



CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO DE UNA CIUDAD INTERMEDIA Y SU INFLUENCIA EN LA OCURRENCIA DE COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES

LIDIA MARINA MARTÍNEZ PICO

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POSGRADOS
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN**

BOGOTÁ D.C.

2017

**CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO DE UNA CIUDAD INTERMEDIA Y
SU INFLUENCIA EN LA OCURRENCIA DE COMPORTAMIENTOS URBANOS
RESPONSABLES**

LIDIA MARINA MARTÍNEZ PICO
Código 2015287573

**Tesis de Grado presentada como requisito parcial para
optar por el título de Magister en Educación**

OSCAR JULIÁN CUESTA MORENO
Magister en Educación
Tutor

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POSGRADOS
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN

BOGOTÁ D.C.

2017

Nota de aceptación

Firma del tutor

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Bogotá, D.C., _____ de _____ de _____

“Para todos los efectos, declaro que el presente trabajo es original y de mi total autoría, en aquellos casos en los cuales he requerido del trabajo de otros autores o investigadores, he dado los respectivos créditos”

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Educación al servicio de la sociedad	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 5 de 10	

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de grado.
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	Características del Espacio Público de una Ciudad Intermedia y su Influencia en la Ocurrencia de Comportamientos Urbanos Responsables
Autor(es)	Martínez Pico, Lidia Marina
Director	Oscar Julián Cuesta Moreno
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2017. 246p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	PEDAGOGÍA URBANA, ESPACIO PÚBLICO, COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES, APRENDIZAJE POR REGLAS, METACONTINGENCIAS, CONVIVENCIA CIUDADANA.

2. Descripción
Investigación descriptiva de carácter exploratorio que describe cómo las características del espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía, influyen en la exteriorización de comportamientos urbanos responsables (CUR) y establece las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que ocurren en Bogotá.

3. Fuentes

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2006). *Plan Maestro de Espacio Público*. Documento Técnico de Soporte. Bogotá. DAPD.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2016). *Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá*. Documento Técnico de Soporte. Bogotá, D.C.: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Asociación Internacional de ciudades educadoras. (1990). *Carta de ciudades educadoras*. Recuperado de: <http://www.edcities.org/carta-de-ciudades-educadoras/>

- Bellet, C. y Llop, J. (2004). *Mirada a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias*. Scripta nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales Universidad de Barcelona, Vol. VIII, N°165. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>
- Burbano, A. (2009). *La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”*. Revista Colombiana de Educación, N°57, pp. 28-45, Bogotá, Colombia.
- Burbano, A. M. (2013). *El Espacio Público Como Un Ensamblaje de Lugares Producidos por Discursos y Prácticas*. Revista Papeles de Coyuntura, Año 3. N°35.pp.7-12.
- Burbano, A. M. (2014). *La investigación sobre el espacio público en Colombia: su importancia para la gestión urbana*. Territorios, N°31, pp. 185-205.
- Burbano, A. y Páramo, P. (2008). *Aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público*. Revista Pretil, Universidad Piloto de Colombia, pp., 62-72.
- Burbano, A. M. (2017). *La Convivencia Ciudadana en Bogotá*. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá-Colombia.pp.1-26.
- Cuesta, O. J. (2010). *Pedagogía Urbana, Convivencia Ciudadana y Aprendizaje por Reglas*. Revista Educación y Desarrollo social, Vol.4, N°2, pp. 176-188.
- Cuesta, O. J. (2010a). *Señalización educativa para la convivencia en el espacio público*. Signo y Pensamiento, 57, 458-470.
- Daza, W. (2008). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana. (Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional)*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Dematteis, G. (1991) *Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane*, en BERTUGLIA, C.S.; LA BELLA, A. (Ed), *I sistemi urbani*. Vol. 1: *Le teorie, il sistema e le reti*. Milano: Franco Angeli, 1991.
- Díaz, M. (2015) *“Gramática Espacial Urbana” Ubicación en el espacio Público a través de las Señales (Tesis de Grado)*. Bogotá Universidad Pedagógica Nacional, 2015 pp.77.
- Echávarri, JP.(2005).*Cuadernos de Investigación Urbanística, Sección Urbanismo*

del Instituto Juan de Herrera (SpyOT) Instituto “Juan de Herrera” Escuela Técnica Superior de Arquitectura Avenida Juan de Herrera 4, 28040 Madrid
Teléfono: (91) 336 65 08 Fax: (91) 336 65 34E-mail: ciu@aq.upm.es
Noviembre 2005- Recuperado de:
<http://scholar.google.es/scholar?hl=es&q=caracteristicas+de+la+movilidad+peatonal+en+ciudades+intermedias+&btnG=&lr=>

Fundación MAPFRE. (2014). *Estudio “Comportamientos urbanos responsables del peatón, aprendizaje guiado por reglas”*. Investigador principal: Pablo Páramo Ph. D, Investigador asociado: Joaquín Páramo Ps, con la colaboración de E. Bernal Calderón

García, V. (2014) *Comportamientos Urbanos responsables del Peatón: Aprendizaje guiado por reglas. (Tesis de Grado)*. Bogotá: Universidad pedagógica Nacional. pp. 111

Glenn, S. (1989). *On rules and rule-governed behavior; A reply to Catania's reply. The Analysis of Verbal Behavior*, 7, 51-52.

Glenn, S. (1991). *Contingencies and Meta-contingencies: Relations Among Behavioral, Cultural and Biological Evolution*. In P.A. Lamal. (Ed.), *Behavioral Analysis of societies and cultural practices*. Washington, D.C., Hemisphere.

INDEME. (2017). *Calcule su muestra gratuitamente*. Recuperado de:
<http://www.colombiamercadeo.com/documentos-de-aprendizaje/4-documentos-para-aprendizaje/50-calcule-su-muestra-gratuitamente.html>

Lombana, Z. C. (25/09/2014). En directo Prensa. www.endirectosabana.com. Chía: No hay cama pa' tanta gente. Recuperado de:
<http://www.endirectosabana.com/region/detalle-noticia/articulo/chia-no-hay-cama-pa-tanta-gente/>

López de Lucio, R. (2003). *El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y la iniciativa de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica*. Recuperado de:
http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/El%20espacio_publico%20en%20ciudades%20europeas.pdf

Merchán, J. (2014). *Valores básicos de convivencia ciudadana, Relación entre formación ciudadanía y comportamientos urbano responsables. (Tesis)*. Universidad pedagógica Nacional. p. 116.

MINSALUD. (2017). *Normas sobre accesibilidad física*. Recuperado de:
https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/Discapacidad_Accesibili

dadfisica.aspx

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte de Colombia.

Ministerio de Educación Nacional, Ley 1503 (2011). Orientaciones Pedagógicas para la Formación de Competencias en Movilidad Segura. Bogotá-Colombia. pp. 1-28. Recuperado de: http://www.colombiaaprende.edu.co/html/micrositios/1752/articles-343913_recurso_4.pdf

Mockus, A. (2003). Cultura ciudadana y comunicación. *Revista La Tadeo*, N°6, Fundación Universitaria Jorge Tadeo Lozano, p. 68.

Mockus, A. (2001-2003). Bogotá para Vivir Mejor. Bogotá-Colombia. Grupo O. P. Gráficas S.A. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/PlanesDesarrollo/Bogotaparavivirtodosdelmismolado/2001_2004_BogotaparaVivirTodosdelMismoLado_c_InformeFin2.pdf

Molano, P. (2014) *Las sillas Exclusivas en el Sistema Transmilenio de Bogotá, una lectura desde la Pedagogía Urbana (Tesis Maestría de Profundización)*. Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2014 pp. 114.

Muñoz, A. N. (2005). *Ciudades Educadoras...Espacios Permanentes de aprendizaje*. Compilación. Estudiante de Doctorado Interinstitucional de Educación. Grupo de Investigación Ambiental Urbana. Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2005 pp.1-20.

Negrón, M. (1996) La Planificación urbana local y el contexto metropolitano. *Revista Urbana*, Vol. 1, N°19, pp. 9-21.

Ospina, A. (2012) *Aproximación a un modelo de política pública en movilidad, para una ciudad intermedia en el Estado colombiano. (Tesis de Posgrado)*. Universidad Libre de Colombia. Recuperado de: <http://repositorio.unilibrepereira.edu.co:8080/pereira/handle/123456789/395>

Páramo, P. (2002). En busca de la identidad del bogotano: interacción con el pasado de la ciudad en el espacio público. *Territorios*, N°8, pp. 63-84.

Páramo, P. (2004). Algunos conceptos para una perspectiva optimista de vivir la ciudad. *Territorios*. N°10-11, pp. 91-109.

- Páramo, P. (2007a). *Equidad y convivencia ciudadana en el espacio público de Bogotá: aportes para la pedagogía y la gestión urbana*. Recuperado de: http://scienti.colciencias.gov.co:8081/cvllac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0000315133
- Páramo, P. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Libro Editorial. pp., 323.
- Páramo, P. (2010). *Aprendizaje situado. Creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano*. Ensayo-Artículo de revista. Recuperado de: <http://www.scielo.br/pdf/psoc/V22n1/V22n1a16.pdf4>
- Páramo, P. (2010a). Metacontingencias y cambios de prácticas culturales en el espacio público urbano. *Revista Pretil*, N°20, Año 7, pp. 22-23.
- Páramo, P. (2011). La Recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en CUR. *Revista del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico [IDEP]*, N°21, pp. 155-154.
- Páramo, P. (2013). Comportamiento urbano responsable: reglas de convivencia en el espacio público. *Revista Latinoamericana de Psicología*, Vol.45, N°3, Fundación Universitaria Konrad Lorenz. pp. 475-487.
- Páramo, P., & Burbano, A. M. (2011). *Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano*. *Universitas Psychologica*, 10(1), 61-70.
- Páramo, P. (2017). *Convivencia Ciudadana*. Bogotá-Colombia: Universidad Pedagógica Nacional. pp.1-20.
- Páramo, P. y Burbano, A. M. (2012). *Sociolugares: en el límite entre lo público y lo privado*. *Avances en Psicología Latinoamericana*, Vol. 30, N°2, pp. 272-286
- Páramo, P. y Burbano, A. M. (2012a). *Los Usos y la Apropiación del Espacio Público Para el Fortalecimiento de la Democracia*. *Revista de Arquitectura, Universidad Católica de Colombia*. Bogotá, Colombia. Vol. 16, Año 2014. pp.6-15.
- Páramo, P. y Burbano, A. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista Territorios*, N°28, pp. 187-206.
- Páramo, P y Burbano, A. (2014) *Manual del Orientador de Campo*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.

Páramo, P. y Burbano, A. (2014a). Los usos y la aprobación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista de Arquitectura*, Vol. 16, N°1, pp. 6-15

Páramo, P. y Cuervo M. (2006) *Historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX*. Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional.

Páramo, P. y Otálvaro. G. (2006). *Investigación Alternativa: Por una distinción entre posturas epistemológicas y no entre métodos*. Cinta moebio 25: 1-7 www.moebio.uchile.cl/25/paramo.htm

Pinilla, F. (2016). Los comportamientos urbanos responsables: Preguntas de investigación. (Doctorado Interinstitucional en Educación UPN). pp. 1 - 13. Año 2016-I.

Punsola, A. (2014) *Ciudades Intermedias: El reto de la Visibilidad*. *Revista Ciudades Sostenibles sobre I Cities*. Recuperado de: <http://www.uclg.org/es/media/noticias/las-ciudades-intermedias-en-la-nueva-agenda-urbana#sthash.BDR177XI.dpuf>.

Roig, J. (2014). *Las ciudades intermedias en la nueva agenda urbana*. Recuperado de: https://www.uclg.org/sites/default/files/news_i_cities.pdf

Torres, P. y Caicedo, C. J. (2015) *Las ciudades intermedias con mayor potencial en Colombia: un sistema de identificación*. Recuperado de: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6890/Las_ciudades_intermedias_con_mayor_potencial_Colombia.pdf?sequence=1

Trilla, J. (2015). La idea de ciudad educadora y la escuela. *Revista Educación y ciudad* N°7, pp. 73-106.

Valera, S. (1999) *Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados*. Recuperado de: <http://www.ub.edu/escult/editions/Otresal.pdf>

Vásquez, (2005). *Contenidos investigación exploratoria descriptiva correlacional y explicativa*. Recuperado de: <http://datateca.unad.edu.co/>

4. Contenidos

El presente documento “**Características del Espacio Público de una Ciudad Intermedia y su Influencia en la Ocurrencia de Comportamientos Urbanos Responsables**” presenta en el primer capítulo, generalidades de la investigación como son la justificación, el planteamiento del problema, la pregunta y los objetivos propuestos. En un segundo capítulo se presenta el estado del arte de esta investigación donde se da cuenta de los trabajos o investigaciones asociadas a las categorías principales que soportan la investigación. En un tercer capítulo se presentan referentes conceptuales que dan cuenta de planteamientos teóricos en los cuales se sustenta el Proyecto, estos son: Pedagogía Urbana, Espacio Público, Comportamientos Urbanos responsables (CUR), Aprendizaje por reglas, Metacontingencias, Convivencia Ciudadana y el Enlace de las categorías desde Ciudad Educadora. El cuarto capítulo contiene la aproximación metodológica, el contexto de estudio, la población participante y las técnicas e instrumentos de recolección de información. En el quinto capítulo se da a conocer el análisis de los hallazgos obtenidos y los planteamientos teóricos y para finalizar, se presentan las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

5. Metodología

En este capítulo se describe el proceso investigativo para responder la pregunta objeto de estudio y que ha dado origen a esta investigación.

En primer lugar, se muestra la postura integradora desde la cual se comprendió el problema, tomando como fundamento teórico o campo de conocimiento a la *Pedagogía Urbana*. Luego, se explica el tipo de investigación que se llevó a cabo, haciendo énfasis en los alcances que implica moverse bajo el marco de lo descriptivo y de la exploración.

Para finalizar este capítulo, se hace claridad frente a la estrategia de investigación, las técnicas e instrumentos. En este sentido, se expresarán de forma precisa los argumentos que se tuvieron en cuenta para asumir el enfoque de la investigación etnográfica de tipo descriptiva y de corte exploratorio.

6. Conclusiones

Con el estudio adelantado para explorar y describir cómo las características del espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR) y establecer las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que ocurren en Bogotá. En primer lugar, se pudo establecer que las características del espacio público influyen en la realización de los comportamientos urbanos responsables y en segundo lugar que, estas mismas características pueden provocar comportamientos no deseados.

Sin embargo, hay que advertir que las características del espacio público no limitan a los aspectos físicos o los oferentes materiales que hay en este, pues si se entiende el espacio público como lugar, es decir, como escenario de interacción entre sujetos donde ocurren prácticas de acuerdo a marcos culturales, las características del espacio público tienen variables a nivel simbólico. Es decir, que ocurran o no CUR se debe tanto al tamaño del andén o los obstáculos en él como a las reglas y transacciones que, a nivel formal e informal, regulan su uso y las actividades que allí tienen lugar.

Se pudo afirmar consecuentemente que los comportamientos urbanos responsables que ocurren en Chía como ciudad intermedia y en Bogotá como metrópoli son diferentes. O mejor, que el espacio público de cada ciudad tiene características que facilitan de forma particular la presencia de los CUR.

De hecho, es más común ver comportamientos de civilidad o CUR en Chía que en Bogotá, por ejemplo, más fácil ver en la ciudad intermedia un conductor que permite el paso a peatones sin ningún acoso o apuro, para que puedan cruzar la calle, pues entre otras cosas los carriles son angostos y van en una dirección. En Bogotá, por su parte, hay una avenida de varios carriles y bidireccional, por lo que el conductor tiende a parar sólo en el semáforo en rojo.

Esta diferencia se debe como Páramo (2004) afirma “a las propiedades del ambiente físico natural o construido que rodea a cada individuo o colectivo en cada lugar, a las actividades o comportamientos que allí se desarrollan y a las valoraciones y representaciones que se generan en relación con la ocurrencia de esas actividades y las propiedades físicas del lugar” (p.95).

Por otro lado, se pudo ver que las características del espacio público hace una contribución importante a la teoría de los CUR ya que es un lugar donde se dan oportunidades y ocasiones para el aprendizaje: por ejemplo, las esculturas de las diosas de la luna en el parque de la Avenida Pradilla en Chía proporcionan procesos de identidad y afecto por el lugar, promoviendo la urbanofilia como elementos culturales del espacio público, para educar al ciudadano.

De frente a estos resultados se puede concluir que el hecho mismo de que las reglas tácitas del lugar no sean visibles u obvias para todos se convierte en una limitante en la teoría de los CUR para quien hace uso de estos lugares, dado que si no puede o no sabe hacer este tipo de lecturas en el espacio físico de la ciudad podría vivir conflictos con los otros sujetos (Páramo, 2013).

El desconocimiento de las normas es otra limitante en la teoría de los CUR ya que, si se desconocen, las conductas deseables o CUR no se originarán y tampoco se desarrollarán los procesos de autorregulación o regulación de sí mismo que las acompañan; todo lo contrario, en contravía de esto, surgirán comportamientos No deseables. Sin el conocimiento de las normas se presentan efectos contrarios a la convivencia misma.

Entonces, podemos afirmar que las características socioespaciales del espacio público permiten que los CUR ocurran por prácticas sociales de las personas en su relación con el lugar (Bici carril-Chía- Bogotá) , con su amplitud, zonas verdes, la iluminación, el tramo construido y sus obstáculos, la señalización reglamentaria, entre otras ya que contribuyen a actuar como oferentes de dichas prácticas y de la comprensión y aceptación de las reglas tácitas existentes en el mismo, lo que nos recuerda que a diferencia de las reglas explícitas, las reglas tácitas no se encuentran visibles en el ambiente de la ciudad y se debe aprender a hacer una lectura inferencial sobre ellas para mitigar las tensiones en el espacio público tanto de Chía como de Bogotá y con tribuir así a una sana Convivencia.

Otros trabajos e investigaciones que se han venido adelantando en esta perspectiva y con los que se está contribuyendo corroborando resultados son:

- *Los Usos y la Apropiación del Espacio Público Para el Fortalecimiento de la Democracia por: Páramo, Pablo; Burbano Arroyo Andrea Milena. Año 2014.*

-*El Espacio Público Como Un Ensamblaje de Lugares Producidos por Discursos y Prácticas. Burbano Arroyo Andrea Milena Año 2013.*

-*Espacio público y Movilidad: un acercamiento etnográfico. Ernesto Licona Valencia. Año 2013.*

-*Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. Pablo Páramo – Andrea Milena Burbano Arroyo. Año 2013.*

Cuando Páramo (2014) afirma: “aunque los espacios públicos suelen ser diseñados para cumplir cierto tipo de funciones, son las personas las que a través del uso rutinario van dándole su verdadera función y construyendo su significado” (p.8).

El autor dirige la mirada hacia la valoración de usos y significados otorgados por las personas al espacio público, haciendo ver así, la relevancia que tiene el que las personas usen estos escenarios y se apropien de ellos como también haciendo notar su relatividad (Páramo,2014, p.8).

Del mismo modo cuando se afirma que para que un sitio o lugar sea catalogado como público debe ser “practicado” y usado para varios fines. Ejemplo de ello: para la movilidad, conectividad de un lugar a otro, socialización, entretenimiento, la lúdica, las expresiones culturales, entre otros (Páramo,2014, p.8). desde la misma gestión del espacio público que realicen las administraciones de turno.

El gran aporte de este trabajo de investigación se puede visibilizar desde las características del espacio público de los sitios elegidos para este estudio (Bicicarriles), tanto para la Ciudad Intermedia-Chía como para la Metrópoli-Bogotá pues, permite ver que las características del espacio público de los bicicarriles de las dos ciudades, son lugares o espacios como oferentes de conectividad de un lugar a otros, de socialización o interrelación, de entretenimiento, de movilidad, de prácticas sociales y culturales, de apropiación e identidad de lo tangible y lo intangible y que su relatividad depende de la forma como a través del tiempo su diseño urbano sea transformado y más tarde apropiado por la ciudadanía.

Además, desde la perspectiva socio espacial es un aporte para una mejor comprensión del espacio público como escenario de intercambio social que aglutina funciones tangibles e inmateriales, ya que es el fundamento físico de las actividades cuyo fin es suplir las necesidades urbanas colectivas que traspasan los límites de los intereses individuales para convertirse en un espacio común y colectivo. Pero también posee un factor inmaterial, intangible, a razón de que es el espacio donde se agrupan expresiones y comportamientos de diferentes grupos y donde convergen distintas relaciones sociales.

La presente investigación en el tiempo alcanza o comprende aproximadamente, dos décadas, trabajos que datan del año 1996 hasta la fecha y se limita a examinar, las características socio espaciales y CUR que ocurren en el Bici carril del espacio público de una Ciudad Intermedia-Chía y la Metrópoli- Bogotá y su contrastación. Es de aclarar que, aunque se recogen datos relacionados con el sexo de las personas cuestionadas, su edad, nivel de estudios y se representan, no se discute o profundiza sobre ellos ni su incidencia o influencia sobre el tema objeto de estudio; sobre ellos se habla en el documento en términos generales como “las personas o los ciudadanos cuestionados ...” De otro lado la herramienta estadística utilizada permite el análisis de los datos en forma particular, pero a la hora de ver los resultados como un todo para cada dimensión del cuestionario aplicado, se dificulta su análisis.

Elaborado por:	Lidia Marina Martínez Pico.		
Revisado por:	Andrea Milena Burbano Arroyo		
Fecha de elaboración del Resumen:	16	08	2017

Dedicatoria

Dedico este trabajo de investigación a mi madre muy especialmente por estar siempre conmigo animándome y deseándome siempre lo mejor con la bendición de Dios en sus labios. A mis hermanos, cuñadas y sobrinas, quienes me apoyaron incondicionalmente y a mis maestros de maestría, quienes fueron un apoyo permanente durante todo el proceso y con quienes compartí momentos de lucha inolvidable y de tensión mental necesarios para alcanzar la meta propuesta.

A los compañeros, amigos, docentes, quienes me brindaron palabras de aliento, creyendo siempre en mis habilidades y quienes mantuvieron siempre un apoyo incondicional.

Agradecimientos

Primero a mi padre Dios que me dio la voluntad y espíritu incansable de lucha en la tempestad.

Mi respeto, admiración y agradecimiento de manera muy especial y de corazón a mi maestra ANDREA MILENA BURBANO ARROYO y al profesor PABLO PÁRAMO, quienes nos acompañaron durante todo el proceso y nos brindaron un apoyo incondicional y en general a todos los docentes que de una u otra forma nos brindaron sus conocimientos con generosidad.

A mi familia por estar a mi lado, por su apoyo, acompañamiento y comprensión.

A mis compañeros del colegio quienes estuvieron pendientes de mis logros y dificultades y en todo momento me brindaron su apoyo para seguir adelante.

A los compañeros de la maestría con quienes en su momento compartí instantes de verdadero compañerismo y camaradería.

Tabla de Contenido

	pág.
1. Generalidades de la Investigación	22
1.1 Introducción	22
1.2. Justificación	23
1.3. Planteamiento del problema de investigación y su contexto	26
1.4. Pregunta Problema	29
1.5. Objetivo General	29
1.5.1. Objetivos Específicos	29
2. Estado del Arte	31
2.1 Trabajos o investigaciones sobre CUR	32
2.2 Trabajos asociados con Ciudades Intermedias	33
2.3 Trabajos en CUR asociados a Espacio público	33
2.4 Trabajos en CUR asociados a Convivencia y Cultura Ciudadana	36
2.5 Trabajos en CUR asociados a Educación y Ciudad	37
2.6 Metodologías de investigación empleadas en trabajos asociados con CUR	38
3. Marco Teórico	40
3.1 Pedagogía Urbana	40
3.2. Espacio Público	42
3.3 Comportamientos Urbanos Responsables (CUR)	44
3.4 Aprendizaje por Reglas	46
3.5 Metacontingencias	47
3.6 Convivencia Ciudadana	49
3.7 Enlace de Categorías desde Ciudad Educadora	51
3.7.1 Ciudad Intermedia	52
3.7.2. Características sociodemográficas de una ciudad intermedia	52
3.7.3. Características Urbanas de la ciudad intermedia	54
3.7.4. Ciudad tradicional o intermedia en comparación con la metrópoli	56
3.7.5. Comportamientos Urbanos Responsables (CUR): Metrópolis vs Ciudad Intermedia	58
3.7.6. Espacio Público, Prácticas Culturales, Aprendizaje por Reglas y Convivencia Ciudadana entre Ciudad Intermedia y Metrópoli	59
3.7.7. Espacio Público entre Ciudad Intermedia y Metrópolis: Determinador de Comportamiento Urbanos Responsables (CUR)	61
4. Marco Metodológico	64
4.1 Estrategia de Investigación	65
4.1.1 Técnica Observación No participante	65
4.1.2 Técnica Cuestionario	68

4.1.2.1 La Muestra	69
5. Análisis de los hallazgos	71
5.1. Condiciones Físico-espaciales del Espacio Público como Escenario de Conectividad	71
5.2 Dimensión Política: Perspectiva de Control Público	76
5.3 Dimensión Social y Comportamientos sobre la Movilidad en el espacio Público	80
5.4 Similitudes y diferencias en los comportamientos de Ciudad Intermedia-Chía y Metrópoli-Bogotá	87
Conclusiones	89
Recomendaciones	92
Referencias	94
ANEXO 1 ORIENTADOR DE CAMPO CHÍA/ REGISTRO DE LA OBSERVACIÓN	100
ANEXO 2 ORIENTADOR DE CAMPO BOGOTÁ	136
ANEXO 3 COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA/FICHA TÉCNICA DEL CUERSTIONARIO	167
ANEXO 4 PROTOCOLO DE APLICACIÓN DEL CUESTIONARIO DENOMINADO COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA. CHÍA – BOGOTÁ, D.C.	172
ANEXO 5 SIMULADOR MUESTRA DE POBLACIÓN	175
ANEXO 6 TEORÍA PARA SIMULADOR DE MUESTRA DE POBLACIÓN	176
ANEXO 7 COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA	178
ANEXO 8 COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA	199
ANEXO 9 HALLAZGOS OBSERVACIÓN DE CAMPO	202
ANEXO 10 RESULTADOS CUESTIONARIO	210

Lista de Tablas

pág.

[illegible]

Lista de Gráficas

pág.

<i>Gráfica 1.</i> Amplitud del bicicarril influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones	71
<i>Gráfica 2.</i> La iluminación en horas de la tarde-noche del bicicarril influye para que se presente hurtos y/o robos	72
<i>Gráfica 3.</i> Estado de Conservación de la Calzada, Vías, Andenes, Ruta del Bici carril	73
<i>Gráfica 4.</i> El tramo del bicicarril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios).	75
<i>Gráfica 5.</i> Ocupación indebida del espacio público ⁵	78
<i>Gráfica 6.</i> Hurtos	78
<i>Gráfica 7.</i> Expendio de drogas	79
<i>Gráfica 8.</i> Peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento	79
<i>Gráfica 9.</i> Conductores motorizados o no, usando el celular	80
<i>Gráfica 10.</i> La cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicicarril, influye para que surjan malos comportamientos y conflictos	81
<i>Gráfica 11.</i> Demostración de respeto por las normas de tránsito	82
<i>Gráfica 12.</i> Respeto por el semáforo	82
<i>Gráfica 13.</i> Uso de la cebra	83
<i>Gráfica 14.</i> La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicicarril arrojen papeles al espacio público	85

1. Generalidades de la Investigación

1.1 Introducción

El trabajo de investigación sobre las Características de los Comportamientos Urbanos Responsables (en adelante CUR) en el Espacio Público (en adelante EP) de una Ciudad Intermedia planteado desde el año 2015, por el grupo de investigación de Pedagogía Urbana y Ambiental de la Universidad Pedagógica Nacional está enmarcado en la línea de investigación sobre Pedagogía Urbana Interculturalidad y Ambiental. En él se estudia cómo las características del espacio público de una ciudad intermedia influyen positiva o negativamente para que se produzcan CUR y se comparan con los datos en una Metrópoli. El estudio contribuye a dar aportes al desarrollo teórico de la Pedagogía Urbana como campo de conocimiento en constante construcción y responde a la necesidad de situar el conocimiento generado por la academia, en especial el de la pedagogía, en el ambiente urbano a través de procesos con los cuales se pretenden alcanzar un cierto estado futuro que a su vez implican cuestiones de carácter psicosociales, pedagógicos y de formación de las personas que habitan la ciudad.

La ciudad, de acuerdo con Páramo (2004), es considerada como el entramado urbano donde sus habitantes se relacionan y se acompañan intercambiando saberes, tradiciones, costumbres y prácticas sociales que con el transcurrir del tiempo se transforman y con las cuales se adquiere una identidad con el lugar en el que ocurren, incluidas sus dimensiones tanto individuales como colectivas conformadas por unas características socioespaciales, es decir, en la medida en que se resaltan las cuestiones sociales de los procesos psicológicos: las conceptualizaciones valorativas o representaciones así, como de los procesos de su ambiente físico implicados, es decir, de las características físico espaciales del lugar que sirven como el espacio o escenario para las conductas que allí se realizan en relación con la ocurrencia de estas conductas y las propiedades físicas, esto como resultado de lo que es posible encontrar en los diferentes escenarios de conductas o comportamientos a partir de las reglas que en ellos se exhiben o se aprenden (Páramo,2004).

La ciudad, como Páramo(2004) afirma: está conformada por lugares, espacios, escenarios, ambientes diversos, si se asume esta como un multi-lugar, uno de ellos es el espacio público en cuyo escenario se construyen múltiples cuestiones y relaciones de coexistencia de la vida de sus habitantes con la ciudad y su ambiente físico-natural, la ciudad y su espacio público son un apropiado, construido y diseñado para el encuentro, la conectividad, el aprendizaje y la formación de quienes la habitan: sus ciudadanos o civitas; reafirmandose como recurso y objeto educativo. Es por ello que el papel y las reglas del lugar o sea en este caso, la ciudad y su espacio público, son de vital importancia en la lectura que de su ambiente urbano puedan hacer sus ciudadanos ya que contribuyen en la

comprensión sobre, de qué manera los sujetos se piensan dentro de la colectividad o el entorno y cómo desde sus comportamientos o conductas se relacionan con el mismo (Páramo,2004).

Según, Páramo (2004), las teorías que en su gran mayoría se refieren a las conductas de los habitantes en la ciudad son de naturaleza descriptiva y enseñan las cuestiones que se dan con frecuencia en los lugares ya sea a nivel de la urbe en general o de manera particular en lugares como parques, plazas y calles. Estas descripciones se limitan en mostrar las funciones de los lugares en términos de variables sociológicas como nivel socioeconómico, edad, género, así como diferencias entre clases de comportamientos, sin desestimar los comportamientos que son dados específicamente por los lugares y las descripciones que muestran algún rasgo de interacción devienen de disciplinas como la arquitectura. Pero, se necesita de una hipótesis que muestre el porqué las personas o sujetos se comportan de tal o cual forma en el ambiente de la ciudad y su espacio público y no solo lo describa (Páramo, 2004).

Por lo que, como Páramo (2004) refiere, se necesita de las contingencias o aprendizaje de reglas pues estas nos permiten al unísono, hacer una lectura de las características socioespaciales de un lugar importantes para su funcionamiento y a la vez determinar las reglas y meta-contingencias que afectarán positivamente los comportamientos de las personas en estos lugares y contribuyen al mejoramiento de las condiciones de la convivencia que harán posible la habitabilidad de la ciudad y su espacio público en aras de propiciar una mejor calidad de vida (Páramo,2004).

En consecuencia, la lectura del ambiente de la ciudad es de gran relevancia en los estudios urbanos por la importancia que tiene la exploración del espacio público de las ciudades, este trabajo de investigación indaga sobre tales pretensiones al explorar durante el tiempo de duración de esta investigación: dos años sobre cómo es que se realizan los CUR a partir de las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía y al compararlos con los datos en la Metrópoli-Bogotá, respondiendo a la necesidad de situar el conocimiento en el contexto de la ciudad y a la vez con el propósito de aumentar la comprensión sobre la importancia de adquirir reglas, que promuevan, originen o generen CUR, en el espacio público, que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida urbana.

El presente documento “características del espacio público de una ciudad intermedia y su influencia en la ocurrencia de comportamientos urbanos responsables”, presenta en el primer capítulo, generalidades de la investigación como son la justificación, el planteamiento del problema, la pregunta y los objetivos propuestos. En un segundo capítulo se presenta el estado del arte de esta investigación donde se da cuenta de los trabajos o investigaciones asociadas a las categorías principales que soportan la investigación. En un tercer capítulo se presentan referentes conceptuales que dan cuenta de planteamientos teóricos en

los cuales se sustenta el Proyecto, estos son: Pedagogía Urbana, EP, CUR, Aprendizaje por reglas, Metacontingencias, Convivencia Ciudadana y el enlace de las categorías desde Ciudad Educadora. El cuarto capítulo contiene la aproximación metodológica, el contexto de estudio, la población participante y las técnicas e instrumentos de recolección de información. En el quinto capítulo se da a conocer el análisis de los hallazgos obtenidos y los planteamientos teóricos y para finalizar, se presentan las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

1.2. Justificación

Para dar cuenta del objeto de estudio es necesario hacer visible el rol que juegan en el contexto del mundo actual las ciudades intermedias, el EP y los CUR como estructuras de conocimiento que al igual que las razones anteriormente mencionadas también motivan y originan esta investigación.

Actualmente, según Punsola (2014), un poco más del 60% de los habitantes urbanos del mundo vive en ciudades de menos de 1 millón de habitantes. Propensión en aumento según la ONU, para los próximos decenios. Las ciudades intermedias izan su voz para demandar el protagonismo que les atañe en el crecimiento urbano sustentable o sostenible, de las próximas décadas. Estas urbes conectan el hecho urbano con el rural y compensan las fortalezas de un país. Las ciudades intermedias están convocadas a tener un papel preponderante en el siglo XXI por su trascendencia poblacional y por las funciones vitales que cumplen en el territorio. Estos centros urbanos cuentan con un mayor potencial para la sostenibilidad que las megalópolis. Queda pendiente su reconocimiento en los ámbitos nacional e internacional como un conjunto con perfil propio que reclama una atención específica (Punsola, 2014).

Es indiscutible que nuestro futuro como ciudadanos del mundo está en las urbes. Como Punsola (2014) afirma: La ONU, indica que, aproximadamente hacia el año 2050, de los 9.000 millones de habitantes de la tierra, 6.000 millones habitarán las ciudades. Aunque este dato general no brinda información de cómo se desplegará esta población sobre el territorio. La tendencia es pensar que las megalópolis agruparán a la mayoría de la población. Sin embargo, no es así. La atención mediática que reciben las grandes ciudades del mundo, así mismo, la seducción que se presenta sobre el supuesto social no permite ver que más del 60% de la población que habitan las ciudades del mundo coexiste en ciudades de menos de 1 millón de habitantes (Punsola, 2014).

De acuerdo con Punsola (2014), alrededor de más de la mitad de las ciudades intermedias se encuentran ubicadas en naciones en desarrollo como así lo es para el caso de Colombia. Presentándose sobre ellas, una falta de información y de datos sobre la economía, las infraestructuras, la calidad, eficacia y buen manejo en la intervención del gobierno en estas ciudades (Punsola, 2014).

De hecho, Ryder, director general de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), afirma.

No podemos menospreciar el valor de las ciudades intermedias. Su papel es crucial para la promoción del trabajo decente y para un cambio constructivo de los mercados de trabajo: incentivan la economía local basada en los valores culturales y territoriales, sirven de nodos entre puntos geográficos, facilitando la creación de empleo y el diálogo social al nivel local” (Roig, 2014, pp. 44, 46).

El conocimiento de las ciudades intermedias se encuentra poco visualizado. Aún más, se puede asegurar que existe una notoria ausencia de la academia nacional por dar cuenta de las ciudades intermedias como objeto de estudio y es aquí donde cobra vida e importancia cualquier iniciativa en esta línea, especialmente si son portadoras de “valores culturales y socio-espaciales” como características que incentivan el desarrollo económico, la creación de empleo y el diálogo social a nivel local.

Es relevante entonces una inmersión a la dinámica de sus valores culturales, sociales y espaciales, para ello se precisa comprender: la cultura, la educación, las leyes, las reglas, la convivencia, las relaciones e intercambios entre sujetos, la formación del colectivo, las características del espacio público de la ciudad, los CUR como estructuras de conocimiento que subyacen y que permitan determinar qué variables en el espacio público de una ciudad intermedia como Chía facilitan o dificultan la realización de CUR y, desde allí, compararlos con los CUR que ocurren en Bogotá y establecer de este modo, estrategias para formar a las personas en comportamientos urbano responsables.

Especialmente porque las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía, analizada desde los CUR entendidos como: “formas de comportamiento que reconocen la diferencia” (Páramo, 2017, p. 6), se convierten en una oportunidad de reflexión-acción, al tiempo que permite pensar herramientas didácticas como aportes al conocimiento de la pedagogía urbana, coadyudando así a instruirse de la ciudad y su espacio público como surtidores de aprendizaje, lo que se deriva en la ciudad como el fin del aprendizaje, conduciéndonos más allá de las murallas de la escuela: La urbe se nos exhibe como espacio propósito de interés pedagógico que, a la vez, contesta a una definición topológica clara y concreta (Colom,1990 citado por Cuesta, 2010).

Del mismo modo, la unidad urbana, reúne e interpone a las llamadas educación formal, no formal e informal, agrupa instituciones rigurosamente formativas y situaciones educativas casuales, programas de formación meticulosamente planeados y encuentros educativos tan sólo circunstanciales. De

manera informal, la urbe nos forma en una rica cultura (Trilla, 1993 citado por Cuesta, 2010).

En ese marco, Cuesta (2010), manifiesta: en el espacio público de una ciudad se asimilan también códigos de comportamiento, se viven situaciones que demandan resoluciones posteriores, se participan los saberes con las otras personas que lo habitan; en conclusión, en el espacio público se configuran los *cívitas*: se asimilan formas de actuar, prácticas no aceptadas socialmente, se difunden costumbres, hábitos, creencias, acervos culturales y da a conocer los nuevos cambios de la lengua local (Cuesta, 2010).

Por otro lado, Burbano (2013), señala el espacio público como espacio o escenario de conectividad, que comunica otros espacios entre sí y resalta que para que el espacio público sea público debe denotar libertad de desplazamiento, de movilidad por lo tanto, necesita de unas reglas que contribuyan a regular las tensiones que entre extraños y en el escenario público se puedan presentar, pues los espacios públicos de conectividad como los andenes, las calzadas, calles, vías, ciclo rutas, bici carriles , ciclovías, son compartidos, utilizados o usados por extraños quienes se apropian a partir de los usos y significados que les atribuyen. Entonces es valioso una aproximación al estudio del EP como espacio de conectividad y de accesibilidad por cuanto es interesante observar las relaciones de intercambio social que se dan en él y cómo influyen o qué rol juegan las propiedades de los elementos que facilitan dichas interacciones, con los diferentes elementos arquitectónicos y los sujetos que confluyen o se encuentran en este escenario de dominio público (Burbano, 2013).

Así mismo, Cuesta (2010) refiere que, partiendo de entender que hay normas o códigos de comportamiento que se aprenden en el hogar, o con los amigos, de la cuadra o el barrio, y otras que son explicitadas en un manual de comportamiento colectivo, como es el caso del Código de Policía de Bogotá; existen comportamientos que son reconocidos como indebidos por el Código, pero sólo se cumplen si hay una autoridad presente. Lo ideal es que las personas entiendan que son prácticas que benefician a todos, y por ello debe existir una responsabilidad individual para cumplirlas, como se observará más adelante al sondear la categoría de metacontingencia.

Sumado a lo anterior, se puede afirmar que un trabajo en esta línea está justificado por la relación que existe entre aprender la ciudad como objeto de estudio o contenido educativo, tener un conocimiento de la misma ciudad que vaya más allá de su representación espacial, de su misma estructura y planificación, para aportar en el conocimiento de la trama de las interacciones que ocurren en el espacio público tanto de Chía como de Bogotá y entre sus *cívitas*.

1.3. Planteamiento del problema de investigación y su contexto

Chía se clasifica como un municipio urbanizado, en la medida que tiende a implementar procesos territoriales urbanos, lo que se observa en la tendencia del crecimiento de los centros poblados. Esta tendencia implica la proyección de la ampliación de vivienda, servicios públicos, salud, educación, vías, transporte, comercio y proyectos productivos de desarrollo promedio de acuerdo con las necesidades del entorno, para satisfacer la demanda del desarrollo poblacional que se está estimando. Es un progreso acorde a los criterios culturales, económicos y las costumbres urbanas, sin desconocer que el 2% de la población reside en el sector rural, para quienes su proyección se centra en el sector agro y pecuario, y en menor medida la explotación de minería.

La economía de Chía se ha vuelto muy dinámica, siendo el sector del comercio, tanto de bienes y servicios, una línea en constante incremento. Lo mismo su actividad turística, pero esto no es suficiente, ya que con su ubicación geográfica estratégica debería ser un corredor por excelencia del turismo. Es por estas razones que Chía cumple con las características que la hacen una de las “ciudades intermedias con mayor potencial en Colombia, según el informe del Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID); debido a que presenta dinámicas fuertes de crecimiento económico y capacidad de gestión institucional y administrativa” (BID, 2015, p.19).

Las ciudades intermedias, según Roig (2014), son poblaciones que legitiman nodos de enlace importantes entre sectores rurales y urbanos, siendo para la población rural la oportunidad para tener acceso a construcciones básicas como: mercados, administración, hospitales, escuelas y también servicios: el transporte, electricidad, empleo y los servicios de tecnología. Al gozar de este posicionamiento, de ciudad intermedia, forman, un núcleo de transformación para superar la pobreza rural. Además, los vínculos que legitiman con las grandes capitales o metrópolis les posibilitan perfeccionarse entre ciudades y marchar como una red o sistema (Roig, 2014).

Hace unos 50 años, Chía era un municipio agrícola, y esa lógica de producción determinaba la vida de sus habitantes. Pero todo empezó a cambiar con el paso del tiempo. Chía comenzó a crecer a un ritmo muy acelerado y de una manera desorganizada. Hoy, a pesar de ser catalogada como una de las ciudades intermedias más importantes del país, presenta problemáticas muy concretas, en temas tan álgidos como: el aletargado alcance de los proyectos para el desarrollo social, la carente estructuración en el ordenamiento del territorio y conservación del ambiente, lo que ha originado limitaciones y necesidades en términos de infraestructura, prestación de servicios, falta de alimentos, oferta de empleo e ingreso familiar.

Vale la pena especificar aquí algunos de estos problemas, encontrados en el acta N°041 del consejo de Chía celebrado el día 09 de abril/2015, los encontrados en el periódico digital <http://chiacundinamarca.com> (20-08-2014) y en el artículo de Rojas (2016) en el periódico Universidad de la Sabana.

En estos documentos se da cuenta de la invasión al espacio público con ventas en la periferia de la plaza; numerosas personas en estado de embriaguez en el parque sin seguir las normas; los conflictos generados por grupos de personas contra la fuerza pública en escenarios deportivos, motivados por la venta de bebidas psicoactivas de aprobación social en estos lugares; hurtos de bicicletas en negocios y centros comerciales; los conflictos presentados por jóvenes menores de edad en establecimientos públicos (billares) donde se expenden bebidas psicoactivas; las personas foráneas que llegan a Chía sin apropiación por la ciudad; la falta de respeto por los espacios públicos por parte de algunos conductores; la falta de sanidad ambiental por el número en crecimiento de caninos sin control por parte de sus dueños; falta de cultura ciudadana al arrojar basura a las calles; la falta de arreglo de la malla vial de la ciudad; la falta de seguridad ciudadana; la excesiva construcción de condominios en el casco urbano de la ciudad; falta de arreglo de las ciclo rutas; la contaminación auditiva por el excesivo tráfico vehicular a la entrada de la ciudad; falta de construcción de vías alternas para el ingreso y la salida de la ciudad; falta de un eje ambiental donde las personas puedan tener acceso a una mejor caminabilidad; falta de políticas de gobierno que implemente los senderos peatonales y el mobiliario o equipamiento urbano; falta de respeto por las señales de tránsito; la falta de un reordenamiento y sincronización de los semáforos de la ciudad; falta de señalización hacia las vías veredales; falta de un cambio estructural en la educación formal e informal.

Las sucesivas administraciones públicas no han podido responder a las necesidades básicas de una población creciente. Otras problemáticas son el respeto por lo público y las instituciones que le representan en el municipio, la inseguridad, la movilidad en lo que se refiere a la educación vial entendida según el Ministerio de Educación Nacional y la Ley 1503 de 2011 como “las acciones educativas, iniciales y permanentes para favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía a nivel de: 1. Conocimientos sobre la normatividad, reglamentación y señalización. 1.Hábitos, comportamientos, conductas, valores individuales y colectivos. 2.Corresponsabilidad que permita moverse en perfecta armonía entre las personas” (Mineducación Ley 1503,2011, p. 3), en relación al ambiente y a la formación o educación en cultura ciudadana.

A raíz de estos hechos es que cobra importancia examinar en esta ciudad los CUR, entendidos como las formas de actuar entre los individuos y de estos con el ambiente, que contribuyen a la sostenibilidad de la ciudad y a la convivencia entre los habitantes de un macroambiente diverso y complejo como lo es la ciudad (Páramo, 2007, 2010, 2013). Los CUR son fundamentales para la sostenibilidad de

la vida urbana, caracterizada principalmente por relaciones entre extraños (Loflan, 1998 como se citó en Páramo, 2013,p.474), por lo que se hace indispensable un acuerdo sobre la adopción interdependiente de algunos comportamientos para garantizar la convivencia. Los CUR también se entienden como arreglos sociales sostenibles en el tiempo. Sin embargo, siendo un tema tan central en la pedagogía urbana y, por extensión, en la vida citadina contemporánea, se desconoce cómo estos comportamientos se desarrollan en una ciudad intermedia como Chía.

Del mismo modo, no se tiene conocimiento de cómo las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de los CUR, si se considera que el espacio público es el escenario o el taller donde se gestan los comportamientos de civilidad y conectividad entre personas y cuyo papel es relevante como oferente para las interacciones sociales y la convivencia. Por consiguiente, su diseño, orientado a atender durante los últimos años las necesidades humanas; se encuentra presente como una constante en la planeación y la gestión urbana (Páramo, 2017, p.12). Así como tampoco, se tiene una comparación, sobre las posibles similitudes y diferencias existentes entre los comportamientos urbanos responsables ocurridos en una ciudad intermedia como Chía y en una metrópoli como Bogotá. A la vez, cabe preguntar: ¿Qué tan beneficiosa es la investigación y a qué intereses responde? ¿Qué importancia social tiene? ¿Contribuirá a resolver alguna situación existente y real? ¿Repercute en la solución de problemas prácticos? ¿Con la investigación, se contribuirá a llenar vacíos en algunos campos del conocimiento?, o ¿se podrán generalizar los resultados obtenidos a principios más amplios?, ¿los resultados permiten apoyar o comentar una teoría?, ¿los resultados de la investigación pueden derivar en ideas, recomendaciones o puntos de partida para futuras investigaciones? ¿La investigación puede contribuir a formular un nuevo instrumento para recoger o analizar datos?; ¿Se enuncian las razones por las cuales se considera importante formular la pregunta de investigación?

Una investigación en esta línea de los CUR aporta y/o agrega valor a la teoría de Pedagogía Urbana en el marco de lo educativo y formativo pues contribuye a fortalecer como principal interés por parte de quien investiga y desde los hallazgos mismos de la investigación, los ejes conceptuales de educación, ciudad y pedagogía como los elementos en donde se soporta su campo conceptual.

Impacta positivamente, a quienes participan de esta investigación (población) y a quienes posteriormente se les socializa este documento (Directivos, administrativos y docentes del Colegio o Institución Educativa Distrital el Japón-Localidad Kennedy 8) en el sentido de poder apreciar en sus hallazgos la importancia que tiene para la convivencia ciudadana la práctica de CUR desde el aprendizaje por reglas y de esta manera a comprender la ciudad como un escenario de formación y de autorregulación sobre nuestro propio comportamiento.

Toda vez que esto redundará en un beneficio vital para la sociedad porque propicia a quien pregunta o investiga, la oportunidad de estudiar el fenómeno en mención, visualizando fortalezas y limitantes en la teoría de los CUR, permitiéndole así una comprensión del objeto de estudio y a su vez una proyección en la formulación de estrategias o proyectos educativos a futuro, contextualizados y encaminados desde su labor como docente y desde las aulas a formar personas más conscientes y competentes en el ejercicio de la ciudadanía contribuyendo con ello, a la solución de problemas no menores, prácticos y reales como son: la difusión y socialización de las normas tácitas o implícitas y explícitas de ciudadanía para propiciar el conocimiento, introspección, apropiación y concienciación de las mismas. Razones por las cuales se considera importante formular la pregunta de investigación.

1.4. Pregunta Problema

En razón a que se desconoce cómo los CUR se presentan en una ciudad intermedia como Chía, se hace necesario investigar: ¿De qué forma las características del espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de CUR? En ese orden, ¿qué posibles similitudes y diferencias existirían entre los CUR ocurridos en Chía y en Bogotá?

1.5. Objetivo General

Describir cómo las características del espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de CUR y establecer las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que ocurren en Bogotá.

1.5.1. Objetivos Específicos

- Describir las características socio-espaciales presentes en el espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía.
- Describir cómo las características socio-espaciales presentes en el espacio público del bicarril de una ciudad intermedia como Chía determinan la ejecución de CUR.
- Contrastar los CUR que se presentan en el espacio público de dos bicarriles en una ciudad intermedia como Chía y una metrópoli como Bogotá, estableciendo sus similitudes y diferencias.

Así pues, conocer otras investigaciones sobre el tema objeto de estudio es de vital importancia porque le permite a quien investiga: clarificar sus ideas respecto a su tema de interés, y así puede definirlo mejor, afinarlo, delimitarlo, y enfocarlo desde la perspectiva que le interesa, como se ha de ver reflejado en el siguiente capítulo.

2. Estado del Arte

En una primera aproximación a un estado del arte, se dará cuenta de trabajos de los 20 últimos años relacionados con las formas de comportamientos que aceptan la diferencia, precisan el respeto por el otro, el cuidado del medio ambiente y del acervo cultural y social, es decir; prácticas culturales o también llamados CUR y su relación con otras reglas explícitas de carácter técnico obligatorias vinculadas directamente a los CUR y que de igual manera se encuentran apoyadas por reglas tácitas o implícitas en el escenario público.

En un segundo momento, se señalarán los hallados y directamente relacionados con las ciudades intermedias definidas hoy por sus funciones específicas, es decir, por un rasgo cualitativo. Las ciudades intermedias como urbes que crean puentes de conexión importantes entre zonas rurales, urbanas y que, por tener esta posición intermedia, también constituyen, para la mayoría de los ciudadanos, un foco de transición para salir de la pobreza rural. Además, las relaciones que crean con las grandes urbes les permiten complementarse entre ciudades y funcionar como un sistema de ciudades. Así mismo, los trabajos desarrollados y encontrados sobre el espacio público desde lo que este puede ofrecer o *affordance*.

Para la realización de esta revisión se tuvieron también y como referencias trabajos relacionados con: el elemento comunicacional, educación y ciudad, pedagogía urbana, cultura ciudadana, convivencia ciudadana, espacio público, aprendizaje por reglas y metacontingencias, así como la normatividad técnica vigente (leyes, decretos, manuales, códigos, etc.), ciudades intermedias en Colombia (Chía específicamente) y ciudades intermedias en la nueva agenda de las CGLU.

Esta revisión se realizó en bases de datos como las bibliotecas de las Universidades Pedagógica Nacional, Fundación Universitaria Jorge Tadeo Lozano, Universidad Piloto de Colombia y de la Fundación Universitaria Konrad Lorenz de donde se recopiló la información de documentos de investigación, revistas, textos impresos en papel e indexados. De igual forma se utilizaron bases de datos digitales como: Google Académico, Scielo, Koha, Dialnet, Scienti Colciencias, de donde se obtuvieron documentos como la Nota técnica del BID, leyes, decretos, manuales, códigos y programas de gobierno. Para la revisión se usaron descriptores de búsqueda relacionados con el objeto de estudio: CUR, Comportamientos Urbanos responsables en una Ciudad Intermedia, características de una ciudad intermedia, características de la movilidad peatonal en ciudades intermedias. Delimitando la revisión en un corte temporal de 20 años (del año 1996 al año 2016) y a un corte espacial delimitado únicamente a lo escrito sobre el objeto de investigación en el contexto de la ciudad de Bogotá, pero sin desestimar lo hallado en otras latitudes.

2.1 Trabajos o investigaciones sobre CUR

Frente a las investigaciones en CUR se identificaron trabajos que han teorizado sobre qué son los CUR. En general entendidos como formas de establecer pactos de mutua convivencia gracias al impacto positivo o al beneficio que encuentran los ciudadanos al realizarlos (Páramo, 2007a, 2009, 2010, 2013) y Loflan (como se citó, en Páramo, 2013).

También, según Cuesta (2010), se ha podido establecer que los CUR han sido asociados al cumplimiento de reglas, tanto tácitas y explícitas. En ese sentido, estos trabajos han analizado las reglas en el espacio público como Páramo (2007, 2008, 2011), Glenn (1989, 1991), Gómez, Moreno y López (2006) citados por Páramo, (2013) y Burbano y Páramo (2008, 2009). También se ubicaron trabajos de comportamientos urbanos en colegios como García (2014) y en la calle con niños (Merchán 2014). Además, en el uso de señales educativas (Cuesta, 2010).

De igual forma, Páramo (2010, 2011), se han realizado análisis frente al uso de las metacontingencias en el espacio público urbano y se ha concluido que son necesarias para que las reglas se mantengan en el tiempo (Páramo 2010, 2011).

Por otro lado, el trabajo de Páramo (2013) permite afirmar que la valoración de los participantes sobre la importancia del seguimiento de las reglas o CUR en el espacio público de la ciudad parece estar en términos de la función social. Así, las reglas se conceptualizan a partir de las consecuencias sociales relacionadas con: el respeto por el otro, la higiene o preocupación por la salud individual o colectiva, la seguridad personal y el cuidado del ambiente, más que por el mecanismo regulador (jurídico, moral o cultural) y/o si son explícitas o tácitas, descriptivas o impuestas, de seguimiento, o por el lugar o situación en las que son demandadas. Otra posibilidad es que las reglas son transituacionales, es decir, que se exigen independientemente del lugar público en el que se esté haciendo presencia o se esté circulando.

Para el buen comportamiento y sana convivencia en el espacio público se encontraron las siguientes normas:

- Decreto N°295 de 1995, Art.1º. El cual tuvo como objetivo “Ordenar la acción de gobierno para armonizar el progreso individual con la búsqueda del bien común (...) además de buscar una coexistencia viable y fértil del crecimiento del patrimonio colectivo con el mejoramiento individual y hacer así mismo competitiva la ciudad y los individuos que en ella moran, buscando la equidad y el progreso de todos”.

- Decreto N°440 de 2001, particularmente el Art.10, que habla de difundir masivamente las normas y propiciar su acatamiento voluntario, poniendo en evidencia el fundamento democrático de los beneficios obtenidos al cumplirlas.
- Acuerdo N°79 de 2003, que presenta supuestos de ciudadanía, buscando la autorregulación de las personas como norma de convivencia desde la apropiación y convicción, y no desde el temor y la sanción.
- Ley 1503 de 2011 que promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías.

2.2 Trabajos asociados con Ciudades Intermedias

Así mismo, Torres y Caicedo (2015), sostienen que, sobre las ciudades intermedias se puede evidenciar que, es poca la literatura encontrada para Colombia. Se encuentran como antecedentes dos trabajos, uno relacionado con las CGLU (Roig 2014) y otro trabajo donde expresa que el Sistema de Ciudades de Colombia está conformado por ciudades de acuerdo con el tamaño de su población (Departamento Nacional de Planificación 2014). En otro documento se declara a Chía como una ciudad intermedia (Torres y Caicedo, 2015).

También se analizaron trabajos en el contexto colombiano y en el contexto internacional sobre ciudades intermedias, sin embargo, ninguno asociado con los CUR; no obstante, sirven como referentes al objeto de estudio, como lo es el trabajo de Ospina (2012), que afirma que se hace latente el establecimiento de un modelo de movilidad que establezca parámetros, técnicos y normativos con el fin de satisfacer las necesidades de libre acceso a equipamientos colectivos para los habitantes de una ciudad intermedia.

Para el caso de las ciudades europeas, Bellet y Llopp (2014) y López de Lucio (2003) hacen un análisis de las ciudades intermedias en un estudio socioeconómico sobre la constitución de una red de intercambio de información entre expertos y colaboradores locales.

2.3 Trabajos en CUR asociados a Espacio público

En cuanto a los CUR y EP, se encuentran varios trabajos que teorizan sobre la historia del espacio público bogotano como elemento para producir identidad de lugar en sus habitantes utilizando la interacción con la historia, así como la propuesta de examinarla, no como un elemento generador de problemas y nocivo sino como un espacio positivo con ocasión para el crecimiento personal y el aprendizaje, desarrollando una serie de conceptos que agrupan o recopilan los

intercambios que tienen los individuos con el ambiente de la ciudad. Estas ideas, se proponen con el fin de mostrar la manera como los sujetos se comportan en el espacio público y ayudan a originar su identidad urbana. Se plantea que conceptos como: lugar, control ambiental, y ciudad educadora puedan ser vistos como herramientas educativas y aporten a la planeación urbana de las mega-ciudades que se vislumbran en el presente siglo como se afirma en: Páramo (2002, 2004).

Luego, Páramo y Cuervo (2006), describen una perspectiva psicosocial de la vida cotidiana contextualizada en el espacio público de Bogotá. Esta obra hace énfasis en el rol que hace el ambiente físico de la ciudad en las prácticas sociales que caracterizaron la vida social de Bogotá desde su fundación hasta los albores del siglo XX. Los autores, formulan la idea de cómo los espacios públicos de la ciudad adquieren significado como lugares, al identificarse en ellos, un papel fundamental como escenario para la ocurrencia de diferentes eventos o acontecimientos protagonizados por la gente común a lo largo de la historia de la ciudad.

Así pues, Páramo (2007, 2007a), en su obra de 2007 revisa las dos tendencias predominantes en los estudios sobre el ambiente urbano: una sobre el impacto de vivir en la ciudad sobre la salud, las relaciones sociales, la seguridad y los niveles de estrés y la otra, se exploran los estudios con referencia especial al valor educativo de la ciudad para las personas y la oportunidad que ésta brinda para vivir experiencias culturales.

En el texto de 2007a, Páramo resalta la importancia que ha cobrado el espacio público durante los últimos años. En este libro se explora, la relación entre la persona y el ambiente urbano, a través de las prácticas sociales vinculadas al espacio público bogotano a lo largo de la historia; también estudia el significado que tiene para sus habitantes esos lugares públicos en la actualidad, y finalmente, expone algunas recomendaciones para la planeación urbana y la educación del ciudadano.

Así mismo, se hallaron trabajos como Páramo (2010),(2011) donde se analiza el papel que juega el espacio público urbano como escenario para la implementación de contingencias sociales orientadas a la creación y sostenimiento en el tiempo de prácticas culturales que contribuyan a la convivencia entre los ciudadanos, una estrategia para la formación del ciudadano en el espacio público a partir de la articulación de un sistema de reglas orientadas a promover comportamientos urbanos responsables, su difusión en el sitio mediante un sistema de señales, algunos elementos de diseño urbano y la planificación de metacontingencias que establezcan una relación interdependiente entre el comportamiento de los individuos y los beneficios sociales del seguimiento de dichas reglas de convivencia. (Páramo, 2010 y 2011).

En el trabajo de Páramo y Burbano (2010), se discute sobre género en el espacio público bajo tres visiones: Representaciones sociales y usos diferenciados del espacio público, división de roles en espacios públicos y privados y la planeación urbana del espacio de donde se evidencia que, las mujeres han sido segregadas del espacio público y son víctimas de desigualdades de género y que ni el espacio público, ni género existen de forma absoluta, ambas son construidas por el orden social y las prácticas sociales(Páramo y Burbano, 2010, p. 61).

Así también, Burbano (2013), resalta acerca de la importancia de reconocer que el espacio público se constituye de un ensamble de lugares. Expone argumentos por las cuales el espacio público no es asumido como espacio neutral con relación al género, lo que lo configura como espacio relativo, pues es un medio de conectividad; responde a una estructura de poder que sustenta en él un tipo de ideología.

Además, una investigación de Páramo y Burbano (2012) tuvo como objetivo, explorar la manera como los individuos conceptúan sobre diferentes lugares públicos y privados y cómo son estimados para realizar encuentros sociales.

En Páramo (2013), habla sobre los CUR desde el aprendizaje por reglas en el espacio público, discutiendo alrededor de diferentes taxonomías para diferenciar las reglas que guían el comportamiento de las personas y la manera como tales reglas pueden ejercer influencia sobre los individuos en los espacios públicos urbanos. Adicionalmente, recoge los resultados de un estudio descriptivo que explora la manera como los habitantes de la ciudad valoran la importancia de un conjunto de reglas que guían comportamientos urbanos responsables en los espacios públicos (Páramo, 2013).

El estudio de Páramo y Burbano (2014), indagó sobre el papel que han jugado algunos proyectos destacados de EP de Bogotá en el fortalecimiento de la democracia, por considerarse elementos de integración social y facilitadores de la apropiación que hace de estos espacios el ciudadano común.

La investigación de Molano (2014), tuvo como objetivo identificar los factores de convivencia, y el grado de conocimiento que tienen los usuarios a cerca de las normas que regulan el uso de las sillas azules o exclusivas para personas vulnerables y el diseño de una propuesta pedagógica que motive a los usuarios del sistema Transmilenio a acatar las normas que regulan el uso de las sillas azules. Donde se concluyó que algunos usuarios del sistema Transmilenio omiten la norma que regula su uso, porque no se han apropiado de la normatividad. El estudio propone que los estamentos pertinentes de la ciudad elaboren y pongan en marcha programas de sensibilización sostenibles en el tiempo a los usuarios del sistema de transporte público.

Así pues, en el estudio de la Fundación MAPFRE (2014), formuló desarrollar y evaluar una estrategia para la formación de los usuarios de la vía en su rol de peatones dentro del espacio público urbano de Bogotá, a partir de la articulación de un sistema de reglas sociales orientadas a promover comportamientos urbanos responsables. Apoyado en elementos de diseño espacial, su difusión en el sitio mediante un sistema de señales, y en la implementación de una meta-contingencia sobre el comportamiento del peatón para hacer de su movilidad una práctica segura y sostenible en el tiempo. Los hallazgos indican que las diferencias de comportamiento encontradas entre los distintos lugares observados podrían atribuirse a las características del uso del suelo y tal vez, algunas características sociodemográficas de la población como su nivel educativo. Es de señalar también que, variables del contexto como el diseño de los lugares, la señalética vial, las acciones de conductores de vehículos motorizados, juegan también un rol relevante en la ocurrencia de accidentes.

De otro lado, el trabajo de Díaz (2015), planteó identificar el sistema comunicacional que permite a las personas ubicarse y movilizarse en la ciudad e identificar de qué manera las reglas tácitas median la relación entre extraños y poner a prueba elementos psicopedagógicos direccionados a aumentar la comprensión y adquisición de reglas que contribuyan a la generación de CUR en el escenario público, explorando la influencia que puede proveer una estrategia pedagógica y comunicacional en el reconocimiento de señales y reglas tácitas o explícitas que promuevan la orientación espacial y los CUR a través de cuatro subproyectos.

2.4 Trabajos en CUR asociados a Convivencia y Cultura Ciudadana

Si bien el trabajo de Mockus (2001, 2003) no se asocia a los CUR, sí sirve como un referente para este estado del arte porque da cuenta desde la cultura ciudadana de la necesidad de poner en evidencia contextos urbanos, movilizarlos de acuerdo con la necesidad de promover el cumplimiento de normas, haciendo que las personas transformen sus modos de comunicación, esculpiendo así unas prácticas nuevas en la ciudad.

En el estudio de Merchán (2014), se investiga sobre la influencia que tiene la formación en competencias ciudadanas en los CUR de los estudiantes de una institución educativa, pues desde esta perspectiva la ciudad es una herramienta llena de posibilidades de aprendizaje que muchas veces se deja de lado por la falta de conciencia y conocimiento por parte de muchos maestros. Los hallazgos de la investigación resaltan la necesidad de desarrollar una propuesta de formación ciudadana desde la ciudad con el fin de apropiarnos de las reglas para producir y originar CUR que posibiliten la convivencia en la ciudad.

De los análisis realizados en trabajos sobre convivencia ciudadana se ha podido establecer que en la medida que los individuos conozcan y se formen en las reglas se hace posible la autorregulación. También hablan de la importancia del lugar, de los escenarios, para aprenderlas y del uso del mobiliario, la señalética y el modelamiento de esos comportamientos (Burbano 2009; Páramo 2011, 2013; Cuesta, 2010).

2.5 Trabajos en CUR asociados a Educación y Ciudad

Se han desarrollado trabajos en donde se considera la recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en CUR, ya que el espacio público sirve de una gran escuela o aula de formación para la cual se diseñen acciones pedagógicas orientadas a la convivencia ciudadana y a la sostenibilidad de la vida en la ciudad (Páramo, 2011; Muñoz, 2005).

A este respecto se rescata también a Trilla (2015) cuando afirma: “La ciudad es un contenedor de una educación múltiple y diversa, positiva y negativa, que se desparrama por muchos de sus espacios” (p. 82)

De la investigación de Páramo y Burbano (2013) sobre la evaluación de las condiciones que hacen habitable el espacio público, se concluye que las personas demuestran un interés para que el espacio público sea un lugar cultural, equitativo, de encuentro, con elementos naturales, libre de inseguridad, así como de la no presencia de habitantes de calle, libre de comerciantes. También se pudo afirmar que lo que hace habitable el espacio público tiene que ver con la función que les atribuyen las personas y con los propósitos que persiguen ellos en el espacio público.

Por otra parte, el trabajo de Páramo (2013), al indagar sobre cómo diferenciar las reglas que guían el comportamiento de las personas y la manera como tales reglas pueden ejercer influencia sobre los individuos en los espacios públicos urbanos, permite concluir que al reconocerse la importancia que tienen los CUR en el ambiente urbano, en el que predominan las relaciones entre extraños, se justifica que este escenario cumpla una función formativa orientada a la convivencia ciudadana.

El estudio de Páramo y Burbano (2014a), indagó sobre el papel que han jugado algunos proyectos destacados de espacio público de Bogotá en el fortalecimiento de la democracia, por considerarse elementos de integración social y facilitadores de la apropiación que hace de estos espacios el ciudadano común. Los resultados muestran que los proyectos estudiados han contribuido a la cohesión social y que existen diversos tipos de mecanismos de apropiación de estos lugares por parte de los ciudadanos. Se discuten las implicaciones para la democratización

de la sociedad mediante la creación y el mantenimiento de los espacios públicos de la ciudad (Páramo y Burbano, 2014).

2.6 Metodologías de investigación empleadas en trabajos asociados con CUR

Para finalizar, se encontró en el proceso de esta revisión que, una de las metodologías que desde el grupo de pedagogía urbana y ambiental se han adoptado para el abordaje de sus investigaciones relacionadas con el campo es la mixta, en la que incluyen abordajes cualitativos y cuantitativos.

En esta línea, por ejemplo, se resalta el uso de esta metodología al explorar sobre las “Condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia” (Páramo y Burbano, 2013, p.187). De donde se encontró que dichas condiciones son de espacio, de equidad, de seguridad, de confort, para quienes lo usan de forma permanente o transitoria y para visualizar esto, implica conocer el grado de percepción que tienen los individuos acerca de la calidad del espacio público, qué clase de actividades o transacciones realizan los individuos en el lugar y qué clase de prácticas sociales y culturales están presentes, que les permitan apropiarse, hacer uso, apegarse e identificarse con el lugar (Páramo y Burbano, 2013).

Por otro lado, se puede decir que los trabajos anteriormente mencionados, recurren a categorías como: Pedagogía Urbana, CUR, Ciudades Intermedias, EP, Cultura Ciudadana, Convivencia Ciudadana, Normatividad y Reglamentación, Aprendizaje por Reglas y Metacontingencias. Categorías en consonancia con el objeto de esta investigación ya que el propósito central de esta revisión se fundamenta en un primer acercamiento a las producciones intelectuales del objeto de estudio. Así como también, conocer qué es lo último que se ha producido del tema, para iniciar un intercambio de información y poder del mismo modo entablar una relación académica sobre el objeto de estudio con otros investigadores.

Es notorio que ninguno de los anteriores trabajos establece alguna relación con las características de los CUR en el espacio público de una ciudad intermedia.

Del mismo modo, los trabajos de Ciudades Intermedias analizan su crecimiento socioeconómico, pero no indagan sobre CUR particulares a estas y tampoco existe, algún trabajo que se dedique a compararlos con los de una metrópolis como Bogotá, por lo que se hace pertinente este trabajo de investigación.

Así, se puede afirmar certeramente, que no existe ninguna investigación o trabajo que se encamine a investigar: cómo las características del espacio público del bicarril de una ciudad intermedia influyen positiva o negativamente para que se den o no los CUR y realizar una comparación entre los CUR originados en Chía con los presentados en Bogotá. Cuenta de ello lo da la literatura abordada sobre la relación de trabajos en CUR asociados con el espacio público como escenario para

la conectividad, no solo ocupado por transeúntes o peatones sino también por bici usuarios que entran en tensión con el espacio público para el encuentro.

Para finalizar, esto puede ser abordado a través de esta investigación por medio de una estrategia metodológica que logre visibilizar la importancia del objeto de estudio: CUR, con el fin de aportar a una sana convivencia en la urbe.

3. Marco Teórico

El presente capítulo desarrolla los conceptos principales del problema de investigación y teoriza frente a las relaciones que tienen estos conceptos. En ese orden de ideas, en un primer momento se hablará sobre Pedagogía Urbana desde unos antecedentes de investigación sobre el EP y de los autores que lo han abordado, la definición de Pedagogía Urbana, los elementos y ejes conceptuales desde donde se fundamenta. Luego, se abordará el EP como principal contenedor desde donde se manifiestan los diversos fenómenos urbanos. Seguidamente, los CUR como una propuesta abordada desde la Pedagogía Urbana, así mismo, se desarrollará su relación con Aprendizaje por Reglas, Metacontingencias y Convivencia Ciudadana como resultado de las interacciones en el espacio público. Posteriormente se hablará sobre Ciudades Intermedias y sus Características, luego se compararán con las de las Metrópolis a nivel cultural (haciendo hincapié en Bogotá).

3.1 Pedagogía Urbana

Se puede decir que una primera aproximación a la investigación sobre Espacio Público está dada desde el marco de Pedagogía Urbana. Cercanía, dada desde estudios hechos por investigadores, instituciones educativas y de investigación, del mismo modo que por instituciones político administrativas que dan cuenta de estas experiencias con Pedagogía Urbana, es el caso del movimiento de Ciudad Educadora que cuenta con el fundamento de la “*Carta de ciudades educadoras*” formulada por el I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, realizado en Barcelona 1990 (Asociación Internacional de ciudades educadoras, 1990). La ciudad educadora se soporta sobre el compromiso de las instituciones y del marco político-administrativo de una ciudad, que exige de la administración de la ciudad, voluntad y proyección para que se dé continuidad a una política pública apoyada por programas, proyectos y planes de educación, no formal, formal e informal, para hacer de la ciudad una ciudad educadora. (Páramo y Burbano, 2014).

Administraciones como la del burgomaestre Antanas Mockus (1995-1998) con su plan de gobierno “Formar ciudad” desde donde se desarrolló el programa de “Cultura Ciudadana” da cuenta de ello. De otro lado, se observa la administración de Luis Eduardo Garzón (2005-2007) con su programa de “Bogotá una gran escuela” cuyo documento ha sido trabajado por el Grupo de Investigación de Pedagogía Urbana y Ambiental en prensa (Burbano, 2014).

Desde la perspectiva de la pedagogía urbana, los cuestionamientos que han orientado el estudio del espacio público son: ¿Qué rol cumple la pedagogía al hacer de los escenarios públicos, lugares más incluyentes y menos segregacionistas? ¿Son estos intercambios semejantes a los que se daban en espacios públicos abiertos? ¿Qué expresan las obras de arte a sus *civitas* en el espacio público?

¿Qué rol juega el espacio público en la sensación de la calidad de vida urbana percibida? ¿Cómo se orientan y se tratan las relaciones en el espacio público cuando se está rodeado por extraños? ¿Cuáles son los escenarios públicos relevantes para la mujer en Bogotá a lo largo de su historia? ¿Qué rol ha jugado el espacio público en el soporte de las prácticas sociales que han caracterizado la vida en público a través de la historia? ¿cuáles son las prácticas sociales que han estado relacionadas al espacio público de la ciudad? ¿Qué usos hacen los habitantes de una urbe de sus escenarios públicos? ¿Qué rol que juega el espacio público en la formación de sus *civitas*? ¿Cómo es que los centros comerciales han facilitado los encuentros sociales reemplazado a calles y plazas? ¿Cuáles son los mecanismos de participación pedagógica que se requieren para lograr que los sujetos se apropien del escenario público? ¿Cuáles son los tópicos pedagógicos a ser tenidos en cuenta en el Plan Maestro de Espacio Público para la urbe? y ¿Cuáles son las reglas de convivencia en el espacio público conocidas por la comunidad? (Burbano, 2014).

Esta investigación es coherente con lo planteado por investigadoras como Burbano en el año 2014, quien presenta un estado de la cuestión en el que se aborda el papel del espacio público desde distintos enfoques como el educativo, educativo y cultural, social, el histórico, y el socio espacial (Burbano, 2014).

Para otros autores como Colom (1990) la pedagogía urbana debe ayudar al ciudadano a educar su comportamiento en el espacio de la ciudad. Por su parte, Páramo (2010) establece que la pedagogía urbana debe contemplar el principio de que es necesario entender la ciudad para entender al hombre, debido a que es el espacio en donde emergen las comprensiones y las posibilidades de la realidad. La ciudad es el lugar donde muchos de los sueños humanos se materializan, por tanto, la pretensión de entenderla es buscar comprender la naturaleza humana (Páramo, 2010), investigar la ciudad es aproximarse a sus habitantes. De allí que la pedagogía indague por la ciudad como objeto, para proponer prácticas educativas en los entornos urbanos.

En últimas, según Páramo (2009), entenderemos pedagogía urbana como el conjunto de relaciones y la sinergia existente entre sus elementos o ejes como lo es la trilogía de pedagogía, educación y ciudad, entendiendo, en primer lugar, la pedagogía como una ciencia de la práctica educativa, que reúne un conjunto de saberes o teorías que buscan tener un impacto educativo en la sociedad y su cultura, buscando siempre la formación de las personas (Páramo, 2009).

En segundo lugar, Páramo (2009), asegura que la educación entendida como el compendio entre el conocimiento y los procesos de formación que busca el acceso a la cultura, y, particularmente en este caso, a las normas de convivencia de la sociedad a la que pertenecen los individuos; además, a facilitar la construcción de

intercambios entre los sujetos, las instituciones y el hábitat y a su vez como propiciadora de valores (Páramo, 2009).

La ciudad en tercer lugar es asumida como un recurso de la educación para la formación de las personas y como un importante objeto de estudio a partir de su historia, su tradición cultural, su estructura social y administrativa. Pero también como un tejido urbano donde se convive con otros ciudadanos y se establecen unas relaciones entre extraños, que ameritan unas acciones de orden educativas con las que se pueda garantizar unos mínimos de comportamiento social (Páramo, 2013), que tiene mucho que ver con la definición de las reglas en el espacio público, pues son vitales para la interacción social en los escenarios urbanos; que son en últimas el taller donde se integra lo humano y lo urbano como una respuesta o solución a los problemas de orden social, que hoy por hoy vivimos y que la escuela sería capaz de resolver a través de la acción pedagógica (Valera, 1999).

Bajo estas conceptualizaciones de pedagogía, las acciones educativas que se derivan de esta teorización se sitúan y delimitan en el espacio público, lugar donde se desarrollará esta investigación (Ciudad Intermedia-Chía).

Páramo (2010) considera que existen cuatro campos teóricos que han influenciado la reflexión de la pedagogía urbana: Psicología social, Psicología ambiental, la pedagogía ambiental y la pedagogía social. Estos campos permiten dialogar o hablar de EP de la ciudad, CUR, Aprendizaje por reglas en el espacio público de la ciudad, metacontingencias y convivencia ciudadana, categorías significativas de esta investigación.

3.2. Espacio Público

Como se vió al inicio de este capítulo, son numerosas las investigaciones que han indagado sobre el espacio público desde varias perspectivas o enfoques; el histórico, educativo, social, socio espacial, normativo y desde el marco de la Pedagogía Urbana especialmente direccionados a aportar la construcción de un marco teórico, que permita la participación ciudadana y la gestión del espacio público con miras a obtener una mejor calidad de vida.

En un estudio realizado por Páramo (2007), sus hallazgos permiten ver que los ciudadanos bogotanos definen el espacio público como: “aquellas áreas que son accesibles para todos, donde las personas pueden entrar con muy pocas restricciones”. (p. 97). Haciendo relación a que se puede ingresar y pasear por un lugar, del mismo modo que hay lugares con cierto nivel de acceso o lugares privados, donde se puede socializar con los demás, siendo este el caso de los centros comerciales. Así mismo, otro hallazgo en esta investigación es que los ciudadanos consideran que el espacio público tiene dos funciones: una es que son

lugares donde se puede actuar libremente y otra es como ocasión para los encuentros (Páramo, 2007 como se citó en Cuesta, 2010, p.182).

En ese mismo orden de ideas, Saldarriaga (1997) lo define como escenario dominio de todos y un gran lugar donde los ciudadanos se reconocen a sí mismos. Desde este enfoque el espacio público es el escenario de la interacción social (Saldarriaga 1997 como se citó en Cuesta, 2010, p. 182).

Además, “se establecen relaciones, provenientes de las costumbres y de las regulaciones formales, que permiten y restringen presencias, actividades y significados diversos” (...) “se ejecutan ritos de una sociedad: encuentros y desencuentros, intercambios y negociaciones, proclamaciones. En el dominio público, los ciudadanos son-o deben ser- iguales”. Es entonces, que la ciudad se encuentra constituida por una red de dominios públicos y privados, una red de espacios con accesos libres (público) y espacios privados con acceso restringido. Explícitamente estos espacios expresan que: “En el espacio privado se manifiesta el interés particular, mientras que, en el público, prima el interés común” (Páramo y Cuervo, 2006 como se citó en Cuesta, 2010, p.182).

La definición desde el enfoque de la normativa, “ El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes”: Es deber del estado vigilar “ la protección de la integridad, el espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el particular” (Decreto 1504 , 1998 como se citó en Cuesta, 2010, p.182).

Desde la perspectiva urbanística, el EP se define así:

Es un conjunto de bienes colectivos destinados a la satisfacción de necesidades colectivas independientemente de su función y su escala. La cantidad disponible de estos bienes es un agregado heterogéneo, medido en metros cuadrados, de la extensión ocupada con parques, zonas verdes, plazas, vías y zonas de preservación ambiental, sean de escala vecinal, zonal o metropolitana. Su disponibilidad por habitante es igual al cociente resultante de dividir el número de usuarios por el número de metros cuadrados de espacio público, de una determinada escala, existente en el segmento cartográfico de referencia (un sector censal, una localidad o toda la ciudad). (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2016).

Estas dos delimitaciones demuestran tener dos enfoques, uno funcional y uno físico-espacial. La primera delimitación teórica vincula el hecho de unas necesidades colectivas, que se comprenden como socialmente importantes porque su nivel de satisfacción se mide de acuerdo con la mayor cantidad de individuos que logren hacerlo sincrónicamente.

La segunda, el hecho de que estas necesidades no existen porque sí en el ambiente, sino que son más bien el producto de la existencia misma de la ciudad y sus propias dinámicas; por lo tanto, temas como la movilidad, la conectividad y la accesibilidad son conexistenciales a la propia naturaleza de la ciudad.

Así mismo, para Burbano (2013), el espacio público visto como espacio de conectividad acerca los lugares entre sí. Su importancia radica en la libertad de circulación que en ellos se puede tener, para que sean públicos, siendo compartidos por extraños, en razón a esto, es por lo que requieren de las reglas y con ellas, los comportamientos positivos o CUR, con el fin de minimizar el estrés o las tensiones entre sus usuarios. Debido a que puede ser tomado como espacio de conectividad para unos, mientras que, para otros, puede ser espacio de permanencia, relacionado con prácticas de beneficio económico y también de interacción. La necesidad de los individuos por llegar a un destino (en el anonimato), exige unas condiciones socio espaciales favorables y su diseño como escenario de conexión o conectividad, no debe pensarse independientemente de la función destinada para ser (Burbano,2013).

El mismo hecho, de que la urbe sea un resultado social e histórico precisa de la presencia de escenarios para que los procesos que conforman su origen y razón de ser tomen su espacio en la medida en que las personas viven imperiosamente en sociedad, razón por la que se evidencia la presencia de escenarios para, la reunión, la información, la concurrencia, y el encuentro. Es en esta precisa causalidad en donde cobra importancia el componente socio-espacial del EP.

3.3 Comportamientos Urbanos Responsables (CUR)

Según Páramo (2007, 2010, 2013) los CUR son formas de actuar entre los individuos y de estos con el ambiente, que contribuyen a la sostenibilidad de la ciudad y a la convivencia entre los habitantes de un macro ambiente diverso y complejo como es la ciudad. En su base está la naturaleza social de los humanos, que sin duda alguna contribuyen a la convivencia urbana, caracterizada especialmente por las relaciones entre extraños y, por lo tanto, necesita de acuerdos sobre la adopción interdependiente de algunos comportamientos para garantizar tal convivencia. Son ejemplos de estos comportamientos: “no perturbar la tranquilidad del otro, ser solidario con las personas en dificultad, no fumar en sitios públicos, el cuidado del ambiente (de zonas verdes y parques, manejo apropiado de basuras, ahorro de agua y energía), el respeto por las normas de tránsito, hacer uso del transporte público y de la bicicleta, hacer uso del espacio público como bien común, el cuidado de monumentos, etc.” (Páramo, 2013, p. 476, citado por Pinilla, 2016)

En ese mismo sentido los CUR, según un ejemplo de Páramo (2013), hacen referencia a cuando el ciudadano llama la atención o denuncia una práctica ilegal que afecta a la comunidad. Es exigir el cumplimiento de normas. Lo que, en efecto, incentiva a pensar en aquellos mecanismos o instrumentos que permiten el aprendizaje de dichas reglas en la formación de la ciudadanía.

En consecuencia, Páramo (2013) sostiene que, los instrumentos centrales para formar a las personas o ciudadanos en CUR son el lenguaje y las normas o reglas que creamos, con ellos podemos orientar nuestro propio comportamiento e influir en el de los demás. De allí que el aprendizaje por reglas es clave en el proceso de socialización entre individuos en entornos compartidos y en relaciones transitorias, principalmente porque enseñan a autorregularnos (Páramo, 2013).

Con referencia a lo anterior, Cuesta (2010) asegura que, existen comportamientos que siendo reconocidos como indebidos por el código normativo, solo se cumplen si hay una autoridad presente, como es el caso de orinar en el espacio público o usar el casco al conducir bicicleta. Lo ideal es que son prácticas que benefician a todos, y por ello debe existir una responsabilidad individual para cumplirla, como en el caso de las Metacontingencias (Cuesta, 2010).

Como Cuesta (2010), partiremos de entender las cualidades del espacio público y sus posibilidades formativas en el marco del aprendizaje por reglas. Es de aclarar que las prácticas culturales pueden o no ser normatizadas legalmente. Por ejemplo, hay unas que se aprenden en el hogar, otras con amigos del barrio o cuadra y otras que son explicitadas en el manual de comportamiento colectivo, como es el caso del código de policía de Bogotá.

Es así que, al definir los CUR para esta investigación implicaría definir un ejercicio metodológico que nos permita percibir a los ciudadanos en su contexto social, cultural, económico, así como determinar las percepciones y valoraciones del espacio en que se movilizan para comprender cómo conviven los individuos de una ciudad intermedia como Chía. Es decir, ¿cuál es la relación existente entre las reglas y la conducta de los individuos en los lugares objeto de estudio de esta ciudad? Para ello debemos tener en cuenta las características socioespaciales presentes en el espacio público de los lugares objeto de estudio en esta ciudad: Tramo del bicicarril construido por la Avenida Pradilla y los alrededores del centro histórico de la ciudad, amplitud, iluminación durante el día y la noche, condiciones de acceso al lugar, señalización reglamentaria, el estado y conservación de las vías calza, calles, calzadas, funciones y uso del lugar; así como también las características presentes a nivel general como: la densidad de su población, el desarrollo del sector económico, tanto de bienes y servicios como de su actividad turística, su ubicación geográfica estratégica, el diseño cultural del ambiente urbano, ya que como se ha afirmado en apartados anteriores, su crecimiento es vertiginoso

y lograr establecer cómo las características de esta ciudad intermedia influyen en los CUR.

Implica conocer qué reglas descriptivas y/o mandatorias existen en el espacio público de una ciudad intermedia como Chía. Hacer un reconocimiento de las reglas tácitas y/o explícitas que subyacen en el espacio público de esta ciudad, ya que como Cánter (1991), citado por Páramo (2013), afirma las reglas tácitas en gran medida están determinadas por las características de los lugares; así, cada lugar puede ser provisto de una serie de significaciones en virtud de sus características físicas y ocasiones que van a propiciar los comportamientos que se espera que tenga el individuo en el respectivo lugar.

En este sentido se puede afirmar que los lugares tienen reglas (Cánter, 1991, citado por Páramo, 2013, p. 475). Estas reglas son explícitas e implícitas. Las explícitas hacen parte de nuestro repertorio verbal, aunque no de manera formal, lo que implica que la autorregulación del comportamiento o conductas de los individuos se da mediada por el lenguaje, originándose así los CUR, siendo estos los responsables del mantenimiento de las prácticas culturales, que a su vez logran el sostenimiento de la vida en la ciudad. Consecuentemente con lo anterior, implicaría identificar si los individuos que transitan el espacio público de una ciudad intermedia tienen conocimiento sobre las reglas del lugar.

Descifrar estas relaciones sería beneficioso para diseñar campañas educativas que tenga como escenario el espacio público como escenario o lugar de encuentro y formación del ciudadano (Páramo, 2013, p.474). También para realizar una lista de necesidades de los equipamientos requeridos en el espacio público con el fin de mejorar la calidad de vida de quienes habitan y se movilizan por la ciudad.

3.4 Aprendizaje por Reglas

Como se vio anteriormente, los CUR están íntimamente ligados a las reglas, tanto tácitas o explícitas. De allí que sea pertinente observar cómo las reglas devienen en aprendizajes.

Burbano y Páramo (2008) afirman que las reglas son entendidas como mecanismos de procesos de aprendizaje, puesto que forman comportamientos y establecen parámetros para las prácticas de los ciudadanos en la dinámica del espacio público urbano. Esto bajo la perspectiva de que las reglas que regulan la interacción entre personas han sido construidas en unos casos dentro de un proceso natural de uso cotidiano de los lugares públicos y, en otros casos, han sido impuestos a través de la normatividad.

Al asumir la ciudad como escenario de formación, las reglas juegan un papel importante para la convivencia, pues median la relación con el otro, con el ambiente y consigo mismo (Burbano y Páramo, 2008).

Como Burbano (2010), plantea que las reglas muchas veces se cumplen no por conciencia social de su importancia, sino por las consecuencias de no cumplirlas, en especial, las sanciones punibles y la delación pública por parte de otras personas.

Desde el punto de vista de la educación, las reglas se convierten en mecanismos de regulación de las personas, los cuales pueden ser observados en las conductas motivadas o inhibidas: “La regla establece la ocasión para que ocurra una conducta y que ésta reciba una consecuencia, a la vez que facilita el proceso de diferenciar entre la acción correcta o la inapropiada” (Burbano, 2010, p.36). La regla puede ser entendida como una ocasión de mostrar el comportamiento deseado. Para efectos de esta investigación veremos cómo el espacio público de una ciudad intermedia como Chía y una Metrópoli como Bogotá actúa como determinador de CUR.

Los conceptos de roles y reglas de lugar según, Páramo (2013), explican los principios o las razones por las cuales las personas se comportan de una u otra manera en la ciudad y en especial en el espacio público. Posibilitan entender la ciudad como un ambiente donde las personas aprenden y crean reglas que gobiernan sus comportamientos en relación con otras personas y con el ambiente físico de la ciudad. Las reglas del EP urbano son guías codificadas como instrucciones o sugerencias que median las diferentes formas de enfrentar ciertas situaciones (cruzar por la cebra peatonal, usar los puentes peatonales, no arrojar basura en este lugar, etc.), pero igualmente se refieren a la forma como debemos tratar a los extraños en el espacio público (Paramo, 2004, citado por Pinilla, 2016). El análisis de la convivencia ciudadana a partir de la identificación y valoración de reglas es un elemento novedoso y crucial para el diseño cultural del ambiente urbano y para el diseño de campañas educativas y del espacio público como escenario de encuentro y de formación del ciudadano (Páramo, 2013).

Según, Pinilla (2016), otro elemento de la teoría sobre los CUR es el de metacontingencia, el cual se constituye en el mecanismo que garantiza el mantenimiento de los cambios esperados en las formas de actuación de las personas para que se puedan sostener como prácticas culturales (Pinilla, 2016).

3.5 Metacontingencias

Los posibles arreglos sociales entre las prácticas sociales y los resultados que las mantienen se denominan metacontingencias. Así, la metacontingencia se establece cuando se crea una relación funcional entre una práctica social

compartida por un grupo de personas y el resultado que ésta produce; los individuos cooperarán entre sí cuando su comportamiento interdependiente produce mayores beneficios que la conducta independiente (Glenn, 1991 como es citado en Páramo, 2011).

De tal manera que, como Páramo (2011) afirma:

Cuando las múltiples conductas interdependientes actúan en cohesión social, la relación entre ellas y sus consecuencias similares dan lugar a una metacontingencia que produce como resultado la selección de un grupo de comportamientos o práctica social, garantizando su sostenimiento en el tiempo, es decir, entre generaciones, lo que da lugar a que se convierta en una práctica cultural. (p.161)

De acuerdo con Páramo (2011), la adopción de una práctica social como los CUR va a depender entonces de las metacontingencias que regulen al grupo social. Esto da lugar a la evolución cultural, la cual inicia en la conducta de un individuo o pequeño grupo y, dependiendo del resultado que ésta produzca, puede ser imitada y dar lugar a una práctica cultural o comportamiento compartido y sostenido por otros, que puede mantenerse si el entramado de contingencias históricas, contextuales y de relación funcional con el ambiente favorecen dicha práctica (Páramo, 2011).

El diseño de metacontingencias parece apropiado para promover CUR en el espacio público en la medida en que el grupo de ciudadanos puede entenderse como ecosistema habitacional dentro del cual se dan intercambios sociales, sobre los cuales se puede intervenir programando consecuencias similares para las acciones colectivas e interdependientes (Wicker, 2002, citado por Páramo, 2011). La programación de metacontingencias garantizaría que las prácticas sociales deseables se mantengan independientemente de quienes estén presentes; los individuos pueden reemplazarse como ocurre en el paso de una generación a otra; mientras las contingencias prevalezcan las prácticas sociales se mantendrán (Páramo, 2011).

Pensar las metacontingencias en función de este proyecto de investigación implica hacer una descripción de las características espaciales y culturales del espacio público de una ciudad intermedia y cómo estas determinan que se presenten los CUR. De igual forma, implica realizar el contraste de los CUR que se presentan para la metrópolis (en este caso Bogotá) y los dados en una ciudad intermedia (en este caso Chía) estableciendo sus diferencias.

Del mismo modo, según Trilla (1993), implica conocer la ciudad: tomar a una ciudad intermedia -Chía- como objeto de estudio y aprendizaje, no solamente para aprenderla sino también para aprender de ella y en ella, por toda esa densidad de información y formación informal de la que está cargada (Trilla, 1993).

Otra implicación de pensar las metacontingencias en este proyecto sería el indagar por la clase de prácticas culturales que subyacen en el espacio público de una ciudad intermedia y cómo se sostienen en el tiempo, es decir, cómo se comporta el ciudadano común de una ciudad intermedia condicionado por las características físicas del lugar, ¿qué hace que se den o que ocurra o se inhiba una conducta positiva o negativa? Estas conductas pueden estar determinadas por el diseño de calles o avenidas (Newman, 1996, citado por Páramo, 2010), diseño ambiental de parques urbanos (McCormick, 2006, citado por Páramo, 2010) o los diferentes “elementos culturales como monumentos (...) que también se constituyen en ocasiones u oportunidades para educar al ciudadano” (Páramo, 2010, p.133).

De la misma manera, implica conocer, siguiendo a Páramo (2010), “las formas básicas de las consecuencias de la conducta que inciden como refuerzo o castigo” (p.133). No necesariamente inmediatas ya que se encuentran reguladas por las solas descripciones verbales o reglas. Que como expresamos anteriormente son indispensables para una sana convivencia ciudadana.

3.6 Convivencia Ciudadana

Atendiendo a lo anterior, una de las variables que influye en la convivencia entre personas que comparten el espacio público es el cumplimiento de las normas. Se entiende que para la consolidación de la convivencia ciudadana se hace importante la autorregulación individual a partir del cumplimiento de las reglas (Burbano y Páramo, 2008).

Para Antanas Mockus la convivencia ciudadana se enmarca en la cultura ciudadana, entramado de prácticas que están dinamizadas por “el cumplimiento de normas urbanas por vía de la autorregulación personal y la mutua regulación interpersonal” (Mockus, 2003, p.106). Se puede ver aquí que la convivencia ciudadana se halla dinamizada por tres factores: acatamiento de la norma, la autonomía que tenga el ciudadano para cumplir dicha norma y la mutua fiscalización que hacen los ciudadanos. Esta convivencia ciudadana, en especial las relaciones entre desconocidos, está determinada por la regulación cultural: “Buena parte del comportamiento urbano sigue códigos socioculturales, adquiridos implícitamente, que llevan a identificar contextos y que cada contexto y que cada concepto lo asocian con un repertorio de acciones aceptables” (Mockus, 2003, p.107). Ejemplo de ello es cuando un ciudadano acata las reglas tácitas del contexto, incluso si estás se encuentran por fuera de la ley oficial: ceder el puesto a una mujer en estado de embarazo, aunque esta no sea una norma, pero culturalmente se espera que lo haga y cuando no se hace los demás pasajeros hacen sanción social si la práctica no se realiza.

Según Mockus (2003) la convivencia ciudadana está determinada por tres sistemas reguladores: 1). Códigos determinados por instituciones oficiales y tienen

sanciones punibles. 2). Los comportamientos que están dinamizados por patrones sociales de un determinado contexto. 3). La regulación moral, hace referencia a un conjunto más complejo de entramados interpersonales y comunicativos.

Para finalizar, la enseñanza de las reglas de convivencia desde temprana edad y orientadas hacia el beneficio colectivo más que el individual harán su aporte en el mantenimiento intergeneracional de las buenas prácticas culturales. Las reglas hacen parte del conjunto de arreglos sociales interconectados que pueden planificarse para conseguir mejores resultados en aras de la convivencia ciudadana (Páramo, 2010, p.136).

Por el momento, se presentó en primer lugar el concepto de pedagogía urbana entendida como el conjunto de relaciones y la sinergia existente entre sus elementos o ejes: pedagogía, educación y ciudad.

En segundo lugar, se planteó la teoría de los CUR, abordada desde la pedagogía urbana y cuya fundamentación se halla significativamente en el uso del lenguaje y las normas o reglas, principalmente porque estas nos enseñan a autorregular nuestro comportamiento, partiendo del entendimiento de las cualidades del espacio público y sus posibilidades formativas en el marco del aprendizaje por reglas.

Lo que lleva, por consiguiente, a analizar otro elemento de la teoría de los CUR: las metacontingencias, entendidas como posibles arreglos sociales y el resultado que estos producen. En efecto, la adopción de una práctica social como los CUR dependen de las metacontingencias que regulen al grupo social que las prácticas. Sin olvidar que estas, a su vez, se encuentran mediadas por las reglas y su aprendizaje, cuyo producto es la autorregulación, como una variable vital que influye en la convivencia entre las personas que comparten el EP.

En este orden, Páramo (2010) considera que se puede decir que los CUR, como categoría teórica están sostenidos conceptualmente por el aprendizaje por reglas en el espacio urbano, las metacontingencias y la convivencia ciudadana, todo ello bajo la existencia de cuatro campos teóricos que han influenciado la pedagogía urbana: Psicología social, psicología ambiental, pedagogía ambiental y pedagogía social.

Se describirá, en un segundo momento, de este marco teórico el concepto de Ciudad Educadora y sus relaciones con la pedagogía urbana, EP y las categorías anteriormente expuestas: CUR, Aprendizaje por reglas, metacontingencias y convivencia ciudadana, luego se abordaran las categorías de ciudad intermedia, ciudad tradicional y ciudad Metrópoli, las características sociodemográficas, urbanas, espaciales y culturales de una ciudad intermedia para diferenciarlas de las de la Metrópoli y poder determinar niveles de regulación cultural.

3.7 Enlace de Categorías desde Ciudad Educadora

Se observan diferentes conexiones o enlaces que se posibilitan desde la propuesta de Ciudad educadora. Es así, como por ejemplo, para el caso de Colombia se ha tomado como marco de referencia para hacer investigación al rededor del EP a la Pedagogía Urbana, cuya definición se ha dado ya en el primer apartado de este marco teórico, los primeros estudios se han dado por investigadores que aceptan el espacio público como el escenario educativo desde donde se da importancia al encuentro y las interacciones con otros y a la vida pública, particularmente desde donde se presentan ocasiones para el surgimiento o no de los CUR, se manifiestan propuestas para la sana convivencia, se forman los futuros ciudadanos, se aprenden códigos y reglas tácitas o explícitas y desde donde se formulan arreglos sociales que perduran en el tiempo Páramo (como se citó en Burbano, 2014, p.193).

A su vez, Páramo (2010), sostiene que, son diversas las instituciones educativas y de investigación que dan razón de estudios relacionados con Pedagogía Urbana, influenciando positivamente a sistemas educativos, así como también la forma de discernir o entender la ciudad y la educación. Muestra de ello es el movimiento de Ciudad Educadora cuyo fin es el de facilitar la difusión e intercambio de experiencias y acciones educativas innovadoras en el medio urbano soportadas desde la “Carta de ciudades educadoras propuesta en el I Congreso Internacional de Ciudades educadoras -Barcelona 1990” (Asociación Internacional de ciudades educadoras, 1990). Fundamentándose sobre el compromiso de las instituciones y del marco político-administrativo de una ciudad, que exige de la administración de la ciudad en voluntad y proyección para que se dé continuidad a una política pública apoyada por programas, proyectos y planes de educación, no formal, formal e informal, para hacer de la ciudad una ciudad educadora (Páramo, 2010).

Según, Muñoz (2005), desde Ciudad Educadora, todas las ciudades son espacios educativos con agentes educativos quienes por sus interacciones se relacionan de diversa y determinada manera, contribuyendo así a la construcción de una realidad social.

Hoy más que nunca la ciudad, grande-Metrópoli o pequeña-Intermedia, dispone de incontables posibilidades educadoras, pero también pueden incidir en ella fuerzas e inercias deseducadoras. La ciudad presenta elementos importantes para una formación integral: Es un sistema complejo y a la vez un agente educativo permanente, plural y poliédrico capaz de contrarrestar los factores deseducativos. Carta de Ciudades Educadoras-Barcelona 1992 (como se citó en Muñoz,2005)

Tales argumentos permiten afirmar, que desde una escala local y durante los últimos años, la educación de la ciudadanía y el fortalecimiento de la ciudad como medio y agente de educación se ha convertido en el fundamento político de algunas administraciones en la ciudad de Bogotá (Burbano, 2014). Así pues, es posible visualizar a continuación el rol que juegan las ciudades pequeñas- Intermedias y grandes-Metrópolis acompañadas por sus características en apoyo a estas afirmaciones.

3.7.1 Ciudad Intermedia. Las ciudades intermedias, según Roig (2014), son poblaciones que legitiman nodos de enlace o conectividad relevantes entre sectores rurales y urbanos, siendo para la población agraria o rural la coyuntura para tener acceso a construcciones básicas como: mercados, administración, hospitales y escuelas; también servicios: el transporte, electricidad, empleo y los servicios de tecnología. Al gozar de este posicionamiento de ciudad intermedia, forman un núcleo de transformación para superar la estrechez rural. Además, los vínculos que legitiman con las grandes capitales o metrópolis les posibilitan perfeccionarse entre ciudades y marchar como una red o sistemas de ciudades (Roig, 2014).

Hasta el momento, Punsola (2014) sostiene que, no se ha determinado o definido una conceptualización exclusiva sobre ciudad intermedia en lo que se refiere al factor cuantitativo. Según la Unión Europea los núcleos urbanos en una zona que va de 20.000 habitantes a medio millón corresponden a esta escala, pero en organizaciones con visión planetaria, como el Banco Mundial, el techo superior llega al 1.000.000 de habitantes. En Norteamérica el rango se sitúa entre 200.000 y 500.000 habitantes. En China e India, las variables son diferentes (Punsola, 2014).

Ante estas discrepancias, Punsola (2014) refiere que, las ciudades intermedias se definen hoy por sus funciones específicas, es decir, por un rasgo cualitativo. Un ejemplo de la dificultad de estas clasificaciones está en ciudades como Boston o San Francisco, que en el contexto de Estados Unidos son más bien secundarias, pero que en cambio se consideran ciudades principales en la economía global (Punsola, 2014).

Para el caso de Colombia, se encuentra ciudades intermedias como Zipaquirá, Soacha, Chía entre otras cuyo techo no supera los 135 mil habitantes.

3.7.2. Características sociodemográficas de una ciudad intermedia. Aun siendo relevante, la estadística de la población, Punsola (2014) reitera que, no es la única razón que explica la potencia de las ciudades intermedias. Ella se fundamenta principalmente en las funciones que cumplen. Los entendidos en el tema subrayan que estos focos urbanos “intermedian” entre diversas escalas, permitiendo que las dinámicas económicas en general, información, los bienes y los servicios, circulen entre las grandes urbes y el mundo rural (Punsola, 2014).

Una red de ciudades intermedias descentraliza las dinámicas en una nación y la organiza de modo que se establecen sitios de referencia a nivel regional. Todo ello implica un desafío a la habitual clasificación de las urbes en función del número de habitantes: la economía de un país, desposeída de una gran urbe o metrópolis como ciudad central o su capital, podría servirse de la presencia de un sistema de núcleos urbanos de menor tamaño y de la influencia recíproca entre sus tejidos lucrativos o provechosos (Punsola, 2014).

A su simetría territorial, se suman otras singularidades propias de las ciudades intermedias que les otorgan un mayor grado de importancia. Su menor magnitud posibilita su manejo y la participación de sus ciudadanos, principalmente en el campo de la planeación urbana, con lo que la armonización con la sociedad se ve robustecida. Igualmente, su huella ecológica es mínima si se la compara con la de las grandes metrópolis. Por todo lo anterior, las ciudades intermedias propenden por beneficiar los procesos de desarrollo sustentables o de sostenibilidad y de allí que el mundo académico, Naciones Unidas y organizaciones internacionales como la UCGL, entre otras, hayan puesto su atención en ellas (Punsola, 2014).

Si bien, se han descrito hasta ahora las ciudades intermedias como un grupo uniforme, lo incuestionable es que es un acervo que agrupa a materialidades muy diferentes.

Este hecho se puso de relieve en junio de 2014, durante la celebración del Foro “International Intermediary-Cities Policies and Strategic Urban Planning”, organizado por UCLG en la ciudad de Lleida. La confluencia contribuyó a advertir las diferencias en capacidad de planeación estratégica, adelanto económico, y capacidad de gobierno entre diferentes municipios, debido a su colocación en ámbitos tan diversos como, Mozambique, Ecuador, Filipinas, Italia, Bangladesh, España Marruecos y Sudáfrica. La segmentación Norte-Sur es una variable importante: en Asia, África y América Latina la exigencia de infraestructuras básicas origina una sucesión de cuestiones con diferentes niveles de dificultad, y de resolución conforme a los países. En Europa, los desafíos apremiantes se sintetizan en cómo hacer frente a la crisis de diversificación de la económica desde unos núcleos urbanos por cuanto la ciudad intermedia es menos diversificada que en las grandes ciudades.

Actualmente un poco más de la mitad de las ciudades intermedias se encuentran ubicadas en países en desarrollo. Aunado a ello, otra dificultad señalada es la carencia de datos e información en relación con la infraestructura, economía y volumen de las ciudades intermedias facilita la gobernabilidad y la participación ciudadana. Según la organización Cities Alliance, cuya misión es la reducción de la pobreza y la promoción del papel de las ciudades en el desarrollo sostenible, el hecho de no disponer de estudios y estadísticas frena severamente la capacidad de las ciudades intermedias para planificar su futuro social y económico.

3.7.3. Características Urbanas de la ciudad intermedia. Bellet y Llop (2004) afirma que la ciudad media-intermedia no puede definirse solo por su tamaño o talla demográfica. Tan o más importante es el papel y la función que la ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior.

A continuación, se cita textualmente las características señaladas por Llop (2004, pp. 4-6) para las ciudades intermedias:

- Centros servidores de bienes y servicios más o menos especializados para la población del mismo municipio y de otros municipios (asentamientos urbanos y rurales), más o menos cercanos sobre los que ejerce cierta influencia.
- Centros de interacción social, económica y cultural. El corazón económico de amplias áreas rurales en las ciudades del Tercer Mundo” apuntaba Hardoy y Satterthwaite.
- Centros ligados a redes de infraestructuras que conectan las redes locales, regionales y nacionales e incluso, algunas, con fácil acceso a las internacionales (como en el caso de las ciudades medias de las periferias metropolitanas). Son nodos que articulan flujos, puntos de referencia y de acceso a otros niveles de la red.
- Centros que suelen alojar niveles de la administración de gobierno local y regional a través de los cuales se canalizan las demandas y necesidades de amplias capas de la población. La descentralización administrativa y gubernamental a estos niveles, a estas escalas, lleva consigo una mejor comprensión del medio sobre el cual desarrollar proyectos y medidas más acordes con la realidad y necesidades del propio medio.

Otras características, también muy generales, hacen referencia a su propia escala y a ésta en relación con asentamientos urbanos mayores:

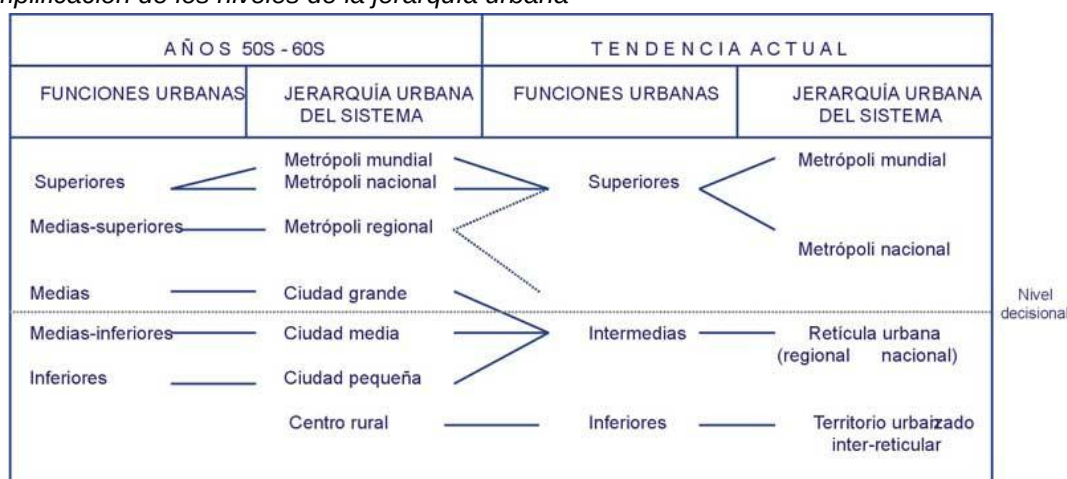
- Sistemas más equilibrados y sostenibles (por razones de escala) que ejercen relaciones más equilibradas con su territorio, aunque algunas, sobre todo en algunas áreas del Tercer Mundo ejercen de centros de explotación de amplias áreas rurales o explotaciones de los recursos naturales y humanos de su área de influencia. Por su escala pueden, en principio, mantener relaciones más armónicas, relaciones más abiertas y equilibradas con su territorio.
- Centros más fácilmente gobernables, gestionables y controlables y que permiten en principio una mayor participación ciudadana en el gobierno y gestión de la ciudad.
- Asentamientos con escalas más humanas y aprehensibles que ayudan al ciudadano a identificarse más con su ciudad, ciudades a las que les es relativamente fácil tener una identidad propia (aunque ello sea más difícil en el caso de ciudades medias o intermedias en el área de influencia de una metrópoli)
- No tienen los problemas medioambientales que presentan las megas ciudades y ello se convierte en un claro potencial, en una importante baza a jugar de cara al éxito social y económico y proyección de la ciudad.
- Presenta menos conflictividad social y acarrea menores costos sociales.

- Menor diversidad social y cultural, se produce lo que podríamos llamar cierta endogamia social.
- Menor competitividad económica frente a la metrópoli que tiende a concentrar las funciones superiores del sistema.
- Mayor dificultad de acceso a los principales flujos de información y capital.

Hasta ahora se ha hecho referencia tan solo a las características y definición de la ciudad media/intermedia en relación con su propio territorio y región. Se estaría trabajando por lo tanto a escalas más o menos locales y regionales sobre las cuales se desarrolla la gestión urbana y territorial diaria. Pero debe también de hacerse mención de los cambios que se suceden a otras escalas. Los procesos de mundialización han implicado una profunda reestructuración de la jerarquía urbana planetaria que ha tendido a su simplificación, tal como muestra el cuadro 1 elaborado a partir de los estudios del geógrafo italiano Giuseppe Dematteis et al: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm> .(Llop, 2004).

Cuadro 1

La simplificación de los niveles de la jerarquía urbana



Fuente: Elaboración a partir de Dematteis, 1991

Los puntos esenciales del sistema en su conjunto son las principales redes territoriales urbanas a partir de las urbes globales y ciudades o metrópolis principales a nivel mundial y nacional. Estas dominan la circulación de las fundamentales fuentes de información y riqueza o recursos, es decir, las funciones predominantes y de administración del sistema (Llop, 2004).

Hasta aquí, se ha teorizado sobre lo que son las ciudades intermedias y su significado a nivel de la comunidad global. En la actualidad poseen un valor como sistemas que descentralizan las actividades de una nación o país, sirviendo de nodos articuladores importantes entre las zonas rurales y urbanas, propiciando el crecimiento y desarrollo económico de las regiones. También se hizo claridad en que hoy las ciudades intermedias no se definen solamente por un factor cuantitativo, sino por sus funciones específicas, es decir, por un rasgo cualitativo.

En articulación con la pregunta de este proyecto, lo anterior implica reconocer e identificar que la menor dimensión de la ciudad intermedia facilita su gobernabilidad y la participación ciudadana, visualizada está en el marco de “Ciudad Educadora”, desde donde se promueven patrones de oportunidades de aprendizaje no formal y de socialización, con una carga bien importante de información que va desde señales informativas hasta monumentos históricos, así como su contribución a los encuentros con las personas o extraños.

Lo anterior significa pensar el espacio público como un lugar con intención o a voluntad para el aprendizaje constante del sujeto y beneficiar su desarrollo personal. Al fomentar los propósitos formativos e impulsar las tareas pedagógicas, el ámbito de la urbe puede transformarse en un mediador formativo o pedagógico (Páramo, 2010). Por otro lado, y como otra característica especialmente en el terreno de la planificación urbana, se reconocen asentamientos más humanos y aprehensibles que contribuyen para que los habitantes se identifiquen más con su ciudad, urbes a las que les es inherentemente factible tener una identidad propia.

3.7.4. Ciudad tradicional o intermedia en comparación con la metrópoli.

Se revisa aquí una breve comparación hecha textualmente por Negrón (1996) entre ciudad intermedia o tradicional con la metrópoli:

Tabla 1

Comparativo entre Ciudad Tradicional y Metrópoli

CIUDAD TRADICIONAL	METRÓPOLI
Tamaño poblacional relativamente limitado: tentativamente se sugiere que éste no excede de un millón de habitantes.	Gran tamaño poblacional, que con frecuencia puede superar la decena de millones de habitantes.
Generalmente centrada en una sola actividad motriz con tendencia al predominio de la industria de “exportación”.	Característicamente plurifuncional; no hay una única actividad motriz adquiriendo gran relevancia las de servicios y consumo local.
Monocéntrica: hay un único centro urbano claramente predominante.	Pluricéntrica: se organiza alrededor de varios centros complementarios, en competencia o autónomos, pero siempre bien diferenciados.
Está dotada de una configuración morfológica claramente jerarquizada y perceptible.	Morfológicamente carece de una configuración jerarquizada clara e inmediatamente perceptible.
Su configuración socio-espacial es relativamente estática, con tendencia a la permanencia no sólo de los elementos físicos sino también de la población y actividades que los ocupan. Se la puede definir como un artefacto o un objeto.	Su configuración socio-espacial se caracteriza por un alto dinamismo, con cambios constantes en los elementos físicos y en la localización y composición de las actividades y la población. Se la puede definir como un proceso.

Su forma característica es compacta, aunque la densidad promedio puede variar significativamente de un caso a otro.

Su historia está vinculada a procesos de concentración de la población nacional o regional, originados en una dinámica migratoria del campo a las ciudades.

Centro de un espacio nacional o regional.

Su forma característica es difusa, aun cuando siempre podrá haber en su ámbito uno o más centros compactos.

Su historia está vinculada a procesos de descentralización de la población *dentro* del ámbito metropolitano, expresados en migraciones internas hacia su periferia o nuevas localizaciones en ella.

Centro nodal de un sistema de relaciones internacionales, sin que ello sea incompatible con su rol de centro nacional o regional.

Fuente: Negrón, 1996

Tabla 1
(Continuación)

CIUDAD TRADICIONAL	METRÓPOLI
Culturalmente homogénea.	Culturalmente heterogénea.
Generalmente se inscribe en un único o en unos pocos ámbitos de gobierno local.	Suele desarrollarse a través de varios ámbitos de gobierno local o incluso regional.
Su tamaño comparativamente limitado, su adscripción a uno o pocos ámbitos de gobierno local y su sustancial homogeneidad cultural contribuyen a hacer de su gestión un problema relativamente sencillo.	Su extraordinaria extensión, su adscripción a varios ámbitos de gobierno local y regional y su característica heterogeneidad cultural, sumadas al peso que tiene en su dinámica la presencia de poderosos intereses transnacionales, hacen de su gestión un problema en extremo complejo.
Su expansión física estuvo o está asociada al desarrollo de sistemas de transporte masivo caracterizados por su relativa rigidez.	Su expansión está asociada al desarrollo de sistemas de transporte y comunicaciones sumamente flexibles y de vasto radio.
La movilidad, en términos generales, no es esencial: tiende a haber proximidad relativa entre los sitios de trabajo y de residencia (especialmente en el caso de los trabajadores de menores ingresos).	La movilidad es esencial, no sólo porque tiende a producirse una clara separación entre los sitios de trabajo y los de residencia sino además porque hay una alta movilidad en el empleo (contra baja movilidad residencial) y porque las distancias son considerablemente mayores.
Hay una clara distinción, incluso oposición entre campo y ciudad, tanto en términos económicos como territoriales.	Las fronteras entre campo y ciudad tienden a diluirse, sea en términos económicos que territoriales: es característico de la metrópoli la inclusión dentro de su ámbito de áreas abiertas

como grandes parques, reservas forestales e incluso áreas de producción agropecuaria

Aun segmentada físicamente, la ciudad tradicional constituye un cuerpo social y cultural relativamente integrado, con la presencia de algunos valores esenciales compartidos y una significativa identidad entre sus habitantes y entre estos y la ciudad.

La heterogeneidad cultural y la dimensión física de la metrópoli, reforzadas en la fase de su constitución por el rápido crecimiento, contribuyen a la acentuación de la anomia, a la fragmentación del cuerpo social y, en consecuencia, a la dificultad para identificar valores compartidos” (Negrón, 1996, p. 15).

Fuente: Negrón, 1996

Es posible señalar que, aunque esta comparación data de 1996, no se distancia mucho de la realidad hoy, ya que estas características se pueden observar en la actualidad con algunas diferencias de orden casuístico.

Así que se puede pensar que es posible conjeturar que las características de una ciudad intermedia provocan o inhibe comportamientos urbanos de manera diferente a la urbe metropolitana.

3.7.5. Comportamientos Urbanos Responsables (CUR): Metrópolis vs Ciudad Intermedia. Teniendo en cuenta las características de una ciudad intermedia como Chía y al ser comparadas con las de una metrópoli como Bogotá, es muy probable que los CUR se den con mayor facilidad en una ciudad intermedia como Chía, debido a su homogeneidad, pues aunque segmentada físicamente, esta ciudad intermedia constituye un cuerpo social y cultural relativamente integrado, con la existencia de ciertos valores fundamentales asociados y una identidad característica entre sus ciudadanos y entre ellos y la urbe. Lo que dista mucho de lo que ocurre en la metrópoli, dadas sus características de heterogeneidad cultural y la dimensión física de la misma, fortalecidas en la etapa de su estructuración por el dinámico desarrollo, coadyuvan a una marcada falta de la norma o regla (estado de desorganización social o aislamiento del individuo como consecuencia de la falta o la incongruencia de las normas sociales) a la fragmentación del cuerpo social y, en consecuencia, a los impedimentos para la identificación de virtudes concurrentes. Tal y como se ha visto en el apartado anterior.

Como Páramo (2013) afirma, en un estudio contemporáneo llevado a cabo en diferentes sitios de la ciudad de Bogotá se demostró que el elevado nivel de personas no reclama el respeto por la regla o el control de la norma a un desconocido por cuanto generalmente este responde con una provocación por parte del individuo que la quebranta (Páramo, 2013).

Es pertinente como Páramo y Burbano (2013), preguntarnos entonces si la definición de los CUR permite pensar si estos comportamientos tienen

especificidades de una ciudad a otra. A partir de que la apropiación que tienen los habitantes del espacio en el que habitan determina las prácticas, es posible suponer que, en las ciudades más pequeñas, como las ciudades intermedias, las personas tienen más identidad del lugar, apropiación y apego. Pero también es necesario advertir que toda generalización al respecto debe hacerse con prudencia y precaución debido a que si se analizan las condiciones que posibilitan la habitabilidad de los lugares tienen que ver con factores como: la función que las personas le atribuyen al lugar que puede ser de índole cultural, explotación económica, movilidad, elementos de tipo estructural o natural y el tipo de personas que lo habitan y a los propósitos que persiguen en ellos (Páramo y Burbano, 2013). Depende también de los intereses que las personas le dan o le atribuyen al lugar: las personas valoran y prefieren los lugares culturales, seguros, con elementos naturales, libre de indigentes o habitantes de calle, libre de comerciantes de ventas callejeras o publicidad auditiva.

Visto así, los CUR están determinados por prácticas culturales y determinantes o características del espacio público de la ciudad, por lo que se esperaría que fueran diferentes en una metrópoli a una ciudad intermedia; esa conjetura es la que orienta la investigación.

3.7.6. Espacio Público, Prácticas Culturales, Aprendizaje por Reglas y Convivencia Ciudadana entre Ciudad Intermedia y Metrópoli. Dentro de este orden de ideas las características socioespaciales presentes en el EP de una ciudad intermedia se toman para este trabajo o estudio como variables que permitirían visualizar la ocurrencia o no de los CUR en el EP a través de las prácticas culturales de los individuos que viven el lugar del espacio público de una ciudad grande-Metrópolis o de una ciudad pequeña-Intermedia.

A su vez, como Páramo (2010) afirma, debemos entender como práctica cultural aquellas formas de comportamientos semejantes entre individuos, resultado de similitudes en el entorno, asimiladas y sostenidas comunitariamente, que pueden llegar a ser difundidas de generación en generación. Modelos de estas costumbres o hábitos en el espacio público pueden ser: ser considerado con las personas en apuros, requerir al transgresor de una regla, saludar a las personas del vecindario, fumar en lugares concurridos o públicos, utilizar transporte metropolitano, alertar sobre comportamientos impropios de los habitantes que ponen en riesgo la convivencia, aceptar tal llamado de atención, conducir vehículos etc. (Páramo, 2010).

Pero también debemos entender, como Páramo (2010), que para aprender estas costumbres un gran número de estas reglas deben normatizarse por vía legal para que se cumplan, mas, aun sí, no son respetadas por un buen número de los habitantes. Si bien algunas reglas se acatan o son asumidas sin la asistencia de la fuerza pública, lo que señala o advierte algún nivel de regulación de sí mismo,

parece ser que tan solo se acatan cuando son exigidas por la autoridad. La cuestión se agudiza en el momento en el que un habitante urbano demanda el cumplimiento de la regla en caso de que no sea asumida o cumplida (Páramo, 2010).

Advierte Páramo (2013), es frecuente ver las respuestas en oposición de aquellos individuos que al ser advertidos o amonestados por contravenir las reglas por parte de un igual. Si un habitante o ciudadano cualquiera se "atreve" a exigir el cumplimiento de la fila, el hacerse responsable de los deshechos fisiológico de la mascota, el procesamiento adecuado de los desperdicios o basuras, el seguimiento de una señal de tránsito, a lo que se ha denominado: CUR, muy seguramente se obtendrá como respuesta una provocación o agresión por parte del individuo que la quebranta (Páramo, 2013).

Estas prácticas culturales, según Páramo (2007), se presentan y desarrollan en el espacio público, entendido como los lugares o espacios que son de libre acceso para todos o con muy pocas limitaciones. En el mismo documento se determinó que los habitantes estiman que se encuentran dos competencias destinadas al espacio público: ofrece ocasión para los encuentros y la autonomía de acción en ellos (Páramo, 2007).

Es así como la ciudad se encuentra constituida o conformada por una red de dominios públicos y privados, donde en el EP es manifestado el interés individual o particular, mientras que en el espacio público prevalece el interés común (Cuesta, 2010). Desde la norma el espacio público es el conjunto de inmuebles privados y públicos, elementos naturales y arquitectónicos usados para satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites e intereses individuales de los habitantes. Siendo deber del Estado vigilar la protección de la integridad, el espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre lo particular (Decreto 1504 de 1998).

En consecuencia, Cuesta (2010) afirma que no basta con definir el espacio público desde la norma o desde la perspectiva urbanística y arquitectónica, dado que su conceptualización debe incluir la formación e interacción que permite la expresión cultural de múltiples cosmovisiones. Por lo tanto, este proyecto acoge lo planteado por Cuesta (2010) sobre el espacio público como el epicentro de la ciudad donde convergen a la vez intereses y cosmovisiones comunes para todos los ciudadanos. También se acoge a lo planteado por Páramo y Cuervo (2006) donde el espacio público formaliza una tarea de configuración ciudadana en el que las personas aprenden normas para interactuar con otros o con extraños particularmente y con el ambiente físico. En esta investigación afirmamos que es el espacio público el foco o núcleo de la ciudad y, desde ese entramado de dominio público de relaciones, intercambios, convergencias, intereses, cosmovisiones, necesidades e interacciones, es desde donde también nos ubicaremos para el desarrollo de este proyecto. Lo que implica necesariamente el estudio de la

interacción ciudadana o Convivencia Ciudadana entendida esta como la forma en que los individuos se relacionan entre sí y con extraños, la forma como las personas interactúan desde la sociabilidad, la amabilidad, el respeto por la diferencia y la armonía con otros y con los demás seres vivos en los espacios o escenarios públicos compartiendo reglas de urbanidad en el marco de una normativa (Páramo, 2017).

3.7.7. Espacio Público entre Ciudad Intermedia y Metrópolis: Determinador de Comportamiento Urbanos Responsables (CUR). ¿Cómo cambia el espacio público de una ciudad intermedia a diferencia de la metrópoli? ¿Qué implicación tiene este posible cambio para los CUR? Las respuestas a estos interrogantes se encuentran asociados a la forma como han venido creciendo urbanísticamente hablando estas ciudades, al crecimiento de la población y, por esto mismo, a la forma como el espacio público ha tenido que ser modificado. Las formas de crecimiento urbano, asociadas a los procesos económicos, sociales y políticos más globales, han contribuido a modelar la ciudad causando fuertes implicaciones y contrastes sociales y ambientales.

El EP de una ciudad intermedia como Chía es diferente y cambia si se le compara con el de una Metrópoli como Bogotá, ya que este espacio está determinado por ser funcional y sus cualidades físico-espaciales.

En lo funcional, según Daza (2008), la definición hace relación a las necesidades colectivas, que son socialmente importantes y se caracteriza fundamentalmente porque su grado de satisfacción se da en la medida en que un gran número de personas logren ese grado de satisfacción al mismo tiempo. Estas necesidades no existen porque sí, aspectos como la movilidad, la conectividad, la accesibilidad, son el resultado de la ciudad misma y de las interacciones o intercambios que en ella tienen lugar; son el resultado de la propia naturaleza de la ciudad (Daza, 2008).

Así, la historia de configuración del espacio público urbano y las relaciones que los sujetos establecen con este no son iguales en todas las ciudades, por lo que las posibilidades de que en la ciudad y su espacio público se presenten reglas y comportamientos particulares son altas.

De hecho, las transformaciones que viven las ciudades intermedias van afectando su espacio público provocando nuevos comportamientos y reglas que regulan las interacciones entre personas. Por ejemplo, una calle que se peatonaliza porque el crecimiento comercial, hace que los ciudadanos modifiquen su relación con dicho espacio, generando otros comportamientos.

Así mismo, los CUR van resultando de la propia naturaleza de la ciudad, de su coexistencia, del mismo diseño urbano o espacial y de las políticas públicas que van emergiendo en el tiempo marcando diferencias entre un lugar y otro.

En síntesis, este capítulo expuso desde la aproximación a unos antecedentes los autores que han abordado la investigación sobre el espacio público desde Pedagogía Urbana, del mismo modo, expresó la definición de Pedagogía Urbana y entendió que esta es el conjunto de relaciones y la sinergia existente entre sus elementos o ejes: pedagogía, educación y ciudad.

La pedagogía urbana está anclada a los CUR, dado que se vincula al aprendizaje por reglas y la autorregulación de nuestro comportamiento en el espacio público. A los CUR se articulan, las metacontingencias, asumidas como los posibles acuerdos o arreglos sociales y sus resultados; dichos arreglos están mediados por el aprendizaje por reglas, como variable vital que influye en la convivencia entre las personas que comparten el espacio público.

Podría afirmarse que la relación que guardan estas categorías CUR, aprendizaje por reglas, metacontingencias y convivencia ciudadana radica en los elementos de la propia pedagogía urbana, como son la: Pedagogía, ciudad y educación, que permiten ver la ciudad como aula de aprendizaje donde aprendemos la ciudad, de ella, con ella y en ella. Este aprendizaje se encuentra mediado por la pedagogía que como, campo de conocimiento, estudia, investiga, reflexiona sobre la práctica educativa.

El espacio público de la ciudad sería el escenario donde ocurren las conductas o los comportamientos que se encuentran directamente vinculados al conocimiento de las reglas que regulan o autorregulan a los individuos y que permiten una sana convivencia. Su más íntima relación radica en que la pedagogía urbana puede ayudar a adecuar su comportamiento al espacio público de la ciudad a través de la formulación de metacontingencias. Por lo que la pedagogía urbana propone los siguientes programas educativos: 1). Educación Ciudadana, 2). Educación Vial, 3). Educación del consumidor, y, 4). Educación para el Ocio. (Colom, 1990, citado por Cuesta, 2010, p.178).

Para el caso concreto de esta investigación, se articula a dos de ellos: Educación Ciudadana, por cuanto se exponen allí los deberes y derechos que se deben cumplir para vivir en la ciudad; y Educación Vial, por cuanto se trata de conocer la normatividad que reglamenta la movilidad o circulación en la ciudad.

En un segundo momento se ha teorizado sobre las ciudades intermedias, su valor y significado para la comunidad global, local y/o regional, haciendo énfasis y claridad sobre sus características como fundamento que le da sentido a esta investigación.

El marco teórico describió las principales características culturales, demográficas y espaciales de las ciudades intermedias. Estas características de la ciudad intermedia permiten pensarla como un ambiente urbano contenedor de posibilidades educativas (aprender en la ciudad); comprenderla como el lugar donde los ciudadanos se educan (existen, colegios, universidades, institutos técnicos, academias de artes y/o deportivas, museos, guías turísticos, etc.) y es una ciudad que entremezcla, guarda, aglutina y acoge la educación formal, no formal e informal y es allí en donde se efectúan procesos educativos.

Igualmente, la ciudad intermedia puede ser vista como agente educativo (aprender de la ciudad), pero no implica necesariamente procesos deliberados y estrictamente planificados, sencillamente la calle es una escuela de la vida, en la calle se aprenden normas de comportamiento, se transmiten tradiciones culturales y se conocen las nuevas variantes de la lengua local, de manera informal, la ciudad enseña una rica cultura, la ciudad socializa, a través de sus elementos como son los parques, calles, monumentos, plazas, etc. Pero se debe comprender que, si bien es cierto que la ciudad educa de manera informal en lo deseable, también puede ser generadora de hostilidad, agresividad, marginación, indiferencia, inseguridad, insensibilidad, etc.

La ciudad intermedia también es objeto o contenido educativo (aprender la ciudad), es decir, apropiarse la ciudad; se trata de actualizarse con la ciudad, en sus proyectos, en lo nuevo y entender que no es un objeto con una realidad estática, sino que tiene movimiento que es dinámica, que se proyecta y que es evolutiva (Trilla, 1993, citado por Cuesta, 2010, pp.180-181).

Este capítulo comparó la ciudad tradicional o intermedia con la metrópoli a través de sus características y se teorizó sobre las prácticas culturales dadas en el espacio público, acogiéndonos a los planteamientos de Cuesta (2010) y Páramo y Cuervo, (2006), que afirman que el EP es el foco o núcleo de la ciudad desde donde nos posicionamos para el desarrollo de este proyecto de investigación, lo que necesariamente implica el estudio de la interacción ciudadana.

Estos planteamientos permiten pensar que el espacio público es un condicionante de los CUR, por lo que se puede suponer que existen diferencias entre los comportamientos urbanos responsables presentados en cada tipo de ciudad, en la medida que cada una tiene peculiaridades en su espacio público. Claro está, este condicionante del espacio público no solo es físico, sino cultural, pues como se vio está configurado por prácticas y sentidos que se aprenden socialmente.

4. Marco Metodológico

En este capítulo se describe el proceso investigativo para responder la pregunta objeto de estudio y que ha dado origen a esta investigación.

En primer lugar, se muestra la postura integradora desde la cual se comprendió el problema, tomando como fundamento teórico o campo de conocimiento a la “Pedagogía Urbana”. Luego, se explica el tipo de investigación que se llevó a cabo, haciendo énfasis en los alcances que implica moverse bajo el marco de lo descriptivo y de la exploración.

Para finalizar este capítulo, se hace claridad frente a la estrategia de investigación, las técnicas e instrumentos. En este sentido, se expresarán de forma precisa los argumentos que se tuvieron en cuenta para asumir el enfoque de la investigación etnográfica de tipo descriptiva y de corte exploratorio.

En primer lugar, se asumió una postura integradora que tiene en cuenta métodos mixtos, con datos cualitativos y cuantitativos - Páramo y Otálvaro (2006), desde esta postura integradora, se realizó un estudio micro-etnográfico de corte exploratorio y de tipo descriptivo; pues de lo que se trata aquí es de, explorar, indagar, observar para describir las características físicas y culturales del espacio público de una ciudad intermedia -Chía-, que permitan determinar de qué forma se dan los CUR y qué posibles diferencias se darían entre los que ocurren en dos ciudades. Para describir los aspectos que influyen en los CUR en el espacio público se tomó un espacio en Bogotá y otro en Chía. Específicamente los lugares observados fueron:

Tabla 2

Lugares de aplicación de la observación

Metrópoli Bogotá	Ciudad Intermedia: Chía
Semáforo y paraderos de bus del Bici carril de la Av. Carrera 71D con calles 3Sur y Carrera 71ª con calle 3 en inmediaciones del Parque Mundo Aventura.	Semáforos y paraderos de bus de la calle 17 con carrera 9 y Bici carril del tramo comprendido entre la calle 17 con carrera 9 hasta el ingreso al Parque principal de Sur a Norte o Parque Santander.

Fuente: Creación propia, 2017

En estos lugares se buscó hacer observaciones y descripciones detalladas, de cómo esas características físicas sociales y culturales de estos lugares determinan situaciones, eventos, personas, interacciones, intercambios y los comportamientos urbanos responsables que son observables en estos espacios. Incorporando lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresadas por ellos mismos, procurando captar el sentido que las personas dan a sus actos, a sus ideas y al mundo que las rodea.

4.1 Estrategia de Investigación

La estrategia que se definió para esta investigación es la de micro-etnografía descriptiva.

Se denomina micro, siguiendo a Borbolla *et al* (2010), porque consiste en focalizar el trabajo de campo a través de la observación e interpretación del fenómeno. Para el caso de esta tesis, en dos lugares: la metrópoli -Bogotá- y la ciudad intermedia -Chía-.

En un estudio descriptivo se seleccionan una serie de categorías, conceptos o variables y se mide cada una de ellas independientemente de las otras, con el fin, precisamente, de describirlas. Estos estudios buscan especificar las propiedades o características importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno.

De acuerdo con los objetivos planteados, el investigador señala el tipo de descripción que se propone realizar. Acude a técnicas específicas en la recolección de información, como la observación, las entrevistas, las encuestas y cuestionarios. La mayoría de las veces se utiliza el muestreo para la recolección de información, la cual es sometida a un proceso de codificación, tabulación y análisis estadístico (Vásquez, 2005).

Del mismo modo cabe anotar que los resultados que arrojan las técnicas empleadas en este estudio no arrojan datos cualitativos, sino un acervo cuantitativo, privilegiándose así el dato numérico, pero leído como cualidad. Lo que en consecuencia facilitará el análisis y la comprensión de los resultados, así como las conclusiones a las que se llegarán con el desarrollo del mismo.

Esta fue la estrategia de investigación porque la hipótesis de que el EP particular a cada ciudad influye en los comportamientos implica una descripción de las características de una ciudad intermedia como Chía y la observación de CUR.

Para efectos de este trabajo, es preciso aclarar que la micro etnografía descriptiva se realizó en cada uno de los dos lugares mencionados al inicio de este capítulo. Para comparar las interacciones de los dos lugares se aplicaron la observación no participante y un cuestionario.

A continuación, se exponen las técnicas utilizadas teniendo como marco la estrategia de investigación de micro etnografía descriptiva.

4.1.1 Técnica Observación No participante. Se efectuó una observación no participante usando un orientador de campo, que tuvo como propósito servir de

guía para orientar el proceso de caracterización de los lugares siguiendo los lineamientos de la estrategia metodológica de micro etnografía de lugar. Con la Observación se buscó caracterizar las características espaciales y las dinámicas sociales o culturales que se sitúan en los lugares escogidos. Recordemos que estos lugares fueron: las inmediaciones Parque Mundo Aventura (Bogotá) y Parque Santander (Chía).

En estos lugares se efectuó una observación guiada por lineamientos extraídos de la política pública (ya que determina condiciones espaciales y comportamentales en el EP) y el marco teórico anteriormente desarrollado. Los siguientes fueron los lineamientos que orientaron la observación:

I. Dimensión física – Características del sitio y del entorno: Vegetación, topografía, cuerpos hídricos, ubicación (cercanía con instituciones del Estado, grandes equipamientos urbanos, infraestructura urbana).

a. Formas y usos urbanos del entorno en cuanto a existencia, regularidad, tamaño, estado de conservación accesibilidad: Tipo de usos (residencial, comercial, industrial o mixto). Tipología (número de pisos). Zonas comunales, zonas verdes o zonas de transición entre lo público y lo privado. Calles, calzadas, mobiliario urbano (Inventario de mobiliario: bancos, postes de iluminación, papeleras, relojes, etc.). Iluminación (Discriminar el tipo de iluminación en relación con lo que está siendo iluminado: fachadas, plazas, paraderos de bus, señalización, semáforos, etc. y los usuarios: peatones, conductores, etc.), áreas de sombra (presencia de lugares sombreados y áreas de penumbra). Ciclo vía, ciclo ruta, plazas, parques, alamedas, monumentos, fuentes, jardines, vías (arterial, secundaria o vecinal), rutas de transporte público, dispositivos para población en situación de discapacidad. Rejas, cerramientos o controles. Señalización y seguridad física (Ubicación, aspectos de seguridad, evacuación, puntos de encuentro mapas, protección contra caídas o peligros, etc.)

II. Dimensión política:

a. Presencia institucional administrativa y mantenimiento: Presencia institucional (Hay sedes institucionales, vigilancia, guías cívicos, policía, etc.) Administración y mantenimiento (Presencia de personal de administración y mantenimiento).

b. Ocupaciones, reglas, convivencia y conflictos (Enumeración de las reglas de convivencia en el punto de observación, tanto formales como informales y los conflictos entre diferentes tipos de agentes): Señalización sobre reglas de convivencia. Conflictos (ej.: parqueo en zonas prohibidas, dueños de mascotas que no recogen excrementos, vandalismo sobre el mobiliario, presencia de escombros y basuras, riñas callejeras, expendio y/o consumo de licor o drogas, personas que hacen sus necesidades fisiológicas, otros).

Ocupación de los espacios por habitantes de calle (*formas de ocupación de los espacios, las actividades realizadas y los tipos de interacción de estos grupos como de los demás visitantes*). Otras formas de ocupación (formas de ocupación de los espacios, las actividades que se realizan y los tipos de interacción de estos grupos como de los demás visitantes).

III. Dimensión social y cultural:

Registro anecdótico – observación de campo: La intención de este registro anecdótico fue la de lograr observar ciertas condiciones del lugar: elementos espaciales (accesibilidad a zonas verdes, iluminación, diversidad, etc.), condiciones psicológicas (sensación de seguridad, libertad, inclusión social, identidad, contacto con la naturaleza etc.) y prácticas como la socialización, la lúdica, la tolerancia, el deporte, el entretenimiento callejero o arte callejero, los grafitis, los usos dados por las personas, etc. que contribuyen a la apropiación y a la construcción de ciudadanía.

La observación se realizó siguiendo el Manual del Observador (Páramo y Burbano, 2014). En ese orden, se diseñó un orientador de campo, que contenía la recolección de información de tipo objetiva y subjetiva de los lugares a observar con el fin de describir cómo son, cuáles son las cualidades que los define, con el fin de rastrear cómo sus características influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR)

Los días de observación para cada lugar estuvieron en condiciones de tiempo soleados y con lluvias: jueves y viernes de 10:00 a.m. a 8:00 p.m., aproximadamente, sábados de 10:00 a.m. a 8:00 p.m. aproximadamente (Ver anexo 1). Los orientadores de campo se diligenciaron manualmente a medida que se iba haciendo la observación y el recorrido por cada lugar, luego se digitalizaron. Así mismo, se fueron tomando las fotografías, se archivaron en carpetas digitalizadas y luego se rotularon poniéndoles el nombre del lugar fotografiado dentro del orientador de campo, indicando el nombre del autor, la fecha y hora.

Ahora bien, la selección de los dos lugares [las inmediaciones Parque Mundo Aventura (Bogotá) y Parque Santander (Chía) tiene que ver con:

La similitud que guardan en cuanto a la concurrencia de personas que transitan por el lugar, ya sea en automóviles, motocicletas, bicicletas o caminando.

Otro criterio para escoger los lugares es que Chía y Bogotá guardan cercanía geográfica, Chía es la más cercana a 31 Kilómetros de distancia de la metrópoli - Bogotá.

Otro factor para escoger estos lugares es que los dos sectores guardan similitud en estas problemáticas: respeto por lo público y las instituciones que los

representan en el municipio, la inseguridad, problemas de movilidad y la cultura ciudadana.

Dado que los dos lugares escogidos guardan algunas similitudes físicas (hay ciclo rutas, son periféricos a parques, cercanía a sectores comerciales, etc.) y a que presentan semejantes problemáticas (invasión del espacio público, consumo de bebidas alcohólicas, etc.) se permitió aplicar una observación que admitiera la comparación, por lo que para los dos casos se usó el mismo orientador.

4.1.2 Técnica Cuestionario. Se aplicó un cuestionario con el objetivo de determinar cómo las características de lugar influyen en la ejecución de actitudes y comportamientos Urbanos Responsables de los sujetos, así como también para rastrear apropiaciones simbólicas de las normas, de las personas que cotidianamente transitan y hacen uso del espacio público por el Bici carril y de los peatones que hacen uso de los cruces en los semáforos y de los paraderos, tanto en Chía como en Bogotá (Ver Anexo 4).

El cuestionario solicitó marcar con una equis (X) el grado en que la persona estaba de acuerdo, a partir de su percepción y experiencia, con ciertas afirmaciones en unas circunstancias específicas.

Los siguientes son los rangos de respuesta de las dimensiones físico-espacial, política y social: 1). No aplica, 2). No influye: Influye en nada, 3). Muy poco: Influye muy poco, 4). Poco: Influye Poco, 5). En Algo: Influye en algo, 6). Medianamente: Influye medianamente 7. En gran medida: Influye en gran medida, y, 8). Significativamente: Influye significativamente.

Del mismo modo el cuestionario indagó sobre la percepción del cuestionado(a) acerca de los comportamientos de las personas que se movilizan por el espacio público de este lugar: el bicicarril, los paraderos de bus y zonas con semáforos. Solicitó leer cuidadosamente cada uno de los comportamientos que se presentan y escribir en la columna de enfrente un número de 1 a 5, donde 1) era Nunca, 2). De vez en cuando, 3). Normalmente, 4). Muy a menudo, 5. Siempre.

Para las variables sociodemográficas se solicitaron datos personales como: edad, estado civil, lugar de residencia, lugar de origen, género, nivel de estudios, ocupación principal.

Este instrumento fue sometido a validación por jueces. Se buscaron tres personas expertas: una psicóloga contratista de Movilidad Escolar con énfasis en Seguridad vial y seguridad Sostenible con cuatro años de experiencia; un administrador Público que trabaja actualmente en la Unidad de Administración Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial UAEDRM como contratista, con 18

años de experiencia, y un docente experto en el programa Al colegio en Bici, de la Secretaria de Educación del Distrito con cuatro años de experiencia.

Se organizó un formato de validación del instrumento cuyos ítems se validaron bajo los criterios de Pertinencia, Relevancia, Claridad, Semántica y Exhaustividad. Bajo los rangos de Sí y NO para su aprobación o desaprobación. Los Ítems del cuestionario se vaciaron en el formato de Validación como aparecen en el Anexo 7. Las decisiones tomadas por los jueces se organizaron y analizaron para tomar decisiones y de esta forma construir el cuestionario. A los jueces les fue enviado un correo con los instrumentos: el cuestionario y un formato de validación, quienes a su vez los devolvieron diligenciados por este mismo medio.

Es de anotar que por medio de este proceso de validación y por recomendación directa de los jueces se cambió uno de los lugares de observación: Bici carril de la Carrera 11 con Calle 100 por el de la Carrera 71D con Calle 3 Sur Mundo Aventura, debido a que el lugar no cumplió con las condiciones necesarias para realizar el ejercicio comparativo propuesto para este estudio.

4.1.2.1 La Muestra. Se seleccionó un muestreo para poblaciones infinitas (poblaciones de más de 100.000 habitantes), (Indemer, 2017) <http://www.colombiamercadeo.com/documentos-de-aprendizaje/4-documentos-para-aprendizaje/50-calcule-su-muestra-gratuitamente.html>

La ecuación para determinar la muestra fue: $n = Z^2 * P * Q / e^2$

Entonces, cuando el Valor de P y Q no se conocen, o cuando el cuestionario se realiza sobre diferentes aspectos en los que estos valores pueden ser diferentes, es conveniente tomar el caso más favorable, es decir, aquel que necesite el máximo tamaño de la muestra, lo cual ocurre para $P=Q=50$, luego, $P=50$ y $Q=50$. Los valores $P \times Q$ como $50\% \times 50\%$.

donde:

n = Número de elementos de la muestra

N = Número de elementos del universo

P/Q = Probabilidades con las que se presenta el fenómeno

Z^2 = Valor crítico correspondiente al nivel de confianza elegido: siempre se opera con valor sigma. Véase la tabla de valores de Z. En el simulador (Ver Anexo 5).

E = Margen de error o de imprecisión permitido (Lo determinará el director del estudio).

Según el tabal del simulador si se tomó 0,5 de margen de imprecisión y un 95 de probabilidades con las que se presenta el fenómeno, para buscar según la tabla a z al cuadrado, se encuentra que este valor es de 106. Como se desconoce el valor P

y Q se aplica la teoría y le dieron valores iguales, que en este caso sería 50% y 50% a cada uno, entonces quedaría así:

$$\begin{aligned}
 N &= Z^2 * P * Q / e^2 \\
 n &= ? \\
 Z^2 &= 106 \\
 P &= 50\% \\
 Q &= 50\% \\
 e^2 &= 0,5 \\
 n &= \frac{106 \times 50\% \times 50\%}{0,5^2} = \frac{265.000}{0.000} = \frac{26,5}{0,25} = 106 \\
 n &= 106
 \end{aligned}$$

Entonces, se deben cuestionar a 100 personas en Chía y Bogotá, pero como Bogotá es de mayor población se deben cuestionar a 200 personas.

En la aplicación del instrumento se emplearon la ficha técnica (Ver Anexo 3) y el protocolo establecido para su aplicación. Se capacitaron a dos personas siguiendo el protocolo de aplicación del cuestionario (Ver Anexo 4). El cuestionario fue diligenciado en su totalidad por cada cuestionado y/o cuestionada y se realizaron en el mismo lugar de la observación bajo la coordinación y supervisión de las dos personas a quienes se capacitó para su aplicación, los días jueves, viernes y sábados en el horario de 10:00 a. m. a 8:00 p.m. aproximadamente.

5. Análisis de los hallazgos

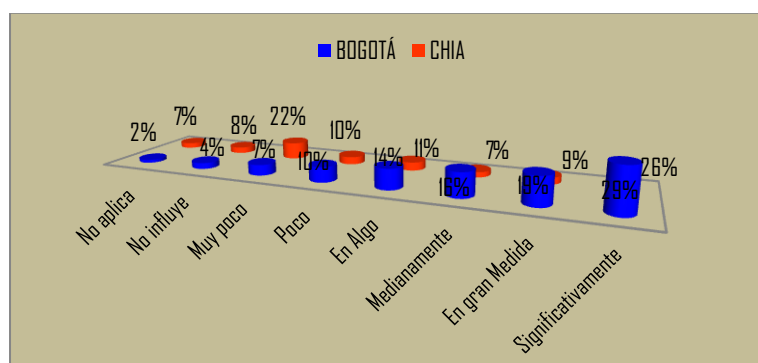
El presente capítulo expone el análisis relacionado con los hallazgos de la investigación que a consideración de quien investiga son de gran importancia para los propósitos de la misma, se hace necesario mencionar que los hallazgos del cuestionario aplicado en su totalidad se encuentran en el Anexo 10 de este documento y en el Anexo 9 lo consignado en los orientadores de campo. Los análisis se presentan desde algunas categorías o dimensiones agrupadoras generando interpretación y discusión en coherencia con las categorías teóricas. Los análisis se presentan haciendo una construcción del dato con la combinación de las diferentes técnicas- (Orientador de campo y lo observado en combinación con los datos arrojados por el cuestionario).

5.1. Condiciones Físico-espaciales del Espacio Público como Escenario de Conectividad

Se evidencia que la percepción de los ciudadanos encuestados, tanto en Chía como en Bogotá, en lo relacionado con las características del lugar y su dimensión físico-espacial es diferente.

En efecto, la mayoría de los encuestados de Chía afirmaron que la amplitud del Bici carril influye para que se presenten comportamientos urbanos responsables CUR. Sin embargo, en la observación se pudo ver que frecuentemente hay vehículos entre los ciclistas y los peatones que invaden el carril. En Bogotá, por su parte, las personas consideran que la amplitud del Bici carril influye de manera significativa en los comportamientos, esto es coherente con lo observado dado que algunos de los usuarios de estos lugares profirieron palabras soeces, gritos y chiflidos para pedir el paso.

La Gráfica 1 evidencia de lo mencionado.



Gráfica 1. Amplitud del bicicarril influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones

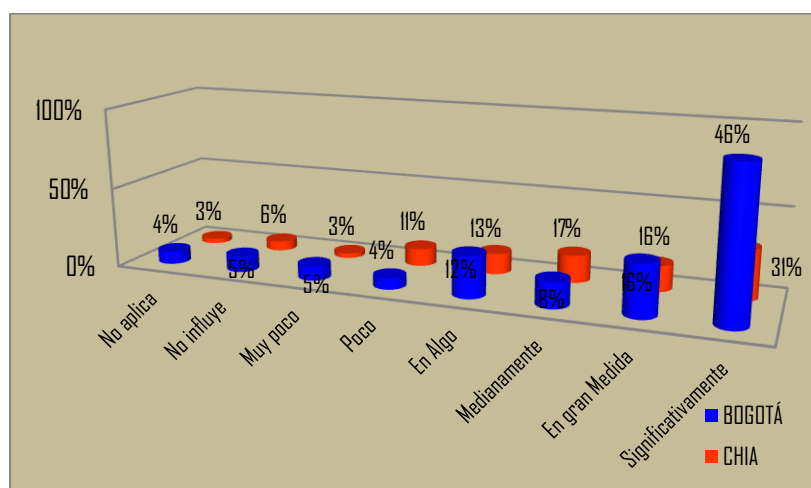
Fuente: Creación propia, 2017

Frente a la afirmación de si la amplitud del Bici carril influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones, el 22% de los encuestados de Chía consideraron que influye muy poco y un 10% que poco. A diferencia de Bogotá, donde el 29% consideran que influye significativamente y el 19% que en gran medida (Ver Gráfica 1. Dimensión Físico-Espacial).

Los anteriores resultados pueden ser explicados por las condiciones de habitabilidad del espacio público en estos lugares, es decir, con aspectos como la función que las personas le dan o le atribuyen al lugar, las cuales pueden ser de índole cultural, explotación económica, de conectividad y acceso, elementos de tipo estructural o natural, la tipología de estos lugares y el tipo de personas que lo habitan y a los propósitos que persiguen en ellos tales argumentos se soportan en lo dicho por autores (Páramo y Burbano, 2013) quienes coinciden en afirmar que, dependiendo de los intereses que las personas le dan o le atribuyen al lugar, ellos valoran y prefieren los lugares culturales, seguros, con elementos naturales, libre de indigentes o habitantes de calle, libre de comerciantes de ventas callejeras o publicidad auditiva.

Aquí existen variables diversas que inciden en lo que puedan pensar los cuestionados en Chía y los de Bogotá. Esto depende muchas veces de la rutina en el uso del lugar, los itinerarios de desplazamientos y movilidad de los mismos, la forma de ser de los individuos y su relación con el ambiente, las costumbres y el nivel de formación, el contexto habitual en el que se desenvuelven, la edad de las personas, etc. Con esto se constata que los CUR, como bien lo afirma Páramo (2013), están determinados por “la naturaleza social de los humanos, que requiere muchas veces de una normatividad, un ambiente físico y social que propicie y sostenga estos comportamientos mediante regulaciones legales, acciones educativas y de facilidad espacial para propiciar y regular los encuentros entre las personas con miras a garantizar la convivencia” (p.474).

La mayoría de los cuestionados, tanto en Chía como en Bogotá afirmaron que la iluminación en las horas de la tarde-noche cobra importancia como factor determinante para que se presenten Comportamientos Urbanos No Responsables como hurtos o robos (Ver Gráfica 2).

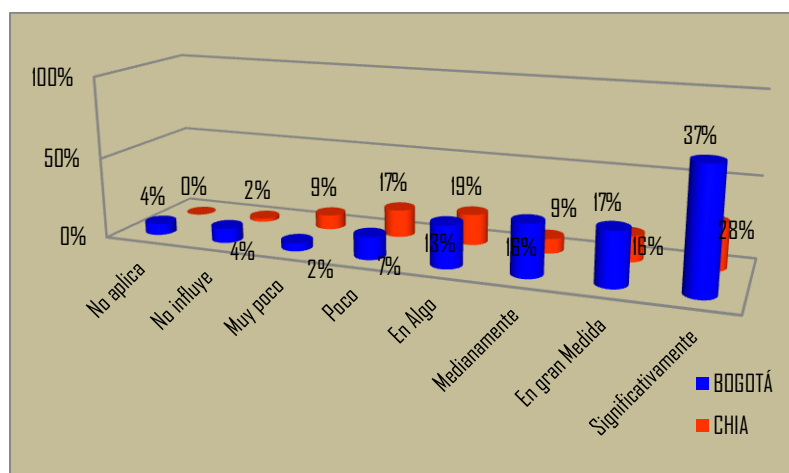


Gráfica 2. La iluminación en horas de la tarde-noche del bicicaril influye para que se presente hurtos y/o robos
Fuente: Creación propia, 2017

En la afirmación sobre si la iluminación en horas de la tarde-noche del Bici carril influye para que se presenten hurtos o robos, los ciudadanos encuestados de Chía respondieron: un 31% influye significativamente y un 16% en gran medida. Por su parte, el 46% de los ciudadanos encuestados de Bogotá perciben influye significativamente y un 16% en gran medida (Ver Gráfica 2).

Esto concuerda con lo observado ya que al recorrer los lugares se encuentran zonas de alta penumbra y la ausencia de la autoridad es notoria. Esto se presenta debido a la falta de recuperación y mantenimiento del mobiliario del espacio público de la ciudad por parte de las autoridades o gobierno local y a la falta de planificación y sostenimiento del diseño urbano o espacial, que según la teoría son una valiosa estrategia que debe dirigirse a crear y mantener las sanas prácticas sociales como los CUR (Páramo, 2011). En efecto, el mantenimiento de una calle bien iluminada proporciona un ambiente de seguridad individual y colectiva, ayudando así a crear ambientes, espacios o lugares más seguros, de la misma manera que invita a la unidad y a la cohesión social.

La gran mayoría de los cuestionados respondieron que el estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del Bici carril sí influye para que se pueda transitar sin ningún conflicto por el espacio público. A continuación, la Gráfica 9 dará cuenta de lo afirmado.



transitar sin ningún conflicto por el espacio público del lugar, un 28% de los ciudadanos de Chía respondieron que influye significativamente y 16% en gran medida. A diferencia de los resultados obtenidos en los ciudadanos encuestados en Bogotá, quienes consideran que influye significativamente en un 37% y en gran medida un 17% (Ver Gráfica 3).

Gráfica 3. Estado de Conservación de la Calzada, Vías, Andenes, Ruta del Bici carril

Fuente: Creación propia, 2017.

A la afirmación sobre sí el estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del Bici carril influye para que se pueda

Lo que permite resaltar la importancia del estado de conservación de los lugares para el comportamiento. Esto permite advertir que las características físicas del espacio público pueden incentivar o inhibir el desarrollo de comportamientos urbano responsables, en la medida que un espacio bien diseñado y aseado y protegido invita, por ejemplo, a no botar la basura en el piso. Si el andén está sucio es más fácil dejar caer el papel.

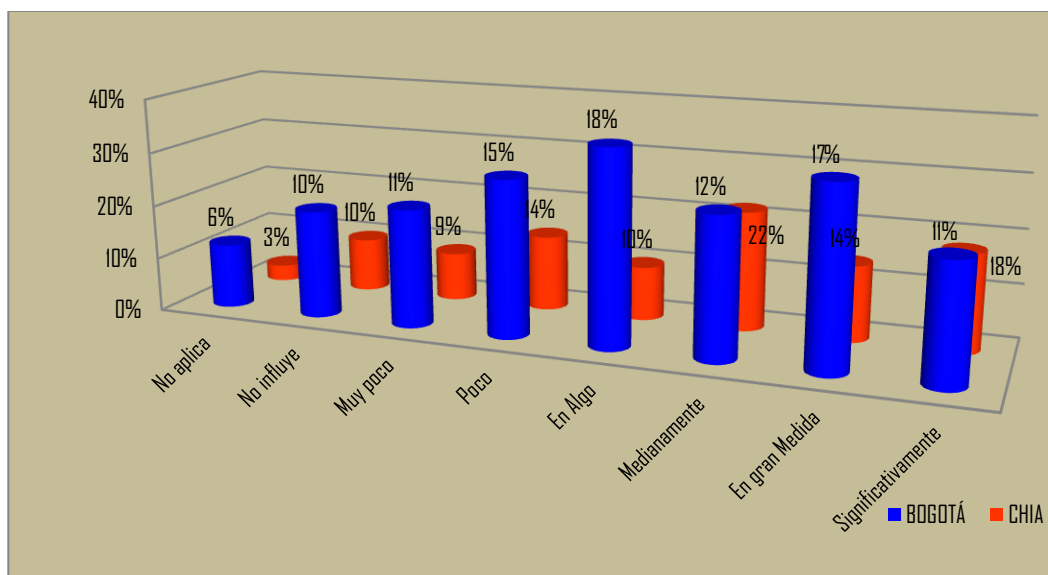
En este sentido se observa que las administraciones locales de las dos ciudades se han preocupado por mantener el espacio público en lo que se refiere a las vías en un buen estado de mantenimiento y conservación, lo que redunda en un

beneficio social, ya que provee al ciudadano de facilidades espaciales como propiciando y regulando los encuentros entre las personas en el espacio público, con miras a garantizar la convivencia (Páramo, 2013). En Bogotá, a diferencia de Chía, se observa la forma como se desplazan por el Bici carril los Bici taxis que usan el tramo construido por la Carrera 71 A con Calle 3 Sur y sus zonas aledañas. Estos bicicarriles no están hechos para su circulación, pues las boyas o balizas que se pusieron para separar las dos direcciones del Bici carril interrumpen el flujo, por cuanto el diseño de estos carros es ancho y al transitar por en medio de las dos vías han deteriorado y destruido las balizas y boyas puestas para la visualización y demarcación de la bidireccionalidad de estas vías.

Es decir, los bicicarriles no fueron diseñados para ser usados por estos mecanismos; tienen otro fin de uso y otro fin funcional. Aquí se ha tenido que hacer uso de la normatividad vigente para que quienes usan este tipo de vehículos se autorregulen. En teoría esto se explica porque:

Las reglas son descripciones verbales de contingencias con el ambiente previamente experimentado o por experimentar que generan un conocimiento tácito y que muchas veces los individuos no saben describir, o inferirlas, pero aún, así generan aprendizaje. Las reglas se enseñan para afectar la manera como nos relacionamos con otras personas u objetos, pero igualmente para enseñar a autorregularnos; es mediante el lenguaje que se busca que los individuos se autorregulen para mantener las prácticas sociales y culturales. Las reglas sirven para guiar nuestro comportamiento, sin hacernos depender necesariamente de la presencia física de un ente regulador, llámese autoridad o ciudadano del común para hacerla cumplir. Las reglas sirven de puente entre las ocasiones en que se espera que ocurra la conducta y sus consecuencias sociales o legales, cuando estas últimas ocurren de forma demorada” (Páramo, 2010, p.132).

En coherencia, se pudo constatar que conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, peatones, que transitan o se movilizan por el Bici carril tienen constantes conflictos. De hecho, eso muestra el cuestionario, los ciudadanos saben que el no cumplimiento de las normas (como el tamaño de los vehículos) genera confrontaciones en el Bici carril. En consonancia con lo anterior la Gráfica 4 constata lo observado.



Gráfica 4. El tramo del bicicarril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios).

Fuente: Creación propia, 2017

Frente a si el tramo del Bici carril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios). Los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye significativamente un 18% y en gran medida un 14%. A diferencia de los resultados obtenidos en los ciudadanos encuestados en Bogotá, quienes consideran que influye en algo un 17% y poco un 15% (Ver gráfico 4)

Páramo (2013) afirma que “las reglas tácitas en gran medida están determinadas por las características de los lugares; así, cada lugar puede ser provisto de una serie de significaciones en virtud de sus características físicas y ocasiones que van a propiciar los comportamientos que se espera que tenga el individuo en el respectivo lugar” (p.475). Es decir, los lugares objeto de estudio no sólo se regulan por los manuales o códigos explícitos, como las normas de tránsito o el de Policía, sino por regulaciones tácitas provocadas por las interacciones entre personas y de estas con el espacio. Los vendedores ambulantes tienen reglas para ocupar un lugar, por ejemplo. Si no se cumplen estas reglas tácitas entre ellos hay peleas. Ellos conocen que el espacio público tiene una destinación al uso común según el Decreto 1504 de 1998, pero manejan en lo escondido una serie de reglas tácitas que saben no deben transgredir.

También se puede afirmar que las características del lugar para este tipo de actividades propicia la ocasión para el vendedor informal, ya que el andén amplio, la conectividad con espacios comerciales y el alto flujo de personas desembocan en su presencia.

Entonces, se puede afirmar que el espacio público se va configurando a través del tiempo y que las relaciones que los sujetos o individuos establecen no son idénticas en todas las ciudades o lugares, por lo que las posibilidades de que en la ciudad y su espacio público se presenten o no ciertos comportamientos particulares son altas.

Páramo y Cuervo (2006) afirman que “en el espacio público se establecen regulaciones, provenientes de las costumbres y de las regulaciones formales, que permiten y restringen presencias, actividades y significados diversos” y que además “se ejecutan los ritos de una sociedad: encuentros y desencuentros, intercambios y negociaciones, proclamaciones y exigencias. En el dominio público, los ciudadanos son -o deben- ser iguales” (p.23).

En Chía no se observan rampas en el tramo construido del Bici carril que puedan ser usadas de forma segura por personas en condición de discapacidad física. Esta situación como característica físico espacial y socio-espacial, paradójicamente, permite la manifestación de CUR en el lugar: se observan acciones de colaboración y solidaridad con los ciudadanos que van en silla de ruedas o usan bastones para subir y bajar de los andenes.

Los andenes son una oportunidad de ocasión para el encuentro y son una característica del espacio público; son espacios incluyentes o inclusivos, son espacios de conectividad, son transitorios, pero también son lugares de comunicación con el otro. En efecto, en los andenes como escenario público se saluda, se pacta, se negocia, se dialoga, se prestan y permiten para la interacción social. De acuerdo con North (citado por Páramo, 2013), se distinguen aquí dos tipos de normas, las formales de tipo legal, y las normas sociales informales que incluyen convenciones, códigos de conducta (...) y se han orientado a regular las interacciones humanas (...). No hay una ley que obligue a saludar o ser solidario, pero las normas informales si llevan al sujeto a tener este comportamiento. De hecho, parece que gran parte de los comportamientos están orientados por las normas informales: tanto en Chía-ciudad intermedia como en Bogotá- ciudad metrópoli, casi el 30% de las personas encuestadas no conocen las normas de tránsito (gráfico 17).

5.2 Dimensión Política: Perspectiva de Control Público

Por otro lado, al analizar los resultados de la dimensión política se observa que las opiniones se encuentran divididas. Aquí entran en juego varios procesos, como son los de regulación y autorregulación; por un lado, la presencia del Estado como el ente regulador y también en la mayoría de las veces como el ente productor de normas y, por otro lado, los procesos de monitoreo que hacemos bajo la conciencia aplicando habilidades de análisis y evaluación a nuestros actos bien sea para cuestionarlos, validarlos o corregirlos.

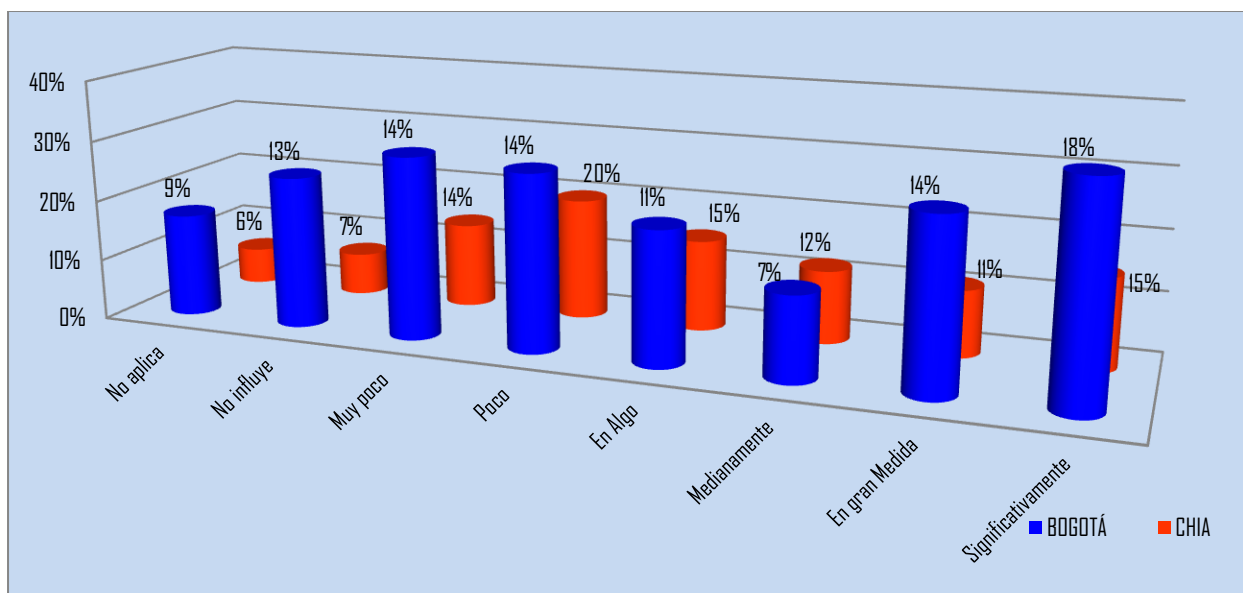
Se puede ver que las personas encuestadas se encuentran en un dualismo frente a estos dos procesos, como tratando de buscar un equilibrio entre las dos; para el primer caso, de la regulación de los comportamientos, como bien lo afirma Páramo (2010), “muchas de las reglas que mantienen esas prácticas tienen que normatizarse legalmente para hacerse cumplir y, aun así, no son acatadas por buena parte de los ciudadanos”. Y para el segundo: “Si bien algunas normas se cumplen sin la presencia de un policía, lo que indica cierto grado de autorregulación, pareciera que solo se respetan cuando son reclamadas por una autoridad; lo que quiere decir que no es aceptada ni reconocida por la población” (p.132).

¿Qué elementos, instrumentos o herramientas, o mejor aún qué mecanismo estaríamos necesitando para que contribuyan a efectuar acciones que nos lleven a asumir la responsabilidad de las consecuencias sobre lo que hacemos bien o sobre lo que hacemos mal? Es decir, ¿cómo lograr hacer ejercicios de consciencia reales que tengan un impacto duradero en mí, en los otros y en el entorno?

Desde la perspectiva del control que se ejerce en los distintos espacios públicos incluidos los bicirreles, es indispensable que desde las administraciones locales se adopten prácticas sociales como los CUR y aunada a ellos la de las metacontingencias como reguladoras del grupo social para lograr que las personas sigan las reglas. Como Páramo (2011) afirma:

El diseño de metacontingencias parece apropiado para promover CUR en el espacio público, en la medida en que el grupo puede entenderse como un ecosistema habitacional en donde se dan intercambios sociales (...) La programación de metacontingencias garantizaría que las prácticas sociales deseables se mantengan independientemente de quienes estén presentes; los individuos pueden reemplazarse como ocurre en el paso de una generación a otra; mientras las contingencias prevalezcan las prácticas sociales se mantendrán.(p.161)

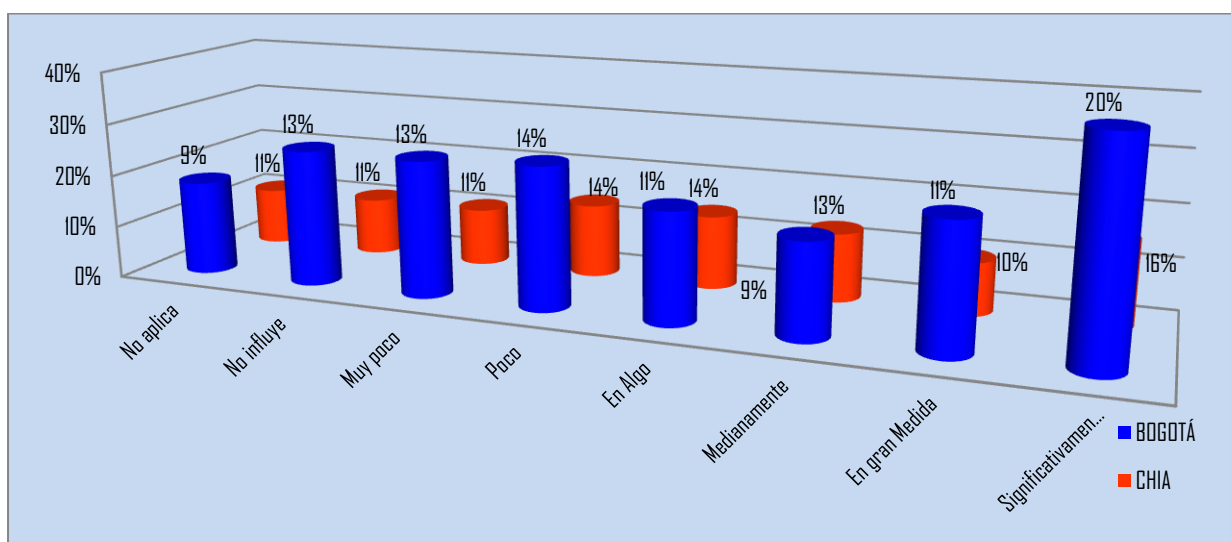
A su vez, estas estrategias se valen de mecanismos como el contar con la presencia de la policía en la ciudad. Argumentos que se soportan en lo dicho por autores como Páramo (2010, 2011) quien coincide en afirmar que para lograr una verdadera autorregulación en primer lugar se debe actuar desde las medidas del Estado. Las siguientes Gráficas 6 11.5, 7 11.6, 8 11.7 y 9 11.8 dan evidencia de estos argumentos.



Gráfica 5. Ocupación indebida del espacio público

Fuente: Creación propia, 2017

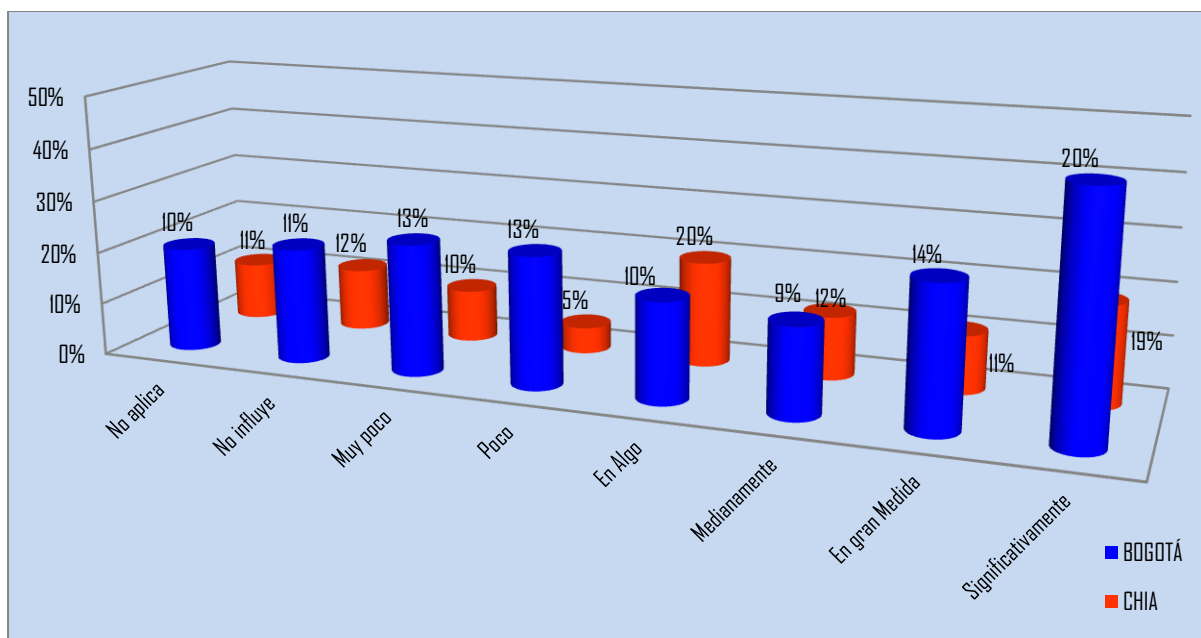
A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el Bici carril como la ocupación indebida del espacio público, en Chía 20% de los ciudadanos encuestados respondieron que influye poco y muy poco un 14%. A diferencia de las respuestas obtenidas por los ciudadanos en Bogotá, quienes perciben que influye significativamente un 18% y en gran medida un 14%.



Gráfica 6. Hurtos

Fuente: Creación propia, 2017

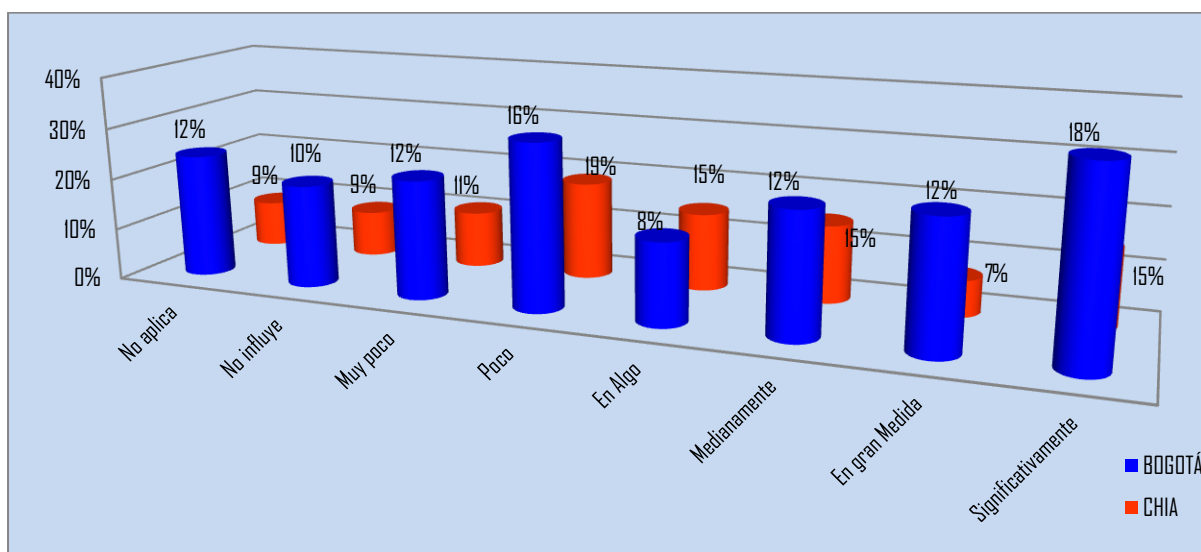
A la afirmación de si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el Bici carril, como los hurtos, los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye significativamente en un 16% y poco y en algo un 14% respectivamente. Así mismo, los encuestados en Bogotá consideran que influye significativamente un 20% y 14% que influye poco.



Gráfica 7. Expendio de drogas

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el Bici carril como el expendio de drogas, 20% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye en algo y 19% que influye significativamente. Así mismo, 20% de los ciudadanos encuestados en Bogotá respondieron que también influye significativamente y 14% que en gran medida

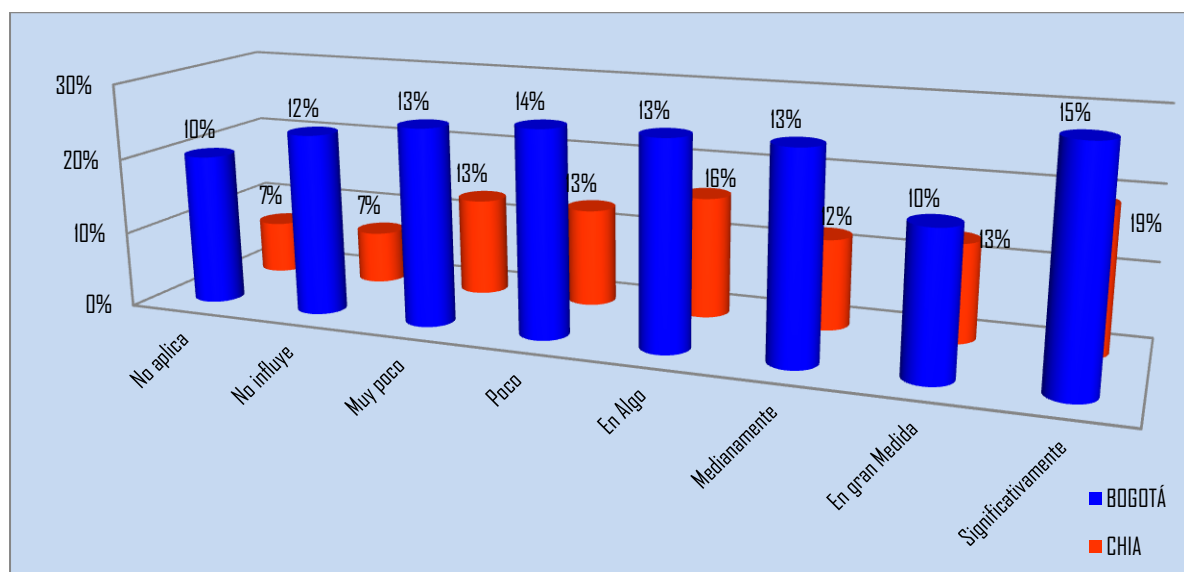


Gráfica 8. Peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre sí la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el Bici carril como peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento, el 19% de los ciudadanos encuestados en Chía

respondieron que influye poco y un 15% que influye significativamente. A igual que las respuestas de los encuestados en Bogotá: 18% consideran que influye significativamente y 16% que influye poco



Gráfica 9. Conductores motorizados o no, usando el celular

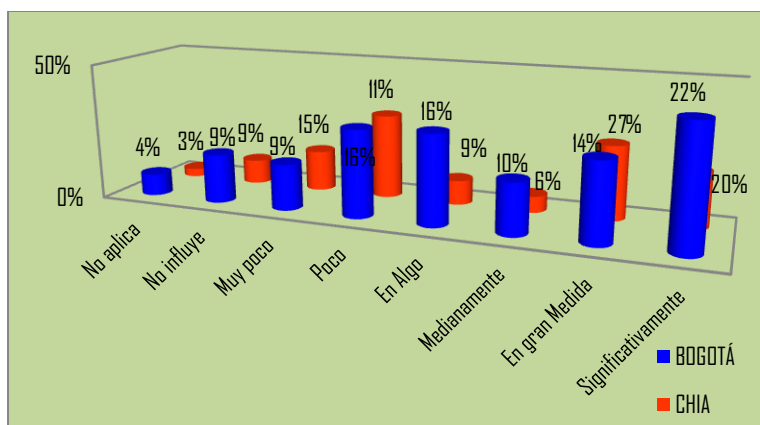
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bicarril, como conductores (motorizados o no) usando el celular, 19% de los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye significativamente. Al igual que los ciudadanos encuestados en Bogotá: un 15% perciben que influye significativamente.

5.3 Dimensión Social y Comportamientos sobre la Movilidad en el espacio Público

Los lugares objeto de estudio son muy concurridos y por tener características de tipo comercial se prestan para la ocupación del espacio público en forma indebida por numerosos vendedores ambulantes en la zona, lo que con el flujo de personas que van y vienen por el lugar generan un escenario propicio para hurtos, especialmente a peatones. Se observa ocupación del espacio público y discusiones fuertes por su ocupación entre vendedores informales, compitiendo por un lugar para vender su mercancía. Este fenómeno se debe, como Páramo (2004) afirma, “a las actividades o comportamientos que allí se desarrollan y a las valoraciones y representaciones que se generan en relación con la ocurrencia de esas actividades y las propiedades físicas del lugar” (p.95).

La Grafica 10 confirma estos argumentos.



Gráfica 10. La cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicicarril, influye para que surjan malos comportamientos y conflictos

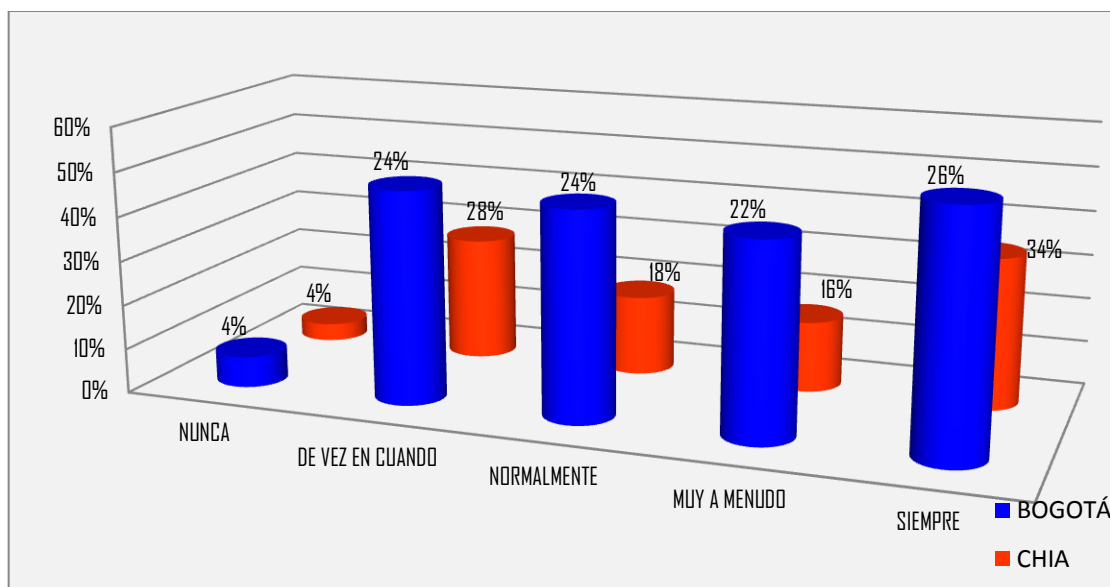
Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, Bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicicarril influye para que surjan malos comportamientos y conflictos, los encuestados en Chía respondieron: 27% que influye en gran medida y 20% significativamente. Así mismo, el 22% de los encuestados en Bogotá perciben que influye significativamente (Ver Gráfica 11)

El desconocimiento de las normas es una limitante en la teoría de los CUR ya que, si se desconocen, las conductas deseables o CUR no se originarán y tampoco se desarrollarán los procesos de autorregulación o regulación de sí mismo que las acompañan. Por el contrario, de esto surgirán comportamientos no deseables.

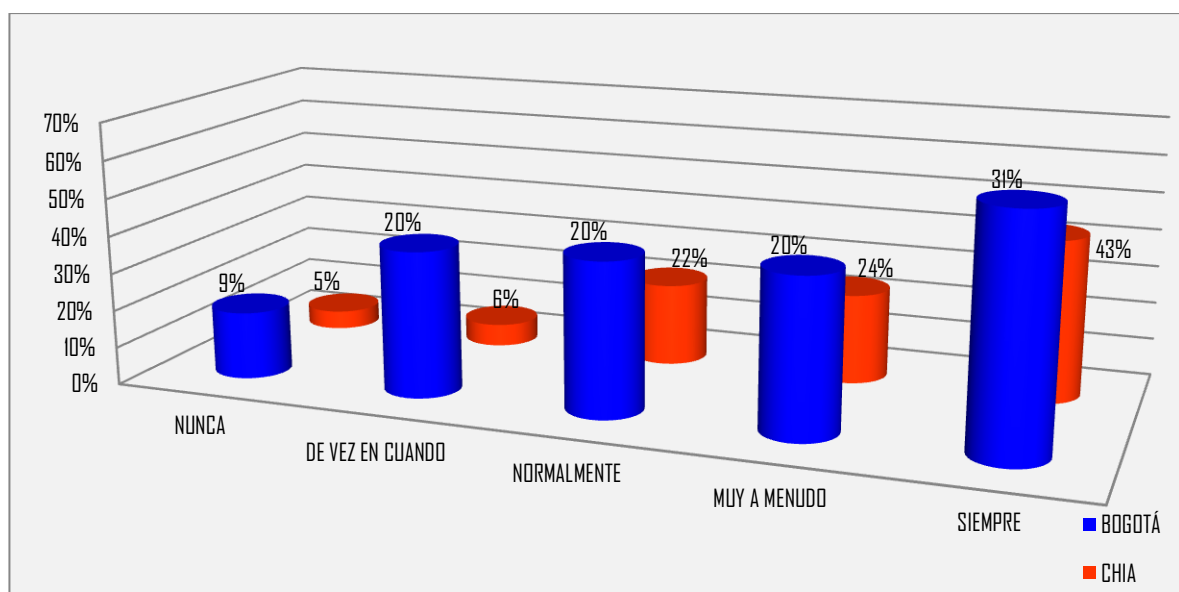
Cuando se conocen las normas o reglas se puede hacer uso del espacio público como un bien común y se armoniza la convivencia urbana. En el espacio público de las dos ciudades estudiadas se dan relaciones entre extraños y, por esto mismo, se necesitan de acuerdos sobre la adopción interdependiente de algunos comportamientos para garantizar la convivencia; el desconocimiento de las normas se presentaría en efectos contrarios a la convivencia.

El 24% de ciudadanos en Bogotá y el 28% de ciudadanos en Chía, dice respetar las normas de vez en cuando (Ver Gráfica 12). En Bogotá un gran porcentaje de personas (el 29%) nunca o de vez en cuando hacen uso del semáforo (Ver Gráfica 13). Un gran porcentaje (26%) nunca y de vez en cuando hacen uso de la cebra



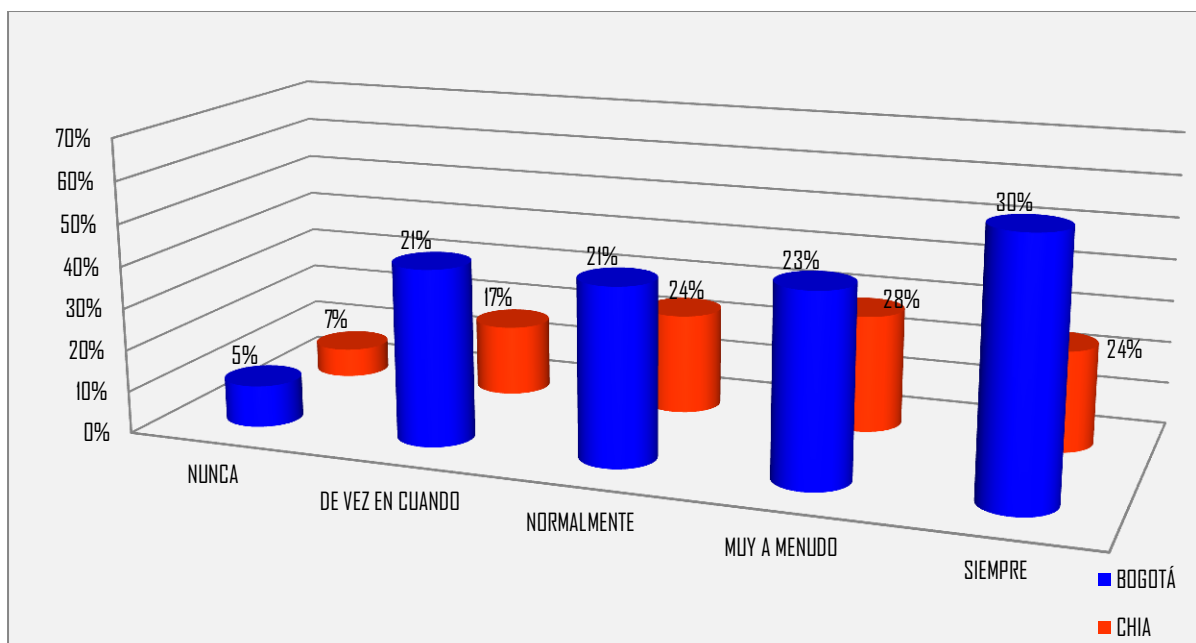
Gráfica 11. Demostración de respeto por las normas de tránsito.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta sobre si los ciudadanos demuestran respeto por las normas de tránsito. En Chía el 34% de los encuestados responden que siempre y un 16% muy a menudo. A su vez en Bogotá el 26% de los encuestados responden que siempre y un 22% muy a menudo



Gráfica. 12. Respeto por el semáforo
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos respetan el semáforo, un 43% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que lo hacen siempre y un 24% muy a menudo. Así mismo en Bogotá los encuestados respondieron que muy a menudo, normalmente y de vez en cuando lo hacen, todos con 20% respectivamente



Gráfica 13. Uso de la cebra
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre el uso de la cebra o boca calle, el 28% de los ciudadanos encuestados en Chía afirman hacer uso de ésta muy a menudo y el 24% hace uso de ésta normalmente. Mientras que en Bogotá el 30% de los encuestados siempre hace uso de la cebra y el 23% muy a menudo.

Entonces, ¿Por qué si hay campañas sobre estas normas la gente no las cumple? Por ejemplo, el semáforo es una norma explícita en el espacio público que regula el comportamiento. ¿Qué dice la teoría para modificar esta trasgresión de la norma? ¿Qué pasa cuando alguien se mete por medio de un carril? ¿No genera conflictos con los conductores? ¿Por qué la gente no cumple el paso por la cebra? ¿Será que el espacio público invita a transgredir la norma en lugar de cumplirla?

Para resolver estas cuestiones la teoría de los CUR nos presenta unos mecanismos que contribuyen al sostenimiento de las prácticas sociales y culturales y por ello mismo a la armonización de la convivencia en el espacio público, como son el aprendizaje por reglas y las metacontingencias. Es decir, una de las variables que más influye para el desarrollo de los CUR es el cumplimiento de las reglas o normas; otra gran variable de incidencia son las características físico ambientales y de diseño urbano del lugar.

Así las cosas, es importante para consolidar la convivencia ciudadana y los CUR el seguimiento de las reglas o normas y asumir procesos de autorregulación individual (Páramo y Burbano 2008). Para Antanas Mockus la convivencia ciudadana se encuadra en la cultura ciudadana en esa red de las prácticas que se materializan a través del cumplimiento de las normas por el beneficio colectivo que

hace posible la convivencia entre extraños compartiendo un mismo lugar: el espacio público (Cuesta, 2010a).

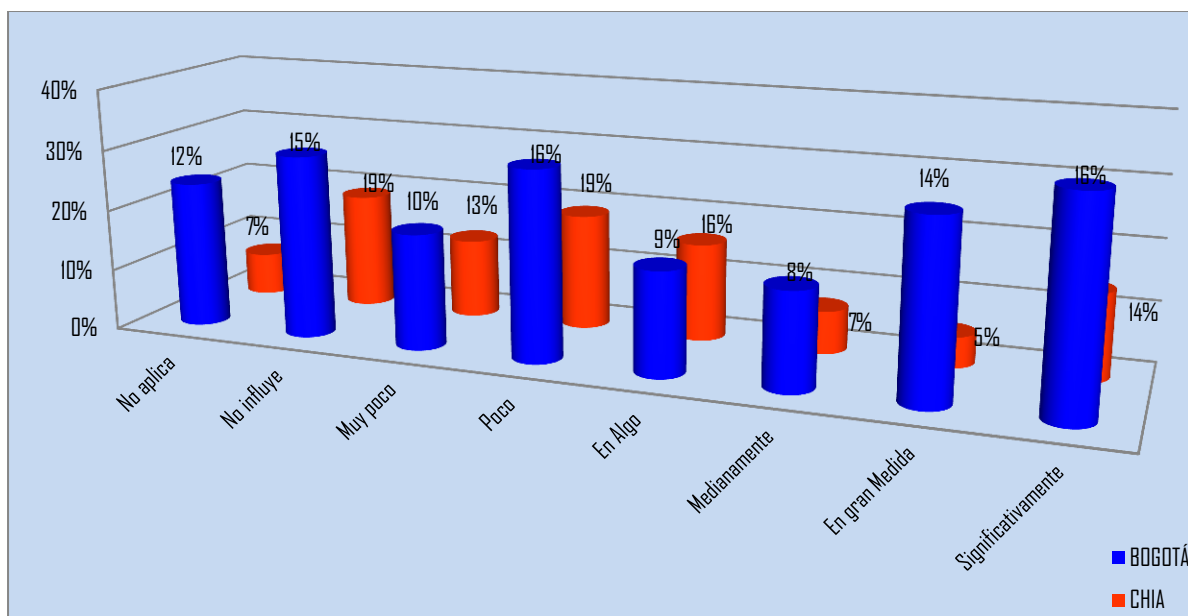
En ese orden la trasgresión de normas que regulan el espacio público, como los semáforos o las cebras, debe ser analizado como un asunto cultural y espacial. Por un lado, el diseño del espacio público abre la posibilidad de su transgresión (no cruzo por la cebra porque el espacio de cruce es angosto y no caben los peatones, por lo que terminan cruzando entre los carros); por otro, por el factor cultural: la idea de que es loable ser “avivato” y cruzar en rojo para no esperar el siguiente cambio de color en el semáforo. Así y todo, es posible pensar que se pueden lograr modificar estos comportamientos con la regulación permanente (los comparendos que ponen los policías) pero también con procesos pedagógicos que permitan a la gente darse cuenta del beneficio de cumplir la norma.

¿Es posible que el hecho de no obedecer las reglas o normas existentes en el lugar se vea influenciado o asociado al grado o nivel de interacción que mantienen los individuos con el lugar y al tipo o clase de intercambios que los mismos realizan?

En todo caso, siempre hay que contemplar las contingencias, eventualidades o bien a las posibilidades en que se dé una práctica social:

Las ocasiones que ofrece un lugar para que se dé una práctica social son apenas un elemento para que ésta ocurra; lo que sucede posteriormente a la acción es igualmente importante. Las contingencias, es decir, los eventos y condiciones que siguen a una conducta, son de importancia central en el proceso de aprendizaje y mantenimiento de las prácticas sociales. Las formas básicas de las consecuencias de la conducta inciden como refuerzo o castigo. La extinción, como resultado de una falta de consecuencias contingentes, es también un importante proceso para suprimir una conducta. (Páramo, 2010, p.133).

Por ejemplo, la mayoría de los cuestionados tanto en Chía como en Bogotá afirmaron que la presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicicarriil arrojen papeles al espacio público. La siguiente Gráfica da cuenta de esta afirmación.



Gráfica 14. La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicicaril arrojen papeles al espacio público.

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del Bici carril arrojen papeles al espacio público, los ciudadanos cuestionados en Chía respondieron: 19% que no influye y 19% que influye poco. A diferencia de los ciudadanos encuestados en Bogotá quienes respondieron: 16% que influye significativamente y 14% que en gran medida (Ver Gráfico 12).

El hecho mismo de que las reglas tácitas del lugar no sean visibles se convierte en otra limitante en la teoría de los CUR. En efecto, para quien hace uso de estos lugares y no puede o no sabe hacer este tipo de lecturas en el espacio físico de la ciudad se encontrará con la sanción de los demás (Páramo, 2013).

Lo ideal para contrarrestar este límite en la teoría de los CUR sería que estas se hicieran visibles en el espacio público y fueran expresadas a través del lenguaje en varios códigos (gráficos, escritos, orales). Se podría establecer en el lugar mensajes expresando el porqué del comportamiento deseado y las consecuencias de su no ejecución. Por ejemplo: “Pitar cuando el semáforo se encuentra en rojo, lo hará propenso al estrés y a perder la audición tampoco lo hará una mejor persona: Cuide su salud”, “Hablar por celular mientras conduces ha sido la causa de por lo menos 6.000 muertes en siniestros de tránsito: No quieras ser una más, cuida tu vida y la de los demás”, lo que sucede es que nunca las encontramos así (Páramo, 2013).

De otro lado, ¿cómo solucionar este problema o límite en la teoría de los CUR, al afirmar que las reglas también tienen su límite? ¿Cómo se puede usar el espacio público para educar en normas? Este límite sería derrumbado a través de la

educación. Como antecedentes de ello tenemos a varios autores: Carr y Lynch (como se citó en Páramo, 2010) exponen que la ciudad es un lugar para el crecimiento personal que requiere de una estrategia educativa que haga de está un lugar más susceptible a la iniciativa y control del individuo, de tal manera que rete su cognición y sus acciones (Páramo, 2010, p.131).

Al promover los fines educativos y estimular las actividades educativas, el ambiente de la ciudad puede convertirse en un agente educativo, en este caso de comportamientos urbano responsables, que logren promover la convivencia, así sea en una ciudad intermedia o metrópoli.

Finalmente, el espacio público se va configurando a través del tiempo y las relaciones que los sujetos o individuos establecen no son idénticas en todas las ciudades o lugares, por lo que las posibilidades de que en la ciudad y su espacio público se presenten comportamientos particulares son altas. Ejemplo de estas prácticas y relaciones entre extraños de acuerdo con este estudio o trabajo de investigación son:

- -El uso de la bicicleta por seguridad, comodidad y mejor movilidad.
- Actividad de vendedores formales e informales son propicios para que, entre ellos y sus clientes, surjan prácticas sociales o CUR: relaciones de amistad, de compañerismo, de solidaridad, amabilidad y de cortesía que enriquecen y cargan de valor: el del bien común, entre quienes interactúan en el lugar, por su carácter de colectivo.
- -Respeto y conocimiento por las normas y señales de tránsito: Semáforo, uso cebra, uso correcto de paraderos, transitar por zona de bicicarril.
- -Hablar con desconocidos o extraños
- -Ceder el paso a otro vehículo cuando este desea pasar a otro carril.
- -hacen uso de las direccionales o señalizan sus maniobras.
- -son tolerantes con las personas que se movilizan o transitan por las zonas de acceso.

También se determinaron comportamientos no deseables para la convivencia:

- Hacen uso del lenguaje soez en el espacio público.
- Pitan cuando hay semáforo o trancón
- Invaden el espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o No autorizadas)
- Hablan por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos de la ciudad
- No exigen el cumplimiento de normas a sus pares

5.4 Similitudes y diferencias en los comportamientos de Ciudad Intermedia-Chía y Metrópoli-Bogotá

De las prácticas anteriormente mencionadas, existen unas que son similares y otras que son diferentes a cada ciudad. Guardan similitud para Chía y Bogotá las siguientes prácticas o comportamientos:

El uso cada vez más acentuado y en crecimiento de la bicicleta, las motivaciones hacia el uso del bicicaril, actividad de las ventas del sector informal, hacer uso de la cebrá, hablar con desconocidos o extraños, hacer uso de vocabulario soez en el espacio público, pitan cuando se demora el semáforo o hay trancón, transitar por la derecha en las vías públicas, peatonales, vehiculares etc.

El ancho de la calzada no impide la movilidad y se presenta contaminación auditiva

Se observaron de acuerdo con los resultados de esta investigación diferencias en las prácticas o comportamientos de los ciudadanos en Chía y Bogotá. Así, por ejemplo, en Chía tienen un mayor conocimiento de las normas de tránsito que en la metrópoli, por lo tanto, hay más respeto en el semáforo y hacen uso de la cebrá.

En Chía hacen uso correcto de los paraderos un poco menos que los ciudadanos en Bogotá. En Chía se transita menos por la zona de bicicaril que los usuarios en la ciudad de Bogotá.

En Chía ayudan a otras personas cuando presenta dificultad en el espacio público un poco más que en la ciudad de Bogotá. En Chía ceden el paso a un vehículo cuando intentan pasar a otro carril más que en la ciudad de Bogotá.

En Chía invaden menos el Bici carril a diferencia de los ciudadanos en Bogotá.

En Chía Invaden más el espacio público y hay Parqueo en zonas prohibidas o No autorizadas, a diferencia de la ciudad de Bogotá.

Los ciudadanos en Chía hablan por celular cuando conduce o se moviliza por los espacios públicos, más que los ciudadanos en Bogotá.

Los ciudadanos en Bogotá adelantan menos por la derecha que los ciudadanos en Chía.

Como se puede observar existen unos CUR (comportamientos urbanos responsables) que están más visibles o presentes en Chía que en la ciudad de Bogotá y existen CUR en Bogotá que están más presentes que en Chía.

Conclusiones

Con el estudio adelantado para explorar y describir cómo las características del espacio público del bicicarril de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR) y establecer las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que ocurren en Bogotá. En primer lugar, se pudo establecer que las características del espacio público influyen en la realización de los comportamientos urbanos responsables y en segundo lugar que, estas mismas características pueden provocar comportamientos no deseados.

Sin embargo, hay que advertir que las características del Espacio Público no se limitan a los aspectos físicos o los oferentes materiales que hay en este, pues si se entiende el espacio público como lugar, es decir, como escenario de interacción entre sujetos donde ocurren prácticas de acuerdo con marcos culturales, las características del espacio público tienen variables a nivel simbólico. Es decir, que ocurran o no CUR se debe tanto al tamaño del andén o los obstáculos en él como a las reglas y transacciones que, a nivel formal e informal, regulan su uso y las actividades que allí tienen lugar.

Se pudo afirmar consecuentemente que los comportamientos urbanos responsables que ocurren en Chía como ciudad intermedia y en Bogotá como metrópoli son diferentes. O mejor, que el espacio público de cada ciudad tiene características que facilitan de forma particular la presencia de los CUR.

De hecho, es más común ver comportamientos de civilidad o CUR en Chía que en Bogotá, por ejemplo, más fácil ver en la ciudad intermedia un conductor que permite el paso a peatones sin ningún acoso o apuro, para que puedan cruzar la calle, pues entre otras cosas los carriles son angostos y van en una dirección. En Bogotá, por su parte, hay una avenida de varios carriles y bidireccional, por lo que el conductor tiende a parar sólo en el semáforo en rojo.

Esta diferencia se debe como Páramo (2004) afirma:

... a las propiedades del ambiente físico natural o construido que rodea a cada individuo o colectivo en cada lugar, a las actividades o comportamientos que allí se desarrollan y a las valoraciones y representaciones que se generan en relación con la ocurrencia de esas actividades y las propiedades físicas del lugar (p.95).

Por otro lado, se pudo ver que las características del espacio público hace una contribución importante a la teoría de los CUR ya que es un lugar donde se dan oportunidades y ocasiones para el aprendizaje: por ejemplo, las esculturas de las diosas de la luna en el parque de la Avenida Pradilla en Chía proporcionan procesos

de identidad y afecto por el lugar, promoviendo la urbanofilia como elementos culturales del espacio público, para educar al ciudadano.

De frente a estos resultados se puede concluir que el hecho mismo de que las reglas tácitas del lugar no sean visibles u obvias para todos se convierte en una limitante en la teoría de los CUR para quien hace uso de estos lugares, dado que si no puede o no sabe hacer este tipo de lecturas en el espacio físico de la ciudad podría vivir conflictos con los otros sujetos (Páramo, 2013).

El desconocimiento de las normas es otra limitante en la teoría de los CUR ya que, si se desconocen, las conductas deseables o CUR no se originarán y tampoco se desarrollarán los procesos de autorregulación o regulación de sí mismo que las acompañan; todo lo contrario, en contravía de esto, surgirán comportamientos no deseables. Sin el conocimiento de las normas se presentan efectos contrarios a la convivencia misma.

Entonces, podemos afirmar que las características socioespaciales del espacio público permiten que los CUR ocurran por prácticas sociales de las personas en su relación con el lugar (Bici carril-Chía- Bogotá), con su amplitud, zonas verdes, la iluminación, el tramo construido y sus obstáculos, la señalización reglamentaria, entre otras ya que contribuyen a actuar como oferentes de dichas prácticas y de la comprensión y aceptación de las reglas tácitas existentes en el mismo, lo que nos recuerda que a diferencia de las reglas explícitas, las reglas tácitas no se encuentran visibles en el ambiente de la ciudad y se debe aprender a hacer una lectura inferencial sobre ellas para mitigar las tensiones en el espacio público tanto de Chía como de Bogotá y contribuir así a una sana convivencia.

Otros trabajos e investigaciones que se han venido adelantando en esta perspectiva y con los que se está contribuyendo corroborando resultados son:

- *Los Usos y la Apropiación del Espacio Público Para el Fortalecimiento de la Democracia* por: Páramo, Pablo; Burbano Arroyo Andrea Milena. Año 2014.

- *El Espacio Público Como Un Ensamblaje de Lugares Producidos por Discursos y Prácticas*. Burbano Arroyo Andrea Milena. Año 2013.

- *Espacio público y Movilidad: un acercamiento etnográfico*. Ernesto Licona Valencia. Año 2013.

- *Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia*. Pablo Páramo – Andrea Milena Burbano Arroyo. Año 2013.

Cuando Páramo (2014) afirma: “aunque los espacios públicos suelen ser diseñados para cumplir cierto tipo de funciones, son las personas las que a través del uso rutinario van dándole su verdadera función y construyendo su significado” (p.8). El autor dirige la mirada hacia la valoración de usos y significados otorgados por las personas al EP, haciendo ver así, la relevancia que tiene el que las personas

usen estos escenarios y se apropien de ellos como también haciendo notar su relatividad (Páramo, 2014, p.8).

Del mismo modo cuando se afirma que para que un sitio o lugar sea catalogado como público debe ser “practicado” y usado para varios fines. Ejemplo de ello: para la movilidad, conectividad de un lugar a otro, socialización, entretenimiento, la lúdica, las expresiones culturales, entre otros (Páramo, 2014, p.8). desde la misma gestión del espacio público que realicen las administraciones de turno.

El gran aporte de este trabajo de investigación se puede visibilizar desde las características del espacio público de los sitios elegidos para este estudio (bicicarriles), tanto para la Ciudad Intermedia-Chía como para la Metrópoli-Bogotá pues, permite ver que las características del espacio público de los bicicarriles de las dos ciudades, son lugares o espacios como oferentes de conectividad de un lugar a otros, de socialización o interrelación, de entretenimiento, de movilidad, de prácticas sociales y culturales, de apropiación e identidad de lo tangible y lo intangible y que su relatividad depende de la forma como a través del tiempo su diseño urbano sea transformado y más tarde apropiado por la ciudadanía.

Además, desde la perspectiva socio espacial es un aporte para una mejor comprensión del espacio público como escenario de intercambio social que aglutina funciones tangibles e inmateriales, ya que es el fundamento físico de las actividades cuyo fin es suplir las necesidades urbanas colectivas que traspasan los límites de los intereses individuales para convertirse en un espacio común y colectivo. Pero también posee un factor inmaterial, intangible, a razón de que es el espacio donde se agrupan expresiones y comportamientos de diferentes grupos y donde convergen distintas relaciones sociales.

Para finalizar, la presente investigación en el tiempo alcanza o comprende aproximadamente, dos décadas, trabajos que datan del año 1996 hasta la fecha y se limita a examinar, las características socio espaciales y CUR que ocurren en el Bici carril del espacio público de una Ciudad Intermedia-Chía, la Metrópoli- Bogotá y su contrastación. Es de aclarar que, aunque se recogen datos relacionados con el sexo de las personas cuestionadas, su edad, nivel de estudios y se representan, no se discute o profundiza sobre ellos ni su incidencia o influencia sobre el tema objeto de estudio; sobre ellos se habla en el documento en términos generales como “las personas o los ciudadanos cuestionados ...” De otro lado la herramienta estadística utilizada para examinar sobre el tema en cuestión permite el análisis de los datos en forma particular, pero a la hora de ver los resultados como un todo para cada dimensión del cuestionario aplicado, se dificulta su análisis.

Recomendaciones

Desde la perspectiva de la pedagogía urbana: El reto para la Ciudad Educadora tanto para Chía desde su potencial como Ciudad Intermedia y para Bogotá como la Metrópoli, es pensar desde el papel y la función pública de sus administradores (alcaldes), estrategias como las vallas por ejemplo que, permitan que los ciudadanos aprendan tanto las reglas implícitas como explícitas, de tal manera que ellos conozcan el origen de la norma (el por qué) y las consecuencias, tanto negativas como positivas, de su cumplimiento. Toda vez que el mecanismo del aprendizaje por reglas y las metacontingencias son considerados elementos primordiales en el proceso de socialización y sostenibilidad de las prácticas culturales y que redundan en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Desde las observaciones realizadas en los dos lugares de estudio, siendo los Bici carriles tanto de Chía como de Bogotá, espacios de accesibilidad y conectividad para el encuentro y siendo Colombia, un territorio donde la sismicidad se halla a la orden del día como un evento que no podemos controlar pero que si se puede prevenir, se hace necesario establecer rutas de evacuación con señalización informativa por estos lugares pues son corredores por donde se movilizan un gran número de personas, esto motivaría el surgimiento de CUR en estos espacios públicos en el momento dado de una eventualidad de este tipo.

A partir de los datos recogidos y de lo observado se puede sugerir para el caso del comercio o ventas informales callejeras, y de los Bici taxis, un *censo* como instrumento que permita evaluar los intereses, o el deseo de cada vez más personas en querer engrosar o hacer parte de esta actividad, visualizar soluciones reales ya que claramente este interés, es un reflejo de que el estado y su normativa no han podido satisfacer: “las necesidades económicas de estos grupos”

También, se puede recomendar consultar o indagar de frente a la experiencia que sobre este tema han desarrollado los habitantes de Cartago-Valle. Propuesta de donde se puede aprender lo suficiente como para contribuir con la solución a esta situación que como vemos para los fines de este trabajo es propiciadora de serios conflictos en el espacio público y que inhibe y desinhibe CUR positiva y negativamente y que tampoco contribuye al mejoramiento de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia.

De otra parte, es recomendable que para aportar a una mejor asimilación de las normas tácitas o explícitas por parte de los usuarios de estos corredores (Bici carril) del espacio público como escenario de conectividad para el encuentro se opte por la elaboración de un manual pedagógico para Bici usuarios que las recuerde y

contribuya a propiciar CUR en el espacio Público de estos lugares tanto, de Chía como de Bogotá.

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2006). *Plan Maestro de Espacio Público*. Documento Técnico de Soporte. Bogotá. DAPD.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2016). *Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá*. Documento Técnico de Soporte. Bogotá, D.C.: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.
- Asociación Internacional de ciudades educadoras. (1990). *Carta de ciudades educadoras*. Recuperado de: <http://www.edcities.org/carta-de-ciudades-educadoras/>
- Bellet, C. y Llop, J. (2004). *Mirada a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias*. Scripta nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales Universidad de Barcelona, Vol. VIII, N°165. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>
- Burbano, A. (2009). *La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”*. Revista Colombiana de Educación, N°57, pp. 28-45, Bogotá, Colombia.
- Burbano, A. M. (2013). *El Espacio Público Como Un Ensamblaje de Lugares Producidos por Discursos y Prácticas*. Revista Papeles de Coyuntura, Año 3. N°35.pp.7-12.
- Burbano, A. M. (2014). *La investigación sobre el espacio público en Colombia: su importancia para la gestión urbana*. Territorios, N°31, pp. 185-205.
- Burbano, A. y Páramo, P. (2008). *Aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público*. Revista Pretil, Universidad Piloto de Colombia, pp., 62-72.
- Burbano, A. M. (2017). *La Convivencia Ciudadana en Bogotá*. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá-Colombia.pp.1-26.
- Cuesta, O. J. (2010). *Pedagogía Urbana, Convivencia Ciudadana y Aprendizaje por Reglas*. Revista Educación y Desarrollo social, Vol.4, N°2, pp. 176-188.
- Cuesta, O. J. (2010a). *Señalización educativa para la convivencia en el espacio público*. Signo y Pensamiento, 57, 458-470.

- Daza, W. (2008). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana. (Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional)*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Dematteis, G. (1991) *Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane*, en BERTUGLIA, C.S.; LA BELLA, A. (Ed), *I sistemi urbani. Vol. 1: Le teorie, il sistema e le reti*. Milano: Franco Angeli, 1991.
- Díaz, M. (2015) *“Gramática Espacial Urbana” Ubicación en el espacio Público a través de las Señales (Tesis de Grado)*. Bogotá Universidad Pedagógica Nacional, 2015 pp.77.
- Echávarri, JP.(2005).*Cuadernos de Investigación Urbanística, Sección Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (SpyOT) Instituto “Juan de Herrera” Escuela Técnica Superior de Arquitectura Avenida Juan de Herrera 4, 28040 Madrid Teléfono: (91) 336 65 08 Fax: (91) 336 65 34E-mail: ciu@aq.upm.es*
 Noviembre 2005- Recuperado de:
<http://scholar.google.es/scholar?hl=es&q=caracteristicas+de+la+movilidad+peatonal+en+ciudades+intermedias+&btnG=&lr=>
- Fundación MAPFRE. (2014). *Estudio “Comportamientos urbanos responsables del peatón, aprendizaje guiado por reglas”*. Investigador principal: Pablo Páramo Ph. D, Investigador asociado: Joaquín Páramo Ps, con la colaboración de E. Bernal Calderón
- García, V. (2014) *Comportamientos Urbanos responsables del Peatón: Aprendizaje guiado por reglas. (Tesis de Grado)*. Bogotá: Universidad pedagógica Nacional. pp. 111
- Glenn, S. (1989). *On rules and rule-governed behavior; A reply to Catania's reply. The Analysis of Verbal Behavior*, 7, 51-52.
- Glenn, S. (1991). *Contingencies and Meta-contingencies: Relations Among Behavioral, Cultural and Biological Evolution*. In P.A. Lamal. (Ed.), *Behavioral Analysis of societies and cultural practices*. Washington, D.C., Hemisphere.
- INDEME. (2017). *Calcule su muestra gratuitamente*. Recuperado de:
<http://www.colombiamercadeo.com/documentos-de-aprendizaje/4-documentos-para-aprendizaje/50-calcule-su-muestra-gratuitamente.html>
- Lombana, Z. C. (25/09/2014). En directo Prensa. www.endirectosabana.com. Chía: No hay cama pa' tanta gente. Recuperado de:
<http://www.endirectosabana.com/region/detalle-noticia/articulo/chia-no-hay-cama-pa-tanta-gente/>

López de Lucio, R. (2003). El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y la iniciativa de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica. Recuperado de: http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/El%20espacio_publico%20en%20ciudades%20europeas.pdf

Merchán, J. (2014). *Valores básicos de convivencia ciudadana, Relación entre formación ciudadanía y comportamientos urbano responsables. (Tesis). Universidad pedagógica Nacional. p. 116.*

MINSALUD. (2017). *Normas sobre accesibilidad física*. Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/proteccion-social/Paginas/Discapacidad_Accesibilidadfisica.aspx

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte de Colombia.

Ministerio de Educación Nacional, Ley 1503 (2011). Orientaciones Pedagógicas para la Formación de Competencias en Movilidad Segura. Bogotá-Colombia. pp. 1-28. Recuperado de: http://www.colombiaaprende.edu.co/html/micrositios/1752/articles-343913_recurso_4.pdf

Mockus, A. (2003). Cultura ciudadana y comunicación. *Revista La Tadeo, N°6, Fundación Universitaria Jorge Tadeo Lozano, p. 68.*

Mockus, A. (2001-2003). Bogotá para Vivir Mejor. Bogotá-Colombia. Grupo O. P. Gráficas S.A. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/PlanesDesarrollo/Bogotaparavivirtodosdelmismolado/2001_2004_BogotaparavivirTodosdelMismoLado_c_InformeFin2.pdf

Molano, P. (2014) *Las sillas Exclusivas en el Sistema Transmilenio de Bogotá, una lectura desde la Pedagogía Urbana (Tesis Maestría de Profundización)*. Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2014 pp. 114.

Muñoz, A. N. (2005). *Ciudades Educadoras...Espacios Permanentes de aprendizaje*. Compilación. Estudiante de Doctorado Interinstitucional de Educación. Grupo de Investigación Ambiental Urbana. Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, 2005 pp.1-20.

Negrón, M. (1996) La Planificación urbana local y el contexto metropolitano. *Revista Urbana*, Vol. 1, N°19, pp. 9-21.

- Ospina, A. (2012) *Aproximación a un modelo de política pública en movilidad, para una ciudad intermedia en el Estado colombiano. (Tesis de Posgrado)*. Universidad Libre de Colombia. Recuperado de: <http://repositorio.unilibrepereira.edu.co:8080/pereira/handle/123456789/395>
- Páramo, P. (2002). En busca de la identidad del bogotano: interacción con el pasado de la ciudad en el espacio público. *Territorios*, N°8, pp. 63-84.
- Páramo, P. (2004). Algunos conceptos para una perspectiva optimista de vivir la ciudad. *Territorios*. N°10-11, pp. 91-109.
- Páramo, P. (2007a). *Equidad y convivencia ciudadana en el espacio público de Bogotá: aportes para la pedagogía y la gestión urbana*. Recuperado de: http://scienti.colciencias.gov.co:8081/cvllac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0000315133
- Páramo, P. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Libro Editorial. pp., 323.
- Páramo, P. (2010). *Aprendizaje situado. Creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano*. Ensayo-Artículo de revista. Recuperado de: <http://www.scielo.br/pdf/psoc/V22n1/V22n1a16.pdf>
- Páramo, P. (2010a). Metacontingencias y cambios de prácticas culturales en el espacio público urbano. *Revista Pretil*, N°20, Año 7, pp. 22-23.
- Páramo, P. (2011). La Recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en CUR. *Revista del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico [IDEP]*, N°21, pp. 155-154.
- Páramo, P. (2013). Comportamiento urbano responsable: reglas de convivencia en el espacio público. *Revista Latinoamericana de Psicología*, Vol.45, N°3, Fundación Universitaria Konrad Lorenz. pp. 475-487.
- Páramo, P., & Burbano, A. M. (2011). *Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano*. Universitas Psychologica, 10(1), 61-70.
- Páramo, P. (2017). *Convivencia Ciudadana*. Bogotá-Colombia: Universidad Pedagógica Nacional. pp.1-20.
- Páramo, P. y Burbano, A. M. (2012). *Sociolugares: en el límite entre lo público y lo privado*. Avances en Psicología Latinoamericana, Vol. 30, N°2, pp. 272-286

- Páramo, P. y Burbano, A. M. (2012a). *Los Usos y la Apropiación del Espacio Público Para el Fortalecimiento de la Democracia. Revista de Arquitectura, Universidad Católica de Colombia. Bogotá, Colombia. Vol. 16, Año 2014. pp.6-15.*
- Páramo, P. y Burbano, A. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista Territorios, N°28, pp. 187-206.*
- Páramo, P y Burbano, A. (2014) *Manual del Orientador de Campo*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P. y Burbano, A. (2014a). Los usos y la aprobación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista de Arquitectura, Vol. 16, N°1, pp. 6-15*
- Páramo, P. y Cuervo M. (2006) *Historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX. Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional.*
- Páramo, P. y Otálvaro. G. (2006). *Investigación Alternativa: Por una distinción entre posturas epistemológicas y no entre métodos*. Cinta moebio 25: 1-7 www.moebio.uchile.cl/25/paramo.htm
- Pinilla, F. (2016). Los comportamientos urbanos responsables: Preguntas de investigación. (Doctorado Interinstitucional en Educación UPN). pp. 1 - 13. Año 2016-I.
- Punsola, A. (2014) *Ciudades Intermedias: El reto de la Visibilidad. Revista Ciudades Sostenibles sobre l Cities*. Recuperado de: <http://www.uclg.org/es/media/noticias/las-ciudades-intermedias-en-la-nueva-agenda-urbana#sthash.BDRI77XI.dpuf>.
- Roig, J. (2014). *Las ciudades intermedias en la nueva agenda urbana*. Recuperado de: https://www.uclg.org/sites/default/files/news_i_cities.pdf
- Torres, P. y Caicedo, C. J. (2015) *Las ciudades intermedias con mayor potencial en Colombia: un sistema de identificación*. Recuperado de: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6890/Las_ciudades_intermedias_con_mayor_potencial_Colombia.pdf?sequence=1
- Trilla, J. (2015). La idea de ciudad educadora y la escuela. *Revista Educación y ciudad N°7*, pp. 73-106.

Valera, S. (1999) *Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados*. Recuperado de: <http://www.ub.edu/escult/editions/0tresal.pdf>

Vásquez, (2005). *Contenidos investigación exploratoria descriptiva correlacional y explicativa*. Recuperado de: <http://datateca.unad.edu.co/>

ANEXO 1

ORIENTADOR DE CAMPO CHÍA

Contiene la recolección de información de tipo objetiva y subjetiva de algunos lugares en la ciudad. Su propósito es servir de guía para orientar el proceso de caracterización de los lugares siguiendo los lineamientos de la estrategia metodológica de etnografía de lugar y la técnica de la Observación No Participante con la cual se busca caracterizar en términos de los planteamientos de política pública con la que fueron diseñados, sus características espaciales y las dinámicas sociales que se sitúan en dichos escenarios en el marco de la Pedagogía Urbana y ciudades educadoras.

REFERENCIAS

- Low, S. (2000). On the Plaza: The politics space and culture. Austin, The University on Texas Press.
Lofland, L (1973) A world of strangers. New York: Basic Books
Mack, Woodsong, MacQueen, Guest y Namely (2005) Qualitative Research Methods: A data collector's field guide. Family Health International.

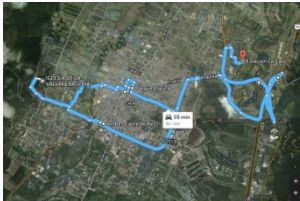
REGISTRO DE LA OBSERVACIÓN

IDENTIFICACIÓN DEL LUGAR	
Nombre	Ciudad: Chía - Bici carril - Carril bici
Ubicación	La ciudad de Chía está situada en el altiplano cundiboyacense (Cordillera Oriental de los Andes), a una altitud promedio de poco menos de 2600 msnm. El casco urbano cuenta con un área de 17 km² y el área total del municipio es de aproximadamente 79 km². Chía limita al sur con el Distrito Capital de Bogotá (específicamente las localidades de Usaquén y Suba) y con el municipio de Cota; al occidente con los municipios de Tabio y Tenjo; al norte con el municipio de Cajicá y al oriente con el municipio de Sopó. El municipio está delimitado además por un sistema montañoso compuesto por los cerros de la Valvanera al occidente (2900 msnm de altura) y El Peñón al oriente (2900 msnm de altura). Por su territorio pasan el Río Bogotá, el Río Frío, y otros cursos menores. La actividad sísmica en el territorio es relativamente frecuente, como se evidencia en el registro de terremotos sufridos en 1785, 1827, 1917 y 1948. La ruta que acompañamos durante el tiempo de observación en el tramo del bicicarril construido por la alcaldía de la ciudad se encuentra ubicado entre las calles: la Calle 10 entre carrera 10 y carrera 12; así mismo en la zona histórica sobre la Carrera 9 entre calle 10 y Avenida Pradilla  Foto 01Av. Pradilla Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:11 a.m.  Foto N° 02. Escultura: DIOSA MUJER Y LUNA Autora: Lidia M. Martínez Pico Parque Ospina Pérez.. Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:16 a.m.

IDENTIFICACIÓN DE LA OBSERVACIÓN

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Punto de observación (<i>coordenadas</i>)  Tomado de: http://chiacolombia.blogspot.com.co/	Imagen 1 Tomada de: http://mapasamerica.dices.net/colombia/mapa.php?nombre=Chia&id=28647 Tramo construido del Bici carril: Se realizó la construcción de 0.180 km de Bici carril en la Calle 10 entre carrera 10 y carrera 12; así mismo en la zona histórica sobre la Carrera 9 entre calle 10 y Avenida Pradilla se realizaron 0.332 para un total de 0.512 Km construidos en el año 2014. Estas son vías principales del centro histórico de la ciudad de Chía.
Fecha y hora de inicio del trabajo de observación	Jueves y/o viernes entre semana de 10:00 a.m. y 8:00 p.m. Sábado fin de semana de 10:00 a.m. y 8:00 pm.
Condición del tiempo	Días soleados y sin lluvia.
Identificación del observador	Lidia Marina Martínez Pico Docente investigadora de Maestría en Educación.
Grupo de trabajo al que pertenece	Pedagogía Urbana y Ambiental.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

I. DIMENSIÓN FÍSICA		
CARACTERÍSTICAS DEL SITIO Y DEL ENTORNO		
Ítem	Descripción	Fotografías
Vegetación	Se observa la vegetación de árboles en los parques Ospina Pérez y Santander además de sus jardineras. Sitios aledaños al bicicarril observado. Se observa además que estos no son paisajes naturales, sino que son paisajes culturales donde la mano del hombre ha tenido su intervención.	 Árboles Parque Santander Foto 3 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 10:21 a.m.  Árboles Parque Ospina Pérez. Foto 4 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:11 a.m.
Topografía	Se observa un terreno plano con leves ondulaciones en todo el trayecto o recorrido.	 Topografía - Chía Foto 5 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 01/03/2017 Hora: 9:24 a.m.  Foto 6 Fecha: 10/09/2016 Hora: 7:08 a.m.  Topografía – Chía Foto 7 Fecha: 01/03/2017 Hora: 9:24 a.m. Autora: Lidia M. Martínez Pico
Cuerpos hídricos	Durante el trayecto observado del bicicarril en la ciudad de Chía y sus alrededores no se observan fuentes naturales de agua. Se observa un espejo de agua artificial dentro del parque Ospina Pérez.	

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Espejo de Agua Parque Ospina Pérez. Foto 8 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 03/03/201 Hora: 8:09 a.m.
Posición (proximidad con instituciones públicas, grandes equipamientos urbanos, infraestructura urbana)	Se observa que esta vía bidireccional y unidireccional se encuentra rodeando la plaza principal de la ciudad de Chía por una vía principal la Av. Pradilla y con ella instituciones públicas como la alcaldía, el palacio de justicia, bancos, el Consejo municipal, la iglesia principal, sus oficinas parroquiales, la plaza central como centro histórico y turístico.	 AV. Pradilla alrededores Parque Principal- Chía. Foto Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:16 a.m.  Bicicarril: izq. Casa de la Justicia Derecha Parque Santander Foto: 10 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:08 a.m.  Portal Calle11 con Cra 9 Frente al Palacio de Justicia Chía. Al fondo el Bici carril. Foto 11 Fecha: 10/09/2016 Hora: 7:09 a.m.  Foto 12 Fecha: 01/03/2017 Hora: 9:11 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Iglesia Santa Lucía y Bancos entrada por el portal de la Calle 13 con cra9 Foto 13	 Casa de la Justicia-Chia. Foto 14 Fecha:12/06/2016 Hora: 9:04 a.m.
		Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 03/03/2017 Hora: 8:00 a.m.	

DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PRIVADAS		
Ítem	Descripción	Fotografías
Tipo de uso (residencial, comercial, industrial o mixto)	Comercial, residencial (Mixto)	 Ingreso al Parque Santander Por Vía bicicarril calle 11 con Cra. 9 Tipo de uso: Comercial-Residencial Foto 15 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:05 a.m.  Cafetería cerca a los Bancos- Parque Santander Foto 16 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: Hora:

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Parque Santander ocupación autorizado Comercio Informal. Foto 17 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha:12/06/16 Hora: 9:10 a.m.
Tipología (número promedio de pisos)	De tres a seis pisos por Av. Pradilla hasta el centro histórico por donde pasa el bicicaril. .	 Parque Ospina Pèrez. Foto 18 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 02/03/2017 Hora: 11:31 a.m.
Áreas comunales, áreas verdes o áreas de transición entre lo público y lo privado	Durante el recorrido se observan zonas verdes privadas y construcciones de vivienda y sitios del comercio formal como lo son almacenes de ventas de comida, almacenes de repuestos o de mecánica automotriz, almacenes de ropa, restaurantes, tiendas.	 Parque Santander Foto 19 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 15:41 a.m.  Calle17 con Carrera 9 Foto 20 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:41 p.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Av. Pradilla Foto 21 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 28/01/2017 Hora: 15:41 p.m.
--	--	---

DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PÚBLICAS		
Item	Descripción	Fotografías
Calles	Aledañas a la ruta demarcada para el bicicaril se encuentran numerosas calles, angostas, uniformes, en buen estado de conservación, que sirven de conectoras con el mismo.	 Av. Pradilla Foto 22 Autora: Lidia M. Martínez Fecha: 28/01/2017 Hora: 15:35 p.m.
Calzadas	En contraposición a la acera la calzada como espacio destinado para la circulación de vehículos en forma bidireccional y en otras calles también en forma unidireccional; comparte espacio con el bicicaril, también en forma bidireccional y en algunas calles en forma unidireccional. En todo el tramo construido, son calzadas angostas.	 Cruce semáforo Av. Pradilla Foto 23 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 28/01/2017 Hora: 15:32 p.m.  Vía Bidireccional para bici-usuarios y vehículos Foto 24 Fecha: 03/03/2017 Hora: 11:16 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Mobiliario urbano	Se observa poco mobiliario de bancos, papeleras para depósito de basuras. Existen postes de la luz como unos elementos permanentes del espacio público, tomando en cuenta su capacidad para ordenar con su localización y diseño el paisaje urbano. Tipos y dimensiones: En el tramo observado del bici carril básicamente se hallaron postes laterales y Luminarias unilaterales o centrales. Fuente: http://www.arqhys.com/arquitectura/elementos-de-ambientacion.html Se observaron elementos de organización tales como: bolardos y Semáforos. Se observa que no hay paraderos como tales las personas paran los buses en lugares inesperados según creen conveniente de acuerdo con sus necesidades. Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, rejillas de árboles, materas, bancas, relojes, esculturas y murales; en los dos parques, Se observó señalización como: - Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana; - Elementos de señalización vial para prevención, reglamentación, información.	 Av. Pradilla Foto 25  Ingreso al Parque Principal Foto 26 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 02/03/2017 Fecha: 01/09/2016 Hora: 16:29 p.m. Hora: 7:10 a.m.   Postes centrales y laterales Foto 27 Fecha: 28/01/2017 Foto 27a Hora: 10:20 a.m. Fecha: 10/09/2016 Fecha: 10/09/2016 Hora: 18:27 p.m.  Av. Pradilla- Bolardos y Luminarias Foto 28 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m.  Av. Pradilla – Semáforo Foto 29 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:41 p.m.
--------------------------	--	--

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)



Av. Pradilla – Bolardos-Separadores Bici carril

Foto 30

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 28/01/2017

Hora: 9:08 a.m.



Av. Pradilla – Parque Ospina Pérez-Bancas-Esculturas

Foto 31

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 28/01/2017

Hora: 9:08 a.m.



Av. Pradilla –Señalización

Foto 32

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 28/01/2017

Hora: 18:27 p.m.



Av. Pradilla –Señalización

CIUDADES EDUCADORAS

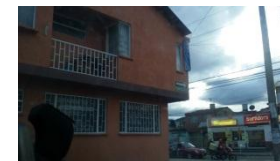
(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Foto 33

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 28/01/2017

Hora: 18:09 p.m.m



Av. Pradilla –Señalización

Foto 34

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 10/09/2016

Hora: 17:41. p.m.



Av. Pradilla –Señalización

Foto 35

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 10/09/2016

Hora: 17:52 p.m.



Parque Santander Chía – Reglamentación

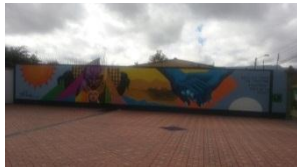
Foto 36

Autora: Lidia M. Martínez Pico

Fecha: 128/01/2017 Hora: 9:20 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Calle17 con Cra 9 Av. Pradilla, semáforo y Mural Foto 37 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 128/01/2017 Hora: 15:35 p.m.  Calle11 con Cra 9 - Señalización. Foto 38 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 128/01/2017 Hora: 15:35 p.m.  Calle11 con Cra 9 – Mural Casa de la Justicia. Foto 39 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:03 a.m.
--	--	---

DIMENSIÓN FÍSICA		
ÁREAS PÚBLICAS		
Item	Descripción	Fotografías

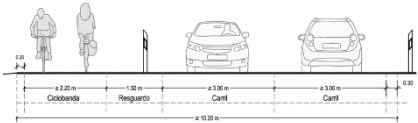
CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Iluminación	Las luminarias utilizadas en el espacio público se pueden agrupar en siete categorías: Poste central: Se usa para nodos de alta concentración ciudadana o intersecciones viales importantes. La altura del poste supera los 15 m. y la separación entre poste y poste está entre 30 y 33 m. Poste central doble: Se localiza en los parterres de las vías. La altura del poste está entre los 10 y 12 m. La separación entre postes está entre los 30 y 33 m. Poste Lateral: Se ubica en la acera. Su altura es de 10 a 12 m. La distancia entre postes es de 30 m. aproximadamente. Luminaria unilateral o central: Utilizada para iluminación de pasajes peatonales, plazas, plazoletas y parques. La luminaria se coloca a una altura aproximada de 5 m. y la distancia entre una luminaria y otra es de 7 m. aproximadamente. En el tramo observado del bicicarril básicamente se hallaron postes laterales y postes o Luminarias unilaterales o centrales. Fuente: http://www.arqhys.com/arquitectura/elementos-de-ambientacion.html	Iluminación Parque Santander Foto 40 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 02/03/2017 Hora:19:00 p.m.   Iluminación Parque Ospina Pérez Foto 41 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha :02/03/2017 Hora: 19:10 pm  Consejo Municipal Foto 42 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha :02/03/2017 Hora: 19:10 pm
Áreas de sombra	En horas de la tarde los lugares, sobre todo por las cuatro esquinas de acceso al parque principal de Chía, especialmente por la entrada que colinda con el palacio de justicia no son muy iluminados.	 Iluminación Casa de la Justicia Foto 43 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha :02/03/2017 Hora: 19:35 p.m.

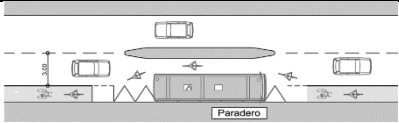
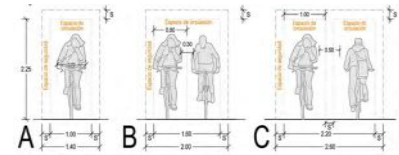
CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Illuminación Portal Foto 44 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha :02/03/2017 Hora: 19:35 p.m.  Illuminación Calle 9 bicicarri Foto 45 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha :02/03/2017 Hora: 19:35 p.m.
Señalización especial vinculada a eventos o actividades nocturnas	Para el caso del bicicarri no aplica. Pero para el caso de los comportamientos se sabe por el público en general que durante las tardes noches de los viernes y de los sábados y Domingos la administración local realiza en el parque de Chía eventos musicales, folclóricos y culturales.	
DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PÚBLICAS		
Item	Descripción	Fotografías
Ciclovías- Bici carril	El tramo construido del Bici carril: Se realizó la construcción de 0.180 km de Bici carril en la Calle 10 entre carrera 10 y carrera 12; así mismo en la zona histórica sobre la Carrera 9 entre calle 10 y Avenida Pradilla se realizaron 0.332 para un total de 0.512 Km construidos en el año 2014. Estas son vías principales del centro histórico de la ciudad de Chía. Estas calzadas son angostas miden como mínimo 3m para vías unidireccionales y	 Imagen 1 Fuente: Ministerio de Transporte, 2016, p. 113

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

	como máximo 6 m para vías bidireccionales como es para este caso del bici carril en Chía la banda para el carril bici debe ser de 2,20 m y encontrarse resguardado por 1.50m en buen estado de mantenimiento, son accesibles. Imagen 1 y Foto 41. Las medidas de referencia para este tipo de vía como es el bicicarril es del tipo C como se aprecia en la imagen. 1 Su estado de conservación es bueno y posee buen acceso.  Bici carril Chía –Unidireccional  Bicicarril Chía Bidireccional Calle11 con Cra 9 Av. Pradilla Foto 48 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 10/09/2016 Hora: 7:08 A.m. Foto 48a Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:11 a.m.	 Imagen 2 Fuente: Ministerio de Transporte, 2016, p.118.  Imagen 3 Fuente: Ministerio de Transporte, 2016, p.93
Plazas	No se observan Plazas durante el trayecto observado.	
Parques	Se observan dos parques aledaños a la ruta demarcada y construida por la administración municipal y al seguir el tramo del bicicarril se encuentra: el parque Ospina Pérez y el parque principal de Chía en el centro histórico El Parque Santander. Se observa que, en el Centro Histórico en su Parque Principal, y sus portales de acceso son de uso peatonal exclusivo. En el interior hay cafés, restaurantes y se encuentra la sede de la Alcaldía del municipio, así como la parroquia de Santa Lucía. El bicicarril construido pasa específicamente por los portales del parque principal y el centro histórico de la ciudad.	 Parque Ospina Pérez Foto 49 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 03/03/2017 Hora: 8:09 a.m.  Parque Santander. Foto 50

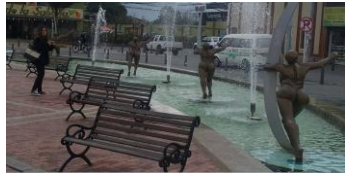
CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 01/03/2017 Hora: 9:11 a.m.  Parque Santander. Foto 51 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:08 a.m.  Parque Santander Foto 52 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:19 a.m.
Alamedas	No se observan Alamedas en la zona observada	
Monumentos, fuentes, obras de arte en el espacio público	Dentro del parque se observa la Escultura Diosa Chía (Luna), Parque Principal Chía: Construido en 1935, como homenaje Chibcha. Pirámide que simboliza los tres elementos: agua, fuego y aire. En uno de sus lados hay una mujer que simboliza la siembra, en la otra cara está un hombre quien es la cosecha y en la tercera el águila con una serpiente en su pico, son las fuerzas naturales; en la base encontramos a la diosa Bachué. También se observa el santuario de Santa Lucia; construida a comienzos del siglo XX. En ella se realizan la gran mayoría de los actos religiosos del Municipio, especialmente la celebración de la Semana Santa. Se encuentra ubicada en el Parque Santander (Parque Principal). Localización: Parque Ospina (Construido en 1943 como parque Alfonso López	 Parque Santander. Foto 53 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:38 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

	Pumarejo). En 1951 se cambió su nombre por el de Ospina Pérez, en homenaje al expresidente de Colombia. Uno de sus atractivos es la pila de agua, inaugurada el 20 de julio de 1910, en conmemoración al primer centenario de la independencia. La escultura DIOSA MUJER Y LUNA en este parque permite observar el arte urbano que ofrece la ciudad. Realizadas por el escultor Roberto Gutiérrez Londoño. Es una alegoría a la diosa Chía de la mitología Muisca y a la hermosura y divinidad de la noche. Son cinco esculturas, ubicadas cuatro de ellas en el Parque Ospina y una sobre la Avenida Pradilla.	 Santuario Santa Lucía Foto 54 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 03/03/2017 Hora: 8:00 a.m.  Parque Ospina Pérez. Foto 55 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 03/03/2017 Hora: 8:09 a.m.
Jardines	Los observados en el parque principal de Chía: Parque Santander en el centro histórico de la ciudad.	 Parque Ospina Pérez. Foto 56 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora: 9:23 a.m.
DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PÚBLICAS		

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Vías	Un tramo del bicicarril en observación se encuentra apostado en una de las vías principales de acceso de la ciudad: la Avenida Pradilla, que constituye un tramo de más de tres kilómetros de longitud y va desde el Parque Ospina muy cerca del centro de la ciudad, hasta el Centro Comercial Centro Chía; y la Avenida Chilacos, que fue inaugurada en el año 2007 con el fin de facilitar la circulación de vehículos de transporte público hacia Bogotá y pretende dar una alternativa frente a la Avenida Pradilla para los habitantes de los barrios que se encuentran sobre sus tres kilómetros de longitud. Debido al aumento del flujo vehicular, asociado entre otras cosas al aumento de la población y el desplazamiento diario hacia la capital de las personas que trabajan o estudian allí (migración pendular), el municipio presenta frecuentes problemas de movilidad en las vías de acceso.	 Av. Pradilla. Foto 57 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:11 a.m.  AV. Pradilla. Foto 58 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 28/01/2017 Hora: 18:11 a.m.
Rutas de transporte público	Se observan varias rutas urbanas e intermunicipales como: -FLOTA CHÍA, Chía: Cerrado el día, abre a las 06:00 mañana Agencia de turismo Servicio de transporte Cra. 9, Calle 11, Calle 17, Calle 15, Calle 13, Calle 11, Calle 8, Terminal. Chía 8614393 – 8851729. -TRANSPORTES-CAMPUS: CHIA- Parque Ospina Cada 10 minutos desde las 6:30a.m. hasta las 11:00a.m.\$1.000 Ruta: Parque Ospina - semáforo de la variante - Carrefour – Campus RUTAS CAMPUS. -TRANSPORTES LA CARO: Chía - Parque Ospina Cada 30 minutos a partir de las 9:20a.m. hasta las 7:20p.m.\$1.000 RUTAS - RUTAS – TRANSVALVANERA:Chía, Cundinamarca Colombia - Ruta Chía - Portal 170. Ruta Chía - Portal 170. Kms recorridos 16,5. Tiempo recorrido 30 minutos aprox. Horarios: Desde las 4:00 a.m. hasta las 10:00 p.m. Que transitan o se movilizan por la calzada que se comparte con el bicicarril en observación	 Av. Pradilla. Foto 59 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 10/09/2017 Hora: 17:41 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Dispositivos para población en situación de discapacidad	Se observaron dispositivos para población en situación de discapacidad, interrumpidos, mal ubicados, sin continuidad y sin seguridad para el peatón en estas condiciones.	 Dispositivos Población Discapacidad. Av. Pradilla. Foto 60 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 28/01/2017 Hora: 9:08 a.m.
Rejas, cerramientos o controles.	Se observaron controles preventivos de dirección del tráfico al frente del parque Ospina Pérez por parte de agentes de la policía Nacional debido a que en esta zona por donde pasa el bici carril no existe un semáforo.	 Circulación y Tránsito Control. Parque Ospina Pérez Foto 61 Autora: Lidia Marina. Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m.  Circulación y Tránsito Control. Parque Ospina Pérez Foto 62 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Señalización y seguridad física	El tramo observado se encuentra bien señalizado en lo que se refiere a seguridad física en aspectos como: la ubicación de las señales reglamentarias, preventivas y de información sobre el andén y al lado derecho e izquierdo de la calzada. No se observa señalización referida a la seguridad física en de un evento sísmico como evacuación, puntos de encuentro, mapas, protección contra caídas o peligros en el desplazamiento de las personas.	Señalización Av. Pradilla Foto 63 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m. Señalización Av. Pradilla Foto 64 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m.
--	---	---

II. DIMENSIÓN POLÍTICA

PRESENCIA INSTITUCIONAL, ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO

Tipo	Información	Localización	Fotografías
Presencia institucional	Se observa la constante presencia de la autoridad pública: policías haciendo rondas a intervalos de 10 minutos por los cuatro costados del Parque Santander y sus alrededores en las vías de acceso al parque. Todos	Los alrededores del parque Santander o principal por los cuatro portales.	Parque Ospina Pérez

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

	los días de la semana. Se observa presencia de la autoridad pública especialmente dirigiendo el tráfico en horas de la mañana entre semana sobre las 10:00a.m y en horas de la tarde sobre las 4:00Pm. Y en fin de semana sábado en el mismo horario. Debido a la afluencia de tráfico en la zona. http://www.elespectador.com/noticias/bogota/camioneros-tendran-mas-horas-transitar-chia-articulo-657317 horas pico Chia año 2016		Foto 65 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 03/03/2017 Hora: 8:01 a.m.  Parque Ospina Pérez Foto 66 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora: 17:52 p.m.  Av: Pradilla-Patrullando la zona. Foto 67 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 01/28/2017 Hora: 15:35 p.m.
Administración y mantenimiento	No se observa presencia de personal de administración y mantenimiento en las vías durante los días observados: viernes entre semana y sábado fin de semana.		

DIMENSIÓN POLÍTICA		
OCUPACIONES, REGLAS, CONVIVENCIA Y CONFLICTOS		
Ítem	Descripción	Fotografías
Señalización sobre reglas de convivencia	Por los cuatro costados del parque principal Santander en los cuatro portales se encuentra la siguiente norma establecida por un acuerdo del consejo municipal: "PROHIBIDO EL TRANSITO DE BICICLETAS, MOTOS Y VEHÍCULOS PARTICULARES" decreto 119 Dic/03. Se observa la falta a la norma por parte de un joven al ingresar por zona de bici carril al parque Santander montado en la bicicleta.	 Av.: Pradilla-Patrullando la zona. Foto 68 Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		Fecha: 10/09/2016 Hora 15:41 p.m.
Conflictos	Se observa en la calle aledaña al palacio de justicia y en la entrada de la casa de justicia, excrementos de mascotas cuyos dueños no recogen el desecho orgánico de sus animales.	 Tu Mascota...Tu responsabilidad.. Foto 69 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:04 a.m.
		 Tu Mascota...Tu Responsabilidad. Foto 70 Autora: Lidia M. Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:18 a.m.
	Se observa en la avenida Pradilla compartiendo bici carril, el parqueo de una camioneta que permaneció todo el día parqueado allí en zona prohibida como se ve en las fotos 71 y 72 de este observador. Siendo esta vía o calzada bidireccional al igual que el bicicarril. Se observó que tanto bici usuarios como conductores tuvieron que maniobrar en repetidas oportunidades para no ocasionar accidentes debido a la imprudencia de esta persona.	 Prohibido Parquear Foto 71 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora 11:33 a.m.  Prohibido Parquear.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Se observa también el vandalismo con grafitis al frente del palacio de justicia cra 9 con calle 12 centro por zona aledaña al bicicaril.

Se observa el parqueo en zonas prohibidas de bicicletas en el parque Santander aledaño al bicicaril.

Se observa vandalismo en vallas de información o carteleras de información turística que forman parte del mobiliario del espacio público en el parque Santander y en los muros de algunos locales

Foto 72

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 04/03/2017 Hora 17:55 p.m.



Prohibido Grafitear.

Foto 73

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 12/06/2016 Hora 9:03 a.m.



Mal Parqueado

Foto 74

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 10/09/2016 Hora 16:02 p.m.



Vandalismo

Foto 75

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

	comerciales como es el caso de estas casas al estilo colonial donde funcionan unas cafeterías en pleno parque principal y por todo el centro histórico de la ciudad.	Fecha: 12/06/2016 Hora 9:08 a.m.  Vandalismo Foto 76 Autora: Lidia M. Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:33 a.m.  Prohibido tránsito de Bicicletas y Motos Foto 77 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:08 a.m.
Ocupación de los espacios por comercio informal	Se observa que, aunque existen avisos con campañas hacia el cuidado de los espacios públicos, estos no se respetan.	 Ventas informales en el portal del parque Santander. Foto 78

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:08 a.m.  Ventas informales en el parque Santander. Foto 79 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 10/09/2016 Hora 16:22 p.m.
Ocupación de los espacios por habitantes de calle	No se observaron habitantes de calle.	

Otras formas de ocupación	La presencia de vendedores informales al interior del parque principal o Santander con autorización de la administración de la ciudad. Las sillas y parasoles de algunas cafeterías que extienden su espacio de atención al público hasta tres y cuatro metros de frente a cada establecimiento comercial. Las tarimas que ubica la administración pública de la ciudad los fines de semana especialmente los sábados en el parque principal para eventos culturales y artísticos.	 Ventas informales en el parque Santander. Foto 80 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:10 a .m
---------------------------	---	--

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

		 Ventas informales en el parque Santander. Foto 81 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 11:55 p.m.  Tarimas en el parque Santander. Foto 82 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:23 a.m.
--	--	--

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico	FORMATO PARA DÍA ENTRE SEMANA: Jueves y Viernes	
FECHA: 02/03/2017- 03/03/2017		
HORA DE OBSERVACIÓN: 7:00 -12:a.m.		
Descripción		Fotografía No.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Se observan pocas estaciones o paraderos de buses y busetas demarcadas por la administración municipal las personas paran los buses de acuerdo con sus necesidades en cualquier tramo de la vía.	 Transporte público-Chía Foto 83 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 02/03/2017 Hora 11:45 a.m.
No existen elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, en el tramo observado y construido del bici carril así como tampoco los hay en el centro histórico de la ciudad.	
No existen avisos o información No se observa señalización referida a la seguridad física en caso de un evento sísmico como evacuación, puntos de encuentro, mapas o planos sobre evacuación y forma de hacerlo, protección contra caídas o peligros en el desplazamiento de las personas.	
Se observa que la presencia de vendedores informales de día y entre semana dentro y fuera del parque Santander.	 Vendedores informales Foto 84 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 02/03/2017 Hora 11:34 a.m.  Vendedores informales Foto 85 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 02/03/2017 Hora 11:53 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)



Vendedores informales

Foto 86

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 16:20 p.m.



Vendedores informales

Foto 87

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 13:20 p.m.

El vandalismo con los grafitis en las fachadas de las casas y el comercio del centro histórico de la ciudad por donde pasa el bicicarril observado.



Vandalismo- Grafiteros

Foto 88

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 02/03/2017 Hora 11:32 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)



Vandalismo- Grafiteros

Foto 89

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 7:54 a.m.



Vandalismo- Grafiteros

Foto 90

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 8:08 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Se observa conflicto entre las reglas de convivencia señaladas por la administración pública en el parque principal en lo que se refiere al tránsito de bicicletas por el parque Principal o Santander.



Se infringen las normas

Foto 91

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 8:00 a.m.



Se infringen las normas

Foto 92

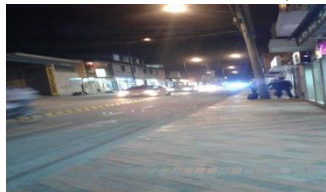
Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 03/03/2017 Hora 8:00 a.m

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico	FORMATO PARA DÍA ENTRE SEMANA:	
FECHA:03/03/2017		
HORA DE OBSERVACIÓN: 18:00 p.m. a 20:00 p.m.	NOCHE	
Descripción	Fotografía No.	
Se observan pocas estaciones o paraderos de buses y busetas demarcadas por la administración municipal las personas paran los buses de acuerdo con a sus necesidades en cualquier tramo de la vía.		
No existen elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, en el tramo observado y construido del bicicaril así como tampoco los hay en el centro histórico de la ciudad.		
No existen avisos o información No se observa señalización referida a la seguridad física en caso de un evento		

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

sísmico como evacuación, puntos de encuentro, mapas o planos sobre evacuación y forma de hacerlo, protección contra caídas o peligros en el desplazamiento de las personas.	
Se observa más quietud en cuanto a la movilidad y el comercio, es más tranquilo el lugar observado en los días entre semana en horas de la noche por los alrededores del bici carril observado.	 Bici carril contiguo al parque principal Foto 93 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 03/03/2017 Hora: 19:45 p.m.  Bici carril contiguo al parque principal Foto N°93 Autora: Lidia M. Martínez Pico. Fecha: 03/03/2017 Hora: 19:45 p.m.
DIMENSIÓN SOCIAL	
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO	
Lidia Marina Martínez Pico FECHA:04/03/2017	FORMATO PARA FIN DE SEMANA: DIA
HORA DE OBSERVACIÓN: 7:300 a.m a 18:30 p.m.	
Descripción	Fotografía No.
No existen elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, en el tramo observado y construido del bicicarriil así como tampoco los hay en el centro histórico de la ciudad.	
No existen avisos o información No se observa señalización referida a la seguridad física en caso de un evento sísmico como evacuación, puntos de encuentro, mapas o planos sobre evacuación y forma de hacerlo, protección contra caídas o peligros en el desplazamiento de las personas.	

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

Se observan pocas estaciones o paraderos de buses y busetas demarcadas por la administración municipal las personas paran los buses de acuerdo con sus necesidades en cualquier tramo de la vía. Parqueo de bicicletas en zonas prohibidas.



Transporte público

Foto 94

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 04/03/2017 Hora 11:00 a.m.



Transporte público

Foto 95

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 04/03/2017 Hora 17:00 p.m.

Se observa conflicto de las personas con las normas, al parquear en zonas prohibidas como se observa en la foto nuevamente otra persona parqueando en plana calzada y bici carril en horario y día diferente al anterior hallazgo.



Prohibido Parquear

Foto 96

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 9:15 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)



Prohibido Parquear

Foto 97

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 04/03/2017 Hora 11:30 a.m.



Prohibido Parquear

Foto 98

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 9:20 a.m.



Prohibido Parquear

Foto 99

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 9:20 a.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)



Prohibido Parquear

Foto 100

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 9;20 a.m.



Prohibido Parquear o transitar Parque Principal-Santander.

Foto 101

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 9;20 a.m.

El vandalismo con los grafitis en las fachadas de las casas y el comercio del centro histórico de la ciudad por donde pasa el bici carril observado.



Vandalismo-Grafiteros

Foto 102

Autora: Lidia Marina Martínez Pico.

Fecha: 28/01/2017 Hora 18;11 p.m.



CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

	Vandalismo-Grafiteros Foto 103 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 8:48 a.m.
Se observa conflicto entre las reglas de convivencia señaladas por la administración pública en el parque principal en lo que se refiere al tránsito de bicicletas por el parque.	 Se infringen las normas Foto 104 Autora: Lidia M. Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 8:48 a.m.  Se infringen las normas Foto 105 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 12/06/2016 Hora 9:16 a.m.
Se observa presencia de vendedores informales en fin de semana que entre semana dentro y fuera del parque principal o Santander.  Vendedores informales Foto 107 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora 16:16 p.m.	 Vendedores informales Foto 106 Autora: Lidia M. Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora 15:16 p.m.

CIUDADES EDUCADORAS

(Para citar: Documento de trabajo Grupo Pedagogía Urbana y Ambiental, 2016)

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico FECHA:04/03/2017	FORMATO PARA FIN DE SEMANA:	
HORA DE OBSERVACIÓN: 18:00 p.m. a 22:00 p.m.	NOCHE	
Descripción		Fotografía No.
Aunque sea muy tranquilo por zona de bici carril los fines de semana en la noche sigue habiendo comercio hasta las 10:00 p.m. los sábados en el parque principal.  Portal al parque principal Foto 110 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora: 19:45 p.m.		 Portal al parque principal Foto 108 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora: 19:45 p.m.  Portal al parque principal Foto 109 Autora: Lidia Marina Martínez Pico. Fecha: 04/03/2017 Hora: 19:45 p.m.

ANEXO 2

ORIENTADOR DE CAMPO BOGOTÁ

Contiene la recolección de información de tipo objetiva y subjetiva de algunos lugares en la ciudad. Su propósito es servir de guía para orientar el proceso de caracterización de los lugares siguiendo los lineamientos de la estrategia metodológica de etnografía de lugar y la técnica de la Observación no Participante con la cual se busca caracterizar en términos de los planteamientos de política pública con la que fueron diseñados, sus características espaciales y las dinámicas sociales que se sitúan en dichos escenarios en el marco de ciudades educadoras.

REFERENCIAS

- Low, S. (2000). On the Plaza: The politics space and culture. Austin, The University on Texas Press.
- Lofland, L (1973) A world of strangers. New York: Basic Books
- Mack, Woodsong, MacQueen, Guest y Namely (2005) Qualitative Research Methods: A data collector's field guide. Family Health International.

REGISTRO DE LA OBSERVACIÓN

IDENTIFICACIÓN DEL LUGAR	
Nombre	Bogotá D.C.-Bicicarril Carrera 71D en torno al parque Mundo Aventura.
Ubicación	Ubicada en el Centro del país, en la cordillera oriental, la capital del país tiene una extensión aproximada de 33 kilómetros de sur a norte y 16 kilómetros de oriente a occidente. Como Bogotá está ubicada entre montañas, estas sirven como barrera natural que restringe el flujo de humedad, influyendo en el régimen de lluvias. La temperatura varía de acuerdo con los meses del año, desde diciembre hasta marzo son altas, al contrario de abril y octubre en donde son más bajas. La orientación general de la ciudad está determinada porque sus carreras son orientadas de sur a norte y sus calles de oriente a occidente. Su altura media está en los 2.625 metros sobre el nivel del mar. Tomado de: http://www.bogota.gov.co/ciudad/ubicacion



Tomado de:

<https://www.google.com.co/#q=ubicaci%C3%B3n+Bogot%C3%A0+D.C:&>

IDENTIFICACIÓN DE LA OBSERVACIÓN	
Punto de observación (coordenadas)  Tomado de: http://www.bogota.gov.co/ciudad/ubicacion	Se encuentra situada en las siguientes coordenadas: Latitud Norte: 4° 35'56" y Longitud Oeste de Greenwich: 74°04'51". Está dentro de la zona de confluencia intertropical, produciendo dos épocas de lluvia; en la primera mitad del año en los meses de marzo, abril y mayo y en la segunda en los meses de septiembre, octubre y noviembre. El sitio a observar se encuentra ubicado en la Carrera 71D entre calle 3 y calle 3 sur (Bicicarril junto al separador central sobre la calzada occidental). Calle 3 sur entre carrera 71D y carrera 71 (Bicicarril al costado norte de la calle 3 sur) Carrera 71 entre calle 3 a calle 3 sur (Bicicarril al costado occidental de la carrera 71) Carrera 71 A entre calle 3 hasta la Av. Américas (Costado occidental de la carrera 71 A). Son 2.2 kilómetros que se adecuaron en el año 2013, en inmediaciones al Parque Mundo Aventura.
Fecha y hora de inicio del trabajo de observación	Jueves y viernes de 8:00 a.m. y 8:00 p.m. Sábado de 8:00 a.m. y 8:00 p.m.
Condición del tiempo	Días soleados con buena visibilidad y días con lluvia.
Identificación del observador	Lidia Marina Martínez Pico.
Grupo de trabajo al que pertenece	Pedagogía Urbana y Ambiental.

I. DIMENSIÓN FÍSICA

CARACTERÍSTICAS DEL SITIO Y DEL ENTORNO (LLENAR UNA SOLA VEZ POR CADA LUGAR DE OBSERVACIÓN)

Ítem	Descripción	Fotografías
Vegetación	Vegetación natural que rodea el Parque Mundo Aventura en sus alrededores por donde pasa el bicicaril.	 Naturaleza Foto 1 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:53 a.m.  Naturaleza Foto 2 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:53 a.m.
Topografía	Terreno plano con una leve elevación hacia la Av. Américas en el Barrio Marsella, por la carrera 71 A con Calle3.	 Leve elevación en el Terreno Foto 3 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:30 a.m.
Cuerpos hídricos	No se observan durante el recorrido observado en zona del bici carril cuerpos hídricos naturales o artificiales..	
Posición	El bici carril se encuentra en proximidad con el Parque Mundo Aventura y el Estadio Metropolitano de Techo de Techo, y centros comerciales como el de Plaza de las Américas a sì como el de Home Centry.	 Estadio Metropolitano de Techo y Parque Mundo aventura Foto 4 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:30 a.m.



Mundo aventura

Foto 5

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:41 p.m.



Home Centry

Foto 6

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:35 a.m.



Centro comercial Plaza de las Américas

Foto 7

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.

DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PRIVADAS		
Item	Descripción	Fotografías
Tipo de uso	Residencial y comercial (mixto)	 Zona Residencial Foto 8 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:03 a.m.  Zona comercial Foto 9 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.
Tipología	De tres a seis pisos.	 Zona residencial 6 pisos Foto 10 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:06 a.m.  Zona residencial 3 pisos Foto 11 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:29 a.m.

Áreas comunales, áreas verdes o áreas de transición entre lo público y lo privado	Por los alrededores del Parque Mundo Aventura y el Estadio Metropolitano de techo de Techo y desde la carrera 71D con Av. Calle 3 hasta Av. Las Américas.	 Lo público: EP de la calzada y el bicicarril lo Privado: Las viviendas Foto 12 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:29 a.m  Carrera 71 con Av. Calle 3 EP y Residencias Foto 13 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:21 a.m.
---	---	---

DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PÚBLICAS		
Ítem	Descripción	Fotografías
Calles	Av. Calle 3 es una calle angosta unidireccional con buen acceso la demarcación de cebras en el piso es buena y es una calle en estado de conservación bueno de fácil acceso ya que el transporte llega con facilidad. Se observa que esta es una vía unidireccional para uso de vehículos motorizados y comparte calzada con el bicicarril observado está en forma bidireccional y unidireccional por el costado Noroccidental del parque Mundo Aventura.	 Av. Calle 3 Marsella Foto 14 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:29 a.m.  Av. Calle 3 Marsella Foto N°15 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:10 a.m.

Calzadas	Las calzadas igualmente son angostas por lo que en algunos tramos de la carrera 71D y sus alrededores se encuentra suficiente señalización de prohibido parquear. Tiene buen acceso y en general su estado de conservación es bueno.	 Av. Calle 3 Marsella Foto 16 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:09 a.m.  Carrera 71 con Calle 3 Marsella Foto 17 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:04 a.m.  Carrera 71D con Calle 3 Marsella Foto N°18 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:05 a.m.
Mobiliario urbano	El tramo por donde se encuentra ubicado el bicarril en proximidad con el Parque Mundo Aventura por la Carrera 71D entre calle 3 y Av. Calle 3 Sur se encuentra suficientemente dotado de mobiliario como: Bolardos, postes de iluminación, papeleras, hidrantes, señalización por todo el tramo construido del bicarril. El tramo construido del bicarril tiene un ancho de 2.40 mts., más 60cm de segregación. Los elementos de separación que se implementaron en los bicarriles son: 1). Boyas, 2). Tachones, y, 3). Balizas (hitos). Con el fin de alertar a conductores, bici usuarios y peatones, se demarcará la continuidad del bicarril con pintura acrílica para tráfico de color azul. Se observa que en la señalización horizontal se encuentra desgastada en toda la zona de Bici carril.	 Carrera 71D bolardos Foto 19 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:53 a.m.  Carrera 71D Señalización Foto 20 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.



Av. Calle 3 Señalización
Foto 21
Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:06 a.m.



Av. Calle 3 Nomenclatura
Foto 22
Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:06 a.m.



Av. Calle 3 Sillas y Canecas para basura
Foto 23
Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:07 a.m.



Av. Calle 3 Hidrante- Tachones –Señalización
Horizontal
Foto 24
Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:14 a.m.



		Av. Calle 3 Señalización Horizontal Foto 25 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:20 a.m.  Av. Calle 3 Sur Señalización Horizontal Foto 26 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:25 a.m.
--	--	---

DIMENSIÓN FÍSICA		
ÁREAS PÚBLICAS		
Ítem	Descripción	Fotografías
Iluminación	Existen postes de la luz como elementos permanentes del espacio público, tomando en cuenta su capacidad para ordenar con su localización y diseño el paisaje urbano. Tipos y dimensiones: En el tramo observado del bicarril básicamente hallamos postes laterales y luminarias unilaterales o centrales. Fuente: http://www.arqhys.com/arquitectura/elementos-de-ambientacion.html La iluminación por zona del bicarril a observar se encuentra iluminada suficientemente en algunos tramos, pues en algunos hay zonas de penumbra por la Carrera 71 A con calle 3, sobre todo durante las horas de la tarde –noche entre 6:45 P.m. y 7:00 p.m. en adelante aproximadamente, como se observa en la foto	 Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 27 Autora: Lidia Marina. Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:39 p.m.  Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 28 Autora: Lidia Marina Martínez Pico

	28 de este observador de campo. Las luminarias laterales se encuentran iluminando las fachadas de las casas por el lado derecho de la calzada, como se observa en las fotos 27, 28, 29, 30, 31 y 32 no es así por el lado izquierdo no hay luminarias en el Barrio Modelia hacia la Av. Las Américas. También se observa que es posible que se deba a que se encuentran iluminando señalización, para que los conductores y usuarios las puedan ver en la noche. Se observa buena circulación de carros, motos y bici taxis por la zona de la Carrera 71ª con calle 3.  Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 31 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:47 p.m.	Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:39 p.m.  Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 29 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:37 p.m.  Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 30 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:37 p.m.  Av. Calle 3 Iluminación Lateral Foto 31 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 18:44 p.m.
Áreas de sombra	Se observan áreas de mayor penumbra en horas de la noche por la carrera 71 con Av. Calle 3 Sur.	 Av. Calle 3 Sur Iluminación Lateral solo por el lado Izquierdo de la Calzada. Foto 32 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 23:37 p.m.
Señalización especial	No se observa una señalización especial vinculada a eventos o actividades	

vinculada a eventos o actividades nocturnas	nocturnas.	
DIMENSIÓN FÍSICA		
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO		
ÁREAS PÚBLICAS		
Item	Descripción	Fotografías
Ciclovías- Bicarriil	Se observa el tramo habilitado sobre la carrera 71D – en torno al Parque Mundo Aventura y se puede afirmar que esta es una nueva forma de concebir la ciclo ruta en Bogotá, se ha tomado un carril de la calzada para adecuar el de las bicicletas, es una apuesta por el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en condiciones más seguras para el peatón, y más eficiente para el bici- usuario. Además de contribuir con el cuidado del medio ambiente al desestimular el uso del carro y reducir así las emisiones contaminantes. Éstas son las vías que se adecuaron en la zona de Mundo Aventura, ofreciendo así conectividad a la red para 5.060 bici-usuarios del sector. (Fuente encuesta de Movilidad 2011). Se ubica este bicarriil en la Carrera 71D entre calle 3 y calle 3 sur (Bici carril junto al separador central sobre la calzada occidental). Calle 3 sur entre carrera 71D y carrera 71 (Bici carril al costado norte de la calle 3 sur). Carrera 71 entre calle 3 a calle 3 sur (Bici carril al costado occidental de la carrera 71). Carrera 71 A entre calle 3 hasta la Av. Américas (Costado occidental de la carrera 71 A).	 Av. Carrera 71D Tramo bicarriil Foto 33 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.  Av. Calle 3 Sur Tramo bicarriil Foto 34 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:09 a.m.  Carrera 71 con Av. Calle 3 Tramo bicarriil Foto 35 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:27 a.m.  Carrera 71 con Av. Calle 3 Tramo bicarriil hasta Av. Las Américas.

		Foto 36 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:27 a.m.
Plazas	No se observaron plazas en el tramo observado del bici carril.	
Parques	Parque Mundo Aventura: Se observa que es un parque de atracciones que se encuentra ubicado en la ciudad de Bogotá, en la localidad de Kennedy, al costado oriental de la Av. Boyacá, entre la Av. Primero de Mayo y la Av. De las Américas, junto al Centro Comercial Plaza de las Américas el estadio Metropolitano de Techo.	 Parque Mundo Aventura Foto 37 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:41 p.m.  Parque Mundo Aventura Foto 38 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:57 p.m.
Alamedas	No se observan alamedas en el lugar o tramo observado	
Monumentos, fuentes, obras de arte en el espacio público	No se observan monumentos ni fuentes aledañas en el recorrido y tramo observado, tampoco obras de arte en el espacio público. Se observan murales en un jardín infantil aledaño al bicicarril ubicado: en la Carrera 71ª con Av. Calle 3 llamado Preschool.	 Murales Jardín Infantil Av. Calle 3 Foto 39 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:29 a.m.
Jardines	Se observan unas jardineras al frente de la entrada al Parque	 Jardinera con información Foto 40

		Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:37 p.m.  Jardinera Mundo Aventura Foto 41 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:37 p.m.  Jardinera Mundo Aventura Foto 42 Autora: Lidia M. Martínez Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:38 p.m.  Jardinera Mundo Aventura Foto N°43 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:47 p.m.
--	--	--

DIMENSIÓN FÍSICA
FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO
ÁREAS PÚBLICAS

Vías	Transversal 71D entre calle 3 y Av.3 Sur. La transversal 71D es una vía principal, lo mismo que la Av. Calle 3.que conecta con la Av. 71D y esta a su vez con Av. Las Américas y la Av. La calle 3 Sur es una vía de orden secundaria que conecta a la Av. Las Américas con el parque Mundo Aventura y el estadio Metropolitano de Techo y el tramo del bici carril observado.	 Av. Carrera 71D Mundo Aventura Foto 44 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:56 a.m.  Av. Carrera 71D Mundo Aventura Foto 45 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:10 a.m.
Rutas de transporte público	Se observan las rutas del SITP (Sistema Integrado de Transporte público) que acercan al público hasta los centros comerciales de la zona como : Plaza las Américas, Home Centry, Estadio Metropolitano de Techo y el Parque Mundo Aventura. Paraderos del SITP por zona de Bici carril de la Av. Carrera 71D: Paraderos Cercanos Paraderos del SITP Cercanos 1. Av. Boyacá Calle 31 Sur - Av. 1° de Mayo 2. Calle 3 Av 71C - Parroquia San Pio X 3. Av. Boyacá Calle 2 - Parque Mundo Aventura 4. Av. 1 de Mayo Carrera 71D - Barrio Provienda Oriental 5. Calle 3 Av 70B - Mundo Aventura 6. Av. 1 de Mayo Av 72C - Ciudad Kennedy Oriental 7. Av. Boyacá Calle 2A Bis - Parque Mundo Aventura 8. Calle 3 Carrera 69F - Barrio Hipotecho Occidental 9. Calle 3 Av 72 - Parroquia San Pio X Rutas del SITP Cercanas • 23 Orlante - Chapinero • 260 La Estrellita - Arabia • 339 La Estrellita - Puerta al Llano • 3414 Diana Turbay - Engativa Centro • 213 Toberin - Metrovivienda • 26 Toberin - Metrovivienda • 611 Porciuncula - Villa del Rio • 186 Ciudad de Kennedy - Bachué • 341 Metrovivienda - La Estrellita • 357 San Bernardino - Porciuncula • 912 Lijacá - La Rivera • 546 Metrovivienda - San Antonio Norte Tomado de: http://www.rutasbogota.com/sitio/74	 Tomado de: http://www.rutasbogota.com/sitio/74  Único Paradero Bus SITP Carrera 71D Foto 46 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:58 a.m.
Dispositivos para población en situación de discapacidad	Se observan durante el recorrido algunas rampas para la movilidad de peatones, bici- usuarios y personas en sillas de ruedas.	 Rampas

		Foto 47 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.  Rampas Foto 48 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:20 a.m.  Rampas Foto 49 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:25 a.m.
Rejas, cerramientos controles.	No se observan rejas, cerramientos o controles por parte de la administración pública.	
Señalización y seguridad física	Señalización: Se observan avisos y señales de tránsito como: Preventivas, Reglamentarias, informativas, horizontales como las que aparecen en las fotos. Sobre seguridad física no se observa información sobre evacuación en caso de emergencia, puntos de encuentro, mapas o rutas de evacuación de la zona en caso de un desastre.	 Señales Horizontales Foto 50 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:15 a.m.  Señal Preventiva: Vehículos en la vía (cicloruta) Foto 51 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:29 a.m.

		 Señal Informativa: Paradero de buses Foto 52 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:55 p.m.  Señal Reglamentaria: Prohibido Parquear en Ambos Costados Foto 53 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:02 a.m.
--	--	--

II. DIMENSIÓN POLÍTICA			
PRESENCIA INSTITUCIONAL, ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO			
Tipo	Información	Localización	Fotografías
Presencia institucional	Se observa la presencia de uniformados pertenecientes al cuerpo de Policía Nacional de la zona. Aparcados en zona prohibida.	Al frente del centro comercial plaza de las Américas.	 Rondas de la Autoridad Pública Foto 54 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:02 a.m.
	Se observa personal motorizado y de a pie del cuerpo de policía haciendo rondas por la zona.	Por las proximidades del Parque Mundo Aventura.	 Rondas de la autoridad Pública. Foto 55 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 10:58 a.m.

		 Prohibido Parquear Foto 56 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:34 p.m.	 Prohibido Parquear Foto 57 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.
Administración y mantenimiento	No se observa personal de mantenimiento y administración público.	En zona de Bici carril observado.	

DIMENSIÓN POLÍTICA		
OCUPACIONES, REGLAS, CONVIVENCIA Y CONFLICTOS		
Ítem	Descripción	Fotografías
Señalización sobre reglas de convivencia	Se observan en zona de bici carril y por los alrededores del Parque Mundo Aventura y Estadio Metropolitano de Techo , señalización sobre reglas de convivencia como las que aquí aparecen en las fotos.    Foto 60 Foto 61 Foto 64	  Foto 58 Foto 59   Foto 62 Foto 63  

		Foto 65 Foto 66 Foto 67 Foto 68
Conflictos	Se observa que las personas parquean en zonas prohibidas: dueños de vehículos motorizados y no motorizados incluso la autoridad pública. Prohibido Parquear Foto 69 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:41 p.m. Prohibido Parquear Foto 70 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m. Prohibido Parquear Foto 72 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:57 p.m. Prohibido Parquear Foto 73 Autora: Lidia M. Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:57 p.m. Se observa vandalismo (Grafitis) en los muros del parque y en su	Prohibido Parquear Foto 71 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:34 p.m. Prohibido Parquear Foto 74 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:44 p.m. Prohibido Parquear Foto 75 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:01 a.m.

mobiliario como sillas, así como en las casas aledañas o contiguas al lugar observado.



Vandalismo
Foto 77



Vandalismo
Foto 78

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:07 a.m.

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:07 a.m.



Vandalismo
Foto 79



Vandalismo
Foto 79a

Autora: Lidia M. Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:14 a.m

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:14 a.m



Vandalismo
Foto N°81

Autora: Lidia Marina. Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:19 a.m.

Se Observa presencia de escombros y basuras.



Vandalismo

Foto 76

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:43 p.m.



Vandalismo

Foto 80

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 12:43 p.m.



Vandalismo

Foto 82

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:28 p.m.

	Personas de la calle durmiendo en zona del espacio público.	 Escombros en el EP Foto 82 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 12;29 p.m.  Habitante de calle Foto 83 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/003/2017 Hora: 11:28 a.m.
Ocupación de los espacios por comercio informal	Se observa ocupación del espacio público por la Av. Carrera 71D y carrera 71D con calle3 96 y discusiones por su ocupación entre vendedores informales.  Ocupación Espacio Público Foto 85 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 2:57 p.m.	 Ocupación del Espacio Público Foto 84 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/03/2017 Hora: 11:28 a.m.  Ocupación del Espacio Público Foto 86 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/03/2017 Hora: 11:30 a.m.

	 Ocupación Espacio Público Foto 87 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 2:57 p.m.  Ocupación del Espacio Público Foto 89 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 1:06 p.m.	 Ocupación Espacio Público Foto 88 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 2:56 p.m.  Ocupación del Espacio Público Foto 90 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 1:06 p.m.
Ocupación de los espacios por habitantes de calle	Se observa la ocupación del espacio público por parte de esta persona pidiendo ayuda monetaria a las personas que transitan por el lugar en el espacio público de la carrera 71D.	 Ocupación del Espacio Público Foto 91 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 4:28 p.m.
Otras formas de ocupación	Los bicitaxis que llevan o transportan pasajeros parquean sus bicitaxis al final del bicicarril. Como lo hacen los dueños de estas dos bicitaxis parqueadas por la calle 3 Sur con Carrera 71D. De igual forma se observa el tránsito de las mismas por zona del bici carril su tránsito por allí está prohibido ya que estos no son vehículos de tracción humana pues sus dueños les han acondicionado un motor que les permite un máximo de velocidad de 30 kilómetros por hora, y podrían causar accidentes graves y además se nota que si siguen transitando estas zonas estarían privatizándolas.	 Bicitaxis Foto 92 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 10:54 a.m.

		 Bici taxis Foto 93 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 10:58 a.m.  Bicitaxis Foto 94 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 11:04 a.m.  Bici taxis Foto 95 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 12:44 a.m.
--	--	--

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico FECHA:07/03/2017	FORMATO PARA DÍA ENTRE SEMANA: DIA	
HORA DE OBSERVACIÓN: 10:00 a.m. a 18:30 p.m.		
Descripción		Fotografía No.
Bici taxis: Se observa lo que dice la resolución 160 del 2 de febrero del 2017 y es que, prohíbe la utilización de estos vehículos (de tres y cuatro ruedas) para servicio público.		

Se observan lagunas en su reglamentación. “A pesar de la reglamentación, el Ministerio no respondió algunas dudas. No se sabe qué va a pasar con los vehículos de este tipo de construcción artesanal y adaptaciones caseras que ruedan en la actualidad (bici taxis con motores de gasolina o eléctricos adaptados), usados como vehículos de transporte de pasajeros. Si se les prohíbe su circulación o entran en proceso de legalización. Pero esto tampoco se ve fácil, incluso para los ‘nuevos’, pues el Código Nacional de Tránsito dice claramente que “para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de seriales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales”.

Lo que en la realidad se observa es que a los bici taxis de pedales e impulsión humana les incorporaron motores de gasolina o eléctricos como se puede observar en las fotos.” Aquí la pregunta es: ¿pueden cumplir los requisitos de homologación?”.

Se observa de nuevo la norma y lo que dice en el “Artículo 8 de la resolución 160 señala que “este tipo de vehículos deberán tener dispositivos de luz atrás y adelante, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica (pito)” que en efecto no poseen como se aprecia en las fotos.

Se observa lo que dice en la norma: “Deben transitar por el centro del respectivo carril. No podrán transitar sobre aceras o andenes, ciclo- vías, ciclo rutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban”.

Pero en la realidad lo que se observa es que transitan por zona de Bici carril como se aprecia en las fotos.

Se observa la norma nuevamente y dice que: Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco conforme a la reglamentación existente en términos de calidad y durabilidad de cascos para motociclistas. Después de las 6:00 p.m. y antes de las 6:00 a.m. los conductores y acompañantes deberán portar chaleco reflectivo.

En la realidad se observa que no es así; ni conductores ni pasajeros portan casco y menos chalecos reflectivos ni después de las 6:00p.m, ni antes de las 6: a.m., como se observa en las fotos.

Se vuelve la mirada a la norma: Los conductores deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría A1, mientras que los de los vehículos clase cuadr Ciclos deberán tener como mínimo categoría B1.



Bici taxis Adaptados

Foto 96

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 07/03/2017 Hora: 12:44 p.m.



Bicitaxis en Zona Prohibida

Foto 97

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 07/03/2017 Hora: 12:57 p.m.



Bici taxis en Zona Prohibida

Foto 98

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 07/03/2017 Hora: 11:01 a.m.



Bicitaxis en Zona Prohibida

En la realidad se evidencia al preguntarle a algunos de los conductores de estos vehículos que en efecto no la tienen. En cuanto a la revisión técnico-mecánica, esta se llevará a cabo en los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) una vez el Icontec emita la norma técnica o se adopten las normas que establezcan los parámetros, pruebas y requisitos para realizarla. Se observa que a la fecha no ha sido emitida esta por el Icontec. Finalmente, la resolución también establece que aquellos conductores que no acaten las condiciones previstas serán objeto de las sanciones señaladas en el Código de Tránsito. http://www.portafolio.co/tendencias/esta-sera-la-nueva-reglamentacion-para-bicicletas-electricas-503135 Se observa que el tránsito por zona de bici carril de los bici taxis ha destruido las balizas de color naranja para la demarcación de la vía bidireccional del bici carril y de la separación con la calzada.	Foto 99 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 18:12 p.m.  Bici taxis en Zona Prohibida Foto 100 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 18:12 p.m.
Se observa la falta de respeto y acato por las normas por parte de peatones al invadir la zona de Bici carril para transitar por él, como es el caso de esta Sra. Que venía empujando el carrito desde debajo de la calle 3 con carrera 71ª.	 Peatón Circulando por zona prohibida Foto 101 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 15:12 p.m.

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico. FECHA:07/03/2017	FORMATO PARA DÍA ENTRE SEMANA:	
HORA DE OBSERVACIÓN: 18:00 p.m. a 23:30 p.m	NOCHE	
Descripción	Fotografía No.	

<u>Se observa en medio de la calzada un bici taxi casi imperceptible debido a que no tiene luces como se anuncia en la norma Resolución 160 del 2 de febrero del 2017 en su “Artículo 8 de la resolución 160 señala que “este tipo de vehículos deberán tener dispositivos de luz atrás y adelante, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica (pito)” que en efecto no poseen como se aprecia en las fotos.</u> Se observa lo que dice en la norma: “Deben transitar por el centro del respectivo carril. No podrán transitar sobre aceras o andenes, ciclo- vías, ciclo rutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban”.	 Bicitaxi sin luces Foto 102 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 23:38 p.m.  Bicitaxi sin luces y Por Zona Prohibida Foto 103 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 19:10 p.m.
Se observa de forma casi imperceptible un bici-usuario transitando por la Carrera 71ª con calle 3 sin casco y sin chaleco reflexivo.	 Bici-usuario sin Casco. Sin Chaleco Reflexivo. Foto 104 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 23:38 p.m.
Se observa a este motociclista parqueado en zona prohibida de la Carrera 71A con Calle 3.	 Motociclista en zona de bicicarriil. Foto 105 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 23:38 p.m.

Se observa vehículos motorizados (Vehículos, Motos, Bici taxis, Taxis) en zona prohibida para parquear incluyendo un automóvil de la Policía Nacional. Bici taxis_Parqueados en Zona Prohibida. Foto 107 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 20:11 p.m. Taxis Parqueados en Zona Prohibida Foto 108 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 20:11 p.m.	Vehículos Parqueados en Zona Prohibida. Foto 106 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/003/2017 Hora: 19:20 p.m. Vehículos Parqueados en Zona Prohibida. Foto 109 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 19:20 p.m.
Se Observa a este Bici-usuario transitando por zona de peatones; es decir, sobre el andén sin utilizar zona de bicicarriil siendo esta bidireccional, de igual forma sin chaleco reflexivo, sin casco y sin luces.	Bici-usuario por Zona Prohibida. Foto 110 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 19:20 p.m.

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
FECHA:	FORMATO PARA FIN DE SEMANA:	
HORA DE OBSERVACIÓN: 8:00 a.m. a 18:00 p.m.	DIA	
Descripción		Fotografía No.
La ocupación por parte de la Policía Nacional que tuvo un evento en el Parque Mundo Aventura y decidió repartir los almuerzos en el Espacio Público ocupando la vía.		



Ocupación del Espacio Público

Foto 111

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 12:44 a.m.



Ocupación del Espacio Público

Foto 113

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 12:44 a.m.



Ocupación del Espacio Público

Foto 112

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 12:44 a.m.

La discusión presenciada entre estas personas vendedores informales por el Espacio Público.



Discusión por el Espacio Público

Foto 114

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 1:44 p.m.

Se observan diferentes formas de ocupación del espacio público por parte de los vendedores informales.



Discusión por el Espacio Público

Foto 115

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 1:24 p.m.

Se observa el tránsito en contravía de una de estas dos personas bici usuarias que se movilizan por el bicicarril de la Carrera 71D en una sola dirección, cuando la vía es bidireccional. Se observa además que el hombre lleva a un menor de edad con él y sin ninguna protección. Ninguno de los tres lleva protección de ningún tipo. Se observa también al peatón usando zona de bici carril para cruzar al otro lado de la calle ignorando al otro lado el cruce de semáforo. En la foto N°116. Se observa el encuentro imprudente entre los bici-usuarios llevando al niño y el Sr. con el carrito empujando a un bebe por la misma zona de bicicarril.



Tránsito prohibido por zona de bici carril bidireccional
Foto 117



Foto 118

Autora: Lidia M. Martínez Pico
Fecha: 04/03/2017 Hora: 11:04 a.m.



Tránsito prohibido por zona de bicicarril bidireccional

Foto 116

Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/03/2017 Hora:11:04 a.m.



Tránsito prohibido por zona de bicicarril bidireccional

Foto 119

Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/03/2017 Hora:11:04 a.m.

Se observa la imprudencia de estos peatones al transitar por zona de bici carril despreocupadamente, las dos mujeres y el hombre llevando un bebe en su coche, se ve como prefieren invadir estos espacios destinados exclusivamente para bici usuarios y no utilizan la zona de semáforos y cebras para peatones.



Peatón Circulando por zona prohibida

Foto 120

Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/03/2017 Hora:11:05 a.m.



Peatón Circulando por zona prohibida

Foto 121

Autora: Lidia Marina Martínez Pico
Fecha: 04/03/2017 Hora:11:05 a.m.

Se observa que el tránsito por zona de bici carril de los bicitaxis ha destruido las balizas de color naranja para la demarcación de la vía bidireccional del bicicarril y de la separación con la calzada.



Bici taxis en zona Prohibida

Foto 122

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 11:24 a.m.



Bici taxis en zona Prohibida

Foto 123

Autora: Lidia Marina Martínez Pico

Fecha: 04/03/2017 Hora: 11:24 a.m.

DIMENSIÓN SOCIAL		
REGISTRO ANECDÓTICO – OBSERVACIÓN DE CAMPO		
Lidia Marina Martínez Pico. FECHA:04/03/2017	FORMATO PARA FIN DE SEMANA: NOCHE	
HORA DE OBSERVACIÓN: 18:00 p.m. a 24:00 p.m.		
Descripción		Fotografía No.
Se observa en medio de la calzada una bici taxi que no tiene luces como se anuncia en la norma. Se observa de forma casi imperceptible una bici usuaria transitando por la Carrera 71ª con calle 3 sin casco y sin chaleco reflexivo. Se observa a este motociclista parqueado en zona prohibida de la Carrera 71A con Calle 3. Se observa vehículos motorizados (Vehículos, Motos, Bici taxis, Taxis) en zona prohibida para parquear incluyendo un automóvil de la Policía Nacional. Se observa a este bici-usuario transitando por zona de bicicarriil sin chaleco reflexivo, sin casco y sin luces.		 Bici taxi sin luces Foto 124 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 07/03/2017 Hora: 23:38 p.m.  Motociclista en zona de bicicarriil. Foto 125 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/03/2017 Hora: 23:30 p.m.
 Bici-usuarios sin casco y sin chaleco reflexivo transitando fuera bicicarriil. Foto 126 Autora: Lidia Marina Martínez Pico Fecha: 04/03/2017 Hora: 23:00 p.m.		

ANEXO 3



COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA FICHA TÉCNICA DEL CUESTIONARIO

Población Objeto de estudio.

Ciudadanos mayores de edad.

Objetivo del cuestionario.

Describir cómo las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR) y establecer las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que se presentan en Bogotá.

Dimensiones del cuestionario.

El cuestionario consta de 5 dimensiones con características físicas y sociales presentes en el espacio público, que influyen los Comportamientos Urbanos Responsables (CUR) de los habitantes, en una ciudad intermedia -Chía- o en una ciudad Metrópoli -Bogotá.

I. DIMENSIÓN FÍSICA

A. CARACTERÍSTICAS DEL SITIO Y DEL ENTORNO: Identificación del lugar, coordenadas geográficas, Vegetación, Topografía, cuerpos hídricos, Posición (proximidad con instituciones públicas, grandes equipamientos urbanos, infraestructura urbana). Identificación y secuencia de fotografías contenidas en los campos específicos de descripción.

B. FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO en cuanto a existencia, regularidad, tamaño, estado de conservación accesibilidad: Tipo de usos (residencial, comercial, industrial o mixto) Tipología (número promedio de pisos). Áreas comunales, áreas verdes o áreas de transición entre lo público y lo privado. Calles, Calzadas, Mobiliario Urbano (Inventario de mobiliario: bancos, postes de iluminación, papeleras, relojes, etc.), Iluminación (Discriminar el tipo de iluminación en relación con lo que está siendo iluminado: fachadas, plazas, paraderos de bus, señalización, semáforos, etc. y los usuarios: peatones,

conductores, etc.), áreas de sombra (presencia de lugares sombreados y áreas de penumbra), ciclo vía, ciclo ruta, bici carril, plazas, parques, alamedas, monumentos fuentes jardines, vías (arterial, secundaria o vecinal), rutas de transporte público, dispositivos para población en situación de discapacidad. Rejas, cerramientos o controles. Señalización y seguridad física (Ubicación, aspectos de seguridad, evacuación, puntos de encuentro mapas, protección contra caídas o peligros, etc.) Identificación y secuencia de fotografías contenidas en los campos específicos de descripción.

II. DIMENSIÓN POLÍTICA:

1. PRESENCIA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVA Y MANTENIMIENTO: Presencia institucional (Hay sedes institucionales, vigilancia, guías cívicos, policía, etc.) Administración y mantenimiento (Presencia de personal de administración y mantenimiento) Identificación y secuencia de fotografías contenidas en los campos específicos de descripción.

III. DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL:

1. OCUPACIONES, REGLAS, CONVIVENCIA Y CONFLICTOS (Enumere también las reglas de convivencia en el punto de observación, tanto formales como informales y los conflictos entre diferentes tipos de agentes) Señalización sobre reglas de convivencia. Conflictos (ej.: parqueo en zonas prohibidas, dueños de mascotas que no recogen excrementos, vandalismo sobre el mobiliario, presencia de escombros y basuras, riñas callejeras, expendio y/o consumo de licor o drogas, personas que hacen sus necesidades fisiológicas, otros). Ocupación de los espacios por habitantes de calle (describa las formas de ocupación de los espacios, las actividades realizadas y los tipos de interacción de estos grupos como de los demás visitantes). Otras formas de ocupación (describa las formas de ocupación de los espacios, las actividades que se realizan y los tipos de interacción de estos grupos como de los demás visitantes). Identificación y secuencia de fotografías contenidas en los campos específicos de descripción.

IV. OBSERVACIÓN DE CONDUCTAS Y /O MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.

Observación de conductas, actitudes, prácticas, seguimiento de normas o comportamientos relacionados con la movilidad o circulación de peatones, de vehículos motorizados y no motorizados que implica directamente el transporte, el uso, tránsito, la accesibilidad por el espacio público.

V. DIMENSIÓN DE INDAGACIÓN POR LAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS O DE ENCUADRE BIOGRÁFICO:

Edad, estado civil, Lugar de residencia, lugar de origen, género, nivel de estudios, ocupación principal.

Ítems

Para cada una de las dimensiones se construyeron ítems que representan las características físicas-espaciales y sociales que influyen en los CUR de los ciudadanos de una ciudad intermedia -Chía- y en una ciudad Metrópoli -Bogotá-.

DIMENSIÓN	ÍTEMS
I. DIMENSIÓN FÍSICA: 1. CARACTERÍSTICAS DEL SITIO Y DEL ENTORNO. 2. FORMAS Y USOS URBANOS DEL ENTORNO.	1). La amplitud del bicicarril, influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones. 2). El acceso al bicicarril por los bici-usuarios, influye para que se den conflictos en las calles que conectan con la ruta o tramo del mismo. 3). La iluminación del bicicarril en horas de la noche, influye para que se puedan movilizar los peatones, vehículos motorizados y no motorizados, respetando la demarcación que los separa a cada uno de ellos. 4). Los obstáculos presentes en las vías de acceso al bicicarril, influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito por parte de bici usuarios, peatones y conductores de vehículos motorizados. 5). La iluminación en horas de la tarde-noche del bicicarril influye para que se presenten hurtos o robos. 6). La señalización reglamentaria y preventiva presente en el bicicarril influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan. 7). El tramo del bicicarril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios). 8). La accesibilidad al bicicarril influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar. 9). El estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bicicarril influye para que se pueda transitar sin ningún conflicto por el espacio público del lugar.
II. DIMENSIÓN POLÍTICA:	10). Los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil.

1. PRESENCIA INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVA Y MANTENIMIENTO.	11). La presencia de la autoridad influye para que no ocurran situaciones de conflictos en el lugar como: 11.1). Riñas o discusiones en el espacio público. 11.2). Uso de vocabulario soez en el espacio público. 11.3). Arrojar desde el vehículo basura al espacio público. 11.4). Contaminación auditiva. 11.5). Ocupación indebida del espacio público. 11.6). Hurtos. 11.7). Expendio de drogas. 11.8). Peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento. 11.9). Conductores motorizados o no, usando el celular. 11.10). Peatones usando el celular en el espacio público.
III. DIMENSIÓN SOCIAL Y CULTURAL: 1. OCUPACIONES, REGLAS, CONVIVENCIA Y CONFLICTOS.	12). La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicarril arrojen papeles al espacio público. 13). La cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicarril, influye para que surjan malos comportamientos y conflictos. 14). La amplitud de la calzada por la ruta del bicarril influye para que los conductores parqueen sus vehículos en zonas indebidas o prohibidas. 15). Los semáforos presentes en el lugar influyen para que los peatones invadan el bicarril y las vías. 16). Usted usa el bicarril por: a). Comodidad. __ b). Seguridad. __ c). No tiene otra opción __ d). Mejor Movilidad __ e). La norma así lo dice __ f). Todas las anteriores __ g). Otra __ ¿Cuál? __
IV. OBSERVACIÓN DE CONDUCTAS Y /O COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD EN EL	1). Tiene conocimiento de las normas de tránsito 2). Demuestra respeto y sigue las normas de tránsito

ESPACIO PÚBLICO	3). Respetan el semáforo. 4). Hacen uso de la cebra o boca calle. 5). Hace uso correcto de los paraderos 6). Hace uso correcto de las canecas públicas para aseo 7). Transita por zona de bici carril. 8). Hablan con desconocidos o extraños. 9). Ayuda a otra persona cuando presenta dificultad en el espacio público. 10). Ceden el paso a un vehículo cuando intenta pasar a otro carril 11). No invade carril- bici carril- vía 12). Hace uso de las direccionales o señala sus maniobras 13). Hace uso de lenguaje soez en el espacio público 14). Pita cuando se demora el semáforo o hay trancón 15). Invaden el espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o indebidas) 16). El ancho de la calzada no impide la movilidad de vehículos motorizados (Motos-automotores) y no motorizados (Bicicletas) en la vía. 17). Son tolerantes con las personas que se movilizan o transitan por las zonas de acceso. 18). Habla por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos de la ciudad. 19). Transita por la derecha en vías públicas peatonales, vehiculares etc. 20). Adelanta por la derecha. 21). Hace uso de medidas preventivas contra accidentes.
V. DIMENSIÓN DE INDAGACIÓN POR LAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS O DE ENCUADRE BIOGRÁFICO	Edad, Estado civil, Lugar de residencia, lugar de origen, género, nivel de estudios, ocupación principal.

ANEXO 4



PROTOCOLO DE APLICACIÓN DEL CUESTIONARIO DENOMINADO: COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA- CHÍA – BOGOTÁ

¿De qué forma las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR)? En ese orden, ¿qué posibles similitudes y diferencias existirían entre los comportamientos urbanos responsables (CUR) ocurridos en Chía y en Bogotá?

Su aplicación es de tipo asistida, lo que implica que se debe capacitar a los evaluadores para que sean ellos quienes formulen los ítems y registren la información en el documento.

Para una óptima aplicación se requiere tener en cuenta los siguientes aspectos:

ANTES DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS.

1. Realizar sesiones de entrenamiento o juegos de roles con los evaluadores, con miras a usar el mismo lenguaje el cual se explicita más adelante.
2. Realizar las primeras recolecciones de información en compañía del coordinador del proyecto con el fin de brindar retroalimentación a los evaluadores sobre el procedimiento en su aplicación.
3. Tener en cuenta que el cuestionario debe aplicarse en un día entre semana en la mañana y en la tarde-noche y un día en fin de semana en la mañana y en la tarde-noche.
4. Recordar que el cuestionario debe ser aplicado a mayores de edad entre los siguientes rangos: 18- 23__ 24-29__ 30-35__ 36-41__ 42-47__
48-53__ 54-59__ 60-65__ 66-más__

DURANTE SU APLICACIÓN:

Se sugiere seleccionar a los evaluados de acuerdo con los roles en el espacio público de los ciudadanos: peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de automotores.

En el desarrollo de la aplicación se sugiere el siguiente guion:

Saludo: Buenas tardes, mi nombre es _____ integro un grupo de investigación que está desarrollando en este momento un proyecto de grado en Maestría de Educación, a través de la Universidad _____. El proyecto tiene como objetivo: Describir cómo las características del espacio público de una ciudad intermedia como Chía influyen en la realización de comportamientos urbanos responsables (CUR) y establecer las posibles similitudes y diferencias que se presentan con los CUR que se presentan en Bogotá.

Si está de acuerdo, me gustaría desarrollar con usted un cuestionario, le voy a realizar unas preguntas y voy a pedir sus datos de contacto, como teléfono, correo y nombre. A medida que yo realizo las preguntas, usted me va indicando su opinión y yo la voy registrando, ¿está de acuerdo?

El nombre del cuestionario es: *“Comportamientos Urbanos Responsables en Una Ciudad Intermedia -Chía- Bogotá*, le voy a dar a conocer un listado de afirmaciones y usted deberá decirme el grado en que de acuerdo con su opinión y experiencia estas están influyendo actualmente para que se den o no los Comportamientos Urbanos Responsables(CUR) en una ciudad intermedia como Chía; *entendiendo por CUR como las formas de actuar entre los individuos y de estos con el ambiente, que contribuyen a la sostenibilidad de la ciudad y a la convivencia entre los habitantes de un macro ambiente diverso y complejo como es la ciudad.*

Tenga en cuenta las siguientes alternativas de respuesta

Usted deberá evaluar si las características físicas, culturales o de comportamiento que yo mencione:

- ☐ Está influyendo significativamente
- ☐ Está influyendo en gran medida
- ☐ Está influyendo medianamente
- ☐ Está influyendo en algo
- ☐ Está influyendo poco
- ☐ Está influyendo muy poco
- ☐ No influye
- ☐ No aplica (esta opción puede elegirla cuando el comportamiento desde su experiencia no ocurra en la ciudad).

Esto para las afirmaciones: de la a la del cuestionario.

Y para las afirmaciones: de la a la del cuestionario Ud. deberá **valorar de 1 a 5, donde 1 es muy malo y 5 es muy bueno**

¿Está listo?, hagamos una prueba

Ayudar a las personas que sufren un accidente en la vía por caer en un hueco.

Está influyendo significativamente, en gran medida, medianamente, en algo, poco, muy poco, No **influye**, No aplica.

*Tiene conocimiento de las normas de tránsito. **Califique de 1 a 5.***

Bueno ya que tiene claro cómo vamos a responder el cuestionario iniciemos.

(Leer los ítems y marcar con una equis la respuesta de la persona)

Para finalizar, quiero pedirle me dé a conocer el nombre del barrio en el cual usted vive. ¿Podría suministrarme los siguientes datos?, esto lo solicita la universidad _____ para realizar control de la aplicación que acabamos de realizar, es posible que alguien se comunique con usted para preguntarle si usted respondió el cuestionario o no. (Tomar los datos)

Agradezco su ayuda.

DESPUÉS DE LA APLICACIÓN

1. Es necesario verificar los cuestionarios diligenciados, garantizando que cuenten con la totalidad respuestas.
2. Numerar los cuestionarios según la instrucción dada por el coordinador de proyecto de investigación.
3. Tabular la información en la matriz de Excel suministrada por el equipo de investigación, hoja denominada "MATRIZ PRINCIPAL".

ANEXO 5. Simulador muestra de población.

Anexo N° 5 Simulador Calculo_Muestra_macro (Modo de compatibilidad) - Excel

Archivo Inicio Insertar Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista ¿Qué desea hacer? Compartir

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD Las macros se han deshabilitado. Habilitar contenido

K24

Matriz de Tamaños y Errores Muestrales para diversos niveles de confianza, al estimar una proporción en poblaciones Infinitas

Cálculos Personalizados p [prob. de ocurrencia] 0,5

Confiianza 99,0% 97,0% 95,0% 90,0%

Valor de Z 2,58 2,17 1,96 1,64

Escriba aquí el valor de p

99,0% 97,0% 95,0% 90,0%

2,58 2,17 1,96 1,64

Margen de Err

	4,5%	5,0%	5,5%	6,0%	6,5%	7,0%	7,5%	8,0%	8,5%	9,0%	9,5%	10,0%
500	5,77%	4,85%	4,38%	3,67%								
450	6,08%	5,11%	4,62%	3,87%								
400	6,45%	5,43%	4,90%	4,10%								
350	6,90%	5,80%	5,24%	4,38%								
300	7,45%	6,26%	5,66%	4,73%								
250	8,16%	6,86%	6,20%	5,19%								
200	9,12%	7,67%	6,93%	5,80%								
180	9,62%	8,09%	7,30%	6,11%								
150	10,53%	8,86%	8,00%	6,70%								
120	11,78%	9,90%	8,95%	7,49%								
100	12,90%	10,85%	9,80%	8,20%								
75	14,90%	12,53%	11,32%	9,47%								

Tamaño de la Mu

Margen de Err

Cálculos personalizados

1,46% 7,807 5,523 4,506 3,154

Escriba aquí el error

Fórmula Empleada $n = \frac{z^2 p * (1-p)}{e^2}$

Escriba aquí el tamaño muestral

30 23,55% 19,81% 17,89% 14,97%

Números Aleatorios **Poblaciones INfinitas** Poblaciones Finitas

10:53 a. m. 17/05/2017

ANEXO 6

TEORÍA PARA SIMULADOR DE MUESTRA DE POBLACIÓN

Calcular muestras automáticamente para poblaciones finitas e infinitas y aplicación para el desarrollo del procedimiento probabilístico muestreo aleatorio simple (M.A.S.).

Si hemos decidido realizar la investigación de mercados utilizando una encuesta, debemos definir la muestra. Es evidente que para cualquier empresa que se proponga conocer cuántos son los hogares de una pequeña localidad que consumen carnes frías, el procedimiento que se seguirá será sencillo: consistirá en preguntar a los 400 ó 500 hogares de esa pequeña localidad. A esto se le llama censo. Pero lo que toda compañía desea, por lo general, no es disponer de esos datos locales, sino los relativos a toda Colombia o una amplia zona geográfica, y este dato sería imposible de averiguar si para ello hubiera que preguntar a todas y cada una de las familias. De ahí la necesidad de definir la muestra.

Sin embargo, estas informaciones pueden obtenerse con relativa facilidad. ¿Cómo? Se tendrá en cuenta, no a todos los hogares, sino a una muestra relativamente pequeña de los mismos. Lo que se hace, pues, es sustituir el universo que se quiere estudiar por una muestra que lo represente. La cuestión que ahora puede plantearse es cómo podemos determinar el grado de fiabilidad de la encuesta. Si la muestra está bien elegida y es suficientemente amplia, será representativa. Además, es necesario atender al método mediante el cual se elige físicamente la muestra:

- Muestreo probabilístico. • Muestreo no probabilístico.

Tamaño de la muestra

La muestra es el número de elementos, elegidos o no al azar, que hay que tomar de un universo para que los resultados puedan extrapolarse a la totalidad de este universo, con la condición de que sean representativos de la población. El tamaño de la muestra depende de tres aspectos:

- Del error o margen de imprecisión permitido.
- Del nivel de confianza.
- Del carácter finito o infinito de la población.

Las fórmulas generales que permiten determinar el tamaño de la muestra son las siguientes:

- Para poblaciones infinitas (más de 100.000 habitantes):

$$n = Z^2 * P * Q / e^2$$

- Para poblaciones finitas (menos de 100.000 habitantes):

$$n = Z^2 * P * Q * N / e^2 (N-1) + Z^2 * P * Q$$

Leyenda:

n = Número de elementos de la muestra.

N = Número de elementos del universo.

P/Q = Probabilidades con las que se presenta el fenómeno.

Z^2 = Valor crítico correspondiente al nivel de confianza elegido: siempre se opera con valor sigma. Véase la tabla de valores de Z .

E = Margen de error o de imprecisión permitido (lo determinará el director del estudio).

Error muestral: Es el error o imprecisión que existe por el hecho de que tomamos una muestra, es decir, una parte de una población o universo para recoger información que pueda proyectarse a toda la población. El error muestral, en el caso de un censo, teóricamente es de cero (se investiga a toda la población o universo).

Error no muestral: Es el error por otras variables diferentes al hecho de que exista una muestra. Por ejemplo: error en el levantamiento de datos, error de marco o selección muestral, error en la formulación de las preguntas, falsificación de respuestas, entre otros.

El margen de error o imprecisión promedio en un estudio de investigación es de $\pm 5\%$, y depende directamente del tamaño de la muestra. El máximo normalmente aceptado es de 10% .

Confiabilidad: Se refiere al grado de certeza acerca de si los resultados son o no representativos de la población en estudio, y a la magnitud de este acercamiento. Por ejemplo: el porcentaje más común es de 95% de confianza, lo cual indica que si investigamos 100 muestras iguales, un 95% de ellas nos brindarían resultados similares a los obtenidos, con una desviación estándar previamente determinada.

Validez: Esta medida se refiere a si medimos o no lo que queremos. Este es un aspecto muy crítico en un estudio de investigación.

Cuando el valor de P y de Q no se conozca, o cuando la encuesta se realice sobre diferentes aspectos en los que estos valores pueden ser diferentes, es conveniente tomar el caso más favorable, es decir, aquel que necesite el máximo tamaño de la muestra, lo cual ocurre para $P = Q = 50$, luego, $P = 50$ y $Q = 50$. En mi trayectoria profesional siempre he visto los valores $P \times Q$ como $50\% \times 50\%$.

Para facilitar el cálculo del tamaño de la muestra pueden utilizarse unas tablas especiales, que se presentan a continuación, cuyo uso viene dado por el fácil método del eje de coordenadas.

ANEXO 7

COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA



SOLICITUD DE VALIDEZ.

DATOS DEL EXPERTO:

Nombres: María Isabel Apellidos: Rodríguez Vargas DI: CC 35464734

Sexo: F Profesión: Psicóloga Último Título

Obtenido: Especialización en Epidemiología

Institución en Donde Trabaja: Secretaría de Educación del Distrito Cargo: Contratista Antigüedad: 4 años Tel:3002693378

Instrucción para el uso del presente instrumento: Marque con una X para cada dimensión SI___ o NO___ considera que cada ítem cumple con las condiciones de: **Pertinencia, Relevancia, Claridad, Semántica, Exhaustividad.**

El presente cuestionario corresponde a un estudio de un proyecto de grado en Maestría de Educación que tiene como propósito *Determinar de qué manera las características físico-espaciales y sociales presentes en el espacio público de una ciudad intermedia, logran influir los comportamientos de sus habitantes.* Las afirmaciones y comportamientos que se enuncian a continuación caracterizan

a algunos ciudadanos de _____; por favor marque **con una equis (X)** el grado en que, de acuerdo con su opinión y experiencia, estas afirmaciones influyen en las circunstancias propuestas.

1. Significativamente: Influye significativamente

x

5. Poco: Influye Poco

2. En gran Medida: Influye en gran medida

6. Muy poco: Influye muy poco

3. Medianamente: Influye medianamente

7. No influye: Influye en nada

4. En Algo: Influye en algo

8. No aplica

	CUESTIONARIO: Todas las afirmaciones que aquí se escriben tienen que ver con el tramo o ruta del bicarril, sus zonas de paraderos y cruces de semáforos.	P		R		C		S		E		OBSERVACIONES: No entiendo “zonas de paraderos”. Esto es, ¿paraderos de las bicicletas, del servicio público privado (taxi) o público? Y se utiliza mejor cruces semafóricos, o se podría decir, cruces con semáforos. Considero vital hacer explícito que estas preguntas se refieren a la <u>percepción</u> de las personas a encuestar.
		SI	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN FÍSICO-ESPACIAL: del 1 al 8	1. El espacio y la amplitud del bicarril, influye para que vehículos, bicicletas y peatones transiten sin ningún problema o conflicto por el espacio público del lugar.		X	X			X		X		X	El espacio no lo entiendo, ¿se refiere al tramo? La amplitud del bicarril influye para que <u>los conductores</u> de vehículos, es muy importante hablar de personas no de máquinas, creo que es conveniente especificar: “La amplitud del bicarril influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y motociclistas, conductores de vehículos particulares, taxistas, conductores del transporte público y de carga.”
	2. La accesibilidad al bicarril, influye para que se den conflictos en el espacio público del lugar.		X	X			X		X		X	Hay que aclarar que accesibilidad se utiliza para personas en condición de discapacidad en movilidad o con dificultades de movilidad. ¿Será el acceso? La pregunta será: El acceso al bicarril por los bici-usuarios influye para que se den conflictos en ¿cuál espacio público? El bicarril es un espacio público al igual que las calles y los andenes. Hay muchas maneras de acceder al bicarril: de una ciclorruta, de un vía secundaria, de una vía arteria, etc. Se tendría que especificar.

DIMENSIÓN FÍSICO-ESPACIAL: del 1 al 8	3. La iluminación del bicicarril, influye para que se puedan movilizar los ciudadanos de a pie, vehículos motorizados y no motorizados, respetando la demarcación que los separa a cada uno de ellos.		X		X		X		X		X	Los bicicarriles usualmente no tienen iluminación propia, sino que se redistribuye el espacio de una vía existente. Es importante hacer uso de los conceptos claramente: la iluminación no sirve para uno movilizarse, sino para que uno sea visible en la vía, es decir, es por seguridad vial. No entiendo bien qué tiene que ver la iluminación con el respeto a la demarcación.
	4. Los obstáculos presentes en las vías de acceso, del Bici carril, influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito.		X		X		X		X		X	Se tendría que aclarar cuáles normas de tránsito se estarían infringiendo y cuáles obstáculos. Y sobre todo¿por parte de quiénes? ¿De los bici-usuarios? Tendrías que tener en cuenta que los bici-usuarios infringen constantemente en un altísimo porcentaje las normas: uso del casco, luces, chaleco reflectivo, semáforos en rojo.
	5. La iluminación del bicicarril influye para que se presenten hurtos o robos.	X		X			X		X		X	Se tendría que conocer si es en los bicicarriles o las ciclorrutas donde más se presentan los robos. Con esta pregunta se estaría partiendo del supuesto que los robos se dan de noche y en ese caso sería la falta de iluminación.
	6. La señalización presente en el bicicarril influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan.		X		X		X		X		X	El verbo influir es bastante general. Se tendría que saber el comportamiento de los usuarios de una vía antes de colocar la señalización y posterior para poder saber si realmente la señalización genera cambios de comportamiento. Pero la pregunta no podría ser si acatan la señalización por que se colocó puesto que, si no había antes, las personas no tendrían cómo acatarla, por ejemplo, un PARE.
	7. El tramo, extensión o recorrido del bici carril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, vehículos, motos, bicicletas).		X		X		X		X		X	Es muy diferente el tramo, la extensión y el recorrido, habría que definir uno para preguntar. También es muy diferente un conflicto a un accidente o siniestro vial, pues esto implica que haya desde lesiones leves hasta fatales de personas. De nuevo se están mezclando máquinas con actores viales: peatones, motociclistas, conductores de vehículos.
	8. La accesibilidad al bici carril influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar.		X		X		X		X		X	El verbo no sería influir sino “El bici carril es accesible”. Esta pregunta se refiere a las características de la infraestructura para bicicleta pero no a un comportamiento de algún actor vial.
	9. El estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bici carril influye para que se pueda transitar sin ningún problema en el espacio público	X		X			X		X		X	Es necesario aclarar qué es “sin ningún problema”.

DIMENSIÓN POLÍTICA: del 9 al 13	del lugar.											
	10. El constante mantenimiento de la calzada, andenes, semáforos, paraderos de bus, bici carril influye para que no se presenten accidentes en el espacio público y las personas cumplan con las normas.		X		X		X		X		X	Es demasiado general y se combinan los eventos viales (accidentes) con el cumplimiento de normas por el mantenimiento de las vías. ¿Qué quiere decir constante mantenimiento?
	11. Los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil.		X		X	X		X			X	No veo la relación de esta situación con comportamientos responsables urbanos.
	12. La presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como:		X		X	X			X		X	La relación entre la pregunta 12 y las siguientes has la 13.10 no la encuentro, ni con el título del estudio. En esta se habla del bici carril y después de otros espacios públicos. Además, unas preguntan sobre comportamientos y otras sobre problemáticas sociales.
	13.1. Riñas o discusiones en el espacio público.											
	13.2. Uso de vocabulario soez en el espacio público.											
	13.3. Arrojar desde el vehículo basura al espacio público.											
	13.4. Contaminación auditiva.											
	13.5. Ocupación indebida del espacio público.											
	13.6. Hurtos.											
	13.7. Expendio de drogas.											
	13.8. Peatones o conductores con un grado no permitido de alcoramiento.	X		X		X		X		X		
	13.9. Conductores motorizados o no, usando el celular.	X		X		X		X		X		
	13.10. Peatones usando el celular en el espacio público.	X		X		X		X		X		

DIMENSIÓN SOCIAL: del 14 al 21		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	
	14. La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicicarriil arrojen papeles al espacio público	X		X			X		X	X		Creo que la pregunta sería sobre la falta de basuras.
	15. La cantidad de personas, vehículos, motos, bicicletas que transitan o se movilizan por el bicicarriil, influye para que surjan comportamientos y actitudes poco civilizadas.		X		X		X		X		X	¿Es muy diferente un comportamiento de una actitud y qué es poco civilizada?
	6. La ruta del bicicarriil es una de las vías de acceso a la plaza principal. Esto influye para que sus usuarios ingresen a ella montados en la bicicleta.		X		X		X		X		X	
	7. La amplitud de la calzada por la ruta del bicicarriil influye para que los conductores parqueen sus vehículos en zonas indebidas o prohibidas.	X		X		X		X			X	
	8. Los semáforos presentes en el lugar influyen para que los peatones invadan el bicicarriil y las vías.		X		X		X		X		X	
	9. Se observan más mujeres en bicicleta que hombres haciendo uso del lugar (bicicarriil) esto influye en el cumplimiento de las normas del lugar.	X		X		X		X			X	Es importante contar con información confiable para realizar tal aseveración.

20. Usted usa el bici carril por : a. Comodidad ____ b. Seguridad ____ c. No tiene otra opción ____ d. Mejor Movilidad ____ e. La norma así lo dice ____ f. Todas las anteriores ____ g. Otra __ Cuál? _____	X		X		X		X		X		
21. Género: ¿Quién usa más el bicicarril?:Mujeres____Hombres____ ¿Por qué? _____ ____		X		X				X		X	No se pregunta por género sino por sexo. No veo la relación con comportamientos respetuosos.
22. Queremos conocer su opinión acerca de lo que Ud. ha observado de los comportamientos o de conductas en cuanto a la movilidad en el espacio público de este lugar: El Bici carril, sus paraderos de bus y zonas de semáforos.		x	x		x			x		x	En esta pregunta se habla de opiniones.
Por favor lea cuidadosamente cada una de los comportamientos que se presentan a continuación y escriba en la columna de enfrente un número de 1 a 5, donde 1. Nunca, 2. De vez en cuando, 3. Normalmente, 4 Muy a menudo y 5. Siempre (Lea cada frase y evalúe cada una. Marque 0 si la conducta o comportamiento no corresponde para lo que está siendo evaluado) OBSERVACIÓN CONDUCTAS /COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PUBLICO.											
Cree usted que las personas que transitan por este bicicarril, sus											

OBSERVACIÓN CONDUCTAS / COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PÚBLICO											
	paraderos y zonas de semáforos:										
	1. Tienen conocimiento de las normas de tránsito	X		X			X	X		X	
	2 Demuestran respeto por las normas de tránsito	X		X			X	X		X	
	3 Respetan el semáforo	X		X		X		X		X	
	4 Hacen uso de la cebra o boca calle										
	5. Hacen uso correcto de los paraderos	X		X		X		X		X	
	6. Hacen uso correcto de las canecas públicas para aseo	X		X		X		X		X	
	7. Arrojan basura al piso	X		X		X		X		X	
	4. Transita por zona de bici carril	X		X		X		X		X	
	Sigue las normas de tránsito	X		X			X	X		X	
	5. Hablan con desconocidos o extraños		X		X		X		X	X	
	6. Ayudan a otra persona cuando presenta dificultad en el espacio público.	X		X		X		X		X	
	7. Ceden el paso a un vehículo cuando intenta pasar a otro carril	X		X		X		X		X	
	8. No invaden carril- bici carril- vía	X		X		X		X		X	
	9. Hacen uso de las direccionales o señala sus maniobras	X		X		X		X		X	
	10. Hacen uso de lenguaje soez en el espacio público	X		X		X		X		X	
	11. Pitán cuando se demora el semáforo o hay trancón	X		X		X		X		X	
	12. Invaden el espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o	X		X		X		X		X	

Indebidas con b

De todas las normas?

Esta pregunta no tiene la misma lógica que las demás

Son dos temas diferentes y depende si son bici usuarios, peatones o conductores

¿De todas las normas?

De todas las normas

VARIABLES SOCIODEMOGRAFICAS	indevidas)											
	13. El ancho de la calzada no impede la movilidad de vehículos motorizados(Motos-automotores) y no motorizados(Bicicletas) en la vía.		x		x		X		X		X	
	14. Contribuyen a la contaminación auditiva.	X		X		X		X		X		
	15. Son tolerante con las personas que se movilizan o transitan por las zonas de acceso.	X		X			X		X	X		Es necesario especificar ser tolerantes, ¿con qué?
	16. Hablan por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos de la ciudad.	X		X		X		X		X		
	17. Transitan por la derecha en vías públicas peatonales, vehiculares etc.	X		X		X		X		X		
	18. Adelantan por la derecha.	X		X		X		X		X		
	19. Respetan el uso de la restricción vehicular o medio de transporte.		X		X		X		X		X	
	20. Hacen uso de medidas preventivas contra accidentes.	X		X			X		X		X	Hay que especificar medidas preventivas de qué tipo
	21. Datos personales: Lugar de nacimiento, años de vivir en Chía o Bogotá, si es turista, género y rango de edad.	X		X		X		X		X		En el título se habla de ciudad intermedia y no de Bogotá. Hay que tener presente el tema del género y se habla de grupos de edad.
	22. Nivel de estudios.	X		X		X		X		X		
	23. Ocupación Principal.	X		X		X		X		X		

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo María Isabel Rodríguez Vargas, CC 35464734 de profesión psicóloga y ejerciendo actualmente como contratista de Movilidad Escolar con énfasis en Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en la institución Secretaría de Educación del Distrito, hago constar que he revisado, con fines de validación el instrumento “CUESTIONARIO: COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA”, diseñado por la estudiante investigadora en tercer semestre de Maestría en educación de la Universidad Pedagógica Nacional (UPN) Lidia Marina Martínez Pico , y luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones:

	Deficiente	Aceptable	Excelente
Pertinencia ítem-dimensión		X	
Relevancia		X	
Claridad de los ítems	X		
Semántica	X		
Exhaustividad	X		

En Bogotá, a los 29 días del mes de diciembre de 2016. Firma del validador: _____.

COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA.

SOLICITUD DE VALIDEZ.

DATOS DEL EXPERTO:

Nombres: Juan Apellidos: Duarte _____ DI: _____ Género: M Profesión: _____ Administrador Público _____ Último Título Obtenido: _____ ESP _____

Institución en Donde Trabaja: Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial UAEDRM Cargo: _____ Contratista _____ Antigüedad: 18 meses _____ TEL: _____

Instrucción para el uso del presente instrumento: Marque con una X para cada dimensión SI _____ o NO _____ considera que cada ítem cumple con las condiciones de: Pertinencia, Relevancia, Claridad, Semántica, Exhaustividad.

El presente cuestionario corresponde a un estudio de un proyecto de grado en Maestría de Educación que tiene como propósito *Determinar de qué manera las características físico-espaciales y sociales presentes en el espacio público de una ciudad intermedia, logran influir los comportamientos de sus habitantes.* Las afirmaciones y comportamientos que se enuncian a continuación caracterizan a algunos ciudadanos de _____; por favor marque **con una equis (X)** el grado en que, de acuerdo con su opinión y experiencia, estas afirmaciones influyen en las circunstancias propuestas.

1. Significativamente: Influye significativamente

2. En gran Medida: Influye en gran medida

3. Medianamente: Influye medianamente

4. En Algo: Influye en algo

5. Poco: Influye Poco

6. Muy poco: Influye muy poco

7. No influye: Influye en nada

8. No aplica

CUESTIONARIO: Todas las afirmaciones que aquí se escriben tienen que ver con el tramo o ruta del bici carril, sus zonas de paraderos y cruces de semáforos.	P		R		C		S		E		OBSERVACIONES:
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1. El espacio y la amplitud del bici carril, influye para que vehículos, bicicletas y peatones transiten sin ningún problema o conflicto por el espacio público del lugar.	X		X		X		X		X		
2. La accesibilidad al bici carril, influye para que se den conflictos en el espacio público del lugar.	X		X		X		X		X		

DI M EN SI Ó N PO LÍT IC A: de 19 al 13 al 13	12. La presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como:	X		X		X		X		X		
	13.1. Riñas o discusiones en el espacio público.		X		X		X		X		X	
	13.2. Uso de vocabulario soez en el espacio público.		X		X		X		X		X	
	13.3. Arrojar desde el vehículo basura al espacio público.		X		X		X		X		X	
	13.4. Contaminación auditiva.		X		X		X		X		X	
	13.5. Ocupación indebida del espacio público.		X		X		X		X		X	
	13.6. Hurtos.		X		X		X		X		X	
	13.7. Expendio de drogas.		X		X		X		X		X	
	13.8. Peatones o conductores con un grado no permitido de alcoholamiento.		X		X		X		X		X	
	13.9. Conductores motorizados o no, usando el celular.		X		X		X		X		X	
	13.10. Peatones usando el celular en el espacio público.		X		X		X		X		X	

[illegible]

OBSERVACIÓN CONDUCTAS /COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PUBLICO.	observado de los comportamientos o de conductas en cuanto a la movilidad en el espacio público de este lugar: El Bici carril, sus paraderos de bus y zonas de semáforos.										
	Por favor lea cuidadosamente cada una de los comportamientos que se presentan a continuación y escriba en la columna de enfrente un número de 1 a 5, donde 1. Nunca, 2. De vez en cuando, 3. Normalmente, 4 Muy a menudo y 5.Siempre (Lea cada frase y evalúe cada una. Marque 0 si la conducta o comportamiento no corresponde para lo que está siendo evaluado)										
	OBSERVACIÓN CONDUCTAS /COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PUBLICO. Cree usted que las personas que transitan por este bici carril, sus paraderos y zonas de semáforos:										
	1. Tienen conocimiento de las normas de tránsito	X		X	X			X	X		
	2 Demuestran respeto por las normas de tránsito	X		X	X			X	X		
	3 Respetan el semáforo	X		X	X			X	X		
	4 Hacen uso de la cebra o boca calle	X		X	X			X	X		
	5. Hacen uso correcto de los paraderos	X		X	X			X	X		
	6. Hacen uso correcto de las canecas públicas para aseo	X		X	X			X	X		
	7. Arrojan basura al piso	X		X	X			X	X		
	8. Transita por zona de bici carril	X		X	X			X	X		
	9. Sigue las normas de tránsito	X		X	X			X	X		
	10. Hablan con desconocidos o extraños	X		X	X			X	X		

[illegible]

COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA.

SOLICITUD DE VALIDEZ.

DATOS DEL EXPERTO:

Nombres: Marco Antonio Apellidos: Duarte Hernández DI: 1024465900 Género: M Profesión: Licenciatura en idiomas Último Título Obtenido: 4 Sem Maestría en educación

Institución en Donde Trabaja: Secretaría de Educación Cargo: Coordinador componente Pedagogía Programa Al colegio en Bici Antigüedad: 4 años

TEL: 3015569099

Instrucción para el uso del presente instrumento: Marque con una X para cada dimensión SI___ o NO___ considera que cada ítem cumple con las condiciones de: **Pertinencia, Relevancia, Claridad, Semántica, Exhaustividad.**

El presente cuestionario corresponde a un estudio de un proyecto de grado en Maestría de Educación que tiene como propósito *Determinar de qué manera las características físico-espaciales y sociales*

presentes en el espacio público de una ciudad intermedia, logran influir los comportamientos de sus habitantes. Las afirmaciones y comportamientos que se enuncian a continuación caracterizan

a algunos ciudadanos de _____; por favor marque **con una equis (X)** el grado en que, de acuerdo con su opinión y experiencia, estas afirmaciones influyen en las circunstancias propuestas.

1. Significativamente: Influye significativamente

2. En gran Medida: Influye en gran medida

3. Medianamente: Influye medianamente

4. En Algo: Influye en algo

5. Poco: Influye Poco

6. Muy poco: Influye muy poco

7. No influye: Influye en nada

8. No aplica

CUESTIONARIO: Todas las afirmaciones que aquí se escriben tienen que ver con el tramo o ruta del bici carril, sus zonas de paraderos y cruces de semáforos.	P		R		C		S		E		OBSERVACIONES:
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1. El espacio y la amplitud del bici carril, influye para que vehículos, bicicletas y peatones transiten sin ningún problema o conflicto por el espacio público del lugar.	X		X		X		X			X	Se considera el bici carril espacio exclusivo para el tránsito de bicicletas. Tener presente que naturalmente los demás actores se verán asaltados por la intervención directa de este espacio.
2. La accesibilidad al bici carril,	X			X		X	X			X	Este ítem Indicaría el acceso y espacios aledaños, mas no el uso del bici carril.

DIMENSIÓN FÍSICO-ESPACIAL: del 1 al 8	influye para que se den conflictos en el espacio público del lugar.										
	3. La iluminación del bici carril, influye para que se puedan movilizar los ciudadanos de a pie, vehículos motorizados y no motorizados, respetando la demarcación que los separa a cada uno de ellos.	X		X		X		X			Sugiero referirse a “los ciudadanos de a pie” como peatones.
	4. Los obstáculos presentes en las vías de acceso, del Bici carril, influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito.		X		X	X		X		X	Indica una acción circunstancial.
	5. La iluminación del bici carril influye para que se presenten hurtos o robos.	X		X		X		X			Se espera un tendencia a la respuesta. Sin embargo, es importante que en la investigación se deje registro de la percepción de los usuarios.
	6. La señalización presente en el bici carril influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan.	X		X		X		X	X		Se recomienda especificar tipo de señalización y cumplimiento de los usuarios.
	7. El tramo, extensión o recorrido del bici carril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, vehículos, motos, bicicletas).	X		X		X		X	X		“...construido influye en la presencia de conflictos...”. Pensaría que los conflictos son resultados, consecuencias de hechos y comportamientos.
	8. La accesibilidad al bici carril influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar.	X		X		X		X	X		
	9. El estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bici carril influye para	X		X		X		X	X		

	que se pueda transitar sin ningún problema en el espacio público del lugar.											
	10. El constante mantenimiento de la calzada, andenes, semáforos, paraderos de bus, bici carril influye para que no se presenten accidentes en el espacio público y las personas cumplan con las normas.	X		X	X		X			X		
	11. Los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil.	X		X	X		X			X		Sugiero determinar, especificar el campo de La Dimensión Política.
	12. La presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como:											Sugiero determinar, especificar el campo de La Dimensión Política. La percepción respecto a la autoridad policial se esperaría sea positiva. Es un buen ítem para diagnosticar.
	13.1. Riñas o discusiones en el espacio público.	X		X		X		X		X		
	13.2. Uso de vocabulario soez en el espacio público.	X		X		X		X		X		
	13.3. Arrojar desde el vehículo basura al espacio público.	X		X		X		X		X		
	13.4. Contaminación auditiva.	X		X		X		X		X		
	13.5. Ocupación indebida del espacio público.	X		X		X		X		X		
	13.6. Hurtos.	X		X		X		X		X		

DIMENSIÓN SOCIAL: del 14 al 21	13.7. Expendio de drogas.	X		X		X		X		X		
	13.8. Peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento.	X		X		X		X		X		
	13.9. Conductores motorizados o no, usando el celular.	X		X		X		X		X		
	13.10. Peatones usando el celular en el espacio público.	X		X		X		X		X		
		S Í	NO	S Í	N O	S Í	N O	S Í	N O	S Í	N O	
	4. La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bici carril arrojen papeles al espacio público.	X			X	X		X			X	
	5. La cantidad de personas, vehículos, motos, bicicletas que transitan o se movilizan por el bici carril, influye para que surjan comportamientos y actitudes poco civilizadas.	X		X		X		\	X	X		Sugiero evaluar el concepto "actitudes civilizadas"
	6. La ruta del bici carril es una de las vías de acceso a la plaza principal. Esto influye para que sus usuarios ingresen a ella montados en la bicicleta.		X		X	X			X		X	Considero que esta pregunta podría ser resultado de análisis, en cuanto al uso de la bicicleta y los lugares mas frecuentados por los usuarios.
	7. La amplitud de la calzada por la ruta del bici carril influye para que los conductores parqueen sus vehículos en zonas indebidas o prohibidas.	X		X		X		X		X		
	8. Los semáforos presentes en	X		X			X		X		X	

el lugar influyen para que los peatones invadan el bici carril y las vías.											
19. Se observan más mujeres en bicicleta que hombres haciendo uso del lugar (Bici carril) esto influye en el cumplimiento de las normas del lugar.		X		X		X	X			X	Considero que esta pregunta podría ser resultado de análisis, en cuanto al uso de la bicicleta
20. Usted usa el bici carril por : a. comodidad. _____ b. Seguridad. _____ c. No tiene otra opción _____ d. Mejor Movilidad _____ e. La Norma así lo dice _____ f. Todas las anteriores _____ g. _____ Otra. _____ Cuál? _____	X		X		X		X		X		Esta pregunta se considera como resumen y síntesis para valorar el uso del bicicarriil.
21. Género: ¿Quién usa más el bici carril?:Mujere _____ Hombres _____ Por _____ qué? _____		X		X		X		X			Esta información se valida con la caracterización de los encuestados. El porque seria parte el análisis del investigador.
22. Queremos conocer su opinión acerca de lo que Ud. ha observado de los comportamientos o de conductas en cuanto a la movilidad en el espacio público de este lugar: El Bici carril, sus paraderos de bus y zonas de semáforos.											
Por favor lea cuidadosamente cada una de los comportamientos que se presentan a continuación y escriba en la columna de enfrente un número de 1 a 5, donde 1. Nunca, 2. De vez en cuando, 3. Normalmente, 4 Muy a menudo y 5.Siempre (Lea cada frase y evalúe cada una. Marque 0 si la conducta o comportamiento no corresponde para lo que está siendo evaluado)											Este componente del instrumento plantea de manera más clara la intención del investigador. Sugiero priorizarlo.
OBSERVACIÓN CONDUCTAS /COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PUBLICO. Cree usted que las personas que	X		X		X		X		X		VALORACION REALIZADA DE MANERA GENERAL PARA TODAS LAS PREGUNTAS DE OBSERVACIÓN CONDUCTAS /COMPORTAMIENTOS SOBRE MOVILIDAD ESPACIO PUBLICO. DE LA 1 A 25

transitan por este bici carril, sus paraderos y zonas de semáforos:											
1. Tienen conocimiento de las normas de tránsito	x		x		x		x		X		
2. Demuestran respeto por las normas de tránsito	x		x		x		x		X		
3. Respetan el semáforo	x		x		x		x		X		
4. Hacen uso de la cebra o boca calle	X		x		x		x		x		
5. Hacen uso correcto de los paraderos	x		x		x		x		X		
6. Hacen uso correcto de las canecas públicas para aseo	x		x		x		x		X		
7. Arrojan basura al piso		x		x	x		x			x	Pregunta redundante con la 6.
8. Transita por zona de bici carril	x		x		x		x		X		
9. Sigue las normas de tránsito											Pregunta redundante con la 2
10. Hablan con desconocidos o extraños	x		x		x		x		x		
11. Ayudan a otra persona cuando presenta dificultad en el espacio público.	x		x		x		x		x		
12. Ceden el paso a un vehículo cuando intenta pasar a otro carril	x		x		x		x		X		
13. No invaden carril- bici carril- vía	x		x		x		x		X		Se sugiere definir o diferenciar entre carril y bici carril. Invadir se refiere a circular en contra sentido?
14. Hacen uso de las direccionales o señaliza sus maniobras	x		x		x		x		x		El código de tránsito define esta señalización como: Señales manuales, detalladas en el capítulo III Artículo 67 - Utilización de señales del código.

15. Hacen uso de lenguaje soez en el espacio público	X		X		X		x		X			
16. Pitan cuando se demora el semáforo o hay trancón	X		X		X		x		x			
17. Invaden el espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o indevidas)	X		X		X		x		X		La zona de parqueo no se considera indebida, es “autorizada” o “prohibida”	
18. El ancho de la calzada no impede la movilidad de vehículos motorizados(Motos-automotores) y no motorizados(Bicicletas) en la vía.	X		X		X			X	x		Corregir redacción (Impide).	
19. Contribuyen a la contaminación auditiva.	X		X		X		x		x		Podrían unirse con la pregunta 16.	
20. Son tolerante con las personas que se movilizan o transitan por las zonas de acceso.	X		X		X		x		X			
21. Hablan por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos de la ciudad.	X		X		X		x		x			
22. Transitan por la derecha en vías públicas peatonales, vehiculares etc.	X		X		X		x		X			
23. Adelantan por la derecha.	X		X		X		x		x		Se sugiere tener en cuenta Artículos: 73- Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo, 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Código Nacional de tránsito terrestre.	
24. Respetan el uso de la restricción vehicular o medio de transporte.	X		X				x		X		x	Aclarar
VARIABLES SOCIODEMOGRAFICAS												
25. Hacen uso de medidas preventivas contra accidentes.	X		X		X		x		x			
26. Datos personales: Lugar de nacimiento, años de vivir en Chía o Bogotá, si es turista, género y rango de edad.	X		X		X		X		X			

ANEXO 8

COMPORTAMIENTOS URBANOS RESPONSABLES EN UNA CIUDAD INTERMEDIA.

FECHA: _____ CIUDAD: _____ NÚMERO DE CUESTIONARIO: _____

El presente cuestionario corresponde a un estudio de un proyecto de grado en Maestría de Educación que tiene como propósito *Determinar de qué manera las características físico-espaciales y sociales presentes en el espacio público de una ciudad intermedia, logran influir los comportamientos de sus habitantes.*

Las afirmaciones y comportamientos que se enuncian a continuación caracterizan a algunos ciudadanos de _____; por favor marque **con una equis (X)** el grado en que, de acuerdo con su percepción y experiencia, estas afirmaciones influyen en las circunstancias propuestas.

1. No aplica __ **2. No influye:** Influye en nada __ **3. Muy poco:** Influye muy poco __ **4. Poco:** Influye Poco __ **5. En Algo:** Influye en algo __

6. Medianamente: Influye medianamente **7. En gran Medida:** Influye en gran medida **8. Significativamente:** Influye significativamente

		1	2	3	4	5	6	7	8
DIMENSIÓN FÍSICO-ESPACIAL	CUESTIONARIO: Todas las afirmaciones que aquí se escriben tienen que ver con la percepción que tiene el encuestado sobre el comportamiento de las personas que usan el bici carril, los paraderos de bus de servicio público y cruces con semáforos.								
	1. La amplitud del bicicarri, influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios conductores de vehículos motorizados y peatones.								
	2. El acceso al bicicarri por los bici-usuarios, influye para que se den conflictos en las calles que conectan con la ruta o tramo del mismo.								
	3. La iluminación del bicicarri en horas de la noche, influye para que se puedan movilizar los peatones, vehículos motorizados y no motorizados, respetando la demarcación que los separa a cada uno de ellos.								
	4. Los obstáculos presentes en las vías de acceso al bicicarri, influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito por parte de bici usuarios, peatones y conductores de vehículos motorizados.								
	5. La iluminación en horas de la tarde-noche del bicicarri influye para que se presenten hurtos o robos.								
	6. La señalización reglamentaria y preventiva presente en el bicicarri influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan.								
	7. El tramo del bicicarri construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios).								
	8. La accesibilidad al bicicarri influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar.								
DIMENSIÓN POLÍTICA	9. El estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bicicarri influye para que se pueda transitar sin ningún conflicto por el espacio público del lugar.								
	10. Los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil.								
	11. La presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como:								
	11.1. Riñas o discusiones en el espacio público.								
	11.2. Uso de vocabulario soez en el espacio público.								
	11.3. Arrojar desde el vehículo basura al espacio público.								
	11.4. Contaminación auditiva.								
	11.5. Ocupación indebida del espacio público.								
	11.6. Hurtos.								
	11.7. Expendio de drogas.								
	11.8. Peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento.								
	11.9. Conductores motorizados o no, usando el celular.								
	11.10. Peatones usando el celular en el espacio público.								

	18. Hablan por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos de la ciudad.								
	19. Transitan por la derecha en vías públicas peatonales, vehiculares etc.								
	20. Adelantan por la derecha.								
	21. Hacen uso de medidas preventivas contra accidentes.								

22. Por último, queremos conocer algunos datos personales

a. Nunca frecuentó la escuela		e. Secundaria completa	
b. Primaria incompleta		f. Formación técnica	
c. Primaria completa		g. Formación profesional	
d. Secundaria incompleta		f. No sabe, no responde	

Lugar de nacimiento: a. Bogotá ☐ b. ☐

¿Hace cuántos años vive en Chía _____

¿Es usted turista? a. Sí ☐ b. No ☐

Género (preguntar) a. Femenino ☐ b. Masculino ☐ c. Otro ☐

Rango de edad: entre 18- 23 _____ 24-29 _____ 30-35 _____ 36-41 _____ 42-47 _____

48-53 _____ 54-59 _____ 60_65 _____ 66-más _____

VARIABLES SOCIODEMOGRAFICAS

23. Nivel de estudio _____

24.Cuál es su ocupación principal?

a. Empleado con sueldo	f. Ama o amo de casa	
b. Empleado sin sueldo	g. Estudiante	
c. Empleado dueño de la empresa	h. Jubilado o recibe otros ingresos	
d. Buscando empleo	i. Incapacitado	
e. Independiente	j. Otra. Cuál	

ANEXO 9

HALLAZGOS OBSERVACIÓN DE CAMPO

A continuación, se presentan los hallazgos obtenidos a partir de las observaciones realizadas y soportadas mediante los diarios de campo, los cuales fueron utilizados como instrumentos para recolectar sistematizadamente la información en una ciudad intermedia-Chía y la Metrópoli- Bogotá. En segundo lugar, se presentan los resultados obtenidos de los cuestionarios aplicados en las dos ciudades. Los resultados del cuestionario se presentan sistematizados y promediados para cada pregunta según las dimensiones del cuestionario.

Tabla 1

RESULTADOS OBSERVACIÓN DIMENSIÓN FÍSICO- ESPACIAL	CHÍA – CIUDAD INTERMEDIA	BOGOTÁ- METRÓPOLI
VEGETACIÓN	• Árboles y jardineras el parque Principal o Parque Santander y lugares por donde pasa el bicicaril. • La vegetación forma parte del paisaje. • Topografía plana, con leves ondulaciones en todo su trayecto o recorrido. • No se observan cuerpos de agua natural que rodeen el sitio, sino fuentes de agua como espejos de agua artificiales construidas por la administración de la ciudad, como el construido en el parque Ospina Pérez.	• Árboles y jardineras rodeando el Parque Mundo Aventura por donde pasa el bici carril, que forma parte del paisaje. • Topografía de terreno plano con una leve elevación hacia la Av. Américas en el Barrio Marsella, por la Carrera 71 A con Calle3 Sur. • Cuerpos artificiales forman parte del paisaje.

Fuente: Creación propia, 2017

Tabla 1
(Continuación)

RESULTADOS OBSERVACIÓN DIMENSIÓN FÍSICO- ESPACIAL	CHÍA – CIUDAD INTERMEDIA	BOGOTÁ- METRÓPOLI
OFERENTES DEL ESPACO PÚBLICO	• Insuficiente mobiliario de bancos y papeleras para depósito de basuras. • Existen postes de la luz como elementos permanentes del espacio público, tomando en cuenta su capacidad para ordenar con su localización y diseño el paisaje urbano. • Elementos de organización: bolardos y semáforos, zonas de paraderos de buses (aunque no se utilicen rigurosamente). • Elementos de ambientación: luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, rejillas de árboles, materas, bancas, relojes. • Señalización: elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana. Elementos de señalización vial para prevención, reglamentación, información. • No hay señalización referida a la seguridad física en caso de un evento sísmico como: evacuación, puntos de encuentro, mapas, protección contra caídas o peligros en el desplazamiento de las personas. • No hay señalización especial vinculada a eventos o actividades nocturnas • Las zonas de iluminación: 1. Poste central: se utiliza para puntos de alta conglomeración ciudadana o cruces viales fundamentales. 2. La altura del poste supera los 15 m. y la separación entre poste y poste está entre 30 y 33 m.	• Elementos de organización: bolardos y semáforos, balizas anaranjadas en pésimo estado. • zona del bicicaril se encuentra iluminada en algunos tramos, pero hay zonas de penumbra por la Carrera 71 A con calle 3, sobre todo durante las horas de la tarde – noche, entre 6:45 p.m. y 7:00 p.m en adelante aproximadamente, como se observa en la foto N° 27-28-29 del orientador de campo. • Las luminarias laterales se encuentran iluminando las fachadas de las casas por el lado derecho de la calzada. • Áreas de mayor penumbra en horas de la noche por la Carrera 71ª con Av. Calle 3 Sur y Carrera 71 son calles y calzadas con poca iluminación. • No se observa una señalización especial vinculada a eventos o actividades nocturnas. • Se observan algunas rampas para la movilidad de peatones, bici usuarios y personas en sillas de ruedas o con otra discapacidad. • Bicis taxis transportan pasajeros y parquean sus bicis taxis al final del bicicaril. De igual forma se observa el tránsito de las mismas por zona del bicicaril, su tránsito por allí está prohibido, ya que estos no son vehículos de tracción humana, pues sus dueños les han acondicionado un motor que les permite un máximo de velocidad de 30 kilómetros por hora, y podrían causar accidentes graves.

	3. Poste central doble: se ubican en los jardines de las vías. La altura del poste se encuentra entre los 10 y 12 m. La distancia entre los postes se encuentra entre los 30 y 33 m. 4. Poste Lateral: Se ubica en la acera. Su altura es de 10 a 12 m. La distancia entre postes es de 30 m. aproximado. 5. Luminaria unilateral o central: usada para iluminar corredores peatonales • Áreas de sombra y penumbra: en las cuatro esquinas de acceso al Parque Principal de Chía, la entrada que colinda con el Palacio de Justicia. • No se observaron dispositivos para población en situación de discapacidad.	
ELEMENTOS CULTURALES EN EL ESPACIO PÚBLICO	• Monumentos, fuentes, murales y obras de arte en el espacio público: 1. dentro del parque se observa la Escultura Diosa Chía (Luna). 2. Monumento que representa los tres componentes: fuego, agua, aire. En uno de los lados se ve la figura de una mujer que representa la siembra, en el otro lado se encuentra la figura de un hombre quien representa la cosecha y en la tercera se ve la figura de un águila junto a una serpiente en el pico, representando a las fuerzas de la naturaleza; en la base encontramos a la diosa Bachué. 3. Santuario de Santa Lucia: construida a comienzos del siglo XX. En ella se desarrollan el mayor número de los actos religiosos del Municipio, esencialmente la conmemoración de la Semana Mayor. Se encuentra ubicada en el Parque Santander (Parque Principal). • La administración local realiza en el parque de Chía eventos musicales, folclóricos y culturales.	• Se observa un parque de atracciones ubicado en la ciudad de Bogotá, localidad de Kennedy, • No se observan alamedas en el lugar o tramo observado. No se observan monumentos ni fuentes aledañas en el recorrido y tramo observado, tampoco obras de arte en el espacio público. • Se observan murales en un jardín infantil aledaño al bicicarril ubicado: en la Carrera 71ª con Av. Calle 3 llamado Preschool. Se observan unas jardineras al frente de la entrada al Parque.
	• Uso es mixto: comercial y residencial.	• El carril se encuentra en proximidad con el Parque

FORMAS Y USOS DEL ENTORNO	• Número promedio de pisos construidos en sus edificios es de tres a seis pisos por la Av. Pradilla hasta el centro histórico por donde pasa la bici carril. • Zonas verdes privadas, construcciones de vivienda; sitios de comercio formal: almacenes de repuestos o de mecánica automotriz, ropa, restaurantes, tiendas. • Áreas comunales, áreas verdes o áreas de transición entre lo público y lo privado. • Ruta demarcada para el bici carril, calles angostas que sirven de conectoras con el mismo. En contraposición a la acera, la calzada es un espacio destinado para la circulación de vehículos en forma bidireccional y unidireccional; comparte espacio con la bici carril, también en forma bidireccional y unidireccional, en algunas partes del tramo construido. • Tramo construido del Bici carril: 0.180 km de Bici carril en la Calle 10 entre carrera 10 y carrera 12; así mismo en la zona histórica sobre la Carrera 9 entre calle 10 y Avenida Pradilla se realizaron 0.332 para un total de 0.512 Km construidos en el año 2014. Estas son vías principales del centro histórico de la ciudad de Chía. • Calzadas angostas, miden como mínimo 3m para vías unidireccionales y como máximo 6m para vías bidireccionales, como es para este caso del bici carril: la banda para el carril bici debe ser de 2,20 m y encontrarse resguardado por 1.50m en buen estado de mantenimiento, son accesibles. • Centro Histórico: Parque Principal, y sus portales de acceso son de uso peatonal exclusivo. En el interior hay cafés, restaurantes y sede de la Alcaldía del municipio. Así como la parroquia de Santa Lucía. El bici carril construido pasa específicamente por los cuatro portales del parque principal y el centro histórico de la ciudad.	Mundo Aventura y el Estadio Metropolitano de Techo, y centros comerciales como el de Plaza de las Américas, así como el de Home Centry. • La tipología en número promedio de pisos construidos en sus edificios es de tres a seis pisos por Carrera 71 A con Calle 3 Sur hasta Carrera 71 con Av. Calle 3, bordeando las inmediaciones del Parque Mundo Aventura el por donde pasa la bici carril. • Áreas comunales, áreas verdes o áreas de transición entre lo público y lo privado como pequeños negocios de restaurantes y ventas de comidas rápidas, peluquerías, ventas de víveres, pequeños centros de cómputo, fotocopias e internet, etc. • Vías unidireccionales con doble carril, calle comparte bici carril, la demarcación de cebras en el piso es buena, en algunos tramos de la vía y del bici carril y están en una calle en estado de conservación, bueno de fácil acceso, ya que el transporte llega con facilidad. • Las calzadas igualmente son angostas por lo que en algunos tramos de la carrera 71D y sus alrededores se encuentra suficiente señalización de prohibido parquear. Tiene buen acceso y en general su estado de conservación es bueno. • La calzada, como espacio destinado para la circulación de vehículos en forma bidireccional y unidireccional, comparte espacio con la bici carril, también en forma bidireccional y unidireccional, en algunas partes del tramo construido. • Nueva forma de concebir la ciclo ruta en Bogotá, se ha tomado un carril de la calzada para adecuar el de las bicicletas, es una apuesta por el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en condiciones más seguras para el peatón, y más eficiente para el
---	---	---

	• Tramo del bici carril se encuentra apostado en una de las vías principales de acceso de la ciudad: la Avenida Pradilla, que constituye un tramo de más de tres kilómetros de longitud y va desde el Parque Ospina muy cerca del centro de la ciudad, hasta el Centro Comercial Centro Chía; y la Avenida Chilacos, que fue inaugurada en el año 2007 con el fin de facilitar la circulación de vehículos de transporte público hacia Bogotá y pretende dar una alternativa frente a la Avenida Pradilla para los habitantes de los barrios que se encuentran sobre sus tres kilómetros de longitud. • Aumento del flujo vehicular, asociado al aumento de la población y el desplazamiento diario hacia la capital, de las personas que trabajan o estudian allí (migración pendular), la ciudad presenta frecuentes problemas de movilidad en las vías de acceso. • Rutas de transporte: Se observan varias 4 rutas urbanas e intermunicipales.	bici- usuario. • Las rutas del SITP (Sistema Integrado de Transporte público) acercan al público hasta los centros comerciales de la zona como: Plaza las Américas, Home Centry, Estadio Metropolitano de Techo y el Parque Mundo Aventura. Paraderos del SITP por zona de Bici carril de la Av. Carrera que71D.
DIMENSIÓN POLÍTICA: ocupaciones, reglas, convivencia y conflictos.	• Constante presencia de la autoridad pública: policías haciendo rondas a intervalos de 10 minutos por los cuatro costados del Parque Santander y sus alrededores en las vías de acceso al parque. Todos los días de la semana. • Durante las horas se observó controles preventivos de dirección del tráfico al frente del parque Ospina Pérez por parte de agentes de la Policía Nacional debido a que en esta zona por donde pasa la bici carril no existe un semáforo. • Hay presencia de la autoridad pública dirigiendo el tráfico en horas de la mañana entre semana sobre las 10:00a.m y en horas de la tarde sobre las 4:00Pm. En fines de semana en el mismo horario, debido a la afluencia de tráfico en la zona. • No se observa presencia de personal de administración y	• Presencia de la Policía Nacional en la zona. Estacionados en zona prohibida con personal motorizado y de a pie del cuerpo de policía haciendo rondas por la zona. • No se observa personal de mantenimiento y administración pública. • Se ven Campañas: “No le des mal ejemplo a tu Mascota”, “Cuidemos la Naturaleza” y “La basura en su lugar”. • Las personas parquean en zonas prohibidas: dueños de vehículos motorizados y no motorizados incluso la autoridad pública. • Vandalismo (Grafitis) en los muros del parque y en su mobiliario, casas aledañas o contiguas al lugar observado, presencia de escombros y basuras. • Personas de la calle durmiendo en zona del espacio

	mantenimiento en las vías durante los días observados. • Llama la atención que, en cuanto a los temas de ocupaciones, reglas, convivencia y conflictos, en los cuatro portales se encuentra la siguiente norma establecida por un acuerdo del consejo municipal: “PROHIBIDO EL TRANSITO DE BICICLETAS, MOTOS Y VEHÍCULOS PARTICULARES” decreto 119 Dic/03. Se ve transgresión de la norma por parte de un joven al ingresar por zona de bici carril al parque Santander montado en la bicicleta. • Se observó en la calle aledaña al palacio de justicia y en la entrada de la casa de justicia excrementos de mascotas, cuyos dueños no recogen el desecho orgánico de sus animales. • De igual forma, en la Avenida Pradilla, el parqueo de una camioneta que permaneció todo el día parqueado allí en zona prohibida como se ve en las fotos N° 64 y 65 del orientador de campo. • Se observó que tanto bici usuarios como conductores tuvieron que maniobrar en repetidas oportunidades para no ocasionar accidentes debido a la imprudencia de esta persona que parqueo en lugar prohibido. • El vandalismo con grafitis: frente al Palacio de Justicia, cra. 9 con calle 12, centro por zona aledaña al bici carril, el parqueo en zonas prohibidas de bicicletas en el parque Santander aledaño al bici carril, el vandalismo en vallas de información o carteleras de información turística que forman parte del mobiliario del espacio público en el parque Santander y en los muros de algunos locales comerciales, como es el caso de estas casas al estilo colonial donde funcionan unas cafeterías en pleno parque principal y por todo el centro histórico de la ciudad. Se observa que, aunque existen avisos con campañas hacia el cuidado de los espacios públicos, estos no se respetan.	público. • Discusiones por la ocupación del espacio público entre vendedores informales y la ocupación del espacio público por parte persona pidiendo ayuda monetaria a las personas que transitan por el lugar de la carrera 71D. • Ni conductores de Bici taxi ni pasajeros portan casco, chalecos reflectivos. • Se observa la falta de respeto y acato por las normas por parte de peatones al invadir la zona de Bici carril para transitar por él. • Se observa la falta de respeto y acato por las normas por parte de peatones al invadir la zona de Bici carril.
--	---	---

	No se observaron habitantes de calle. • Las diferentes formas de ocupación por el comercio informal en la entrada del portal del Parque Santander. La presencia de vendedores informales al interior del parque principal o Santander con autorización de la administración de la ciudad. • Algunas sillas y parasoles de algunas cafeterías extienden su espacio de atención al público hasta tres y cuatro metros de frente a cada establecimiento comercial. Se ven tarimas que ubica la administración pública de la ciudad los fines de semana para eventos culturales y artísticos. • Conflicto entre las reglas de convivencia señaladas por la administración pública en el parque principal en lo que se refiere al tránsito de bicicletas y sin el casco de protección. • No existen elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, botiquines, camillas.	
--	---	--

Tabla 1 Resultados Observaciones de Campo.

En resumen, se observa que los dos lugares comparten estas disposiciones físico espaciales: parques con espejos de agua artificiales; vegetación que forma parte del paisaje cultural; jardinerías artificiales; una topografía plana con leves ondulaciones; lugares por donde pasa el bici carril con vías bidireccionales; vías principales y secundarias, avenidas, calles y carreras; formas y usos urbanos del entorno de tipo mixto (comercial y residencial); instituciones públicas y privadas; elementos permanentes que ordenan y ambientan el espacio público concernientes al mobiliario; elementos de señalización como la nomenclatura urbana, vial para prevención, reglamentación e información; centros comerciales; rutas de transporte público.

Se observaron estos comportamientos urbanos responsables entre los ciudadanos: actitudes de amabilidad, cordialidad y colaboración al ser abordados para solicitar autorización sobre la aplicación del cuestionario como instrumento de recolección de datos para esta investigación, lazos de amistad entre vendedores ambulantes que se movilizan por el lugar, el hecho de que los vendedores informales utilicen bolsas para que los usuarios de su servicio depositen la basura, las buenas maneras y la sana costumbre de las personas de mayor edad al sentarse en las bancas del espacio público de estos lugares, usándolos para el diálogo, algunas personas dueñas de mascotas recogiendo sus desperdicios fisiológicos, la muestra de solidaridad y tolerancia de

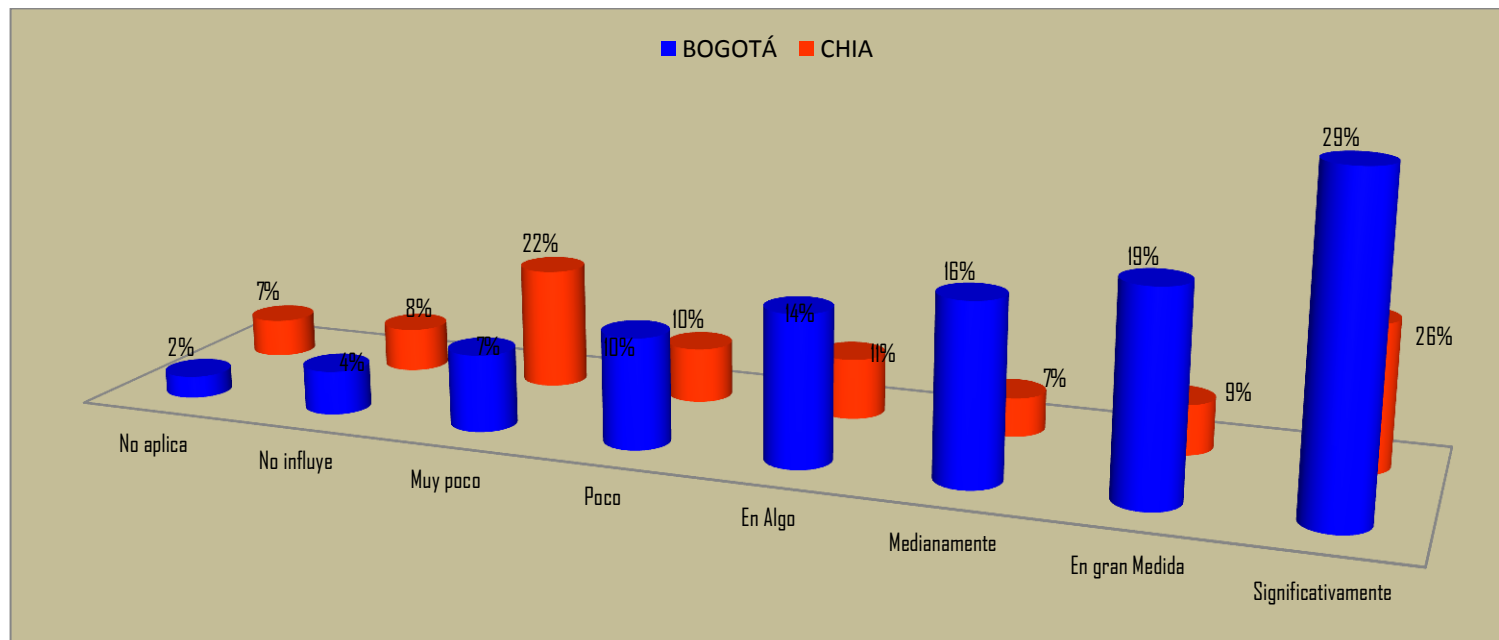
un ciudadano al orientar a otro de mayor edad porque se encontraba desorientado, un bici usuario cediendo el paso a una bici usuaria porque en la vía se encontraba una camioneta aparcada entre el bici carril y la vía, un conductor dándole paso a personas para cruzar la calle, personas tomando el bus en los paraderos correspondientes, personas respetando las señalizaciones del espacio público (particularmente las cebras) y los semáforos, las personas haciendo fila para subirse al bus, la colaboración que prestó un señor a otro que llevaba a una mujer en silla de ruedas al bajarla del andén porque este no tenía rampa.

ANEXO 10

RESULTADOS CUESTIONARIO

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de las encuestas aplicadas.

Resultado de los ítems de la dimensión Físico-espacial: va de la afirmación N°1 a la afirmación N°9.



Gráfica 1. La amplitud del bicicarril, influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones.

Fuente: Creación propia, 2017

Frente a la afirmación de si la amplitud del bici carril influye para que no se presenten conflictos entre bici usuarios y conductores de vehículos motorizados y peatones, el 22% de los encuestados de Chía consideraron que influye muy poco y un

10% que poco. A diferencia de Bogotá, donde el 29% consideran que influye significativamente y el 19% que en gran medida (ver gráfico 1- Dimensión Físico-Espacial).

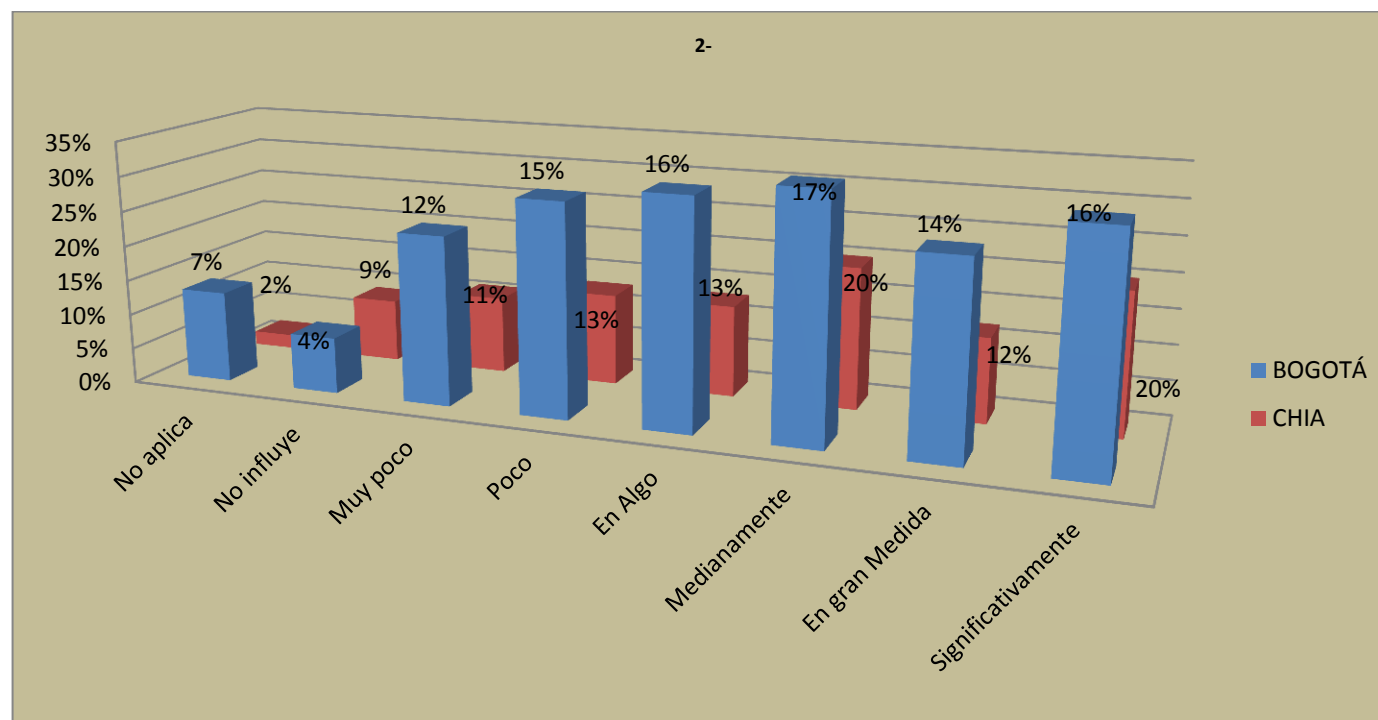
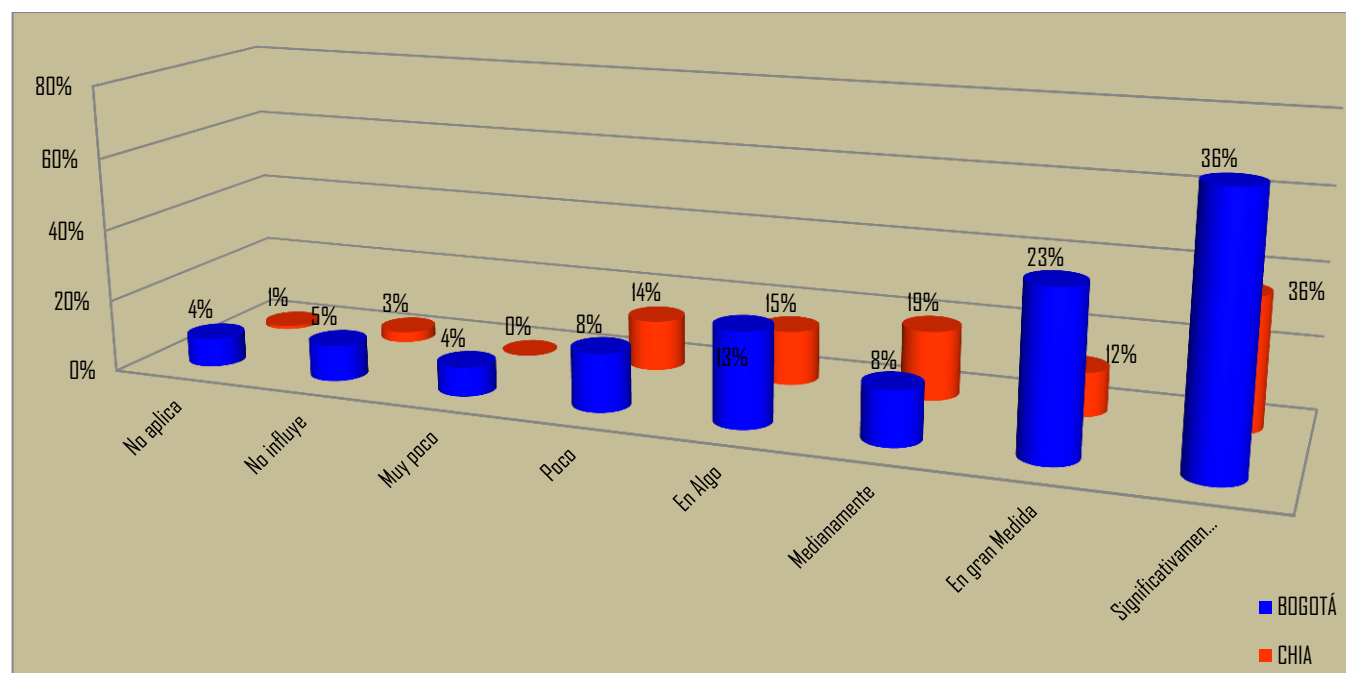


Gráfico 2. El acceso al bici carril por los bici usuarios, influye para que se presenten conflictos en las calles que conectan con la ruta o tramo del mismo

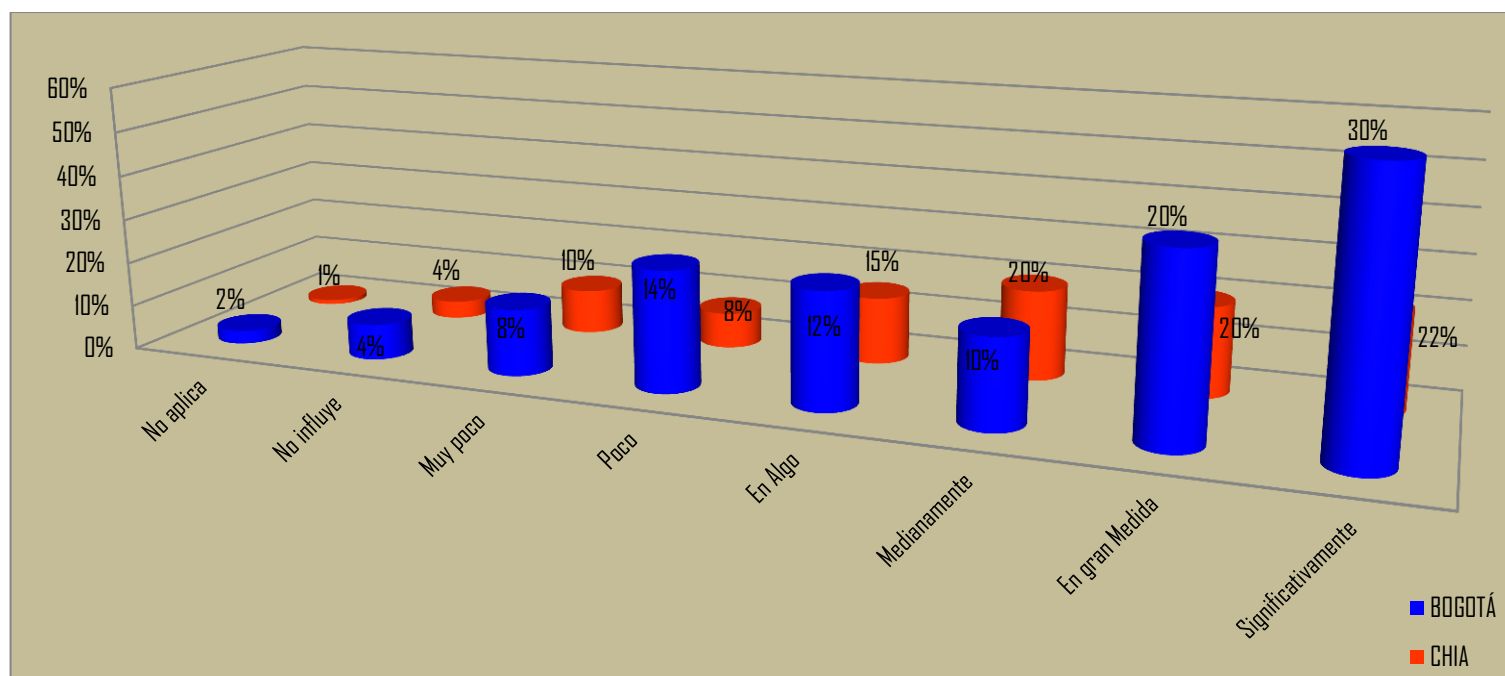
Frente a la afirmación de sí el acceso al bicicarril por los bici-usuarios influye para que se den conflictos en las calles que conectan con la ruta o tramo del mismo, el 20% de los encuestados en Chía consideraron que influye medianamente y un 20% significativamente. Al igual que Bogotá, donde el 17% y 16% de los encuestados consideran que influye medianamente y significativamente respectivamente.



Gráfica 3. La iluminación del bicarril en horas de la noche, influye para que se puedan movilizar los peatones, vehículos motorizados y no motorizados, respetando la demarcación que los separa a cada uno de ellos- Iluminación del Bici carril – Noche.

Fuente: Creación propia, 2017

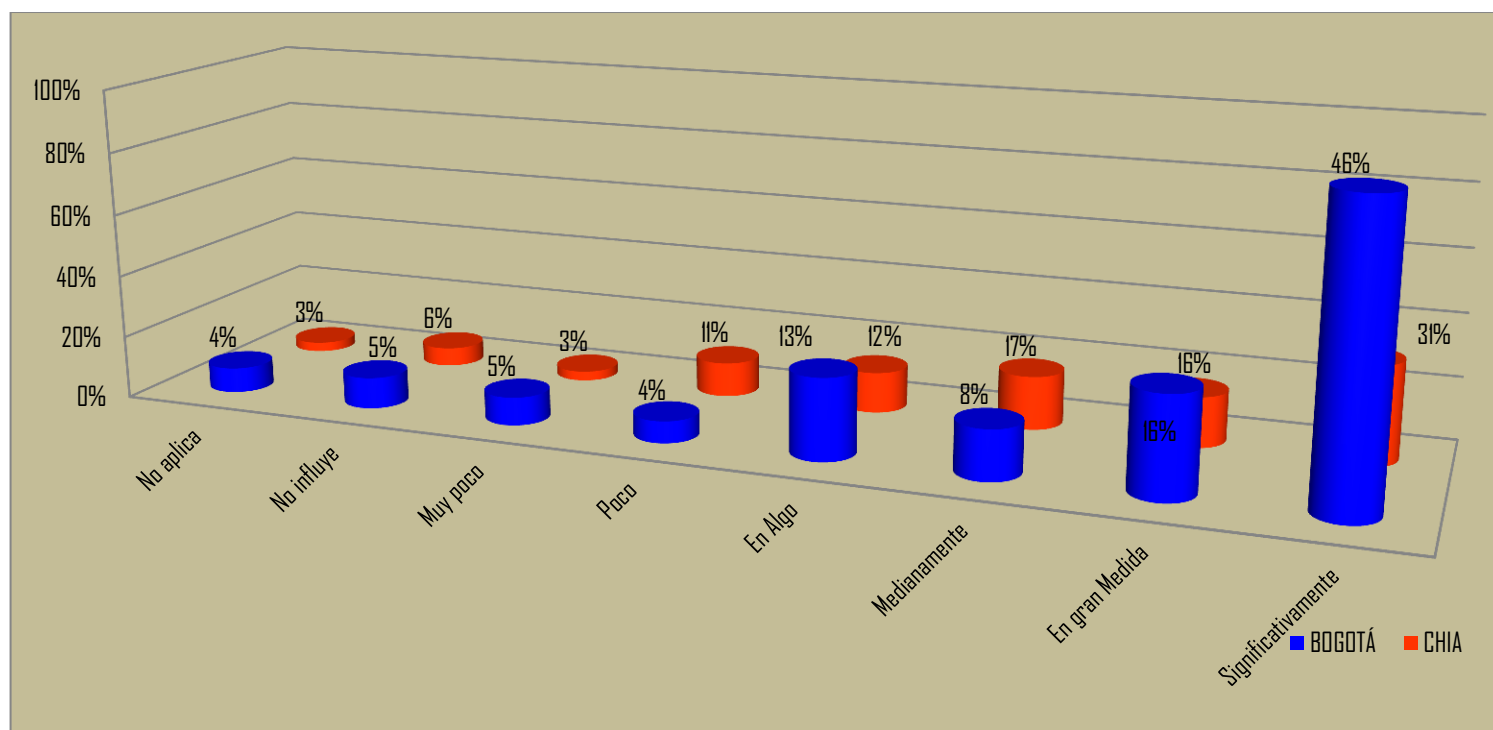
En cuanto a la afirmación sobre si la iluminación del bicarril en horas de la noche influye para que se puedan movilizar los peatones, vehículos motorizados y no motorizados, el 36% de los ciudadanos encuestados en Chía consideran que influye significativamente y un 19% medianamente. De otro lado, a esta afirmación, los encuestados en Bogotá consideran que en un 36% influye significativamente y un 23% en gran medida.



Gráfica 4. Los obstáculos presentes en las vías de acceso al bicicarril, influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito por parte de bici usuarios, peatones y conductores de vehículos motorizados

Fuente: Creación propia, 2017

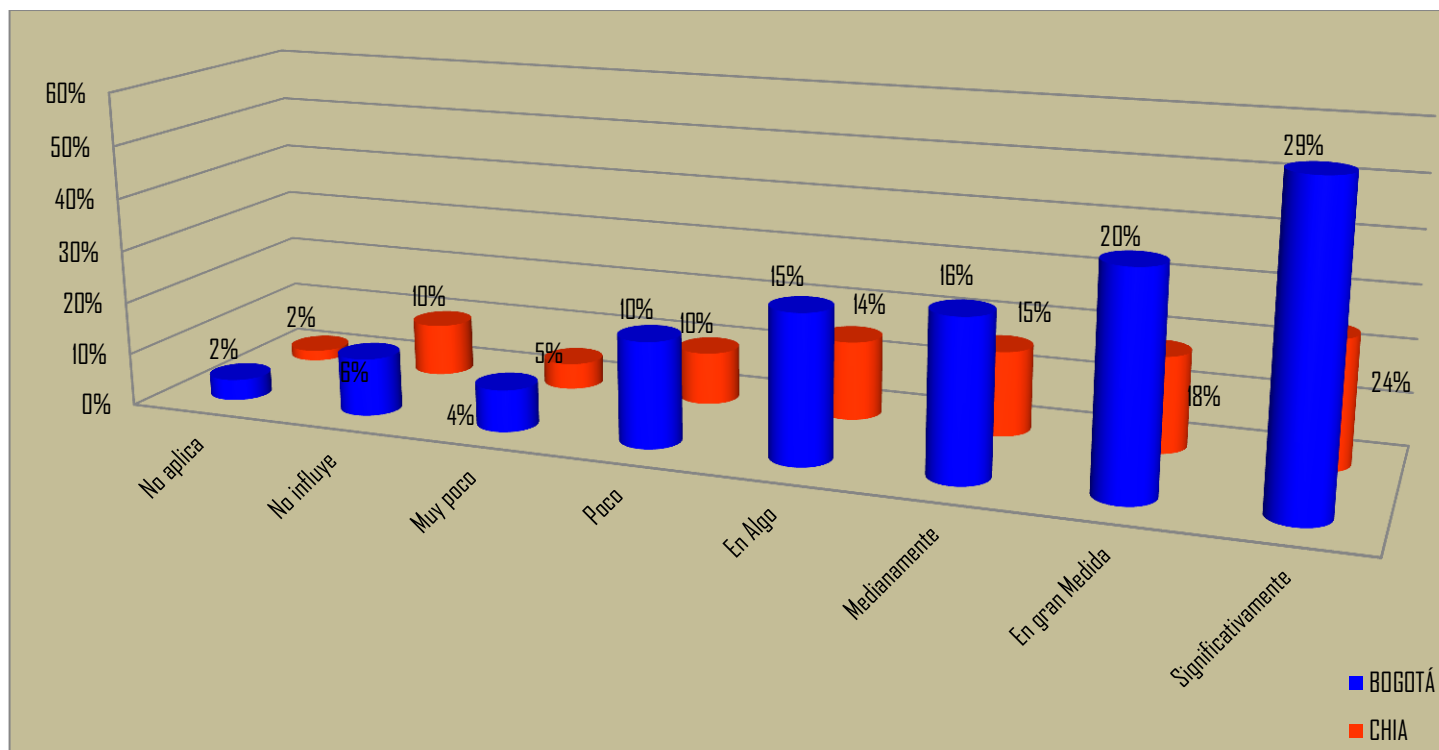
A la afirmación sobre si los obstáculos presentes en las vías de acceso al bicicarril influyen para que se infrinjan las normas de circulación y tránsito por parte de bici usuarios, peatones y conductores de vehículos motorizados, el 22% de los encuestados en Chía consideran que influye significativamente y 20% en gran medida. A diferencia de los encuestados en Bogotá, un 30% dicen que influye significativamente y un 20% en gran medida.



Gráfica 5. La iluminación en horas de la tarde-noche del bicicaril influye para que se presenten hurtos o robos

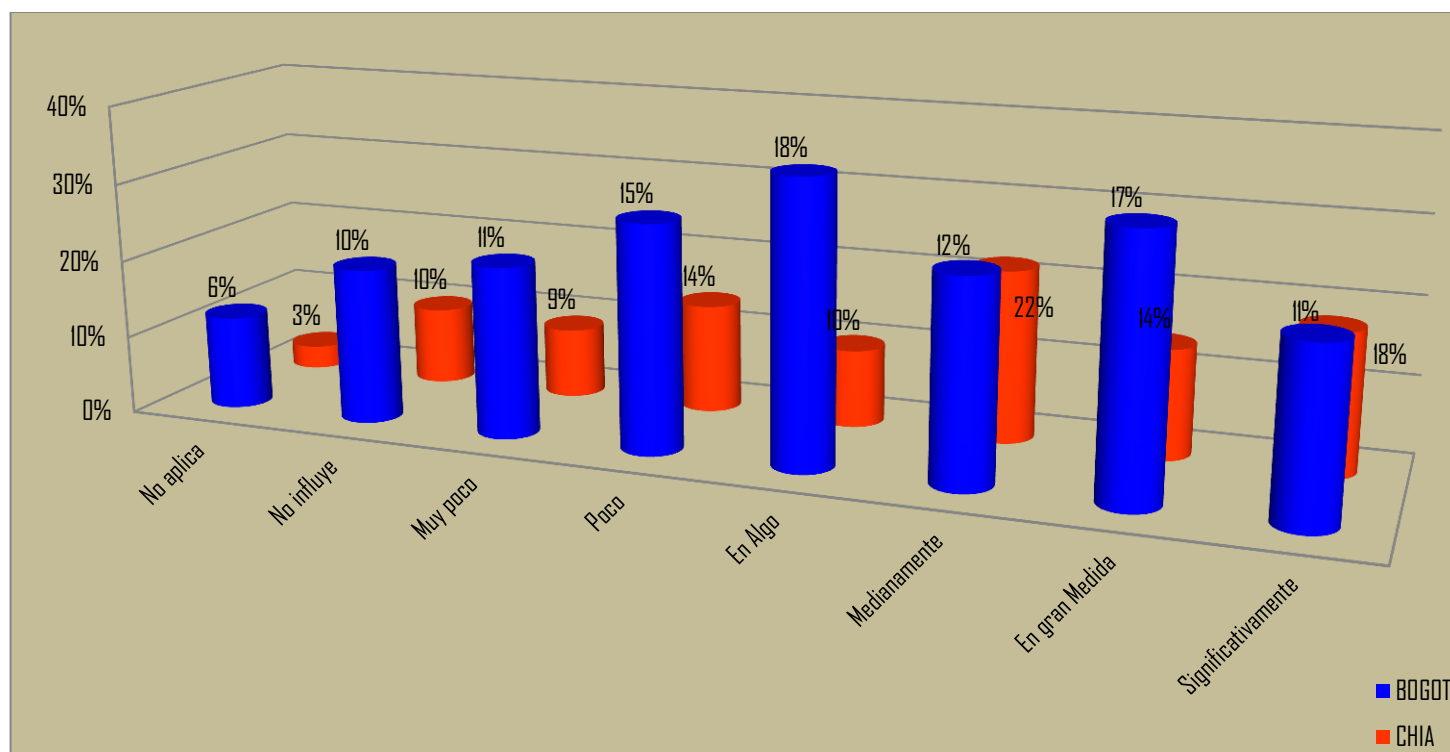
Fuente: Creación propia, 2017

En la afirmación sobre si la iluminación en horas de la tarde-noche del bicicaril influye para que se presenten hurtos o robos, los ciudadanos encuestados de Chía respondieron: un 31% influye significativamente y un 16% en gran medida. Por su parte, el 46% de los ciudadanos encuestados de Bogotá perciben influye significativamente y un 16% en gran medida.



Gráfica 6. La señalización reglamentaria y preventiva presente en el bici carril influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan
Fuente: Creación propia, 2017

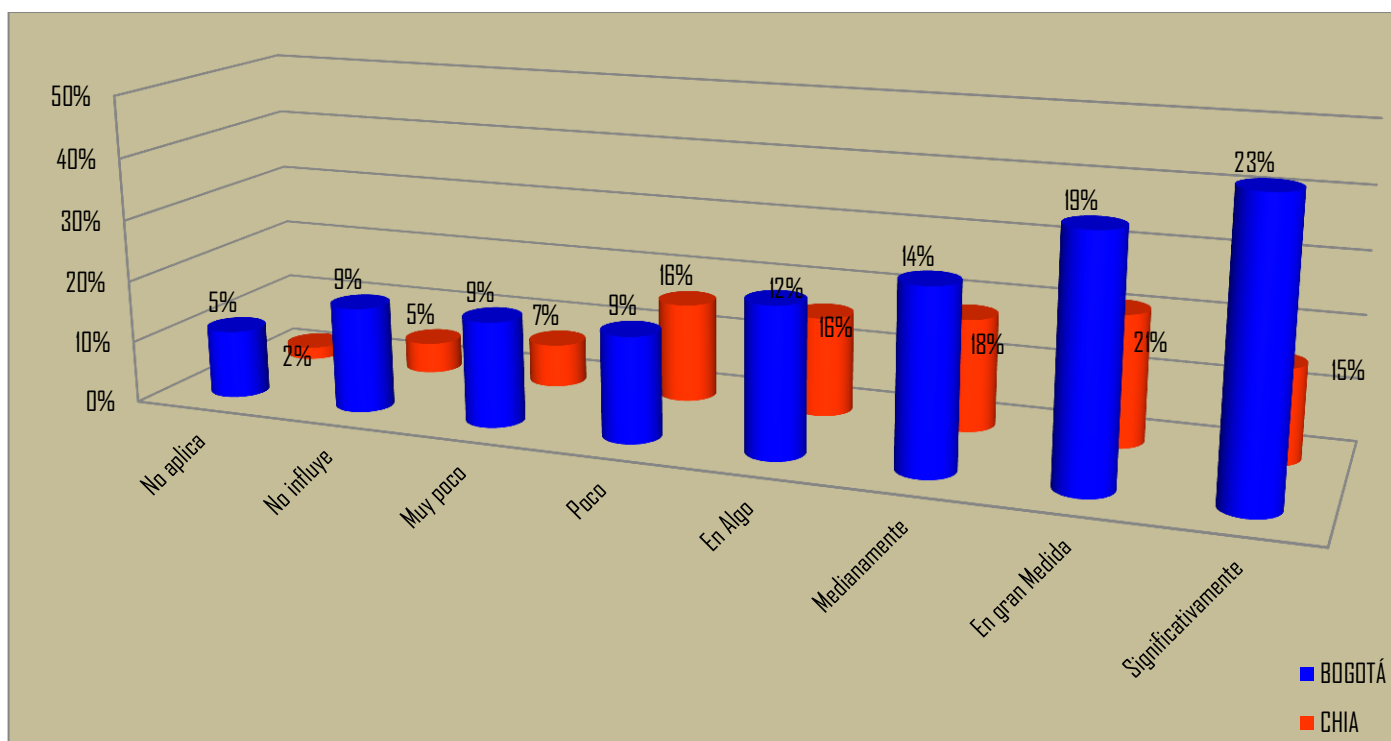
A la afirmación de si la señalización reglamentaria y preventiva presente en el bici carril influye para que los usuarios del lugar las acaten y las cumplan, en Chía respondieron: un 24% influyen significativamente y 18% que influyen en gran medida respectivamente. Los ciudadanos encuestados en Bogotá expresan que influye significativamente en 29% significativamente y un 20% en gran medida.



Gráfica 7. El tramo del bicicarril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios).

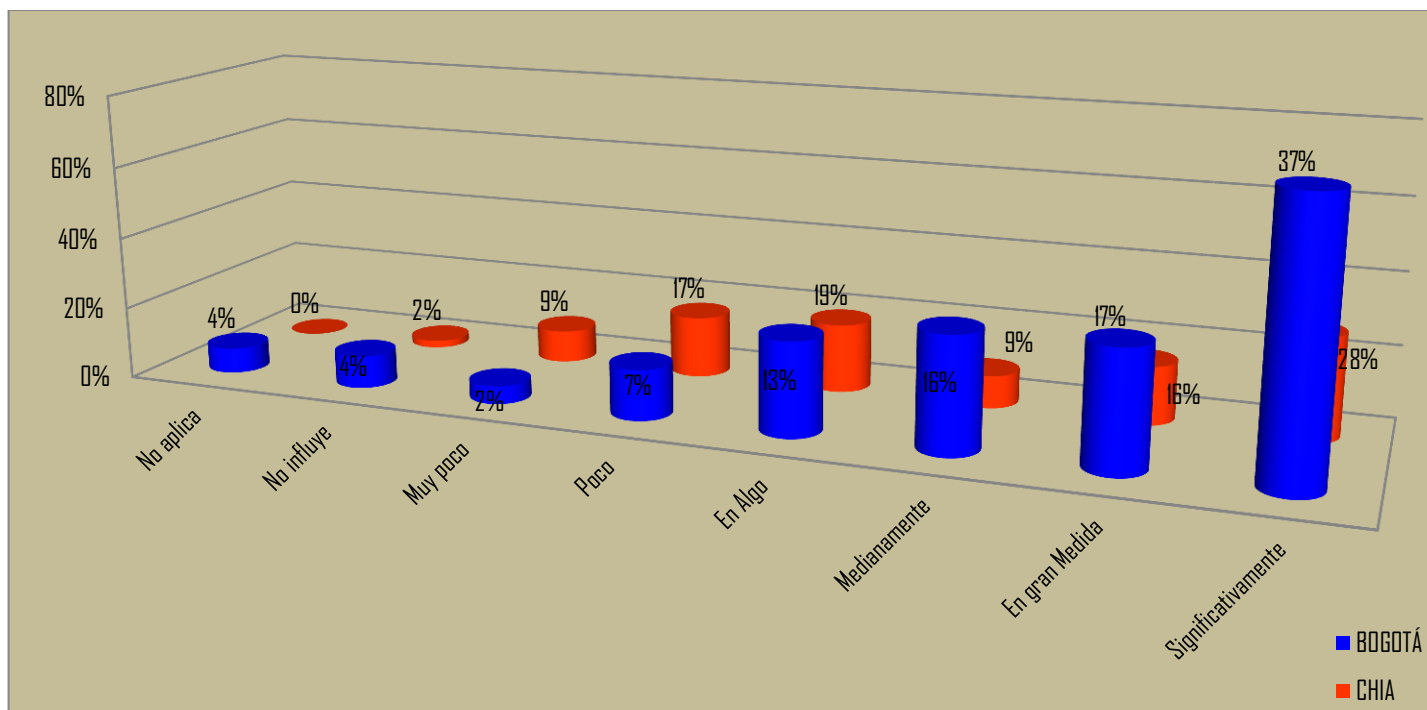
Fuente: Creación propia, 2017

Frente a si el tramo del bicicarril construido influye en la presencia de conflictos, accidentes entre los usuarios del lugar (peatones, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios). Los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye significativamente un 18% y en gran medida un 14%. A diferencia de los resultados obtenidos en los ciudadanos encuestados en Bogotá, quienes consideran que influye en algo un 17% y poco un 15% (Ver gráfico7).



Gráfica 8. La accesibilidad al bicicarril influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar
Fuente: Creación propia, 2017

En cuanto a la afirmación sobre si la accesibilidad al bicicarril influye para que personas con discapacidad física hagan uso del lugar, el 21% de los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye en gran medida y 18% medianamente. Mientras que los encuestados en Bogotá respondieron que influye significativamente en 23% y 19% dicen que en gran medida (Ver gráfico 8).

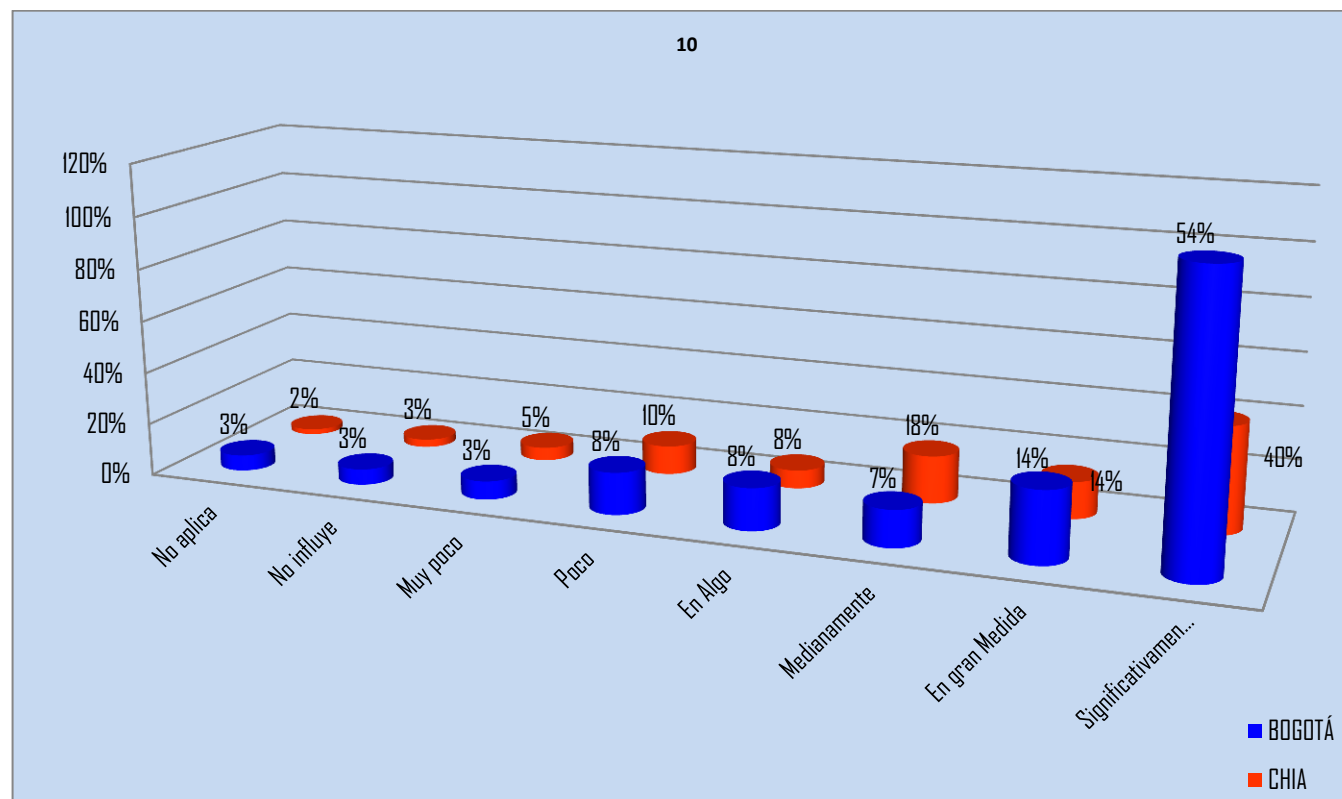


Gráfica 9. El estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bicarril influye para que se pueda transitar sin ningún conflicto por el espacio público del lugar.

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre sí el estado de conservación de la calzada, vía, andenes, ruta del bici carril influye para que se pueda transitar sin ningún conflicto por el espacio público del lugar, un 28% de los ciudadanos de Chía respondieron que influye significativamente y 16% en gran medida. A diferencia de los resultados obtenidos en los ciudadanos encuestados en Bogotá, quienes consideran que influye significativamente en un 37% y en gran medida un 17% (Ver gráfico 9).

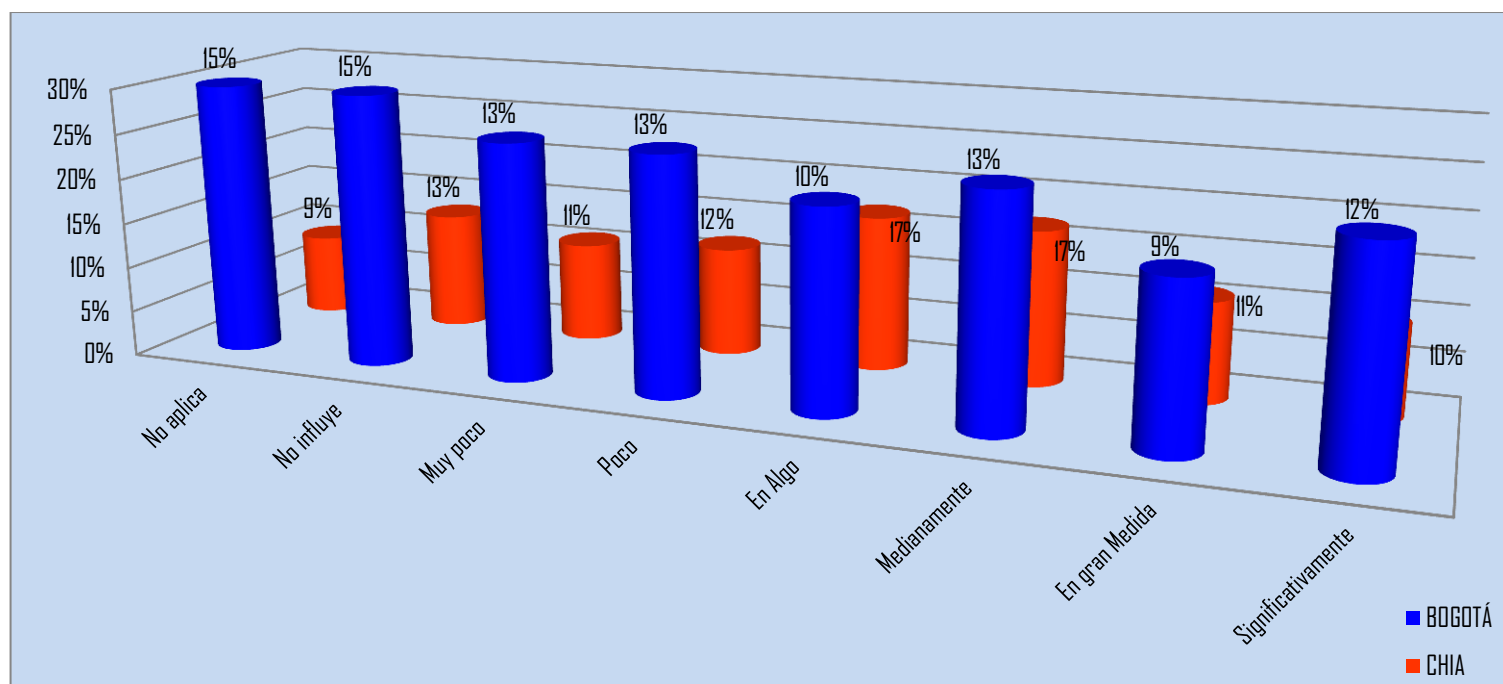
Resultados Ítems de la Dimensión Política



Gráfica 10. Los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil

Fuente: Creación propia, 2017

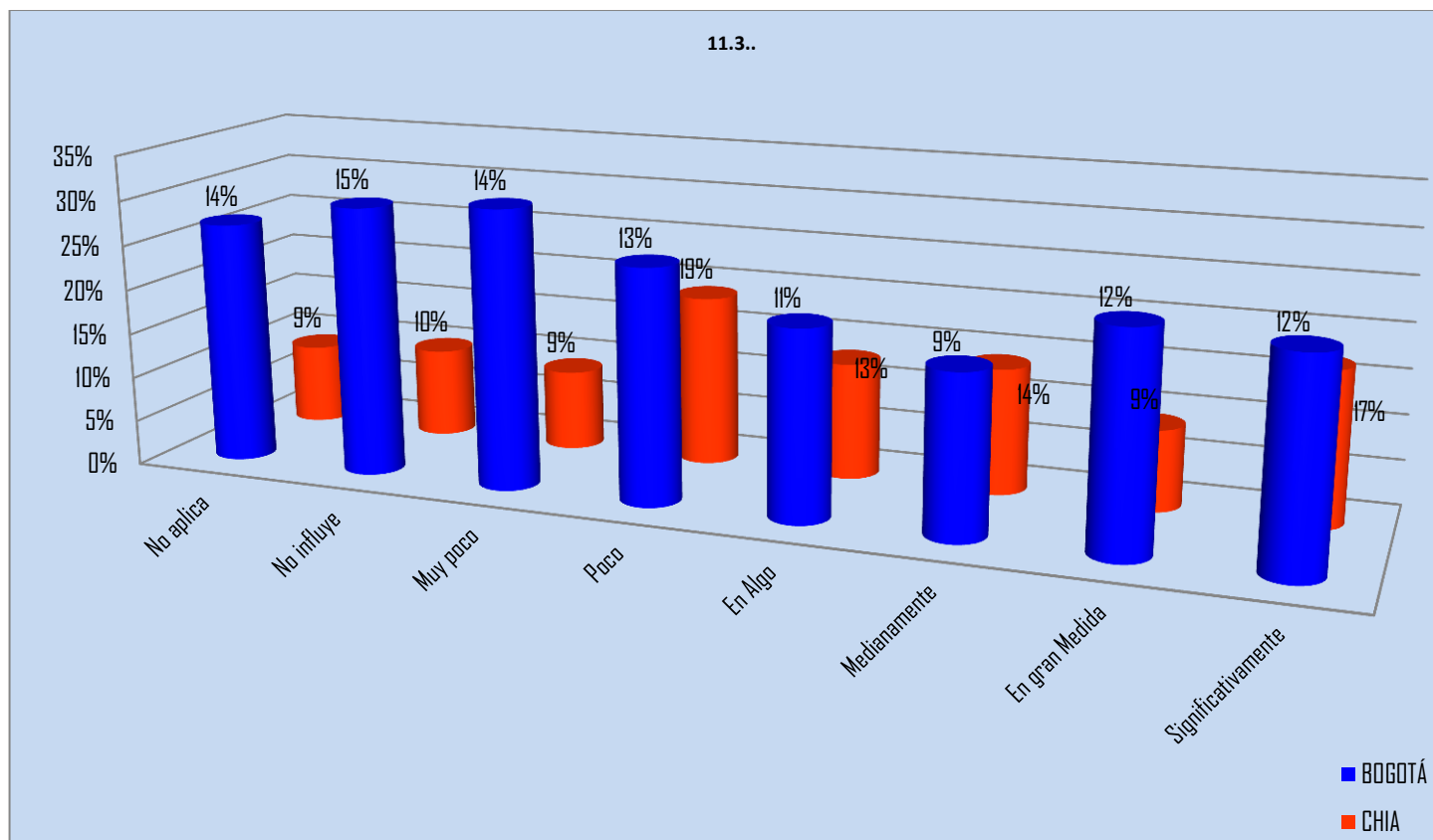
A la afirmación sobre sí los semáforos bien sincronizados influyen para que el tráfico o la movilidad sea más ágil, el 40% de los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye significativamente y 14% que en gran medida. En Bogotá 54% perciben que influye significativamente y 14% en gran medida.



Gráfica 11.2. Uso de Vocabulario soez en el Espacio Público.

Fuente: Creación propia, 2017

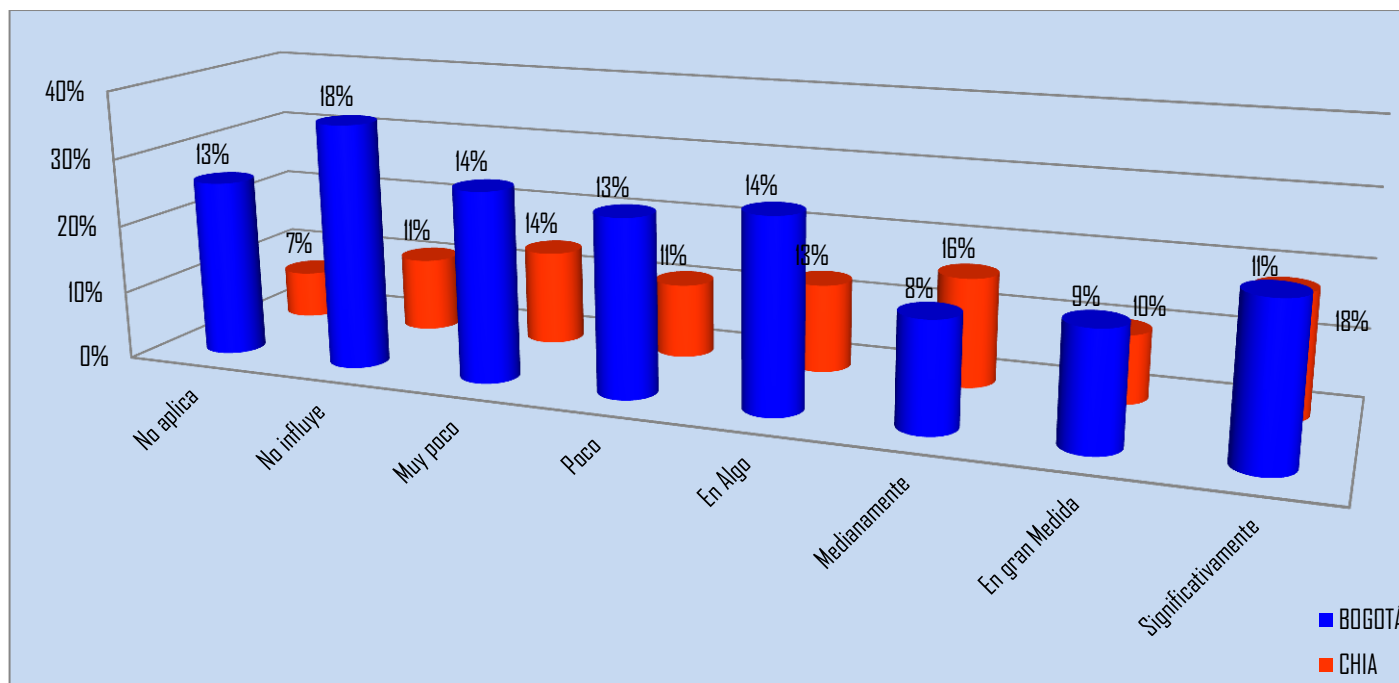
En cuanto a la afirmación sobre si el uso de vocabulario soez en el espacio público influye, los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye en algo en un 17% y medianamente un 17%. A diferencia de los ciudadanos de Bogotá, pues 15% consideran que no influye y un 15% que no aplica (Ver gráfico 11.2).



Gráfica 11.3. Arrojar desde el vehículo basura al espacio público

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre sí la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como arrojar desde el vehículo basura al espacio público, los ciudadanos encuestados en Chía 19% respondieron que influye poco y 17% significativamente. Mientras que 15% de los ciudadanos encuestados en Bogotá respondieron que no influye y 14% que no aplica y 14% que influye muy poco.



Grafica 11.4. Contaminación Auditiva.

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril como la contaminación auditiva, los ciudadanos encuestados en Chía respondieron: un 18% dice que significativamente y 16% que medianamente. Mientras que en Bogotá respondieron: no influye un 18% y muy poco un 14%.

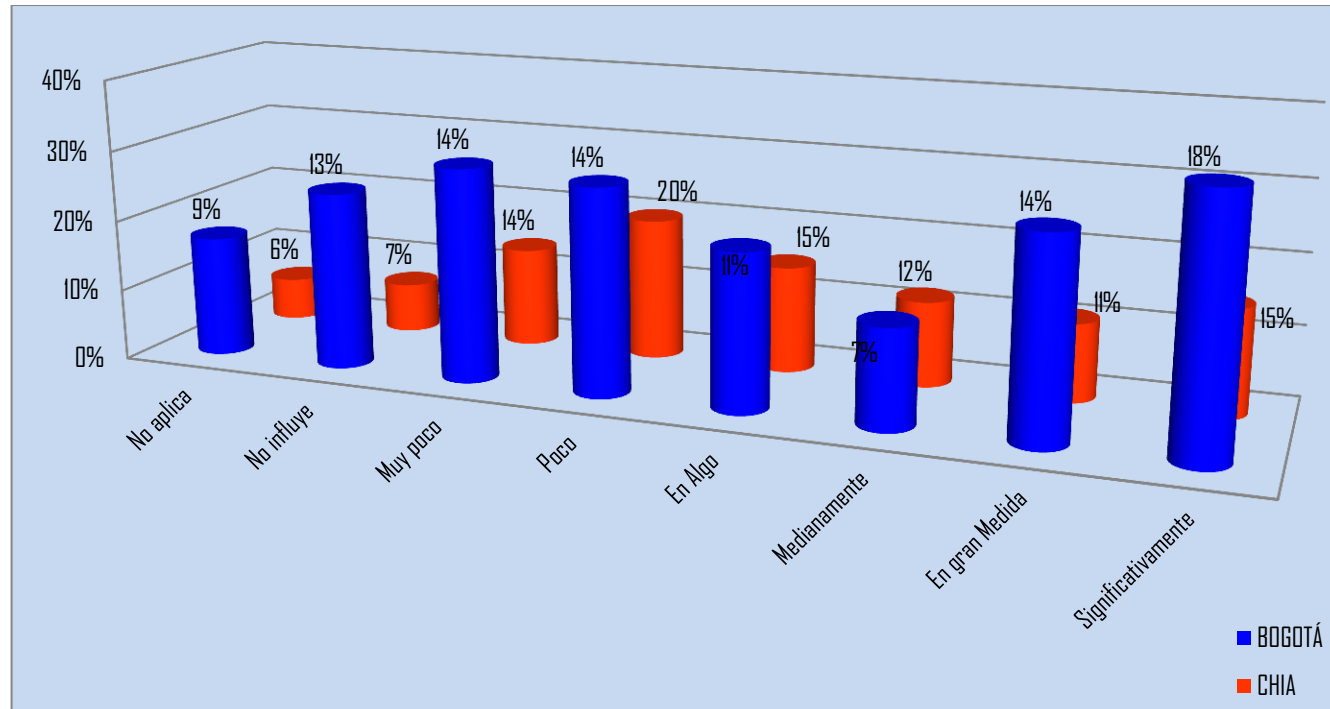
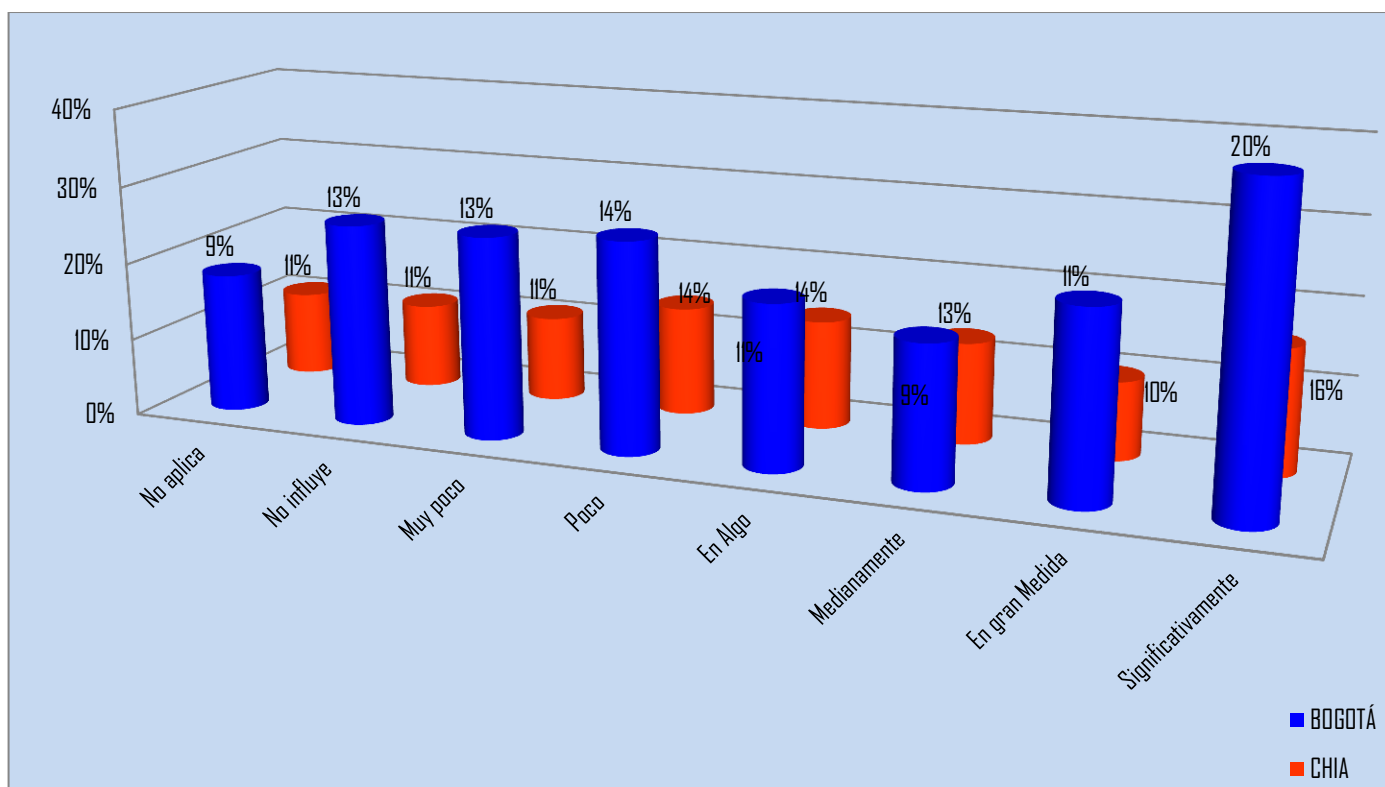


Gráfico 11.5 Ocupación Indevida del Espacio Público.

Fuente: Creación propia, 2017

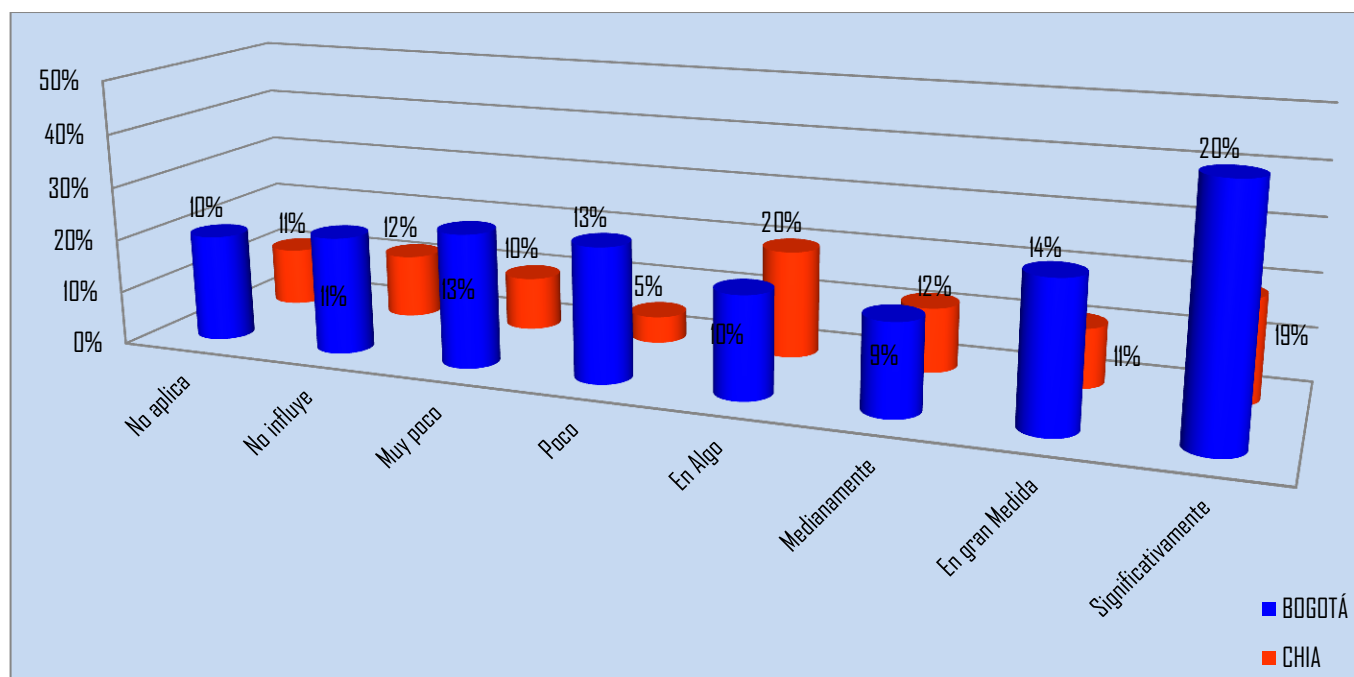
A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bicicarril como la ocupación indebida del espacio público, en Chía 20% de los ciudadanos encuestados respondieron que influye poco y muy poco un 14%. A diferencia de las respuestas obtenidas por los ciudadanos en Bogotá, quienes perciben que influye significativamente un 18% y en gran medida un 14%.



Gráfica 11.6. Hurto.

Fuente: Creación propia, 2017

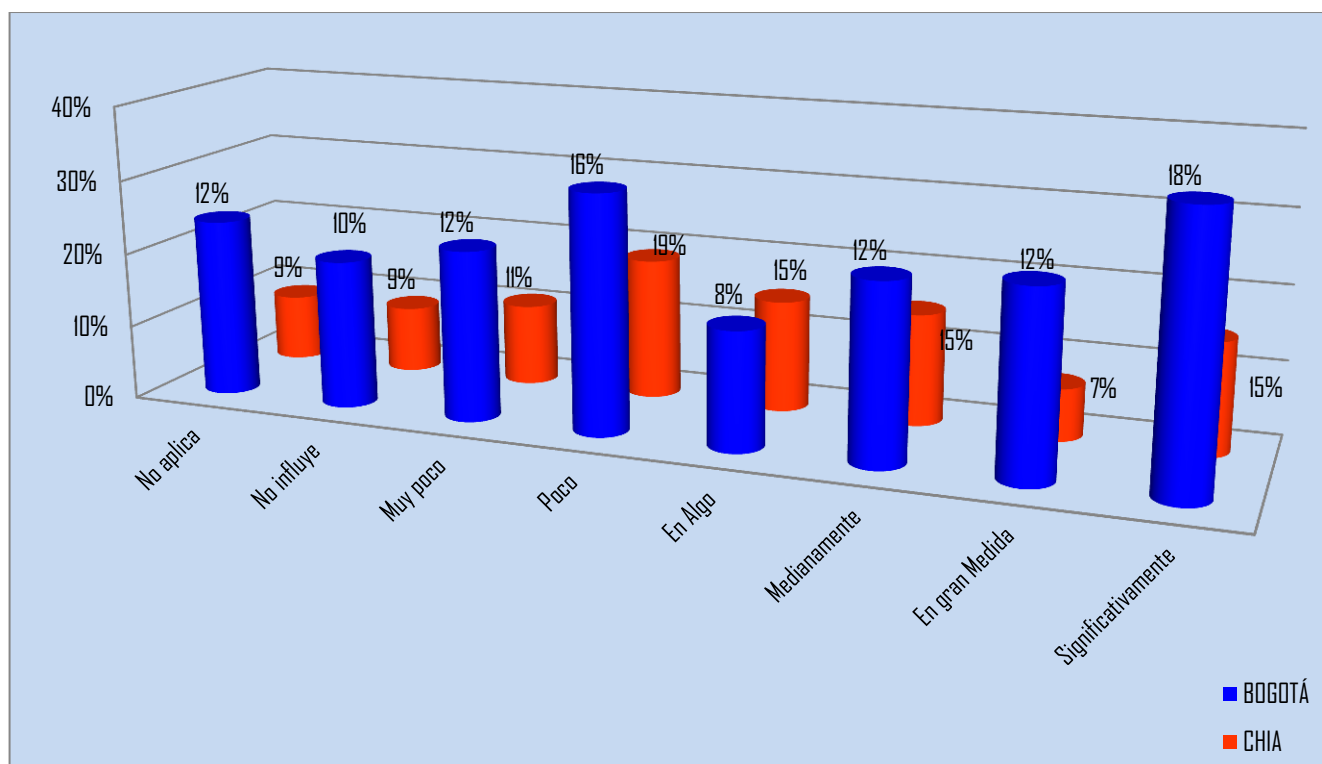
A la afirmación de si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril, como los hurtos, los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye significativamente en un 16% y poco y en algo un 14% respectivamente. Así mismo, los encuestados en Bogotá consideran que influye significativamente un 20% y 14% que poco influye.



Gráfica 11.7. Expendio de Drogas.

Fuente: Creación propia, 2017

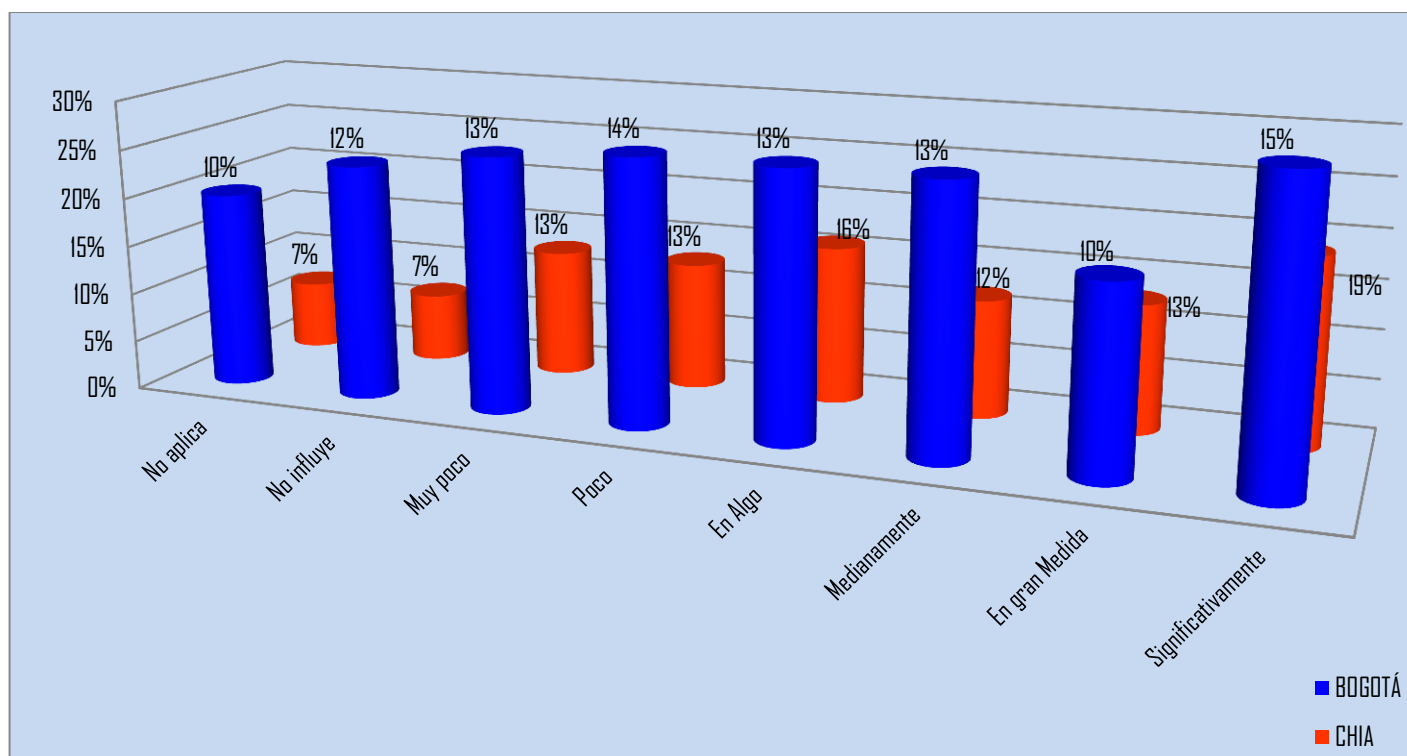
A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril como el expendio de drogas, 20% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye en algo y 19% que influye significativamente. Así mismo, 20% de los ciudadanos encuestados en Bogotá respondieron que también influye significativamente y 14% que en gran medida



Gráfica 11. Peatones o Conductores con un grado de alicoramiento No permitido.

Fuente: Creación propia, 2017

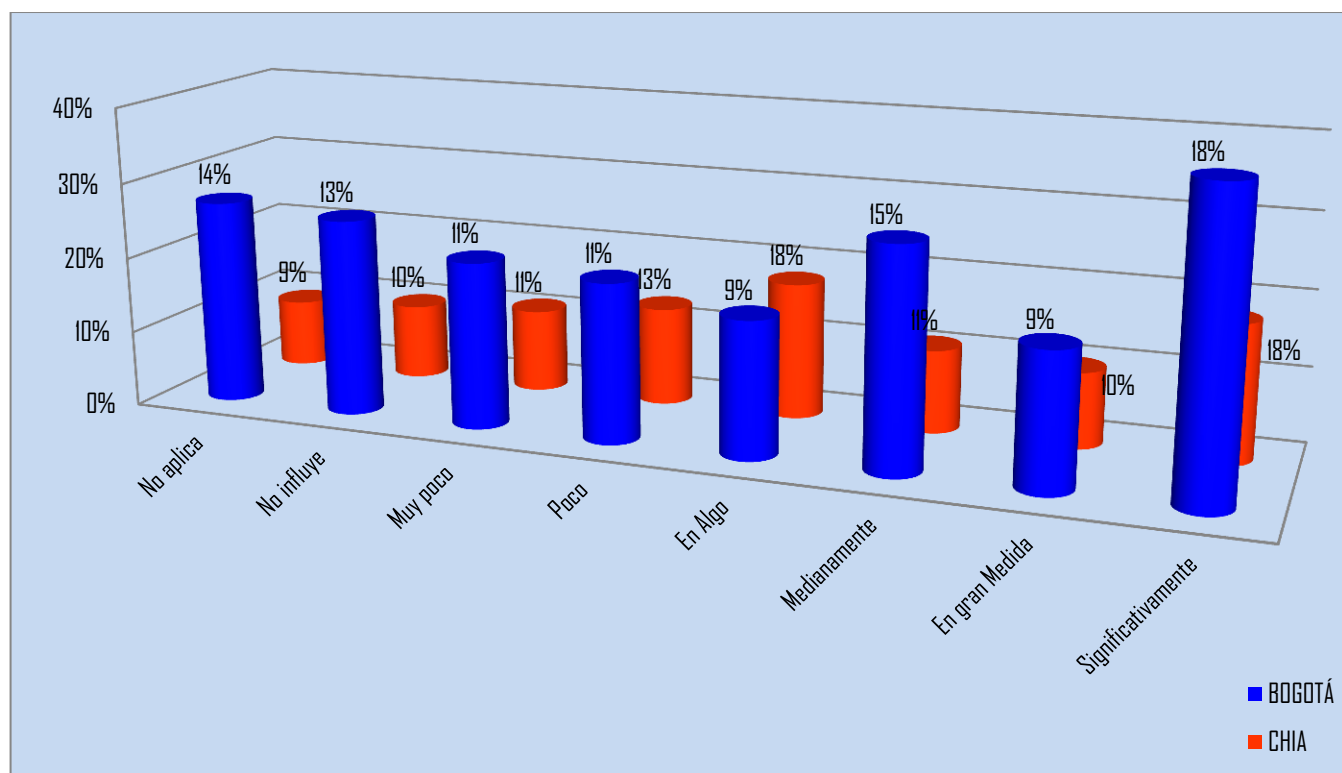
A la afirmación sobre sí la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril como peatones o conductores con un grado no permitido de alicoramiento, el 19% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye poco y un 15% que influye significativamente. A igual que las respuestas de los encuestados en Bogotá: 18% consideran que influye significativamente y 16% que influye poco.



Grafica 11.9 Conductores Motorizados o No Usando Celular.

Fuente: Creación propia, 2017

Sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bicicaril, como conductores (motorizados o no) usando el celular, 19% de los ciudadanos encuestados en Chía perciben que influye significativamente. Al igual que los ciudadanos encuestados en Bogotá: un 15% perciben que influye significativamente.



Gráfica 11.10 Peatones Usando Celular en el Espacio Público.

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la presencia de la autoridad influye para que ocurran comportamientos en el bici carril como peatones usando el celular en el espacio público, los ciudadanos encuestados en Chía respondieron: 18% que influye en algo y 18% que significativamente. De igual manera los ciudadanos encuestados en Bogotá respondieron: 18% que influye significativamente y 15% medianamente.

Resultado Ítems de la Dimensión Social

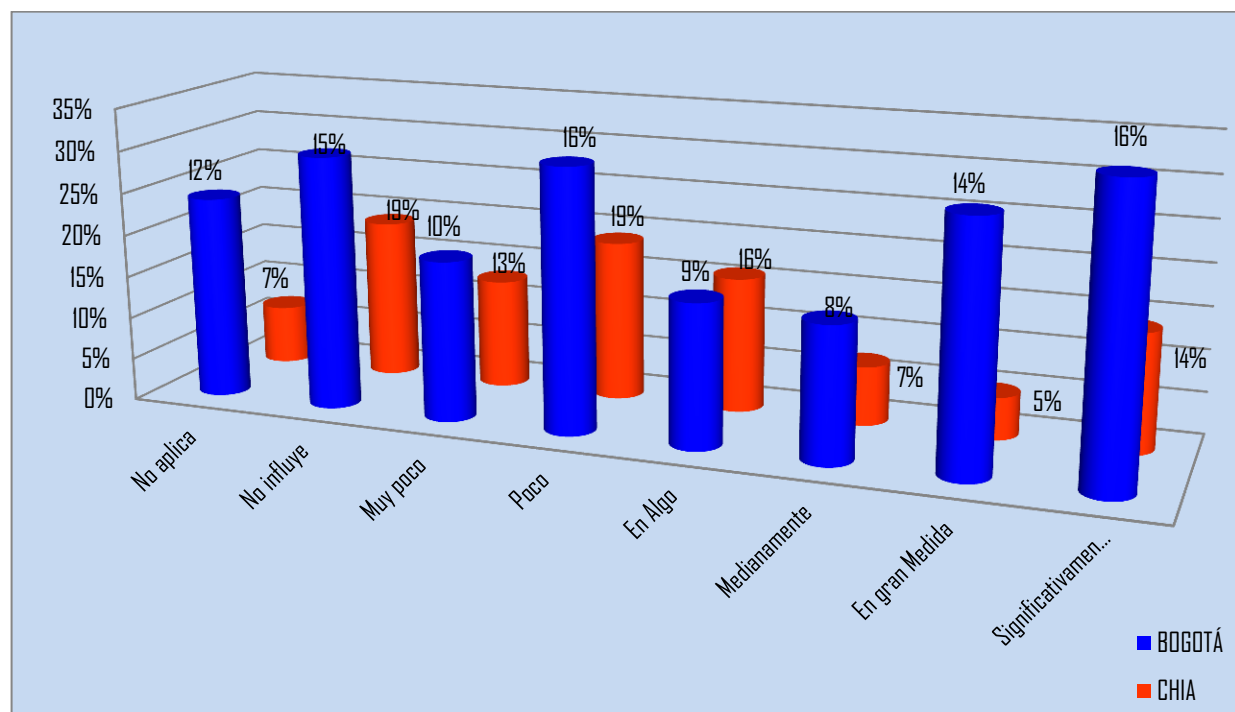
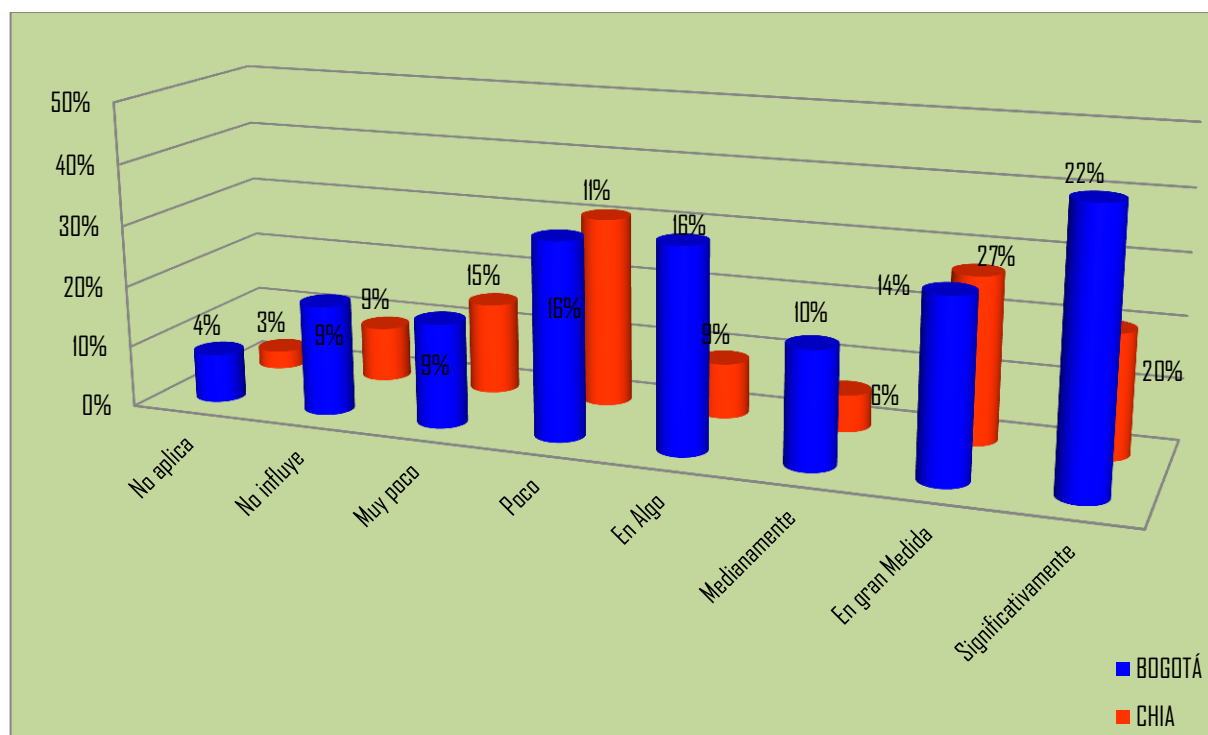


Gráfico 12. La presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bici carril arrojen papeles al espacio público
Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la presencia de canecas de basura influye para que las personas que hacen uso del bicicarriil arrojen papeles al espacio público, los ciudadanos encuestados en Chía respondieron: 19% que no influye y 19% que influye poco. A diferencia de los ciudadanos encuestados en Bogotá quienes respondieron: 16% que influye significativamente y 14% que en gran medida.



Gráfica 13. La cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicicarril, influye para que surjan malos comportamientos y conflictos

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre si la cantidad de personas, conductores de vehículos, motociclistas, bici usuarios, que transitan o se movilizan por el bicicarril influye para que surjan malos comportamientos y conflictos, los encuestados en Chía respondieron: 27% que influye en gran medida y 20% significativamente. Así mismo, el 22% de los encuestados en Bogotá perciben que influye significativamente.

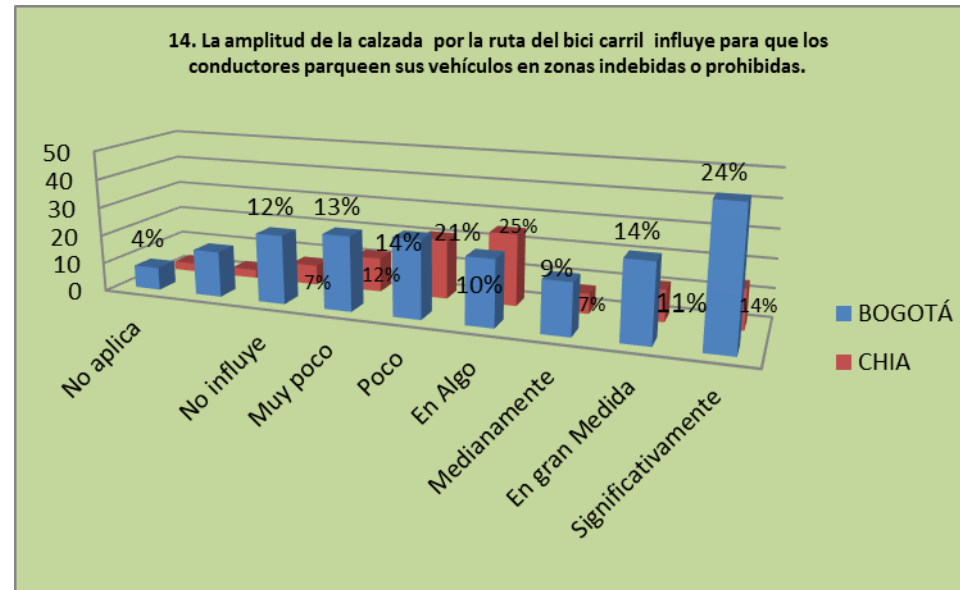


Gráfico 14. Amplitud de la Calzada por la ruta del Bici carril.
Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre sí la amplitud de la calzada por la ruta del bici carril influye para que los conductores parken sus vehículos en zonas indebidas o prohibidas, los ciudadanos en Chía respondieron que influye en algo con un 25% y 14% que poco. Mientras que en Bogotá los encuestados consideran que influye significativamente en un 24% y en gran medida un 14%.

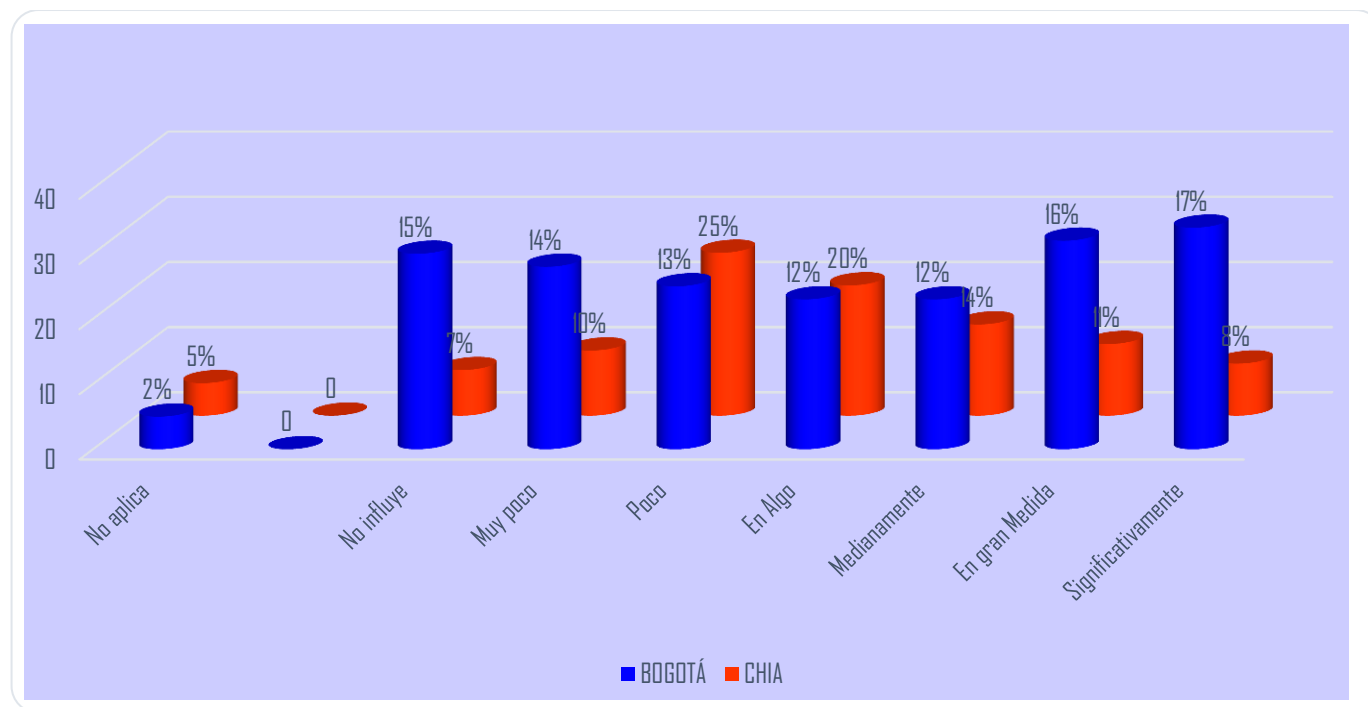


Gráfico 15. Los semáforos presentes en el lugar influyen para que los peatones invadan el bicarril y las vías.

Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación sobre sí los semáforos presentes en el lugar influyen para que los peatones invadan el bici carril y las vías, el 25% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que influye poco y 20% en algo. Mientras que en Bogotá los encuestados respondieron: 17% que influye significativamente y 16% en gran medida un 16% (Ver gráfico 15).

A la afirmación N°16: Usted usa el Bicicarril por: a. Comodidad. _____ b. Seguridad. _____ c. No tiene otra opción _____ d. Mejor Movilidad _____ e. La Norma así lo dice _____ f. Todas las anteriores _____ g. Otra. ¿Cuál? ____

Los ciudadanos encuestados respondieron de la siguiente manera: Los ciudadanos encuestados en Chía utilizan el bici carril por seguridad (38%) y comodidad (16%). Y los encuestados en Bogotá lo utilizan por mejor movilidad (39%), por comodidad (38%) (Ver gráfico 16).

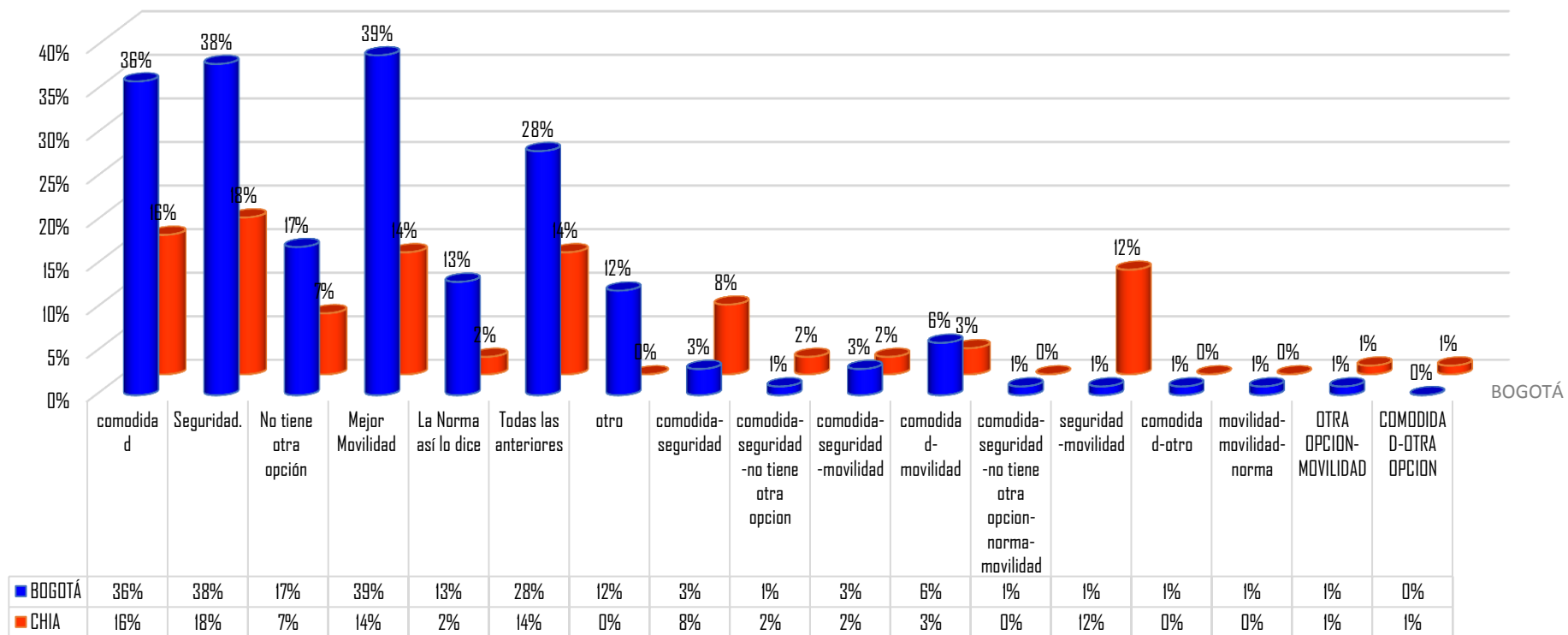


Gráfico 16. Usa Bici carril por:
Fuente: Creación propia, 2017

Opinión de los encuestados sobre Comportamientos de Movilidad:

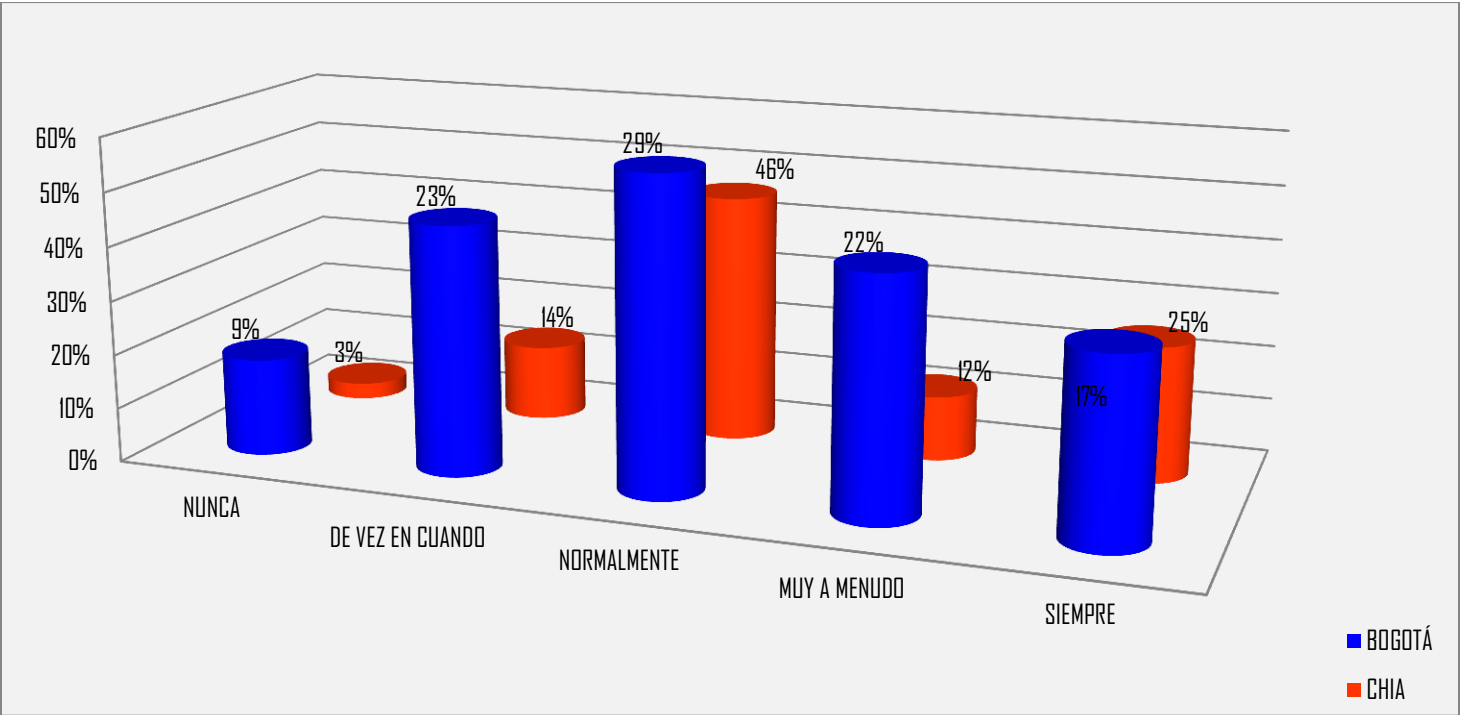


Gráfico 17. Conocimiento de normas de tránsito.
Fuente: Creación propia, 2017

A la pregunta sobre sí los ciudadanos tienen conocimiento de las normas de tránsito, en Chía el 46% de los encuestados dicen que normalmente tienen conocimiento y un 25% siempre. Al igual que el 29% los ciudadanos encuestados en Bogotá afirman que normalmente tienen conocimiento y un 23% de vez en cuando (Ver gráfico 17).

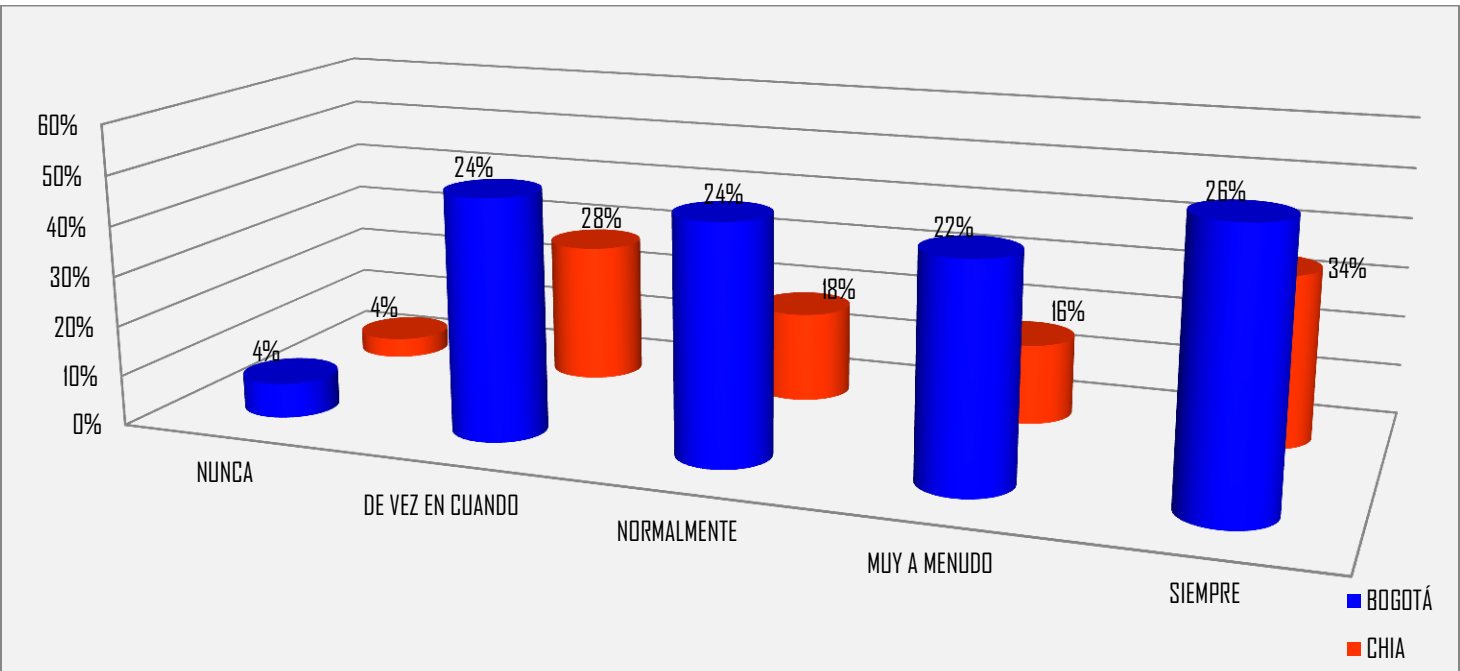


Gráfico 18. Demostración de respeto por las normas de tránsito.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta sobre si los ciudadanos demuestran respeto por las normas de tránsito. En Chía el 34% de los encuestados responden que siempre y un 16% muy a menudo. A su vez en Bogotá el 26% de los encuestados responden que siempre y un 22% muy a menudo (Ver Gráfico 18).

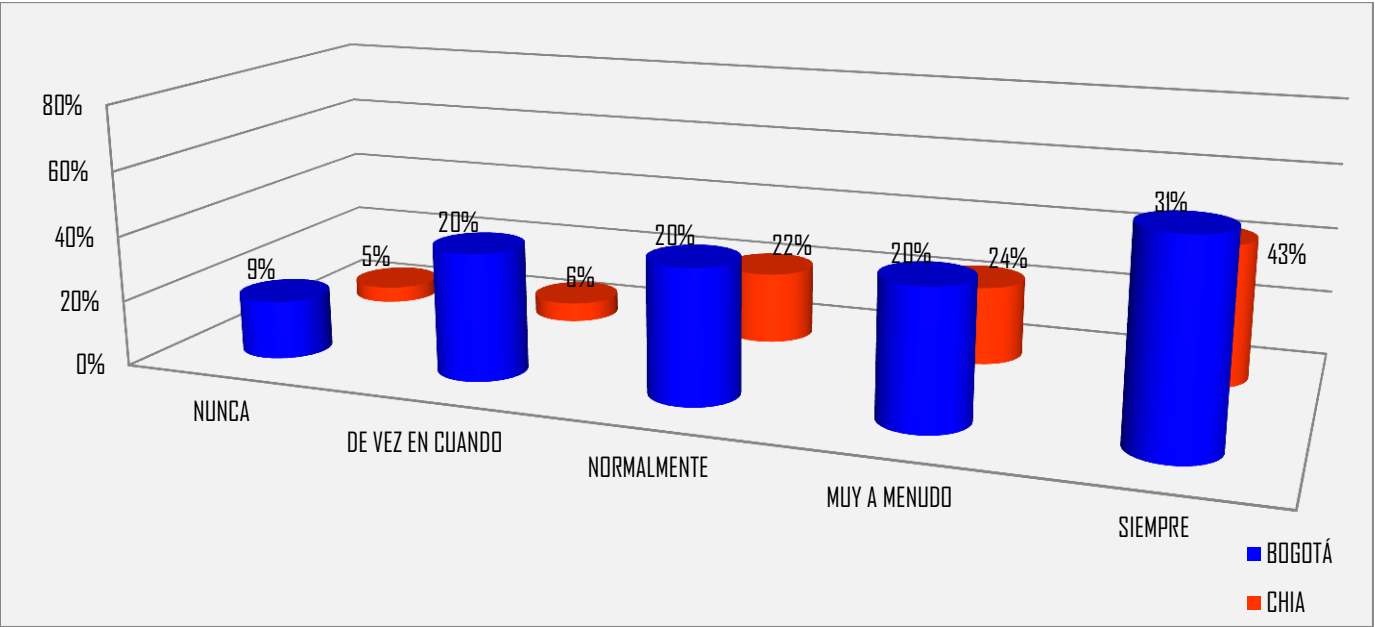


Gráfico 19. Respeto por lo que indique el semáforo.
Fuente: Creación propi, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos respetan el semáforo, un 43% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que lo hacen siempre y un 24% muy a menudo. Así mismo en Bogotá los encuestados respondieron que muy a menudo, normalmente y de vez en cuando lo hacen, todos con 20% respectivamente.

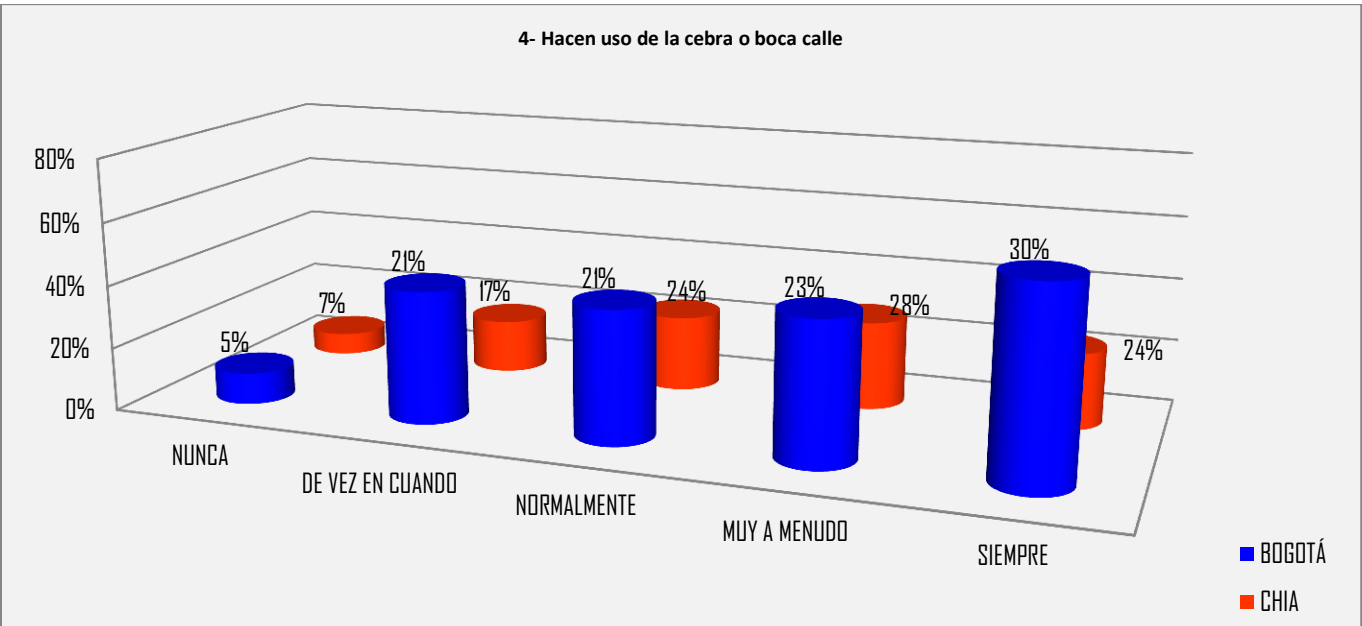
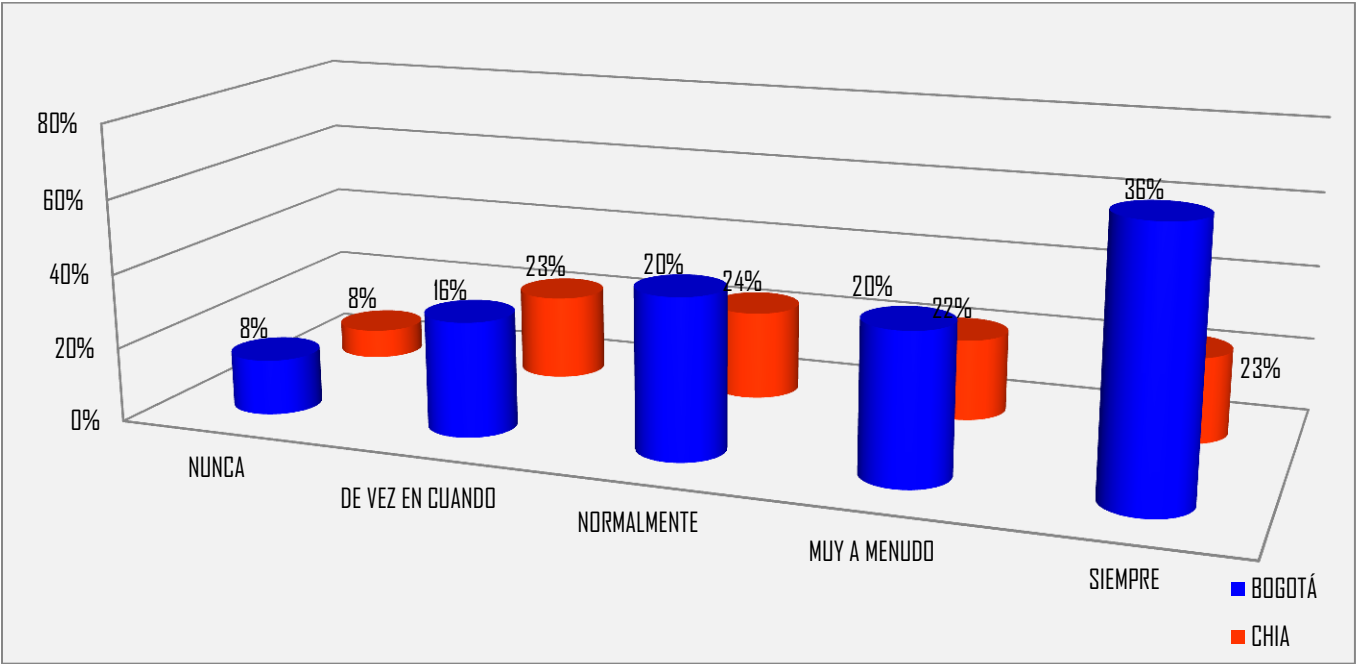


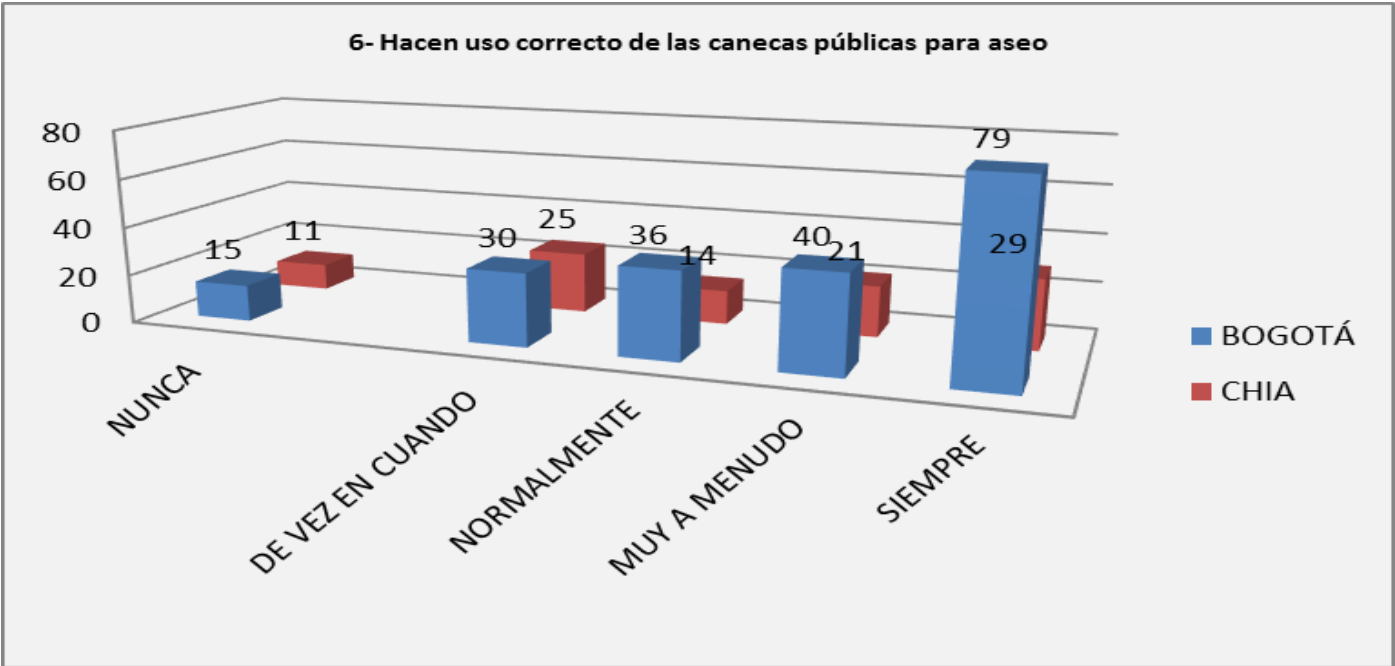
Gráfico 20. Hace uso de la cebra.
Fuente: Cr4ación propia, 2017

Sobre el uso de la cebra o boca calle, el 28% de los ciudadanos encuestados en Chía afirman hacer uso de ésta muy a menudo y el 24% hace uso de ésta normalmente. Mientras que en Bogotá el 30% de los encuestados siempre hace uso de la cebra y el 23% muy a menudo (Ver Gráfico 20).



Gráfica 21. Hacen uso correcto de los paraderos
Fuente: Creación propia, 2017

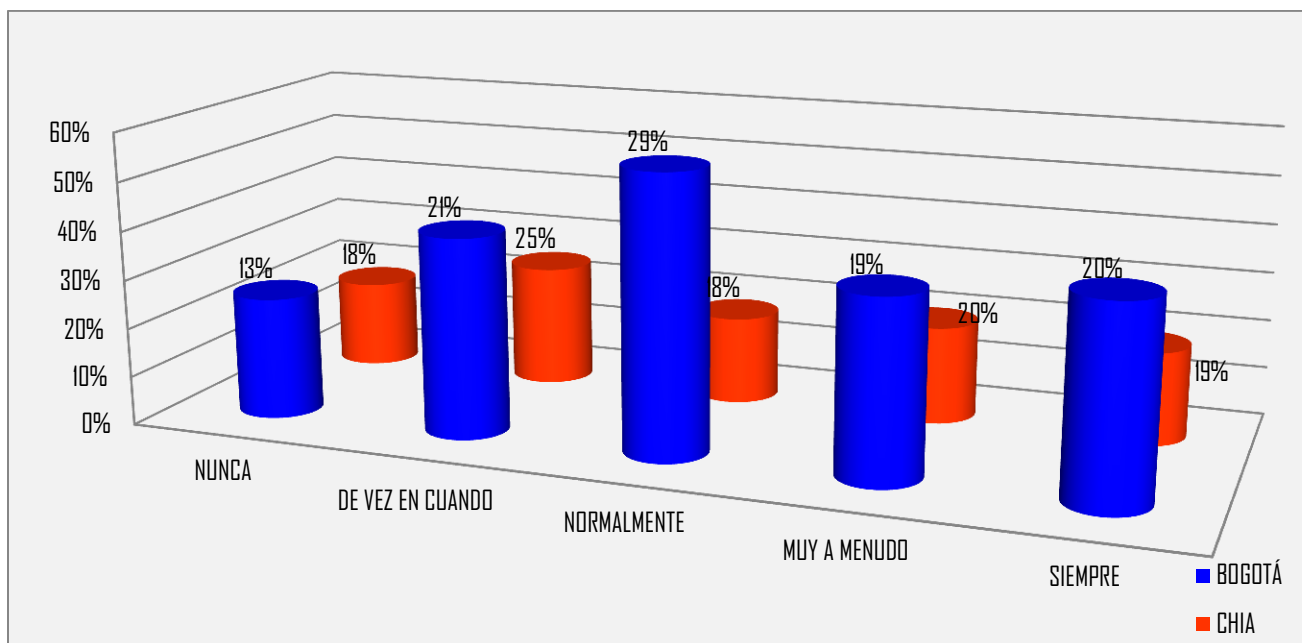
Sobre la pregunta sobre si los ciudadanos hacen uso correcto de los paraderos, en Chía el 24% de los encuestados respondieron que normalmente y el 22% que muy a menudo. Mientras que el 36% de los encuestados en Bogotá responden que siempre y el 20% que muy a menudo y normalmente.



Gráfica 22. Hace uso correcto de las canecas públicas.

Fuente: Creación propia, 2017

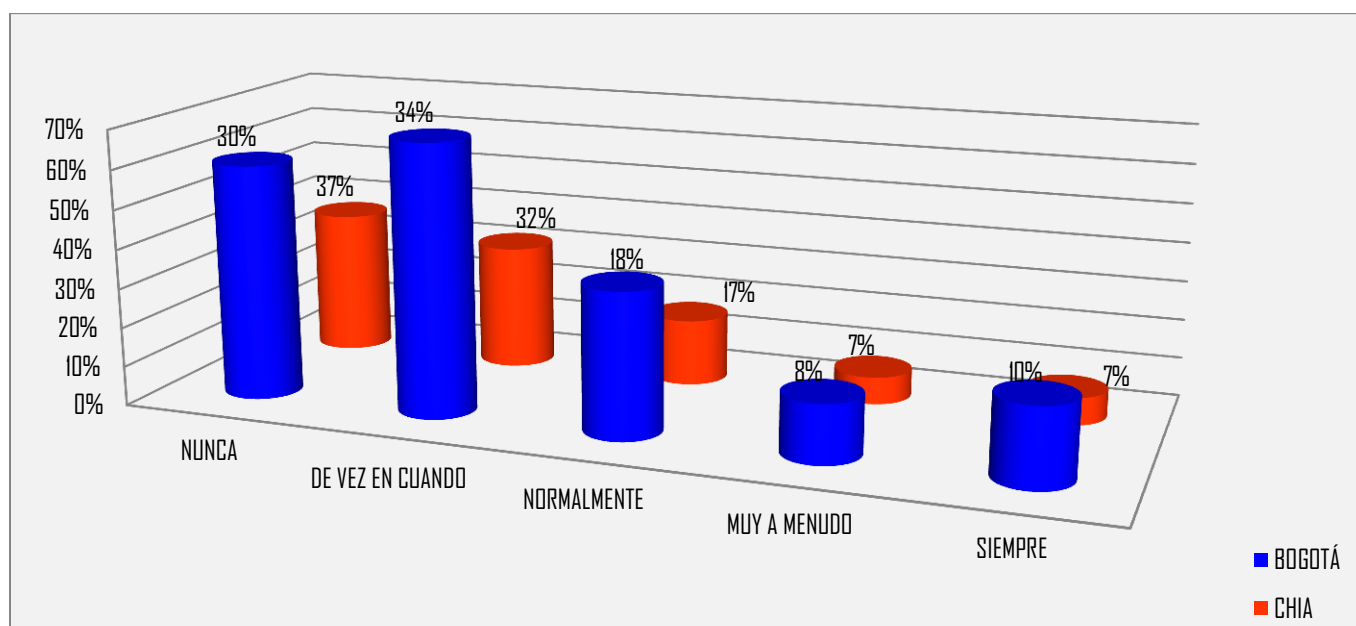
Sobre la pregunta sobre si los ciudadanos hacen uso correcto de las canecas públicas para aseo, en Chía el 25% de los encuestados respondieron que de vez en cuando y así mismo en Bogotá respondieron que el 30% de vez en cuando(Gráfico 22).



Gráfica 23. Transita por zona de bicarril.

Fuente: Creación propia, 2017

Se les preguntó a los ciudadanos de Chía y Bogotá si transitan por zona de bici carril. El 18% de los encuestados en Chía respondieron que nunca y 18% que normalmente transitan por esta zona. Así mismo, el 29% de los encuestados en Bogotá respondieron que normalmente y el 21% que de vez en cuando.



Gráfica 24. Hablan con desconocidos o extraños.

Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos hablan con desconocidos o extraños, el 37% de los encuestados respondieron que nunca y un 32% de vez en cuando. Igualmente, el 34% de los encuestados en Bogotá dijeron que lo hacían de vez en cuando y un 30% que nunca lo hacen.

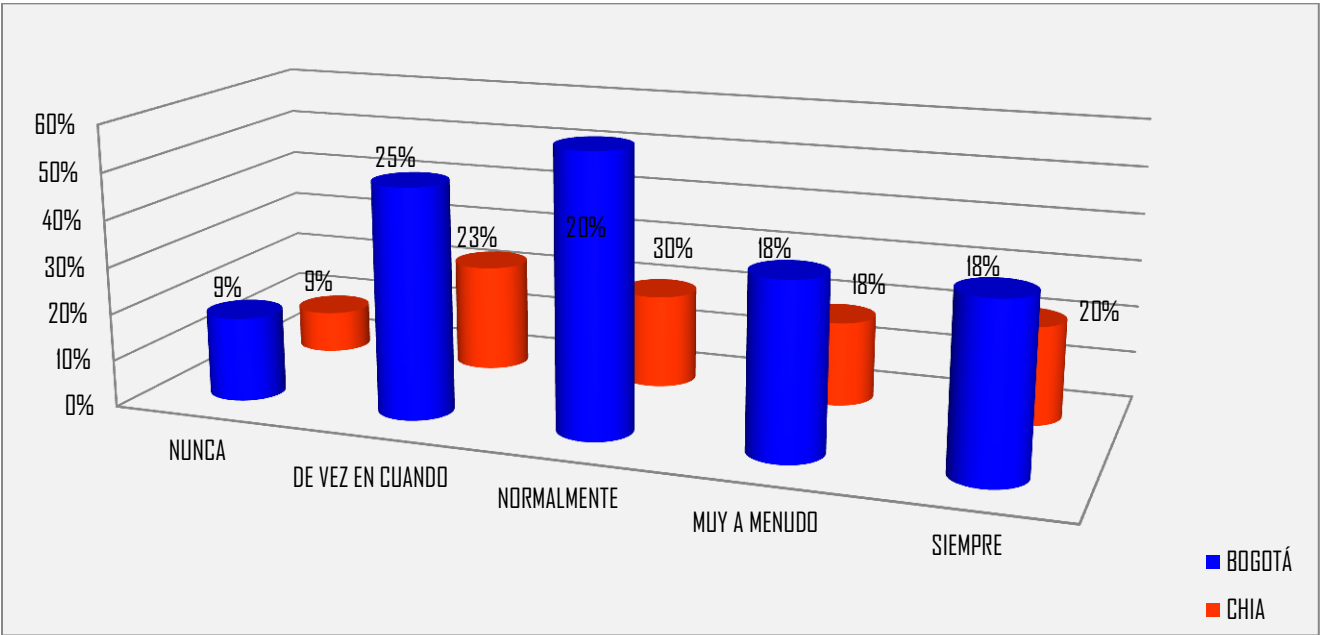
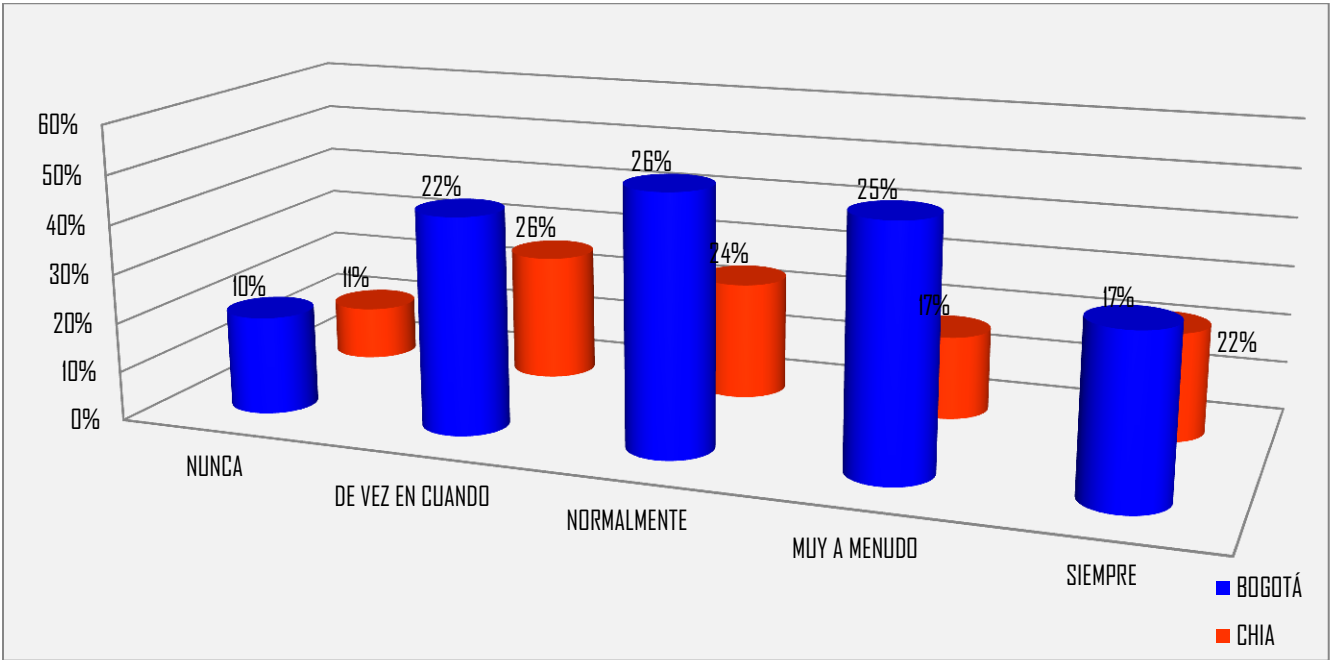


Gráfico 25. Ayudar a otra persona cuando presenta dificultad en el espacio público.
Fuente: Creación propia, 2017

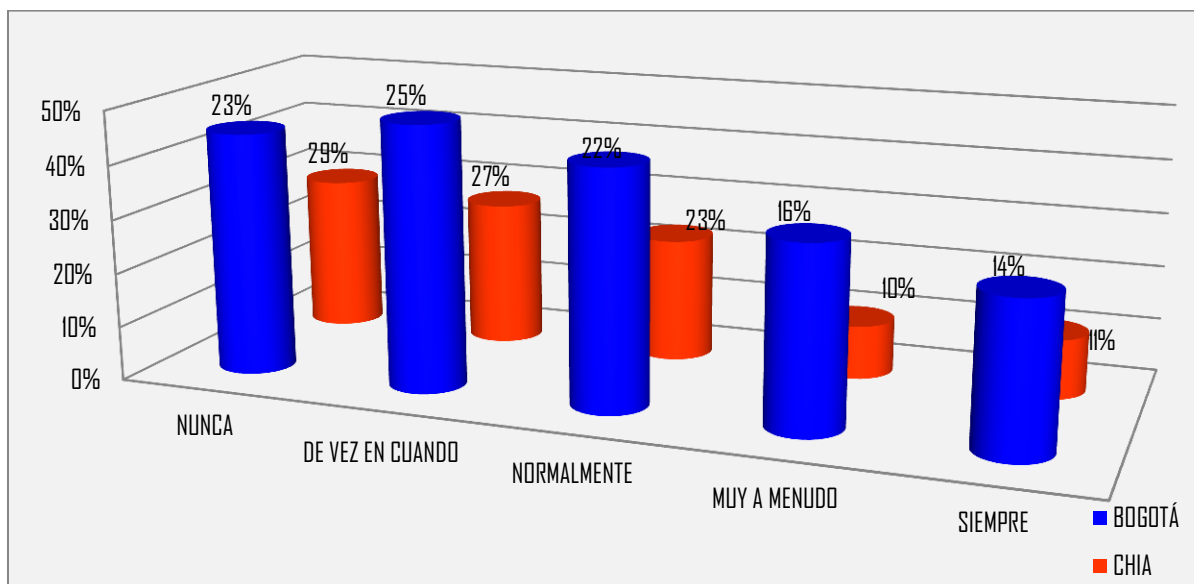
Sobre la pregunta si los ciudadanos ayudan a otra persona cuando presenta dificultad en el espacio público. El 30% de los ciudadanos en Chía respondieron que lo hacen normalmente y el 23% que lo hacen de vez en cuando. Así mismo, el 25% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen de vez en cuando y un 20% que normalmente lo hacen (Ver gráfico 25).



Gráfica 26. Ceder el paso a otro vehículo cuando intenta pasar a otro carril.

Fuente: Creación propia, 2017

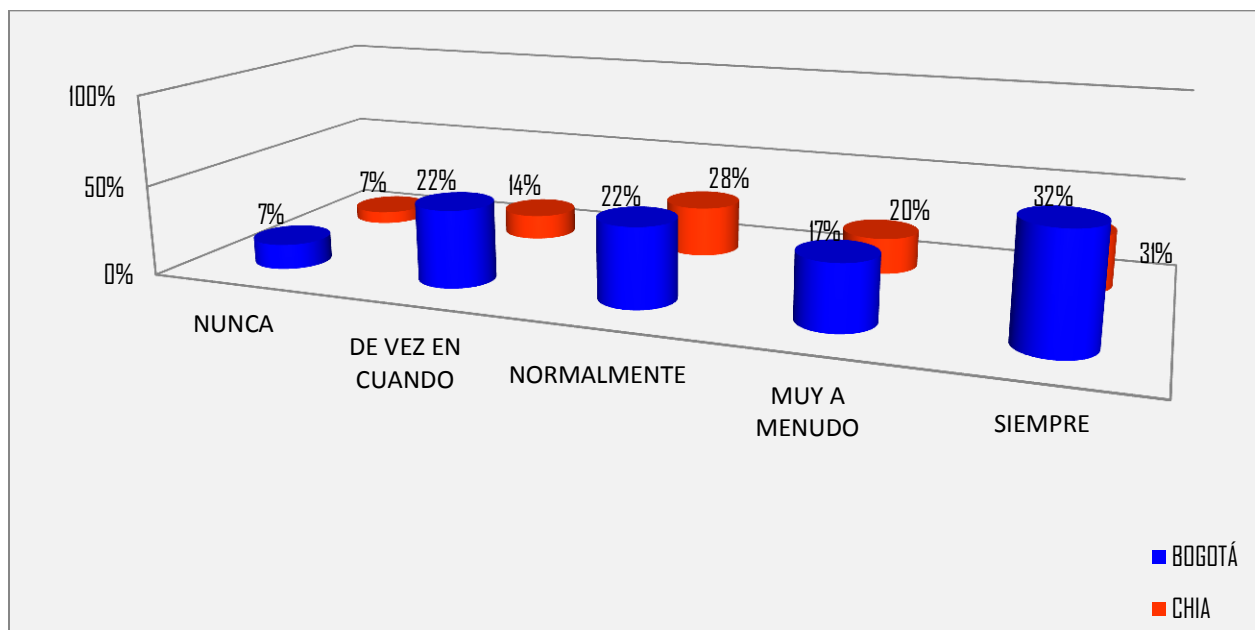
A la pregunta si los ciudadanos ceden el paso a un vehículo cuando intenta pasar a otro carril. El 26% de los encuestados en Chía respondieron que lo hacen de vez en cuando y el 24% que normalmente lo hacen. Así mismo, el 26% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen normalmente y el 25% muy a menudo (Ver Gráfico 26).



Gráfica 27. No invaden Bici carril-vía

Fuente: Creación propia, 2017

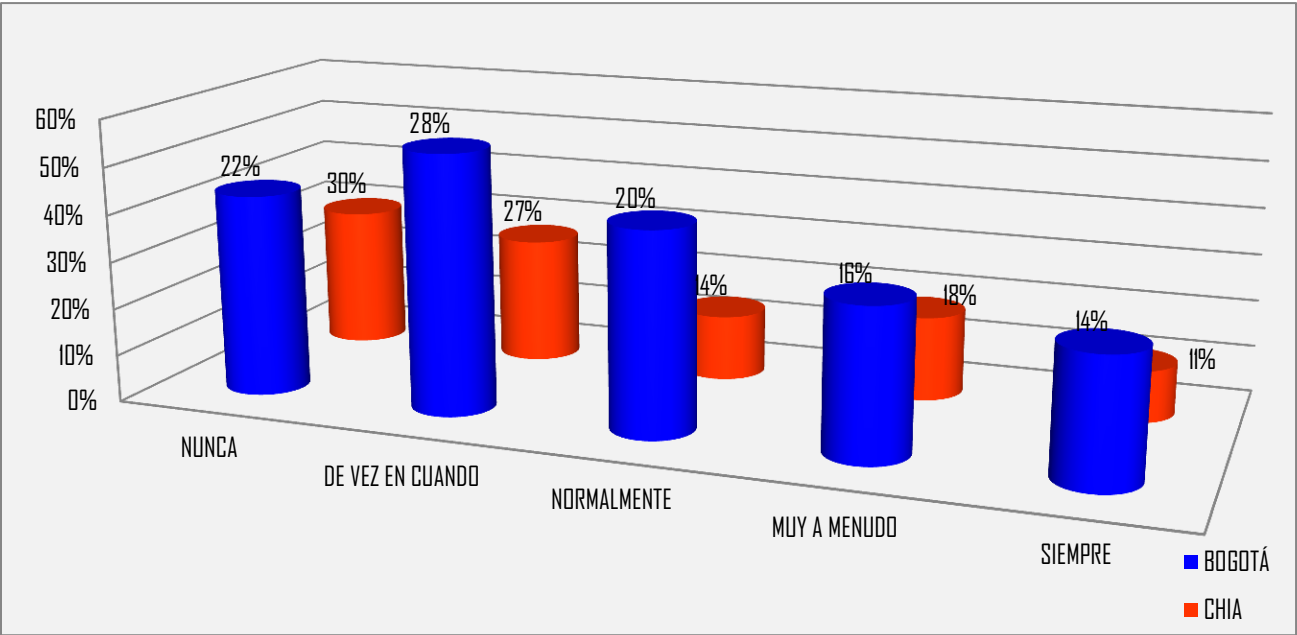
A la pregunta si los ciudadanos invaden el bicicarri. El 29% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que nunca lo hacen y el 27% que lo hacen de vez en cuando. Así mismo, el 25% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen de vez en cuando y el 23% que nunca lo hacen (Ver Gráfico 27).



Gráfica 28. Uso de direccionales o señalización de maniobras.

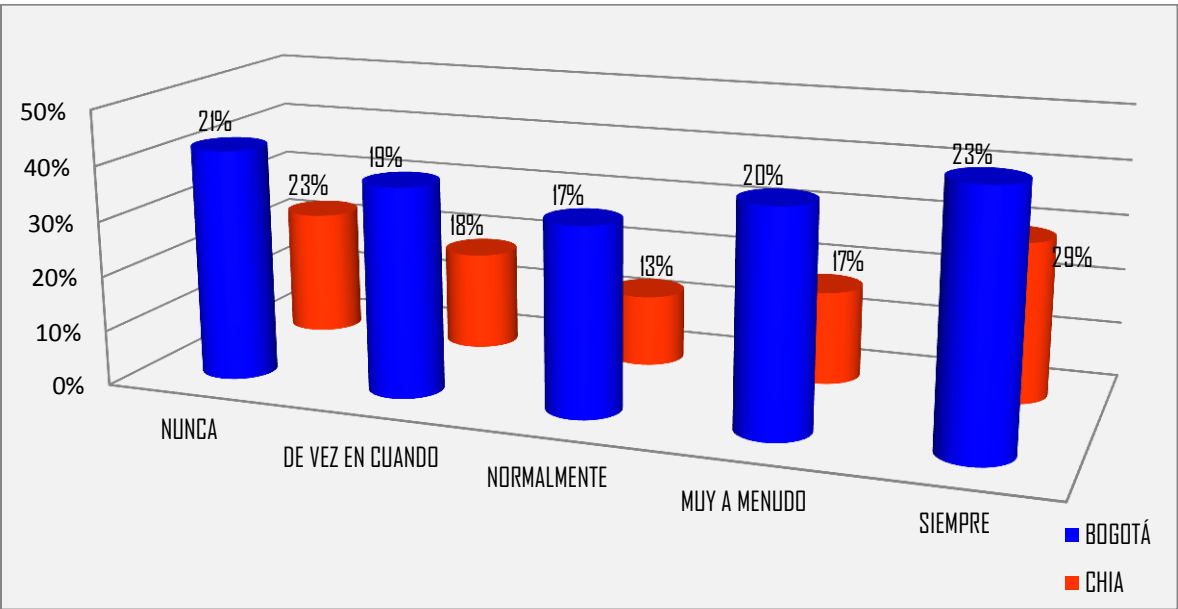
Fuente: Creación propia, 2017

A la pregunta si los ciudadanos hacen uso de las direccionales o señaliza sus maniobras. El 31% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que siempre lo hacen y el 28% lo hacen normalmente. Así mismo, el 32% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen siempre y el 22% lo hacen normalmente y de vez en cuando.



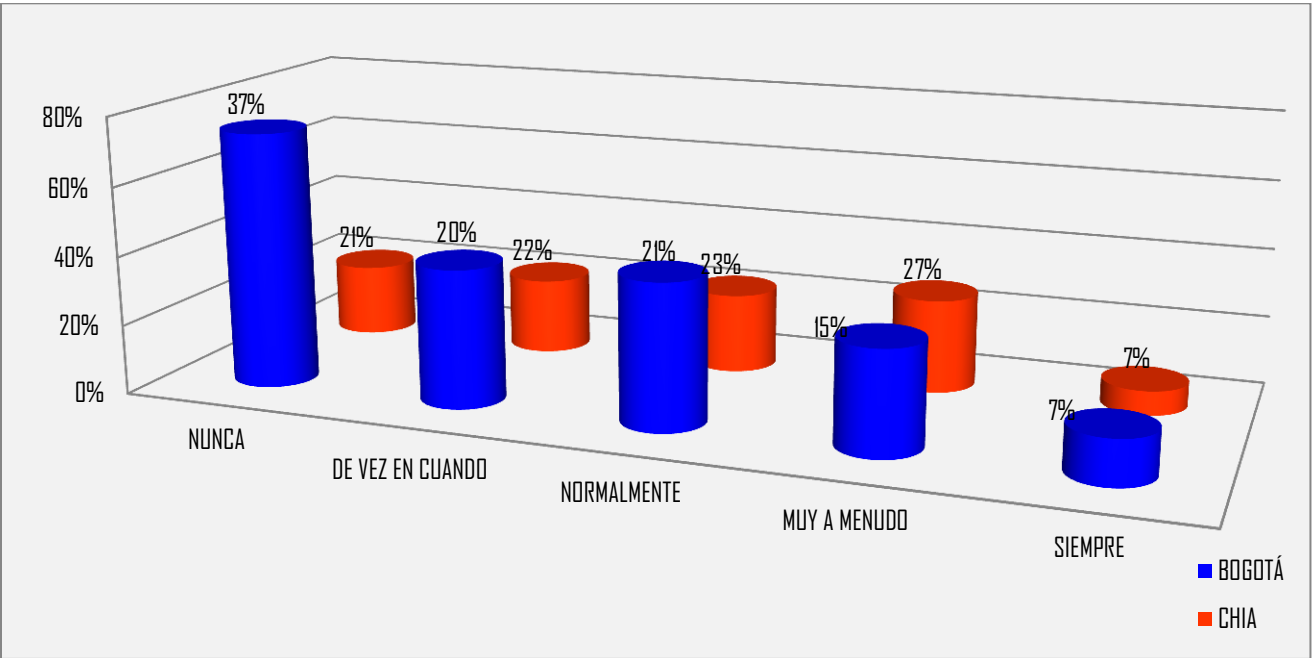
Gráfica 29. Uso de lenguaje soez en el espacio público.
Fuente: Creación propia, 2017

A la pregunta si los ciudadanos hacen uso de lenguaje soez en el espacio público. El 30% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que nunca lo hacen y el 27% lo hacen de vez cuando. Así mismo, el 28% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen de vez en cuando y el 22% que nunca lo hacen.



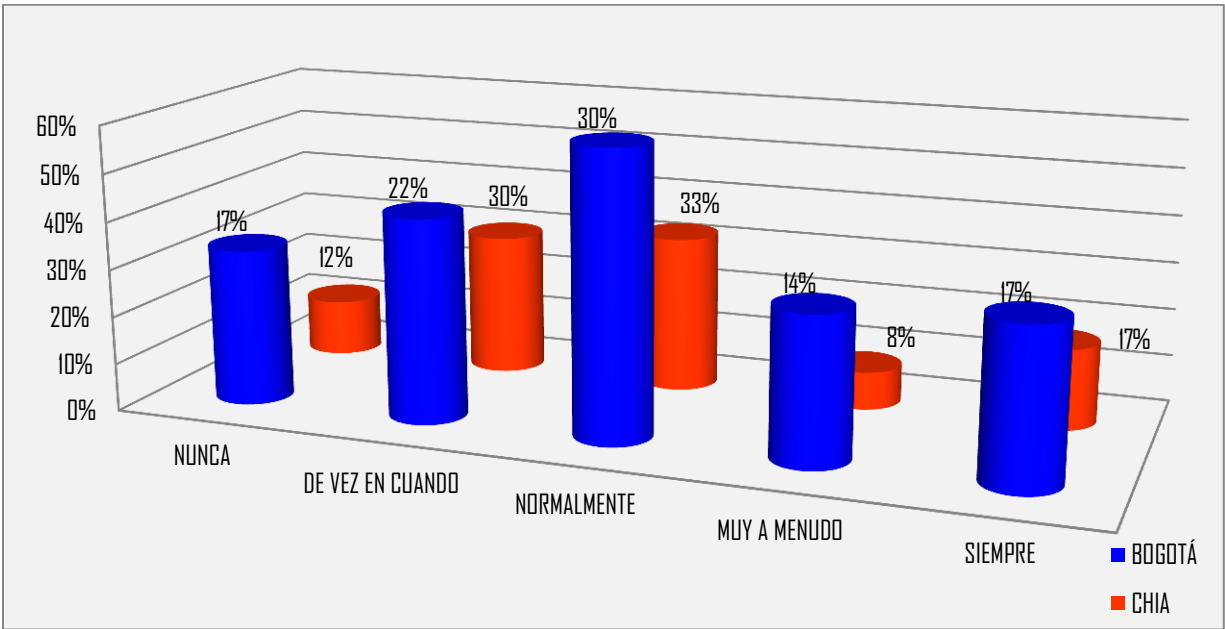
Gráfica 30. Pitan cuando demora el Semáforo o hay trancón.
Fuente: Creación propia, 2017

A la pregunta si los ciudadanos pitan cuando se demora el semáforo o hay trancón. El 29% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que siempre lo hacen y el 23% nunca lo hacen. Así mismo, el 23% de los encuestados en Bogotá respondieron que lo hacen siempre y el 21% que nunca lo hacen (Ver Gráfico 30).



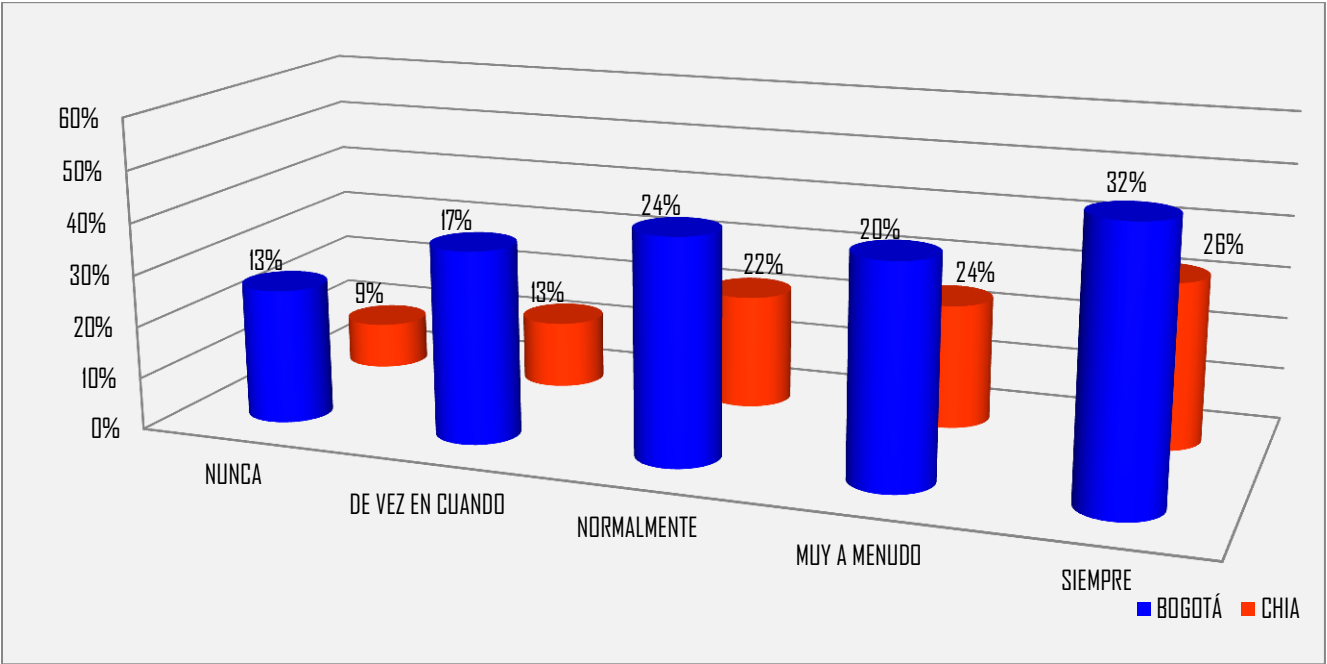
Gráfica 31. Invasión del espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o No autorizadas)
Fuente: Creación propia, 2017

A la pregunta si los ciudadanos invaden el espacio público (Parqueo en zonas prohibidas o No autorizadas). El 27% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que lo hacen muy a menudo y el 23% normalmente. Mientras que el 37% de los encuestados en la otra ciudad respondieron que nunca lo hacen y el 21% que normalmente lo hacen (Ver Gráfico 31).



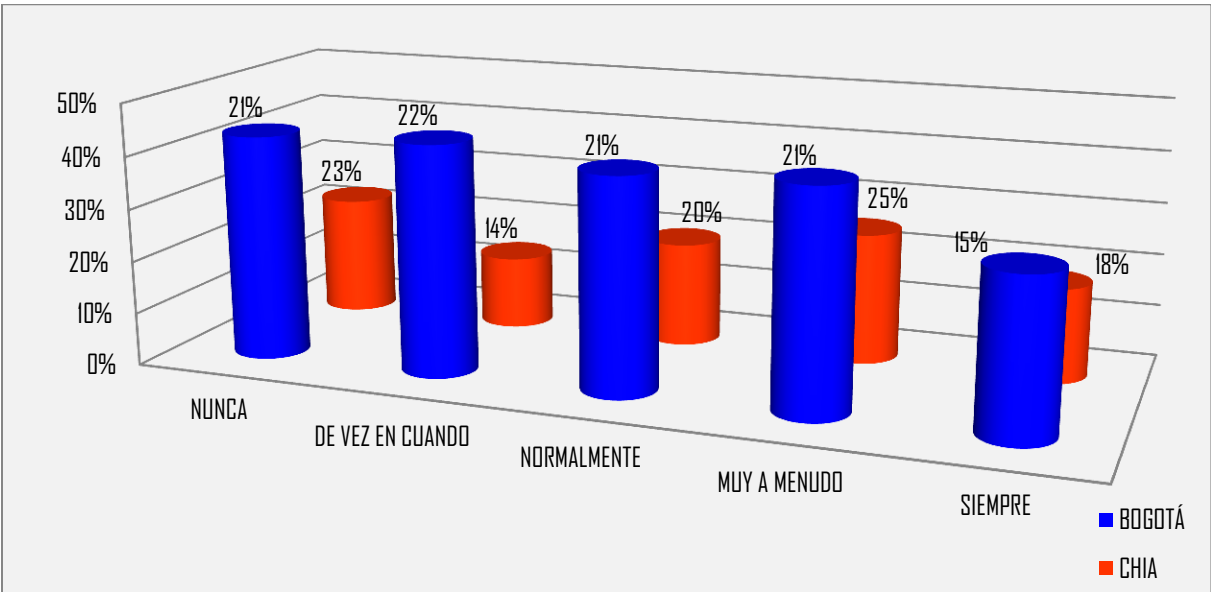
Gráfica 32. El ancho de la vía no impide la movilidad de vehículos motorizados o no en la vía.
Fuente: Creación propia, 2017

A la afirmación si los ciudadanos consideran que el ancho de la calzada no impide la movilidad de vehículos motorizados (Motos-automotores) y no motorizados (Bicicletas) en la vía, el 33% de los ciudadanos encuestados en Chía respondieron que normalmente contribuye y el 30% que de vez en cuando. Mientras que el 30% de los encuestados en Bogotá respondieron que normalmente contribuye y el 22% que de vez en cuando.



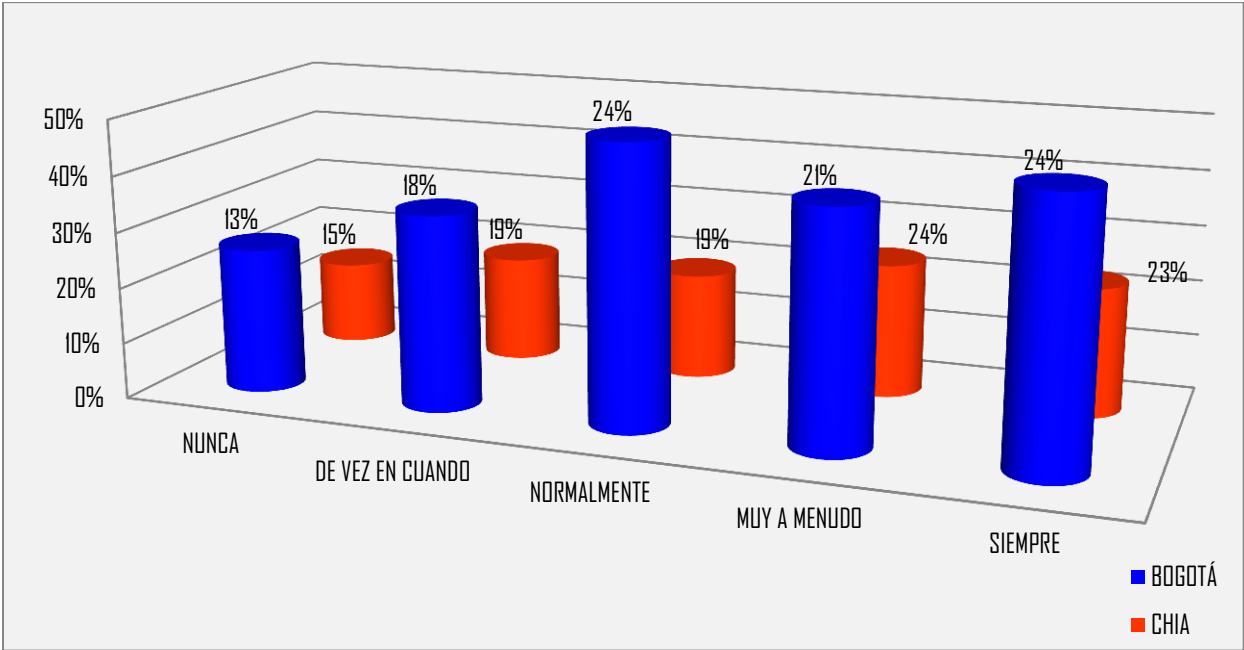
Gráfica 33. Tolerancia con peatones en zonas de acceso.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos son tolerantes con las personas que se movilizan o transitan por las zonas de acceso. Un 32% de los encuestados en Chía respondieron que siempre son tolerante y un 24% que lo son muy a menudo. Así mismo, en Bogotá el 26% de los encuestados respondieron que siempre son tolerantes, y un 24% que normalmente lo son (Ver Gráfico 33).



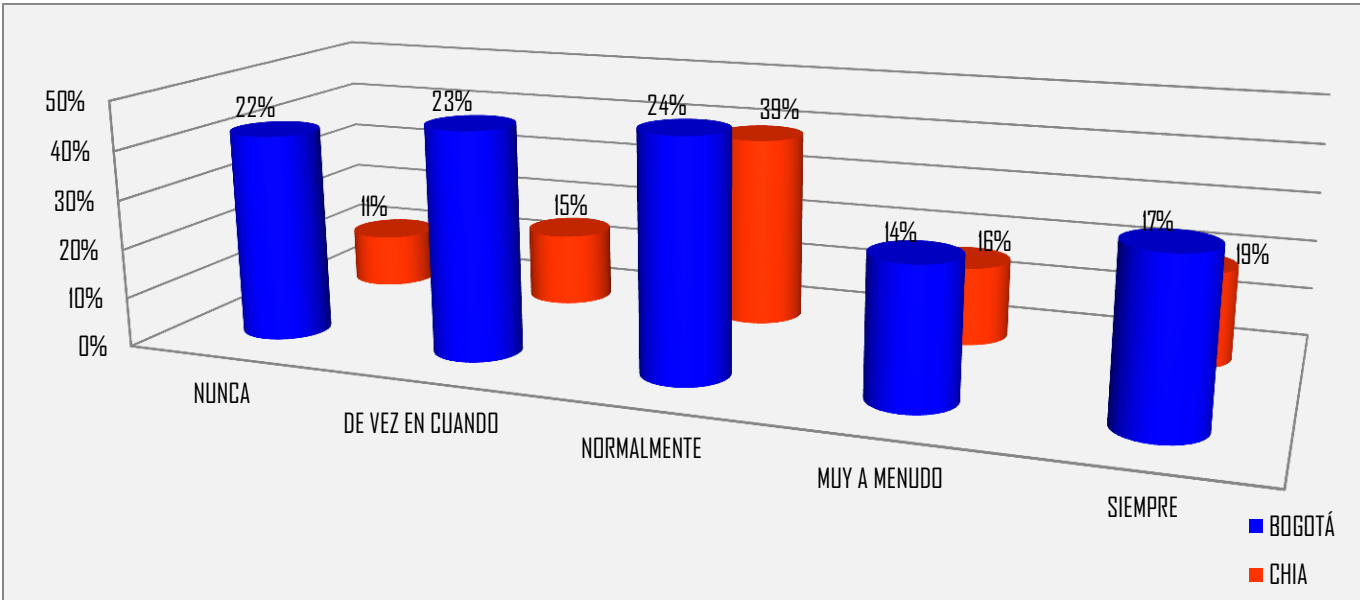
Gráfica 34. Hablar por celular mientras conducen.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos hablan por celular mientras conduce o se moviliza por los espacios públicos. Un 25% de los encuestados en Chía respondieron que lo hacen muy a menudo y un 23% que nunca lo hacen. Así mismo en Bogotá el 22% de los encuestados respondieron que lo hacen de vez en cuando y un 21% que nunca lo hacen



Gráfica 35. Transitan por la derecha en vías públicas.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos transitan por la derecha en vías públicas peatonales, vehiculares etc., un 24% de los encuestados en Chía respondieron que transitan muy a menudo y un 23% que siempre lo hacen. Así mismo, en Bogotá el 24% de los encuestados respondieron que siempre lo hacen, y un 21% muy a menudo.



Gráfica 36. Adelantan por derecha.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos adelantan por la derecha. El 39% de los encuestados en Chía respondieron que normalmente lo hacen, y el 19% que siempre adelantan por la derecha. Así mismo, el 24% de los encuestados en Bogotá respondieron que normalmente y el 23% que de vez en cuando adelantan por la derecha.

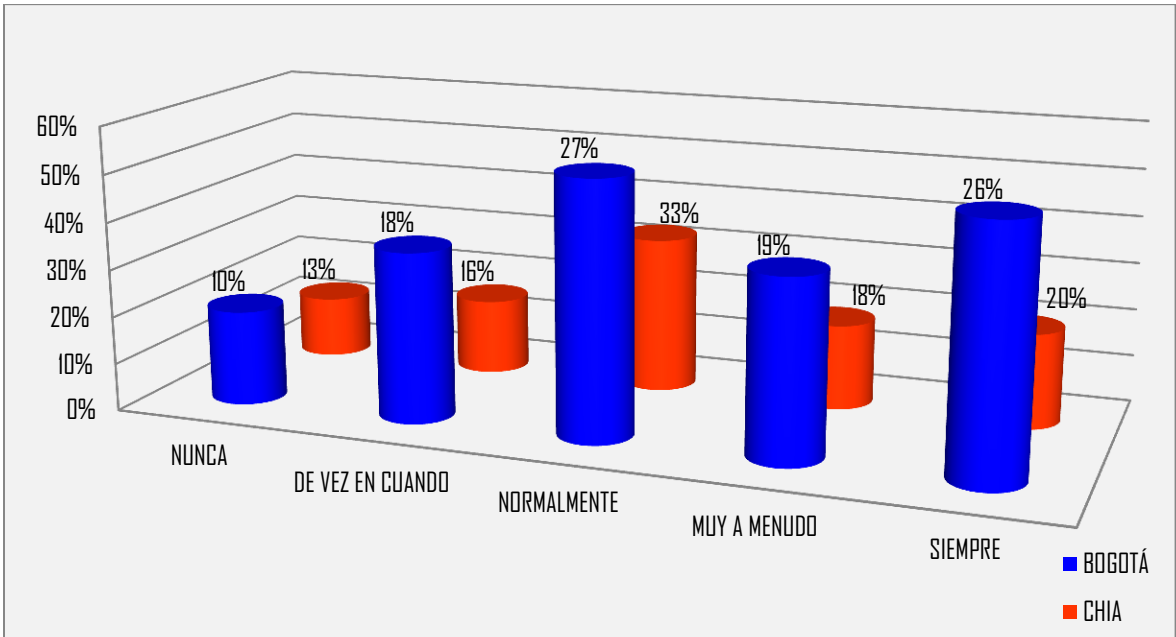


Gráfico 37. Uso de medidas preventivas contra accidentes.
Fuente: Creación propia, 2017

Sobre la pregunta si los ciudadanos hacen uso de las medidas preventivas contra accidentes. El 33% de los encuestados en Chía respondieron que normalmente lo hacen, y el 20% de los encuestados que siempre toman medidas preventivas. Así mismo, el 27% de los encuestados en Bogotá respondieron que normalmente y el 20% que siempre.

Resultados variables sociodemográficas de los encuestados:

POBLACIÓN DEMOGRÁFICA ENCUESTADA	CHIA-CIUDAD INTERMEDIA	BOGOTÁ CIUDAD METRÓPOLI
CIUDAD DE ORIGEN	Chía: 52% Bogotá y otras ciudades del país: 48%	Bogotá: 78% Otras ciudades del país:22%
TIEMPO VIVIDO EN LA CUIDAD	41% ha vivido de 1 a 10 años en esta ciudad. 30% han vivido de 11 a 20 años en esta ciudad. 24% han vivido de 21 a 30 años en esta ciudad. 3% han vivido de 31 a 40 años en esta ciudad. 2% han vivido de 41 años y más en esta ciudad	26% han vivido de 1 a 10 años en esta ciudad. 26% han vivido de 11 a 20 años en esta ciudad. 33% han vivido de 21 a 30 años en esta ciudad. 13% han vivido de 31 a 40 años en esta ciudad. 3% han vivido de 41 años y más en esta ciudad.
TURISTA	99% son oriundo o han vivido en la cuidad. 1% es turista.	98% son oriundos o han vivido de en esta ciudad. 2% es turista.

GÉNERO	• 43%: género Femenino. • 57%: género masculino	• 43%: género Femenino. • 57%: género masculino.
NIVEL DE ESCOLARIDAD	• 0% Nunca frecuentó la escuela • 0% tienen Primaria incompleta • 0% tienen Primaria completa • 5% tienen Secundaria incompleta • 41% tienen Secundaria completa • 22% tienen Formación técnica • 32% tienen Formación profesional • 0 No sabe, no responde	• 0%: Nunca frecuentó la escuela • 0%: tienen Primaria incompleta • 2% tienen Primaria completa • 4% tienen Secundaria incompleta • 18 tienen Secundaria completa • 20 tienen Formación técnica • 56% tienen Formación profesional • 0% de los ciudadanos y ciudadanas encuestados No sabe, no responde
OCUPACIÓN	• 58% es empleado con sueldo. • 3 es empleado sin sueldo. • 3% es empleado dueño de la empresa. • 5% está buscando empleo. • 9% es independiente. • 5% es ama o amo de casa. • 12% es estudiante. • 5% es jubilado o recibe otros ingresos. • 0% está Incapacitado • 0% tiene otro nivel de estudios.	• 47% es empleado con sueldo. • 0% es empleado sin sueldo. • 6% es empleado dueño de la empresa. • 1% está buscando empleo. • 10% es independiente. • 1% es ama o amo de casa. • 33% es estudiante. • 2% es jubilado o recibe otros ingresos. • 0% está Incapacitado • 0% tiene otro nivel de estudios.