

BICTI

BICICARAVANA TURÍSTICA INCLUYENTE EN LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ D.C.

DANIEL OSUNA CARDONA

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE EDUCACIÓN FÍSICA
LICENCIATURA EN RECREACIÓN Y TURISMO
BOGOTÁ D.C., JUNIO DE 2.021

BICTI

BICICARAVANA TURÍSTICA INCLUYENTE EN LA CICLOVÍA DE BOGOTÁ D.C.

DANIEL OSUNA CARDONA

Trabajo de grado para optar el título de Licenciado en Recreación y Turismo

Tutor

SAMUEL SEILES MARTINEZ

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE EDUCACIÓN FÍSICA
LICENCIATURA EN RECREACIÓN Y TURISMO
BOGOTÁ D.C., JUNIO DE 2.021

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS

A ti Elizabeth, Mamita Hermosa que me apoyaste de manera incondicional en este y todos los proyectos de mi vida.

Para ti Alejandra Sofía hija querida, desde lo más profundo de mi corazón brotó esta idea para poderte hacer feliz.

A mis hermanos Gabriel y Judith, a mi primo Orlando y a toda mi familia que confiaron en esta propuesta.

A Los Master, grandes compañeros de vida.

A todas las personas que me acompañaron, guiaron y motivaron en este proceso, un sincero agradecimiento; finalmente y no menos importante al señor Profesor Samuel Sediles Martinez por orientar y guiarme en este proceso.

Tabla de Contenidos

| | |
|---|-----------|
| JUSTIFICACIÓN | 6 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 8 |
| OBJETIVOS | 10 |
| Objetivo general | 10 |
| Objetivos específicos | 10 |
| PALABRAS CLAVE | 11 |
| ANTECEDENTES | 11 |
| MARCO TEÓRICO | 15 |
| La bicicleta | 15 |
| La silla de ruedas | 17 |
| La bicisilla | 18 |
| La Ciclovía | 21 |
| El Turismo | 22 |
| El Turismo Académico | 24 |
| GLOSARIO | 25 |
| METODOLOGÍA | 27 |
| Reconocimiento y Diseño de la propuesta | 27 |
| Ejecución de la propuesta | 28 |
| Como funciona BICTI | 28 |
| Teusaquiando | 30 |
| Ruta de los Sabores | 32 |
| Por la chicha-ruta | 34 |
| Florida Bici picnic | 36 |
| Pa'l Salto Vamos | 38 |
| MARCO LEGAL | 40 |
| CRONOGRAMA | 41 |
| FACTIBILIDAD | 42 |
| Recursos Humanos | 42 |
| Recursos Económicos | 42 |
| Recursos Materiales | 43 |
| RESULTADOS ESPERADOS | 43 |
| CONCLUSIONES | 44 |
| RECOMENDACIONES | 45 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 45 |

Lista de Imágenes

| | |
|---|-----------|
| Imagen No. 1: Mapa de la Ciclovía Bogotana | 6 |
| Imagen No. 2: Esquema de los tipos de discapacidad | 9 |
| Imagen No. 3: Celerífero 1.790 | 16 |
| Imagen No. 4: Draisiana 1.816 | 16 |
| Imagen No. 5: Bicicletas a través de la historia | 17 |
| Imagen No. 6: Bicicleta Moderna | 17 |
| Imagen No. 7: Silla de Ruedas Siglo XVIII | 18 |
| Imagen No. 8: Silla de Ruedas actual | 18 |
| Imagen No. 9: Kit Adapta | 19 |
| Imagen No. 10: Erni Bike | 19 |
| Imagen No. 11: Bici-silla | 20 |
| Imagen No. 12: Cartel Informativo | 30 |
| Imagen No. 13: Teusaquiando I | 30 |
| Imagen No. 14: Teusaquiando II | 30 |
| Imagen No. 15: Cartel Informativo | 32 |
| Imagen No. 16: Sabores Tradicionales I | 32 |
| Imagen No. 17: Sabores Tradicionales II | 32 |
| Imagen No. 18: Chicharuta I | 34 |
| Imagen No. 19: Chicharuta II | 34 |
| Imagen No. 20: Chicharuta III | 34 |
| Imagen No. 21: Florida Picnic I | 36 |
| Imagen No. 22: Florida Picnic II | 36 |
| Imagen No. 23: Pa'l Salto I | 38 |
| Imagen No. 24: Pa'l Salto II | 38 |
| Imagen No. 25: Pa'l Salto III | 38 |
| Imagen No. 26: Cronograma de Actividades | 41 |

JUSTIFICACIÓN

En los últimos años, se ha presentado un acelerado crecimiento en dos ámbitos muy particulares, primero y como lo indica el diario español El País en la publicación de junio de 2018, el uso de la Bicicleta ha aumentado exponencialmente en Colombia y el mundo, convirtiendo al “caballito de acero” en la alternativa preferida por los ciudadanos para escapar de la congestión vehicular y la contaminación, además, el placer de recorrer diferentes escenarios sobre dos ruedas permite a los usuarios conocer lugares interesantes consiguiendo experiencias únicas.

Lo segundo el sector turístico, un mercado dinámico y de constante cambio que, según la Organización Mundial del Turismo OMT en su informe anual de 2.018, generó más de 1 Billón de dólares estadounidenses ese año, esta industria está volviendo sus ojos a mercados emergentes, tipologías diferentes y destinos nunca antes visitados.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo BID, Bogotá es la ciudad de Latinoamérica con mayor cantidad de infraestructura para bicicletas, esto permite a sus habitantes estar frente a un territorio ideal no solo para andar en ellas sino también potencializa el desarrollo turístico local y regional.

En este momento de crisis económica mundial, es necesario ofrecer nuevas alternativas turísticas que permitan a la ciudad y a sus pobladores, generar oportunidades de ingresos sin necesidad de consumir el territorio, ya que el territorio entendido como paisaje es vital para el desarrollo de esta actividad. (Palací 2.016).

Desde la primera vez que los bogotanos disfrutaron de un espacio recreo-deportivo en las calles capitalinas, cerradas temporalmente para “montar bici”, el uso de la bicicleta dejó de ser una actividad exclusivamente clasista, masculina y deportiva para convertirse en una donde el ocio, la recreación, la inclusión y el tiempo libre no solo se unen para mejorar la calidad de vida de los biciusuarios, sino también, el estado físico y emocional de quienes la utilizan, de acuerdo al portal de la Fundación Iberoamericana para el Agua AQUAE.

Así bien, Bogotá referente mundial de la Bicicleta en 2.018, habilita cada fin de semana un circuito de calles y avenidas con más de 120 km de cubrimiento en el territorio

inclusión y accesibilidad universal a las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida y sus cuidadores en la Ciclovía de Bogotá?

El siguiente documento analiza de manera detallada los aspectos relevantes en el diseño y elaboración de la Bici Caravana turística Incluyente - BICTI, con la cual se pretende generar una acción turística emblemática que Promuevan la Participación y la Accesibilidad Universal en la Ciclovía bogotana, mediante el diseño y creación de bicisoluciones que permitan a las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida disfrutar de una experiencia turística inolvidable. En este proyecto también se evaluará la viabilidad y el alcance de la propuesta BICTI, teniendo en cuenta el concepto de distintos autores y referentes de trayectoria nacional e internacional, junto a diferentes propuestas de bicicletas inclusivas y caravanas turísticas que facilitarán el diseño, construcción y aplicación de rutas, circuitos, senderos, estrategias y herramientas necesarias para la puesta en marcha del proyecto promoviendo una renovación radical en el sector.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Colombia, catalogada como uno de los países con mayor diversidad en todos los aspectos, clima, paisajes, arquitectura, ríos, mares, animales, plantas, platos típicos y una posición estratégica en el continente hacen de este paraíso el nuevo rumbo de miles de viajeros. Sus numerosos escenarios apropiados para desarrollar toda clase de modalidades y eventos turísticos, como religiosos, de negocios, gastronómicos, de sol, arena y playa, salud, agroturismo, de aventura, rural, entre otros (Arrieta 2.016), muestran la riqueza de esta tierra.

En los últimos años la movilidad de extranjeros hacia Colombia en busca de experiencias enriquecedoras, distintas a las de sus países de origen, va en aumento y la manera de “hacer” turismo no puede seguir siendo la misma. Este país pluriétnico y multicultural, tiene en su gente el principal recurso de transformación social y en el turismo el músculo financiero que necesitan las regiones para reiniciar actividades en esta nueva normalidad.

Actualmente, Bogotá está posicionada como un destino multi-turístico gracias a su amplio portafolio de ofertas, lugares y escenarios para visitar, incluida su renombrada Ciclovía dominical. Este importante escenario que se habilita los domingos y días festivos permite a más de un millón y medio de personas recorrer las calles e interactuar con los demás transeúntes en medio de actividad física, música y cultura, de acuerdo con las cifras publicadas por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte en su portal institucional.

El turismo es quizás una de las actividades con mayor demanda entre los seres humanos pero, para las personas en condición de discapacidad o movilidad reducida es muy difícil o casi imposible pensar en ello, porque se requiere contar con un sin número de condiciones que a menudo están comprometidas por la discapacidad, los altos costos que conlleva su traslado y alojamiento, incluyendo la discriminación.

La Organización Mundial de la Salud OMS en el año 2015, informó que en el mundo vivían 650 millones personas que presentaban o tenían cualquier tipo de discapacidad o PSD, este proyecto en particular, abordará inicialmente a las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida y sus cuidadores.

TIPOS DE DISCAPACIDAD

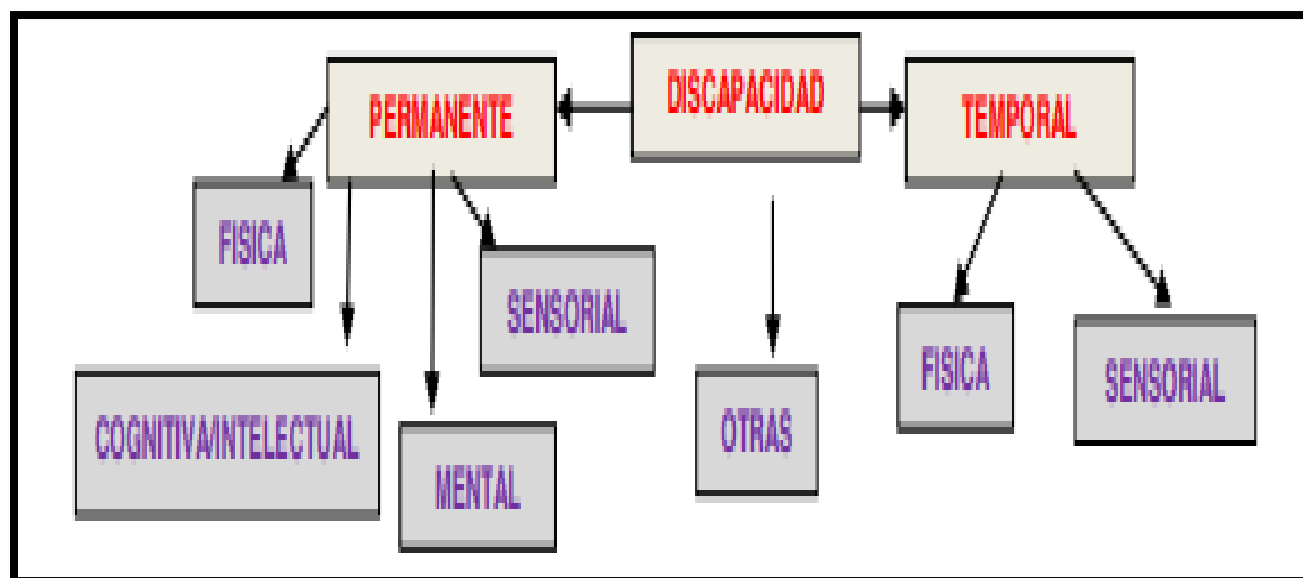



Imagen No. 2

En Colombia, el último Censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE captó a 2.624.898 personas que refirieron tener alguna discapacidad. Lo que significaba en ese momento el 6.1% de la población. Pero algunos expertos en el tema como el Doctor Armando Vásquez, Asesor Regional en Discapacidad y Rehabilitación de la OPS Organización Panamericana de Salud y la Organización Mundial de Salud OMS por más de 20 años (1998- 2017), habla de una cifra superior al 10% de la población en ese entonces.


Estas cifras han aumentado considerablemente hasta el día de hoy representando un verdadero desafío en el tema de inclusión turística y recreativa, ya que “arreglárselas” por su propia cuenta estando en una situación de discapacidad representa todo un reto en este planeta, y no solo para la persona en esta condición sino también para su cuidador, si lo tiene, ya que culturalmente este tipo de personas eran aisladas o vistas como un problema; entonces y como respuesta formativa y complementaria al proceso académico de pregrado, el Licenciado en Recreación y Turismo incursiona e identifica los impactos generados a partir de paradigmas e imaginarios sociales y decide tomar acciones como la BICTI para ayudar a las personas que se encuentran actualmente en una situación de discapacidad y vulnerabilidad en la capital colombiana, que según la Secretaría Distrital de Salud SDS podrían ser más de medio millón de personas.



OBJETIVOS

Objetivo General:






-  Desarrollar una Bici Caravana Turística Incluyente BICTI que facilite la promoción, participación y la accesibilidad universal de las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida en la Ciclovía de Bogotá D.C.

Objetivos Específicos:

-  Realizar una serie de recorridos en bicicleta por diferentes tramos de la Ciclovía Bogotana que permitan la recopilación de información y registros fotográficos para el diseño y construcción de una propuesta turística incluyente.

-  Identificar y cuestionar al educando para que de manera ponderada y según sus criterios, realice un informe donde detallará la posible bicisolución que permitirá a las personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida y sus cuidadores acceder y disfrutar de la Ciclovía bogotana.
-  Construir una propuesta recreativa, cuya finalidad sea la participación y la accesibilidad universal en la Ciclovía de Bogotá D.C.

PALABRAS CLAVE:

-  **BICTI:** La sigla BICTI hace referencia a la propuesta de la **Bici Caravana Turística Incluyente**, la cual fusiona la interculturalidad, la inclusión y el ingenio para generar una experiencia turística única en sus colaboradores y participantes.
-  **TURISMO ACADÉMICO:** Tipología contemporánea de turismo que surge como resultado de la internacionalización de la educación superior (Soto 2.012).
-  **DISCAPACIDAD FÍSICA:** La disminución o ausencia de las funciones motoras o físicas que afectan el desempeño diario de las personas, reduciendo su capacidad para movilizarse. Puede ser permanente o temporal.
-  **INCLUSION SOCIAL:** Proceso en que las personas o grupos de personas sujetas a una situación de segregación, vulnerabilidad o marginación social puedan participar plenamente en la vida social.
-  **CICLOVÍA:** Circuito de calles y carreras de uso gratuito, habilitado los domingos y días festivos desde las 7:00 a.m. hasta las 2:00 p.m., en Bogotá D. C. y permite a los ciudadanos recorrer la capital colombiana de manera tranquila y segura amenizada por actividades recreativas, deportivas y culturales.

ANTECEDENTES

Los antecedentes de este proyecto se soportan en los dos temas que se pretenden articular: El uso de la bicicleta como símbolo de participación e inclusión y el turismo como solución en la apropiación y reconocimiento del territorio en una ciudad cada día le apuesta por ser más incluyente.

Según el Informe Mundial Sobre Discapacidad 2.019 de la Organización Mundial de la Salud OMS, en el mundo existen más de un billón de personas en condición de discapacidad, eso quiere decir que cerca del 16% de la población mundial total tiene o se encuentra en esta situación, por lo tanto, fortalecer el sector turístico haciéndolo más accesible y un entorno donde se satisfaga las necesidades de todos, tanto si se viaja o no, debe ser la prioridad de la OMT, esta primicia que se dio en marco del día internacional del turismo en 2.016, pretende que todos los seres humanos ayuden a las demás personas sin importar su condición física.

Desafortunadamente la mitad de esas personas vive en los países con los ingresos per cápita más bajos y Latinoamérica no es la excepción, con más de 85 millones de personas con dificultad para funcionar o movilizarse por sus propios medios.

La cuota colombiana, según el Censo de 2.018, supera ampliamente los tres millones de personas en condición de discapacidad, es decir cerca del 7,5% del total de la población y en Bogotá el panorama es aún mayor, ya que de acuerdo a la SDS, cerca del 10% de su población pertenece a este grupo y su número va en aumento.


Aunque la atención y asistencia a las personas en condición de discapacidad y /o movilidad reducida en la capital han aumentado, los espacios de recreación, deporte, cultura y turismo siguen presentando dificultad para su acceso. La infraestructura no está adecuada para esta población o no se cuenta con los recursos o la logística para su traslado y uso.







Aunque el circuito de la Ciclovía en Bogotá permite una nutrida participación ciudadana no logra beneficiar a la población que posee movilidad reducida, pues el llegar, acceder y recorrer este escenario resulta para las personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida una actividad extenuante.

Según el boletín No. 9 del Observatorio Nacional de Discapacidad, en 2.018 el 95% de la población en situación de discapacidad, viven en estratos 1, 2 y 3, siendo la imposibilidad de desplazarse por sí solo o la discapacidad para movilizarse la de mayor porcentaje presentado, discapacidad física 30% y múltiple 32%, esto quiere decir que en

Bogotá más de 220000 personas tienen o perciben barreras para desplazarse por sí solos he inclusive acompañados. A estos se suma que su nivel de escolaridad en la gran mayoría, no supera la escuela primaria.

Como referente principalmente de investigación, esta estos tres documentos:

 **ESTUDIO DE BICITURISMO EN BOGOTÁ 2019:** comportamiento de la oferta y demanda [2.019]: El Instituto Distrital de Turismo, el Observatorio de Turismo y Claudia Nayibe López Hernández, Alcalde Mayor de Bogotá, en este estudio analizan el comportamiento de la oferta y de la demanda del biciturismo en Bogotá Región. Este estudio presentan los principales beneficios del uso de la bicicleta, la dinámica que tiene este medio de transporte en Bogotá Región y las principales medidas de política pública que se han implementado para fomentar el uso de la bicicleta en la capital. Caracteriza y analiza el mercado bici-turístico en la ciudad de acuerdo a la información del Instituto Distrital de Turismo. Esta investigación pretende visibilizar la actividad turística que se ha generado a partir del uso de la bicicleta en el ámbito de Bogotá Región y sensibilizar acerca de los beneficios del uso de la misma, no solo para las personas que la utilizan de modo recreativo, deportivo o como medio de transporte, sino como instrumento para la realización de una actividad turística innovadora que beneficie a diferentes sectores económicos. Después de haber realizado un análisis exhaustivo y detallado por diferentes documentos y registro el Estudio de Biciturismo en Bogotá 2.019 concluyo que:

-  La bicicleta se constituye en el medio de transporte más eficiente y sostenible.
-  En Colombia, el mayor uso de la bicicleta se realiza en la ciudad de Bogotá.
-  El uso de la bicicleta se ha promovido no solo como medio de transporte sino como un instrumento para la actividad física, recreativa y turística de la ciudad.
-  Los bicituristas internacionales van considerable aumento.
-  Existe un amplio número de agencias que en la ciudad ofertan la bicicleta como producto turístico.
-  Por concepto de biciturismo las agencias de viajes pueden movilizar en Bogotá Región hasta US\$5 millones de dólares estadounidenses anuales.

SUBJETIVIDADES EN EL ESPACIO PÚBLICO: la Ciclovía de Bogotá: En

este libro la doctora Astrid Bibiana Rodríguez Cortés, pretende “desvelar cómo la creación de espacios impone un orden establecido de las cosas y el pensamiento, instaurando modelos de gestión del deseo y regulación de los cuerpos”. La autora determina que la Ciclovía se ha constituido en un enorme dispositivo para promover modelos de ser y estar en la ciudad y recomienda abordarla como una compleja red de discursos y prácticas capaces de involucrar a los sujetos en un proceso que a un tiempo supone la construcción de sí mismos y del orden social en el que participan. Así mismo, la Profesora Bibiana Rodríguez evidencia las complejidades y dinámicas que operan entre la cultura y el poder. Analiza los diversos mecanismos que adecúan a los sujetos a las demandas del sistema y promueven la aceptación de la distribución desigual de sus beneficios. Esto muestra, como las identidades se han convertido en mercancías, para hacer de la ciudad una marca, así modo como la Ciclovía promueve la constitución de los sujetos como empresarios de sí mismos que cuidan y exhiben sus cuerpos. La autora resalta las estrategias creativas de uso y significación de la Ciclovía, de la manera como permiten la expresión del descontento y la recreación de los proyectos de ciudad que dan forma a la cultura como poder. Finalmente la profesora pretende evidenciar la eficacia de los dispositivos, así como sus límites y fugas.

MANUAL DE TURISMO ACCESIBLE: turismo para todos. 2.019:

Presidencia de la República, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCIT), Fondo Nacional de Turismo (FONTUR), Consejo Iberoamericano de Diseño, Ciudad y Construcción Accesible (CIDCCA). El Objeto de este manual es ser la herramienta que permite incentivar la oferta de servicios turísticos accesibles a partir de la identificación de los ajustes necesarios que se deben realizar para ser incluyentes y a la vez, servir como hilo conductor en el momento de atender a las personas con algún requerimiento específico. Este manual contiene, de manera gráfica y dinámica, criterios mínimos necesarios para que los diferentes actores que hacen parte del turismo sean considerados accesibles, así como protocolos de atención que pueden ser aplicados de manera asertiva y efectiva, mejorando la

calidad y competitividad del turismo y experiencia de viaje de los turistas. Se busca que a partir de la aplicación del manual, se generen cambios en instalaciones, información, comunicación y actitud en beneficio de todas las personas, especialmente en condición de discapacidad, para que puedan acceder a servicios que satisfagan sus expectativas.

MARCO TEORICO

El proyecto BITCI propone diseñar un transporte alternativo, ecológico y sostenible, que permita a la población en condición de movilidad reducida tener una experiencia turística en la Ciclovía dominical y esta, la Ciclovía Bogotana, es el lugar ideal para desarrollar una nueva propuesta turística, (Sancho 2.008), que permita promover la accesibilidad universal desde el ámbito epistemológico, el Turismo Académico, una tipología contemporánea de turismo que surge como resultado de la internacionalización de la educación superior (Soto 2.012) y para este trabajo en particular, se abordará desde otras motivaciones o afinidades secundarias que puedan tener los voluntarios y colaboradores aparte de su razón principal de educación, promoviendo con esto la interculturalidad y el intercambio de conocimientos turísticos desde la academia hacia la comunidad y viceversa, preservando los recursos naturales y culturales.

La Bicicleta

La “bici” es un aparato sencillo: básicamente, se compone de dos ruedas dispuestas en línea y un sistema de pedales para que la personas pueda transmitir la fuerza de propulsión. Además, un manillar para dirigir la bicicleta y un sillín para sentarse. El primer modelo de transmisión a través de una cadena (la bicicleta moderna) fue inventado en 1885 pero, las referencias más antiguas que se conocen de la bicicleta se remontan a las primitivas civilizaciones, con indicios poco fiables sobre esta cuestión puesto que solo están basadas en relatos e imágenes aproximadas a la realidad; según los historiadores, quien hizo algún dibujo de una bicicleta fue Leonardo da Vinci, recientemente un grupo investigadores especializados en la obra de Leonardo, dudan de la autenticidad del dibujo de la famosa bicicleta.

Sin embargo, la primera referencia de una bicicleta se le atribuye al conde francés Comte Mede de Sivrac en 1790 quien diseñó un juguete para la nobleza y las clases altas

llamado celerífero, el cual se trataba de un aparato sin manillar y de madera con dos ruedas unidas en medio por dos ejes. Para que funcionara, se necesitaba darse impulso con los pies.

CELERÍFERO 1.790



Imagen No. 3

DRAISIANA 1.816



Imagen No. 4

En 1816, un alemán solucionó el problema de la dirección y creó una máquina, cuyo nombre era draisiana, con un manillar que permitía el giro de la rueda delantera. A este aparato se le fue introduciendo mejoras con los años, hasta que en 1839 el escocés Kirk Patrick Macmillan añadió unas palancas de conducción y los pedales, lo que permitió que el ciclista no tocara con los pies al suelo. Para demostrar su funcionalidad, este escocés realizó un viaje de ida y vuelta de 226 km hasta Glasgow.

En 1885, fue John Kemp Starley quien creó la llamada bicicleta de seguridad, en la que introdujo la rueda delantera más pequeña, los rodamientos propulsados por una cadena y los frenos. A partir de esta nueva bicicleta y de su evolución, se han creado la bicicleta de pista (en la década de los 60) y la de montaña (en la década de los 70). Y desde entonces se han inventado muchos tipos y modelos de bicicletas, pensados para adaptarse al máximo a las necesidades de todo el mundo.

Con el crecimiento y la densificación de la población y el aumento acelerado de automóviles impulsados por combustibles fósiles, la bicicleta se abre paso como medio de transporte alternativo para revertir esos efectos negativos.

Por ser una máquina de fácil operatividad, solo basta con sujetarse del manubrio y mantener una velocidad constante para no perder el equilibrio y el usuario puede desplazarse a voluntad por donde el camino le permita.

En las grandes ciudades, la bicicleta es el medio de transporte más veloz y eficiente, por ello y otras características más, se abre paso como el vehículo del futuro, su utilización única para fines recreativos quedó en el pasado, en la actualidad, el bici-usuario es el protagonista de la experiencia.

Ya sea por salud, cultura, negocios o simple moda, el uso de la bicicleta se incrementa cada vez más.

BICICLETAS A TRAVÉS DE LA HISTORIA

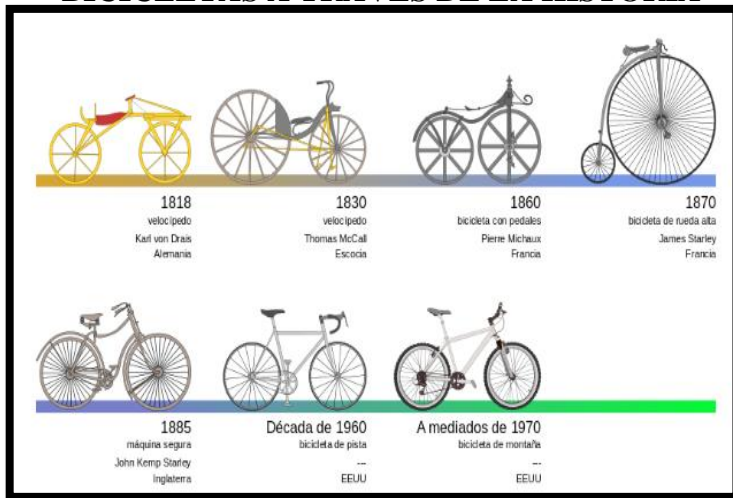


Imagen No. 5

BICICLETA MODERNA



Imagen No. 6

La Silla de Ruedas

Como muchos de los inventos en la antigüedad, la silla de ruedas no tiene un registro exacto de creación, algunos prototipos datan del siglo VI A. C. en el lejano oriente y Grecia, también hay registros de carretillas que se utilizaban para transportar personas en el siglo III A. C. en China.

La primera creación registrada en occidente data de 1.595 aproximadamente y hace referencia a un sillón al cual se le adaptaron ruedas y un descanso pías, diseñada especialmente para el rey Felipe II de España quien no podía desplazarse con facilidad debido a una diferentes patologías asociadas a la artrosis.

En el siglo XVIII, John Joseph Merlín creó en Bélgica un modelo que permitía auto propulsarse con los brazos y John Dawson creó un modelo más confortable con tres ruedas, dos traseras y una delantera más pequeña que servía para direccionar la silla. En 1869 se registra la primera patente de una silla impulsada por sus dos ruedas traseras y en 1924 aparece el primero impulsado mediante electricidad. La primera silla plegable, liviana y hecha de acero la construyó el ingeniero Harry Jennings en 1933.

Después de la Primera y Segunda Guerra Mundial, el incremento de las personas en situación de discapacidad aumento considerablemente y con ello nacieron nuevas formas de socialización y participación ciudadana, aparecen en este momento los Juegos Paraolímpicos en los cuales compiten solo personas en situación de discapacidad.

SILLA DE RUEDAS S. XVIII



Imagen No. 7

SILLA DE RUEDAS ACTUAL



Imagen No. 8

La Bici-silla

Desde la creación de la silla de ruedas, solo se tuvo en cuenta su usuario final, este gran invento que facilita la movilidad a miles de personas en todo el mundo puede ser un problema si no se tiene otra persona que pueda asistirlo. Aunque a principios del siglo XX se produjeron diferentes modelos impulsados por la electricidad, sus costos eran elevados y difíciles de adquirir, disponibles solo para algunos privilegiados.

Con el tiempo, se ha buscado la manera de trasladar de manera más rápida, segura y confortable a personas que la utilizan, pero solo hasta el siglo XXI un Joven emprendedor español mostró al mundo el Kit Adapta el cual puede unir casi cualquier tipo bicicleta a casi cualquier tipo de silla de ruedas. Su precio en el mercado es superior a los 500 euros.

KIT ADAPTA



Imagen No. 9

ERNI BIKE



Imagen No. 10

En Argentina en 2018 y como proyecto final de la carrera de ingeniería de Diego José Blas, se diseñó esta bicicleta inspirado en un niño llamado Ernesto, de allí proviene su nombre “Erni Bike”, una bicicleta que cumple la función de rehabilitar, ejercitar y transportar a las personas que tienen alguna afección física. Además posibilita un paseo feliz y su inclusión en la sociedad.

Es de gran ayuda terapéutica y es utilizada en proceso de rehabilitación de músculos, articulaciones, circulación sanguínea, pulmones y aporta ampliamente a mejorar la parte anímica, emocional e inclusiva por el hecho de que puede vivir la experiencia de andar en bicicleta

El chileno Rafael Castillo, también en 2018 exhibió un tipo de bicicleta unida a una silla de ruedas que le permitió compartir más tiempo con su hijo Franco de 9 años quien padece una patología en los pies.

A diferencia de la Erni Bike o el kit de adaptación, esta silla no fue construida con propósito de producción y comercialización.

En 2019 la Diseñadora Industrial Antioqueña, Laura Escobar Bedoya propone para su trabajo de grado, la creación de un diseño incluyente articulado para personas con movilidad reducida, esta investigación se enfoca en evaluar la posibilidad de inserción de una bicicleta inclusiva al sistema público de bicicletas como alternativa de desplazamiento en la ciudad de Medellín.

La Bici silla

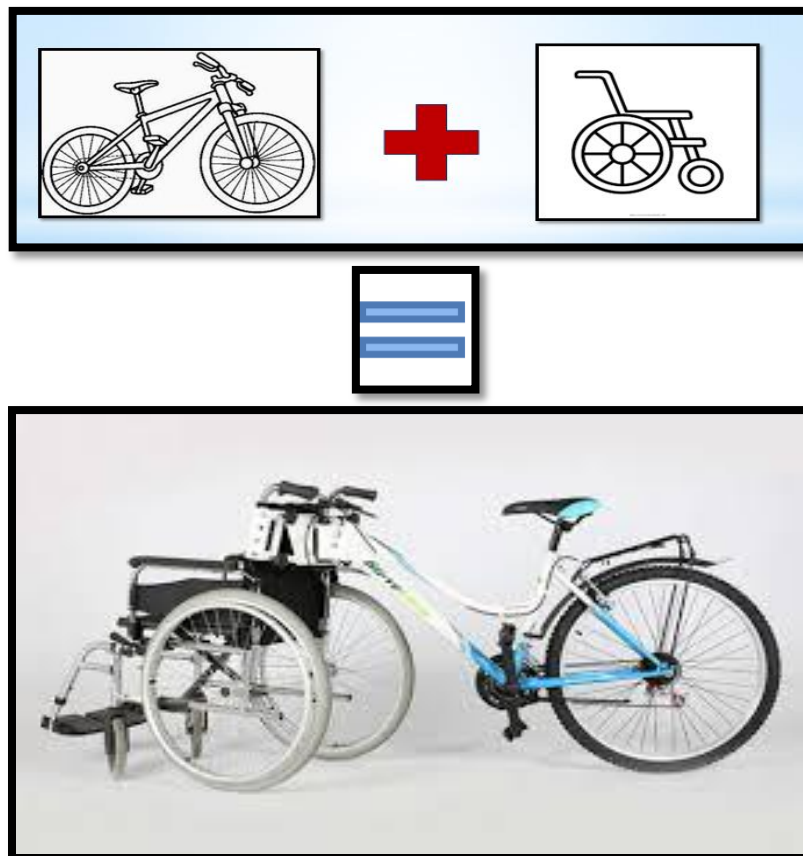


Imagen No. 11

La Ciclovía

La infraestructura creada para el desplazamiento en bicicleta, en el caso de Holanda que se ha constituido en un vector de desarrollo turístico, las nuevas ideas de negocios, la ruptura de barreras urbanas aporta al desarrollo de una cultura de paz, mejorando los índices de salud de la población. Pero sobre todo en un referente mundial en la implementación de medios alternativos de transporte.

No solo en los Países Bajos, sino también en toda Europa, Estados Unidos, Centro y Sur América, la bicicleta como medio de transporte para todos los fines, ha llegado a ser un fenómeno global como lo llamaría en su momento el escritor Víctor Hugo: “*el evangelio de la rueda*”. Son cada vez más los gobiernos que le apuestan la práctica de actividades físicas para la mejora de la calidad de vida y la salud.

De acuerdo al portal del IDRDR en Bogotá D.C., el 15 de diciembre de 1974 fue la primera vez que los capitalinos se apropiaron de las calles desplazando a los vehículos para crear un espacio recreo-deportivo y dando paso a lo que actualmente se conoce como Ciclovía.

Según tituló el periódico El Tiempo en su publicación del 16 de diciembre de 1974 “Mitín a favor de la Cicla”, una organización independiente sin ánimo de lucro denominada “Pro-cicla” y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, habilitaron por tres horas en el centro de Bogotá, las carreras 7 y 13, para el tránsito de bicicletas. Al evento asistieron más de 5.000 personas, quienes salieron a manifestarse en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad.

Durante sus dos primeras décadas de funcionamiento o mejor dicho sus primeros 20 años, el programa no contaba con apoyo administrativo ni programación alguna que generara importancia.

Fue tal el descuido que a principios de los 90 está se vio reducida a menos de 20 kilómetros. En 1995, el programa de Ciclovía pasa de la Secretaría de Tránsito y Transporte al Instituto Distrital de Recreación y Deporte, IDRDR.

La visión fue crear “el parque temporal más grande del mundo” que contribuyera a mejorar la calidad de vida de todos. Los principales objetivos establecidos fueron:

- ② Recreación gratuita para todos los habitantes.
- ② Contribuir a la mejora de la salud física y mental de todos.
- ② Mejorar el medio ambiente con menor ruido y mejor calidad de aire.
- ② “Cambio mental” entendiendo que las calles son espacio público y pueden tener diferentes usos según la hora del día, el día de la semana.
- ② Integración social de ciudadanos de todas las edades y condiciones socio-económicas.
- ② Crear un lugar donde todos los ciudadanos se encuentren “como iguales”. Unos podrán tener bicicletas de lujo y otras muy económicas, pero todos se divierten igual y tienen los mismos beneficios.

Actualmente la Ciclovía, pasó de tener 20 a 126 kilómetros de recorrido, convirtiéndose en el espacio apropiado donde interactúan de manera positiva personas de diferentes lugares, estratos y clases sociales. El presupuesto es más de 10 veces que en sus inicios y los participantes cada domingo y festivo del año superan los 2 millones de usuarios. Aunque este número se vio reducido considerablemente en el 2020 debido a la pandemia del Covid 19, los bogotanos y visitantes continúan asistiendo cada fin de semana a este escenario.

El Turismo

Aunque la actividad turística proviene de tiempos ancestrales, su presencia como actividad económica independiente es relativamente reciente y dado que engloba a una gran variedad de sectores económicos y disciplinas académicas, encontrar una definición absoluta del término es un tanto difícil.

Puede definirse al turismo como el conjunto de las acciones que una persona realiza mientras viaja y pernocta en un sitio diferente al de su residencia habitual, por un periodo consecutivo que resulta inferior a un año.

Burkart y Medlik ofrecen una descripción sobre el concepto argumentando que, “los desplazamientos cortos y temporales que realizan las personas fuera del lugar donde residen o trabajan y realizando actividades diversas que las que acostumbran”, también es turismo.

Mathieson y Wall, por su parte explican que se llama así al movimiento temporal de gente a lugares lejanos a su residencia y por períodos menores a un año.

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT) consiste en aquellas actividades que las personas realizan mientras están de viaje en entornos donde no es habitual que se encuentren, cuyos fines son el ocio, los negocios u otros y duran períodos inferiores a un año.

La historia del turismo es extensa. Sus orígenes pueden rastrearse en la Antigua Grecia, cuando miles de personas se desplazaban para asistir a las Olimpiadas cada cuatro años, o como actividad comercial, cuando el inglés Thomas Cook organizó el primer viaje turístico de la historia en 1.841 y fundó, una década después, la primera agencia de viajes: Thomas Cook and Son.

Hoy el turismo es una de las industrias más importantes a nivel mundial y promueve viajes de todo tipo: con fines de descanso, motivos culturales, interés social, negocios o simplemente ocio.

En Colombia, según la historia popular, el turismo comenzaría el 17 de junio de 1954 con la creación formal de la Asociación Colombiana de HOTELES(ACOTEL) en Barranquilla. Seguidamente, el 25 de octubre de 1955 se formó la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia (ALAICO) en la ciudad de Bogotá y el 24 de octubre de 1957 el gobierno creó la Empresa Colombiana de Turismo. A finales de la década de los 50's los propietarios de restaurantes se agremiaron en la Asociación Colombiana de Grandes Restaurantes (ACOGRAN) y la alcaldía Mayor de creó el Instituto de Cultura y Turismo de Bogotá.

La Inauguración del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, en 1.959, permitió fortalecer las relaciones aéreas nacionales e internacionales.

Pero a mediados de los años 70 el flagelo del narcotráfico encuentra en el país, el sitio perfecto para establecerse, destrozando el buen nombre que se tenía a nivel mundial en cuanto al café, las mujeres hermosas, los sitios paradisiacos, las flores, deportistas y esmeraldas, entre otros aspectos.

Hoy en día, los colombianos en el exterior son reconocidos por grandes deportistas y famosas personalidades y los deseos de conocer estas paradisiacas tierras aumentaron.

Turismo Académico













El turismo académico se refiere a los viajes de una duración inferior a un año, los programas de verano o invierno, los intercambios nacionales e internacionales, los congresos estudiantiles y las pasantías realizados por estudiantes en centros de educación superior fuera de su lugar de origen, donde la importancia de la experiencia turística es secundaria a la experiencia académica.

















Para este proyecto en particular el Turismo Académico se abordará desde algunos intereses diferentes al tema educativo, obteniendo un intercambio abierto y respetuoso de ideas, saberes, conocimientos y opiniones; en palabras de la Licenciada en Ciencias de la Comunicación de la Universidad Nacional Autónoma de México Aleida Alavez Ruiz, Interculturalidad.

GLOSARIO

A continuación, se disponen en orden alfabético las definiciones y/o explicaciones de las que a criterio propio son las palabras más relevantes en la sustentación de este

proyecto, las definiciones pueden variar de acuerdo a las fuentes encontradas y el origen de estas.

-  Alternativo: Adjetivo que puede ser utilizado como opción o solución. Que se puede elegir además de las otras que se consideran.
-  Accesibilidad Universal: Posibilidad o facilidad que tiene una persona para disponer y utilizar construcciones, servicios y productos en igualdad de condiciones que las demás personas sin importar su situación o condición.
-  Bicicaravana: Grupo de personas que se reúnen para realizar viajes o recorridos en bicicleta.
-  Biciturismo: Turismo que se realiza viajando en bicicleta, también conocido como cicloturismo.
-  Biciturista: Turista que se desplaza en bicicleta durante gran parte de recorrido o la actividad ciclística es una actividad importante en su viaje (Sutrans 1991).
-  Bicisoluciones: Resultado positivo a un problema utilizando la bicicleta o alguna de sus partes.
-  Demanda: Petición o solicitud de algo, para esta propuesta en particular se tomara como la cantidad de bienes y servicios requeridos por un grupo de personas en un mercado determinado, en el cual influyen los intereses, las necesidades y las tendencias.
-  Discriminación: Trato diferente y perjudicial que se da a una persona por motivos de raza, sexo, ideas políticas, religión o condición física.
-  Dispositivo: Para este trabajo se define como el Conjunto organizado de personas o cosas dispuesto con un fin determinado.
-  Experiencia: En este proyecto se entiende como el suceso o hecho del que se obtiene un conocimiento.
-  Inclusión: Acción o efecto de incluir, para esta propuesta a la población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida.
-  Incluyente: Adjetivo utilizado en este proyecto para denotar que la población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida es tenida en cuenta y participa de las actividades.

-  Infraestructura: Conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad o para que un lugar pueda ser utilizado.
-  Mercado: Para este trabajo se tendrá en cuenta como el Lugar teórico donde se encuentra la oferta y la demanda de productos y servicios y se determinan los precios.
-  Multicultural: Que está compuesto por diferentes culturas.
-  Multiturstico: Para esta propuesta, que ofrece o tiene varias opciones turísticas.
-  Oferta: Es la cantidad de bienes y servicios que diversas organizaciones, instituciones, personas o empresas están dispuestas a poner a la venta en el mercado.
-  OMS: Sigla que significa Organización Mundial de la Salud.
-  OMT: Sigla que significa Organización Mundial del turismo.
-  OPS: Sigla que significa Organización Panamericana de la Salud.
-  Parque Temporal: Para este proyecto significa el espacio semi-natural utilizado para el esparcimiento y recreo de los ciudadanos los domingos y días festivos entre las 7:00 am y 2:00 pm. en Bogotá D. C.
-  Participación: En esta propuesta se utiliza como la intervención en un suceso, en un acto o en una actividad.
-  Plurietnico: Adjetivo que define como algo o alguien comprende o tiene características de diversas etnias.
-  SDS: Sigla que significa Secretaría Distrital de Salud.
-  Símbolo: Signo o figura que establece una relación de identidad con una realidad, generalmente abstracta, a la que se evoca o representa.
-  Territorio: Para este proyecto se refiere a la Zona que le corresponde a una jurisdicción o grupo determinado.
-  Turista: Persona que visita o recorre un país o lugar por placer.
-  Turística: Que presenta atractivos para el turista o que tiene relación con él.

METODOLOGIA

La Etnografía, como método de investigación social permitió generar de manera descriptiva, un registro del conocimiento cultural y una interacción social, en la Ciclovía, permitiendo al equipo de trabajo escoger una problemática específica, hacerla visible, recolectar la información y el material audiovisual necesario para analizar los datos y generar un proceso reflexivo que permitiera una redacción ajustada a los resultados obtenidos.

Con base en las estrategias planteadas por Hammersley y Atkinson en su libro: la selección y muestra de casos, la observación y toma de muestras; la recogida y ordenación de datos e información y el proceso de análisis y redacción de resultados, se interactuó con los usuarios en el entorno y se determinó los requerimientos de usabilidad de la Ciclovía como espacio.

Este proyecto se formula para realizarlo en dos fases:

- Reconocimiento y diseño
- Ejecución de la propuesta.

Reconocimiento y Diseño

La propuesta BICTI nace con el fin de generar una acción turística emblemática que promueva la participación y la accesibilidad universal en la Ciclovía de Bogotá D. C., mediante la implementación del Turismo Académico y el uso de bici-soluciones.

Y son precisamente esas temáticas y soluciones a través de la bicicleta, las que permiten diseñar y desarrollar diferentes recorridos y experiencias de vida en la Ciclovía capitalina. A su vez BICTI, hace extensiva una invitación de participación a la comunidad académica para que se integre al programa como voluntario.

Para la puesta en marcha de este proyecto, inicialmente se conformó el bici-colectivo SMB, el cual diseña y crea bici-soluciones para toda necesidad y ocasión. Este colectivo que persigue fines altruistas es creado por un grupo de visionarios amantes del ciclismo, que busca una forma amigable para conocer el planeta. La mayoría de los integrantes son jóvenes adultos en excelente condición física, muy creativos y recursivos, con un carisma único.

Ejecución de la propuesta

Ya realizado el proceso metodológico, escogidas las ideas y planteado algunos objetivos para el diseño de la propuesta turística; se decide iniciar con el proyecto BICTI. Este ejercicio académico pretende generar acciones turísticas emblemáticas que promuevan la participación y accesibilidad universal a los diferentes programas y escenarios recreo-turísticos de Bogotá Región.

Como funcionará BICTI

La sigla BICTI hace referencia a la propuesta de la **Bici Caravana Turística Incluyente**, la cual fusiona la interculturalidad, la inclusión e ingenio para generar una experiencia turística única en sus colaboradores y participantes. Una caravana turística se compone de 25 participantes que viajan en 5 bici-sillas y 15 bicicletas tradicionales. La simbiosis que generan sus componentes y actores permitirán una sincronización en los procesos y una respuesta inmediata en caso de una eventualidad.

La BICTI pretende que las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida puedan recorrer y conocer inicialmente la Ciclovía de Bogotá D.c. bajo todos los parámetros de seguridad y bioseguridad, utilizando la bicicleta tradicional y la bisisilla como herramientas de desplazamiento, dejando en los participantes y colaboradores una experiencia turística única.

Durante los recorridos, el equipo de colaboradores serán los anfitriones y acompañaran de manera permanente a los usuarios del servicio mostrándoles la ruta a través de actividades lúdicas, recreativas, de retos y competencias. Cada recorrido contará con la presencia de un profesional en salud o paramédico.

Está dirigido a todas las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida y su acompañante y se puede acceder como beneficiario o como visitante.

Como beneficiario: podrán participar las personas que estén registradas en la base de datos de la SDS como personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida y su cuidador. La Caravana Turística pasará a su residencia y llevara al participante y un acompañante a un pasadía por la Ciclovía de Bogotá, con refrigerio y almuerzo incluidos.

Como visitante: adquiere su duo-pack y podrá disfrutar esa persona y su acompañante del recorrido ofertado en el momento, por la Ciclovía de Bogotá, con refrigerio y almuerzo incluidos.

En cada recorrido previamente visitado, los participantes disfrutaran de diferentes paisajes naturales y urbanos, podrán también conocer y disfrutar de la cultura, historia y gastronomía del destino escogido. Permitiendo a los asistentes la interacción con la naturaleza, la meditación y la reflexión, inculcándoles hábitos y estilos de vida saludables.

Se conforma un equipo de trabajo multidisciplinar con colaboradores y voluntarios, que promueva el posicionamiento del Turismo, no como una “nueva profesión”, sino como un verdadero motor de la economía local y nacional; socializando en forma clara, oportuna y eficaz la misionalidad del proyecto.

Para la recolección de datos e información que permitieran encontrar una problemática y su posible solución se diseñaron 5 pasadías eco-turísticas ubicados en Bogotá Región escogidos por su importancia, accesibilidad, servicios y atractivo turístico. Teusaquiando, Ruta de los Sabores Tradicionales, Por la Chicha-ruta, Florida Picnic y Pa'l Salto Vamos.

Primer recorrido Teusaquiando:

El día domingo 6 de septiembre inicio la primera prueba piloto de los bici-recorridos propuestos denominada Teusaquiando, este fue un Recorrido en bicicleta tradicional por las calles, avenidas y barrios tradicionales del centro y nororiente capitalino como Teusaquillo, Chapinero y Usaquén, visitando la cuenca occidental del Río Teusacá. El equipo de colaboradores y voluntarios se reunió a las 8:00 am y se distribuyeron los roles de cada participante, se dieron las indicaciones necesarias de precaución, bioseguridad y uso de la bici.

Durante el recorrido el equipo de trabajo recopiló información y registros fotográficos donde se evidenció el estado actual de la Ciclovía y el posible uso turístico del escenario.

CARTEL INFORMATIVO



Imagen No. 12

TEUSAQUIANDO I









Imagen No. 13

TEUSAQUIANDO II







Imagen No. 14

Fortalezas

-  La geografía del sector permite llevar un ritmo suave y tranquilo, ideal para personas que no tienen mucha experiencia en el manejo de la bicicleta.
-  Un cartel pegado en un poste sirvió de inspiración para la propuesta.
-  El recorrido mostró diferentes escenarios y lugares representativos de la capital.
-  Se logró identificar ciertas características en la condición física de los participantes.
-  El espacio de la calzada es suficiente para transitar con una bicisilla.
-  Existen puntos de hidratación e información en el camino.

Debilidades

-  La señalización es poca y/o escasa en algunos corredores viales.
-  No se encontró ninguna persona en condición de discapacidad y/o movilidad reducida haciendo uso recreativo y/o turístico en la Ciclovía.
-  La infraestructura y mobiliario urbano no permite tener acceso en silla de ruedas a diferentes espacios recreo-turisticos.
-  La intolerancia de los automóviles en las vías que no cuentan con bicicarriil.

Conclusiones de la Salida

Se aprueba y establece la ruta del recorrido, los participantes manifestaron conformidad y emociones positivas con respecto al circuito y a las intervenciones realizadas durante el mismo; se evidencio buen manejo de la bicicleta y respeto por las normas de seguridad vial, respeto por los compañeros participantes, tolerancia y apoyo grupal. El recorrido permitió dar vía y luz al proyecto, con procesos de observación que se evidenciaron en el mismo, identificando problemáticas y posibles soluciones.

Segundo recorrido Ruta de los Sabores Tradicionales:

Este recorrido en bicicleta tradicional se realizó el domingo 13 de septiembre por barrios populares del centro y sur oriente bogotano, reconocidos por su gastronomía. El equipo se reunió sobre las 9:00a.m. y por la Ciclovía de la carrera 7 hacia el sur de la capital, comenzó un delicioso paseo que visitó diferentes ofertas gastronómicas típicas colombianas.

Durante el recorrido el equipo de trabajo se dedicó a recopilar material fotográfico donde se evidenció el estado actual de la Ciclovía y el posible uso turístico del escenario.

SABORES TRADICIONALES I



Imagen No. 15

SABORES TRADICIONALES II

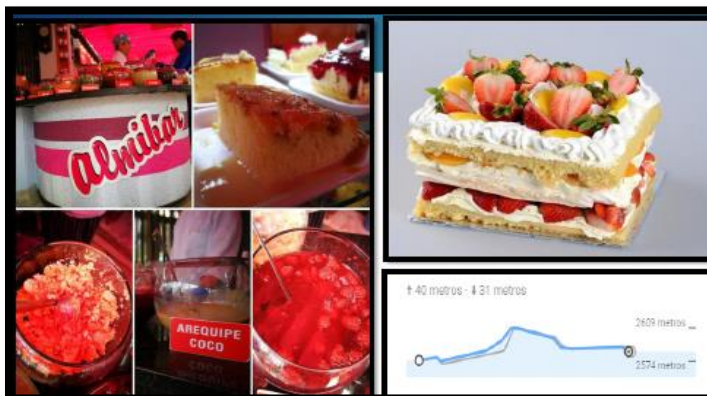








Imagen No. 16

CARTEL INFORMATIVO







Imagen No. 17

Fortalezas

-  Los manjares y preparaciones tradicionales hacen que el recorrido tenga una dulce recompensa.
-  La geografía del sector permite llevar un ritmo suave y tranquilo, ideal para personas que no tienen mucha experiencia en el manejo de la bicicleta.
-  El recorrido mostró diferentes escenarios y lugares representativos de la capital.
-  Se logró identificar ciertas características en la condición física de los participantes.
-  El espacio de la calzada es suficiente para transitar con una bicisilla.
-  Un cartel mostró las necesidades de las personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida.

Debilidades

-  La señalización es poca y/o escasa en algunos corredores viales.
-  No se encontró ninguna persona en condición de discapacidad y/o movilidad reducida haciendo uso recreativo y/o turístico en la Ciclovía.
-  La infraestructura y mobiliario urbano no permite tener acceso en silla de ruedas a algunos escenarios y otros espacios recreo-turísticos.
-  La intolerancia de los automóviles en las vías que no cuentan con bici-carril.

Conclusiones de la Salida

Se aprueba y establece la ruta del recorrido, los participantes manifestaron conformidad y emociones positivas con respecto al circuito y a las intervenciones realizadas durante el mismo; se evidenció buen manejo de la bicicleta y respeto por las normas de seguridad vial, respeto por los compañeros participantes, tolerancia y apoyo grupal. La oferta gastronómica ofrecida cuenta con excelente variedad en sabores y tamaños, no hubo sobreprecio en los precios de los productos.

El recorrido permitió dar vía y luz al proyecto, con procesos de observación que se evidenciaron en el mismo, identificando problemáticas y posibles soluciones.

Tercer Recorrido Por la Chicharuta:

Este circuito turístico recorrió las calles más antiguas y representativas de la capital, se organizó un recorrido guiado por el centro histórico y barrios aledaños, se degustó la chicha tradicional y la gastronomía local.

Fue realizado el domingo 20 de septiembre por barrios tradicionales y populares del centro y oriente bogotano, reconocidos por su importancia en la época colonial. El equipo se reunió sobre las 8:00a.m. e inició por la Ciclovía de la carrera 7 hacia el centro histórico, la gran cantidad de comercio y sus diferentes servicios y productos permitieron una experiencia turística sin precedentes.

Durante el recorrido el equipo de trabajo se dedicó a recopilar material audiovisual donde se evidenció el estado actual de la Ciclovía y el posible uso turístico del escenario.

CHICHARUTA I



Imagen No. 18

CHICHARUTA II









Imagen No. 19

CHICHARUTA III







Imagen No. 20

Fortalezas

-  Los escenarios, museos, plazoletas y demás mobiliario urbano encontrados en la ruta mostraron una parte de la riqueza cultural que posee la capital.
-  Los platos típicos y preparaciones tradicionales estuvieron presentes.
-  La geografía del sector permite llevar un ritmo suave y tranquilo, ideal para personas que no tienen mucha experiencia en el manejo de la bicicleta.
-  El recorrido mostró diferentes escenarios y lugares representativos de la capital.
-  Se logró identificar ciertas características en la condición física de los participantes.
-  El espacio de la calzada es suficiente para transitar con una bicisilla.

Debilidades

-  La señalización es poca y/o escasa en algunos corredores viales.
-  No se encontró ninguna persona en condición de discapacidad y/o movilidad reducida haciendo uso recreativo y/o turístico en la Ciclovía.
-  La infraestructura y mobiliario urbano no permite tener acceso en silla de ruedas a algunos escenarios y otros espacios recreo-turísticos.
-  La intolerancia de los automóviles en las vías que no cuentan con bici-carril.

Conclusiones de la Salida

Se aprueba y establece la ruta del recorrido, los participantes manifestaron conformidad y emociones positivas con respecto al circuito y a las intervenciones realizadas durante el mismo; se evidenció buen manejo de la bicicleta y respeto por las normas de seguridad vial, respeto por los compañeros participantes, tolerancia y apoyo grupal. La oferta cultural y gastronómica contó con excelente variedad en sabores y tamaños, se presentó sobrecosto en algunos productos al momento de adquirirlos.

El recorrido permitió dar vía y luz al proyecto, con procesos de observación que se evidenciaron en el mismo, identificando problemáticas y posibles soluciones.

Cuarto recorrido Florida Picnic:

Este circuito turístico un poco extenso, inicio a las 7:00 a.m. el domingo 27 de septiembre, por la Ciclovía de la calle 26 hasta llegar al portal el dorado, seguido por la avenida Mutis hasta llegar al parque, permitió conocer uno de los escenarios eco recreo-turístico más emblemáticos en la ciudad de Bogotá. Con más de 260 hectáreas, La Florida fue el lugar ideal para realizar actividades al aire libre, avistamiento de aves y fauna nativa y almuerzo compartido.

Durante el recorrido el equipo de trabajo se dedicó a recopilar material audiovisual donde se evidenció el estado actual de la Ciclovía y el posible uso turístico del escenario.

FLORIDA PICNIC I








Imagen No. 21

FLORIDA PICNIC II








Imagen No. 22

Fortalezas

-  Durante el recorrido se visibilizo lugares y escenarios relevantes en la capital.
-  Los platos típicos y preparaciones tradicionales estuvieron presentes.
-  La cercanía del humedal La Florida permitió el acercamiento a la fauna y flora nativa, difícil de observar en otras partes de la ciudad.
-  Se logró identificar ciertas características en la condición física de los participantes.
-  El espacio de la calzada es suficiente para transitar con una bicisilla.

Debilidades

-  El recorrido tiene una distancia de 14 km y una duración aproximada de 4 horas ida y regreso.
-  Llegando al parque, la señalización es poca y/o escasa en algunos corredores viales.
-  No se encontró ninguna persona en condición de discapacidad y/o movilidad reducida haciendo uso recreativo y/o turístico en la Ciclovía ni en él recorrido.
-  La infraestructura y mobiliario urbano no permite tener acceso en silla de ruedas a algunos escenarios y otros espacios recreo-turísticos.
-  La intolerancia de los automóviles en las vías que no cuentan con bici-carril.

Conclusiones de la Salida

Se aprueba y establece la ruta con la condición de reducir los tiempos en el recorrido. Es una ruta de mediana exigencia y aunque los participantes manifestaron conformidad y emociones positivas con respecto al circuito, se presentaron dicotomías por el estado final de la carretera. Se evidencio buen manejo de la bicicleta y respeto por las normas de seguridad vial, respeto por los compañeros participantes, tolerancia y apoyo grupal.

Se presentó sobrecosto en algunos productos al momento de adquirirlos. El parque tiene un recorrido interno para el avistamiento de aves migratorias y especies nativas. El recorrido permitió dar vía y luz al proyecto, con procesos de observación que se evidenciaron en el mismo, identificando problemáticas y posibles soluciones.

Quinto recorrido Pa'l Salto Vamos:

En aras de conocer uno de los más imponentes atractivos naturales y representativos de la Cultura Muisca se decidió emprender el recorrido de 40 km de distancia hasta llegar al Imponente Salto de Tequendama. Este emblemático lugar recibe a los turistas en su mirador donde se disfrutó de una agua de panela con quesito, al lado, una misteriosa casa museo, de la que algunos dicen ocurren hechos paranormales.

Desde las 6:00 a.m. del domingo 4 de octubre, se recibió al equipo de trabajo y se inició la por la autopista sur hasta llegar a la vía que conduce de Soacha hasta El Colegio, se disfrutó del paisaje y como los bancos de niebla se difuminaban en el bosque alto andino que rodea la enorme caída de agua.

Algunas personas hicieron el recorrido de regreso en transporte público por daños mecánicos en sus bicicletas. Durante el recorrido el equipo de trabajo se dedicó a recopilar material audiovisual donde se evidenció el estado actual de la Ciclovía y el posible uso turístico del escenario.

PA'L SALTO I



Imagen No. 23

PA'L SALTO II









Imagen No. 24

PA'L SALTO











Imagen No. 25

Fortalezas

-  El sol estuvo presente y permitió ubicarse dentro del escenario y disfrutar de espectacular vista.
-  Los platos típicos y preparaciones tradicionales estuvieron presentes.
-  La tradición oral y la cuentería se hicieron presentes con narrativas locales.
-  Se logró identificar ciertas características en la condición física de los participantes.
-  Todos los participantes llevaron sus implementos de seguridad personal e iluminación, lo que permitió ser visibilizados en carretera.
-  La policía de carreteras hace presencia regularmente.

Debilidades

-  El recorrido tiene una distancia de casi 40 km y una duración aproximada de 5 horas ida y regreso.
-  La señalización es poca y/o escasa en algunos corredores viales.
-  No existe bicicarril o espacio adecuado para las bicicletas
-  No existe un restaurante cerca.
-  La Casa-museo rara vez se encuentra abierta y con acceso al público.
-  No se encontró ninguna persona en condición de discapacidad y/o movilidad reducida haciendo uso recreativo y/o turístico en la Ciclovía ni en el recorrido.
-  La infraestructura y mobiliario urbano no permite tener acceso en silla de ruedas a algunos escenarios y otros espacios recreo-turísticos.
-  La intolerancia de los automóviles en las vías que no cuentan con bici-carril.

Conclusiones de la Salida

Se aprueba y establece la ruta con la condición de reducir los tiempos en el recorrido. Es una ruta de alta exigencia, los participantes manifestaron conformidad y emociones positivas con respecto al circuito, se presentaron problemas técnicos en dos bicicletas lo que hizo devolver en transporte público dos colaboradores.

Se presentó sobrecosto en algunos productos al momento de adquirirlos. A pesar de tener un letrero informativo sobre horarios y costos, no fue posible el ingreso a la casa museo.




El recorrido permitió dar vía y luz al proyecto, con procesos de observación que se evidenciaron en el mismo, identificando problemáticas y posibles soluciones.

Estos recorridos se realizaron los días domingos utilizando en su mayor parte la red de ciclovías y ciclorutas de Bogotá Región, el punto partida para todos los recorridos fue la entrada vehicular de la Universidad Pedagógica Nacional ubicada en la calle 73 con carrera 12, se contó con el acompañamiento permanente del equipo de colaboradores y voluntarios, personal calificado para atender emergencias o Paramédicos, una póliza de seguros contra todo riesgo y el acompañamiento de la Policía Nacional en algunos lugares.

Este proyecto está dirigido a las personas en condición de discapacidad física y/o movilidad reducida y sus acompañantes que viven y visitan Bogotá Región, es decir una persona que por diferentes motivos no puede, no quiere o tiene dificultad para mover su tren inferior.

Todas la pruebas y ensayos de recorridos, lugares, parajes, destinos, herramientas, maquinaria, comida, juegos, accesorios, recordatorios y demás que se necesiten realizar en aras de este proyecto serán realizadas y ejecutas por el equipo SMB-Los Master bajo la supervisión de Daniel Osuna Cardona.

MARCO LEGAL

-  Documento Maestro y el Plan de Estudios de la Licenciatura en Recreación y Turismo de la Universidad Pedagógica Nacional.
-  Marco Normativo General de la Fundación Colombiana de Tiempo Libre y Recreación – FUNLIBRE.
-  Constitución Política de Colombia.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Con el fin de dar un orden a las actividades programadas se realiza este cronograma:

| Tiempo Actividad | 1 semana | 2 semana | 3 semana | 4 semana | 5 semana | 6 semana | 7 semana | 8 semana | 9 semana | 10 semana |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Adquisición o construcción de insumos | X | X | X | X | | | | | | |
| Conformación del equipo de trabajo | | X | X | X | | | | | | |
| Implementación del currículo | | | X | X | | | | | | |
| 1ª. Prueba piloto (sin usuarios) | | | | | X | X | | | | |
| Diseño y visita de los recorridos y destinos escogidos | | | | | X | X | | | | |
| Invitación a la comunidad participante | | | | | | | X | | | |
| 2ª. Prueba piloto (con comunidad) | | | | | | | | X | | |
| Planeación, Organización y ubicación de las actividades | | | | | | | | X | | |
| Ejecución actividades | | | | | | | | | X | |
| Sistematización Resultados de la actividad | | | | | | | | | | X |

Imagen No. 26




FACTIBILIDAD

Los recursos para la inversión inicial serán financiados por su creador, quien aportara un capital en efectivo y gestionará ayudas, recursos y donaciones para la ejecución del mismo. Se alquilará un inmueble el cual funcionará como central de operaciones, capacitación constante y el diseño y construcción de bici-soluciones.


Basados en lo que dice el artículo 73 de la ley 181 de 1995 y amparados por los siguientes artículos de la constitución nacional de 1991: 1, 2, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 52, 54, 55, 62, 65, 67, 68, 70, 71, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 88, 95, 96, 102, 103 y 107 entre otros, se recaudaran aportes para la organización mediante donaciones que hagan los contribuyentes.


Los recursos disponibles para llevar a cabo esta propuesta son los siguientes:

Recursos Humanos:









-  Personas capaces y dispuestas en acompañar y guiar a los individuos durante el proceso voluntario de lograr el pleno desarrollo de sus potencialidades.
-  Personas ajenas a la organización que presten servicios de apoyo complementario y específicos.
-  Comunidad en general que se encuentre dentro de la localidad y que tenga deseos de participar en las actividades propuestas.

Recursos Económicos:

-  “Los recursos que correspondan al deporte, la recreación y al aprovechamiento del tiempo libre por asignación de la participación de los municipios en los ingresos corrientes de la Nación” como está estipulado en la ley 181 de 1.995.










-  Las rentas que, creen los concejos municipales o distritales con destino al deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, de acuerdo a la ley 181 de 1.995.









Recursos Materiales:

-  Bicisillas
-  Bicicletas tradicionales
-  Ciclovía dominical
-  Ciclo-rutas
-  Elementos de bioseguridad
-  Cascos
-  Reflectivos
-  Kit de despinche






RESULTADOS ESPERADOS


Con la puesta en marcha de este proyecto se espera conseguir los siguientes resultados:

-  Una experiencia turística intercultural inolvidable para usuarios y colaboradores.
-  Formar anfitriones multiplicadores de experiencias.
-  Crear un espacio de aprendizaje y socialización de conocimiento.
-  Favorecer la formación académica de los colaboradores y participantes.
-  Fortalece el entendimiento intercultural.
-  Permite el establecimiento de contactos académicos
-  Valorar otras opciones educativas en la continuidad de los trabajos de investigación
-  Incursionar en temáticas novedosas y estudios de posgrado.
-  Favorece el aprendizaje y la práctica de un segundo idioma, de acuerdo con el área geográfica de destino.





-  Permite integrar la experiencia a las hojas de vida de la población estudiantil.
-  Incrementa el interés por un estudio comparado de la realidad en sus distintos ámbitos.
-  Muy valiosas y enriquecedoras de sus perspectivas a futuro
-  Les permiten valorar la calidad de la formación que reciben
-  Forja una mirada crítica
-  Abre la mente a posibilidades de profundización, posgrado, investigación
-  Como experiencia personal resulta inmensamente enriquecedora desde una visión sociocultural que amplía horizontes
-  Nutre las credenciales y experiencias que se plasman en la hoja de vida.

CONCLUSIONES:










-  La bicicleta es el vehículo impulsado por tracción humana con mayor número de usuarios en el mundo, su uso frecuente le permite a sus usuarios mejorar las condiciones de salud, disminuir los niveles de estrés, controlar su tiempo, generar nuevas ideas de negocios, romper barreras urbanas, aportar al desarrollo económico del país y construir una cultura de paz.
-  La BICTI sería una alternativa novedosa forma de hacer turismo incluyente.
-  La BICTI para el desplazamiento utilizarían energía humana y de requerirse un motor este NO deberá depender de combustibles fósiles para su funcionamiento, disminuyendo los impactos al medioambiente.
-  El Cicloturismo se presenta como una oportunidad valiosa en los tres pilares de la sustentabilidad económicos, socioculturales y medio ambientales.
-  Colombia, se convierte en la potencia suramericana para el turismo en bicicleta gracias a excelente representación de muchos deportistas como Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Egan Bernal, Mariana Pajón entre otros.

-  La BICTI permitirá el aumento de turistas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida a Bogotá Región.

RECOMENDACIONES

-  Crear un aula para que familia y acompañante del usuario aprendan a montar bicicleta.
-  La bicicleta es la alternativa preferida por los ciudadanos para escapar de la congestión vehicular y la contaminación, además, el placer de recorrer el campo y la ciudad sobre dos ruedas permite a los usuarios conocer lugares y vivir experiencias únicas.
-  Crear bicicleta impulsada con las manos, manoleando y no pedaleando.
-  Estar a la vanguardia en modelos, conceptos y diseños de bici-soluciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

-  Arrieta, G. 2.016. Curso Tendencias Internacionales del Turismo. Universidad de Costa Rica. Liberia – Guanacaste.
-  Fallas, Y. 2.016. Curso Impactos del Desarrollo Ecoturístico. Universidad de Costa Rica. Liberia – Guanacaste.
-  Licenciatura en Recreación y Turismo. 2.012. Documento maestro elaborado por el equipo de profesores de la licenciatura en recreación para efectos de la renovación de registro calificado. Bogotá D. C. – Colombia.
-  Licenciatura en Recreación y Turismo. 2.014. Plan de Estudios. Bogotá D. C. – Colombia.
-  Rico, C. 2.007. Recreación: Marco Normativo General, Fundación Colombiana de Tiempo Libre y Recreación – FUNLIBRE, Bogotá D.C. - Colombia.
-  Presidencia de la Republica de Colombia - Coldeportes. 2.013. Plan Nacional de Recreación 2013 -2019. Bogotá D.C. - Colombia.
-  Panosso, N. - Lohmann, G. 2012. Teoría del turismo. Conceptos, modelos y sistemas. Trillas – Mexico.
-  Pawlowska, E. 2.011. El Turismo Académico. Un Análisis Económico para el Caso de Galicia. Santiago de Compostela – España. ISBN 978-84-9887-724-3 (Edición digital PDF).
-  Carreño, J. 2016. Ocio y Turismo: La Educabilidad de lo no educable. Bogotá D. C. – Colombia.

-  Lerma, D. 2.003. Metodología de la Investigación 4ª Edición. Ecoe Ediciones. Bogotá D. C. – Colombia.
-  Presidencia de la República de Colombia. 2.001. Constitución Política de Colombia. Actualización 2.008.
-  Congreso de la República de Colombia. Ley 181 de 1995.
-  Presidencia de la República de Colombia. Decreto 1228 de 1.995.
-  Alomia, M. 2.015. Historia de las Corrientes Pedagógicas. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá D.C. – Colombia.
-  <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419890>
-  www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15052917
-  www.udelas.ac.pa/index.php/programa-de-turismo-academico-universitario-tau
-  www.semana.com/opinion/articulo/el-turismo-academico-sexual/92305-3
-  academicoturistico.blogspot.com.co/2016/03/teoria-del-turismo-conceptos-modelos-y.html
-  minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/3376/9788498877243_content.pdf;jsessionid=04F382757E4CD462B7FF429AD3316F6D?sequence=1
-  derecho-y-sociedad-peru.blogspot.com.co/2008/02/sobre-el-turismo-acadmico-sexual-y.html
-  www.portafolio.co/tendencias/texto-sabio-llamado-gabriel-garcia-marquez-47918
-  media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico
-  turismovivencial-vanessetta.blogspot.com.co/2009/06/turismologia-disciplina-o-ciencia.html
-  es.slideshare.net/SANDRIUSKI/el-turismo-segun-la-omt
-  www.semana.com/opinion/articulo/el-turismo-academico-sexual/92305-3
-  www.eltiempo.com/cultura/gente/listado-de-los-paises-mas-felices-del-mundo-48585
-  https://elpais.com/elpais/2018/06/29/i_love_bicis/1530295008_028137.html
-  <https://www.fundacionaquae.org/cinco-ventajas-utilizar-la-bicicleta-medio-transporte/#:~:text=El%20uso%20diario%20de%20la,forma%20de%20combatir%20la%20obesidad.>
-  <http://dx.doi.org/10.14198/IXCongresoDesarrolloLocal-32> | <http://hdl.handle.net/10045/59540>
-  <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>
-  [https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana.](https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana)
-  <https://www.idrd.gov.co/mapa-ciclovía>
-  www.idrd.gov.co/gyardianes-la-ciclovía
-  www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/Boletin-OND-9.pdf
-  SOTO F. 2.012. LA MOVILIDAD ESTUDIANTIL INTERNACIONAL COMO TURISMO ACADÉMICO. Rev. geogr. Valpo. (En línea) N° 46 / 2012 ISSN 0718 - 9877 [54. – 68].
-  <https://curiosfera-historia.com/historia-de-la-bicicleta/>
-  <https://www.werbikes.mx/blogs/werbikes-blog/la-historia-de-la-bicicleta/>
-  <https://www.ortopediaybienestarmadrid.com/es/blog/el-origen-de-la-silla-de-ruedas/>