite la integración de nuevas propuestas relacionadas con la estimulación de prácticas físico-recreativas, la promoción del deporte, la salud pública, la habitabilidad, las competencias ciudadanas y en políticas locales de calidad de vida.

OBJETIVOS

GENERAL

Analizar las prácticas socio-espaciales de las personas que asisten a la CicloVía dominical de Cali en cuatro trayectos diferentes, con el propósito de diseñar un programa de educación ciudadana que permita el buen uso de este espacio.

ESPECÍFICOS

- Caracterizar la CicloVida Central de Cali desde sus orígenes hasta la actualidad.
- Identificar los elementos morfológicos del paisaje urbano de los cuatro trayectos espaciales definidos.
- Identificar las prácticas socio-espaciales, recreativas y comerciales que se realizan en los cuatro trayectos definidos.
- Identificar la percepción socio-espacial sobre preferencias, motivaciones, seguridad y confort ambiental en los cuatro trayectos definidos.
- Diseñar un programa de educación ciudadana que permita dar un buen uso a la CicloVía y que propenda por la legitimación y apropiación de los procesos culturales y sociales que se llevan a cabo al interior de este lugar.

JUSTIFICACIÓN

La CicloVida es un lugar público de encuentro social concurrido por un amplio sector de la comunidad caleña los domingos para hacer diferentes actividades físico-recreativas, deportivas y de entretenimiento. Por lo anterior, es pertinente la realización del presente trabajo de investigación para acceder al título de Licenciadas en Ciencias Sociales, ya que permite al investigador conocer las diferentes prácticas socio-espaciales que se llevan a cabo en este sitio y a su vez crear conciencia ciudadana sobre el buen uso y apropiación del lugar, que ha tomado relevancia en la ciudad a través de sus más de 33 años de existencia. Igualmente, este proyecto es viable puesto que los costos de trabajo de campo son moderados y este tipo de estudio en la CicloVida central de Cali es uno de los pioneros que se hace sobre este tema en nuestra región.

De otro lado, la presente investigación pretende arrojar resultados cualitativos y cuantitativos sobre las prácticas socio-espaciales de la población caleña que visita la CicloVida, que permitan la comprensión de las dinámicas sociales de este lugar. De esta manera, este trabajo puede convertirse en insumo básico para que la ciudadanía caleña inicie procesos educativos que permitan el fortalecimiento de las identidades que surgen de los diferentes grupos urbanos que convergen en la CicloVida, y que poseen diferentes condiciones sociales, económicas y culturales que son claves en la evolución de las sociedades contemporáneas y de su legitimidad cultural; lo que permitirá una mayor comprensión de tales actividades desde las Ciencias Sociales y desde la educación y el respeto por lo diferente. De igual modo, la escritura de este trabajo amplía el panorama de las actividades recreativas en nuestra ciudad.

Teniendo en cuenta que las Ciencias Sociales obedecen a uno de sus compromisos, que es el desarrollo de las competencias ciudadanas, es importante realizar un aporte a la construcción ético-social del departamento del Valle del Cauca y a la comprensión de fenómenos urbanos, sociales y culturales, a partir de la observación de éstos en la CicloVida. Asimismo, se puede dar continuidad a la presente investigación analizando su pertinencia y efectividad en los procesos sociales de la población caleña o llevando a cabo programas de desarrollo social, cultural y educativo con la comunidad.

Finalmente, pero no menos importante, es el aporte del trabajo al programa de Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Ciencias Sociales de la Universidad del Valle, que cuenta con la Historia, la Etnografía, la Sociología, la Geografía Humana y la Pedagogía como disciplinas a trabajar y líneas de trabajo en el desarrollo del campo investigativo, las cuales hacen que el presente estudio se inscriba en este marco. Por todo lo anterior, nos parece interesante realizar una investigación para identificar y analizar cómo son las prácticas socio-espaciales en el ámbito recreativo y comercial que hacen las personas en este lugar y cuáles son las motivaciones y las percepciones de las mismas cuando usan la CicloVida, ya sea que lo hagan de manera frecuente o no.

DISEÑO METODOLÓGICO

TIPO DE INVESTIGACIÓN

Método de investigación mixto:

De la combinación del enfoque cualitativo y cuantitativo, surge la investigación mixta, misma que incluye las características de cada uno de ellos. Grinnell, “señala que los dos enfoques (cuantitativo y cualitativo) utilizan cinco fases similares y relacionadas entre sí:

- a) Llevan a cabo observación y evaluación de fenómenos.
- b) Establecen suposiciones o ideas como consecuencia de la observación y evaluación realizadas.
- c) Prueban y demuestran el grado en que las suposiciones o ideas tienen fundamento.
- d) Revisan tales suposiciones o ideas sobre la base de las pruebas o del análisis.
- e) Proponen nuevas observaciones y evaluaciones para esclarecer, modificar, cimentar y/o fundamentar las suposiciones o ideas; o incluso para generar otras”¹.

DISEÑO MUESTRAL

Tamaño de muestra:

Para definir el tamaño de muestra para población no conocida, se hizo con base en esta fórmula:

$$\eta = \frac{Z_a^2 * p * q}{d^2}$$

$$\eta = \frac{(1.96)^2 * 0.8 * 0.2}{(0.08)^2}$$

$$\eta = \frac{0.614656}{0.0064} = 96.04$$

En donde “n” es el tamaño de muestra, “Z²” su nivel de confianza y es de un 95% (1,96 valor normalizado), “p” es probabilidad de éxito o proporción esperada y es de un 80% (0,8), “q” es probabilidad de fracaso y es un 20% (0,2). Se divide sobre “d²” que es la precisión (nivel de error máximo permitido) y es de un 8% (0,08). Con esta fórmula determinamos que se requería encuestar a no menos de 96 personas.

¹ Hernández Sampieri, Roberto; Fernández C. Baptista L.P. Metodología de la Investigación. Chile. Editorial Mc Graw Hill. 2003. Citado por: Ruíz Medina, Manuel Ildefonso. Políticas Públicas en salud y su impacto seguro popular en Culiacán, Sinaloa, México. Trabajo de grado Doctorado en Estudios Fiscales. Culiacán, Rosales, Sinaloa. Universidad Autónoma de Sinaloa. Facultad de Contaduría y Administración, División de estudios de posgrado. 2011. p. 158.

Muestreo Estratificado:

Nuestra investigación se hizo por medio del muestreo estratificado, que consiste en la división previa de la población de estudio en grupos o clases que se suponen homogéneos respecto a características a estudiar. A cada uno de estos estratos se le asignaría una cuota que determinaría el número de miembros del mismo que compondrán la muestra.

De esta manera, en la investigación los estratos se definen por los tramos en estudio puesto que se requieren datos de cada sector, por lo tanto, las cien encuestas utilizadas se dividieron por los cuatro trayectos analizados.

Muestreo no paramétrico para entrevistas:

Cuando la muestra es intencional, los investigadores deciden cuántas entrevistas hacer de acuerdo a la información que se necesite.

INSTRUMENTOS

Se implementó cien encuestas para la población asistente a la CicloVida, con 13 preguntas abiertas y cerradas con variables ordinales y nominales. Y para los vendedores ambulantes se aplicaron entrevistas semiestructuradas.

El diseño de los instrumentos de encuesta se presenta a continuación. Ver ilustración No.1 y No.2

Ilustración 1. Encuesta a usuarios de la CicloVida.

	Facultad de Humanidades Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Ciencias Sociales Departamento de Geografía Universidad del Valle – Cali	Estudio socioespacial de la ciclovia dominical de Cali. Estudio de Caso comparado de 4 trayectos.
---	---	--

Fecha: _____ Sitio: _____

Sexo: F__ M__ Otro__ Barrio: _____ Estrato: _____

Edad: <15__ 16-25__ 26-45__ 46-65__ 66 >__

1. ¿Qué lo motiva venir a la ciclovia?

2. ¿Se siente a gusto en la ciclovia? Poco__ Medianamente__ Muy a gusto__ ¿Por que?

3. ¿Qué es lo que más le gusta de la ciclovia? ¿Por que?

4. ¿Qué actividades hace en la ciclovia desde que llega hasta su partida? Montar bicicleta __ Patinar __ Caminar __ Trotar __ Aeróbicos __ Aerorumba __ Todo __ Otras __ ¿Cuales? _____

5. ¿En qué lugar de la ciclovia usted se siente más a gusto?

-En el trayecto del sur: carreras 66 y 39 _____

-Canchas Panamericanas sobre la calle novena _____

-En el sector de La Luna _____

-En el trayecto de la Autopista Suroriental _____

¿Por que? (Qué hay allí que a usted le gusta?) _____

6. ¿Cual es el recorrido que hace en la ciclovia?

7. ¿Se siente seguro en la ciclovia? Poco__ Medianamente__ Muy seguro __ ¿Por que?

8. ¿Se siente seguro con la gente que también visita la ciclovia? Poco__ Medianamente__ Muy seguro __ ¿Por que?

9. ¿Ha sufrido algún robo en la ciclovia? Si__ ¿Dónde? _____ ¿Hora? _____ No__

10. ¿Cada cuánto tiempo viene a la ciclovia? Siempre__ A veces__ primera vez__

11. ¿Cuánto tiempo permanece en la ciclovia? Hora de llegada: _____ Hora de salida: _____

12. ¿Cuándo viene a la ciclovia lo hace? solo__ con amigos__ pareja/conyugue__ familia__ otros: _____

13. ¿Qué eventos le gustaría que hubiera en la ciclovia?

Fuente: elaboración propia.

Ilustración 2. Entrevista a vendedores de la CicloVida.

	Facultad de Humanidades Licenciatura en Educación Básica con Énfasis en Ciencias Sociales Departamento de Geografía Universidad del Valle – Cali	<i>Estudio socioespacial de la cicloVida dominical de Cali. Estudio de Caso comparado de 4 trayectos.</i>
---	---	---

Fecha: _____ Sitio: _____

Sexo: F__ M__ Otro__ Barrio: _____ Estrato: _____

1. ¿Cuánto tiempo lleva de ser vendedor ambulante en la cicloVida? _____

2. ¿Qué vende? ¿Siempre ha vendido lo mismo?

3. ¿Qué lo motiva venir a la cicloVida?

4. ¿Cómo se siente en la cicloVida?

5. ¿Qué es lo que más le gusta en la cicloVida?

6. ¿Tiene un sector específico de trabajo en la cicloVida? ¿Cuál? _____
 ¿Por qué?

7. ¿Cuál es el recorrido que hace en la cicloVida (en caso de ser un vendedor que se caracteriza por su movilidad en la cicloVida)?

8. ¿Se siente seguro en la cicloVida?

9. ¿Ha sufrido algún robo en la cicloVida?

10. ¿Cada cuánto tiempo viene a la cicloVida?

11. ¿Cuántas horas labora al día en la cicloVida?

12. ¿En qué temporada siente más demanda en su trabajo en la cicloVida y en cuál no?

Fuente: Ibíd.

DISEÑO METODOLÓGICO POR OBJETIVOS

Objetivo No.1 Caracterizar la CicloVida Central de Cali desde sus orígenes hasta la actualidad.

Dato: Periódico El País

Cómo accedemos a él: Hemeroteca Biblioteca Departamental y Centro de Consulta Periódico El País.

Instrumento: revisión bibliográfica por medio de Fichas Bibliográficas

Procesamiento de los datos: se identifican los aspectos relevantes en los cambios físicos y funcionales de la CicloVida desde la década de los 80 hasta la actualidad. Los datos obtenidos se procesaron a través de la organización de los registros historiográficos en Excell y se caracterizaran por medio de la Geografía histórica propuesta por Perla Zusman², en la que mediante Cortes Verticales se eligen dos o tres aspectos pertinentes en un paisaje y se analizan sus transformaciones a lo largo del tiempo.

Objetivo No.2 Identificar los elementos morfológicos del paisaje urbano de los cuatro trayectos espaciales definidos.

Dato: formas espaciales de la infraestructura en cuanto tamaño, tipo de edificación/edificaciones anexas, zonas verdes y usos del suelo predominante, desde su estructura socioeconómica referente a lo residencial, comercial e industrial.

Cómo accedemos a él: por medio de visitas programadas, fotos y cartografía.

Instrumento: cámara fotográfica, observación sistemática y registro de elementos morfológicos y usos predominantes con mapas temáticos.

Procesamiento de los datos: Se hizo un escrito descriptivo donde se consigno los principales espacios y cambios morfológicos de la CicloVida de Cali.

Objetivo No.3 Identificar las prácticas socio-espaciales recreativas y comerciales que se realizan en los cuatro trayectos definidos.

Dato: prácticas socio-espaciales recreativas y comerciales.

Cómo accedemos a él: por medio de visitas programadas.

Instrumento: encuesta con preguntas cerradas y abiertas. Entrevistas

² Zusman, Perla. Geografías Históricas y Fronteras. En: Lindón, Alicia y Hiernaux, Daniel. comps. Tratado de Geografía Humana. 1 ed. México. Editorial Anthropos. 2006. p. 174.

semiestructuradas con muestreo no paramétrico o muestra intencional. Tamaño de muestra para población no conocida. Técnica de muestreo: Diseño estratificado uniforme (se divide el total de las encuestas en los 4 trayectos)

Procesamiento de los datos: Las encuestas, a través de procesadores estadísticos como EXCEL y SPSS por medio de tablas y gráficos estadísticos. Las entrevistas se procesaron por medio de análisis de contenidos.

Para desarrollar este objetivo, la pregunta No.6 de la encuesta aplicada se clasificó de acuerdo a patrones de comportamiento repetitivo, que se evidenciaron en las respuestas de los usuarios, los cuales se organizaron de la siguiente manera: a) Desde la casa hasta el sector preferido en la Ciclovía. b) Desde la casa hasta el sector más cercano en la Ciclovía. c) Todo.

La pregunta No.13 de acuerdo a las respuestas dadas por los encuestados, se clasificó para su correcto análisis en los siguientes ítems: a) Eventos deportivos y competencias. b) Eventos de recreación y salud. c) Eventos culturales y educativos. d) Eventos infantiles. e) No sabe. f) Ninguno. g) Mixto, más de un evento.

Objetivo No.4 Identificar la percepción socio-espacial sobre preferencias, motivaciones, seguridad y confort ambiental en los cuatro trayectos definidos.

Dato: percepciones sobre la Ciclovía

Cómo accedemos a él: por medio de visitas programadas.

Instrumento: encuesta con preguntas cerradas y abiertas. Técnica de muestreo: Diseño estratificado uniforme (se divide el total de las encuestas en los 4 trayectos)

Procesamiento de los datos: las entrevistas se procesaron por medio de análisis de contenidos. Las encuestas, a través de procesadores estadísticos como EXCEL y SPSS por medio de tablas y gráficos estadísticos.

Para el desarrollo de este objetivo, la pregunta No.1 de la encuesta aplicada, de acuerdo al patrón repetitivo de respuestas y para un mejor análisis, se clasificó de la siguiente manera: a) Actividades físicas y salud. b) Esparcimiento, recreación y vida social. c) Cholados, jugos y otros alimentos. d) Mixtos, más de una actividad. e) Otras actividades.

La pregunta No.3 para un mejor análisis y de acuerdo al patrón repetitivo de las respuestas dadas por los usuarios, se clasificó así: a) Posibilidad de actividad física. b) Sociabilidad y confort ambiental. c) Seguridad y organización. d) Mixta, más de una respuesta. e) Todo. f) Otras.

Objetivo No.5 Diseñar un programa de educación ciudadana que permita dar un buen uso a la ciclovía y que propenda por la legitimación y apropiación de los procesos culturales y sociales que se llevan a cabo al interior de este lugar.

Dato: Estudio socio-espacial de la Ciclovía dominical de Cali. Estudio de caso comparado de cuatro trayectos.

Cómo accedemos a él: investigación propia.

Instrumento: elaboración de Unidad Didáctica

Procesamiento de los datos: con la información obtenida en nuestra investigación se desarrolló un programa educativo que contiene los siguientes ítems.

- 1. Descripción del Programa
- 2. Población destino
- 3. Posibles organismos o entidades interesadas en el Programa.
- 4. Ámbito espacial de implementación
- 5. Objetivos: General y específicos
- 6. Justificación
- 7. Fundamentos conceptuales
- 8. Fundamentos pedagógicos
- 9. Estrategias didácticas
- 10. Evaluación
- 11. Recursos y costeo
- 12. Cronograma

SOBRE EL INFORME DE INVESTIGACIÓN

La CicloVida de Cali es un espacio donde se promueve la recreación, la actividad física, el deporte, el bienestar físico y mental, los hábitos de vida saludable, las normas de convivencia ciudadana y la cultura de nuestra ciudad, entre otros, componentes socioculturales. A su vez, por ser un espacio de encuentro social permite procesos de educación ciudadana a miles de personas que se congregan cada ocho días en este lugar. Los cuales, por medio de sus dinámicas producen transformaciones en el espacio, constituyendo un lugar donde las personas pueden ser partícipes de lo público y tienen la oportunidad de construir una ciudad mejor en pro del desarrollo social y humano.

En este sentido, el trabajo elaborado en estas páginas intenta aportar elementos de reflexión y praxis acerca de las percepciones del espacio e identificar las prácticas socioespaciales que ahí se desarrollan. Por un lado, para reconocer cómo es la participación y la relación de los usuarios con el lugar, quienes son los que posibilitan la construcción de relaciones con el espacio y lo dotan de un sentido antropológico de “lugar”; donde el encuentro social, la integración y la cohesión social permiten la transformación de la sociedad, por medio del ejercicio

ciudadano en los espacios públicos. De otro lado, se intenta visibilizar cómo este espacio genera cambios de mentalidades en las personas y cómo se relacionan con el mismo.

La estructura en que se presenta este trabajo se determinó de acuerdo al orden de prioridades que se tuvieron en cuenta para determinar los usos y las preferencias en este lugar. Primeramente, se expone el estado del arte y el marco teórico y conceptual con los que se abordó, los cuales se inscriben dentro de la Historia, la Sociología, la Etnografía, la Geografía Humana y la Pedagogía, desde donde se analizaron los resultados de la investigación y se interpretó la CicloVida como un hecho social.

En segunda instancia, se caracteriza la historia de la CicloVida en la ciudad de Cali y se presenta el marco normativo que la soporta. En tercera instancia, se caracterizó físicamente la zona de estudio y el espacio urbano, incluyendo mapas de los trayectos estudiados. Seguidamente, se presentan los resultados y los análisis del trabajo de campo realizado para determinar las prácticas socioespaciales y las percepciones de los usuarios que visitan este lugar. Posteriormente, se desarrolla una propuesta educativa que permite la apropiación y la legitimación del espacio público. En últimas, se exponen las conclusiones y los principales hallazgos del proceso de investigación.

CAPÍTULO I

LA CICLOVIDA COMO UN HECHO SOCIOESPACIAL

1.1. ESTADO DEL ARTE

En la búsqueda realizada de trabajos investigativos y de producción acerca del presente tema de investigación y la manera en que éstos han abordado metodológicamente el problema, se puede afirmar que sobre la Ciclovia en Colombia y los estudios realizados sobre ésta son escasos. Sin embargo, es imprescindible para consolidar cualquier investigación de Ciencias Sociales hacer un recorrido sobre el estado del arte que se ha realizado con base en el tema a investigar, para que así haya suficientes criterios de rigurosidad científica en el trabajo final de investigación. Por consiguiente, se presentan a continuación los estudios que se encontraron sobre la ciclovia.

En un primer momento Alejandro Ulloa³, en el ensayo que hizo para el libro “Globalización, ciudad y representaciones sociales. El caso de Cali”, nos expone un estudio de la Ciclovia como espacio público en Cali, apoyado en el trabajo de campo y la descripción etnográfica, refiriéndose a la historia de la Ciclovia, el diseño de su espacialidad, sus usos, sus usuarios, sus escenarios fundamentales y los conflictos derivados de su apropiación, como ejercicio de la soberanía ciudadana. Todo lo anterior para documentar por medio de descripciones detalladas, al público en general, sobre las actividades socio-espaciales que se llevan a cabo en este lugar de recreación.

Por otra parte, encontramos la monografía de grado de Carlos Eduardo Arce Morales⁴, titulada “Ciudad y espacio público: Ciclovia, un escenario de relaciones transformadoras en la ciudad de Cali”, realizada en la Universidad del Valle para acceder al título de profesional en Geografía. Este estudio reflexiona acerca de la percepción del espacio público en Cali, la manera en que ciertos espacios llegan a ser transformadores de la ciudad y de la mentalidad de las personas. En este sentido, las preguntas con las que se planteó dicha investigación son: ¿es la Ciclovia un espacio público que posibilite el ejercicio de la ciudadanía?, ¿de qué forma la Ciclovia como espacio público posibilita la construcción de la ciudadanía en Cali? Así mismo la metodología de investigación que se utilizó en este trabajo fue la revisión bibliográfica, la observación y la encuesta. El objetivo general de la investigación es analizar desde la perspectiva geográfica el espacio público de la Ciclovia para aportar elementos de reflexión sobre los procesos de construcción

³ Ulloa, Alejandro. Cartografías urbanas: la ciclovia en Cali, espacio público y ciudad. En: Globalización, ciudad y representaciones sociales. El caso de Cali. 1 ed. Medellín, Colombia. Universidad Pontificia Bolivariana. 2000.

⁴ Arce Morales, Carlos Eduardo. Ciudad y espacio público: ciclovia un escenario de relaciones transformadoras en la ciudad de Cali. Trabajo de grado Geografía profesional. Cali. Universidad del Valle. Facultad de Humanidades. Departamento de Geografía. 2012.

de ciudad y ciudadanía en Cali.

En otra instancia está la monografía de grado de Mayra Esperanza Minotta Hurtado⁵, titulada "Las caleñas son como las flores ¿y los caleños? Estudio sobre estereotipos de género en dos espacios públicos de la ciudad de Cali". Esta investigación tuvo en cuenta como objetivo general describir los mecanismos sociales utilizados para reforzar y/o mantener los estereotipos de género femenino y masculino en los individuos en dos espacios de acceso público de la ciudad de Cali, el Centro Comercial Jardín Plaza y la Ciclovía. Se utilizó una teoría de género en relación con el espacio social y los estereotipos, porque a partir de esta relación se establece como estos espacios se encargan de mantener al individuo en que refuerzan y/o mantienen vigentes los estereotipos de género en los individuos.

En este orden de ideas y sobre la misma problemática se encuentra la monografía de Gomescásseres B. Tatiana⁶, titulada "Deporte, juego y paseo dominical: La recreación en los espacios públicos urbanos, el caso de la Ciclovía de Bogotá", realizada como trabajo de grado en el Departamento de Sociología de la Universidad Nacional de Colombia. Esta investigación de carácter descriptivo e interpretativo se realizó con el objetivo de determinar cómo se construye la Ciclovía como un espacio público urbano para la recreación a partir de las prácticas de uso de quienes asisten a ella, y estuvo orientada principalmente por preguntas como: qué elementos sociales caracterizan a aquellas personas que eligen esta forma de recreación, quiénes son, cuáles son los motivos que los orientan y qué función cumple la Ciclovía dentro de una ciudad como Bogotá. En cuanto a los instrumentos metodológicos se utilizaron la observación participante, entrevistas semiestructuradas y revisión documental.

Por su parte Luz Amelia Hoyos Cuartas⁷, nos presenta en su estudio los resultados generales obtenidos a partir de una investigación de cuatro años, a partir de la cual se caracterizó la Ciclovía bogotana como un espacio para la práctica de actividades físicas no formales. Para realizar esta investigación se determinadas categorías. Por lo cual, esta investigación se pregunta por los mecanismos que partió desde la mirada socio-cultural de la Actividad Física y se caracterizó la población asistente a la Ciclovía, a partir de variables como el

⁵ Minotta Hurtado, Mayra Esperanza. Las caleñas son como las flores ¿y los caleños? Estudio sobre estereotipos de género en dos espacios públicos de la ciudad de Cali. Trabajo de grado Sociología. Cali. Universidad del Valle. Facultad de Ciencias Sociales y Económicas. 2014.

⁶ Gomescásseres B., Tatiana M. Deporte, juego y paseo dominical: La recreación en los espacios públicos urbanos, el caso de la ciclovía de Bogotá. Trabajo de grado Sociología. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 2003. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.bdigital.unal.edu.co/16358/1/11243-27155-1-PB.pdf>

⁷ Hoyos Cuartas, Luz Amelia. Estudio de las actividades físicas no formales realizadas en la ciclovía bogotana. VIII Congreso Nacional de Recreación. Vicepresidencia de la República / Coldeportes/FUNLIBRE. 27 al 29 de Mayo de 2004. Bogotá, D.C., COLOMBIA. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.redcreacion.org/documentos/congreso8/Cenda.html>

género, la ocupación, el estrato socio-económico y la edad de los usuarios. Se determinó también la intencionalidad, frecuencia de asistencia y hábitos de realización de actividades físicas en la Ciclovía. Este estudio se caracterizó por ser de tipo descriptivo y concluyó con la presentación de los aspectos socioculturales y biológicos de la actividad física realizada en la Ciclovía.

Entre tanto, encontramos la investigación realizada por Gómez, Mateus y Cabrera⁸, quienes nos aportan el estudio que se hizo a mujeres de un barrio humilde en el centro de la ciudad de Bogotá, sobre los factores que incidían para que este grupo de personas en su tiempo libre desarrollara o no actividades físicas. Estudio que se hizo con una metodología de trabajo de campo cualitativa con entrevistas y que concluyó que debido a la precaria condición económica y la falta de tiempo de estas personas, ya sea por el trabajo o por los quehaceres domésticos, éstas no podían realizar actividades físicas. Por eso propone que se deben implementar estrategias que promuevan las actividades deportivas de fin de semana como la Ciclovía, puesto que este espacio es gratuito y permite mejorar las condiciones de salud y emocionales de este grupo de personas y de todas en general.

Así mismo, como marco teórico importante para nuestra investigación está el trabajo de Olga L. Sarmiento, Andrea Torres, Enrique Jacoby, Michael Pratt, Thomas L. Schmid, y Gonzalo Stierling⁹ en su estudio titulado, La Ciclovía-Recreativa: Un Programa Masivo de Recreación con Potencial en Salud Pública, en la que evaluaron la información existente acerca de 38 Ciclovías de 11 países como una estrategia de salud pública. Además, realizaron una búsqueda sistemática de la literatura revisada y no revisada por pares, la cual fue complementada con entrevistas, consultas con expertos y propusieron pasos a seguir para su investigación y práctica en salud pública. Concluyeron que las Ciclovías tienen el potencial de generar resultados positivos en salud pública, pero que la evidencia de su efectividad es limitada. De esta manera, las diferentes etapas de los programas nuevos y establecidos ofrecen una oportunidad única para realizar estudios trasnacionales enfocados hacia la evaluación de su impacto en salud pública.

Además, se presenta el boletín FAL con el artículo del Centro de Estudios sobre Redes, Transportes, Urbanismo y Construcción Pública (CERTU)¹⁰ titulado: Los

⁸ Gómez, Luis Fernando; Mateus, Julio Cesar y Cabrera, Gustavo. Leisure-time physical activity among women in a neighbourhood in Bogotá, Colombia: prevalence and socio-demographic correlates. *Cad. de Saúde Pública* vol. 20 no. 4 Rio de Janeiro July/ Aug. 2004. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2004000400026

⁹ Sarmiento, Olga L.; Torres, Andrea; Jacoby, Enrique; Pratt, Michael; Schmid, Thomas L. y Stierling, Gonzalo. La Ciclovía-Recreativa: Un Programa Masivo de Recreación con Potencial en Salud Pública. *Journal of Physical Activity and Health*, 2010, 7(Suppl 2), S163-S180© 2010 Human Kinetics, Inc. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.bvsde.paho.org/texcom/cd045364/cicloviasp.pdf>

¹⁰ Centro de Estudios sobre Redes, Transportes, Urbanismo y Construcción pública (CERTU). Los esquemas de ciclovías y la intermodalidad bicicletas y transportes públicos. En: Boletín FAL. Edición N° 317, número 1 de 2013. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36103/FAL-317-WEB_es.pdf?sequence=1

esquemas de Ciclovías y la intermodalidad de bicicletas y transportes públicos, trabajo que forma parte de las actividades que la Unidad implementa en el marco de la cooperación entre CEPAL y el Gobierno de Francia, en el cual se analiza el desarrollo de la bicicleta como medio de desplazamiento y se realiza una caracterización de un esquema de circulación de Ciclovías. Asimismo, se presentan algunos ejemplos que ilustran cómo la bicicleta es una alternativa válida respecto al coche y puede integrarse a una cadena de transporte.

Finalmente, está la investigación realizada por Susan G. Zieff, Aaron Hipp, Amy A. Eyler, Mi-Sook Kim¹¹ titulada, *Ciclovía initiatives: engaging communities, partners and policymakers along the route to success*, en la cual se describe y compara los procesos y las estructuras que intervienen en el desarrollo y la implementación de un programa de tipo Ciclovía en contextos urbanos de Estados Unidos: San Francisco, California y San Luis, Missouri. En este análisis se ofreció información sobre tres preguntas: ¿Qué procesos se utilizaron en el desarrollo de la iniciativa? ¿Cuáles son las estructuras y las prácticas actuales utilizadas en la implementación de iniciativas? ¿Cuáles son las lecciones importantes aprendidas y mejores prácticas de iniciativas de recomendaciones a las partes interesadas y los responsables políticos en otros contextos?

En la metodología, las fuentes, la investigación publicada y los informes de fin de año constituyen el conjunto de pruebas; igualmente, las solicitudes de subvención, actas de reuniones, presupuestos, directrices publicadas de la Ciclovía, estudios de evaluación, sitios web, medios de comunicación, entrevistas y comunicación personal con los organizadores. La principal conclusión que se obtuvo con este estudio, es que el apoyo y la colaboración de los estamentos de la ciudad, la ciudadanía, los medios de comunicación, los comerciantes y los residentes son fundamentales para una experiencia positiva en el desarrollo e implementación de iniciativas de tipo Ciclovía en entornos urbanos.

1.2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Teniendo en cuenta que nuestro trabajo se basa en una investigación de tipo mixto cualitativo y cuantitativo, y de construcción de subjetividades por parte de las personas que visitan la CicloVida Central de Cali, la mayoría de conceptos que utilizamos para el marco teórico pertenecen a estudios relacionados con la Sociología y la Geografía Humana. A continuación, nos permitimos definir los conceptos claves para realizar nuestro trabajo de investigación.

Para hacer una discriminación adecuada de los conceptos teóricos que apoyaron la sustentación de este estudio está principalmente el de la **Ciclovía**, el cual según

¹¹ Zieff, Susan G.; Hipp, J. Aaron; Eyler, Amy A.; and Kim, Mi-Sook. "Ciclovía Initiatives: Engaging Communities, Partners, and Policy Makers Along the Route to Success" (2013). Brown School Faculty Publications. Paper 6. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://openscholarship.wustl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1005&context=brown_facpubs

el IDRD¹² se entiende como el programa que consiste en adecuar vías y espacios transitoriamente al servicio de los habitantes, los días domingos y festivos para ser usados por ciclistas, atletas, gimnastas, niños, jóvenes, adultos o adultos mayores como parte del aprovechamiento del tiempo libre.

Ahora bien, para entender qué significa la Ciclovía para los ciudadanos, es pertinente tener claros conceptos como el de **la identidad** que según Fajardo¹³ tiene que ver con la vida ordinaria y cotidiana, con el día a día, sin relación con la vida ordinaria, cotidiana, no puede haber procesos de construcción, transformación, renovación, destrucción de identidades sociales. La identidad se hace, se destruye, se transforma -tal como le ocurre a la cultura- en la experiencia de la vida ordinaria y, sobre todo, en aquellas prácticas de vida que nos permiten juntarnos unos con otros como el trabajo, el ocio, la comida, el juego, la fiesta, el estudio, el amor, la muerte.

Así mismo, en un estudio dedicado a la comprensión de prácticas socio-espaciales ciudadanas en la Ciclovía hay que entender como lo dice Fajardo¹⁴ que habría procesos, prácticas de vida ordinaria que se constituyen en **aglutinantes sociales**, que estimulan el juntarse para dotar de sentido a la existencia. Así pues, los aglutinantes sociales son las experiencias, los rituales, los símbolos, los espacios que permiten y estimulan que las personas se reúnan, se junten y compartan vida en común.

Por otra parte, también es acertado para este estudio tener en cuenta lo que plantea Barbero¹⁵: no es un **lugar** en todo caso el que congrega sino la intensidad de sentido depositada por el grupo, y sus rituales, lo que convierte a una esquina, una plaza, un descampado o una discoteca en territorio propio. Igualmente, Marc Augé, citado por Barbero, dice que “el **lugar antropológico** es el territorio cargado de historia, denso de señas de identidad acumuladas por generaciones en un proceso lento y largo: el viejo pueblo, el barrio, la plaza, el atrio, el bar; por el contrario, el **no lugar** es el espacio donde los individuos son liberados de toda carga de identidad interpeladora y exigidos únicamente de interacción con textos”¹⁶.

¹² IDRD (Instituto Distrital de Recreación y Deporte). Alcaldía Mayor de Bogotá. La Ciclovía bogotana y su historia. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=node/1606>

¹³ Fajardo, Sonia. Nociones preliminares acerca del concepto de identidad cultural. En: La cultura como principio de organización. Cali. Universidad del Valle. 1997.

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ Barbero, Jesús Martín. Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación. En: Sociedad N° 5, Buenos Aires; in Cátedra de Imágenes urbanas N°5, Caracas. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: www.fsoc.uba.at/publicaciones/sociedad/soc05/barbero.htm

¹⁶ Augé, Marc. Los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad. 5 ed. Barcelona. Editorial Gedisa, S.A. 2000. Citado por: Barbero, Jesús Martín. Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación. En: Sociedad N° 5, Buenos Aires; in Cátedra de Imágenes urbanas N°5, Caracas. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: www.fsoc.uba.at/publicaciones/sociedad/soc05/barbero.htm

Entre tanto, **el ocio** para Terrero¹⁷ es una actividad productiva que genera beneficios al que lo práctica porque incrementa la variedad e intensidad de las relaciones sociales y puede constituirse en el espacio de vinculación, movilidad y figuración social complementario al de actividad profesional. En este plano, **el ocio** sirve como medio de promoción social, canal de movilidad y también actúa como barrera de status, como espacio de distinción y diferenciación social.

De igual manera, para conocer y comprender cómo son las prácticas socio-espaciales en la Ciclovía de Cali, se debe tener en cuenta el **Punto de vista ciudadano** que se entiende según Silva¹⁸, precisamente, como una serie de estrategias discursivas por medio de las cuales los ciudadanos narran las historias de su ciudad, aun cuando tales relatos pueden, igualmente, ser representados en imágenes visuales. Si hablamos de **punto de vista desde el ciudadano** consultado efectivamente, tenemos que: el punto de vista marca tanto una noción espacial, aquello que reconozco porque veo, pero también marca una noción narrativa, esto que cuento porque reconozco o sé. Igualmente se dice que un **territorio** como marcas de habitación persona o grupo, puede ser nombrado y recorrido física o mentalmente; necesita así de operaciones lingüísticas y visuales, entre sus principales apoyos de representaciones.

De otro lado, para analizar las prácticas socio-espaciales de la Ciclovía de Cali abordaremos esta temática principalmente con las siguientes definiciones:

Para esta investigación, es pertinente apropiarnos del concepto de **uso del espacio urbano** propuesto por Eduard Hall¹⁹ quien dice que una de las más importantes expresiones culturales es el comportamiento social, las interrelaciones públicas entre los individuos determinan la importancia de los espacios urbanos. El espacio urbano permite: conversar con los amigos, pasear, disfrutar la naturaleza, comprar etc., actividades que son diferentes dependiendo de la cultura del usuario, de la geografía y de la idiosincrasia del usuario. La capacidad para utilizar el espacio y vincularlo a determinada actividad, se relaciona con el concepto del rol que desempeña el individuo en su sociedad, así también como el control que este llegue a ejercer sobre el espacio en el cual está ubicado.

En este sentido Acuña Vigil²⁰ plantea que el uso del espacio urbano desde su estructura socioeconómica, determina una serie de usos básicos todos ellos asociados a **actividades urbanas típicas** como:

¹⁷ Terrero, Patricia. Ocio, prácticas y consumos culturales. Aproximación a su estudio en la sociedad mediatizada. En: Diálogos de la Comunicación, FELAFACS. Octubre de 1997. Vol. 40. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://www.perio.unlp.edu.ar/catedras/system/files/terrero._ocio_practicas_y_comsumos_culturales.pdf

¹⁸ Silva, Armando. Imaginarios urbanos. 5 ed. Bogotá, Colombia. Arango Editores Ltda. 2006.

¹⁹ Hall, Edward. La dimensión Oculta. Siglo XXI Editores. Buenos Aires. Segunda Edición en Español. 1976. Citado por: Acuña Vigil, Percy. Análisis formal del espacio urbano (aspectos teóricos). Lima. Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes. 2005. p.99.

²⁰ Acuña Vigil, Percy. Análisis formal del espacio urbano (aspectos teóricos). Lima. Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes. 2005. p.99.

Residenciales: Circulación peatonal y motorizada, conversación con individuos de su grupo o ajenos a él, observación del entorno urbano y descanso.

Comerciales: Circulación peatonal, motorizada, transporte pesado y utilización de rutas permitidas.

Industriales: Circulación peatonal, motorizada y transporte pesado, utilización de rutas permitidas, depósito temporal y rediseño de ruta.

Por otra parte, para hablar de **espacio público** en esta investigación nos parece apropiado hacerlo, desde la definición alternativa que propone Carrión²¹ en la que trata de superar las concepciones dominantes de espacio público, para empezar a entenderlo a partir de una doble consideración interrelacionada, que le es propia: por una lado de su condición urbana y, por lo tanto, de su relación con la ciudad y, por otro, de su cualidad histórica porque cambia con el tiempo, así como lo hace su articulación funcional con la ciudad. En otras palabras, este autor propone entenderlo históricamente como parte y en relación a la ciudad, lo cual comporta que los espacios públicos cambian por su cuenta y se transforman en relación a la ciudad.

De igual manera, es pertinente para nuestro trabajo la definición del concepto de **práctica social** de Troncomoso²² que define unas formas de habitar particular y específicas, las que establecen sintaxis espaciales entre diferentes espacios y sus elementos constituyentes. Esto define nuevamente una relación entre humanos y no humanos que deviene en un conjunto de experiencias espaciales que se retroalimentan con los sistemas simbólicos. Por ello, las entendemos como prácticas socio-espaciales, en tanto toda acción social se despliega y establece nexos entre distintos espacios. En este sentido, la dinámica de las prácticas socio-espaciales de las comunidades y sus experiencias espaciales a través de este ámbito, la espacialidad de la vida humana establece relaciones con los agentes no humanos que pueblan del mundo, rescatando unos y olvidando otros. En esa línea, los lugares donde se establece la acción social (la tradicionalidad del hacer espacial), los caminos y los no humanos que ahí pueblan (árboles, construcciones, etc.) son factores esenciales del pasado en que actúan.

²¹ Carrión, Fernando. Espacio público: punto de partida para la alteridad. Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región, 2004. Citado en: 28 de junio de 2017. Disponible en internet: http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498709028&Signature=ixC%2Bk47idl8nZTUy0rp84pR6h3o%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf

²² Troncomoso M., Andrés. ¿Cuáles son los factores del pasado que determinan el paisaje actual? [Exposición] 27 al 29 de octubre de 2009. Departamento de Antropología. Universidad de Chile. 2º Taller de Paisaje Cultural. Paisaje Cultural, gestión territorial y patrimonio. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://www.dibam.cl/dinamicas/DocAdjunto_1481.pdf

Massiris²³ al respecto nos dice, que las **prácticas socioespaciales** responden, también a los diversos proyectos de los actores y a los modelos económicos de cada sociedad, mediante los cuales se pretende la reproducción social y se “objetiviza la gestión del territorio, esto es, la administración y el control de la organización espacial en su existencia y reproducción”²⁴. Según Correa, citado por Lobato, “**las practicas espaciales** son la selectividad, fragmentación, recomposición, anticipación y marginalización, a las que podemos agregar la apropiación-funcionalización y jerarquización espacial. Por lo tanto, estas prácticas no son excluyentes, pueden darse de manera combinada o complementaria”²⁵.

Entre tanto, Pablo Páramo²⁶ nos dice que un **sociolugar** se identifica por su terreno neutral donde la gente se puede reunir, interactuar, o simplemente a ver o a dejarse ver. En este sentido, son las relaciones interpersonales en una dimensión espacial, mostrando las múltiples funciones psicológicas, sociales, políticas, de entretenimiento e intelectuales que se cumplen en estos lugares.

En este mismo orden de ideas, Massiris²⁷ nos dice que las relaciones tanto, negativas como positivas que establecen los hombres con los lugares a partir de sus lazos afectivos, llevan a Yi-Fu Tuan a “considerar diversos tipos de lazos: Llama **topofilia** al sentimiento placentero frente a un lugar. **Topolatría** cuando el lugar despierta un sentimiento reverencial y mítico. **Topofobia** cuando produce miedo. Entre la topofilia y la topofobia puede presentarse la **toponegligencia** o tendencia a perder el sentido del lugar”²⁸.

Así mismo, Massiris²⁹ plantea que entre las prácticas socioespaciales organizadoras del espacio está la **selectividad espacial**, puesto que en el proceso de organización del espacio el hombre actúa de modo selectivo.

²³ Massiris Cabeza, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. 1 ed. Tunja. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2004. p. 43. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.massiris.com/2012/09/libro-fundamentos-conceptuales-y.html>

²⁴ Lobato, Roberto. Espacio, un concepto clave de la geografía. En: Graciela Uribe. comp. Cómo pensar la geografía. Cuaderno de Geografía Brasileña. Centro de Investigación Brasileña, Centro de Investigación Científica “Ing. Jorge L. Tamayo, A.C.” México, pp.21-46. Citado por: Massiris Cabeza, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. 1 ed. Tunja. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2004. p. 43. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.massiris.com/2012/09/libro-fundamentos-conceptuales-y.html>

²⁵ Ibíd., p.43.

²⁶ Páramo, Pablo. Sociolugares. 1 ed. Bogotá. Editorial Universidad Piloto de Colombia. 2011.

²⁷ Massiris. Op. cit., p. 39.

²⁸ Tuan, Yi-Fu. Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno. 1 ed. España. Editorial Melusina. 2007. Citado por: Estébanez, José. Tendencias y problemática actual de la geografía. Décima reimpresión. Madrid. Editorial Cincel. 1990. Citado por: Massiris Cabeza, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. 1 ed. Tunja. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2004. p.39. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.massiris.com/2012/09/libro-fundamentos-conceptuales-y.html>

²⁹ Massiris. Op. cit., p. 43.

“Sus decisiones de localización de los diversos proyectos consideran la existencia de las mejores condiciones para lograr sus objetivos”³⁰

Según Garfinkel³¹ cuando se habla del **carácter reflexivo de las prácticas** se entiende que los resúmenes (las justificaciones, las explicaciones, las exposiciones) de los actores sociales son elementos constitutivos de aquello de lo que éstos son resúmenes, de aquella realidad a propósito de la cual estos (resúmenes) hablan, proporcionan descripciones, explicaciones, conexiones, valoraciones, etc. Damos por descontado el “hecho” cada vez que asumimos y usamos recíprocamente este conocimiento para realizar cualquier secuencia de acción. En el rendir cuentas de las acciones, en el explicarlas de forma racional. (“resumible”), los sujetos producen la racionalidad de tales acciones y a la vez convierten la vida social en una realidad comprensible coherente.

Por otra parte, Quintero³² nos dice que aunque el control social es un concepto polisémico que ha sido utilizado de diversas formas y bajo muchos escenarios está siendo entendido, en esta investigación, como el conjunto de procedimientos tantos discursivos (símbolos, significados colectivos, valores e ideales) como prácticos (vigilancia, castigo, exclusión, presión grupal) que una sociedad en cualquiera de sus formas (grupos sociales, Estado, aparato jurídico, grupos armados) inserta en un espacio geográfico y en un momento histórico determinado, utiliza para adecuar el comportamiento de sus miembros a un código de actuación y para garantizar la convivencia mínima a su interior, posibilitando la relación sociedad y espacio. Este conjunto de procedimientos es utilizado por cada actuante de forma específica, con el ánimo de regular el uso y la ocupación del espacio, circunstancia denominada **prácticas de control socio-espacial**. Estas prácticas son analizadas como una forma socialmente construida de mediación en la relación que se establece entre lo social y lo espacial, como una estrategia de autorregulación social.

Finalmente, para esbozar un marco teórico y conceptual que permita el diseño de un programa de educación ciudadana para dar un buen uso a la CicloVida y que propenda por la apropiación y legitimación de los procesos culturales y sociales que se llevan a cabo en el interior de este lugar, “hay que plantear reconocer la ciudad y el territorio como contextos de formación ciudadana, lo cual conlleva a la reflexión acerca de lo colectivo y lo público, lo político y lo ético, lo estético y lo

³⁰ Sánchez Luna, Gabriela. Evolución legislativa de la planeación del desarrollo y la planeación urbana en México. En: Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Nueva Serie año XXIX. Número 86 mayo-agosto 1996. Citado por: Massiris Cabeza, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. 1 ed. Tunja. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2004. p. 43. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.massiris.com/2012/09/libro-fundamentos-conceptuales-y.html>

³¹ Garfinkel, Harold. La evidencia no se cuestiona, capítulo II. En: Sociología de la vida cotidiana. Madrid. Ediciones Cátedra. 2000. pp. 106-183.

³² Quintero Pérez, Gloria Isabel. Las prácticas de control socio-espacial y sus efectos territoriales. En: Revista Bitácora Urbano Territorial. Enero-Junio, 2008. Vol. 12, núm.1. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.redalyc.org/pdf/748/74811916007.pdf>

simbólico en el espacio y sus interacciones, de modo que puedan develarse nuevas demandas de la sociedad contemporánea en los territorios igualmente contemporáneos”³³

En este sentido, Espinosa, Rubio y Uribe³⁴ plantean que en la Educación geográfica y la formación ciudadana, el lugar adquiere connotaciones políticas, en la medida en que se convierte en posibilidad para la acción con y de los ciudadanos en la esfera de lo público, la construcción colectiva y la protección del medio ambiente. Es un llamado a re-leer los espacios habitados, con la esperanza de que nazcan mejores maneras de vivirlos.

Asimismo, Tim Unwin “indica que la geografía tiene la capacidad de ofrecer a personas de todas las edades la oportunidad de reflexionar sobre algunas de las cuestiones más importantes de la sociedad contemporánea, como el deterioro ambiental, el cambio climático, el desigual acceso a los recursos, el hambre y la pobreza. Aunque la geografía siempre haya sido una disciplina muy vasta, tiene la responsabilidad exclusiva de ofrecer, en los niveles elementales y medio de enseñanza, una interpretación crítica de la ocupación humana de la tierra y de las diferencias entre los lugares”³⁵.

En síntesis, este Marco Teórico y Conceptual es pertinente para esta investigación puesto que permite conocer los temas abordados en la misma sobre Geografía Humana, Sociología, Antropología, Etnografía y Educación Geográfica.

³³ Moreno Lache, Nubia y Cely Rodríguez, Alexander. comps. Ciudades leídas ciudades contadas: la ciudad latinoamericana como escenario didáctico para la enseñanza de la geografía. 1 ed. Bogotá. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. 2011. p.8.

³⁴ Espinosa, Rodolfo; Rubio, Julio César y Uribe, Hernando. Pensar, sentir y vivir los espacios: una propuesta de educación geográfica, formación ciudadana y apropiación del lugar. 1 ed. Cali. Universidad del Valle. 2011. p. 14.

³⁵ Unwin, Tim. El lugar de la geografía. Madrid Editorial Cátedra. 1992. Citado por: Espinoza, Rodolfo; Rubio, Julio César y Uribe, Hernando. Pensar, sentir y vivir los espacios: una propuesta de educación geográfica, formación ciudadana y apropiación del lugar. 1 ed. Cali. Universidad del Valle. 2011. p. 16.

1.3. MÁS DE 30 AÑOS CONSTRUYENDO CIUDAD EN CALI

La investigación social tiene un compromiso político y generador de conciencia que hace necesario para comprender el presente y proyectarnos hacia el futuro, entender el pasado. De esta manera, la historiografía revela el origen y las raíces de los acontecimientos actuales y el devenir de los mismos, permitiendo el estudio de la vida de las sociedades, la generación de conocimientos y la toma de decisiones acertadas que permitan mejores condiciones de calidad de vida. Así pues, el espacio conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios culturales, naturales y patrimoniales; por lo tanto, la Historia, la Sociología, la Etnografía, la Geografía Humana y la Pedagogía, entran a dialogar en este trabajo para determinar los roles que deben tomar los ciudadanos al interior de sus comunidades. Consecuente a lo anterior, se hace necesario en este capítulo caracterizar la CicloVida como espacio y como programa ciudadano desde sus inicios hasta la actualidad.

1.3.1. DESARROLLO

La Ciclovía, como programa para la recreación ciudadana fue implementada por primera vez en Colombia en la ciudad de Bogotá en la década de los años setenta, y al comprobarse su éxito y acogida entre la población acostumbrada a otro tipo de eventos, fue ejecutada en otras ciudades del país, entre ellas Cali, desde hace más de 33 años. Es así como el 23 de octubre de 1983, tomó la iniciativa cívica el señor Carlos Arana, abogado, especialista empírico en mercadeo y patrocinador de eventos artísticos y comerciales en la ciudad, de implementar la Ciclovía en Cali. Idea que le surgió después de viajar a Bogotá y conocer este espacio.

Sin embargo, el primer ensayo de Ciclovía en la ciudad fue implementado 1 año antes en 1982 por la Junta del Deporte de Cali, la cual en ese entonces era la organización encargada de promover el deporte y la recreación en la ciudad. Éste ensayo se llevó a cabo alrededor del Estadio Pascual Guerrero como cumplimiento de políticas para la ejecución de espacios recreativos y de promoción del deporte, y se hizo aproximadamente por 6 u 8 meses.

La idea de traer una Ciclovía a Cali, no solo tuvo buen recibo entre la comunidad sino que creció y se fortaleció hasta convertirse en la actualidad en el más grande espacio para la recreación en la región. Inicialmente, la CicloVida se llevó a cabo en la calle 9 entre carreras 66 y 39, con un recorrido aproximado de 3 km. Esta iniciativa se ejecutó con permisos de uso del espacio público que emitió la Secretaría de Educación, Cultura y Recreación, que a la vez lideraba el ordenamiento hacia las demás organizaciones gubernamentales para la operatividad de la CicloVida, como el Tránsito Municipal para el cerramiento de vías y la Policía para prestar la seguridad del espacio, entre otros. Así que, la administración gubernamental del programa la lideró en primera instancia, la Secretaría de Educación, Cultura y Recreación de la época. Posteriormente en

1996, cuando se crea la Secretaría del Deporte y la Recreación pasa a ser operada por esta entidad.

Las personas que lideraron este proyecto en sus inicios fueron Carlos Arana como administrador y promotor de eventos al interior de la CicloVida para su financiación; el entrenador de actividad física Eduardo Franco como encargado de las actividades físico-recreativas y cuando se tuvo la necesidad de un plan de operatividad logística el entrenador deportivo de patinaje Carlos Zota, se encargó de la coordinación logística.

Durante los primeros 16 años de habilitación de este espacio bajo la administración de Carlos Arana, su recorrido siempre abarcó la calle 9 entre carreras 66 y 39; ya que el espacio urbano del sector, en aquel entonces, no contaba con muchas construcciones de viviendas y edificios, lo que propiciaba que no hubiera congestión vehicular de ningún tipo y que el tránsito de los usuarios fuera más seguro. Este trayecto, contaba con una tarima de recreación ubicada en la calle 9 entre carreras 42 y 41, en la que se impartían clases de aeróbicos, presentaciones artísticas y culturales, y en ocasiones se presentaban payasos y juegos infantiles para la distracción y recreación de los niños, todo con carácter gratuito.

El nombre de este programa obedece a que el exsacerdote Gonzálo Gallo, quien era párroco de la iglesia de El Templete, reconocido en Colombia por sus escritos y mensajes sobre temas de ética, motivación y liderazgo, gustaba de salir asiduamente a trotar en este espacio; por lo que propuso a petición de Carlos Arana, para estrategias de mercadeo del lugar, el nombre de “CicloVida”, como espacio para la vida, la recreación y el deporte; por lo tanto, desde ese momento se retomó como nombre oficial hasta la fecha.

En su inicio la CicloVida no contó con presupuesto del municipio para su funcionamiento, por lo cual, la financiación de este programa en sus primeros 16 años se obtuvo a través de la gestión del señor Carlos Arana, a partir de patrocinios y financiación privada para invertir en su sostenimiento, quien hacía el ofrecimiento de espacios visibles para la promoción y publicidad de productos de empresas, las cuales pagaban por asegurar un espacio de publicidad en este lugar, que desde sus inicios fue enormemente concurrido por la sociedad caleña.

1.3.2. INICIO COMO PROGRAMA

En el año de 1996 cuando se crea oficialmente la Secretaría del Deporte y la Recreación de Cali, obedeciendo iniciativas llevadas a cabo por la Alcaldía Municipal y amparadas en el cumplimiento de políticas estatales como la Ley 181 de enero 18 de 1995, por la cual se dictan disposiciones para el fomento del Deporte, la Recreación, el Aprovechamiento del Tiempo Libre y la Educación Física. La CicloVida pasa a ser parte de la administración municipal, como programa oficial, pero aún bajo la dirección de su fundador Carlos Arana, con una asignación presupuestal inicial de \$150 millones de pesos.

La primera extensión de sus recorridos fue en el año de 1996 hasta 1997, el cual consistió en habilitar la CicloVida sobre la calle 5 desde la carrera 10 hasta la carrera 100 en frente de la Univesidad del Valle, pero esta tuvo que ser deshabilitada porque impedía el funcionamiento adecuado del sector médico y de servicio de urgencias que presta el Hospital Universitario del Valle. Seguidamente y en el mismo año la CicloVida se extendió desde la calle 9 con carrera 39 por la Autopista Suroriental hasta la calle 26. Extensión se que habilitó por la necesidad que implicaba garantizar espacios seguros, tanto para ciclistas como para vehículos, ya que esta vía se congestionaba los domingos por los ciclistas y patinadores que se desplazaban desde el noreste de la ciudad hasta la calle 9 buscando el espacio de la CicloVida.

En 1996 también las CicloVidas Comunitarias toman relevancia en la ciudad, puesto que empezaron como apuestas ciudadanas en los barrios con el cerramiento de las vías por medio del ejercicio de las Juntas de Acción Comunal y de la comunidad. Así pues, a mediados de este año se toma la decisión por parte del programa CicloVida de implementarlas oficialmente dentro del mismo. Estas a través de los últimos veinte años se han desarrollado en distintos sectores como: Torres de Comfandi, Troncal de Aguablanca, San Judas, El Diamante, Las Américas, San Carlos, La Fortaleza, Puertas del Sol, Valle Grande, Potrero Grande, Brisas de los Álamos, Guaduales, Alcázares y Libertadores, Villa del Lago y Ciudad Córdoba, Oasis de Comfandi, Floresta/Sindical y Chiminangos, Unión de Vivienda Popular, Alfonso Bonilla Aragón, Belisario Caicedo, Avenida 3ª Norte, Terrón Colorado, Simón Bolívar y Ciudad de Cali.

Para el año 2000 la CicloVida se extiende hasta la carrera 8ª, continuando el trayecto por la Autopista Suroriental. En el año 2004 se implementa un circuito que recorría desde las Canchas Panamericanas, la calle 9, giraba por la carrera 66, tomaba la Autopista Suroriental hasta el norte con la carrera 8ª. Continuaba por esta carrera hasta tomar la calle 44, salía hasta la carrera 15, tomaba la calle 7 y continuaba por carrera 34, hasta retomar la calle 9 en la Unidad Deportiva Panamericana. En último lugar, para el 2008 se hace la extensión desde la carrera 8ª con calle 70 hasta el barrio Metropolitano en la calle 70 con carrera 1A5 y el 17 de febrero de 2013, se estrena el nuevo recorrido central de la Zona Ingenio, con un recorrido de 6.5 kilómetros aproximados, y que comprende desde la carrera 39 hasta la carrera 98A sobre la calle 16.

Cabe resaltar que, a partir de los recorridos antes mencionados, se implementaron otros a modo de pruebas piloto que por su corta duración no se tienen registros de sus trayectos y tiempos establecidos. Entre tanto, también es necesario mencionar que la CicloVida, cuando pasa a ser parte oficial la administración gubernamental por medio de la Secretaría del Deporte y la Recreación, empieza a ofrecer más servicios gratuitos para la comunidad. De esta manera, a partir del año 1996 se implementan zonas de primeros auxilios en los recorridos. En el año 2006 se introducen las zonas de fisioterapia y spinning; para el año 2010 los parqueaderos

de bicicletas y en el 2012 se introducen las zonas de recreación infantil especializadas y los baños móviles.

1.3.3. ACTUALIDAD

El día de hoy, este espacio de recreación, actividad física y promoción del deporte, en la ciudad se sigue llamando CicloVida y se habilita para la ciudadanía los días domingos desde las 8:00 a.m. hasta la 1:00 p.m. en un recorrido que comprende aproximadamente 33 kilómetros en total, impactando directamente a 17 comunas. Los recorridos están distribuidos de manera equitativa en la ciudad, de acuerdo al estrato socioeconómico, de la siguiente manera:

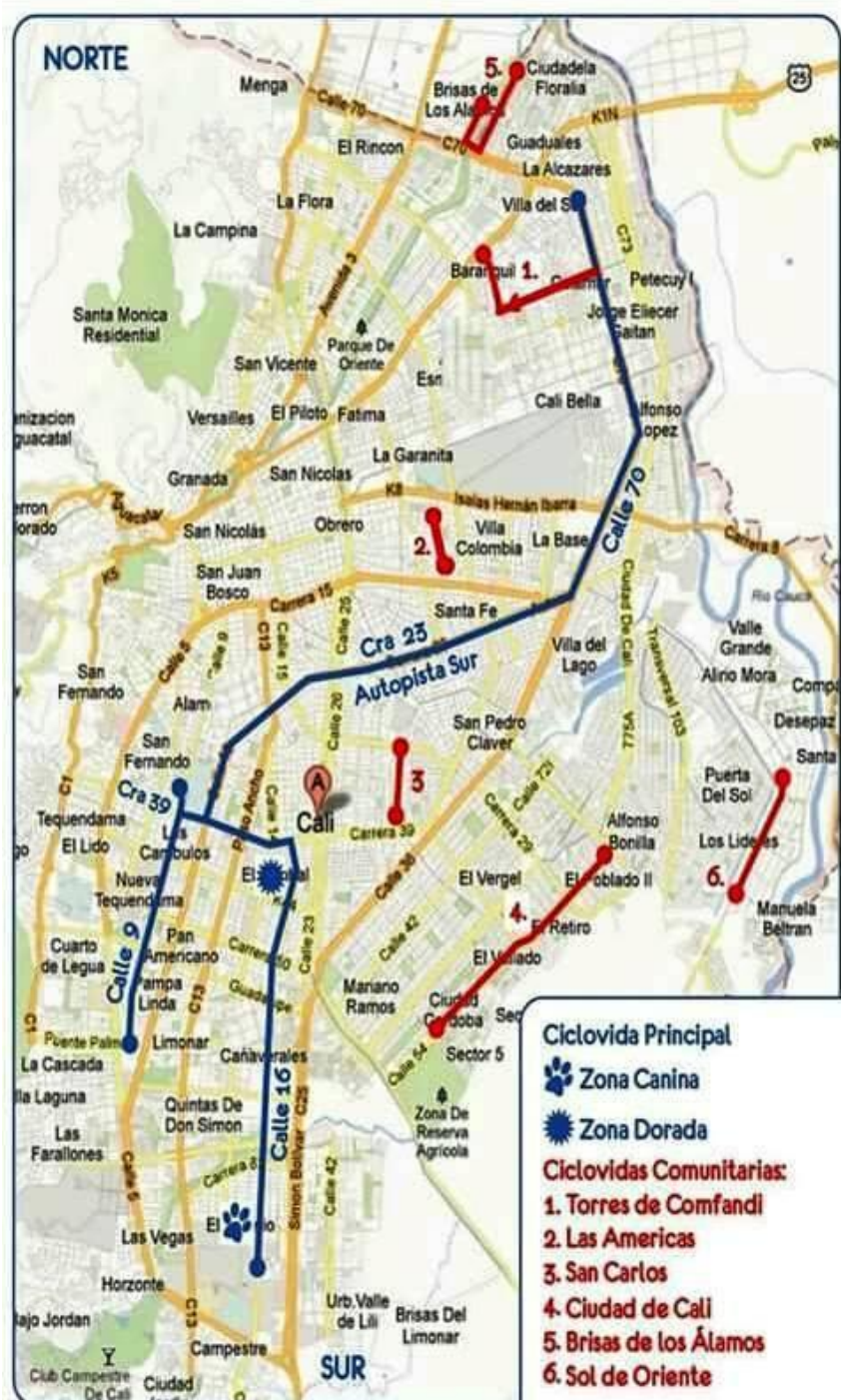
La CicloVida Central se divide en tres sectores, los que se denominan de acuerdo a su ubicación como:

- a) Zona Norte: Calle 70 con Cra.1 A 5, hasta la Autopista Sur Oriental con Transversal 29.
- b) Zona Sur: Autopista Sur Oriental con Transversal 29 hasta la Cra.39, gira a la derecha y continúa sobre la Calle 9 entre Cra.36 B y Cra.66.
- c) Zona Ingenio: Cra.39 con Calle 10 (Autopista Sur Oriental) hasta la Calle 23. Continúa sobre la Calle 16 entre Cra.39 y Cra.98 A.

Las CicloVidas Comunitarias son seis y se denominan:

- 1. Brisas de los Álamos – Guaduales: Calle 74C con Av 2ª N hasta la Calle 70 (Brisas de los Álamos), gira a la izquierda por la Calle 70 con Cra.9N hasta la Calle 71J (Guaduales).
- 2. Torres de Comfandi: Calle 56 entre Cra.1 con Cra.1D, gira a la izquierda hasta la Calle 70.
- 3. Sol de Oriente: Calle 80 con Cra.25 (Glorieta Valle Grande) hasta Calle 121 con Cra.28D (Glorieta Potrero Grande).
- 4. Las Américas: Calle 39 entre Cra.10 y Cra.12.
- 5. San Carlos – La Fortaleza: Calle 32 entre Cra.29 y Cra.39.
- 6. Ciudad de Cali: Calle 83 con Cra.28D hasta la Calle 54 con Cra.46.

Ilustración 3. Mapa ubicación CicloVida en la ciudad de Cali 2016.



Fuente: Alcaldía de Santiago de Cali – Secretaría del Deporte y la Recreación.

Dentro del marco normativo que soporta la CicloVida, se encuentra en primer lugar, el decreto municipal No.0442 del 30 de julio del 2001 emitido por la alcaldía del señor Jhon Maro Rodríguez, por medio del cual se reglamenta la CicloVida en el Municipio de Santiago de Cali, el cual definió la CicloVida y estableció sus rutas, dando existencia a una propuesta estructurada de lineamientos dentro de su proceso de programación. En el año 2004, surge un segundo decreto municipal, bajo el gobierno de Apolinar Salcedo con No.0173 del 05 de marzo del 2004, por el cual también se reglamenta la CicloVida en el municipio de Santiago de Cali, pero en el que se hacen modificaciones para el adecuado desarrollo de este espacio, por medio de la colaboración y apoyo de otras instituciones gubernamentales que hacen parte de la trazabilidad de este espacio.

De esta manera, se legaliza la participación de otros actores que son parte fundamental a la hora de asegurar una CicloVida, que genere espacios seguros de interacción social. Entre ellos están: La Secretaría del Deporte y la Recreación, La Secretaría de Tránsito y Movilidad, La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Policía Metropolitana, La Secretaría de Salud, La Secretaría de Infraestructura, La Secretaría de Educación, el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente – Dagma, La Secretaría de Cultura y Turismo y los organismos encargados de la recolección de residuos sólidos en Cali.

En el año 2007 surge el acuerdo municipal No.227 con fecha de este mismo año, con el que se adopta “el plan local del deporte, la recreación y la educación física del municipio de Santiago de Cali como política pública municipal para el fomento de la recreación, la práctica del deporte, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física.”³⁶ Acuerdo que incluye la planificación de la CicloVida desde sus objetivos que comprende la construcción de redes para generación de capital social, que permita afianzar prácticas de comportamiento del individuo en relación con la institución y la comunidad y que genere confianza e interacción entre sectores.

Entre tanto, la normatividad del Plan de Ordenamiento Territorial nos dice que el espacio público y cada aspecto de la ciudad de Cali están reglamentados y configurados por los entes gubernamentales desde una perspectiva que le da sentido a la organización del espacio y al significado de cada aspecto que conforma el territorio. De esta manera, uno de los objetivos específicos del Sistema del Espacio Público que propone este plan, es el de propender por el desarrollo y mejoramiento de los elementos constitutivos, así como el incremento de las áreas para el desarrollo de actividades colectivas.³⁷

³⁶ Santiago de Cali. Alcaldía de Cali. Políticas, Información asociada [En línea]. Santiago de Cali: Alcaldía de Santiago de Cali, 2004. Citado en: 7 de Mayo de 2011]. Disponible en Internet: http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos_2007

³⁷ Santiago de Cali. Departamento Administrativo de Planeación. Plan de Ordenamiento Territorial (Septiembre, 2000). Santiago de Cali: Departamento Administrativo de Planeación Municipal, 2000 .470 p.

Asimismo, el Plan de Ordenamiento Territorial indica que su Plan Especial de Espacio Público y Equipamientos³⁸ pretende identificar áreas libres de reserva para la provisión del espacio público efectivo urbano y la consolidación de las áreas de interés público y paisajístico dentro del municipio, con el fin de ser adquiridas gradualmente y lograr la meta a largo plazo de 15 metros cuadrados por habitante establecido en el decreto 1504 de 1998, partiendo en principio de que aquellos proyectos urbanísticos a desarrollar tengan la posibilidad de efectuar cesiones de zonas verdes de acuerdo al límite exigido en las áreas identificadas para conformar el banco de tierras o zonas verdes y que tenga proximidad al área urbanizada y en segunda instancia a proyectos por parte de la administración municipal orientado a la adquisición de estos espacios.

Además de establecer normas y pautas específicas y propias para el manejo del conjunto de los elementos construidos y naturales que hacen parte del espacio público, orientado a garantizar su uso, goce y disfrute en condiciones de acceso equitativo para la satisfacción de las necesidades colectivas, propiciando un continuo y progresivo mejoramiento de la calidad de vida de los residentes y visitantes del municipio, acorde con el entorno paisajístico, urbanístico y arquitectónico del espacio intervenido.

³⁸ *Ibíd.*, p.487.

CAPÍTULO II

SI POR LA CICLOVÍA VAS PASANDO, ES MI CALI BELLA QUE VAS ATRAVESANDO...

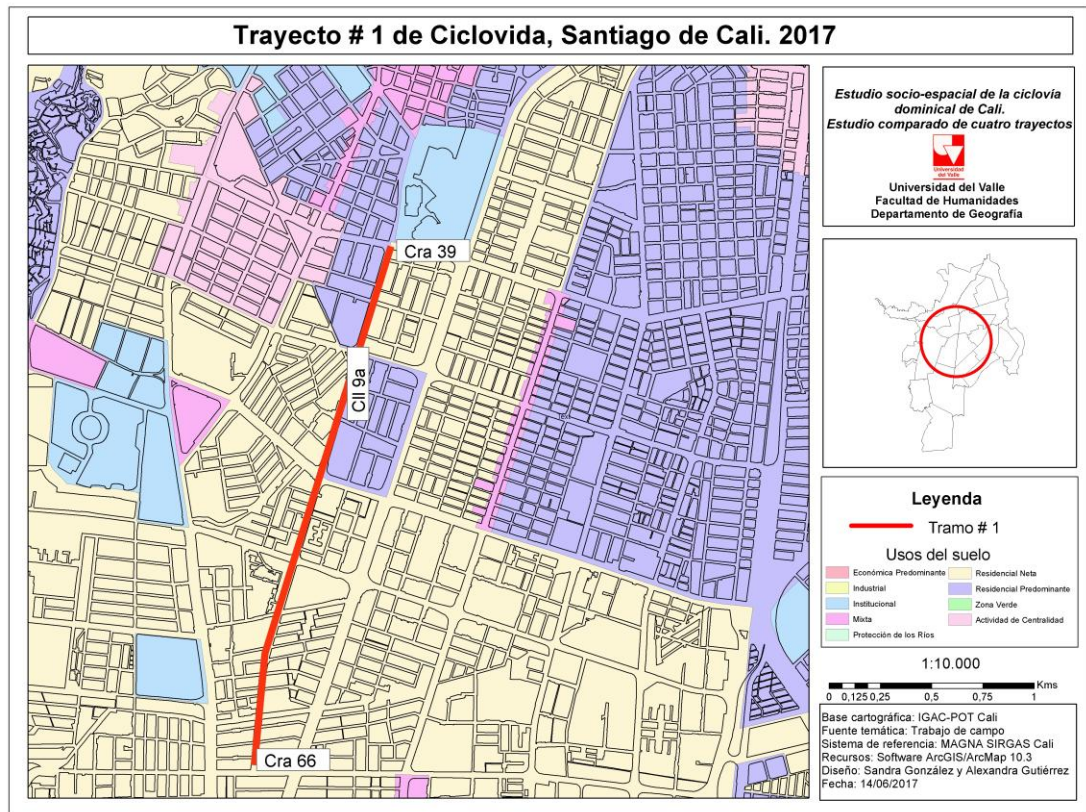
La ciudad de Cali posee en la actualidad varios dispositivos viales que restringen el flujo vehicular para convertirlos en CicloVidas, las cuales se encuentran ubicadas en el norte, sur y este de la ciudad. No obstante, la CicloVida que utilizamos como objeto de estudio por su antigüedad y a la vez por pertenecer al recorrido central de la misma, está ubicada en la calle 9 entre carreras 66 y 36b, y se extiende desde la carrera 39 por la Autopista Suroriental hasta la calle 70 con carrera 1a5, con una extensión aproximada de 14 kilómetros de recorrido. Ésta se habilita para el público los domingos de 8:00 a.m. a 1:00 p.m.

Durante este tiempo, en este lugar se dispone solo de una calzada de dos carriles, a modo de doble vía para el respectivo tránsito de las personas que vienen a hacer actividades físico-recreativas. En este sentido, las vías en donde se desarrolla la Ciclovía son ejes viales principales de la ciudad, por lo tanto no se puede hacer un uso exclusivo de estas para la implementación de este programa, lo cual sería ideal ya que sin la intervención de automotores habría mayor seguridad vial para los usuarios.

Así pues, la Ciclovía que es objeto de nuestro estudio atraviesa de sur a norte las comunas 17, 19, 10, 9, 11, 8, 12, 7, 5, 6 y 4. Por lo tanto, para hacer un análisis riguroso del espacio urbano se delimitaron los siguientes cuatro trayectos de acuerdo a sus características morfológicas:

2.1. TRAYECTO SUR: calle 9 entre carreras 66 y 39.

Ilustración 4.



Fuente: elaboración propia.

El trayecto No. 1 o trayecto sur, va desde la carrera 66 hasta la carrera 39 sobre la calle 9. Se delimitó así, debido a la uniformidad del trayecto, ya que su forma es recta, su paisaje urbano es el más arborizado de todos, visualmente se percibe limpio y estéticamente es el más atractivo. No cuenta con tarima de recreación. Este trayecto tiene una longitud aproximada de 2 Km con 686 mts y atraviesa los barrios El Limonar, Cañaveralejo, Camino Real, Los Fundadores, Nuevo Tequendama, Urbanización Militar y Los Cámbulos. El estrato socioeconómico que predomina es el 4 y 5.

La trama urbana en este trayecto es irregular y el uso del suelo del espacio urbano, desde su estructura socioeconómica predominante, es mixto (residencial y comercial). No obstante, también se encuentra en menor cantidad un uso de servicios entre los cuales hay entidades prestadoras de servicios bancarios y hotelería. Así mismo, algunas actividades institucionales de salud, educación, recreación, deportes y gubernamental.

La tipología vial de este trayecto, es de doble calzada cada una con dos carriles, de los cuales sólo una es habilitada para el funcionamiento de la Ciclovía y otra

para vehículos. Con base en lo anterior, la calle tiene un alto grado de utilización tanto para peatones como para automotores, debido a que el largo y ancho de la vía o su nivel de amplitud permiten que el recorrido posea calidad espacial para su uso. Igualmente este trayecto posee varios puntos de transición a los espacios vecinos, ya que es atravesado por otras importantes vías de comunicación terrestre y lugares de descanso y recreación que permiten hacer dicha transición. Por constituirse como la zona más arborizada de todos los trayectos estudiados en la Ciclovía, su nivel de permanencia es alto.

De sur a norte, encontramos las siguientes tipologías de edificaciones y viviendas:

Dentro de este trayecto se pueden clasificar otros cuatro subtrayectos, de acuerdo a la homogeneidad de sus características para realizar una mejor descripción. De este modo, el primero lo definimos desde la carrera 66 hasta la carrera 56, la cual es una zona residencial y comercial en la que se predominan los restaurantes y bares. No obstante, cabe resaltar que se encuentra la Notaría 18 de Cali en la calle 9 #65-42. En este orden de ideas, las casas que están en este sector en su mayoría son unifamiliares con lote independiente y poseen antejardín. Por el contrario hay pocas viviendas multifamiliares concentradas en conjuntos residenciales, en total se encuentran dos conjuntos residenciales. Entre tanto, los edificios que predominan son multifamiliares de lote individual con una altura entre 4 y 5 pisos.

Ilustración 5. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 64



Fuente: Tomada por las autoras

El uso comercial de este subtrayecto está definido en general por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro de la tipología de vivienda antes mencionada. En la calle 9 con carrera 66 hay un pequeño centro comercial de un piso, que presta servicios de venta de comidas rápidas y desde ahí hasta la carrera 56 los negocios están constituidos en casas o edificios por restaurantes, bares, hoteles, bancos, venta de artículos, bienes y servicios comerciales y educativos. En la calle 9 con carrera 56 encontramos una pequeña zona verde con un uso recreativo de suelo blando, como lugar de descanso.

Desde la carrera 56 hasta la carrera 50 podemos definir otro subtrayecto, puesto que las condiciones de su paisaje urbano así lo ameritan, ya que no se observan tantos restaurantes y bares, sino más variedad en su actividad comercial. En este

sector también encontramos casas unifamiliares y edificios multifamiliares con lote independiente de máximo 5 pisos, asimismo hay más conjuntos residenciales tanto de casas como de edificios con una altura máxima de 11 pisos.

Ilustración 6. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 54



Fuente: Ibíd.

El uso comercial de este subtrayecto es más variado y al igual que el anterior está definido en general por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro del tipo de viviendas antes mencionadas. No hay centros comerciales y existen dos pequeñas zonas verdes de uso recreativo blando, porque cumplen la función de parque y jardín vecinal de barrio.

Otro subtrayecto que establecimos comprende desde el centro comercial Palmetto Plaza hasta la carrera 44. En este sector encontramos los grandes edificios y centros comerciales de todo el trayecto sur. En el centro comercial Palmetto, hallamos elementos decorativos del espacio urbano como faroles, bancas y una pequeña zona verde anexa. Su longitud es de 260 metros sobre la calle 9 y se puede considerar como un importante punto de transición a los espacios vecinos, ya que su zona verde permite el descanso y la recreación. Por su funcionalidad comercial permite el aprovisionamiento durante el recorrido de la Ciclovía y también cumple una función de lugar de encuentro.

Entre tanto, no se encuentran casas unifamiliares y edificios de lote independiente. Por el contrario las viviendas y los edificios están concentrados en conjuntos residenciales con una altura máxima de 11 pisos. El uso comercial de este subtrayecto, aparte del centro comercial antes mencionado, está definido en general por una infraestructura de establecimientos y locales, construidos como edificaciones anexas en los edificios que pertenecen a conjuntos de apartamentos. Podemos encontrar venta de muebles, comidas, piñaterías, servicios bancarios, de hotelería, de belleza y estética, y de comunicaciones. Además, cuenta con un uso institucional de servicios de salud, por la clínica Oftalmológica de Cali.

Ilustración 7. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 46



Fuente: Ibíd.

En este subtrayecto encontramos tres pequeñas zonas verdes con un uso recreativo de suelo blando. La primera pertenece al centro comercial Palmetto Plaza, la segunda está en frente del mismo y la tercera se encuentra sobre la carrera 44 con calle 9, la cual está en mal estado debido a que su pasto permanece seco.

Por último, delimitamos el subtrayecto desde la carrera 44 hasta la carrera 39. Las viviendas que hay en este sector son unifamiliares con lote independiente y también localizamos viviendas multifamiliares en conjuntos residenciales. Entre tanto, los edificios son multifamiliares de lote individual y también se encuentran en conjuntos cerrados de apartamentos, con una altura máxima de 4 y 5 pisos.

Ilustración 8. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 42

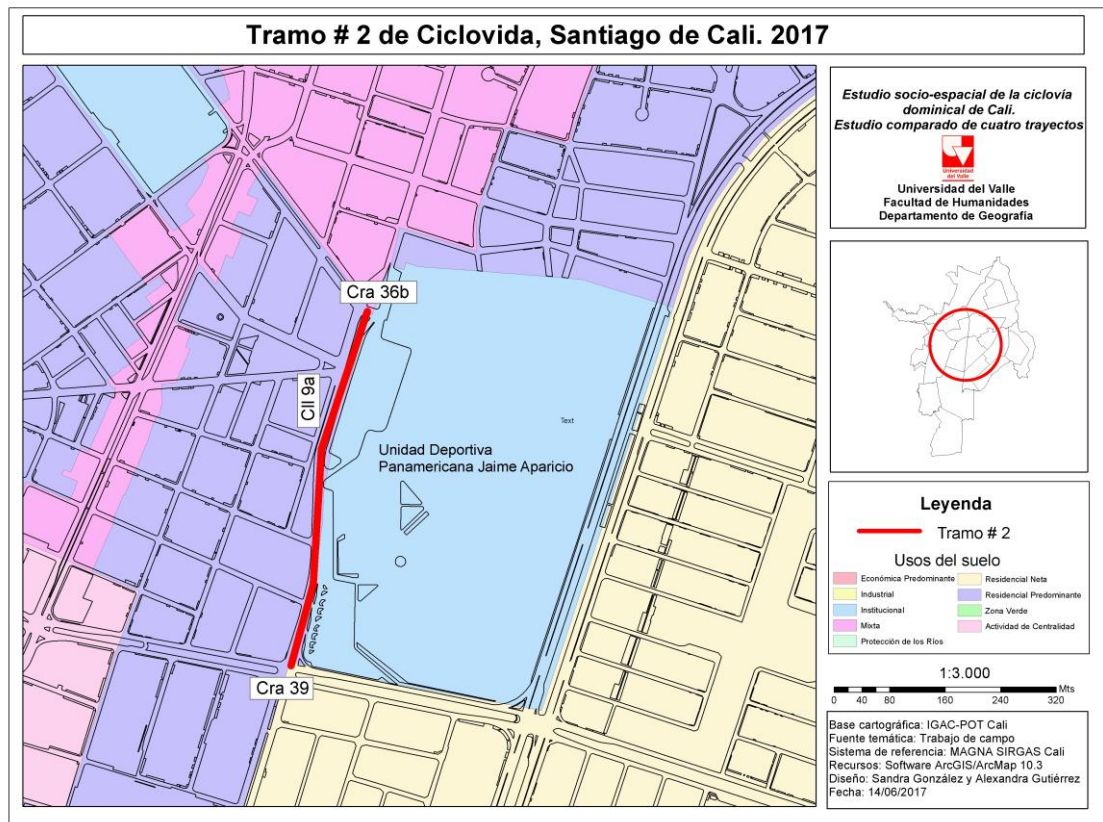


Fuente: Ibíd.

El uso comercial de este subtrayecto se establece en locales construidos dentro de las viviendas y edificios antes mencionados. En la calle 44 esquina hay un pequeño centro comercial de un piso, que presta servicios comerciales y bancarios y anexo a esta edificación, se encuentra un centro deportivo llamado Centro de Acondicionamiento Físico Megalastra, con una longitud total de 100 metros aproximadamente y dos pisos de alto. En este sector hay ventas de artículos, bienes y servicios comerciales. Igualmente, encontramos la Registraduría Nacional del Estado Civil de Cali en la calle 9 #40-64 y varias iglesias cristianas. En este subtrayecto no hay zonas verdes.

2.2. CANCHAS PANAMERICANAS: Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio sobre la calle 9 entre carreras 39 y 36b.

Ilustración 9.



Fuente: Ibíd.

El trayecto No. 2 es el de las Canchas Panamericanas y va desde la carrera 39 hasta la carrera 36b sobre la calle 9. Se designó de esta manera, debido a la gran concentración de usuarios que asisten a este lugar. Este trayecto es el más corto de todos y su importancia radica en que lo cobija la Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio, como importante espacio deportivo de la ciudad y la región, contribuyendo a que los usuarios disfruten tanto de la Ciclovía como de las canchas de basquetbol públicas que esta unidad alberga. Además, es el trayecto donde se ofrecen más actividades culturales y recreativas en la tarima de eventos que posee, convirtiéndose en un lugar de encuentro para la mayoría de los usuarios que asisten a la ciclovía, como también un punto de llegada o partida hacia los otros trayectos de la misma.

Su extensión es de 300 metros aproximadamente, queda ubicado en el barrio Eucarístico y este sector pertenece al estrato socioeconómico 4. La trama urbana en este trayecto es irregular y el uso del suelo del espacio urbano es mixto (residencial y comercial). No obstante, también posee un uso institucional de

recreación y deporte por la Unidad Deportiva Panamericana y uno gubernamental, porque ahí también queda ubicada la Secretaría del Deporte y Recreación de Cali. Lo anterior, convierte este trayecto en la zona deportiva de Cali por excelencia y en un sitio muy llamativo, para sus usuarios.

El espacio de la calle tiene doble calzada cada una con dos carriles, las cuales son habilitadas exclusivamente para el funcionamiento de la Ciclovía; lo que permite una buena utilización para sus peatones, debido a que el ancho de la vía o su amplitud admiten que el recorrido goce de calidad espacial para su uso. Este trayecto es un punto de transición a los espacios vecinos, ya que es un lugar importante en la ciudad por la oferta deportiva que tiene, por lo tanto su nivel de permanencia es alto.

En este trayecto encontramos las siguientes tipologías de edificaciones y viviendas:

Dentro de este sector las viviendas son unifamiliares con lote independiente y los edificios son multifamiliares de lote individual con una altura máxima entre 3 y 5 pisos. El uso comercial de este trayecto está definido por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro del tipo de viviendas antes mencionadas. Los negocios están constituidos por restaurantes, venta de artículos y servicios comerciales. En la calle 9 con carrera 37A encontramos una pequeña zona verde con un uso recreativo de suelo blando, que juega un papel de lugar de descanso. Como uso recreativo de suelo duro están las canchas de basquetbol ubicadas en la carrera 36.

Ilustración 10. Tipo de edificación ubicada en la calle 9 con carrera 38

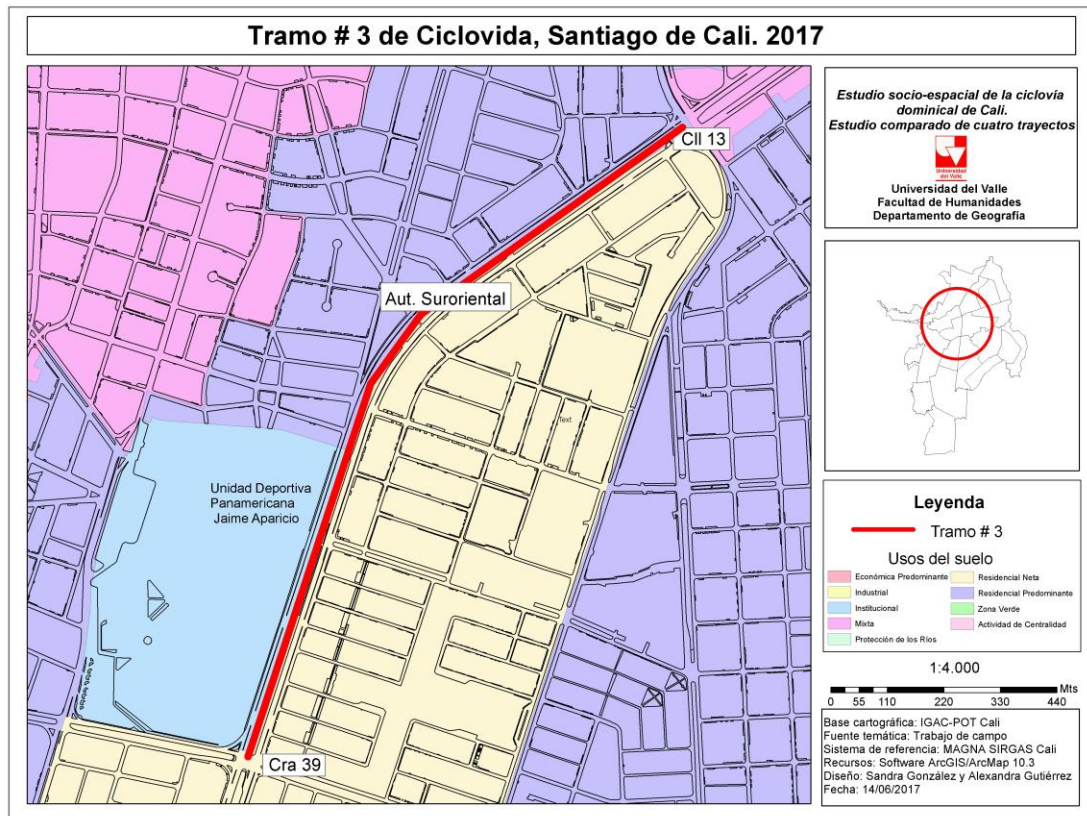


Fuente: Ibíd.

Dentro de la Unidad Deportiva Panamericana, sobre la calle 9, las nuevas edificaciones son grandes de tipo deportivo con arquitectura geométrica contemporánea, destacándose el coliseo de Hookey Miguel Calero. Además, están las construcciones de los años 70, como la Liga de Natación del Valle ubicada en las piscinas Hernando Botero Obyrne y las canchas de basquetbol contiguas.

2.3. SECTOR LA LUNA: Autopista Suroriental entre carrera 39 y calle 13.

Ilustración 11.



Fuente: Ibíd.

Trayecto No. 3 o sector La Luna. Este trayecto comprende desde la carrera 39 hasta la calle 13 sobre la Autopista Suroriental. Se delimitó de esta forma, ya que su recorrido es homogéneo en comparación con el resto del recorrido de la autopista. Cuenta con una tarima recreativa, ubicada en el separador vial a la altura de Autopista Suroriental con calle 12b y diagonal 23, la cual presta servicios para actividades recreativas, concentrando un grupo grande de personas. Igualmente, se aprecia un sector agradable a la vista, con un paisaje urbano arborizado y limpio. Este trayecto, debe su nombre, al Hotel turístico La Luna, esto se explica desde el hito urbano o punto de referencia que se ha configurado a través del tiempo por este hotel, el cual fue un importante centro de recreación en la década de los 80 y 90 en nuestra ciudad.

Cuenta con una longitud aproximada de 1 Km con 500 mts y atraviesa los barrios Olímpico, Champagnat y Colseguros. El estrato socioeconómico que predomina es el 4 y 5. La trama urbana en este trayecto es irregular y el uso del suelo del espacio urbano desde su estructura socioeconómica predominante es mixto (residencial y comercial). Así mismo, encontramos un uso institucional de

recreación y deporte, pues este trayecto está contiguo a la Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio entre la carreras 39 y 33 sobre la Autopista Suroriental. Además, hay un uso institucional de salud que ocupa un centro de atención integral de salud del SSI Grupo Médico o nuevo Instituto de Seguro Social, sobre la carrera 39 esquina con calle 9 y la Clínica de Nuestra Señora del Rosario, ubicada en la autopista exactamente a la altura de la carrera 33.

Su calle tiene doble calzada cada una con dos carriles sobre la carrera 39 y tres carriles sobre la autopista, de los cuales sólo una calzada es habilitada para el funcionamiento de la Ciclovía y otra para vehículos. Este trayecto no posee importantes puntos de transición a los espacios vecinos, ya que su recorrido es corto y al comprender la autopista, la cual es una vía de acceso rápido, no permite largas paradas. Así pues, se puede constituir como una zona de tránsito por las características que la autopista Suroriental posee, como pocos semáforos y los puentes elevados de la carrera 39 y calle 13 que permiten que los peatones, las bicicletas y los automotores se desplacen a mayor velocidad. Por lo tanto, en esta zona el nivel de permanencia es bajo. Sin embargo, el espacio de la calle que ocupa este trayecto, permite un alto grado de utilización para el público en general, debido a que el largo y ancho de la vía o su nivel de amplitud permiten que el recorrido posea calidad espacial para su uso.

De sur a norte, encontramos las siguientes tipologías de edificaciones y viviendas:

Sobre la calle 39 hasta la Autopista Suroriental se encuentra un uso del suelo mixto (residencial y comercial), las casas unifamiliares tienen antejardín y lote independiente, los edificios que se encuentran tienen lote independiente, no superan los 5 pisos y están constituidos para uso comercial, entre los que se destacan un hotel y un centro de especialistas llamado La Clínica de la Visión. En frente de la acera se encuentra la Unidad Deportiva Panamericana con su campo de beisbol y el Diamante de Softbol, que posee una arquitectura triangulada y contemporánea.

Ilustración 12. Tipo de edificación ubicada en la Autopista Suroriental con carrera 31



Fuente: Ibíd.

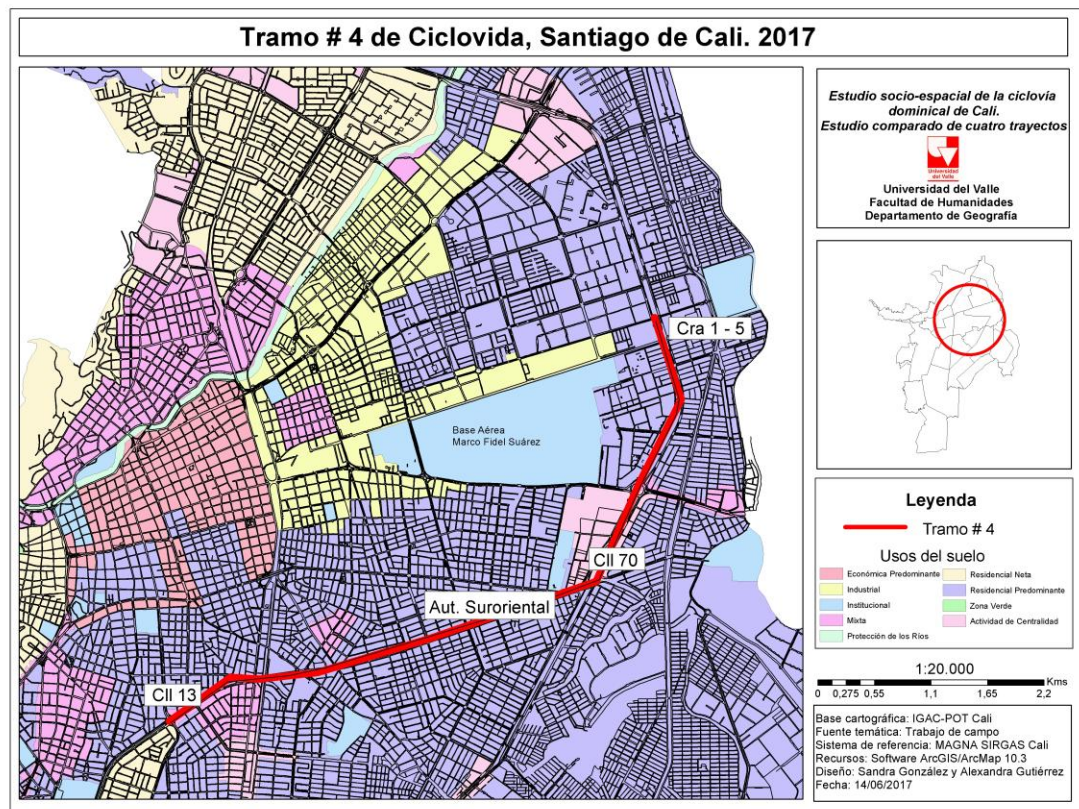
En la Autopista Suroriental, las viviendas encontradas en su mayoría son unifamiliares de lote independiente y poseen antejardín, los edificios entre tanto son unifamiliares de lote independiente y no superan los 5 pisos.

El uso comercial de este subtrayecto está definido en general por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro de la tipología de las viviendas antes mencionadas. Estos negocios están constituidos en casas por restaurantes, venta de artículos, servicios comerciales. En edificios, lo que se destaca son moteles y una venta de automotores.

Entre tanto, se puede apreciar en la Unidad Deportiva Panamericana su pista de patinaje y sus canchas de futbol, que puede clasificarse como espacio público de uso recreativo de suelo duro. Así mismo, encontramos otras ofertas de espacios de recreación como dos pequeñas zonas verdes con un uso recreativo de suelo blando y duro. La primera queda ubicada entre las carreras 30 y 32, la cual posee juegos infantiles y cumple un papel de lugar de descanso. La segunda se ubica entre la calle 12a y 13, con una cancha de basquetbol y microfútbol.

2.4. TRAYECTO AUTOPISTA SURORIENTAL: entre calle 13 y calle 70 con carrera 1a5.

Ilustración 13.



Fuente: Ibíd.

Trayecto No.4 o de la Autopista Suroriental, comprende desde la calle 13 hasta la calle 70 con carrera 1a5 sobre esta autopista, la cual cambia de nombre cuando

se conecta con la Autopista Simón Bolívar, en el puente de los Mil Días en la calle 70 con carrera 15, llamándose de ahí en adelante Autopista Oriental. Este trayecto se delimitó de esta manera, debido al parecido de su recorrido respecto a las características del paisaje urbano poco arborizado. Asimismo, por el parecido de sus calles, las cuales están un poco deterioradas y sucias en comparación con los otros tres trayectos. Además, a pesar de ser el trayecto más largo sólo cuenta con una tarima de recreación al final de su recorrido, ubicada en el separador vial, sobre la carrera 1a9 con calle 70.

Cuenta con un recorrido aproximado de 9 Kms con 200 mts. La trama urbana en este trayecto es irregular y el uso del suelo predominante es mixto (residencial y comercial). Pese a esto, también se encuentra en menor cantidad un uso de servicios entre los cuales hay entidades prestadoras de servicios bancarios. Del mismo modo, usos para actividades institucionales de educación, cultura, recreación y deportes.

La malla vial está caracterizada por doble calzada con tres y cuatro carriles cada una, de los cuales solo se habilita un tramo para la Ciclovía. Este trayecto permite un alto grado de utilización tanto para peatones como para automotores, debido a que el largo y ancho de la vía o su nivel de amplitud permiten que el recorrido posea calidad espacial para su uso. A pesar de que la autopista es una vía rápida, por la longitud de su extensión este trayecto si posee varios puntos de transición a los espacios vecinos. Además, es atravesado por otras importantes vías de comunicación terrestre y se encuentran lugares de descanso y recreación que permiten hacer dicha transición.

Sin embargo, en esta zona el nivel de permanencia es bajo por ser una vía rápida y la zona menos arborizada de todos los trayectos estudiados en la Ciclovía. De igual manera, este trayecto es una zona de tránsito por las características de la autopista, ya que tiene pocos semáforos y varios puentes elevados que permiten que los peatones, las bicicletas y los automotores se desplacen a mayor velocidad.

Este trayecto es el que más barrios recorre, en su generalidad de estratos socioeconómicos 2 y 3. Los cuales de sur a norte se mencionan de la siguiente manera: Junín, Santa Elena, Aranjuez, Santa Mónica-Belalcazar, San Cristobal, Las Acacias, Aguablanca, El Prado, Primitivo Crespo, Rafael Uribe Uribe, 20 de Julio, Alfonso Barberena, El Rodeo, Santa Mónica Popular, Las Asturias, Fenalco, Santa Fé, Nueva Floresta, Atanasio Girardot, El Trébol, Lleras Restrepo, Ulpiano Lloreda, Siete de Agosto, La Nueva Base, Alfonso López, Las Ceibas, Los Pinos, San Marino, Villa del Prado, Los Guacayanes, Quintas de Salomia, Jorge Eliecer Gaitán, La Rivera, San Luis, Fepicol, Chiminangos, Fonavi-Emcali y Metropolitano.

De sur a norte, encontramos las siguientes tipologías de edificaciones y viviendas: Dentro de este trayecto se pueden clasificar otros dos subtrayectos, de acuerdo a la homogeneidad de sus características para realizar una mejor descripción. De

este modo el primero lo definimos desde la calle 13 hasta la calle 70 en el Puente de los Mil Días, la cual es una zona residencial y comercial en la que predominan negocios de todos los tipos. La Autopista Suroriental, en este recorrido, está constituida por dos calles de tres carriles cada una y en la mitad hay separadores viales con espacios abiertos y zonas áridas. A pesar de lo anterior, éstas son las zonas que más árboles poseen en la autopista, pero sólo por cortos trayectos. De esta manera, si estos separadores fueran mejor cuidados por la comunidad y por el gobierno local, se convertirían en zonas verdes ideales para el descanso o la recreación.

En este orden de ideas, las casas que están en este sector en su mayoría son unifamiliares con lote independiente y algunas poseen antejardín. Por el contrario hay pocas viviendas concentradas en conjuntos residenciales. Entre tanto, los edificios que predominan son multifamiliares de lote individual con una altura entre 4 y 5 pisos, y no se encuentran conjuntos de edificios.

El uso comercial en este subtrayecto está definido, en general, por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro de la tipología de vivienda antes mencionada. No hay centros comerciales y los negocios están constituidos en casas o en el primer piso de edificios por restaurantes, cafeterías, venta de artículos, bienes y servicios comerciales y educativos. Además, se destacan edificios de una altitud de 3 a 5 pisos, los cuales están dedicados exclusivamente al servicio de gimnasios, hoteles y moteles.

Ilustración 14. Tipo de edificación ubicada en la Autopista Suroriental con calle 33b



Fuente: Ibíd.

Como elementos importantes del paisaje urbano también se encuentra en la calle 25 el supermercado Olímpica con un piso de altitud. El edificio de Comfandi del Prado, ubicado sobre la calle 26b, el cual alberga en su primer piso un supermercado, y en el resto de pisos oficinas de esta institución. Su altitud es de 12 pisos, siendo el más alto de todo el trayecto. Su uso se relaciona con actividades institucionales de educación, cultura, recreación y deportes. En la infraestructura vial cabe destacar elementos del paisaje urbano como los puentes ubicados en la Autopista Suroriental con calle 13, calle 15, calle 25 y el

hundimiento de la carrera 29; al final de este subtrayecto, en la calle 70 está el puente de los Mil Días.

Este subtrayecto cuenta en la calle 25 con una zona de uso recreativo de suelo duro, en una cancha de basquetbol como lugar de deporte y recreación. Además, existe una pequeña zona verde de uso recreativo blando, la cual tiene un parque dotado de juegos infantiles y bancas, ubicada al final de este subtrayecto entre la calle 62 y 63, cumpliendo una función de lugar de descanso, después de más de 4 kms de recorrido.

Dentro de este trayecto clasificamos un segundo subtrayecto, desde la calle 70 en el puente de los Mil Días hasta la carrera 1a5. Lo anterior, debido a la homogeneidad del recorrido y por las características del espacio y paisaje urbano que posee.

Este sector es una zona residencial y comercial, al igual que todo el trayecto que recorre la Ciclovía. Las viviendas en su mayoría son unifamiliares con lote independiente y poseen antejardín. Por el contrario hay pocas viviendas multifamiliares concentradas en conjuntos residenciales. Entre tanto, se encuentran edificios multifamiliares de lote individual y en conjuntos de apartamentos con una altura máxima de 4 y 5 pisos.

Ilustración 15. Tipo de edificación ubicada en la calle 70 con carrera 3



Fuente: Ibíd.

Como en los trayectos anteriores, el uso comercial de este subtrayecto está definido en general por una infraestructura de establecimientos y locales construidos dentro de la tipología de vivienda ante mencionada. Los negocios se encuentran en el primer piso de casas o edificios y existe gran variedad en su actividad comercial; en la que predominan negocios de venta de artículos comerciales, abarrotes, víveres, restaurantes, cafeterías y servicio de hoteles y moteles. No hay grandes centros comerciales.

En la infraestructura vial que hace parte del espacio urbano de este subtrayecto, cabe destacar los puentes y la glorieta de Alfonso López o llamado también Megaobra de la calle 70 con carrera 8. Y como elementos importantes del paisaje urbano también se encuentra en la calle 70 con carrera 3 Norte el supermercado Carrefour de la 70, el cual está constituido en un edificio de 3 pisos.

La Autopista Oriental en este recorrido está constituida por doble calzada de cuatro carriles cada una, en la mitad de éstas hay separadores viales con espacios abiertos y zonas áridas; aunque hay otras bien arborizadas en varios tramos, pero por el gran tamaño de esta vía la sombra y el confort ambiental no se percibe. En este sentido, algunos de estos espacios han sido ocupados, por zonas verdes con usos recreativos de suelo blando y duro, como lugar de descanso y recreación, entre los que se destaca el polideportivo de San Luís con piscinas y canchas de futbol descubiertas, ubicado entre la carrera 1b y 1a10.

Así mismo, en el recorrido adjunto a las casas existen pequeñas zonas verdes de uso recreativo blando, ya que cumplen la función de parque y jardín vecinal del barrio. Entre tanto, se destaca la zona verde ubicada al final de este trayecto en la carrera 1a5 adjunta al barrio Fonavi-Emcali, la cual posee un uso recreativo del suelo blando y duro porque posee un parque infantil y canchas de microfútbol y basquetbol para el uso de la comunidad.

CAPÍTULO III

¡A LA CICLOVÍDA VAMOS A GOZAR VE!

Cali, ubicada en el sur occidente colombiano, es uno de los principales centros urbanos, industriales y culturales del país. Esta ciudad con una altitud promedio de 1.100 metros, goza de un clima tropical que contribuye al carácter de la cultura caleña, expresada en las formas de vestir, ir de paseo, bailar, desarrollar actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento los fines de semana, como asistir la CicloVía dominical.

De esta manera, la Alcaldía Municipal de Cali por medio de su Secretaría del Deporte y la Recreación, implementa programas gratuitos con actividades físico - recreativas y de promoción del deporte para toda la ciudadanía, entre ellos, la CicloVida, la cual viene habilitándose en Cali desde hace 33 años y consiste en adecuar transitoriamente el cierre de vías vehiculares y espacios seguros al servicio de los habitantes de la ciudad, como lugares para la recreación, la actividad física y el sano esparcimiento. Ésta se lleva a cabo los domingos de 8:00 a.m. a 1:00 p.m. y es aprovechada por la comunidad para caminar, trotar, montar en bicicleta, patinar, recrearse en familia, con los amigos y con las mascotas.

Según el informe institucional de la Secretaría del Deporte y la Recreación de Cali³⁹, el objetivo general de la CicloVida es promover hábitos de vida saludable, la recreación, la actividad física, el deporte y la efectiva utilización del tiempo libre, en un marco de CicloVía, a toda la población de la ciudad. Además, el programa de la CicloVida brinda a la comunidad una opción de mejorar su calidad de vida, potenciar el tejido social y ampliar la posibilidad de construir una sociedad más equitativa, desde la participación, la solidaridad, el deporte y el esparcimiento compartido. Por lo anterior, la CicloVida de Cali se constituye en el más importante programa de recreación popular masiva en la región.

En la CicloVida se llevan a cabo proyectos en conjunto con otras organizaciones culturales, artísticas, deportivas y recreativas para brindarle a la ciudadanía espacios de recreación. Así mismo, se desarrollan campañas educativas, las cuales son dadas por monitores para que los usuarios aprendan a usar el espacio y conozcan las actividades de la CicloVida. Además, se instalan tarimas en varios lugares donde se imparten clases de aeróbicos, aerorumba, spinning, acompañados algunas veces de eventos musicales, espectáculos, rifas y competencias. Igualmente, se instalan zonas de reforzamiento muscular con

³⁹ Informe institucional de la Secretaría del Deporte y la Recreación de Cali. 2006. Alcaldía de Santiago de Cali. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.cali.gov.co/deportes/publicaciones/129896/Bicivida/>

fisioterapeutas especializados, parqueaderos de bicicletas, servicio de baños móviles y zonas infantiles, donde los niños tienen la oportunidad de divertirse, pues gozan de inflables y otras diversiones diseñadas para ellos, convirtiéndose en una oportunidad para que la recreación sea tanto para adultos como para niños. Entre tanto, las mascotas también cuentan con zonas para que disfruten de actividades propias de su condición animal.

La CicloVida cuenta con estaciones de primeros auxilios para la atención de emergencias médicas y zonas de salud con el objetivo de brindar a la comunidad un espacio donde se valore y determine su estado físico actual, de una forma educativa y concientizada hacia unos hábitos de vida saludable. De igual modo, este espacio público cuenta con un anillo de seguridad ciudadana que lo presta la Policía Metropolitana, los Guardas de Tránsito y el equipo humano y logístico del programa. Por otra parte, se encuentran vendedores informales de jugo de naranja, mandarina, zanahoria, agua, frutas, cholados, helados y bebidas energéticas a lo largo del trayecto, quienes ofrecen sus productos para calmar las necesidades y gustos de los asistentes. También se encuentran personas que ofrecen servicios de reparación de bicicletas y otras quienes venden camisetas, gorras, gafas y bisutería.

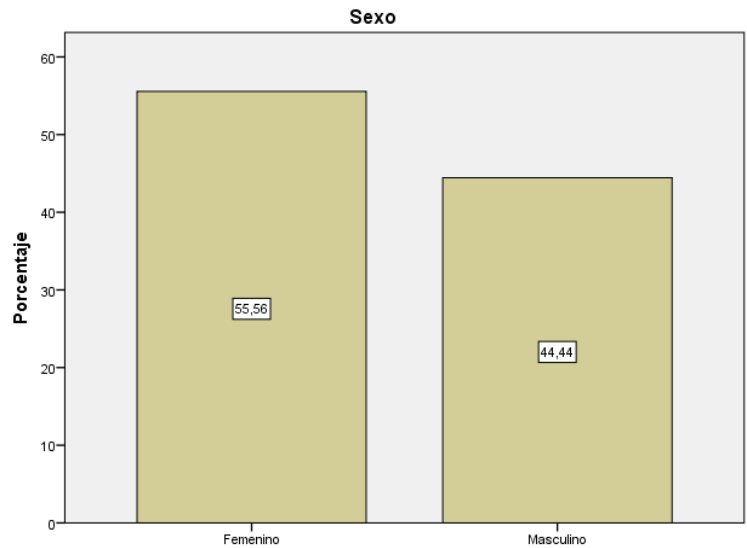
En la actualidad, la CicloVida es un lugar visitado por un amplio sector de la comunidad caleña, debido a la economía que representa, aparte de su facilidad y libertad de acceso para sus visitantes. Por esta razón, se ha convertido en un lugar importante de encuentro social y cultural los fines de semana, para personas de diferentes edades y estratos socioeconómicos, quienes buscan asiduamente las actividades físico-recreativas que este programa ofrece como caminar, trotar, bailar; hacer ciclismo recreativo, patinaje recreativo, monopatín, aeróbicos, rumba aeróbica, spinning, acondicionamiento físico; y participar de juegos infantiles, con recreación dirigida y actividades en grupo, entre otras.

Por todo lo anterior, se vislumbra que en cualquier sociedad las prácticas socio-espaciales, están estrictamente relacionadas con los procesos de reproducción y transformación social. Por lo tanto, “las prácticas materiales espaciales designan flujos, transferencias e interacciones físicas y materiales que ocurren en y cruzando el espacio para asegurar la producción y la reproducción social”⁴⁰. Así pues, este trabajo pretende identificar las prácticas socio-espaciales, recreativas y comerciales de los usuarios en la CicloVida, por medio de la descripción de resultados del procesamiento de la información obtenida, a través de entrevistas, encuestas y observación, que se presentan a continuación:

⁴⁰ Harvey, David. La condición de la postmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Tercera parte. La experiencia del espacio y del tiempo. 2ª. ed., 1ª reimpresión. Buenos Aires. Amarrortu, 2012. p. 244.

3.1. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN USUARIA

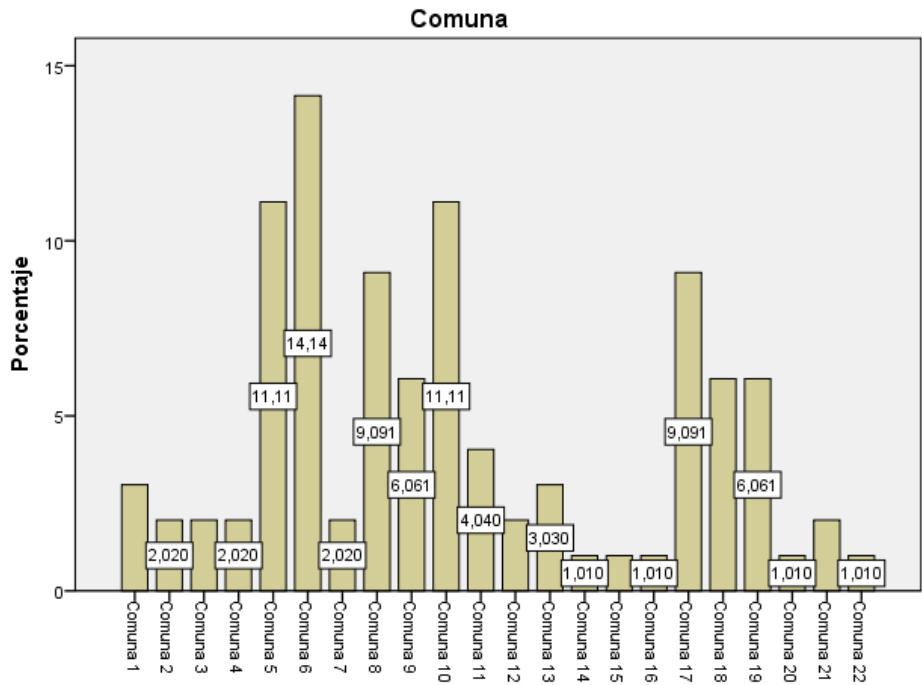
Ilustración 16.



Fuente: información primaria de las encuestas.

En la CicloVida se encuestaron 99 personas que fueron elegidas aleatoriamente, de las cuales 55 eran mujeres y 44 eran hombres.

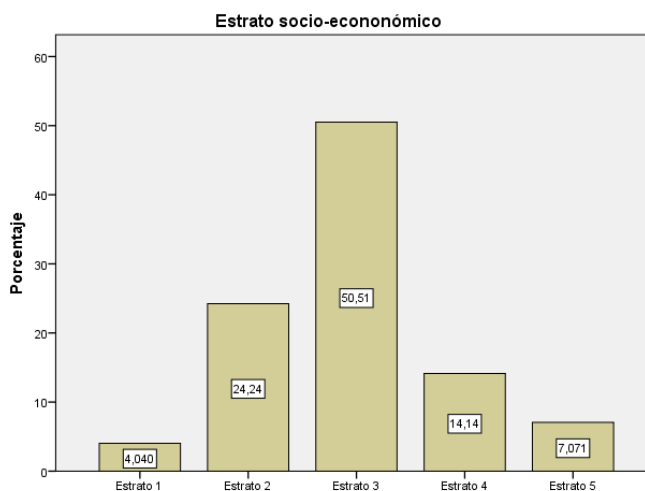
Ilustración 17.



Fuente: Ibíd.

Teniendo en cuenta los resultados de las gráficas, se observa que la comuna con mayor porcentaje de asistencia a la CicloVida es la No.6, seguida de la 5, ubicadas al nororiente de la ciudad. Después, encontramos las comunas No.10 y 17 ubicadas en el centro y sur. Lo anterior, permite deducir que los usuarios que más visitan la CicloVida son los que residen cerca a ésta, ya que las comunas antes mencionadas son atravesadas por la misma.

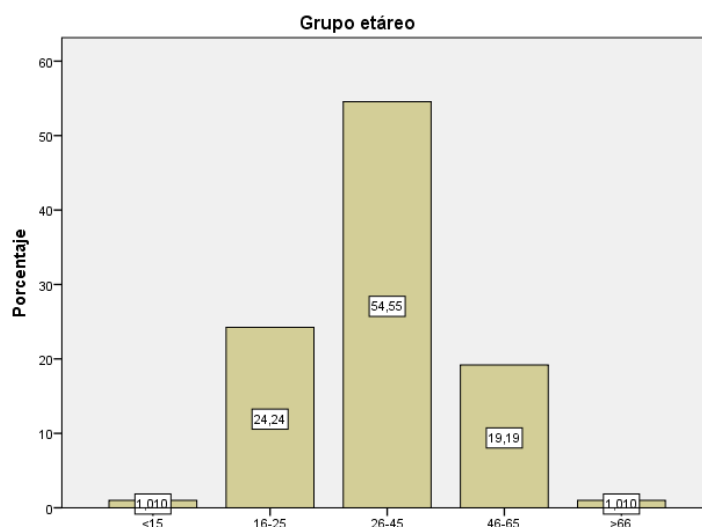
Ilustración 18.



Fuente: Ibíd.

El estrato socioeconómico 3 muestra una mayor participación y asistencia a la CicloVida, con un porcentaje del 50%, seguido del estrato 2 con un porcentaje del 24%. Por último, se encuentra el estrato 5 con un 7% y el 1 con un 4%. Estos resultados revelan que la CicloVida es un espacio utilizado en su gran mayoría por los sectores populares de nuestra ciudad.

Ilustración 19.

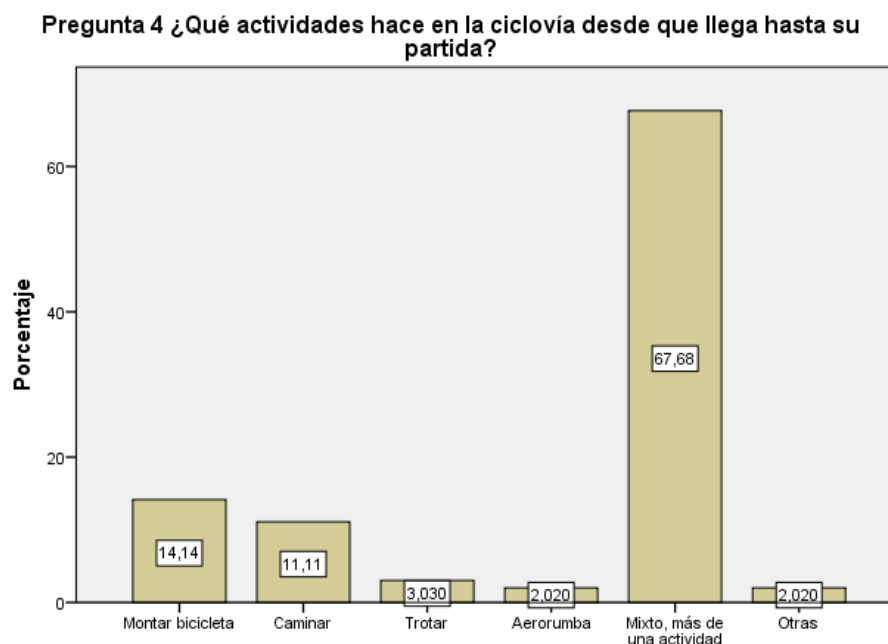


Fuente: Ibíd.

Los rangos de edad se definieron de acuerdo a las etapas de la vida humana, ajustándolas a las necesidades estadísticas de nuestro trabajo. Es así como el mayor porcentaje en el rango de edad que se percibe fue de 26 a 45 años, seguido del rango de 16 a 25 años, indicando que la CicloVida es un espacio altamente aprovechado por adultos jóvenes y adolescentes.

3.2. PREFERENCIAS Y USOS DE LA CICLOVIDA

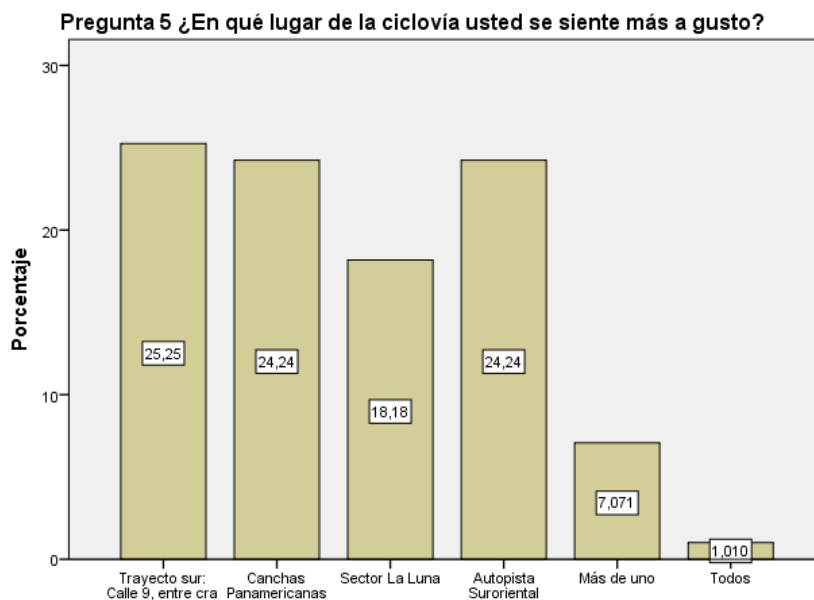
Ilustración 20.



Fuente: Ibíd.

En esta gráfica se puede apreciar que la actividad individual que más se realiza, corresponde a “Montar bicicleta” con un 14% y caminar con un 11%. No obstante, la frecuencia “Mixta, mas de una actividad” tiene un 67%, evidenciando que los usuarios hacen más de una actividad en la CicloVida, lo anterior se debe a que muchas personas utilizan la CicloVida, como un espacio para hacer distintas actividades tanto físicas como de entretenimiento y recreación en el tiempo que usan este espacio.

Ilustración 21.



Fuente: Ibíd.

Con un 25% el “Trayecto sur” fue el que evidenció un mayor gusto por parte de sus usuarios. Seguidamente están las “Canchas Panamericanas” con un 24%, la “Autopista Suroriental” con un 24% y el “Sector La Luna” con un 18%. No obstante, se demuestra que las personas sienten un mayor gusto por el trayecto en el que se encontraban realizando sus actividades físico-recreativas. Entre las respuestas que las personas dieron por el favoritismo entre un sector u otro están:

- En el trayecto sur, la gente opinó que le gusta estar ahí por la cercanía a su casa, por el paisaje, la arborización, el ambiente tranquilo, la seguridad y la poca gente que asiste a este sector.
- En el sector de las Canchas Panamericanas, el gusto se manifestó porque tiene más opciones de recreación y actividades físicas, por la concurrencia de las personas, por ir a comer cholados, como también por el buen ambiente deportivo, cultural y social que tiene, lo que genera a su vez un sentimiento de mayor integración.
- El Sector de La Luna, está en el gusto de la gente por la cercanía a su vivienda y porque cuenta con una tarima de recreación que permite más opciones de recreación y actividades físicas, como también por el gran flujo de personas que asisten a este sector, ya sea de manera estacionaria en la tarima o de paso por el sector.
- En el trayecto de la Autopista Suroriental, el gusto de las personas se halla en la cercanía con su vivienda, asimismo por el ambiente deportivo y por la infraestructura amplia con puentes que la Autopista ofrece, lo que permite que los usuarios recorran de manera más fluida este trayecto.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se puede afirmar que el gusto de las personas que visitan un determinado trayecto o sector en la CicloVida, está más relacionado con la cercanía que tenga con su vivienda y con la variedad de opciones recreativas que ofrezca.

Ilustración 22.

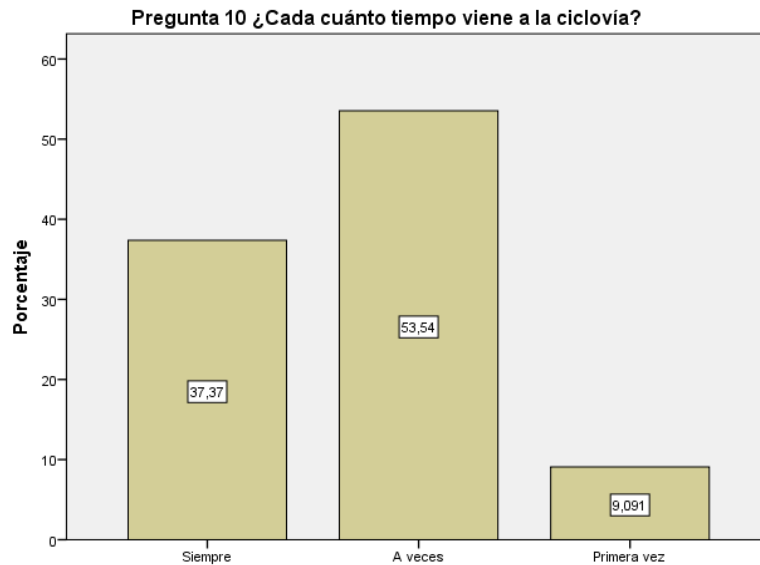


Fuente: Ibíd.

El recorrido que los usuarios de la CicloVida hacen con mayor frecuencia es “Desde la casa hasta el sector preferido de la ciclovía” con un 89%, es decir, inician desde su casa y buscan el sector que más le gusta para hacer las distintas actividades que ofrece este espacio y recorrerlo hasta su partida. Después, encontramos con un 7% el recorrido “Desde la casa hasta el sector más cercano de la ciclovía”. Esta frecuencia corresponde a las personas que viven cerca a una tarima de recreación y llegan exclusivamente a hacer las actividades que ésta ofrece como aeróbicos, aerorumba y spinning, entre otros.

Los datos anteriores evidencian que, para los usuarios en general, el sector o trayecto recorrido se relaciona ampliamente con la cercanía a su casa.

Ilustración 23.

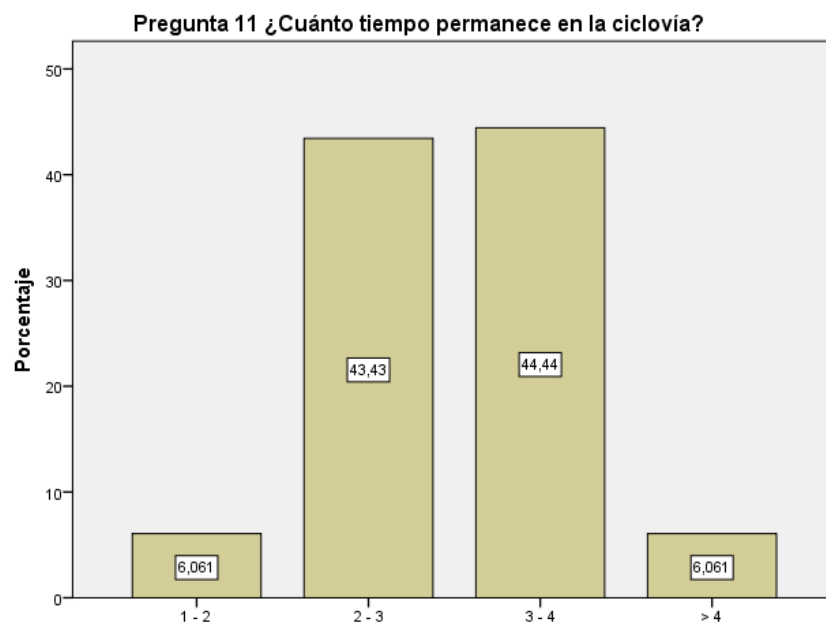


Fuente: Ibíd.

La pregunta No.10 tiene como mayor frecuencia “A veces” con un 53%, es decir, las personas usan este espacio como mínimo una vez al mes. Seguidamente, encontramos con un 37% las personas que “Siempre” utilizan la CicloVida. Por último, el 9% fueron personas que asistían por primera vez a este espacio.

Lo anterior, indica que la CicloVida es un lugar muy visitado por los usuarios que ya conocen y disfrutan de este espacio.

Ilustración 24.

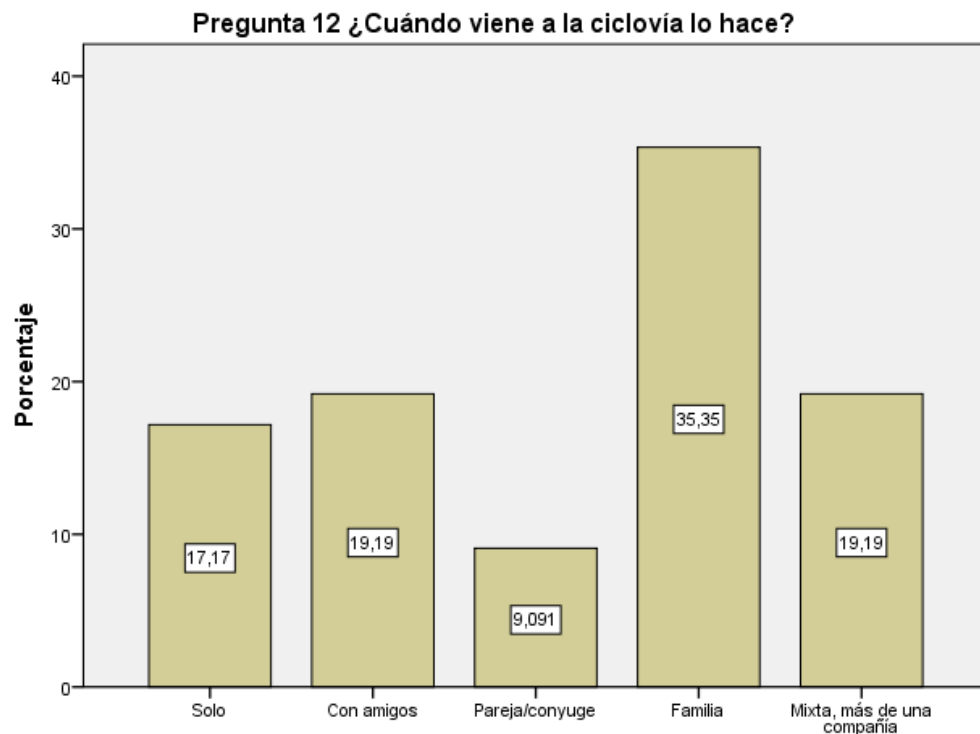


Fuente: Ibíd.

El 44% de las personas que visitan la CicloVida permanecen entre 3 y 4 horas, seguido de un 43% en el rango de 2 a 3 horas. Después con un 6% encontramos las personas que permanecen más de 4 horas en este espacio. Por lo tanto, se puede asumir que la CicloVida contiene un alto grado de gusto y aceptación por parte de sus usuarios, ya que permanecen en ella por más de 2 horas.

Así mismo, se evidencio que las personas que asisten a este espacio, por lo general, llegan a partir de las 9:00 a.m. y se marchan antes del cierre del mismo, indicando que no madrugan el domingo, pero usan la CicloVida por un lapso de tiempo justo para hacer las distintas actividades que este espacio ofrece.

Ilustración 25.

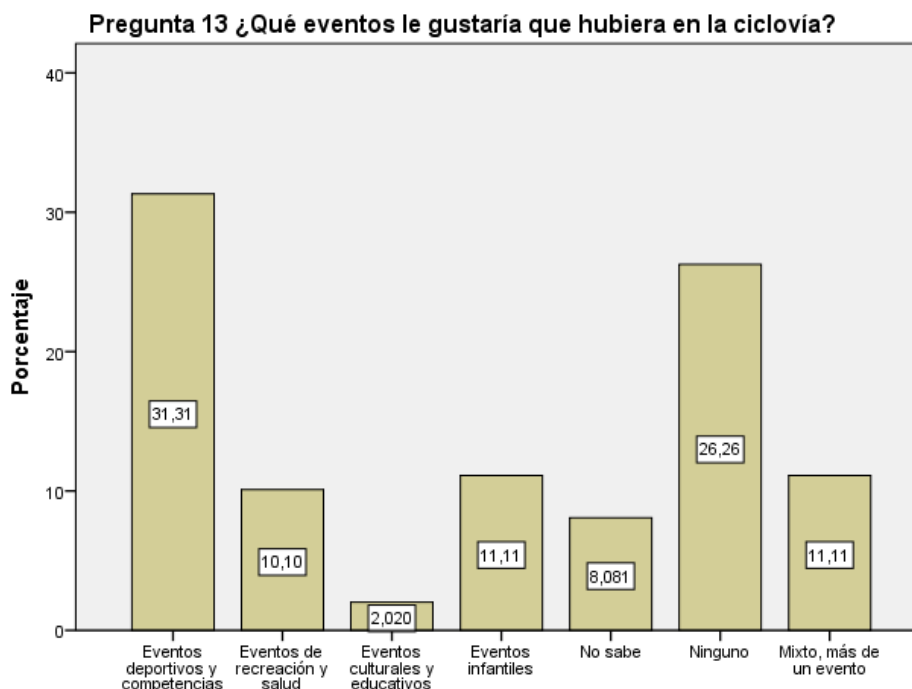


Fuente: Ibíd.

En esta gráfica apreciamos que las personas con la compañía que más visitan la CicloVida es con su “Familia” con un 35%, seguida de “Con amigos” con un 19% y “Mixta, más de una compañía” con un 19%. Teniendo en cuenta que las respuestas con las que se clasificó la frecuencia “Mixta”, estaban relacionadas con “Familia” y “Amigos”, esto nos indica que este lugar es más aprovechado por las familias y por grupos de amigos.

Por último, se encuentra con un 17% el rango de “Solo”, el cual corresponde a aquellas personas que recorren grandes distancias en la CicloVida o hacen demasiada actividad física y respondían que ir acompañados les quitaba tiempo para sus actividades habituales.

Ilustración 26.



Fuente: Ibíd.

Las personas que asisten a la CicloVida manifestaron que aparte de los eventos que ya existen, les gustaría que hubieran más “Eventos deportivos y competitivos” con un 31%, entre lo que se destaca competencias de bicicletas, patines y en menor proporción, eventos deportivos que este espacio no puede albergar como fútbol y BMX.

Después con un 26% las personas contestaron “Ninguno”, donde éstas manifestaron sentirse a gusto con lo que existe y ofrece este lugar.

Con un 11%, las personas respondieron que les gustaría más “Eventos infantiles”, para sus hijos. Seguidamente, con un 11% la frecuencia “Mixto, más de un evento”, tuvo respuestas múltiples que pedían más eventos infantiles, recreativos, deportivos y culturales.

Respecto a “Eventos de recreación y salud” con un 10%, la gente reclamó que se instalen más tarimas recreativas en el trayecto sur y norte de la CicloVida y máquinas de levantamiento de peso o gimnasios móviles. Además, que se implementen eventos de índole musical como conciertos y espectáculos artísticos de baile. Así mismo, que haya eventos exclusivamente para las personas de la tercera edad y para las mascotas, como también que se impartan clases de yoga, taichí y meditación. Igualmente, la gente pidió la organización de eventos patrocinados por organizaciones públicas o privadas que brinden tanques o zonas de hidratación gratuitas para calmar la sed.

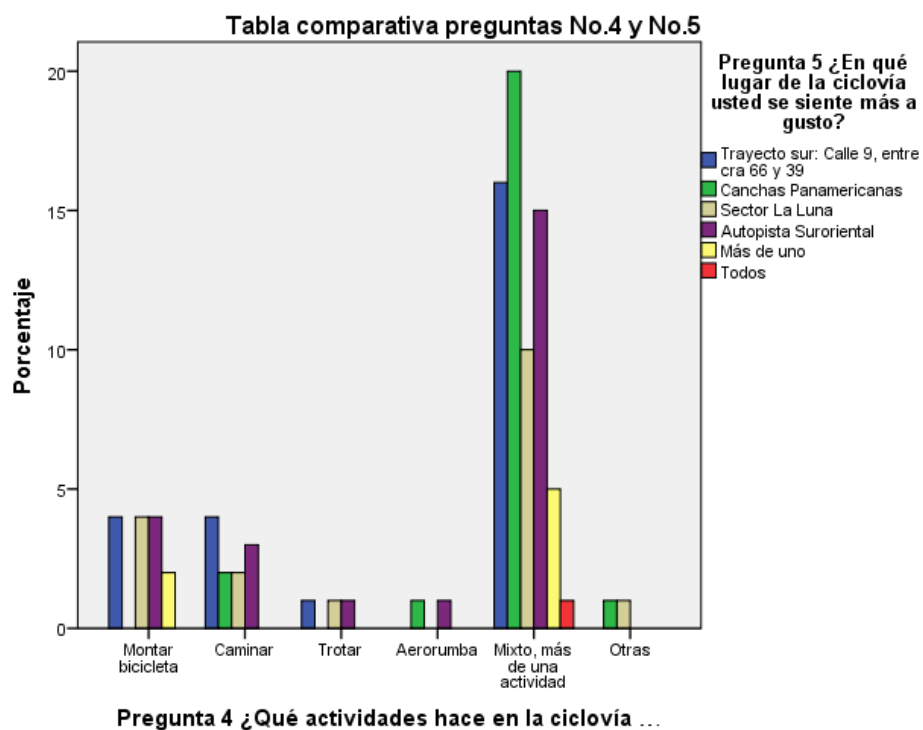
Por último, la gente que respondió “Eventos culturales y educativos” con un 2%, les gustaría que se implementaran programas para que las personas aprendan a utilizar bien el espacio de la CicloVida.

Por todo lo anterior, se puede concluir que los usuarios de la CicloVida disfrutan de las actividades y el espacio que ésta ofrece. Sin embargo expresan que todavía faltan muchos aspectos en su estructura de servicios por desarrollar y fortalecer.

3.3. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES POR CADA TRAYECTO

En los siguientes apartados, se hace la claridad que los gráficos de las Tablas Comparativas son el producto del cruce de dos variables y sus porcentajes acumulados.

Ilustración 27.



Fuente: Ibíd.

Los resultados cruzados de las preguntas 4 y 5 identifican las prácticas socioespaciales que se dan en cada trayecto estudiado de la CicloVida. Lo que nos permite hacer las siguientes apreciaciones:

En primer lugar, el rango “Mixto, más de una actividad” cuenta con un 20% y se relaciona principalmente con el trayecto de Las Canchas Panamericanas, debido a que este sector, por una parte, es un punto de partida o llegada de la CicloVida, y por otra, porque a su vez se puede considerar como el centro de la misma. De igual manera, ofrece la mayor variedad de servicios y actividades físico-

recreativas. Por lo tanto, las personas pueden realizar más de una práctica socioespacial, lo cual implica un mayor grado de interacción con los demás.

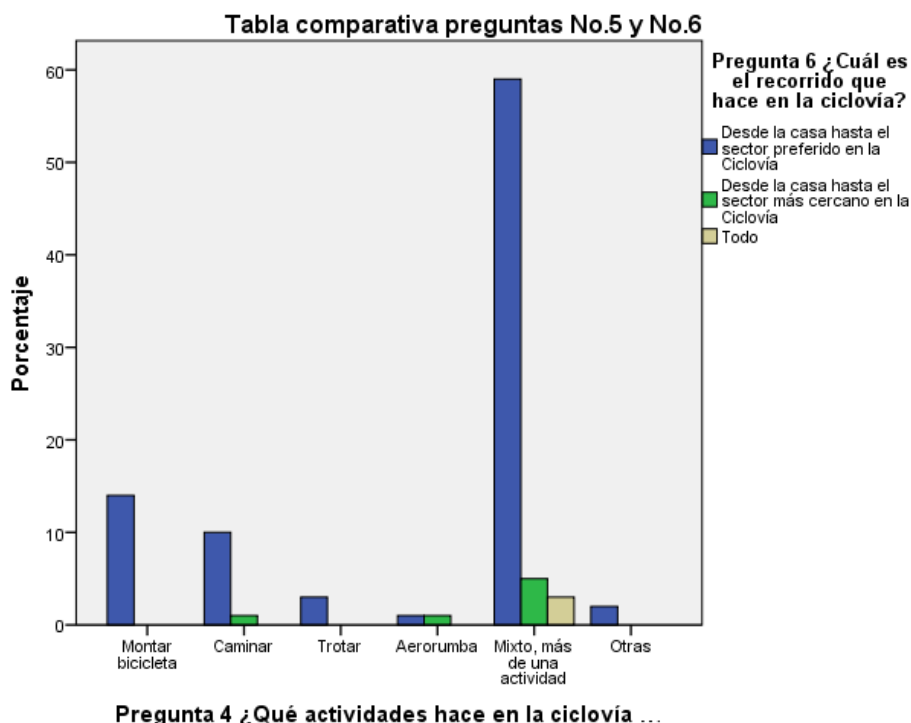
Cabe resaltar que el rango “Mixto”, por lo general alberga actividades que consisten en montar bicicleta, trotar y caminar, para llegar hasta una tarima de recreación y hacer aerorumba o aerobicos y por último comer o tomar algo para calmar la sed.

Seguidamente el trayecto sur, el sector La Luna y el trayecto de la Autopista Suroriental a pesar de no ofrecer tantos servicios como Las Canchas Panamericanas, también muestran el mismo comportamiento, en cuanto al uso de este espacio para hacer varias actividades.

Con base en lo anterior, la CicloVida cumple su propósito de brindar un espacio para la recreación, el deporte y el sano esparcimiento. Como también permite un sentido de pertenencia e integración, desde donde se inician procesos de unión familiar y a su vez puntos de encuentro cultural y social.

3.4. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES DE ACUERDO AL RECORRIDO

Ilustración 28.



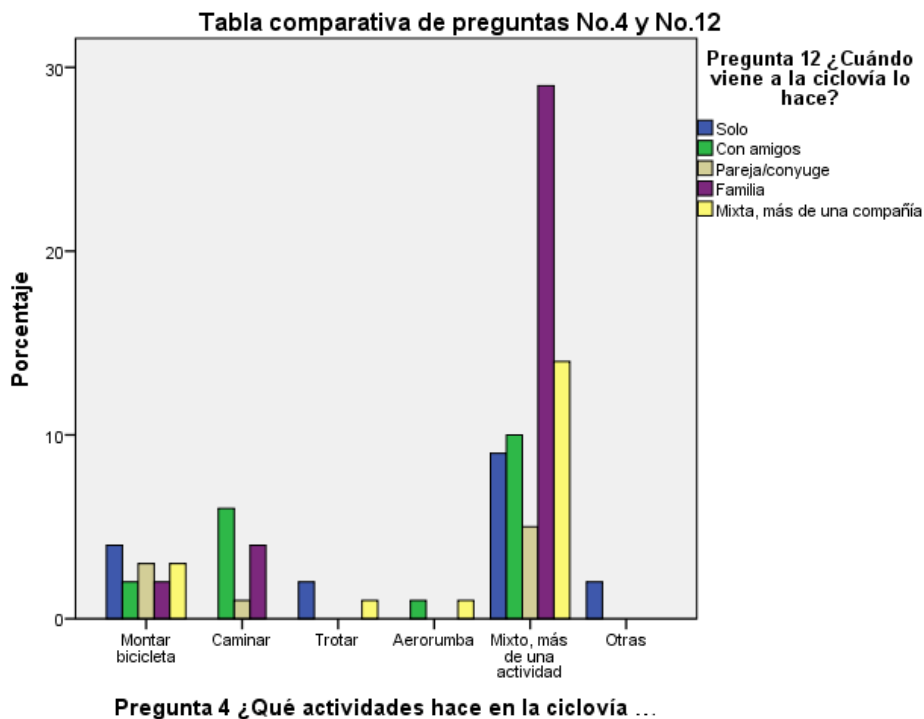
Fuente: Ibíd.

En este apartado, las prácticas socioespaciales que se hacen en la CicloVida, de acuerdo al recorrido, se pueden considerar de la siguiente forma: con un 59% el rango “Mixto, más de una actividad”, se relaciona mayoritariamente con el rango “Desde la casa hasta el sector preferido en la ciclovia”. Lo que nos permite

analizar que la mayoría de las personas hacen varias actividades físico-recreativas en su sector o recorrido favorito. Esto nos permite confirmar el análisis de la tabla anterior, ya que se cumple de igual manera el presupuesto de que las personas usan este espacio para hacer varias actividades y a la vez buscan los trayectos más cercanos a su casa.

3.5. PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES Y LA COMPAÑÍA

Ilustración 29.



Fuente: Ibíd.

Teniendo en cuenta el elemento social de las prácticas socioespaciales, nos parece pertinente analizar las actividades físico-recreativas y la compañía con quien se realiza. En este sentido vemos que el rango “Familia” cuenta con un 29% y se relaciona ampliamente con el rango “Mixto, más de una actividad”. Seguido de la frecuencia “Mixto, más de una compañía” con un 14%. “Amigos” con un 10%, “Solo” con un 9% y “Pareja/conyuge” con un 5%. Así pues, nos permitimos considerar que en la CicloVida se realizan prácticas socioespaciales preferiblemente en compañía de la familia, quienes a su vez hacen varias actividades en este espacio.

Entre tanto, si se promedia el total de “Amigos”, “Pareja/conyuge” y “Mixto, más de una compañía”, el cual alberga respuestas relacionadas con amigos, familia, pareja/conyuge y solo. Nos damos cuenta que este espacio, en general, es aprovechado en la compañía de más personas y no en solitario, generando integración y la construcción de un mayor tejido social en la comunidad.

3.6. ACTIVIDADES COMERCIALES EN LOS TRAYECTOS ESTUDIADOS

Para desarrollar este apartado, se entrevistaron vendedores ambulantes de la CicloVida con el fin de indagar sobre sus prácticas comerciales en este espacio. Se hace la salvedad que éstos, en su mayoría, no permitieron registro fotográfico, ni concedieron entrevistas largas, por miedo a que perteneciéramos a la Alcaldía u otra organización, con la intención de censarlos para luego sacarlos del lugar. Sin embargo, algunos vendedores nos permitieron hacer breves entrevistas, aunque permanecían muy ocupados en su trabajo. Además, por el mismo temor que inspirábamos, se limitaron a contestar lo necesario.

En primer lugar, se clasificaron los vendedores de la CicloVida como ambulantes y estacionarios. Los primeros hacen referencia a aquellos que se desplazan constantemente en el trayecto para vender sus productos, los segundos son aquellos que se instalan en un punto fijo desde muy temprana hora hasta el cierre de la CicloVida. Así mismo, cabe destacar que los vendedores presentan actividades económicas de rebusque o empleo informal, exceptuando los que venden cholados en el sector de las Canchas Panamericanas, exactamente sobre la acera de la Unidad Deportiva, puesto que tienen permisos legales expedidos por la Alcaldía.

Así pues, en todos los trayectos estudiados los vendedores ambulantes que se observan venden agua, jugos de naranja, mandarina y zanahoria; bebidas hidratantes como Vive100; frutas y salpicón; agua de panela con limón; guarapo de caña de azúcar; helados; lulada, cholados; Bonlce; leche de soya y comidas rápidas como sándwiches que son de fácil digestión para la actividad física. Igualmente, están los que venden variedades como camisetas, gorras, gafas y bisutería. Entre tanto, se encuentran personas que arreglan bicicletas y llenan de aire las llantas, los cuales se instalan en un punto fijo y muestran la herramienta de trabajo que poseen, a manera de taller ambulante.

Ahora bien, los vendedores que nos concedieron entrevistas son de carácter estacionario y venden jugo de naranja, guarapo de caña de azúcar, leche de soya, agua de panela con limón, lulada y cholados; los cuales fueron escogidos al azar en cada uno de los trayectos estudiados. Éstos manifestaron vivir en barrios de estrato socioeconómico 2 y 3. El tiempo que llevan asistiendo a la CicloVida a trabajar, varía entre 15 días, 1, 2, 7 y 15 años. Asimismo, desde que iniciaron actividades en este espacio, siempre han vendido el mismo producto y en el mismo lugar para asegurar su clientela, por lo mismo asisten cada 8 días a vender sus productos.

Al respecto, citamos a la vendedora de jugos de naranja que se ubica sobre la calle 9 y la carrera 66, quien fue la única persona que nos concedió una entrevista completa: “yo vengo todos los domingos a trabajar desde hace 15 ó 18 años, pero este puesto es de una amiga y lleva 30 años aquí en el mismo lugar, yo siempre he vendido jugo de naranja, mandarina y zanahoria porque es bueno y si no vengo me descuadro el bolsillo, es que la verdad ya estoy acostumbrada a venir a

trabajar a la CicloVida y me gusta venir, pero antes era buenísimo, en cambio ahora no se vende tanto como hace años”.

Entre las motivaciones que presentan los vendedores ambulantes para llevar a cabo sus actividades comerciales en este sitio son: los ingresos que les genera esta actividad, atender a sus clientes, ver la gente que asiste, el ambiente deportivo, distraerse, salir de la rutina y desestresarse. Por otra parte, todos manifestaron sentirse en este espacio bien, a gusto, tranquilos, relajados y seguros. Así mismo, respondieron sobre lo que más les gusta de este lugar está estrechamente relacionado con sus motivaciones, las cuales son: el dinero que devengan, seguido de ver la gente que asiste, el ambiente deportivo, la tranquilidad, salir de la rutina y desestresarse.

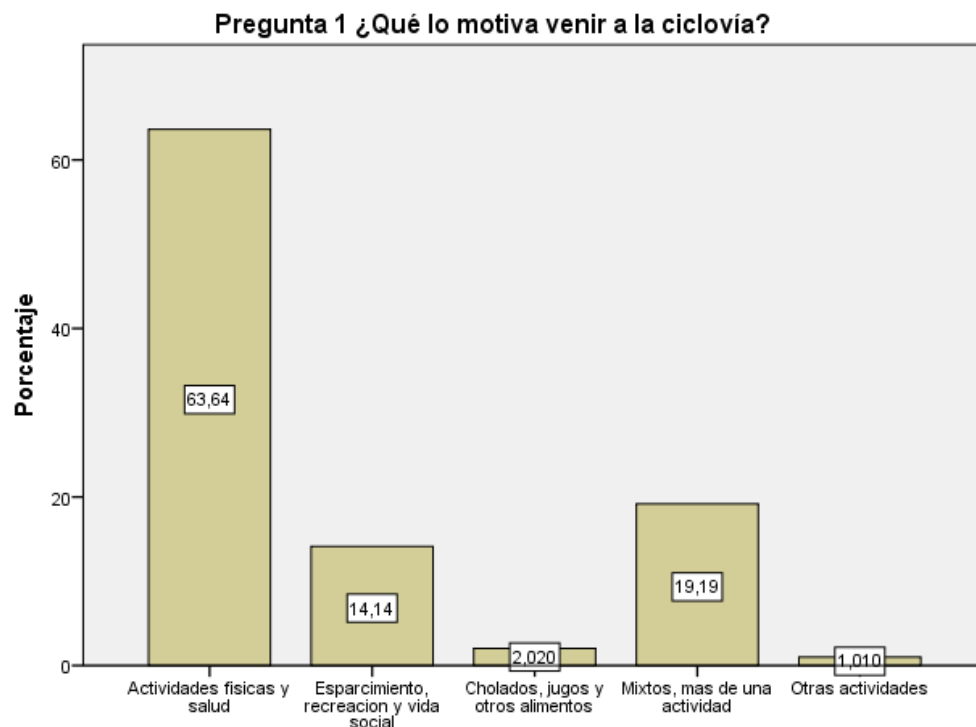
Por su condición de vendedores ambulantes estacionarios, todos manifestaron llegar a la CicloVida antes de la hora de apertura de la misma, instalar su punto de trabajo y partir del lugar a la hora del cierre. Laborando un promedio de 6 a 5 horas en total. En este sentido, todos expresaron que la mejor temporada económica para su trabajo no depende del período climático en la región sino del sol y las altas temperaturas que se presenten en la mañana del domingo. Por último, respecto a la seguridad todos manifestaron sentirse seguros por la Policía que custodia la CicloVida y ninguno ha presentado robos en su trabajo.

3.7. PERCEPCIONES SOCIO ESPACIALES DE LOS USUARIOS DE LA CICLOVIDA

Las prácticas socioespaciales, surgen de los conceptos sociedad y espacio, e implican un extenso historial de experiencias tanto individuales como colectivas, que se pueden clasificar como satisfactorias o no, de acuerdo a la percepción obtenida en la práctica y en el espacio. Es así, como “las representaciones del espacio abarcan todos los signos y significaciones, códigos y saberes que permiten que esas prácticas espaciales se comenten y se comprendan, sea con las nociones del sentido común cotidiano o con la jerga, de las disciplinas académicas que se vinculan a las practicas espaciales”⁴¹ Por lo tanto, el siguiente apartado pretende identificar la percepción socio-espacial sobre preferencias, motivaciones, seguridad y confort ambiental en los cuatro trayectos definidos de la CicloVida Central de Cali.

⁴¹ Ibid., p.244.

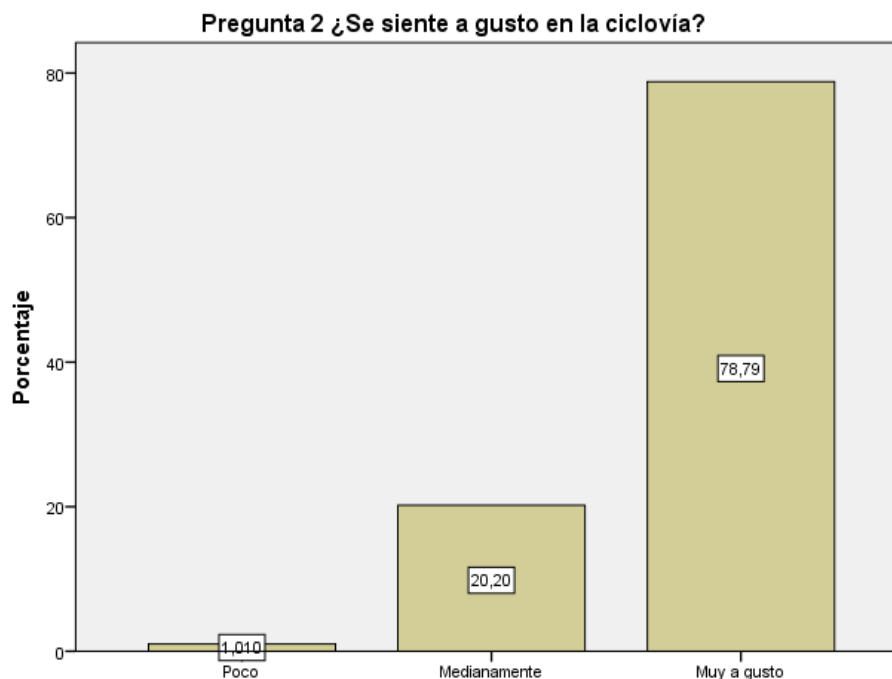
Ilustración 30.



Fuente: Ibíd.

La mayor frecuencia de motivación corresponde a “Actividades físicas y de salud” con un 63%, la siguiente es “Mixtos, más de una actividad” con un 19%. En esta variable cabe resaltar que las personas en su mayoría respondieron: “Actividades físicas y de salud”, junto con “Esparcimiento, recreación y vida social”, por lo tanto se clasificó como una variable Mixta. En este orden de ideas, la siguiente frecuencia es “Esparcimiento, recreación y vida social”. Teniendo en cuenta que las mayores frecuencias son las anteriores, se puede afirmar que la CicloVida cumple con su principal propósito, el cual es brindar un espacio de actividad física, deporte y recreación a sus usuarios, las cuales son las principales motivaciones para asistir a este lugar.

Ilustración 31.



Fuente: Ibíd.

En el gráfico se observa la gran acogida y aceptación de los usuarios hacia la CicloVida, ya que el 78% respondió que se sienten “Muy a gusto”. Éstos manifestaron sentirse así porque en este lugar pueden hacer actividad física; se sienten cómodos; se pasa rico; cambian de rutina; se desestresan; comparten con otras personas, familia y amigos; el ambiente es sano; se ven personas de todo tipo; hay una buena organización; se respira tranquilidad; el espacio es agradable, ordenado, está bien distribuido, permite recrearse y pasarla bien; por las zonas arborizadas y por el clima fresco; hay seguridad por parte de la Policía; el orden vehicular es bueno por parte de los Guardas de Transito; la participación de la gente motiva a hacer ejercicio; se ven mujeres bonitas; se percibe mucho civismo; se pueden divertir; pueden tomar jugos o comer cholados; porque es bueno para la salud; disfrutan del sol; hay buenos instructores de aeróbicos en las tarimas recreativas, por la alegría, escuchar música y por las actividades que se pueden hacer ahí; por la facilidad de acceso y su gratuidad; por el amor al deporte, entre otras.

Entre tanto, las personas que contestaron “Medianamente” con un 20% expresaron que la CicloVida le faltan cosas por mejorar como la organización y la seguridad; aunque no hayan sido víctimas de un robo, manifestaron que hace falta más equipo policial y por el trato de algunos usuarios que es no cívico para usar este espacio. Por ejemplo, los que montan bicicleta y no respetan a los peatones, y algunas motos que por ahorrar tiempo atraviesan la CicloVida y ponen en riesgo la integridad física de los usuarios.

Ilustración 32.

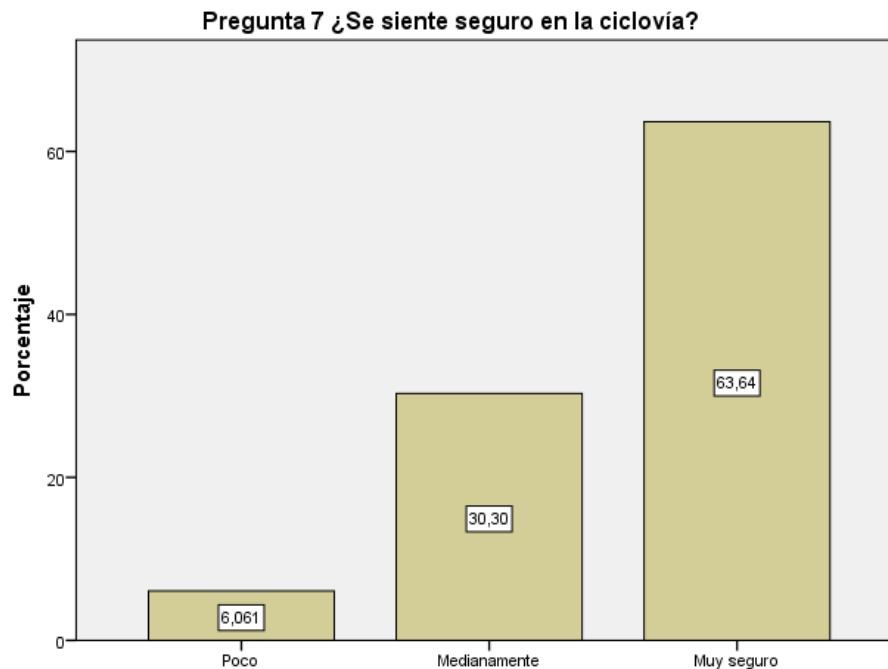


Fuente: Ibíd.

En el gráfico apreciamos que el aspecto que más le gusta a las personas de la CicloVida es la “Posibilidad de hacer actividad física” con un 35%. En segunda instancia, encontramos “Mixta, más de una repuesta” con un 25%, seguido de “Sociabilidad y confort ambiental” con un 18%, “Seguridad y organización” con un 14% y “Todo” con un 6%. Vale la pena mencionar que en el rango “Mixta, más de una respuesta”, los usuarios lo que más contestaron fue “Posibilidad de actividad física” y “Sociabilidad y confort ambiental”. Ahora bien, comprendiendo que desde la práctica espacial, se desprende la práctica social y la percepción del confort ambiental, los rangos “Posibilidad de activ...” y “Mixta”, más de...” por ser los más altos, nos permiten inferir que el mayor gusto de los usuarios en la CicloVida está en la posibilidad de hacer actividad física.

Entre tanto, si cotejamos la pregunta No.3 con la No.1 los resultados tanto para la motivación y lo que más le gusta a la gente de la CicloVida, están relacionados primordialmente con las actividades físico-recreativas que este lugar ofrece. Así pues, se puede afirmar que la preferencia de los usuarios en la CicloVida es hacer actividad física.

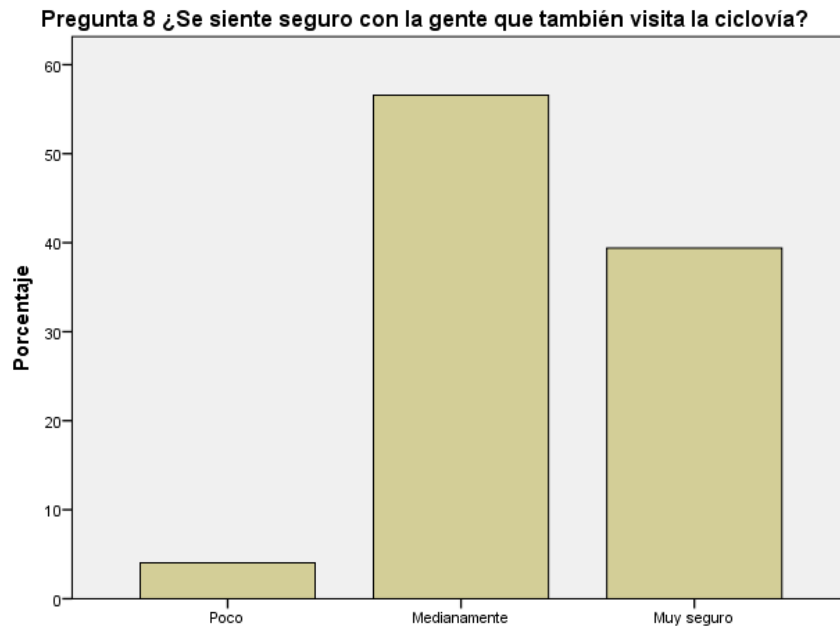
Ilustración 33.



Fuente: Ibíd.

Las personas que asisten a la CicloVida manifestaron sentirse “Muy seguros” con un 63%, demostrando así que la percepción de seguridad que tiene la gente en la CicloVida es alta. Entre las respuestas que nos dieron para sentirse así están: la seguridad que presta la Policía, la buena organización del espacio y la logística. Seguidamente la gente que respondió “Medianamente” con un 30% y “Poco” con un 6%, manifestaron que son desconfiados por naturaleza, lo que hace que anden con precaución y pendientes de sus cosas, ya que para ellos siempre hay zonas poco seguras donde vayan. De la misma forma, se sienten inseguros con otras personas que asisten a la CicloVida, porque consideran que tienen apariencia de ladrones. De otro lado, afirman que la seguridad por parte de la Policía es ineficiente y hay muy poco equipo policial en el lugar. Por último, expresaron que la imprudencia de los ciclistas los hace sentir inseguros de sufrir accidentes y que se debe implementar más controladores en los semáforos.

Ilustración 34.

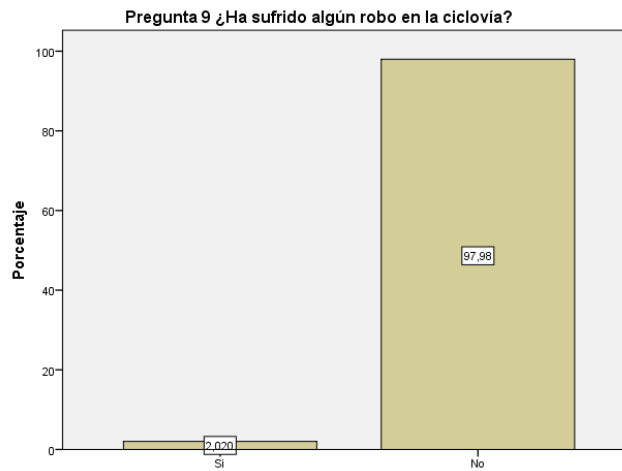


Fuente: Ibíd.

En este punto, observamos que la mayor frecuencia de percepción de seguridad con las otras personas que también visitan la CicloVida es “Medianamente” con un 56%. Lo anterior, se debe a que los encuestados respondieron que no conocen bien a las personas que se encuentran en este espacio, nunca dejan de tener recelo con los extraños y cualquier persona puede venir a este lugar. Además, dicen ver gente rara y muchachos en galladas, con apariencia de tener malas intenciones para adueñarse de lo ajeno. Entre tanto, el 4% que respondió “Poco” expresó los mismos motivos.

Por último, la frecuencia “Muy seguro” tiene un 39% y corresponde a aquellas personas que manifestaron sentirse seguros con los otros, porque dicen que se ve gente de bien en la CicloVida y perciben buena seguridad por parte de la Policía. Asimismo, piensan que la CicloVida es un espacio para hacer deporte en compañía de la familia y los amigos, por lo tanto las personas que asisten lo hacen con buenas intenciones.

Ilustración 35.



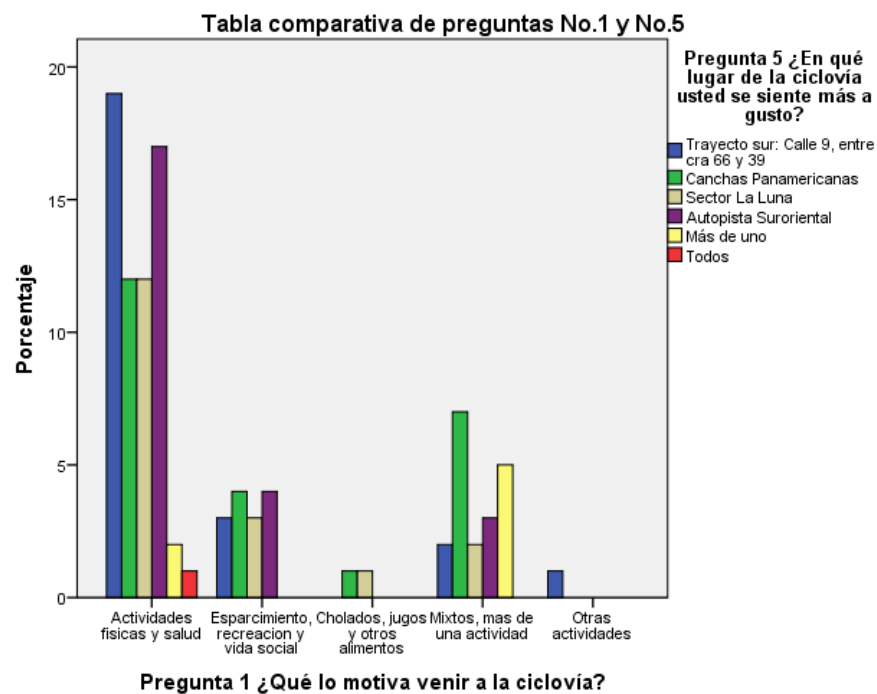
Fuente: Ibíd.

De la población encuestada sólo 2 personas respondieron que sufrieron un robo. Sin embargo, se debe aclarar que ambas personas contaron que dichos robos transcurrieron en el camino de su casa hacia la CicloVida, más no en el trayecto de la misma.

3.8. MOTIVACIÓN POR CADA TRAYECTO

Se hace la claridad que los gráficos de las Tablas Comparativas son el producto del cruce de dos variables y sus porcentajes acumulados.

Ilustración 36.



Fuente: Ibíd.

Esta tabla comparativa entre motivaciones y sector donde las personas se sienten más a gusto, permite evaluar en primera instancia, que la mayor motivación para asistir a la CicloVida son las “Actividades físicas y salud”.

En segunda instancia, el “Trayecto sur” es el que muestra un mayor grado de motivaciones, respecto a “Actividades físicas y salud” con un 19%. Seguidamente el trayecto de la “Autopista Suroriental” presenta el mismo comportamiento con un 17%. Por último, encontramos que los trayectos de las “Canchas Panamericanas” y el “Sector La Luna”, tienen el mismo margen de motivación con un 12%.

Esto nos permite analizar que el Trayecto Sur y la Autopista Suroriental por carecer de tarimas recreativas, son más apetecidos para hacer actividades físicas en sus recorridos, por el contrario, las Canchas Panamericanas y el sector La Luna, los cuales al poseer tarimas, la gente busca estos sitios para hacer actividades de “Esparcimiento, recreación y vida social”

3.9. PERCEPCIÓN DE GUSTO POR CADA TRAYECTO

Ilustración 37.



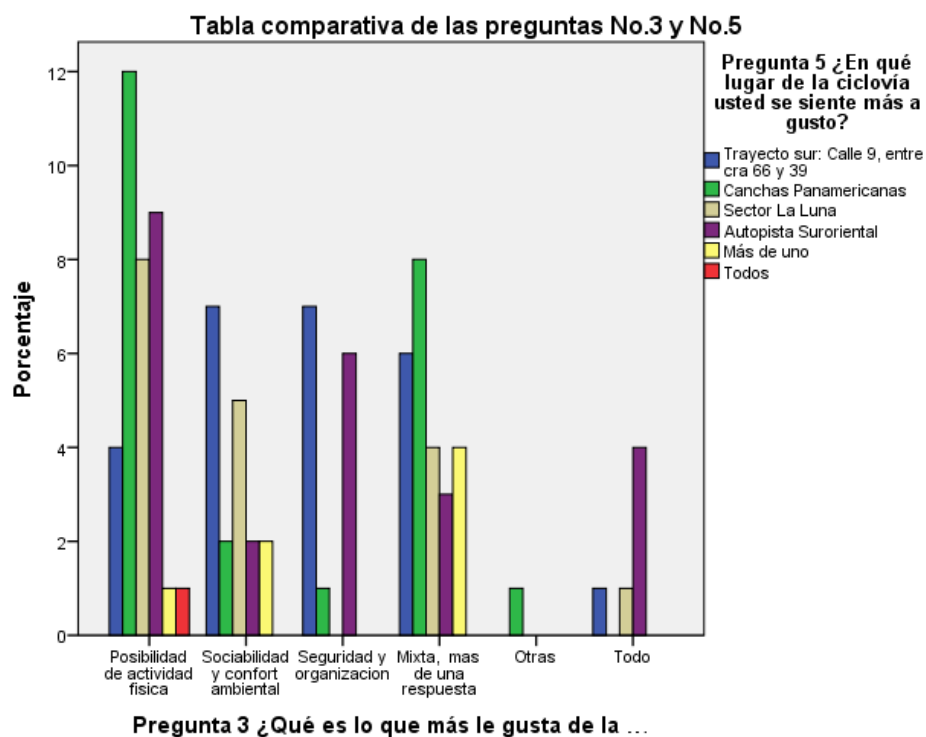
Fuente: Ibíd.

La gráfica analizada muestra los resultados de percepción de gusto en la CicloVida y en qué lugar se sienten más a gusto las personas, lo que permite identificar que éstas en general se sienten “Muy a gusto” y el sitio los satisface.

Asimismo, el lugar en que las personas se sienten más a gusto es el “Trayecto Sur” y las “Canchas Panamericanas”, ambos con un 20%. En el primero se sienten muy a gusto sobre todo por la arborización y el confort ambiental que posee y en el segundo por la variedad de opciones físico-recreativas que ofrece en su tarima recreativa. Después encontramos con un 16% la “Autopista Suroriental” y con un 15% el “Sector La Luna”, los cuales cuentan con menor arborización en su recorrido, el clima es más cálido y hay menos opciones de servicios de recreación.

3.10. LO QUE MÁS GUSTA POR CADA TRAYECTO

Ilustración 38.



Fuente: Ibíd.

La tabla comparativa nos permite observar, que las personas lo que más les gusta de la CicloVida es la “Posibilidad de hacer actividad física”. Por trayecto vemos que las “Canchas Panamericanas” con un 12%, es el sector donde los usuarios más les gusta hacer actividades físicas. Después la “Autopista Suroriental” con un 9%, el “Sector La Luna” con un 8% y el “Trayecto sur” con un 4%, muestran el mismo comportamiento.

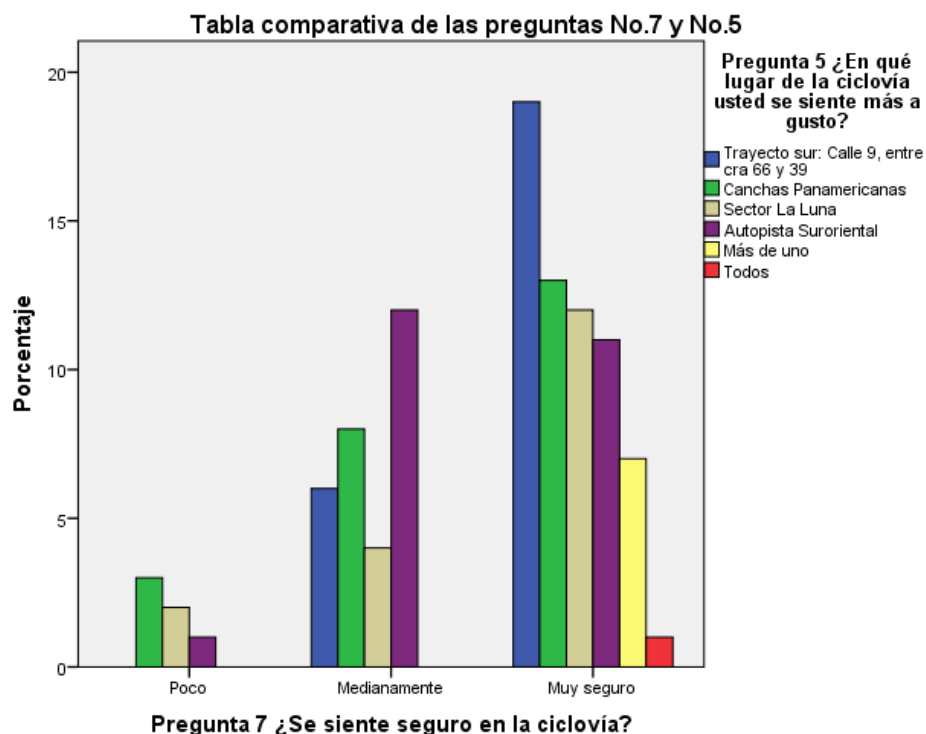
En cuanto a la “Sociabilidad y el confort ambiental” apreciamos que con un 7% el “Trayecto Sur” es el que más les gusta a los usuarios. Seguido del “Sector La Luna” con un 5%, las “Canchas Panamericanas” y la “Autopista Suroriental” con un 2% cada una.

Por “Seguridad y organización” el sector que más le gusta a la gente es el “Trayecto Sur” con un 7%, seguido de la “Autopista Suroriental” con un 6%, las “Canchas Panamericanas” y el “Sector La Luna” con un 1% cada uno.

Todo lo anterior nos permite analizar que el gusto de las personas en la CicloVida radica principalmente en las opciones de actividades físicas y recreación que el sector ofrezca, la belleza del paisaje urbano y su arborización.

3.11. SEGURIDAD POR CADA TRAYECTO

Ilustración 39.

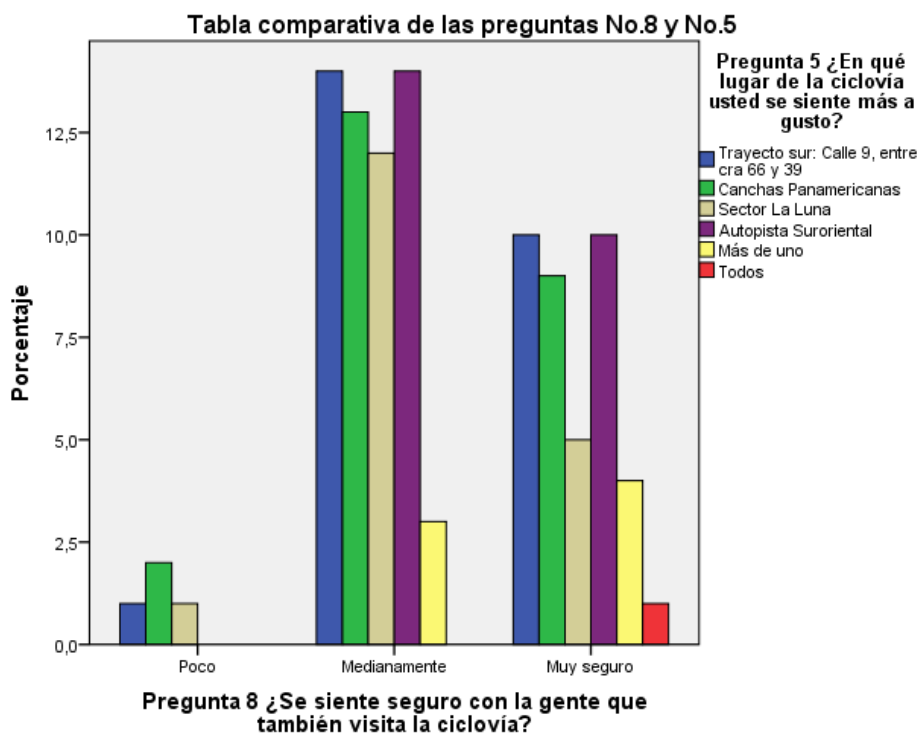


Fuente: Ibíd.

El gráfico permite analizar que el sector de la CicloVida en donde se sienten más seguros los usuarios es el “Trayecto Sur” con un 19%. Seguido de las “Canchas Panamericanas” con un 13%, el “Sector La Luna” con un 12% y la “Autopista Suroriental” con un 11%. Estos resultados por trayecto, son proporcionales con el grado de percepción de seguridad que tengan los usuarios, respecto a la cantidad de equipo policial que observen en la CicloVida.

3.12. SEGURIDAD CON LOS DEMÁS POR CADA TRAYECTO

Ilustración 40.



Fuente: Ibíd.

El rango “Medianamente”, en el “Trayecto Sur” y la “Autopista Suroriental” cuenta con un 14% cada uno, y son los que reflejan un mayor grado de inseguridad con los usuarios que visitan este lugar. Seguidamente, están las “Canchas Panamericanas” con un 13% y el “Sector La Luna” con un 12%.

En el rango “Muy seguro”, observamos que las personas se sienten más seguras con los demás, en el “Trayecto Sur” y la “Autopista Suroriental” con un 10% cada uno. Seguido de las “Canchas Panamericanas” con un 9% y el “Sector La Luna” con un 5%.

En este apartado revisando los resultados, se puede inferir que las personas, en general, se sienten seguras con la gente que también visita la CicloVida.

CAPÍTULO IV

PROGRAMA EDUCATIVO “BICIVÍA”

4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

El programa “BICIVÍA” es una propuesta de intervención, en la cual se pretende que las personas participen y recuperen la Ciclovía como un espacio ciudadano, pensado para el esparcimiento y las mejores formas de aprovechar el tiempo libre con actividades físico-recreativas, sociales y culturales, entre otras; considerando la ciudad como un complejo de redes en el que el deporte y la recreación han sido relegados a un segundo plano. El programa también pretende contribuir al bienestar de la población y el mejoramiento de su calidad de vida, brindando la posibilidad de obtener igualdad de oportunidades mediante la práctica de actividades que fortalezcan el núcleo familiar, la solidaridad comunitaria, la convivencia pacífica, la iniciativa individual, los valores y las tradiciones culturales.

Por otra parte, la vigencia de la Ciclovía es evidente dada la historicidad de la misma detallada en otras secciones de este documento; dicho criterio histórico, así como las percepciones ciudadanas sobre la misma, hacen necesario considerar una serie de elementos desde los cuales se posibilite la construcción del espacio social “Ciclovía” como un nodo articulador de las prácticas y dinámicas socio espaciales que son características a una urbe como Santiago de Cali. Sobre los criterios respecto al espacio social Ciclovía, las autoras de este documento han considerado determinar y construir los siguientes:

Identificación: en él se reconocen los tramos y trayectos, las prácticas socio-espaciales que se manifiestan en los mismos; de ello se establecieron las características en un capítulo del documento que soporta esta propuesta.

Sensibilización: es necesario llevar a cabo una serie de acciones que redunden en que el ciudadano sienta la Ciclovía; tal sentir se espera que construya, como agregado, una apropiación del espacio social que se analiza. La sensibilidad debe partir de una serie de jornadas en las que se presenten las bondades del espacio social y las potencialidades que derivan de involucrarse y participar en él, desde cada uno de sus dimensiones de desarrollo.

Apropiación: construir un sentido de pertenencia, de identidad y referenciación ciudadana respecto a la Ciclovía, debe pasar por el filtro necesario de desarrollar una serie de estrategias didácticas que devengan en que el ciudadano se forme una concepción de dicho espacio y se empodere ante el mismo. Del mismo modo, impulsar a la ciudadanía a que implementen propuestas para la utilización del espacio público para que por iniciativa propia lleven estos programas a sus barrios y localidades. De esta manera, se debe

enseñar a la gente a desarrollar sus propuestas y acciones de utilización del espacio público.

El criterio de apropiación implica dos tipos de actividades: las referidas a conceptualizar y explicar la relevancia de conservar y dar continuidad a la Ciclovía por medio jornadas diseñadas como charlas; las otras actividades tienen que ver con la ejecución de la propuesta en los tramos escogidos de la Ciclovía. De esta manera, este texto describe la propuesta “BICIVÍA” y algunas de sus premisas y orientaciones esperadas para su implementación, en los tramos escogidos para llevar a cabo el análisis.

4.2. POBLACIÓN DESTINO

La propuesta está direccionada para todos los individuos de la ciudad de Cali que participan de la Ciclovía como espacio de recreación, deporte y cultura en los días en que ésta se realiza.

4.3. POSIBLES ORGANISMOS O ENTIDADES INTERESADAS EN EL PROGRAMA

Debido a la estructuración de la propuesta, se pretenden fomentar diversos criterios y valores en los ciudadanos que competen a las siguientes entidades:

- La Secretaría del Deporte y la Recreación: encargada de la coordinación general de las acciones de apoyo, por ser una propuesta a implementarse en la Ciclovía cuya responsabilidad recae en esta entidad. De esta manera, es la encargada de racionalizar y optimizar la infraestructura vial y de transporte en la ciudad, generando, impulsando, reglamentando y manteniendo la cultura de la bicicleta, patines o vehículos no motorizados; además de caminar y trotar, utilizando para esto espacios abiertos, seguros y adecuados para el uso y práctica de actividades físico-recreativas, que a su vez, contribuyen al entramado del tejido social y cultural de nuestra ciudad.
- La Secretaría de Tránsito y Movilidad: ejerce el control del tránsito en las intersecciones de la Ciclovía con las otras vías. Igualmente, da información a los conductores de las vías alternas durante del periodo de la Ciclovía y atención de accidentes.
- Policía Metropolitana: vigilancia y control de seguridad durante el periodo de la Ciclovía.
- La Secretaría de Salud: encargada del control a expendio y consumo de alimentos, como de capacitaciones a vendedores ambulantes sobre la adecuada manipulación de alimentos y bebidas. Además, promueve estilos de vida saludable y ejerce el control de ventas ambulantes y circulación de animales en óptimas condiciones en la vía por medio de su Centro de Zoonosis.
- La Secretaría de Infraestructura: conservación y mantenimiento de la carpeta asfáltica para evitar accidentes dentro del espacio de la Ciclovía.

- La Secretaría de Educación: atendiendo a las necesidades y orientaciones pedagógicas de la propuesta para la enseñanza y la promoción de competencias ciudadanas.
- Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente - Dagma: en lo que atañe a la relación entre la propuesta y la educación ambiental caleña respecto al contexto de los tramos de la Ciclovía, escogidos para la implementación.
- La Secretaría Cultura y Turismo: la propuesta puede generar interés en los visitantes ajenos a la ciudad, es decir, a los turistas de origen nacional y extranjero. Además, esta Secretaría es la encargada de liderar la planeación de políticas y programas que fomenten la cultura y el turismo de la ciudad, por medio de actividades artísticas y culturales, entre otros.
- MetroCali: entidad que garantiza la operatividad del transporte público, mientras la Ciclovía está habilitada.
- Emas Cali, Promoambiental Cali y Ciudad Limpia: organismos encargados de la recolección de residuos sólidos en la Ciclovía y de generar campañas educativas para que la ciudadanía realice correctamente el desecho de sus basuras.
- La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia: encargada de garantizar la convivencia pacífica y la seguridad ciudadana, mediante la formulación de planes, programas, proyectos y acciones en relación con seguridad, orden público, protección del espacio público, protección al consumidor, resolución pacífica de conflictos, prevención y atención de desastres, la supervisión y control del desarrollo urbano.

Las anteriores entidades son las que se consideran directamente involucradas con la propuesta; esto no va en contravía de estar diligente ante la posibilidad de identificar otras, cuya relación con la misma vayan surgiendo en el desarrollo de sus dinámicas. Entre esas otras entidades, se ha pensado en algunas de carácter privado como: escuelas deportivas y gimnasios, organizaciones comerciales de agua, frutas, jugos y bebidas energizantes, a modo de ejemplo.

4.4. ÁMBITO ESPACIAL DE IMPLEMENTACIÓN

La propuesta “BICIVÍA” se pretende desarrollar en los cuatro tramos escogidos para el desarrollo de la monografía que soporta la misma. Los tramos son los siguientes:

- a) Calle 9 entre carreras 66 y 39.
- b) Unidad Deportiva Panamericana Jaime Aparicio sobre la calle 9 entre carreras 39 y 36b.
- c) Autopista Suroriental entre carrera 39 y calle 13.
- d) Autopista Suroriental entre calle 13 y calle 70 con carrera 1a5.

4.5. OBJETIVOS

4.5.1. OBJETIVO GENERAL

Diseñar una propuesta didáctica que fortalezca la identidad, apropiación y pertinencia de la Ciclovía caleña, implementándola en cuatro tramos de la misma en pro de fortalecer y generar dinámicas socio-espaciales que demuestren la vigencia y apropiación de dicho espacio social.

4.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir algunos referentes conceptuales, metodológicos y pedagógicos que consoliden una propuesta didáctica en pro de fortalecer la identidad, apropiación y pertinencia del espacio social Ciclovía.
- Diseñar una propuesta didáctica que retome los referentes conceptuales, metodológicos y pedagógicos escogidos para fortalecer la identidad, apropiación y pertinencia del espacio social Ciclovía.
- Implementar la propuesta didáctica diseñada considerando la participación de entidades públicas y privadas, de la comunidad y los ciudadanos en los cuatro tramos escogidos para realizar las prácticas.

4.6. JUSTIFICACIÓN

La propuesta “BICIVÍA” connota relevancia para la sociedad caleña, debido a que su implementación pretende redundar en la consolidación de tres valores ciudadanos que generen apropiación, vigencia y trascendencia a dicho espacio social. Los valores ciudadanos considerados por las autoras son el de identidad, apropiación y pertinencia a partir de la ejecución de una serie de estrategias didácticas que se llevarán a cabo en los cuatro tramos de la Ciclovía, definidos en la sección inicial de esta propuesta.

La ciudadanía caleña y los turistas tanto nacionales, como extranjeros, al participar en la implementación de la propuesta tendrán la posibilidad de pensar, sentir y vivir el espacio social Ciclovía de una forma alternativa a como se ha considerado la misma. La cual, se ha visto sólo como un espacio de recreación y deporte, relegando su valioso aporte social, cultural y de espacio público en el que las competencias ciudadanas son imprescindibles para que su uso sea adecuado. Generar dicha alternativa, imbrica diversos ámbitos de saber, lo que deviene la propuesta en un trabajo interdisciplinar que le impugna un carácter de complejidad, diálogo de saberes y referenciación epistemológica, acorde a los derroteros y orientaciones que se demanda del conocimiento en la actualidad.

En tal sentido, se deriva la trascendencia de la propuesta de la sociedad a la academia, de lo social a las estructuras de saber, a partir de la imperiosa necesidad de que las estructuras de saber, analicen y construyan referentes científicos desde los que se lleve a cabo una hermenéutica de lo socio-espacial, conducentes a la comprensión de las dinámicas que emergen y hacen presencia en un espacio social como el de la Ciclovía.

La población involucrada en la propuesta obtendrá una serie de beneficios al participar en la misma; dichos beneficios no se limitan a lo evidente de la salud individual o colectiva a partir de la práctica y costumbre de actividades físico-recreativas. Otros beneficios se relacionan con los aspectos sociales y convivenciales, redundantes de compartir con otras personas que tienen afinidades respecto a las prácticas ciudadanas. Finalmente, dentro de los beneficios derivados de la propuesta está la generación y fortalecimiento de los valores y competencias ciudadanas, pensados por las autoras al momento de su diseño.

Para las autoras, el diseño e implementación de la propuesta denota un carácter singular debido al estudio monográfico realizado en los cuatro tramos de la Ciclovía, que permitieron construir una reflexión epistemológica, incompleta si no se concreta en una práctica como la propuesta que se esboza. Concretar dicha reflexión, demanda de establecer una serie de referentes, conceptuales, metodológicos y pedagógicos que sustenten las estrategias didácticas por medio de las cuales se realice la propuesta. De ello se ocuparán las siguientes secciones de este documento.

4.7. FUNDAMENTOS CONCEPTUALES

Para desarrollar esta propuesta utilizaremos los siguientes ejes temáticos:

- a) Diferencia entre Cicloruta, CicloPaseo, Ciclovía y CicloVida
- b) Proceso para implementación de espacios gratuitos y seguros para el aprovechamiento del tiempo libre en los barrios y localidades
- c) Promoción de la recuperación de las calles y parques para encuentros activos saludables
- d) Promoción y educación sobre hábitos de vida saludables
- e) Incentivar y motivar la actividad física, la recreación y el deporte
- f) Enseñar los beneficios de la actividad física
- g) Promover e incentivar el uso de la bicicleta y el uso alternativo de medios de transporte no motorizados, para la disminución de la contaminación ambiental y del ruido
- h) Enseñar el uso correcto del espacio de la Ciclovía por medio de la señalectica o señales de tránsito
- i) Generar sentido de pertenecía hacia la ciudad
- j) Generar valores de convivencia ciudadana (respeto, tolerancia, equidad, solidaridad, etc.)
- k) Recomendaciones sobre:
 - Importancia del calentamiento y el estiramiento antes de hacer actividad física en la Ciclovía
 - Uso de bloqueador solar

- Importancia de alimentarse bien antes de asistir a la Ciclovía
- Importancia de hidratarse adecuadamente
- Importancia de hacer mantenimiento preventivo a las bicicletas, patines y vehículos no motorizados
- Circular en el sentido derecho de la vía
- Transitar preferiblemente uno detrás de otro o máximo por parejas, para evitar congestiones en la vía
- Evitar transitar por andenes, zonas verdes, separadores viales o zonas prohibidas por las autoridades
- Respeto de instrucciones de las autoridades especialmente en las intersecciones
- Evitar maniobras imprudentes en vehículos no motorizados que pongan en peligro la integridad física propia y la de los demás
- Adelantar competencias excesivas dentro de la vía
- Tránsito de los niños en la vía bajo la supervisión de adultos responsables
- No dejar animales sueltos en las zonas verdes y en las vías
- Utilización de collar y bozal para los animales y mascotas
- Retirar los excrementos de las mascotas en bolsas plásticas
- Promover la vacunación y esterilización de mascotas
- Evitar peleas de perros en la vía
- Concientizar que el asfalto, el sol y las altas temperaturas lastiman las patitas de las mascotas
- Uso correcto de los recipientes establecidos para el desecho de residuos sólidos o basuras
- Ubicación correcta de vendedores ambulantes en el andén o separadores viales

4.8. FUNDAMENTOS PEDAGÓGICOS

Esta propuesta se desarrolla bajo los ejes teóricos de la Pedagogía Constructivista y la Pedagogía Crítica. Así pues, entendemos que el Constructivismo se basa en la teoría del conocimiento constructivista y como figuras clave del construccionismo podemos citar a Jean Piaget y a Lev Vygotski⁴². En este

⁴² Payer, Mariangeles. Generalidades de la Teoría Constructivismo, Capítulo 1. En Teoría del constructivismo social de Lev Vygotsky comparación con la teoría Jean Piaget. Caracas, Venezuela: Universidad Central de Venezuela, 2005. Citado en: 25 de junio del 2017. Disponible en internet: http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46991264/TEORIA_DEL_CONSTRUCTIVISMO_SOCIAL_DE_LEV_VYGOTSKY_EN_COMPARACION_CON_LA_TEORIA_JEAN_PIAGET.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498452847&Signature=PBil22jz9faRv86p0993iPyvk%2F0%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DTEORIA_DEL_CONSTRUCTIVISMO_SOCIAL_DE_LEV.pdf

sentido, Piaget se centra en cómo se construye el conocimiento partiendo desde la interacción con el medio. Por el contrario, Vygotski se centra en cómo el medio social permite una reconstrucción interna.

De esta manera, para fundamentar este programa educativo partimos de que el Constructivismo postula la necesidad de entregar herramientas que permitan crear procedimientos propios para resolver una situación problemática, lo cual implica que las ideas se modifiquen y los individuos sigan aprendiendo. Así mismo, parte de que el aprendizaje significativo cuando es constructivista la realidad es una construcción social que depende de los significados que les dan las personas. Además, este enfoque exige que el conocimiento del proceso de aprendizaje de los actores y de su forma de construir los significados, realice intervenciones optimizadoras en dicho proceso.

Entre tanto, la Pedagogía Crítica⁴³ la entendemos como una propuesta de educación que pretende formar a los niños, las niñas, sus familias y de forma recíproca a toda la comunidad, que envuelven las relaciones de estos actores en la apropiación del territorio, construcción social del conocimiento, organización política, la economía local y regional; evidenciando por medio de este proceso de construcción de conocimiento, las diferentes relaciones sociales y de producción que permiten identificar, explicar, relacionar y argumentar las propuestas de transformación social, las creencias y prácticas que generan una nueva sociedad, incluyente y justa.

4.9. ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS

Teniendo en cuenta que la Ciclovía es un espacio con población en constante movimiento, la metodología a aplicar consiste en realizar jornadas con charlas en los cuatro trayectos estudiados, en lugares que tengan características espaciales apropiadas que permitan la implementación de esta propuesta educativa.

Estas charlas, en primer lugar consistirán en entregar material impreso o volantes con la información a enseñar, posteriormente se procederá a explicar y se interactuará con los asistentes con preguntas sobre lo aprendido. Igualmente, se afianzará el conocimiento dado, con reflexiones sobre las necesidades en los barrios donde viven los usuarios, en cuanto a espacios para el deporte, la recreación, la convivencia, lugares de encuentro social, entre otros, con el fin de incentivar la ejecución de políticas e iniciativas en beneficio de su comunidad.

4.10. EVALUACIÓN

Hay un criterio indispensable en cualquier propuesta y es el referido a contrastar los resultados esperados con los obtenidos: el criterio evaluación. Sin embargo, cabe resaltar que estamos proponiendo un programa educativo para un espacio público con población en constante movimiento, por lo tanto no tendría evaluación de los asistentes. Por otra parte, nuestro programa sería evaluado por medio de

⁴³ Coraggio, José Luis. Características de una Pedagogía Crítica, Capítulo 5. En Pedagogía crítica: eje de desarrollo de la enseñanza superior. Buenos Aires: Instituto Fronesis. Extraído el, 1994, vol. 12. Citado en: 25 de junio del 2017. Disponible en internet: <http://web.fceia.unr.edu.ar/images/PDF/Pedagogia.pdf>

los reportes y estadísticas de parte del programa CicloVida en su ente administrativo, respecto al mejoramiento en los índices de accidentalidad, correcto uso del espacio público y convivencia pacífica, entre otros. Además, del reporte sobre propuestas de implementación de Ciclovías u otros programas ciudadanos encaminados al uso del espacio público, por parte de los ciudadanos en sus respectivos barrios y localidades.

4.11. RECURSOS Y COSTEO

Para realizar esta propuesta se necesitan recursos como una mesa, una carpa, dos sillas, lapiceros y volantes impresos con la información a enseñar. No obstante, la ejecución de este programa educativo no tendría costos para las autoras del mismo, debido a que se presupuestó pedir colaboración a la Secretaría del Deporte y la Recreación para que subsidie la implementación de los recursos, para llevar a cabo dicha propuesta.

4.12. CRONOGRAMA

El cronograma estaría definido por jornadas dominicales realizadas durante la habilitación de la Ciclovía, los cuales estarían sujetos a los resultados de convocatoria y asistencia en cada trayecto donde se ejecute. De este modo, si se logra llegar a un gran número de personas por jornada, se realizarían por trayecto dos charlas, de lo contrario se ejecutarían cuatro jornadas por sector. Lo anterior, se define debido a que contamos con una población en constante movimiento que va a la Ciclovía a hacer otro tipo de actividades y no tienen presupuestado escuchar una charla educativa.

CONCLUSIONES

Los espacios públicos, en este caso la CicloVida, se han formado mediante la participación y el ejercicio del derecho ciudadano por la apropiación del espacio. En este sentido, hablar de la CicloVida como espacio público implica dialogar sobre espacios dinámicos, que se relacionan estrictamente con su praxis social desde lo antropológico y existencial. Para efectos de esta investigación, este lugar proporcionó los insumos y las narrativas sociales necesarias para constatar cómo este espacio transitorio se ha convertido en un espacio vivible para la ciudadanía. Puesto que permite el encuentro social, reivindicando al usuario sobre el espacio que está sintiendo, viviendo y pensando. Además, permite la interacción social y la apropiación del espacio público a partir del ejercicio de la experimentación de la ciudad en la recuperación de escenarios y espacios públicos.

La CicloVida se puede considerar como un “lugar” antropológico, debido a que su espacio es utilizado como espacio social dotado de sentidos y realidades, que son aprovechados en comunidad o grupos que asisten a ella como centro de encuentro social. El mayor índice de población que la usa, está conformado por familias y amigos aumentando así la sociabilidad del lugar y denotando que es aprovechado en compañía de más personas y no en solitario, generando procesos de integración y construcción de un mayor tejido social en la comunidad; posibilitando a su vez, la convivencia y la cohesión social, ya que recupera las calles para el encuentro ciudadano. De esta manera, y con base en todo lo realizado en este estudio, se presentan a continuación los principales resultados y hallazgos.

En la CicloVida el comportamiento social, permite desarrollar expresiones culturales por medio de las interrelaciones entre los individuos que la visitan, determinando la importancia del espacio donde se desarrollan tales prácticas. De esta manera, encontramos que las principales prácticas socioespaciales que se llevan a cabo al interior de este lugar son las actividades físico-recreativas de montar bicicleta y caminar. No obstante, cabe resaltar que las personas también utilizan la CicloVida como un espacio para hacer distintas actividades tanto físicas como de entretenimiento y recreación, en el tiempo que usan este espacio.

La belleza visual del espacio y su dinámica con el medio urbano, denota las preferencias por el uso del mismo. De esta manera, la morfología del espacio urbano permite otras connotaciones y representaciones del mismo para su uso o desuso desde lo social y cultural. Así pues, la permanencia y el gusto por la CicloVida está sujeto a estos criterios, por lo cual encontramos que el Trayecto Sur por ser el más arborizado y con una belleza visual más atractiva, ofrece más espacios de descanso y de protección disponiendo de una mayor permanencia en

este espacio, por parte de los usuarios. Por el contrario, los trayectos del Sector La Luna y la Autopista Suroriental por no contar con el mismo confort ambiental, en cuanto a arborización y poseer un clima más cálido; la permanencia en el recorrido es menor. De esta manera, el gusto de las personas por la CicloVida también está determinado por la belleza del paisaje urbano y su arborización, como también por las opciones de actividades físicas y de recreación que el sector ofrezca.

Los resultados tanto para la motivación y lo que más le gusta a la gente de este espacio, están relacionados con las actividades físico-recreativas que este lugar ofrece. Así pues, la mayor motivación y preferencia de los usuarios en la CicloVida es hacer actividad física. Entre tanto, el estudio demostró que la CicloVida es un lugar muy visitado por los usuarios que con antelación conocen y disfrutan de este espacio. Lo que permite entrever que la mayoría de personas hacen varias o más de una actividad físico-recreativa en su sector o recorrido favorito y que a la vez buscan los trayectos más cercanos a su casa. Por tanto, se puede afirmar que la CicloVida cumple con su principal propósito, el cual es brindar un espacio para la actividad física, la promoción del deporte y la recreación, las cuales se constituyen como las principales motivaciones de los usuarios para asistir a este lugar.

Para los usuarios en general, el sector o trayecto favorito se relaciona ampliamente con la cercanía a su casa. Se puede afirmar, que el gusto de las personas que visitan un determinado trayecto o sector en la CicloVida, también está relacionado con la cercanía que tenga con su vivienda y con la variedad de opciones recreativas que éste ofrezca. Se evidenció que las personas que asisten a este espacio, por lo general, llegan a partir de las 9:00 a.m. y se marchan antes del cierre del mismo; indicando que la población asistente no gusta de madrugar el domingo, pero usan la CicloVida por un lapso de tiempo justo para hacer las distintas actividades favoritas que este espacio les ofrece.

La CicloVida permite la inclusión social, ya que por ser un espacio gratuito no tiene restricciones de clase social, edad, sexo y preferencias físico-recreativas. Igualmente, contribuye en la disminución de la inequidad permitiendo la igualdad de condiciones cuando se usa el espacio público, generando a su vez valores de convivencia ciudadana. Es así, como los resultados revelan que la CicloVida es un espacio utilizado en su gran mayoría por los sectores populares de nuestra ciudad, perteneciente a los estratos 2 y 3. Los cuales, tienen una edad que oscila entre los 26 a 45 años, seguido de los 16 a 25 años, indicando que la CicloVida es un espacio altamente aprovechado por adultos jóvenes y adolescentes.

Este espacio favorece la adquisición de hábitos saludables mejorando la calidad de vida de la comunidad. Con base en lo anterior, la CicloVida cumple de nuevo con su propósito de brindar espacios para la recreación, la actividad física, el deporte y el sano esparcimiento. Por lo cual, permite generar sentidos de pertenencia e integración, desde donde se inician procesos de unión familiar y a su vez, puntos de encuentro culturales y sociales.

La CicloVida en su generalidad cuenta en sus recorridos con una trama urbana irregular y el uso del suelo del espacio urbano, desde su estructura socioeconómica predominante, es mixto (residencial y comercial). Por otra parte, este espacio permite reactivar y mantener la economía de los vendedores ambulantes y a su vez de la comunidad, por la libertad que ofrece para la venta de sus productos.

Las personas que asisten a la CicloVida manifestaron mayoritariamente sentirse “Muy seguros”, demostrando que la percepción de seguridad que tiene la gente en la CicloVida es alta. Igualmente, se puede inferir que las personas, en general, se sienten seguras con la gente que también visita la CicloVida.

Los vendedores ambulantes y los usuarios se sienten a gusto cuando asisten a la CicloVida. Asimismo, los usuarios manifestaron disfrutar de las actividades y el espacio que ésta ofrece; sin embargo, expresan que todavía faltan muchos aspectos en su estructura de servicios por desarrollar y fortalecer.

Finalmente, concluimos que efectivamente se requiere de un programa educativo que fortalezca y potencialice la concientización de la comunidad respecto a sus derechos y deberes ciudadanos, en este tipo de espacios públicos. Los cuales se utilizan desde la cotidianidad y la inercia, desconociendo su importancia desde el ejercicio de la ciudadanía, para el desarrollo de procesos sociales que benefician las comunidades asistentes.

BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA VIGIL, Percy. Análisis formal del espacio urbano (aspectos teóricos). Lima. Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes. 2005. p.99.

ARCE MORALES, Carlos Eduardo. Ciudad y espacio público: ciclovía un escenario de relaciones transformadoras en la ciudad de Cali. Trabajo de grado Geografía profesional. Cali. Universidad del Valle. Facultad de Humanidades. Departamento de Geografía. 2012.

BARBERO, Jesús Martín. Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación. En: Sociedad N° 5, Buenos Aires; in Cátedra de Imágenes urbanas N°5, Caracas. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: www.fsoc.uba.ar/publicaciones/sociedad/soc05/barbero.htm

CARRIÓN, Fernando. Espacio público: punto de partida para la alteridad. Fabio Velásquez, comp. Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Fedevivienda y Corporación Región, 2004. Citado en: 28 de junio de 2017. Disponible en internet: http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39340202/artfcalteridad.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498709175&Signature=yGuHCpq7MnhvX4RUv62hK3ka2w8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCOMENTARIOS_SOBRE_ESPACIO_PUBLICO.pdf

CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE REDES, TRANSPORTES, URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN PÚBLICA (CERTU). Los esquemas de ciclovías y la intermodalidad bicicletas y transportes públicos. En: Boletín FAL. Edición N° 317, número 1 de 2013. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36103/FAL-317-WEB_es.pdf?sequence=1

CORAGGIO, José Luis. Características de una Pedagogía Crítica, Capítulo 5. En Pedagogía crítica: eje de desarrollo de la enseñanza superior. Buenos Aires: Instituto Fronesis. Extraído el, 1994, vol. 12. Citado en: 25 de junio del 2017. Disponible en internet: <http://web.fceia.unr.edu.ar/images/PDF/Pedagogia.pdf>

ESPINOSA, Rodolfo; RUBIO, Julio César y URIBE, Hernando. Pensar, sentir y vivir los espacios: una propuesta de educación geográfica, formación ciudadana y apropiación del lugar. 1 ed. Cali. Universidad del Valle. 2011. p. 14.

FAJARDO, Sonia. Nociones preliminares acerca del concepto de identidad cultural. En: La cultura como principio de organización. Cali. Universidad del Valle. 1997.

GARFINKEL, Harold. La evidencia no se cuestiona, capítulo II. En: Sociología de la vida cotidiana. Madrid. Ediciones Cátedra. 2000. pp. 106-183.

GOMESCÁSSERES B., Tatiana M. Deporte, juego y paseo dominical: La recreación en los espacios públicos urbanos, el caso de la ciclovía de Bogotá. Trabajo de grado Sociología. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 2003. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.bdigital.unal.edu.co/16358/1/11243-27155-1-PB.pdf>

GÓMEZ, Luis Fernando; MATEUS, Julio Cesar y CABRERA, Gustavo. Leisure-time physical activity among women in a neighbourhood in Bogotá, Colombia: prevalence and socio-demographic correlates. Cad. de Saúde Pública vol. 20 no. 4 Rio de Janeiro July/ Aug. 2004. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2004000400026

HALL, Edward. La dimensión Oculta. Siglo XXI Editores. Buenos Aires. Segunda Edición en Español. 1976. Citado por: Acuña Vigil, Percy. Análisis formal del espacio urbano (aspectos teóricos). Lima. Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes. 2005. p.99.

HARVEY, David. La condición de la postmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Tercera parte. La experiencia del espacio y del tiempo. 2ª. ed., 1ª reimpresión. Buenos Aires. Amarrortu, 2012. p. 244.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ C. Baptista L.P. Metodología de la Investigación. Chile. Editorial Mc Graw Hill. 2003. Citado por: Ruíz Medina, Manuel Ildefonso. Políticas Públicas en salud y su impacto seguro popular en Culiacán, Sinaloa, México. Trabajo de grado Doctorado en Estudios Fiscales. Culiacán, Rosales, Sinaloa. Universidad Autónoma de Sinaloa. Facultad de Contaduría y Administración, División de estudios de posgrado. 2011. p. 158.

HOYOS CUARTAS, Luz Amelia. Estudio de las actividades físicas no formales realizadas en la ciclovía bogotana. VIII Congreso Nacional de Recreación. Vicepresidencia de la República / Coldeportes/FUNLIBRE. 27 al 29 de Mayo de 2004. Bogotá, D.C., COLOMBIA. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.redcreacion.org/documentos/congreso8/Cenda.html>

IDRD (Instituto Distrital de Recreación y Deporte). Alcaldía Mayor de Bogotá. La Ciclovía bogotana y su historia. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet: <http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/?q=node/1606>

INFORME INSTITUCIONAL SECRETARÍA DEL DEPORTE Y LA RECREACIÓN DE CALI. 2006. Alcaldía de Santiago de Cali. Citado en: 4 de julio de 2016.

Disponible en internet:

<http://www.cali.gov.co/deportes/publicaciones/129896/Bicivida/>

MASSIRIS CABEZA, Ángel. Fundamentos conceptuales y metodológicos del ordenamiento territorial. 1 ed. Tunja. Editorial Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2004. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet:

<http://www.massiris.com/2012/09/libro-fundamentos-conceptuales-y.html>

MINOTTA HURTADO, Mayra Esperanza. Las caleñas son como las flores ¿y los caleños? Estudio sobre estereotipos de género en dos espacios públicos de la ciudad de Cali. Trabajo de grado Sociología. Cali. Universidad del Valle. Facultad de Ciencias Sociales y Económicas. 2014.

MORENO LACHE, Nubia y CELY RODRÍGUEZ, Alexander. comps. Ciudades leídas ciudades contadas: la ciudad latinoamericana como escenario didáctico para la enseñanza de la geografía. 1 ed. Bogotá. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. 2011. p.8.

PÁRAMO, Pablo. Sociolugares. 1 ed. Bogotá. Editorial Universidad Piloto de Colombia. 2011.

PAYER, Mariangeles. Generalidades de la Teoría Constructivismo, Capítulo 1. En Teoría del constructivismo social de Lev Vygotsky comparación con la teoría Jean Piaget. Caracas, Vanezuela: Universidad Central de Venezuela, 2005.

Citado en: 25 de junio del 2017. Disponible en internet:

http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46991264/TEORIA_DEL_CONSTRUCTIVISMO_SOCIAL_DE_LEV_VYGOTSKY_EN_COMPARACION_CON_LA_TEORIA_JEAN_PIAGET.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498452847&Signature=PBil22jz9faRv86p0993iPyvk%2F0%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DTEORIA_DEL_CONSTRUCTIVISMO_SOCIAL_DE_LEV.pdf

QUINTERO PÉREZ, Gloria Isabel. Las prácticas de control socio-espacial y sus efectos territoriales. En: Revista Bitácora Urbano Territorial. Enero-Junio, 2008. Vol. 12, núm.1.

Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet:

<http://www.redalyc.org/pdf/748/74811916007.pdf>

SANTIAGO DE CALI. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN.

Plan de Ordenamiento Territorial (Septiembre, 2000). Santiago de Cali:

Departamento Administrativo de Planeación Municipal, 2000 .470 p.

SANTIAGO DE CALI. ALCALDÍA DE CALI. Políticas, Información asociada [En línea]. Santiago de Cali: Alcaldía de Santiago de Cali, 2004. Citado en: 7 de Mayo

de 2011. Disponible en Internet:

http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos/acuerdos_2007

SARMIENTO, Olga L.; TORRES, Andrea; JACOBY, Enrique; PRATT, Michael; SCHMID, Thomas L. y STIERLING, Gonzalo. La Ciclovía-Recreativa: Un Programa Masivo de Recreación con Potencial en Salud Pública. *Journal of Physical Activity and Health*, 2010, 7(Suppl 2), S163-S180© 2010 Human Kinetics, Inc. Citado en: 4 de Julio de 2016. Disponible en internet:

<http://www.bvsde.paho.org/texcom/cd045364/cicloviasp.pdf>

SILVA, Armando. *Imaginarios urbanos*. 5 ed. Bogotá, Colombia. Arango Editores Ltda. 2006.

TERRERO, Patricia. Ocio, prácticas y consumos culturales. Aproximación a su estudio en la sociedad mediatizada. En: *Diálogos de la Comunicación*, FELAFACS. Octubre de 1997. Vol. 40. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet:

http://www.perio.unlp.edu.ar/catedras/system/files/terrero._ocio_practicas_y_comsumos_culturales.pdf

TRONCOMOSO M., Andrés. ¿Cuáles son los factores del pasado que determinan el paisaje actual? [Exposición] 27 al 29 de octubre de 2009. Departamento de Antropología. Universidad de Chile. 2º Taller de Paisaje Cultural. Paisaje Cultural, gestión territorial y patrimonio. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet:

http://www.dibam.cl/dinamicas/DocAdjunto_1481.pdf

ULLOA, Alejandro. *Cartografías urbanas: la ciclovía en Cali, espacio público y ciudad*. En: *Globalización, ciudad y representaciones sociales. El caso de Cali*. 1 ed. Medellín, Colombia. Universidad Pontificia Bolivariana. 2000.

UNWIN, Tim. *El lugar de la geografía*. Madrid Editorial Cátedra. 1992. Citado por: Espinoza, Rodolfo; Rubio, Julio César y Uribe, Hernando. *Pensar, sentir y vivir los espacios: una propuesta de educación geográfica, formación ciudadana y apropiación del lugar*. 1 ed. Cali. Universidad del Valle. 2011. p. 16.

ZIEFF, Susan G.; HIPPEL, J. Aaron; EYLER, Amy A.; and KIM, Mi-SOOK. "Ciclovía Initiatives: Engaging Communities, Partners, and Policy Makers Along the Route to Success" (2013). Brown School Faculty Publications. Paper 6. Citado en: 4 de julio de 2016. Disponible en internet:

http://openscholarship.wustl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1005&context=brown_facpubs

ZUSMAN, Perla. *Geografías Históricas y Fronteras*. En: Lindón, Alicia y Hiernaux, Daniel. comps. *Tratado de Geografía Humana*. 1 ed. México. Editorial Anthropos. 2006. p. 174.



PROGRAMA ACADÉMICO DE LICENCIATURA EN EDUCACIÓN BÁSICA
CON ÉNFASIS EN CIENCIAS SOCIALES

ACTA DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

Los estudiantes de nuestro Programa Académico *Gutiérrez de Piñeres Carabalí Alexandra C.C. 1062282046 de Santander de Quilichao, código 200942709 y González Valencia Sandra Milena C.C 66996305 de Cali - Valle, código 200749949* presentaron y aprobaron su trabajo de grado: "*Estudio socioespacial de la ciclovía dominical de Cali. Estudio de caso comparado de cuatro trayectos*", bajo la dirección Jorge Luis Zapata, profesor del Departamento de Geografía.

Jurados Evaluadores:

Profesora *Stella Herrera Hurtado*, Escuela de Arquitectura – 25 de septiembre de 2017

Profesor *Rodolfo Espinosa López*, Departamento de Geografía – 24 de noviembre de 2017

Se anexan a la presente, cartas de aprobación de trabajo de grado.


JAVIER ENRIQUE THOMAS BOHÓRQUEZ
Vo. Bo. Director de Plan
Lic. Educación Básica énfasis en Ciencias Sociales

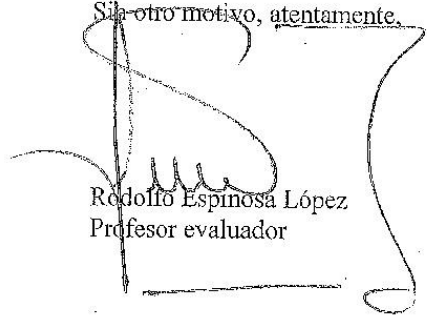

JORGE ELIECER RUBIANO MEJÍA
Vo. Bo. Jefe
Departamento de Geografía

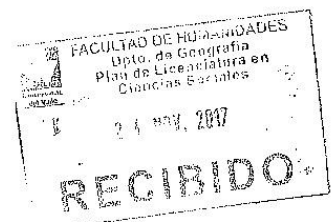
De: Rodolfo Espinosa López
Para: Dr. Javier Enrique Thomas B. - Director de la Licenciatura en Educación
Básica con Énfasis en Ciencias Sociales de la Universidad del Valle.
Asunto: Evaluación del Trabajo de Grado titulado "*Estudio socioespacial de la ciclovía dominical de Cali. Estudio de caso comparado de cuatro trayectos*", de las estudiantes Sandra Milena González Valencia y Alexandra Gutierrez de Piñeres.
Fecha: 24 de noviembre de 2017

Cordial saludo,

Por medio de la presente le informo que el Trabajo referido incorporó las recomendaciones señaladas en la primera evaluación. Por lo tanto, su evaluación es APROBADO.

~~Sin otro motivo, atentamente,~~


Rodolfo Espinosa López
Profesor evaluador



Santiago de Cali, septiembre 25 de 2.017.

Profesor
JAVIER ENRIQUE THOMAS B.
Programa Ciencias Sociales
Director de Plan

Asunto: Evaluación Trabajo de Grado: "ESTUDIO SOCIO-ESPACIAL DE LA CICLOVIA DOMIICAL DE CALI: ESTUDIO DE CASO COMPARADO DE CUATRO PROYECTOS.

Estimado profesor:

A continuación, me permito hacer los siguientes comentarios en relación al texto elaborado por las estudiantes Sandra Milena González y Alexandra Gutiérrez, según asunto enunciado:

El trabajo se estructura a partir de la modalidad de "Formulación y Solución de un tema-problema de interés".

Es un tema interesante en la medida que el caleño tiene grandes inconvenientes para encontrar en la ciudad espacios con calidad sensible que permitan una sana convivencia y amable relación y es precisamente la ciclovia recreativa que se genera los domingos, el escenario propicio para ello.

La investigación, tiene un componente social que exhibe no solo los factores para la concientización de lo que significa para la ciudad este escenario, sino que hace evidente las responsabilidades de los diferentes agentes de la Administración Pública que de una u otra forma están profesionalmente ligados al desarrollo de las actividades en el lugar.

Vale la pena resaltar el tema de participación comunitaria usado en la metodología del trabajo, pues la calidad de espacio y las oportunidades recreativas y educativas que se brinda a los caleños en los espacios de convivencia y recreación de la ciudad, deben tener la consideración de los aspectos culturales que son propios solo de esta región.

Sin embargo, considero que el proyecto debió haber adoptado como conclusión al análisis elaborado, unas pautas de mejoramiento del espacio físico, pues si bien es cierto que la CicloVida puede *"cumplir con su principal propósito, el cual es brindar un espacio para la actividad física, la promoción del deporte y la recreación, las cuales se constituyen como las principales motivaciones de los usuarios para asistir al lugar"*, (tomado del texto de la estudiantes) los espacios donde se desarrollan las ciclovías, están lejos de tener en el aspecto físico, las condiciones necesarias para el desarrollo de las actividades que allí se

tienen y que requiere el caleño para disminuir la problemática existente sobre ausencia de espacios públicos en la ciudad.

Vale decir que esta sería una excelente oportunidad para generar en el usuario un gran sentido de pertenencia por la ciudad y un gran interés en propiciar las relaciones entre ciudadanos.

Soy consciente de que las estudiantes no tienen capacidad profesional de asumir diseños de espacio público, pero el tema y sus conclusiones deben tener consideraciones a nivel teórico de lo que el lugar requiere para tener mejor calidad de sitio. Esto basado fundamentalmente en la expresión del psicólogo ambiental Charles J. Holahan:

"El espacio donde se vive, se estudia, se recrea y se trabaja determina la manera de pensar, sentir y comportarse".

Es válido el programa educativo que contiene el texto, pero también las recomendaciones de cómo debe ser el escenario para que el programa no solo se pueda desarrollar, sino que su práctica se vea reflejada en la manera como se mejora la calidad de la recreación en la CicloVida.

El trabajo es Aprobado.



Atento saludo

STELLA HERRERA H.- arq. paisajista

Facultad Artes Integradas

Escuela de Arquitectura

Docente