

Sistematización de la experiencia Ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) entre los años 2012-2013¹

Systematization of experience *Recreational Cycloway* of the Secretariat of Sports & Recreation of Itagüí-Antioquia Municipality between years 2012-2013

Noreida Puerta Alcaraz

Estudiante de último semestre de licenciatura, Instituto Universitario de Educación Física – Universidad de Antioquia (Colombia). Correo: norefly@hotmail.com



Héctor Monroy Escudero

Docente Asesor Universidad de Antioquia. Licenciado en Educación Física, Especialista en Administración Deportiva, Maestrando en Administración. Correo: directorlat@une.net.co

Resumen

Objetivo: sistematizar la experiencia *Ciclovía recreativa* de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) entre los años 2012-2013.

Método: se empleó el método de sistematización de experiencias con enfoque histórico hermenéutico. Se recurrió a revisión documental, entrevista, encuesta y observación como técnicas para la recolección de la información.

¹ La presente Sistematización es resultado del ejercicio investigativo realizado durante el año de profundización con Énfasis en Administración Deportiva de la licenciatura en Educación Física del Instituto Universitario de Educación Física de la Universidad de Antioquia (Colombia). Además del ejercicio investigativo, el año de Énfasis contempla la práctica –que en este caso se realizó en la Secretaría de Deporte y Recreación del Municipio de Itagüí– y el Seminario investigativo, en el cual se asesora tanto la práctica como la investigación.

Resultados: aunque el programa Ciclovía recreativa es bien valorado por los diferentes actores (gestores y usuarios), ellos reconocen la necesidad de mejorarlo para potenciar su impacto en la comunidad.

Conclusiones: la Ciclovía recreativa es un programa con creciente acogida por parte de la comunidad local y externa y es símbolo cultural del municipio de Itagüí en los ámbitos de la salud y la recreación. Sin embargo, la investigación deja en evidencia que la falta de conocimiento sobre la propia experiencia ha impedido a sus gestores emprender acciones de mejoramiento sobre el mismo a fin de potenciar o ampliar sus beneficios. Es de destacar la valoración que de ella tienen sus usuarios y sus sugerencias para mejorarla, como también el compromiso en igual sentido de la administración municipal.

Abstract

Objective: systematize the experience *Recreational Cycleway*, of the Secretariat of Sports & Recreation of Itagüí-Antioquia Municipality, between years 2012-2013. **Method:** systematizing experiences method with historical hermeneutic approach was used in this study. He turned to literature review, interview, observation and survey techniques for the collection of information.

Results: although *Recreational Cycleway* is valued by the different actors (managers and users), they recognize the need to improve to enhance their impact on the community.

Conclusion: Recreational Cycleway is a program for increasing reception from local and external community and is a cultural symbol of Itagüí Municipality in the fields of health and recreation. However, research shows clearly that the lack of knowledge about one's own experience has prevented its operators take actions to improve on it in order to enhance or expand their profits. It is noteworthy that the value of it have their users and their suggestions for improvement, as well as the commitment to the same effect of municipal administration.

1. Introducción

El presente trabajo tiene como propósito presentar los resultados de la sistematización de la experiencia sobre el proyecto de Vías Activas Saludables (VAS) en Colombia, específicamente sobre la experiencia de la ciclovía del municipio de Itagüí, su problemática, las metodologías utilizadas, los procesos de planificación, los participantes y sus logros y desaciertos.

El lector encontrará la descripción de la metodología de sistematización de experiencias como un método cualitativo, utilizando un enfoque histórico hermenéutico, empleada

para el desarrollo de este proyecto, que permite organizar los procesos y resultados de dicho proyecto posibilitando, de esta manera, la construcción de conocimientos alrededor de la experiencia y explicar el curso que asumirá a futuro.

También tendrá la oportunidad de visualizar los resultados producto de este método, el cual arrojó las categorías: procesos administrativos de la Secretaría de Recreación y Deporte, dinámica política municipal e impacto de la Ciclovía.

1.1. Planteamiento del problema

La ausencia de documentación sobre la experiencia del proyecto de ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) en cuanto a sus procesos administrativos y operativos dificultan la mejora continua del proyecto.

1.2. Descripción del problema

La Ciclovía Recreativa de Itagüí inicia su historia hacia el año 2000, y surge como necesidad de ampliar la oferta de opciones para la práctica de actividad física, deporte y recreación, además de ampliar espacios de movilidad para la comunidad por parte de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio. En sus comienzos se contó con la asesoría del señor Fabián Higueta, en ese entonces coordinador de la Ciclovía de Medellín, y donde se trató de implementar el mismo proyecto para el municipio de Itagüí.

El proyecto Ciclovía pertenece al programa Ocio, Tiempo Libre y Recreación (OTR) de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí; tiene sus espacios los días domingos y festivos en el horario de 7 am a 1 pm y los Martes y Jueves en la noche, de 8 pm a 10 pm, en un espacio delimitado por 5.1 km en la autopista sur. Cuenta con 12 contratistas y un coordinador.

Actualmente, en el *Plan Estratégico para el deporte, la educación física extraescolar y la recreación 2006-2016: Juega limpio* (SDR-MI, 2006) el proyecto Ciclovía se incluyó dentro de los lineamientos del Deporte, la Recreación y la Educación Física. Sin embargo, la experiencia de la ciclovía recreativa de Itagüí, desde el año 2000 hasta el 2013, ha sido un proyecto que apenas se está fortaleciendo de las experiencias locales y nacionales.

Empezó con acciones informales, empíricas, intuitivas, sin mayor equipamiento como conos, vallas, separadores, cintas, puestos de atención al ciudadano, radios de comunicación, señalización, entre otros; con un personal medianamente calificado para

laborar en las vías y atender en primeros auxilios a los usuarios; sin actividades paralelas a la ciclo vía, que fortalecieran la adopción de estilos de vida saludable para la población Itagüiseña y que, según el *Manual para Implementar, promocionar y evaluar programas de vías activas y saludables en Colombia* (Coldeportes, 2012), son indispensables para su funcionamiento; y sin contar con el adecuado apoyo y compromiso de otras instancias, como son el tránsito, la policía y el Clopad.

Se encuentra además que la Ciclo vía inició su funcionamiento sin un soporte teórico como proyecto que diera cuenta de sus procesos administrativos y de operación en cuanto a sus objetivos, delimitación de problema, demanda de usuarios, perfiles, funciones y procesos de capacitación de los guías y coordinadores de trayecto, herramientas de conteo, distribución de horarios, entre otros, que permitieran entender la experiencia en ejecución del proyecto ciclo vía. Por esta razón surge la necesidad de realizar una sistematización de la experiencia del proyecto ciclo vía recreativa del municipio de Itagüí (Antioquia) durante los años 2012 y 2013, con el fin de comprenderla y recomendar mejoras.

1.3. Objetivos

General

Sistematizar la experiencia del proyecto ciclo vía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí durante los años 2012 y 2013, con el fin de comprenderla y recomendar mejoras.

Específicos

Reconstruir la experiencia de la Ciclo vía Recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí

Interpretar los aprendizajes con el fin de comprenderla y recomendar mejoras.

Conocer la percepción actual que tienen los usuarios sobre el proyecto ciclo vía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia)

Determinar el impacto que ha tenido la experiencia ciclo vía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) ante la comunidad Itagüiseña.

1.4. Preguntas orientadoras

¿Cuáles son los inicios de la Ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí?

¿Quiénes fundaron la propuesta de Ciclovía Recreativa en el municipio?

¿Cuáles fueron las bases documentales para promocionar el proyecto ciclovía recreativa en el municipio?

¿Cómo es el proceso de ejecución del proyecto Ciclovía Recreativa por parte de la Secretaría de Deporte y Recreación?

¿Cómo es el proceso administrativo del proyecto Ciclovía Recreativa por parte de la Secretaría de Deporte y Recreación?

¿Cómo afecta al proyecto ciclovía Recreativa las relaciones Interinstitucionales?

¿Cuál es la percepción que tienen los usuarios sobre la Ciclovía Recreativa de Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia)?

¿Cuáles son las experiencias más significativas dentro del proyecto ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) en el 2012 y 2013 que permitan comprenderla y recomendar mejoras?

¿Cómo se ve el proyecto ciclovía recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) al 2016?

1.5. Justificación: ¿Por qué es importante hacer esta sistematización?

En la declaración de Bogotá (Ramírez & Álvarez, 2008) sobre la red de ciclovías unidas de las Américas, se afirma que es necesario fomentar, desde las instituciones públicas y privadas, políticas enfocadas a la planeación y construcción de ciudades sostenibles, humanas y saludables, a través de la promoción de la movilidad no motorizada, el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y no contaminantes, la defensa de los espacios públicos, la promoción de la actividad física, la recreación y la realización de programas que promuevan y protejan la interacción y cohesión social.

La resolución de Planeación 0923 de Julio de 1997 (Concejo de Medellín, 2004), delega la viabilidad de los Programas y Proyectos en las Secretarías e Institutos Descentralizados del departamento, integrándola así al sistema planeación, planificación y administración del municipio, según el acuerdo 001 de 1998, dando cabida a la articulación con el Plan de Desarrollo del municipio.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo del municipio de Itagüí 2012-2015, con el lema *Unidos hacemos el cambio*, y el Acuerdo 010 de 2012, Artículo 15, área de desarrollo: Deporte, Educación Física Extraescolar y la Recreación. “Deporte para todos y todas, una jugada por y para la convivencia”, la Secretaría Municipal de Deportes y Recreación debe sostener al 2015 los programas y servicios en deporte, educación física extraescolar y recreación ofrecidos a todos los grupos poblacionales, según el indicador de producto, para, finalmente, tener como resultado el cumplimiento del indicador *Personas que practiquen alguna actividad deportiva pasar de 82.000 registradas en 2011 a 150.000 al 2015*.

El lineamiento 4 del Plan Estratégico de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (SDR-MI, 2006) señala que se debe propender por el “Desarrollo de programas diversificados en Deporte, Educación Física Extraescolar y Recreación, dirigidos a todos los grupos poblacionales”.

El Plan Estadístico del Municipio de Itagüí, en el análisis de la oferta, menciona que “En términos generales, la información que se maneja en la Secretaría tiene una gestión baja en lo que respecta a la calidad. Se puede observar que la mayoría de las operaciones no poseen una metodología para su producción y muchas ni siquiera tienen un instrumento de recolección adecuado, por lo que es posible analizar que algunas operaciones (como el registro de ciclovías) necesitan de una metodología estadística adecuada y confiable, además la información que se produce no se difunde por problemas administrativos y presupuestales” (Municipio de Itagüí, 2005)

Finalmente, se evidencia la necesidad de realizar una sistematización de la experiencia del proyecto ciclovía recreativa del municipio de Itagüí (Ant) durante los años 2012 y 2013 con el fin de comprenderla y recomendar mejoras.

1.6. Antecedentes de la experiencia

Desde fines del Siglo XIX se empezó a considerar la bicicleta como medio de transporte y de allí data la preocupación por construir vías exclusivas para su uso. En Estados Unidos y Gran Bretaña hubo entonces movimientos por la adecuación de vías. También en los Países Bajos y Alemania hubo acciones similares. En la ciudad de Nueva York, en 1966, se prohibió la circulación de vehículos motorizados por el Parque Central, para que el disfrute de los ciudadanos. (INDER, 2012)

En las ciudades Latinoamericanas se ha expandido paulatinamente la iniciativa de las ciclovías recreativas, especialmente en Guadalajara (México), que surgió a finales de 2004 gracias al interés de un grupo de ciudadanos llamados “Ciudades Públicas” con el propósito de recuperar espacios públicos, prácticas deportivas, recreación y actividades culturales (Coldeportes, 2009). Tiene una extensión aproximada de 30kms, el número de usuarios por domingo es de 120.000, en la ciudad es la más concurrida y en ella trabajan 450 personas.

También se encuentra un estudio sobre factores físicos, ambientales y urbanos, los patrones de movilidad y la infraestructura de transporte en la ciudad de Colima-México para la implementación de Ciclovías, donde se identifican barreras psicológicas y sociales para el uso de la bicicleta y se hace un análisis de la demanda con el fin de plantear la red de movilidad en bicicleta para una ciudad (IPCo, 2011).

Uniéndose a la iniciativa de Ciclovías Recreativas, en 2006 se creó en Chile una ciclovía con extensión aproximada de 3,7kms y 2.500 usuarios por domingo. Lo particular de esta es que no cuenta con recursos estatales, ni municipales.

Los grandes proyectos que se están desarrollando hoy a nivel nacional, departamental y municipal en materia de deporte, recreación y educación física por parte de los entes deportivos, en este caso las Secretarías de Deporte y Recreación, es satisfactorio, ya que dan cuenta del cumplimiento de la Ley 181 de 1995, en su artículo 69, que establece como funciones específicas de los entes deportivos la programación y distribución de los recursos en sus respectivos territorios y estimular la participación comunitaria y la integración funcional de la constitución política, articulándose de esta forma con la Constitución Política vigente.

En 1974, por iniciativa de la administración distrital y de estudiantes universitarios, liderados por el Padre Roza Rincón, Capellán de la Universidad Nacional, se creó la Ciclovía

de Bogotá, buscando la recuperación de espacios públicos, motivados fuertemente por el ciclismo y la vuelta a Colombia. En 1976 se oficializó la recreación mediante Decreto 566.

A raíz de este gran propósito se crea la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (CRA) y muchos otros países iniciaron proyectos de vías activas que han hecho evidente el gran aporte a la Calidad de Vida. (Coldeportes, 2013)

En 2005, Bogotá fue distinguida en el II Concurso Internacional de Ciudades Activas y Saludables considerando que la Ciclovía contribuye al desarrollo de una actividad física alternativa y eficiente en la ciudad. Además se fortalece mucho más con la Ley 1355 de 2009 Sobre la Obesidad, que en su artículo 6º da prioridad a la implementación de Ciclovías recreativas en Colombia.

Según el estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia, sobre Caracterización de la Población Usuaria de Parques en Bogotá en el año 2005 (Ramírez & Álvarez, 2008), donde se indagó en materia deportiva y recreativa, se señala que la población marca un interés mayor por espacios deportivos no convencionales para la práctica de patinaje y trote y el 48% prefiere espacios para la práctica de bicicleta. Se menciona además la baja participación de la ciudadanía en el diseño y formulación de los programas o proyectos, donde no se tiene en cuenta las necesidades y realidades de las comunidades.

En esta investigación también se señala que hay baja presencia de documentos de corte legislativo y reglamentario, no hay indicadores de impacto y no hay estudios sobre imaginarios ni practica de recreación, lo que indica la debilidad en la sustentación teórica de los proyectos a nivel deportivo, recreativo y de educación Física. Además se crea la necesidad de investigar sobre participación ciudadana en los diferentes proyectos e implementar líneas de base. (Bernal, 2000)

Encontramos otra experiencia de Ciclovía en Colombia en la ciudad de Cali, con aproximadamente 60km de vía, un proyecto insignia de la Secretaría de Deporte y Recreación que busca generar espacios de sano esparcimiento y buen uso del espacio público. Se desarrolla en las vías del municipio de Santiago de Cali, cada domingo, con actividades lúdicas complementarias como aeróbicos, presentaciones culturales o spinning, a donde asisten aproximadamente 40 mil personas.

En el Departamento de Antioquia contamos con varias Ciclovías, especialmente en el municipio de Medellín, donde, según la encuesta de percepción ciudadana *Medellín Como*

Vamos 2011, con relación a los medios de transporte hay preferencia por el sistema Metro y la Bicicleta. (Movilidad y Espacio Público, 2011)

Mediante Decreto 656 de 2000 se definieron los objetivos y las normas de organización para las Vías Recreo deportivas Abiertas y se delegó responsabilidad institucional sobre las ciclovías al INDER Medellín. Cuenta con 4 ciclovías institucionales y 9 Barriales. Además, es la única ciudad de Suramérica con ciclovías nocturnas. Actualmente con 43kms de Ciclovías, permiten el esparcimiento de más de 83.000 personas por semana. (Alcaldía de Medellín, 2011)

La Ciclovía Recreativa de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí (Antioquia) surge como necesidad de ampliar el campo de acción frente a la práctica de actividad física, deporte y recreación, además de ampliar espacios de movilidad para la comunidad por parte de la Secretaría de Deporte y Recreación del municipio, con apoyo del INDER Medellín. Cuenta con 5.1km de recorrido en la Autopista Sur y presta sus servicios los días Martes y jueves de 8 a 10 pm y los domingos y festivos de 7 am a 1 pm.

El Plan Estadístico del Municipio de Itagüí en el análisis de la oferta menciona que en términos generales, la información que se maneja en la Secretaría tiene una gestión baja en lo que respecta a la calidad. Se puede observar que la mayoría de las operaciones no poseen una metodología para su producción y muchas ni siquiera tienen un instrumento de recolección adecuado, por lo que es posible analizar que algunas operaciones (como el registro de ciclovías) “necesitan de una metodología estadística adecuada y confiable, además la información que se produce no se difunde por problemas administrativos y presupuestales”. (Municipio de Itagüí, 2005). En la evaluación del componente deporte, recreación (Ciclovía) y educación física para el sano aprovechamiento del tiempo libre se indica que la Secretaría debe mejorar en su proceso de gestión (Municipio de Itagüí, 2005).

En 2009 se hizo un estudio para determinar el nivel de satisfacción de la población beneficiada con los programas de actividad física y estilos de vida saludable (Universidad Cooperativa de Colombia, Secretaría para la Recreación y el Deporte del municipio de Itagüí, 2009), entre ellos la Ciclovía Recreativa, ofrecidos por la Secretaría para la Recreación y el Deporte del municipio de Itagüí, permitió medir el impacto generado en la población usuaria de la ciclovía, además de ofrecer una aproximación a la caracterización del programa e identificación de los grupos poblacionales que participan de la ciclovía, acercándose de este modo a un conocimiento más preciso de la demanda de usuarios para ir mejorando en los servicios ofrecidos.

1.7 Marco legal de la experiencia

Ley 181 de 1995. Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del Deporte, la Recreación, el Aprovechamiento del Tiempo Libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte

Según la Ley 181 de 1995, en su objetivo de crear el Sistema Nacional del Deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y la educación física, en su artículo 3 menciona: *“El Estado debe fomentar la creación de espacios que faciliten la actividad física, el deporte y la recreación como hábito de salud y mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar social, especialmente en los sectores sociales más necesitados”*. Para tal fin se cita la ciclovía recreativa como un ejemplo del cumplimiento a este artículo.

Por Sistema Nacional del deporte, la Recreación y la Actividad Física se entiende: *“El conjunto de organismos, articulados entre sí, para permitir el acceso de la comunidad al deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y la educación física”*, teniendo como objetivo principal *“Generar y brindar a la comunidad oportunidades de participación en procesos de iniciación, formación, fomento y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, como contribución al desarrollo integral del individuo y a la creación de una cultura física para el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos”*. (CRC, 1995: art.46)

Ley 1355 de 2009. Por la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención.

Debido a la gran problemática de salud pública que se presenta en Colombia frente a la obesidad y enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta, en el Artículo 6 de la Ley 1355 se estipula la promoción del transporte activo y se delega responsabilidades, especialmente a los entes territoriales, para su promoción:

Los entes territoriales en coordinación con las autoridades de planeación y transporte, deberán llevar a cabo acciones que garanticen la integración modal de formas de transporte activo con los sistemas de transporte público, debiendo diseñar estrategias de seguridad vial para ciclistas y peatones, buscando, además, incrementar la disponibilidad de espacios públicos para la recreación activa: parques, ciclovías y recreo vías. (Congreso de la República de Colombia, 2009)

Ley 1083 de 2010. Por la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones

Establece disposiciones generales, definiciones, estándares urbanísticos para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en los planes de ordenamiento territorial, y condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano. En Medellín (Alcaldía de Medellín, 2011), los estándares a tener presente para las Ciclorrutas son:

Artículo 9°. Estándares de las ciclorrutas: Para garantizar la seguridad, comodidad y maniobrabilidad de los usuarios de las ciclorrutas, se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclorrutas en el perímetro urbano de los municipios o distritos:

Las ciclorrutas harán parte integral del perfil vial de las vías que determine el correspondiente plan de movilidad y en todos los casos su dimensión será independiente a la del andén o la calzada.

El ancho mínimo de las ciclorrutas será de 1.20 metros por cada sentido.

La ciclorrutas deben estar aisladas de la calzada vehicular mínimo a 0.60 metros de distancia. Cuando la ciclorrutas se proyecten a nivel del andén, se debe garantizar una distancia mínima de 0.60 metros libre de obstáculos sobre la franja de amoblamiento.

Se debe mantener la continuidad en las ciclorrutas mediante la instalación de elementos necesarios que superen los cambios de nivel. (Congreso de la República de Colombia, 2010)

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

Se debe tener presente lo expuesto en la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, que en su Capítulo V (Alcaldía de Medellín, 2011) establece como condiciones para los ciclistas:

Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o

departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal. (CRC, 2002)

Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones

La Ley 388, en su Artículo 5°, establece que el ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político administrativas y de planificación física concertadas, encabezadas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas y que en el ejercicio de la función pública debe optarse por disponer de instrumentos que propendan el desarrollo del territorio, además de regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales. (CRC, 1997)

Documento Conpes 3260 Política Nacional de transporte Urbano y Masivo

Según la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, donde se pretende implementar sistemas integrados de transporte en las grandes ciudades con el fin de incrementar la calidad de vida, desarrollo urbano y productividad de las ciudades, se da cabida al sistema de las ciclovías como agentes dinamizadores de tales fines. (DNP, 2003)

Declaración de Bogotá

Teniendo en cuenta el objetivo de la red Recovías en cuanto a la retroalimentación de experiencias basadas en las vías activas, la declaración de Bogotá del 13 de noviembre de 2005 destaca el auge que ha tomado la ciclovía a nivel mundial para aportar al mejoramiento de la calidad de vida de las personas en todas sus dimensiones. (Ramírez & Álvarez, 2008).

Se observa que el desarrollo de la mayoría de las ciudades de América Latina ha estado marcado por el crecimiento de las infraestructuras destinadas a la movilidad y el transporte sin reflejar la importancia en estas del flujo de peatones, ciclistas y discapacitados. Como consecuencia, enfrentamos entre otros, altos niveles de accidentalidad en las calles, deterioro de la calidad del espacio público, contaminación auditiva y del aire. De otra parte registramos una dramática

disminución de la actividad física en los ciudadanos y una peligrosa reducción de la interacción y cohesión social. (Alcaldía de Bogotá, 2005)

En este sentido la declaración delimita notablemente los problemas que incrementan día a día cuando una ciudad no tiene iniciativas y empoderamiento, cuando no hay buen liderazgo y no se contribuye al desarrollo de la sociedad. Por ello se alude a las iniciativas ciudadanas de uso temporal de vías destinadas al tránsito motorizado para el uso de caminantes, ciclistas, patinadores y personas con capacidad reducida de movimiento, de todas las edades, género y condición social. Igualmente, se considera un avance positivo el establecimiento de sistemas permanentes de ciclovía y transporte alternativos, como en el caso de ciudades como Rio de Janeiro, Bogotá y Chacao, iniciativas que generan importantes beneficios de salud, económicos, sociales, ambientales y urbanísticos. (Alcaldía de Bogotá, 2005)

Plan de Desarrollo del municipio de Itagüí 2012-2015

El Plan de Desarrollo del municipio de Itagüí 2012-2015, con el lema “Unidos hacemos el cambio”, en el Acuerdo 10 de 2012, Artículo 15 (área de desarrollo: Deporte, Educación Física Extraescolar y la Recreación. “Deporte para todos y todas, una jugada por y para la convivencia) establece que la Secretaría Municipal de Deportes y Recreación debe sostener al 2015 los programas y servicios en deporte, educación física extraescolar y recreación ofrecidos a todos los grupos poblacionales, para cumplir con el indicador *Personas que practiquen alguna actividad deportiva pasar de 82.000 registradas en 2011 a 150.000 al 2015* (Municipio de Itagüí, 2012)

Plan Estratégico para el deporte, la educación física extraescolar y la recreación 2006-2016: Juega limpio

La Secretaría de Deporte y Recreación del municipio de Itagüí, en su plan estratégico 2006-2016, en la Línea 1 hace énfasis en el fortalecimiento de la capacidad administrativa y de gestión del ente deportivo, no obstante se desliga del macro proyecto la creación del sistema municipal del deporte, la educación física y la recreación, complementando con acciones y proyectos específicos de las demás Secretarías. (Alcaldía de Itagüí, 2006)

Acuerdo 016 de 2006-2016

El Plan Estratégico de la Secretaría de Deporte y Recreación del Municipio de Itagüí 2006-2016, aprobado mediante Acuerdo 016 de 2006, incluyó el proyecto Ciclovía en los lineamientos del Deporte, la Recreación y la Educación Física. (SDR-MI, 2006)

1.8 Marco conceptual

Ciclovía recreativa

Coldeportes Nacional define las Vías Activas en Colombia como:

Programas que consisten en abrir temporalmente las calles a los ciudadanos, de manera que tengan un espacio seguro y gratuito para la recreación, la Actividad Física y el sano aprovechamiento del tiempo libre. El espacio en donde se lleva a cabo el programa se cierra temporalmente para el acceso vehicular motorizado. Se diferencia de la ciclovía permanente (también conocida como cicloruta) porque es un espacio temporal cuyo principal uso no es la movilización por transporte, sino la recreación. Se realiza uno o más días fijos a la semana (generalmente domingos y festivos) y tiene una duración promedio de 6 horas. (Coldeportes, 2013)

Es importante resaltar que la Red Colombiana de Vías Activas y Saludables (RECOVIAS) nació como una iniciativa para conocer e intercambiar experiencias entre los programas de ciclovía a nivel nacional. Busca sumar esfuerzos para incentivar y fortalecer el desarrollo articulado de programas de Vías activas y saludables (VAS) en el país, como una estrategia para la promoción de la Actividad Física y los hábitos de vida saludable. Su fin es organizar, capacitar y fortalecer las estrategias de los diferentes programas a partir de los referentes de las ciclovía más exitosas en Colombia, teniendo como fundadores a Coldeportes, Ciclovías de Bogotá, Medellín y Cali.

La idea de transporte en bicicleta ha tenido gran acogida ya que incentiva de manera significativa el desarrollo de proyectos y programas de los diferentes entes territoriales, además de generar participación activa de la comunidad. La siguiente imagen muestra 37 vías Activas Saludables de 57 que existen a nivel nacional:

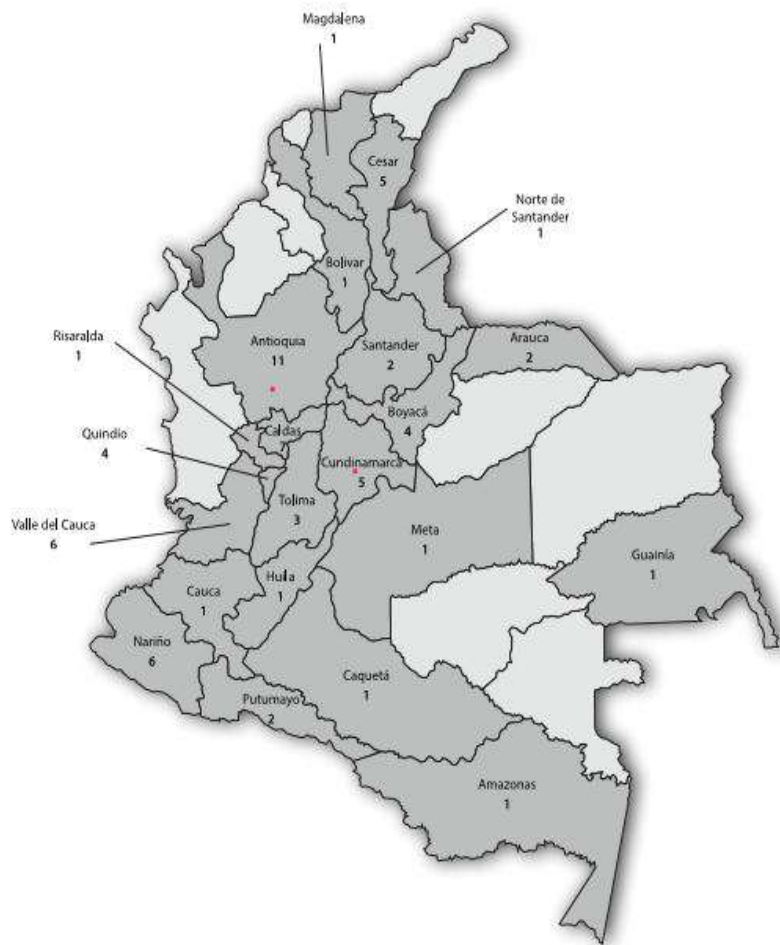


Imagen 1. Número de programas de VAS por departamento (Coldeportes, 2013)

Beneficios del uso de la bicicleta

Múltiples beneficios podemos obtener solo con el uso de la bicicleta, utilizándola como puente transformador de estilos de vida saludables y sociedades sanas (Coldeportes, 2009). Algunos son:

- Salud: mejora, de manera directa con el uso de la bicicleta, e indirecta porque contribuye a una menor contaminación del ambiente.
- Escasa peligrosidad: por su reducida capacidad para generar daños, produce menor peligrosidad en las calles y vías de transporte motorizado.
- Ahorro de energía: en un futuro con crecientes problemas de suministro de petróleo para el transporte, la bicicleta exige una ínfima parte de las necesidades energéticas.

- Economía: las exigencias de las bicicletas en términos de vías son menores a las correspondientes al transporte motorizado, donde se consigue una reducción de costos de viaje.
- Convivencia: la bicicleta facilita el contacto entre personas que transitan por las calles y, por generar una menor perturbación del espacio público, contribuye a la convivencia y comunicación ciudadana
- Sociales: mejora de la salud de las personas y del territorio. Los municipios tienen menor gasto público, mejora la equidad social y las oportunidades de acceso entre un origen y un destino.

Planeación, implementación y seguimiento de una Ciclovía recreativa

En febrero de 2013 Coldeportes Nacional presentó el *Manual para implementar, promocionar y evaluar programas de vías activas y saludables*. Algunos apartes nos dan una visión más general acerca del funcionamiento de una vía activa:

Fase de planeación

- *Elaboración de propuesta para presentar a decisores políticos*
- *Gestionar la aprobación de la propuesta y llevar a cabo procesos de incidencia política*
- *Realizar estudios técnicos, sociales y de mercadeo*
- *Presentación de proyecto para aprobación final*

Fase de implementación

- *Definir la imagen e identidad del programa*
- *Adquirir materiales y equipos*
- *Definir actividades complementarias*
- *Contratar y capacitar al personal*
- *Promocionar el programa*
- *Afiliarse a Recovías y Ciclovías Recreativas de las Américas*

Fase de seguimiento y evaluación

Para hacer seguimiento y evaluación de VAS se sugiere considerar el *Marco de referencia para programas de salud pública de los centros para el control y prevención de enfermedades de Estados Unidos* (Coldeportes, 2013). Consiste en la aplicación de seis

pasos para examinar y valorar los procesos y/o resultados de la implementación de las VAS y sus programas complementarios. Esta metodología permite identificar debilidades y fortalezas que conduzcan a mejorar el programa.

Es importante destacar el paso de la descripción del programa, porque una vez más ratifica la importancia de sistematizar la experiencia del proyecto ciclovía para la Secretaría de Deporte y Recreación del Municipio de Itagüí. Lo primero que se debe hacer es identificar la etapa del programa.

Planificación: determinar necesidades, alcance de los problemas o estrategias de cooperación que sean realistas y efectivas.

Implementación y mantenimiento: la evaluación se enfoca en medir la efectividad de las actividades, cumplimiento de objetivos a corto, mediano y largo plazo. También evalúa si los procesos que se están utilizando conllevan al cumplimiento del objetivo general o medidas para cambiar y mejorar.

Planteamiento del problema: las VAS pueden contribuir a la solución de diferentes problemas, por ejemplo de origen ambiental, de recreación, de niveles de AF, de uso del espacio público, de calidad de vida, de movilidad, de cohesión social, y equidad. Usted puede incluir la evidencia y beneficios que se presentan en la sección: preparar la argumentación técnica. Respondiendo las siguientes cuatro preguntas, se podrá determinar breve y sencillamente el problema.

¿Cuál es el principal problema al que el programa va a responder?

¿Cuál es la magnitud del problema (incluyendo sub-poblaciones)?

¿Cuáles son las consecuencias del problema?

¿Qué causa el problema?

Es importante documentar todos estos indicadores, explorando datos y estadísticas locales de la comunidad, ciudad o municipio en que se desarrolle las VAS del sector salud, transporte, ambiente, etc. Entre más asociada esté a problemas reales de las comunidades, mayor apoyo político, social y sostenibilidad obtendrá. (Coldeportes, 2013)

Se identifican algunos indicadores para la fase de seguimiento y evaluación de las VAS:

- Extensión del circuito
- Población de influencia

- Inclusión Social
- Horarios y minutos por semana
- Participación por evento
- Características sociodemográficas de los usuarios
- Recurso humano
- Actividades complementarias
- Estrategias de comunicación
- Servicios prestados (reparación de bicicletas y atención en primeros auxilios)

2. Método

Sistematización de experiencias

Acosta (2005) indica que la Sistematización:

Apunta a describir y a atender qué sucedió durante una experiencia de desarrollo y por qué pasó lo que pasó. Los resultados de una experiencia son fundamentales, y describirlos es parte importante de toda sistematización, pero lo que más interesa en el proceso de sistematización es poder explicar el por qué se obtuvieron esos resultados, y extraer lecciones que nos permitan mejorarlos en una experiencia futura.

Steven et al. (2012) indican que el objetivo principal de la sistematización de experiencias es reconstruir y racionalizar el proceso de cambio que se ha dado en un determinado contexto e identificar los principales aprendizajes derivados, transformando el conocimiento tácito de los actores sociales en conocimiento explícito, que puede ser generalizado y puesto a disposición de otras realidades.

Según Cendales (2002), la sistematización busca generar espacios de inclusión, de reconocimiento e interlocución entre diferentes actores del proceso, complejizar la lectura de la realidad y potencializar las capacidades investigativas y pedagógicas, conceptuales y metodológicas de las personas, las organizaciones e instituciones involucradas.

Enfoque histórico hermenéutico

Según Nava (sf) este enfoque busca interpretar y comprender los motivos internos de la acción humana, mediante procesos libres, no estructurados, sino sistematizados, que tienen su fuente en la filosofía humanista; es una labor a través de la cual el investigador busca comprender e interpretar un fenómeno o una realidad en un contexto concreto. Caracteriza a las diversas escuelas, corrientes y enfoques de la hermenéutica su compromiso de conducir un mensaje de un sujeto a otro y de comprender o hacer comprensible el significado y fin de un texto o un contexto entre personas, permitiendo recuperar el sentido de la existencia humana.

Técnicas de recolección de información

Se realizó una sistematización retrospectiva con enfoque histórico- hermenéutico con el fin de entender y recomendar mejoras a la experiencia del proyecto Ciclovía Recreativa de la Secretaría de Deporte del municipio de Itagüí.

Primero se recuperó la experiencia ciclovía a través de 3 entrevistas semiestructuradas realizadas a los dos coordinadores generales del programa Ocio, Tiempo Libre y Recreación (OTR) de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí y al Secretario de Deporte del municipio. De acuerdo con Vargas (2012) la entrevista es “una conversación, es el arte de realizar preguntas y escuchar respuestas”. Además, la entrevista en la investigación cualitativa permite la recopilación de información detallada en vista de que la persona que informa comparte oralmente con el investigador aquello concerniente a un tema en específico o evento acaecido en su vida (Vargas, 2012). La misma continúa practicándose mano a mano con el método de la observación participante.

Además en la recuperación de la experiencia se contó también con un grupo focal conformado por los guías de la ciclovía recreativa del municipio de Itagüí, que atendieron a la herramienta de recolección de información de relatos, en donde la investigación narrativa y sus formas de análisis se entienden como una condición ontológica de la vida social y, a la vez, un método o forma de conocimiento. Los relatos y narraciones de las personas son recursos culturales que, en gran medida, dan sentido a la vida de las personas. Por lo tanto investigar con los relatos de las personas contribuye a comprender, por ejemplo, cómo construyen las identidades, qué sentido dan al cuerpo en sus vidas y qué papel juega la educación en todo ello. Algo muy importante tener en cuenta en esta construcción de las experiencias de la ciclovía es que la experiencia se constituye a través

de las narraciones, que la gente dé sentido a lo que les ocurrió u ocurre intentando integrar los relatos (Acosta, 2005).

De igual forma se utilizó este grupo focal para la selección de experiencias personales significativas dentro de la ciclovía durante 2012-2013 atendiendo al análisis de las mismas, en donde, por un periodo de dos meses, se hacían reuniones todos los jueves durante una hora y media.

Según Lozoya (2010) los grupos focales son “una reunión de un grupo de individuos seleccionados por los investigadores para discutir y elaborar, desde la experiencia personal, una temática o hecho social que es objeto de una investigación elaborada”. Escobar & Bonilla (2009) definen los grupos focales como un tipo especial de grupos en términos de propósito, tamaño, composición y procedimientos ya que su propósito es escuchar y analizar información, teniendo como principal objetivo entender mejor los sentimientos y pensamientos de la gente con respecto a algún tema o servicio. Cabe mencionar que los grupos focales son seleccionados por los investigadores.

Lozoya (2010) plantea una definición que se ajusta más al contexto del proyecto de intervención y es que los grupos focales son una técnica de investigación que recolecta información producto de la intervención de un grupo de personas, sobre un tópico determinado por el investigador. Se debe tener en cuenta que el grupo focal debe ser caracterizado por la homogeneidad, para que no tenga tanta variación las opiniones, y además el grupo debe ser homogéneo en ocupación profesional, estudios, edad, sexo y características familiares (Escobar & Bonilla, 2009).

También se aplicó una encuesta de necesidades, expectativas y satisfacción a 156 usuarios de la ciclovía nocturna, para identificar el impacto que genera la experiencia ciclovía recreativa en el municipio de Itagüí, utilizándolo como otro tópico de referencia más exacta debido a que la sistematización no proporcionaba datos precisos y actualizados como lo podría hacer una encuesta. Esta se realizó en un periodo de 4 noches, los días martes y jueves, para luego ser tabulada y analizada a través de cuadros dinámicos, utilizando la herramienta Excel.

Las entrevistas y los grupos focales fueron grabadas y transcritas manualmente; posteriormente se realizó una codificación abierta o línea por línea, donde se obtuvieron 78 códigos; posteriormente se realizó la codificación axial, de la que se obtuvo un cuadro émico, donde se determinan como se relacionan las palabras clave para crear las categorías.

Las categorías resultantes fueron: Procesos administrativos de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, Dinámica Política municipal e Impacto de la experiencia Ciclovía recreativa.

Por último, se realizó un proceso de triangulación en cada categoría resultante, entre los elementos teóricos que la sustentan, los aspectos resultantes en la información recolectada y las apreciaciones personales.

Los resultados de la sistematización serán compartidos a partir del documento técnico de la misma y una presentación de los mismos en la Universidad y ante los funcionarios del municipio de Itagüí.

3. Resultados

3.1. Recuperación de la experiencia Ciclovía Recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí.

La Ciclovía Recreativa del municipio de Itagüí surge aproximadamente en el año 2000 por iniciativa del INDER Medellín; aunque ésta venía ejecutándose desde 1993 bajo la administración de la alcaldía de Medellín, paralelamente a este mismo año, bajo el decreto 656 del 2000 se definieron los objetivos y las normas de organización para las vías recreo deportivas abiertas y se delegó responsabilidad institucional al INDER para la administración de las Vías activas actuales del municipio, reiterándose de esta forma el apoyo para con la ciclovía de Itagüí.

Ante esta iniciativa, la Secretaría de Deporte y Recreación de Itagüí vio como una gran oportunidad iniciar con el proyecto a pesar de las dificultades económicas y logísticas que se venían presentando en la Secretaría; entonces decidieron abrir un tramo de vía en la autopista sur, aproximadamente 5.1km, y localmente también se pensó en abrir dos ciclovías: en el sector de Calatrava, el primer domingo de cada mes, y en el sector de Santa María el último domingo de cada mes, hasta entonces sin consolidarse.

Para ese entonces el funcionamiento de la ciclovía de Itagüí estaba a cargo de cuatro promotores, entre ellos un coordinador de recreación, donde la rotación para trabajar era: dos iban el día domingo y dos martes y jueves. “No había un personal específico, medianamente calificado para eso; nosotros instintivamente fuimos aprendiendo; con la

ayuda del INDER fuimos aprendiendo cómo operar una ciclovía”, refiere Juan Carlos Franco, hoy Secretario de Deportes de la Secretaría de Deportes de Itagüí.

En el 2001 se inauguró la ciclovía del complejo deportivo de Itagüí; para este proceso se contactó inicialmente a la Secretaría de Tránsito y Transportes con el fin de verificar la viabilidad del cierre de la vía para el tránsito vehicular. Luego se contactó a los líderes de las juntas de acción comunal circundantes a la vía planeada, con el fin de conocer su opinión sobre el proyecto y solicitar su colaboración con el proceso de socialización con los residentes y comerciantes que se verían afectados. También se contactó al párroco para solicitarle su colaboración con la sensibilización de la comunidad y con la divulgación mediante avisos parroquiales. Posteriormente se llevaron a cabo encuestas con residentes y vecinos, preguntando su opinión sobre el proyecto y se divulgó información mediante perifoneo, anunciando que la planeación tomaría alrededor de 3 a 4 meses. (Coldeportes, 2013).

En entrevista al secretario de deportes, Juan Carlos Franco, quien lleva aproximadamente 25 años en diferentes oficios en la Secretaría, informa:

El municipio es muy pequeño y muy congestionado en el tema de la movilidad; no hay suficientes vías para la demanda de vehículos públicos y particulares que pasan de Prado, La Estrella, más los de Itagüí; entonces cerrar una vía como la avenida Camaleón o sector de Calatrava es infartar el municipio; entonces estos asuntos sociales y de desarrollo no han permitido abrir otras vías dispuestas a la ciclovía, inclusive las locales.

En 2009 se hizo un estudio para determinar el nivel de satisfacción de la población beneficiada con los programas de actividad física y estilos de vida saludables, entre ellos la Ciclovía Recreativa, ofrecidos por la Secretaría para la Recreación y el Deporte del municipio de Itagüí (UCC & SRDMI, 2009), el cual permitió medir el impacto generado en la población usuaria de la ciclovía, además de ofrecer una aproximación a la caracterización del programa e identificación de los grupos poblacionales que participan de la ciclovía, acercándose de este modo a un conocimiento más preciso de la demanda de usuarios para ir mejorando en los servicios ofrecidos.

La experiencia de la ciclovía recreativa de Itagüí desde el año 2000 hasta 2013 ha sido un proyecto que apenas se está fortaleciendo de las experiencias locales y nacionales; inició de acciones informales, empíricas, intuitivas, sin mayor equipamiento como conos, vallas, separadores, cintas, puestos de atención al ciudadano, radios de comunicación,

señalización, entre otros; con un personal medianamente calificado para laborar en las vías y atender en primeros auxilios a los usuarios; sin actividades paralelas a la ciclovia que fortalecieran la adopción de nuevos estilos de vida saludable para la población Itagüiseña que, según el *Manual para la implementar, promocionar y evaluar programas de vías activas y saludables en Colombia* (Coldeportes, 2013) son indispensables para funcionar, además del apoyo y compromiso de otras instancias como el tránsito y la policía; cabe mencionar que el tránsito ha estado presente desde el inicio de esta ciclovia.

Sin embargo, día tras día, y pese a las dificultades económicas que se suscitan inesperadamente para la correcta ejecución del programa ciclovia, poco a poco busca fortalecerse con experiencias de otras ciclovias a nivel nacional, como lo hizo en el año 2012 en el Primer Encuentro de Vías Activas y Saludables en Montenegro Quindío, en Octubre 16-19, convocada por COLDEPORTES Nacional como respuesta a la inclusión del programa a la Red Colombiana de Vías Activas Saludables (RECOVIAS).

En 2012 un estudio de la Secretaría de Movilidad de Medellín determinó que durante la ciclovia Nocturna son más los vehículos que se movilizan hacia el sur (INDER Medellín, 2013). Con base en dicho concepto, la Ciclovia nocturna del Medellín, que se ejecutaba en el río, cambió su ruta hacia la Avenida Regional en sentido sur- norte, apartándose de la ciclovia nocturna del municipio de Itagüí, donde, según expresa el Secretario de Recreación y Deporte, “cada vez crece más” porque los usuarios se están apropiando de ella, sienten la ciclovia y pese al cambio de la de Medellín, para el municipio de Itagüí se convirtió en una oportunidad de avance y cobertura, además del compromiso con la comunidad para mantener el proyecto en funcionamiento solo en el tramo de la autopista sur en territorio de Itagüí los días martes y jueves en el horario de 8 pm a 10 pm.

Para 2013 se incorporó la capacitación en primeros auxilios dirigida a los guías de la ciclovia, además de la socialización del marco legal del programa, temáticas sobre medio ambiente, ciudad, salud, cultura vial, normas de tránsito y recomendaciones generales para la ciclovia. También se inició con el proceso de documentación de la experiencia Ciclovia desde el 2012 hasta la fecha, teniendo en cuenta que fue el inicio de una nueva administración municipal.

Se mejoró el conteo de asistencia a la ciclovia, teniendo en cuenta las recomendaciones del Manual para implementar, promocionar y evaluar las vías activas en Colombia (Coldeportes, 2009), tanto en la ciclovia nocturna como en la festiva.

Para abril de 2013 se inicia con la práctica de aeróbicos en el lugar de inicio de la ciclovía, todos los domingos, en el horario de 10am, presentándose así variabilidad en las actividades propias de una ciclovía, que permite al programa evaluar el grado de empoderamiento de la comunidad y motivar la diversificación de espacios con otro tipo de actividades paralelas a la ciclovía.

En Septiembre de 2013 se realiza una encuesta de satisfacción a 143 usuarios, con el objetivo de evaluar el programa y los servicios que presta, además de identificar necesidades y expectativas para la ciclovía recreativa del municipio de Itagüí, con el fin de comprenderla aún más y recomendar mejoras en la misma.

3.2. Categorías resultantes del proceso de sistematización de la experiencia ciclovía recreativa

Durante el proceso de sistematización de la experiencia ciclovía recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, utilizando los relatos, entrevistas y grupos focales como herramientas de recolección de información, y en el análisis de la codificación abierta y axial de los mismos, se encontraron las siguientes categorías, que permiten explicar el por qué de la ausencia de documentación en el proyecto en cuanto a sus procesos administrativos y operativos, según lo plantea el problema inicial:

Categoría 1: PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE RECREACIÓN Y DEPORTE DEL MUNICIPIO DE ITAGÜI

Categoría 2: DINÁMICA POLÍTICA MUNICIPAL

Categoría 3: IMPACTO EXPERIENCIA CICLOVÍA RECREATIVA

Se observa entonces como queda el proceso de análisis de la triangulación de los datos encontrados en la recolección de información, la bibliografía encontrada del tema y la percepción personal acerca de cada una de las categorías:

Categoría 1. Procesos administrativos de la Secretaría de Recreación y Deporte del Municipio de Itagüí

CATEGORÍA 1	Enlace directo	Sub-enlaces
PROCESOS ADMINISTRATIVOS	Proyecto Ciclovía Recreativa	Capacitación del Personal (Aspectos actitudinales, procedimentales y conceptual)
		Dotación Proyecto
		Polos de desarrollo recreativo (Actividades Paralelas)
		Sistematización de procesos (Caracterización de usuarios, conteos formales, reportes de accidentes, procesos evaluativos como encuestas de satisfacción, informes de gestión)
		Reforzar procesos con personas de experiencias afines al proyecto - Encuentro Nacional de ciclovías.

Coldeportes (2013), en su manual VAS, indica que hay instituciones y redes que apoyan a las vías activas y saludables, iniciando de lo general a lo específico; tenemos entonces: Red CRA, COLDEPORTES, RECOVIAS, Institutos Departamentales de Recreación y Deporte, Institutos municipales de recreación y deporte; éste último, la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, debe brindar como apoyo el desarrollo de programas y actividades que permitan fomentar la práctica del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física en su territorio, como es el caso de las VAS.

En la dotación del proyecto Coldeportes (2013) indica que una VAS requiere la compra de mobiliario destinado a: cerrar los cruces de vías, dar indicación a los automovilistas acerca de las vías o carriles habilitados para el programa e identificar el programa; además, es recomendable que los mobiliarios sean de colores intensos, visibles y ligeros; los principales elementos del mobiliario son: cintas de cerramiento, vallas, conos, señales, elementos para el control de basuras, baños públicos, puntos de hidratación, puntos de asistencia y mantenimiento, puntos de información, estacionamiento de bicicletas, centros de control y mando, vehículos de carga y transporte, oficina del programa.

Los polos de desarrollo o definición de actividades paralelas o complementarias son una estrategia para el sostenimiento del programa, ya que contribuye a mantener el interés de

la ciudadanía y a atraer nuevos usuarios. *Una VAS debe estar en constante reinvención y las actividades complementarias hacer parte fundamental de este dinamismo* (Coldeportes, 2013).

En el aspecto de sistematización del proyecto, Coldeportes (2013) indica que el conocimiento de la norma es el primer paso para un acto administrativo en un municipio, ya que ésta expone los motivos por los cuales se desea crear una VAS. También señala que una vez se haya trabajado en la Incidencia Política y materializado en un acto administrativo, se debe trabajar en un plan de acción.

Se menciona que en la última fase de planeación de las VAS, se debe recopilar toda la información de los estudios realizados (técnicos, sociales y de mercadeo y consultas y acuerdos), con el fin de presentarla en forma resumida ante las autoridades municipales para su aprobación final (Coldeportes, 2013)

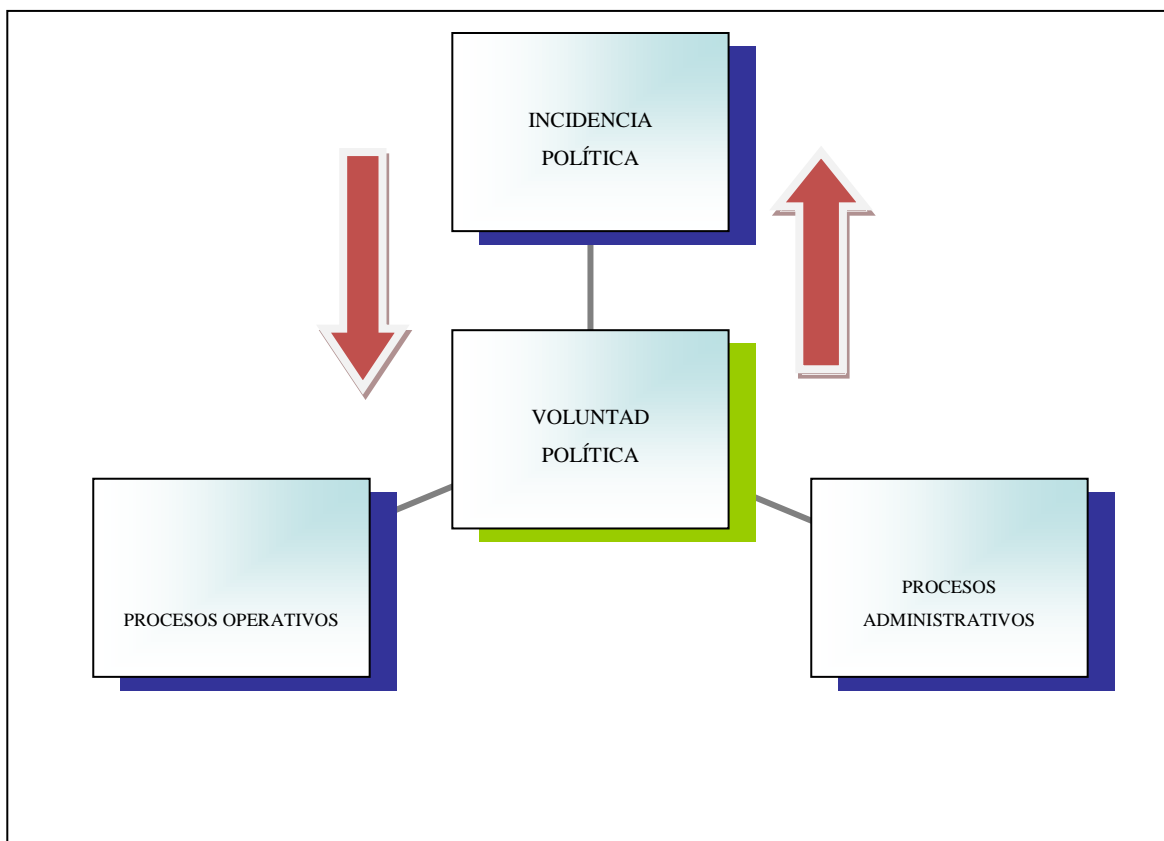
La evaluación sistemática del programa es de vital importancia para su continuo mejoramiento y sostenibilidad, y por lo tanto se considera una fase esencial dentro del desarrollo de VAS. La evaluación provee evidencia para los encargados de tomar decisiones, los organizadores del programa y la comunidad. Esta evaluación tiene como propósitos: 1) influir sobre los encargados de formular políticas y sobre aquellos que financian el programa, 2) desarrollar la capacidad y el compromiso de la comunidad, 3) compartir las ventajas y las desventajas percibidas por parte de la comunidad, 4) asegurar el financiamiento y la sostenibilidad a través de resultados y 5) replantear estrategias que permitan re-direccionar esfuerzos que lleven al mejoramiento del programa. (Coldeportes, 2013)

La sistematización es la organización y ordenamiento de la información existente, con el objetivo de explicar los cambios sucedidos durante un proyecto, los factores que intervinieron, los resultados y las lecciones aprendidas que dejó el proceso. (Acosta, 2005)

Según los datos encontrados en la categoría PROCESOS ADMINISTRATIVOS y los referentes documentales mencionados, se evidencia que, por parte de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, se presenta una debilidad en cuanto a la sistematización de procesos administrativos y operativos en el proyecto ciclovía recreativa, tal como se firma en la entrevista 1:

Afortunadamente de manera muy empírica, digamos, hicimos una pequeña lectura de la demanda en nuestro sector tenemos una de las grandes dificultades del deporte primero que somos muy informales y esa informalidad implica que no conocemos la demanda de los usuarios.

Ello quiere decir que en esa informalidad y empirismo en el deporte se han visto afectados los procesos administrativos en cuanto a la dotación del proyecto, desarrollo de nuevas alternativas de esparcimiento para los usuarios, capacitación del personal, extracción de experiencias significativas de otras ciclovías y, lo más importante, no se ha hecho un estudio de caracterización de usuarios que asisten a la misma para poder brindar los mejores servicios e ir mejorando cada día. Esta consideración enmarcada en la directriz de Coldeportes (2013): “Toda VAS requiera de un proceso de planeación, recolección de información y análisis”. Se debe tener en cuenta que estos procesos administrativos van altamente ligados con la voluntad política del municipio y el grado de incidencia política que los ciudadanos tengan en el proyecto ciclovía.



Lo que daría por resultado, para la categoría PROCESOS ADMINISTRATIVOS, que la influencia de voluntades políticas frente al proyecto ciclovía no ha sido la más satisfactoria debido a la baja incidencia política producto de la escasa participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones para la formulación y sustentación del proyecto ciclovías, teniendo en cuenta las necesidades del sector y niveles de beneficios que brinda las VAS, produciendo de esta manera informalidad y empirismo en los procesos administrativos y por ende en los procesos operativos de la ciclovía recreativa del municipio de Itagüí.

Categoría 2: Dinámica política municipal

CATEGORÍA 2	Categoría Fluctuante	Enlace	Sub-enlace
DINÁMICA POLÍTICA MUNICIPAL	Incidencia Política y Voluntad Política	Convenio Relaciones Interinstitucionales y	Articulación con otras Ciclovías, apoyo de Tránsito, Bomberos, Policía.
			Liquidar INDER y volver a ser Secretaría- Ley de Ajuste Fiscal
			Mesa de Trabajo área Metropolitana
			Decisiones de otras Administraciones INDER Medellín
		Cambios de Administración	Imagen Institucional
			Reestructuración del personal
			Recurso económico
			Procesos Interrumpidos
		Normatividad	Deporte lastimado
			Plan Estratégico para el deporte, la educación física extraescolar y la recreación 2006-2016: Juega limpio
			Plan de Desarrollo del municipio
			Ordenanzas, Acuerdos, Decretos, resoluciones
			Ley 181 de 1995 y Constitución Política de Colombia

La VAS de Pereira inició en 1988, pero en 2003, por falta de apoyo por parte del gobierno municipal, fue interrumpida; luego, en 2012, con la participación de los alcaldes, la Secretaría de Recreación y Deporte y la mesa de movilidad no motorizada se obtuvo un proyecto concreto de VAS con planimetría, presupuesto y metodología para finalmente ser aprobada por la mesa de alcaldes (Coldeportes, 2013)

La VAS de Bogotá se vio afectada en 2007 y 2008 ya que el Congreso Nacional presentó una propuesta para reformar la Ley Nacional de Transporte en donde se cambiaba el horario de la ciclovía de 7am-2pm a 5am-12m; un grupo de activistas se opusieron a través de las redes sociales y la recolección de firmas para que la propuesta fuera retirada,

evidenciando notablemente el papel del público ante las gestión de las VAS (Coldeportes, 2013)

Convenios y apoyos interinstitucionales: la VAS de Cartago, con 30 años de funcionamiento, ha contado con el apoyo de la alcaldía, la policía nacional y el instituto municipal de tránsito, apoyo que se ve materializado en la contratación de recurso humano, compra de implementos y mantenimiento y sostenibilidad del programa.

La incidencia política consiste en un cúmulo de actividades dirigidas a ganar acceso y generar influencia sobre personas que tienen poder de decisión en asuntos de importancia para un grupo en particular o para la sociedad en general (Wola, 2002)

La incidencia política nace de la participación ciudadana en los procesos de toma de decisión. Tiene un objetivo claro que surge como respuesta o solución a una problemática de la población, cuyas acciones requieren de la participación y la voluntad de los decisores políticos, generalmente evidenciada en la formulación y/o fortalecimiento de una política pública (Wola, 2002)

Un acto administrativo es entendido como la expresión de una decisión y voluntad política por parte de una administración, que permite crear, modificar o terminar con situaciones específicas en relación con los deberes y derechos de poblaciones, personas y/o entidades, y que puede ser general o particular de acuerdo con el objetivo del acto mismo (Coldeportes, 2013)

De acuerdo con Coldeportes (2013) la política pública abarca dos componentes importantes: 1) la “producción normativa” de las instituciones públicas, es decir, leyes, decretos, resoluciones, actos administrativos en general. 2) “las actividades políticas y administrativas para la elaboración e implementación de esta producción” lo que significa poner en marcha lo que está escrito en la norma.

Se entiende entonces que la Incidencia política y la VP Voluntad política está altamente ligada al proceso de ejecución de la norma mediante acciones, en este caso proyectos, que den cuenta del desarrollo de la política pública que tenga el municipio; además, la ejecución de la norma es altamente permeada por la poca participación en toma de decisiones por parte de la comunidad en un proceso de resiliencia y empoderamiento hacia el proyecto ciclovía recreativa del municipio, generando un proceso fluctuante de la Incidencia política y la VP Voluntad; por lo tanto es concordante con la primera categoría de procesos administrativos, en donde juega un papel muy importante la Incidencia

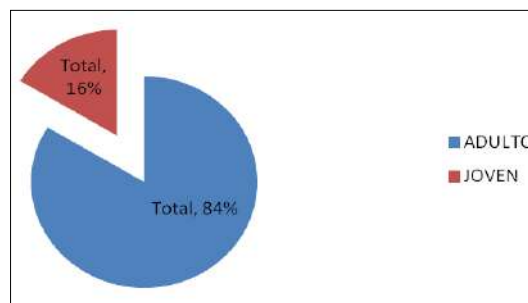
política y que pone en vilo todo ese proceso de sistematización y ejecución de un proyecto por el mismo dinamismo de cada una de las cambiantes administraciones.

Por lo tanto la dinámica política municipal, en relación al proyecto ciclovía recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, tiene una estrecha relación entre la Incidencia política y la VP Voluntad, la ejecución de la norma, la participación ciudadana, los procesos administrativos de la Secretaría y por ende los procesos de ejecución del proyecto.

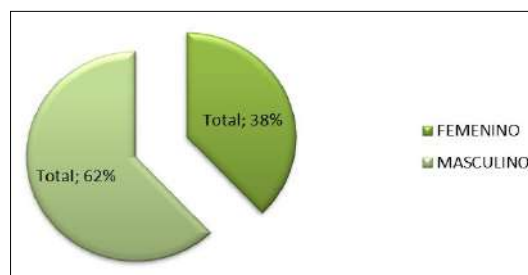
Categoría 3: impacto de la experiencia Ciclovía Recreativa

Al realizar la encuesta de necesidades, expectativas y satisfacción se obtienen datos importantes adicionales, como la caracterización de los usuarios por grupos de edad, género, ocupación, escolaridad, estado civil y municipio de residencia; se hace la anotación en esta última ya que se hizo preciso incluir el barrio de donde provenían, para tener un dato más preciso. También se obtienen datos sobre el impacto que genera este proyecto en el municipio de Itagüí.

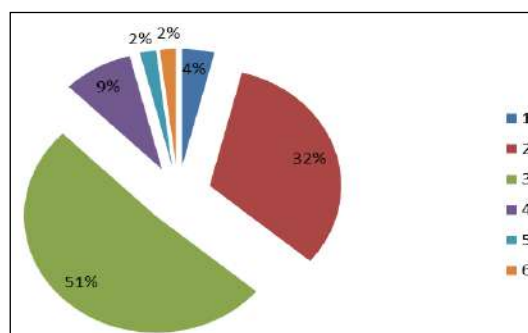
Grupos de Edad. Por Grupos de Edad (OMS, 2010), a la ciclovía recreativa del municipio de Itagüí asisten en su mayoría, 84%, usuarios Adultos (18-64 años) y 16% jóvenes (5-17 años).



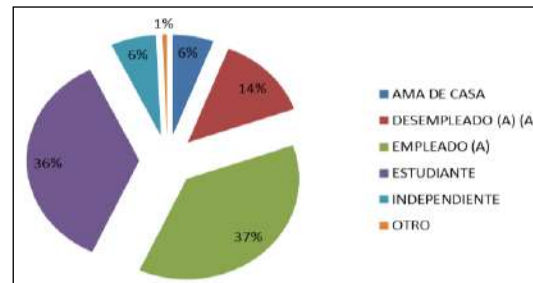
Género. De los asistentes a la ciclovía encontramos que un 62% son hombres y 38% mujeres.



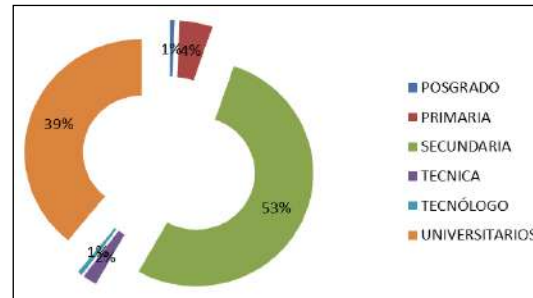
Estrato Socioeconómico. De asistentes a la ciclovía recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí, el 51% pertenece al estrato 3, el 32% al estrato 2, el 9% al estrato 4, el 4% al estrato 1 y el 2% al estrato 5 y 6.



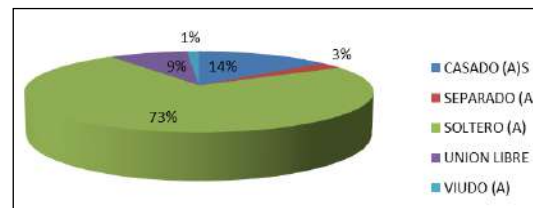
Ocupación. El 37% de los usuarios son empleados, el 36% son estudiantes, el 14% son desempleados, el 6% son amas de casa e Independientes, el 1% tienen otra ocupación.



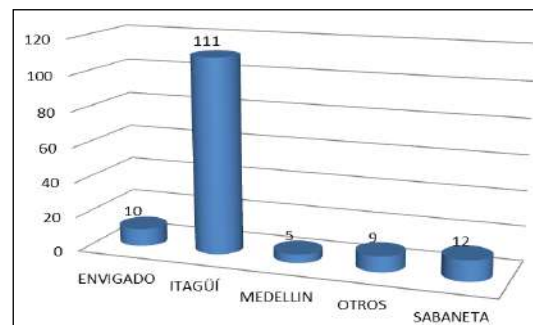
Escolaridad. El 53% estudia o ha terminado la secundaria, el 39% estudia o ha terminado una carrera universitaria, el 4% estudia o ha terminado la primaria, el 2% cursa o ha terminado una carrera técnica y el 1% cursa o ha terminado una carrera tecnológica o de posgrado.



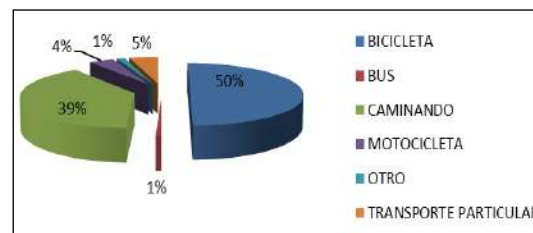
Estado Civil. El 73% de los usuarios de la ciclovia son solteros, el 14% son casados, el 9% conviven en unión libre, el 3% son separados y el 1% son viudos.



Municipio de Residencia. La mayoría de usuarios de la ciclovia son habitantes del municipio de Itagüí, seguidos del municipio de Sabaneta, Envigado, Otros y Medellín, respectivamente.

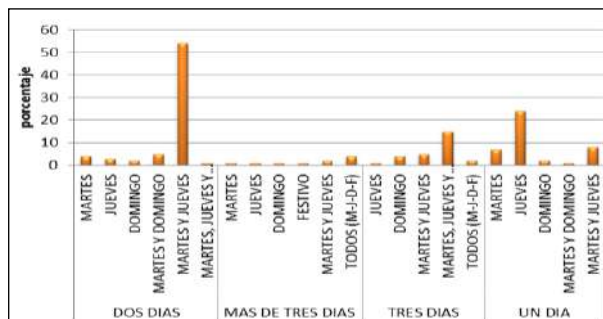


Medio de Transporte para llegar a la ciclovia recreativa. El 50% de los usuarios de la ciclovia utilizan la bicicleta como medio de transporte para llegar a ella, el 39% llega caminando, el 5% utiliza transporte particular y el 4% va en motocicleta.



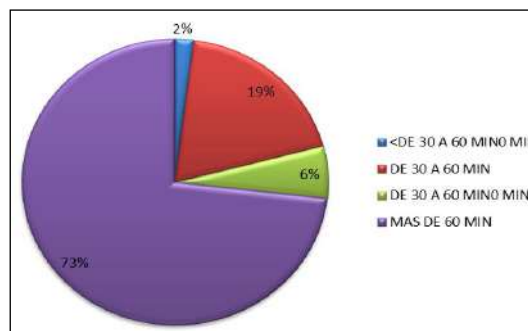
Número de días y días de asistencia a la

ciclovía. Las personas que asisten dos veces por semana la frecuentan mucho más los días martes y jueves; los usuarios que asisten más de tres días por semana la frecuentan martes, jueves y domingos y festivos; los usuarios que asisten tres días a la semana la frecuentan martes, jueves y domingo y los usuarios que asisten un día a la semana la frecuentan los días jueves, dando como resultado el día jueves como el más frecuentado por los usuarios de la ciclovía recreativa.



Minutos de asistencia en la ciclovía recreativa.

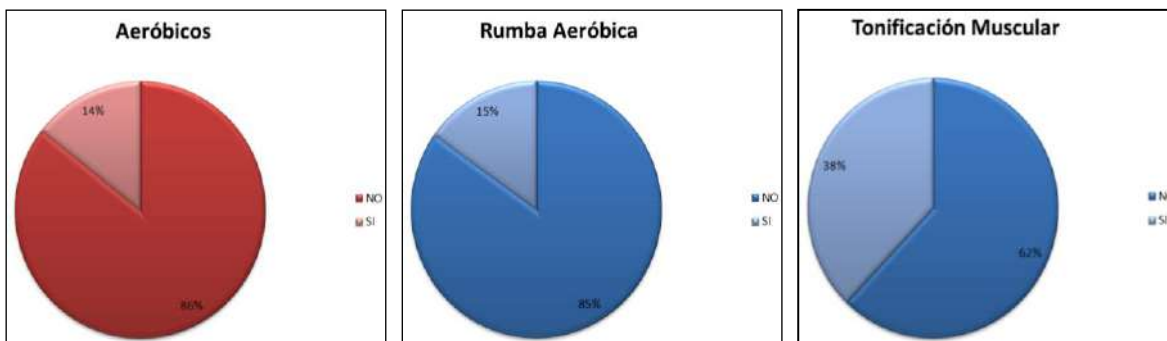
El 73% de los usuarios de la ciclovía recreativa se queda más de 60 minutos en la ciclovía y el 19% se queda de 30 a 60 minutos; es importante tener en cuenta que, según el grupo de edad, los jóvenes de 5 a 17 años deberían acumular un mínimo de 60 minutos diarios de actividad física moderada o vigorosa,



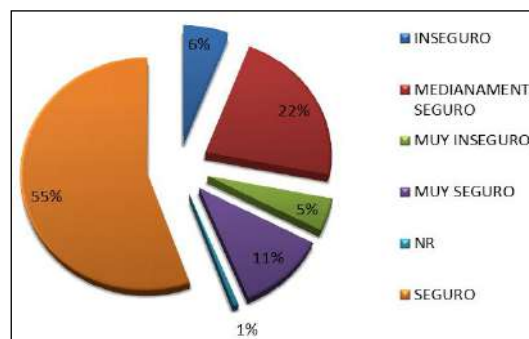
ya que reportan beneficios en la prevención de Enfermedades Crónicas no Transmisibles (ECNT) (OMS, 2010). El grupo de edad adultos de 18 a 64 años debería acumular 150 minutos semanales de actividad física (AF) aeróbica o mínimo 75 minutos semanales de actividad física aeróbica vigorosa; se acepta que para obtener mayores beneficios deberían acumular 300 minutos semanales de AF moderada o 150 minutos de AF vigorosa cada semana. (OMS, 2010)

Actividades paralelas que realizan o les gustaría realizar a los usuarios de la ciclovía

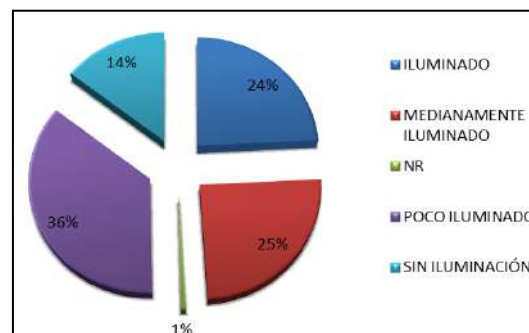
recreativa. Actualmente en la ciclovía recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí se tiene como actividad paralela los Aeróbicos en la ciclovía festiva; El 14% de los usuarios manifiesta practicarla y el 86% no la practica. Además de otras actividades que se presentan como alternativa para implementar, como Rumba Aeróbica o Clases de Tonificación Muscular, el 38% prefiere las clases de Tonificación Muscular; sin embargo es importante implementar actividades culturales, que puedan enriquecer el espacio de aprovechamiento y esparcimiento del tiempo libre para los usuarios de la ciclovía recreativa.



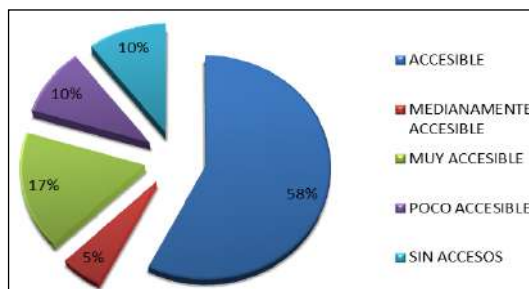
Seguridad en el tramo de la ciclo vía. El 55% de los usuarios responde que el tramo de la ciclo vía es Seguro, el 22% responde a que es Medianamente Seguro y el 11% que es muy seguro; sin embargo, el 6% responde que el tramo es inseguro, el 5% dice que es Muy Inseguro y el 1% no responde.



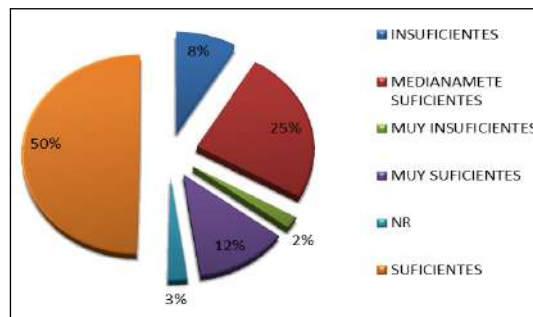
Iluminación en el tramo de la ciclo vía. El 36% de los usuarios manifiesta que el tramo de la ciclo vía recreativa está Poco Iluminado, el 25% dice que está Medianamente Iluminado, el 24% dice que está Iluminado, el 14% dice que está sin Iluminación y el 1% no responde.



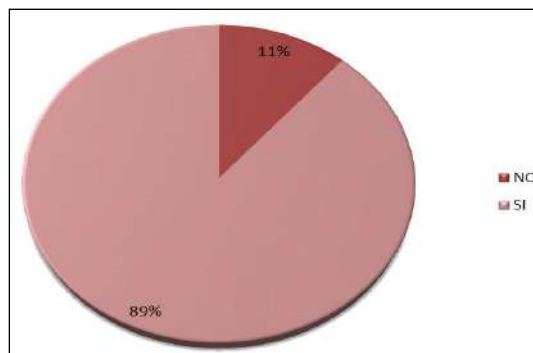
Accesibilidad a la Ciclo vía. El 58% de los usuarios afirma que es Accesible, el 17% responde que es Muy Accesible, el 20% responde Poco Accesible y sin Acceso y el 5% responde Medianamente Accesible.



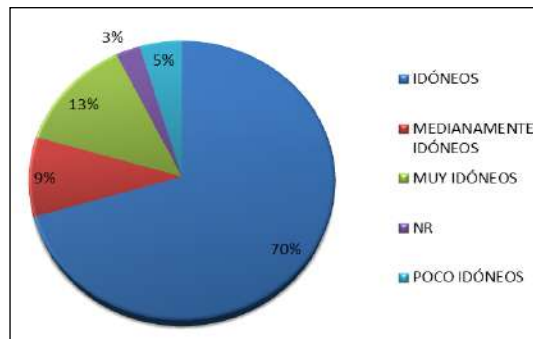
Disponibilidad de recurso humano de apoyo (guías, policía, tránsito, paramédicos, etc.) para la práctica de ejercicio físico en la ciclovia. El 50% de los usuarios considera que la Secretaría de Recreación y Deporte brinda el recurso humano suficiente para realizar ejercicio físico, el 25% lo considera medianamente suficiente, el 12% muy suficiente y el 8% insuficiente



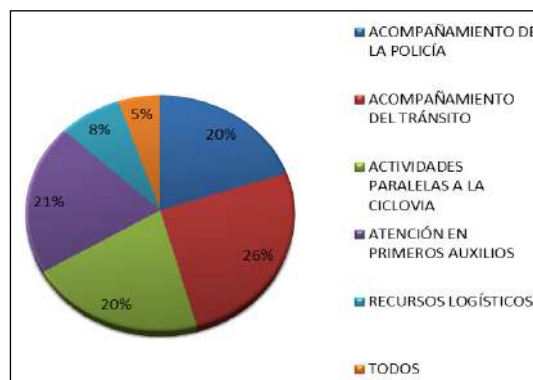
Oportunidad de los horarios de apertura y cierre de la ciclovia. El 89% de los usuarios encuestados considera que es oportuno el horario de cierre y apertura de la vía y el 11% considera que no es oportuno, indicando que se debe habilitar la vía un poco más temprano (7pm) ya que dos horas les parece insuficiente.



Idoneidad del personal de servicio (guías). El 70% de los usuarios encuestados considera que los Guías son Idóneos, el 9% los considera Medianamente Idóneos, el 13% los considera Muy Idóneos, el 5% Poco Idóneos y el 3% no responde.



Aspectos a mejorar de la ciclovia y razones. El 26% de los usuarios mejoraría el apoyo del Tránsito, porque sienten en peligro sus vidas al tratar de cruzar la autopista para llegar a la ciclovia; el 21% mejoraría la Atención en Primeros Auxilios porque es muy deficiente y no tienen presencia en la vía; el 20% mejoraría el Acompañamiento de la Policía porque hay inseguridad, se presentan robos, hay personas consumiendo sustancias psicoactivas, no hay control; el 20% mejoraría Actividades Paralelas a la ciclovia sugiriendo actividades diferentes a trotar, caminar, montar bicicleta



y patinar, piden diversificación; el 8% mejoraría Recursos logísticos como implementación, iluminación, piden que sea más visibles los conos y vallas que están dentro de la ciclovía, además de que haya señalización pertinente dentro de la misma; el 5% mejoraría todos los aspectos.

4. Conclusiones de la sistematización de la experiencia

– En la sistematización de la experiencia ciclovía recreativa de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí se tomaron datos relevantes de las entrevistas, grupos focales y relatos que dieron pie para reconstruirla desde el 2000 que fue su inicio en la autopista norte del Valle de Aburrá con más énfasis en los dos últimos años (2012 y 2013), dando pie a una comprensión más amplia de la experiencia.

– Los procesos administrativos de la Secretaría de Recreación y Deporte del municipio de Itagüí se ven altamente permeados por la Incidencia política y la Voluntad política de las nuevas administraciones que llegan al municipio, lo cual dificulta los procesos de administración y ejecución adecuados del proyecto ciclovía recreativa del municipio de Itagüí.

– La dinámica política municipal, con relación al proyecto ciclovía recreativa, tiene una estrecha relación entre la Incidencia política, la Voluntad política, la ejecución de la norma, la participación ciudadana, los procesos administrativos de la Secretaría y por ende los procesos de ejecución del proyecto.

– Los usuarios de la ciclovía recreativa la perciben como segura, accesible, con personal de acompañamiento suficiente como la policía y el tránsito, con buen horario habitual de apertura y cierre, con personal idóneo para la realización de sus funciones en la vía, con poca variabilidad en actividades paralelas a la ciclovía y poca iluminación en algunos tramos de la misma.

– La demanda de usuarios aumentó notablemente en los años anteriores al 2012 y el 2013; pasó de 2000 a 8000 usuarios por mes, contribuyendo así al cumplimiento del indicador de producto “personas que practiquen alguna actividad” a cargo de la Secretaría de Deporte y Recreación, sustentado en el Plan de Desarrollo del municipio 2012- 2015 con el objetivo de pasar de 82.000 a 150.000 usuarios en todas los proyectos.

5. Recomendaciones a la experiencia

- Es importante sistematizar los procesos de la experiencia ciclovía recreativa para tener registro documental de procesos administrativos y de ejecución, no solo para los gestores actuales del proyecto, sino también para próximos que lleguen en cambios de administración municipal, con la intención de que sea un proceso continuo y exitoso.
- Es necesario fortalecer, desde la Secretaría de Recreación y Deporte, la sensibilización a la participación ciudadana en la construcción y toma de decisiones en los proyectos deportivos del municipio, con el propósito de construir incidencia política y de esta forma mejorar la experiencia del proyecto ciclovía recreativa del municipio de Itagüí.
- Para la Secretaría de Recreación y Deportes del municipio de Itagüí es importante tener claros los procesos de implementación, promoción y evaluación de una vía activa saludable (VAS) en Colombia, para comprender y mejorar la experiencia ciclovía recreativa en el municipio de Itagüí.
- Si bien es cierto la percepción de los usuarios de la ciclovía recreativa del municipio fue en su mayoría positiva, se debe prestar total atención a la implementación de actividades alternativas de esparcimiento paralelas a la ciclovía, dotación de material visible específicamente en las noches para apertura y cierre de la vía, señalización, fortalecimiento de la atención en primeros auxilios para el tramo de la ciclovía, mejoramiento de la iluminación en todo el trayecto, fortalecimiento del acompañamiento de la policía y el tránsito y capacitación al personal en aspectos actitudinales y procedimentales.
- Es recomendable hacer campañas masivas en la ciclovía sobre la práctica adecuada del ejercicio físico, pues no basta solo con ir a la ciclovía dos días a la semana y quedarse más de 60 minutos, sino que es necesario seguir las recomendaciones que la OMS expone para cada grupo de edad: 60 minutos diarios para jóvenes y 150 minutos semanales para adultos; en este último se obtiene mejores resultados si se aumenta a 300 minutos semanales, con el objetivo de prevenir enfermedades crónicas no transmisibles.
- Para sistematizaciones futuras sobre el proyecto ciclovía podría considerarse la inclusión de temas como la calidad de vida, políticas públicas y optimización del servicio.

Referencias

- Acosta, L. A. (2005). *Guía Práctica para la sistematización de proyectos y programas de cooperación técnica*. Oficina Regional de la FAO para América Latina y El Caribe. [Internet](#)
- Alcaldía de Medellín (2011). *Plan Estratégico de la Bicicleta de Medellín*. Medellín: La Alcaldía. [Internet](#)
- Bernal, J. (2000). *Problemas y potencialidades de la relación entre parques, estructura ecológica principal y culturas recreativas y deportivas*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Cendales G., L. (2002). La metodología de la Sistematización, una construcción colectiva. En ACIDI Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional, Fondo para la Igualdad de Género, *Sistematización de Experiencias de Participación Política de Mujeres*. Colombia: Los Autores. [Internet](#)
- Coldeportes (2013). *Manual para implementar, promocionar y evaluar programas de vías activas y saludables en Colombia*. Bogotá: Coldeportes. [Internet](#)
- CONPES Consejo Nacional de Política Económica y Social (2003). *Documento Conpes 3260. Política nacional de transporte urbano y masivo*. Colombia: Departamento Nacional de Planeación. [Internet](#)
- CRC Congreso de la República de Colombia (1991). *Constitución Política de Colombia*. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- _____ *Ley 1083 de 2010. Por la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- _____ *Ley 1355 de 2009. Por la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención*. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- _____ *Ley 181 de 1995. Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del Deporte, la Recreación, el Aprovechamiento del Tiempo Libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte*. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- _____ *Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones*. Bogotá. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- _____ *Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Colombia: El Congreso. [Internet](#)
- Escobar, J., & Bonilla Jiménez, F. (2009). Grupos focales: una guía conceptual y metodológica. *Cuadernos Hispanoamericanos de Psicología*, 9(1), 51-67. [Internet](#)
- Gutiérrez, J.F. (2010). Formulación de proyectos. *EF Deportes*, 11 (106). [Internet](#)

- INDER Medellín (2012). *Ciclos de vida: ciclovías Inder Medellín*. Colombia: El Autor
- INDER Medellín (2013). *La Ciclovía nocturna del INDER Medellín cambia de ruta pero mantiene el mismo horario*. [Internet](#)
- IPCo Instituto de Planeación para el municipio de Colima (2011). *Estudio de factibilidad de implementación de Ciclovías en el centro histórico de Colima*. México: IPCo. [Internet](#)
- López, A. (2001). La formación del Gerente Público del Deporte. *Apunts Educación Física y Deportes*, 66, 64-69. [Internet](#)
- Lozoya, E. (2010). El Método cualitativo aplicado en un modelo de gestión educativa. *Revista Electrónica de Investigación Educativa Sonorense*, 2(8), 6-30. [Internet](#)
- Municipio de Itagüí (2005). *Plan Estadístico del Municipio de Itagüí*. Colombia: DANE. [Internet](#)
- Municipio de Itagüí (2012). *Acuerdo 010 de 2012. Plan de Desarrollo del municipio de Itagüí 2012-2015: Unidos hacemos el cambio*. Colombia: El Municipio. [Internet](#)
- Nava, J. (sf). *La comprensión hermenéutica en la investigación educativa*. [Internet](#)
- OMS Organización Mundial de la Salud (2010). *Recomendaciones mundiales sobre actividad física para la salud*. Suiza: La Organización. [Internet](#)
- Orjuela, S., & Sandoval, P. (2002). *Guía del estudio de mercado para la evaluación de proyectos* (Tesis). Chile: Universidad de Chile. [Internet](#)
- Ortegón, E., Pacheco, J. F., & Roura, H. (2005). *Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública*. Santiago de Chile: Cepal. [Internet](#)
- Ramírez, H.A. & Álvarez, C. (2008). *Informe de la Ciclovía Nocturna Ciudad de Medellín – autopista Sur*. Medellín: Secretaría de Transporte y Tránsito, INDER Medellín. [Internet](#)
- SDR-MI Secretaría de Deporte y Recreación Municipio de Itagüí (2006). *Acuerdo 016 de 2006. Plan Estratégico para el deporte, la educación física extraescolar y la recreación 2006-2016: Juega limpio*. Itagüí: La Secretaría.
- Steven, C., Morey, C., Lobo, G., & Bediscjo, F. (2012). *Metodología para la Sistematización de Experiencias*. España: Programa España - FAO. [Internet](#)
- UCC Universidad Cooperativa de Colombia, SRDMI Secretaría para la Recreación y el Deporte del municipio de Itagüí (2009). Estudio para determinar el nivel de satisfacción de la población beneficiada con los programas de actividad física y estilos de vida saludables ofrecidos por la Secretaría para la Recreación y el Deporte del municipio de Itagüí - Antioquia. Colombia: Los Autores. [Internet](#)
- Vargas, I. (2012). La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos. *Revista de la Calidad en Educación Superior*, 3(1), 119-139. [Internet](#)
- WOLA Oficina en Washington para Asuntos Latinoamericanos (2002). *Manual básico para la incidencia política*. EEUU: El Autor. [Internet](#)