



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

**Articulación entre el Aprendizaje Significativo, la  
Pedagogía Urbana y la Ciudad-Región para la enseñanza de  
las Ciencias Sociales. Caso Institución Educativa  
Departamental Tecnológico de Madrid, Madrid-  
Cundinamarca**

**Diego Alexander Mora Gómez**

**Universidad la Gran Colombia  
Facultad de Ciencias de la Educación, Licenciatura en Ciencias Sociales  
Bogotá D.C. Colombia  
2018**

**Articulación entre el Aprendizaje Significativo, la  
Pedagogía Urbana y la Ciudad-Región para la enseñanza de  
las Ciencias Sociales. Caso Institución Educativa  
Departamental Tecnológico de Madrid, Madrid-  
Cundinamarca**

**Diego Alexander Mora Gómez**

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de:  
**Licenciado en Ciencias Sociales**

Directora: M.A. Marcela Riveros

**Universidad la Gran Colombia  
Facultad de Ciencias de la Educación, Licenciatura en Ciencias Sociales  
Bogotá D.C. Colombia  
2018**

*DEDICATORIA*

*A mis padres, por el apoyo incondicional que me han brindado durante este proceso y a lo largo de mi vida.*

## Agradecimientos

La presente investigación contó con el apoyo de diferentes personas e instituciones que se interesaron en el desarrollo de una propuesta pedagógica para estudiantes del municipio de Madrid (Cundinamarca), sin el cual difícilmente se hubiera llevado a cabo el actual proyecto de investigación. Es por esto que agradezco a la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid por permitirme realizar en sus instalaciones la aplicación de este trabajo, al rector José Nelson Castro Clavijo y al coordinador de convivencia Guillermo Mendoza Zamora, a los docentes titulares de Ciencias Sociales Julián David Santana Vargas y de Ciencias Naturales Germán Darío Correa Jaime por ver en el proyecto una forma de acercar a los estudiantes a su contexto cercano. Además, un especial agradecimiento a los estudiantes de los grados 905 y 906 de la jornada tarde por su colaboración, participación, disposición y motivación en cada una de las fases y actividades, sin ustedes esta propuesta no se habría logrado consolidar.

De igual modo, agradezco a mis amigos, compañeros y profesores de la Universidad la Gran Colombia por sus palabras, sus enseñanzas y su contribución en mi formación profesional. Además, agradezco a aquellos que me acompañaron en la ruta pedagógica por Madrid, especialmente a Catherin Barbosa por su intervención en el cementerio del municipio y por compartir ese sentido de apropiación por Madrid, a Juan Pablo Barriga por el relevo en algunas

paradas de la ruta, a Alejandro Medina por el apoyo logístico en cada una de las actividades y a Swen Ramírez por el cubrimiento fotográfico.

Por último, agradezco a la docente Marcela Riveros Alfonso por cada palabra, por cada corrección, por cada voz de aliento, por cada clase, por cada enseñanza, por su acompañamiento, por su paciencia al iniciar cada uno de estos capítulos, por sus felicitaciones y por permitirme ser partícipe del semillero “Diálogos Urbanos. Encuentro entre la pedagogía y la arquitectura urbana”, en el que cada uno de los integrantes nos dimos cuenta que nuestros trabajos son valiosos y que merecen ser difundidos a toda la comunidad académica, es por esto que me motive a ser partícipe con esta investigación en eventos como el “1er foro de la enseñanza en Ciencias Sociales: Territorios, educación y transformaciones sociales” en la Universidad Distrital Francisco José de Caldas (2016); el “XV Encuentro Regional de Semilleros de Investigación Nodo Bogotá- Cundinamarca” de REDCOLSI en la Universidad Cooperativa de Colombia (2017), participación que me permitió presentar mi proyecto en el “XIV Encuentro Nacional Semilleros de Investigación” de REDCOLSI en la Universidad del Atlántico (Barranquilla) (2017); y en el mes de noviembre del presente año en la “IV Convención Nacional de Educación Geográfica” en la Universidad de Córdoba (Montería) y en el “VI Congreso Internacional de Ciencias Sociales” en la Universidad Tecmilenio de la ciudad de Cancún (México). Infinitas gracias a la profesora Marcela, sin ella nada de esto sería posible.

Agradezco de nuevo a mis padres por el apoyo total durante mi carrera universitaria, a mi mamá Flor Alba Gómez Acevedo porque siempre está a mi lado brindando un apoyo único y lleno de amor, a mi papá Sabulón Mora Moreno por permitirme soñar con una carrera universitaria, a mi hermano Andrés Mora por sus palabras de aliento y lucha, a mis sobrinos por la compañía y la curiosidad que les causa un trabajo de esta magnitud.

## Resumen

Esta investigación tuvo como objetivo proponer una estrategia pedagógica para la enseñanza aprendizaje de las Ciencias Sociales que incentive la reflexión sobre las transformaciones de Madrid en estudiantes de noveno grado de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, mediante la articulación del Aprendizaje Significativo, la Pedagogía Urbana y la Ciudad-Región. Para lograr lo propuesto en un primer momento se presenta la revisión teórica sobre el Aprendizaje Significativo, los principios de la Pedagogía Urbana y los aportes conceptuales de la noción Ciudad-Región; en el segundo momento se desarrolla la identificación de las transformaciones del municipio, desde mediados del siglo XX hasta la actualidad, fundamentados en el urbanismo contemporáneo bajo la noción Ciudad-Región; en el tercer y último momento se da a conocer el diseño de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” junto con los resultados y análisis de la aplicación que se realizó con los estudiantes de noveno grado de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid. Para el desarrollo de esta investigación de tipo cualitativo se emplearon: encuestas, cartografía social, recorridos urbanos, talleres y revisión bibliográfica de fuentes primarias y secundarias. Como resultado se logró que los estudiantes reflexionaran sobre las transformaciones del municipio que se han ido gestando por las dinámicas urbanas de la ciudad de Bogotá y motivar acciones de apropiación territorial.

**Palabras clave:** Aprendizaje Significativo, Pedagogía Urbana, Ciudad-Región, Enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales, Madrid-Cundinamarca.

## **Abstract**

This research aimed to propose a teaching strategy for learning of Social Sciences that incentive reflection on the transformation of Madrid City in ninth grade students of Institucion Departamental Tecnológico de Madrid, through the articulation of Meaningful Learning, Urban Pedagogy and the City-Region. In order to achieve the proposed at first moment, the theoretical review of meaningful learning, the principles of urban pedagogy and the conceptual contributions of the city-region notion are presented. In the second moment, it develops the identification of the transformations of the municipality, from the middle of the twentieth century to the present day, aspects based on the contemporary urbanism under the notion City-region; in the third and last moment, is exposed the design of the pedagogical proposal "We and Madrid" together with the results and analysis of the application that was done carried out with the ninth grade students of the Departmental Educational Institution Tecnológico de Madrid. For the development of this qualitative research were used: surveys, social cartography, urban routes, workshops and bibliographic review of primary and secondary sources. As a result the students were able to reflect on the transformations of the municipality have been gestated by the urban dynamics of the city of Bogotá and motivate actions of territorial appropriation.

**Keywords: Meaningful Learning, Urban Pedagogy, City-Region, Teaching-Learning Social Sciences, Madrid Cundinamarca.**

## Contenido

<b>Introducción</b> .....	1
<b>1 Aprendizaje Significativo, Pedagogía Urbana y Ciudad-Región para la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales</b> .....	8
<b>1.1 Posibilidades desde el aprendizaje significativo para la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales mediante el reconocimiento de la ciudad</b> .....	10
<b>1.2 La Pedagogía Urbana y sus aportes para la reflexión de la ciudad</b> .....	19
<b>1.3 De la Ciudad a las periferias, caso Ciudad-Región</b> .....	28
<b>2 Transformaciones significativas en el municipio de Madrid Cundinamarca asociadas con la cercanía a la ciudad de Bogotá</b> .....	37
<b>2.1 Anillos periurbanos de la ciudad de Bogotá, crecimiento y transformación de sus áreas</b> .....	39
<b>2.2 Agroindustria, industrialización y urbanizaciones en Madrid</b> .....	48
<b>2.3 Transformaciones actuales y sus consecuencias</b> .....	59
<b>3 Una Propuesta Pedagógica para la Reflexión de las Transformaciones de Madrid: Nosotros y Madrid</b> .....	68
<b>3.1. El diagnóstico como recolector de percepciones</b> .....	71
<b>3.2. El conocimiento de la ciudad para entender el presente</b> .....	82
<b>3.3. La problematización de la ciudad</b> .....	89

---

<b>3.4. Los ciudadanos y su responsabilidad en la ciudad.....</b>	<b>99</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>111</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>115</b>
<b>A. Anexo 1: Cuestionario fase diagnóstica .....</b>	<b>132</b>
<b>B. Anexo 2: Cartografía Social fase diagnóstica.....</b>	<b>136</b>
<b>C. Anexo 3: Taller primera sesión fase Conocer la Ciudad .....</b>	<b>140</b>
<b>D. Anexo 4: Artículos Periodísticos fase Problematizar el Espacio Urbano.....</b>	<b>143</b>
<b>E. Anexo 5: Folleto expedición pedagógica .....</b>	<b>157</b>
<b>F. Anexo 6: Guion expedición pedagógica .....</b>	<b>160</b>
<b>G. Anexo 7: Cuestionario expedición pedagógica .....</b>	<b>169</b>

## Lista de Figuras

Figura 1-1: Objetivos del Área de Ciencias Sociales según Ministerio de Educación Nacional . 12

Figura 1-2: Fases y ejes temáticos asociados a la Pedagogía Urbana..... 26

## Lista de Cuadros

Cuadro 1-1: Dimensiones para la dialectización de la ciudad ..... 23

Cuadro 1-2: Conurbación de ciudades cercanas por ciudad principal ..... 30

Cuadro 3-1: Material cartográfico utilizado para sesión 2 fase Conoces la Ciudad..... 86

Cuadro 3-2: Temas presentados en artículos periodísticos según proyecto ..... 90

Cuadro 3-3: Problemáticas de Madrid según estudiantes ..... 95

## Lista de Ilustraciones

Ilustración 1-1: Transformaciones en la Ciudad-Región ..... 35

## Lista de Mapas

Mapa 2-1: Anillos metropolitanos de Bogotá..... 42

Mapa 2-2: Conurbaciones importantes en el espacio urbano regional de Bogotá..... 45

Mapa 2-3: Localización y aspectos generales de Madrid (Cundinamarca) ..... 50

Mapa 2-4: Áreas para la expansión industrial y ubicación de la actividad industrial..... 61

Mapa 3-1: Recorrido ruta pedagógica “Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus dinámicas urbanas..... 102

## Lista de Tablas

Tabla 2-1: Población primer anillo metropolitano y Bogotá ..... 43

Tabla 2-2: Población segundo anillo metropolitano y Bogotá.....	46
Tabla 2-3: Población tercer anillo metropolitano y Bogotá.....	47

## Lista de Fotografías

Fotografía 2-1: Casco Urbano Madrid 1940.....	51
Fotografía 2-2: Industrias y barrios obreros en el casco urbano de Madrid en 1973.....	53
Fotografía 2-3: Barrios resultantes de la floricultura y del crecimiento demográfico en Madrid 1985.....	55
Fotografía 2-4: Urbanización Minuto de Dios.....	57
Fotografía 2-5:Nuevas industrias, conjuntos residenciales, proyectos de vivienda de interés social y cultivos de flores .....	58
Fotografía 2-6: Localización de complejos industriales, conjuntos cerrados y proyectos de vivienda de interés social en Madrid 2016 .....	62
Fotografía 2-7: Complejos habitacionales de la Hacienda Casa Blanca.....	63
Fotografía 3-1: Construcción del Mapa ejercicio de Cartografía Social .....	81
Fotografía 3-2: Primera sesión en la sala de sistemas fase Conocer la Ciudad .....	82
Fotografía 3-4: Estudiantes plasmando información e ideas sobre el Aeropuerto el Dorado II... 91	91
Fotografía 3-3: Estudiantes plasmando información e ideas sobre el Tren de Cercania .....	91
Fotografía 3-5: Actividad "Lluvia de Problemas" .....	94
Fotografía 3-6: Basura en las calles del barrio Sosiego .....	97
Fotografía 3-7: Parque infantil en deterioro.....	97
Fotografía 3-8: Tramo no pavimentado de Calle 23 entre calle 7 sur y 24 sur.....	98
Fotografía 3-9: Explicación Skate Park Sosiego .....	103
Fotografía 3-10: Actividad complementaria Puente de los Españoles .....	105

Fotografía 3-11: Recorrido Hacienda Casa Blanca .....	107
Fotografía 3-12: Explicación Cementerio Municipal .....	108

## **Lista de Gráficos**

Gráfico 3-2: Relación entre las transformaciones de Madrid y la cercanía a Bogotá según estudiantes.....	74
Gráfico 3-1: Transformaciones de Madrid según estudiantes .....	74
Gráfico 3-4: Relación entre las problemáticas de Madrid y la cercanía a Bogotá según estudiantes .....	76
Gráfico 3-3: Problemáticas de Madrid según estudiantes.....	76
Gráfico 3-5: Percepciones de los estudiantes sobre expedición pedagógica .....	109

## Introducción.

La ciudad se ha posicionado como objeto central de estudio de las Ciencias Sociales, sin embargo, esta no se puede concebir como un escenario estático sino como un espacio que está en constante transformación. Para el Ministerio de Educación Nacional (MEN) la ciudad se ha constituido en eje de reflexión de los procesos educativos, por ejemplo de acuerdo con los estándares de educación en grado tercero el estudiante debe reconocer “la diversidad étnica y cultural de mi comunidad, mi ciudad...” (MEN, 2006, p. 123), hasta llegar a que el estudiante de grado undécimo analice “las consecuencias sociales, económicas, políticas y culturales de los procesos de concentración de la población en los centros urbanos y abandono del campo” (MEN, 2006, p. 131), los estándares constituyen una evidencia del interés por posicionar el estudio urbano y específicamente el de ciudad en el ámbito escolar colombiano.

Un concepto que se ha empleado para lograr la articulación entre ciudad y escuela es el de Pedagogía Urbana que según Páramo (2009) es entendido como el campo de conocimiento que, en parte, contribuye a la creación de cultura ciudadana, la apropiación y la participación en la misma. Con la Pedagogía Urbana se busca transformar las estrategias tradicionales en el ámbito educativo como la ubicación de puntos específicos en un mapa, la memorización de hechos y acontecimientos, y la descontextualización de la información con el espacio, para alcanzar la formación de ciudadanos activos, críticos y analíticos.

A pesar del interés por integrar la ciudad al contexto educativo, esta incorporación no se desarrolla de la forma esperada, puesto que el área de Ciencias Sociales ha presentado algunas problemáticas como la memorización y repetición de hechos históricos o la simple ubicación de accidentes geográficos y capitales del mundo en un mapa (Pulgarín, 2002), como por ejemplo la

ciudad se aborda como un punto fijo en un mapa, el cual se localiza y ubica, o como argumenta Rodríguez (2010) “no pasa de ser un listado de elementos físicos del espacio, es decir una idea asociada con casas, edificios, colegios, tiendas, droguerías, supermercados, carros” (p.31), lo que deja de un lado el contexto cercano del estudiante y la experiencia del diario vivir en la ciudad, aspectos que se pueden asociar directamente con el Aprendizaje Significativo, puesto que en este corpus teórico se parte de lo que el estudiante ya sabe, es decir desde las ideas preexistentes o anclas que se pueden derivar de la cotidianidad (Ausubel, Novak, & Hanesian, 1983).

Llevar a cabo procesos exitosos de enseñanza de las Ciencias Sociales a partir de la relación entre ciudad, pedagogía urbana y aprendizaje significativo son fundamentales en el contexto escolar, ya que de acuerdo con Hiernaux (2006) la ciudad es un fenómeno donde se interrelacionan aspectos como lo económico, lo social, lo histórico y lo político entre muchos otros, los cuales la transforman en un espacio de integración y de pluralidad, aspectos que se tienen en cuenta mediante la articulación que en este trabajo se realizó. Sin embargo, muchas de las dinámicas asociadas con un núcleo urbano, no afectan únicamente el interior de una gran ciudad o ciudad capital, estas trascienden sus límites y afectan un escenario escolar mayor, es decir que tiene un fuerte impacto en sus espacios circundantes.

De esta manera, las transformaciones de las periferias urbanas se relacionan con los cambios de una ciudad central, ya que en estas zonas es constante el intercambio regional y tienen lugar otros procesos como la metropolización, la industrialización, la conurbación, el crecimiento de los núcleos urbanos periféricos y la contaminación ambiental, estos procesos en el urbanismo contemporáneo han sido abordados a partir de la noción Ciudad-Región que se define como un territorio que contiene en sí mismo un conjunto de subsistemas de cuya

articulación y direccionamiento surge una complejidad evolutiva, capaz de generar tanto crecimiento económico como desarrollo social (Boisier, 2009).

Ejemplo de lo anterior se refleja en Bogotá D.C que debido a su proceso de expansión ha generado cambios en los municipios aledaños, a partir, de la reubicación industrial de la ciudad, el crecimiento de los barrios obreros, el desarrollo de urbanizaciones y la expansión de la red de transportes (Acebedo, 2006). Este fenómeno de crecimiento se puede evidenciar en los datos brindados por la Secretaría Distrital de Planeación [SDP], la cual afirma que para la década de 1980 la capital ocupaba un total de 30.886 hectáreas con una población de 4.227.000 habitantes, mientras que para el 2006 poseía 177.598 hectáreas y 7.300.331 habitantes (Martínez, 2007).

Actualmente los municipios que han tenido mayor cambio por las relaciones generadas con la ciudad de Bogotá, son que aquellos que se encuentran en los primeros anillos del área metropolitana de la ciudad donde se ubican los municipios de la provincia Sabana de Occidente como: Funza, Madrid, Mosquera, Subachoque y Facatativá. De acuerdo con la SDP (2011) en esta provincia se han configurado nuevos ejes de asentamientos productivos, que siguen estrechamente conectados al mercado y a la actividad productiva de Bogotá, los principales cambios que se han evidenciado en la zona es el traslado y construcción de grandes complejos industriales, situación que se presenta, en parte, porque varios municipios de la sabana ofrecen exenciones tributarias entre 8 y 10 años (con eliminación progresiva de la exención) (SDP, 2011).

Un municipio donde se evidencian estas transformaciones es Madrid Cundinamarca perteneciente al segundo anillo metropolitano ya que ha tenido cambios trascendentales, como la reubicación industrial, la agroindustria, particularmente en el ámbito floricultor y la construcción de urbanizaciones, generando un rápido crecimiento de la población municipal, que según el

DANE (2010) paso de una población de 62.436 habitantes en el 2005 a 74.600 habitantes en el año 2013, con una tasa de crecimiento poblacional de 2.05%, sobrepasando la tasa de crecimiento a nivel departamental (1.58%) y nacional (1.0%) (Gobernación de Cundinamarca, 2014).

Este crecimiento exponencial ha generado transformaciones en las dinámicas municipales en relación con la seguridad, la movilidad, el trabajo, la educación, el ambiente y la salud, por ejemplo, el hospital del municipio no ofrece un servicio de calidad debido al número creciente de población (Departamento Nacional de Planeación, 2018), tanto así que algunos habitantes deben trasladarse a otros municipios. Además, se presenta un constante caos vehicular en las vías principales generando una movilidad más lenta y la pérdida de prácticas de la ruralidad como la agricultura y la ganadería.

Así se hace necesario la incorporación del concepto Ciudad-Región en el ámbito escolar, a partir de los postulados de la Pedagogía Urbana y el Aprendizaje Significativo, puesto que los estudiantes deben ser capaces de reflexionar el porqué de las transformaciones de su municipio y su región, y cómo estas afectan o benefician su desarrollo económico, político y social, para posteriormente ser un ente participativo en la sociedad. Como resultado a todas las transformaciones y dinámicas que se desarrollan en el municipio y la necesidad de ser reflexionadas por parte del estudiantado, la pregunta problema que orientó el desarrollo de la presente investigación fue ¿Cómo incentivar la reflexión de las transformaciones de Madrid, Cundinamarca, a partir de la articulación entre el Aprendizaje Significativo, la Pedagogía Urbana y la Ciudad-Región en la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales, en estudiantes de grado noveno del IED Tecnológico de Madrid?

Para lograr el desarrollo de este interrogante el objetivo de la investigación fue proponer una estrategia pedagógica para la enseñanza aprendizaje de las Ciencias Sociales que incentivó la reflexión sobre las transformaciones de Madrid en estudiantes de noveno grado de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, mediante la articulación del Aprendizaje Significativo, la Pedagogía Urbana y la Ciudad-Región. Para ello la investigación es de tipo cualitativo y tiene un carácter interpretativo que se enfoca en comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), en este caso teniendo en cuenta lo vivido y lo sentido por los estudiantes en la ciudad y en busca de mejorar los procesos educativos, específicamente en la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales.

Para lograr evidenciar el cumplimiento de los lineamientos de la investigación, tanto del objetivo como del enfoque metodológico que se adoptó, los objetivos específicos fueron: reconocer los postulados de la Pedagogía Urbana y la noción Ciudad-Región a partir de su articulación con el Aprendizaje Significativo en la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias sociales; identificar las transformaciones del municipio de Madrid y su relación con las dinámicas regionales asociadas con los procesos urbanos de Bogotá; y diseñar una propuesta pedagógica sustentada desde los principios de la Pedagogía Urbana y el Aprendizaje Significativo para la innovación en la enseñanza aprendizaje de las Ciencias Sociales titulada “Nosotros y Madrid”. Cada uno de los capítulos que se presenta en este escrito dan respuesta de forma lógica a los objetivos específicos.

Para el diseño de la propuesta pedagógica y teniendo en cuenta el enfoque metodológico de tipo cualitativo se desarrolló una etapa diagnóstica que permitió recolectar información sobre las percepciones que los estudiantes tienen en relación con las transformaciones y problemáticas del

municipio, por lo que se utilizó un cuestionario y la cartografía social como principales herramientas de recolección de datos. Este apartado y la propuesta pedagógica fueron aplicados en la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid ubicada en el barrio el Sosiego al sur-occidente del municipio, con una población de 78 estudiantes pertenecientes a los grados 905 y 906 de la jornada tarde, esta institución ofrece formación integral para niños, jóvenes y adultos que cursan la básica secundaria y la media técnica.

La propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” estuvo compuesta por tres fases que posibilitaron la reflexión del espacio urbano de Madrid, la primera de ellas fue “Conocer la Ciudad” que tuvo como propósito acercar a los estudiantes a la historicidad de la urbe para la comprensión del presente, por lo cual se realizó un taller sobre la historia de Madrid y una explicación apoyada con material cartográfico que dio cuenta del crecimiento urbano de la ciudad. En lo que concierne a la segunda fase “Reconocer la Problemática del Espacio Urbano” los estudiantes identificaron problemáticas relevantes en el municipio con el fin de realizar una lectura crítica del espacio, mediante un ejercicio con artículos periodísticos y la creación por parte del estudiantado de un video que da cuenta de algún problema municipal. Para finalizar la fase “Comprender la Responsabilidad como Ciudadano” estuvo enfocada a incentivar la solución de problemas del espacio urbano mediante el fortalecimiento de las relaciones sociales, lo que se gestó desde el caminar por la ciudad con una expedición pedagógica.

Esta propuesta se configuró como una perspectiva diferente de abordar los contenidos de las Ciencias Sociales relacionados con la ciudad de Madrid, que permitió no solo la reflexión del contexto cercano del estudiantado sino del pasado, el presente y el futuro de municipio, sobre todo de sus transformaciones y problemáticas en relación con la articulación que tiene con la ciudad de Bogotá. Además, con su aplicación se identificó que es una propuesta que necesita y

debe ser complementada al transcurrir de los años, ya que diferentes procesos y dinámicas se desarrollaran en el municipio y estos merecen ser abordados en la escuela sin olvidar la relación que estos tienen con la ciudad capital de Colombia y con el mundo.

Además, este proyecto buscó la generación de espacios que articulen las reflexiones teóricas y prácticas desde los saberes pedagógicos y disciplinares, que contribuyen al enriquecimiento de la investigación en la Facultad de Ciencias de la Educación (Universidad la Gran Colombia [UGC], 2016), inscribiéndose en a la línea de investigación de Pensamiento Socio-crítico para la construcción significativa y solidaria del conocimiento de la UGC, donde la Facultad de Ciencias de la Educación y la UGC plantean la transformación de las realidades educativas, a través de bases teóricas y epistemológicas, articulando los saberes disciplinarios y pedagógicos, consolidando la construcción crítica de los aprendizajes (UGC, 2016).



---

# **1 Aprendizaje Significativo, Pedagogía Urbana y Ciudad-Región para la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales**

---

## **1. Aprendizaje Significativo, Pedagogía Urbana y Ciudad-Región para la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales**

Las Ciencias Sociales se han posicionado a nivel nacional como una de las áreas fundamentales en la formación de estudiantes, puesto que contribuye a la consolidación de una ciudadanía capaz de comprender el mundo en el que vive, por lo que la escuela debe dotar al estudiante y/o ciudadano con capacidades de abstracción, categorización, resolución de problemas, construcción de alternativas y solidaridad (Arias, 2005). Sin embargo, esta área ha presentado algunas problemáticas dentro de su enseñanza-aprendizaje, lo que hace necesario la búsqueda de nuevas estrategias pedagógicas para su abordaje en la escuela. Un enfoque que abre posibilidades para mejorar los procesos educativos es el Aprendizaje Significativo, corpus teórico que invita al acercamiento del contexto cercano del estudiante, haciendo énfasis en los conocimientos que el aprendiz ya tiene en su estructura cognitiva (Ausubel et al, 1983).

En relación con lo anterior la ciudad se ha constituido en un escenario cercano a los estudiantes y por su complejidad es un espacio capaz de generar conocimientos previos a partir de la cotidianidad y la experiencia (Rodríguez, 1999), los cuales pueden ser punto de partida del Aprendizaje Significativo. Los temas relacionados con la ciudad en el contexto escolar principalmente han sido afrontados desde la pedagogía urbana, ya que entre los aspectos que aborda este campo de estudio se encuentra la contribución en la creación de una cultura ciudadana, la formación del individuo, facilitar la convivencia entre las personas y la apropiación de la ciudad a través de la participación en los distintos escenarios que la constituyen (Páramo, 2009). No obstante, gran parte de estas acciones académicas se desarrollan en las ciudades

principales obviando la importancia que tienen las dinámicas sociales, políticas, económicas y espaciales que se establecen con las ciudades periféricas, aspecto que desde campos disciplinares como la geografía, el urbanismo, la economía y la sociología urbana han sido abordados bajo la noción de Ciudad-Región (Boisier, 2009).

Teniendo en cuenta que los aportes teóricos son fundamentales para la creación de una propuesta pedagógica y la mejora de la enseñanza-aprendizaje de las ciencias sociales el presente capítulo tiene como objetivo reconocer las tres categorías que fundamentan la presente investigación: el Aprendizaje Significativo, la Pedagogía Urbana y la noción Ciudad – Región, específicamente se abordarán algunos de los aportes teóricos que se han construido sobre las mismas. Para lograr este objetivo, el capítulo se estructura en tres partes, en la primera de ellas se abordan las posibilidades que el Aprendizaje Significativo brinda a las Ciencias Sociales, en la segunda la importancia de comprender la relación Ciudad-Escuela según los postulados de la pedagogía urbana y por último la Ciudad-Región como escenario educativo caracterizado como un espacio dinámico y en constante transformación.

### **1.1 Posibilidades desde el aprendizaje significativo para la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales mediante el reconocimiento de la ciudad.**

El tiempo y el espacio han sido dos categorías que se han posicionado en el marco de la formación de los ciudadanos, ya que su conocimiento permitía generar desde la escuela procesos de apego e identidad con el Estado-Nación (Hobsbawm, 1991), es por esto que no es gratuito que desde el siglo XIX para los procesos formativos iniciales del individuo y el ciudadano en el contexto escolar colombiano se implementó la enseñanza de la historia y la geografía como materias de estudio independientes, que se oficializaron a través del decreto 57 de 1928. No

obstante, desde 1984 se buscó la integración de estas disciplinas al intercalar temas históricos y geográficos en un área denominada Ciencias Sociales (MEN, 1984), área que posteriormente se consolidó mediante la Ley 115 de 1994, que estipula que es un campo del saber obligatorio, fundamental y constituido por: historia, geografía, constitución política y democracia, que se complementan en la educación media académica con: ciencias económicas, políticas y filosofía.

Actualmente el área de Ciencias Sociales en el ámbito escolar colombiano tiene por objeto, según el MEN (2006), generar la reflexión sobre la sociedad, siendo este un proceso que no se queda únicamente en la interpretación y comprensión de los hechos sociales, sino que a través de su estudio se provee de conocimientos sobre lo social que orientan la búsqueda del bienestar de la humanidad y de la convivencia pacífica, la creación de posturas críticas y éticas frente a las problemáticas sociales y la generación de propuestas que conlleven a la resolución de las mismas. Además, busca la formación de una ciudadanía participativa, preocupada por los fenómenos de la realidad social, a nivel local, regional, nacional y global.

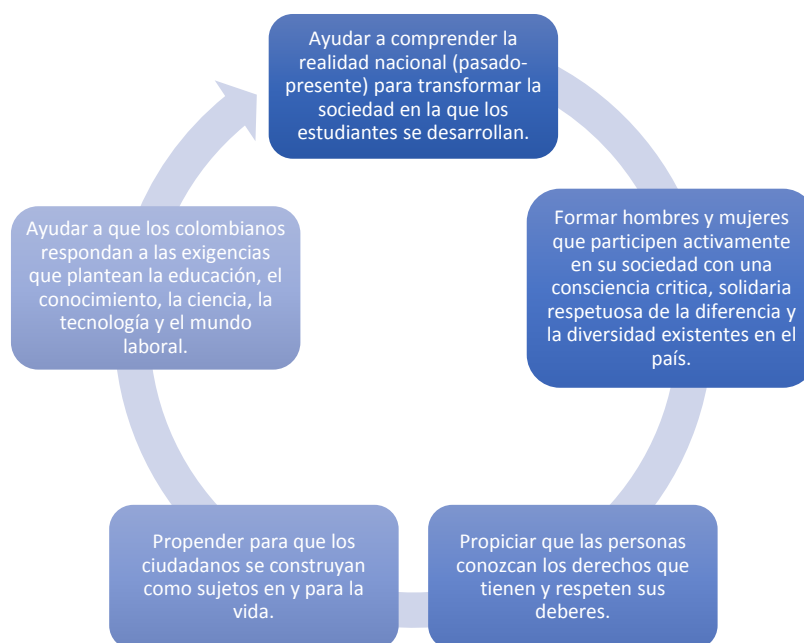
Para la consolidación de una ciudadanía participativa en Colombia, el área de Ciencias Sociales se trazó unos objetivos, los cuales son la base de los lineamientos curriculares y por lo tanto de los estándares básicos de competencias del área (véase Figura 1 -1)<sup>1</sup>. A pesar de estos objetivos de aprendizaje las Ciencias Sociales no están exentas de diferentes problemáticas en relación con su proceso de enseñanza-aprendizaje, al respecto Pulgarín (2002) argumenta que desde 1984 el área se limitó a la memorización y repetición de acontecimientos históricos, fechas y personajes importantes, específicamente en la enseñanza de la historia, junto a la ubicación de

---

<sup>1</sup> Para este contexto los Lineamientos Curriculares (2002) brindan orientaciones a las instituciones para la elaboración de sus planes de estudio, la formulación de objetivos y la selección de los contenidos, de acuerdo con los respectivos proyectos educativos; siendo estos el punto de partida para la construcción de los Estándares Básicos de Competencia (2006) los cuales son criterios claros y públicos que permiten juzgar si un estudiante, una institución o el sistema educativo en su conjunto cumplen con unas expectativas comunes de calidad.

lugares, la localización de accidentes geográficos y ciudades capitales en la enseñanza de la geografía, situación que se presenta aún en la actualidad como lo plantean Rodríguez (2010), Arias (2015) y Aguilera (2017).

Figura 0-1: Objetivos del Área de Ciencias Sociales según Ministerio de Educación Nacional



Fuente. Realización propia a partir de los Lineamientos Curriculares del Área de Ciencias Sociales (Castro, 2002).

Otros problemas significativos que han surgido dentro del área son el abordaje de contenidos de forma descontextualizada (Pulgarín, 2010), la generación de poco interés de los estudiantes por la realidad social (Rodríguez, 2010), la utilización de libros de texto donde predomina la utilización de cuadros sinópticos y resúmenes sobre los contenidos (Atehortúa, 2005) con rasgos discursivos que pueden dificultar la comprensión por parte de los estudiantes (Moss, 2009) y la no integración de las diferentes disciplinas que componen el área, puesto que se evidencia una división disciplinar entre la geografía, la historia, la economía, la filosofía y las ciencias políticas, ya que como lo plantea Aguilera (2017) ni las empresas editoriales en la

creación de libros de texto escolar, ni la formación docente comprendió el llamado a la integración<sup>2</sup>. Según Freire (2006) estas problemáticas se asocian con la pedagogía tradicional, que en términos generales es capaz de producir ciudadanos pasivos y poco participativos en la sociedad.

La situación descrita motiva la búsqueda de otras estrategias de enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales a partir de la articulación de diversos métodos, medios y formas de pedagogía que dinamicen el aprendizaje y que permitan formar para la vida, para habitar el mundo con sentido y educarlo para el conocimiento del contexto local-municipal con una mirada global del mundo en el que vive (Pulgarín, 2010). Dentro de estos diversos métodos se busca la articulación del contexto con los contenidos, un ejemplo de ello y el que se utiliza en esta investigación es la incorporación de la ciudad en la escuela, ya que posibilita la comprensión del entramado urbano a partir de la observación objetiva de una realidad concreta, junto al reconocimiento sensible, crítico y profundo de problemáticas específicas circundantes que permitan identificar la responsabilidad administrativa y ciudadana con la realidad social, otorgándole nuevos significados y sentidos a la ciudad y por lo tanto a la realidad de los estudiantes (Salinas, 2009).

La ciudad es un espacio constituido tanto por los elementos materiales que la diferencian de los escenarios rurales, así como por las vivencias y cotidianidad de los niños, jóvenes y adultos; la sumatoria de esta materialidad y las experiencias hacen de las ciudades escenarios que

---

<sup>2</sup> Según el MEN (2010) la Filosofía se desarrolla en contacto permanente con los conocimientos de las diversas áreas del saber, relacionándolas, replanteando sus problemas y sus preguntas; sin embargo en la enseñanza de este campo no siempre se hace caso al llamado de integración del área, generando problemas en la enseñanza de este campo específico, como lo plantea Paredes & Villa (2013) al argumentar que en la enseñanza de la filosofía no se realiza el desarrollo de funciones cognitivas complejas como la reflexión, la transferencia y la crítica, ya que tiene una perspectiva historicista, donde se desarrollan procesos básicos de lectura y no se articula con los otros campos del saber.

posibilitan el aprendizaje significativo porque potencializan la capacidad cognitiva y la experiencia humana de sus habitantes (Triviño, 2016). Según Ausubel, Novak y Hanesian (1983) el Aprendizaje Significativo se entiende como la adquisición de nuevos significados, a partir de la relación no arbitraria y sustancial (al pie de la letra) de ideas o conocimientos con lo que el estudiante ya sabe; en este sentido la experiencia en la ciudad se constituye en el conocimiento previo que permite específicamente la obtención o modificación de conocimientos y/o significados sobre la urbe, como lo es su especificidad, sus dinámicas, sus problemáticas y sus espacios de participación ciudadana.

Con el objeto de realizar una aproximación al Aprendizaje Significativo y su relación directa con la ciudad como objeto de estudio y de aprendizaje, se presenta la idea original de Ausubel (1968, 1983, 2000), junto a las posteriores contribuciones de Novak (1982), Gowin (1981) y Moreira (2005). Además, se abordará cada uno de los aportes contiguo a experiencias educativas que se han desarrollado en la urbe, posicionadas desde los postulados de cada autor, ejercicio que permite explicar y ejemplificar los aportes teóricos expuestos.

Para dar inicio a la presentación de la fundamentación teórica es importante resaltar que el aprendizaje significativo se empieza a desarrollar hacia el año de 1963, siendo David Ausubel el pionero de esta teoría psicológica y de aprendizaje, puesto que se preocupó en estudiar aquellos factores que inciden en la adquisición y retención de grandes cuerpos de conocimiento, en el aula escolar y en la vida cotidiana, donde se resalta la adquisición de los mismos desde conocimientos ya existentes o previos en la estructura cognitiva de los partícipes en el proceso de aprendizaje (Rodríguez, 2011).

Dentro del Aprendizaje Significativo según Ausubel (2000) al conocimiento previo que los aprendices tienen en su estructura cognitiva se le llama Subsunsor o idea-ancla, la cual permite

darle un significado a otra idea junto a la modificación del mismo, generando un conocimiento más estable, claro y diferenciado, el cual se constituye como algo dinámico, no estático, que evoluciona y que puede involucionar, dependiendo de la interacción que este tenga (Moreira, 2012). De esta manera los Subsunsosores son la base fundamental de esta teoría, ya que a partir de estos se inicia y se puede llevar a cabo el proceso de aprendizaje.

Sin embargo, para que el proceso de aprendizaje sea significativo y de largo plazo se deben tener en cuenta dos condiciones, la primera de ellas es que debe existir un material potencialmente significativo que se relacione de forma lógica con las estructuras cognoscitivas de los estudiantes (Ausubel et al, 1983) y la segunda condición hace referencia a que los sujetos inmersos en el proceso de aprendizaje deben tener disposición para aprender y relacionar los conocimientos con su estructura cognitiva (Ausubel et al, 1983) y por lo tanto con sus Subsunsosores.

Un ejemplo que sustenta la primera condición en relación con la ciudad, se evidencia en el trabajo realizado por los docentes del Colegio Santa Librada I.D.E de Bogotá junto a la Secretaría de Educación del Distrito a través del programa Escuela-Ciudad-Escuela: otra forma de aprender 2004- 2008, los cuales toman como premisa que los estudiantes de la institución le otorgan a la urbe un significado de ciudad peligrosa, con un afuera amenazante y donde la vida corre peligro (Triviño, 2016), siendo este el Subsunsor del cual se parte para la creación del material potencialmente significativo y desde el cual se busca la adquisición de nuevos conocimientos, a partir de la modificación, evolución, y aclaración del Subsunsor. En este caso los materiales potencialmente significativos fueron las expediciones pedagógicas por la localidad, la ciudad y la región, con las cuales los estudiantes “han logrado de manera más significativa aprender conceptos, nociones de las diferentes áreas del conocimiento escolar, así

como desarrollar capacidades y habilidades necesarias para su desempeño como sujetos y ciudadanos” (Triviño, 2016, p. 224).

Al mismo tiempo, se debe agregar que, aunque el material tenga potencial significativo en algunas ocasiones podrá llegar a no generar significados en los estudiantes, y en este caso es donde entra en juego la segunda condición. Así, se identifica que el papel de los estudiantes es activo ya que ellos son los que en parte deciden otorgarle significado a los conocimientos y que eso “depende de un intercambio, de una negociación, de significados, que puede tardar bastante” (Moreira, 2012).

Un ejemplo en la ciudad de la segunda condición lo presenta Riaño (2000) cuando manifiesta que diferentes jóvenes de la Zona Nor-Oriental de Medellín, habitantes de un espacio de violencia, donde se resalta el pandillismo, el tráfico de drogas, el sicariato y con una alta generación de fronteras invisibles, decidieron participar en el proyecto Casas Juveniles, en las cuales buscaron la construcción de un espacio propio, el cual pueden habitar, convivir, recordar, y colaborar, alejándose de los factores que los acercaban a la propagación de la violencia en ellos mismos y en su sociedad. A partir de esta decisión, se puede ver cómo los jóvenes son los actores decisivos en la construcción de nuevos significados sobre el lugar en el que viven.

Además de las dos condiciones planteadas por Ausubel en relación con el anclaje de ideas nuevas con lo que el estudiante ya sabe, en 1982 surgió otro aporte significativo planteado por Novak, que considera que el aprendizaje significativo va acompañado de una experiencia emocional, donde el desarrollo afectivo es necesariamente concomitante del aprendizaje, para esto, es necesario tener en cuenta diferentes factores, como el tener un entorno de aprendizaje agradable, el desarrollo de oportunidades para las relaciones humanas y la evaluación del desarrollo afectivo; factores que generan emoción o sentimiento de querer aprender lo cual se

genera en interacción con el docente. Esto se relaciona con la ciudad sustancialmente, puesto que el acercamiento al entorno a partir de la cotidianidad y la relación con el otro, es una experiencia significativa capaz transformar la forma de vivir, a partir de la reflexión, la imaginación, la observación, y la experimentación (Novak, 1994).

Un ejemplo de lo anterior se puede evidenciar en el proyecto realizado por Barrio de la Puente & Fernández (2007) en el Centro de Educación para Personas Adultas (CEPA) de San Fernando de Henares (Madrid, España), con la población de los cursos de enseñanza del idioma español para migrantes y de enseñanzas para el desarrollo personal y la participación, con el que se pretendió dar a conocer a estos estudiantes a partir de diferentes actividades la realidad que les circunda, como la historia, el arte, el medio ambiente y el ocio. Este proyecto permitió a los estudiantes acercarse a su ciudad, y en el que se pudo demostrar que los estudiantes aumentaron el interés, la motivación y la participación en todas las actividades relacionadas con su entorno (emoción y sentimiento por aprender), lo cual se potenció a través de la relación con otros compañeros, favoreciendo la cooperación, el diálogo y el respeto mutuo (Barrio de la Puente & Fernández, 2007).

Otro aporte teórico que fundamenta la relación existente entre aprendizaje significativo, educación y ciudad lo presenta Gowin (1981) al argumentar que dentro del proceso de aprendizaje significativo se comparten significados y se delimitan responsabilidades, donde existe una triangulación entre docente, material educativo y estudiante (como se citó en Rodríguez, 2011), es decir que, el docente tiene la responsabilidad de seleccionar, organizar y elaborar los materiales educativos (con potencial significativo), que deben contener los significados aceptados en la materia, área o disciplina, mientras que el estudiante tiene la responsabilidad de captar los contenidos que se le presentan en dicho material, para así aprender

significativamente; ante esto, Gowin (1981) manifiesta que el proceso de aprendizaje se consuma cuando los significados del material educativo captados por los estudiantes, es el significado que quiere compartir el docente (como se citó en Rodríguez, 2011).

Este proceso se puede identificar y relacionar con la ciudad en el trabajo realizado por los docentes del área de comunicación del CEPA de San Fernando de Henares (Madrid, España), al analizar en sus clases los diferentes géneros periodísticos, para en el tercer trimestre realizar la elaboración de un periódico con noticias locales (Barrio de la Puente & Fernández, 2007). Con este ejemplo se evidencia que los docentes cumplieron con su responsabilidad, siendo sus clases los materiales educativos con significados aceptados en su área (géneros periodísticos), y la creación del periódico demostraría que los estudiantes captaron los significados y tuvieron la disposición para aprender significativamente (responsabilidad del alumno), esto se aborda en relación con la ciudad, ya que para la construcción de los artículos se tuvieron en cuenta las visitas a los diferentes espacios de la ciudad y del periódico “El País”, con el fin de identificar lo que sucede a su alrededor y como en un periódico se abordan los temas de la ciudad y la cotidianidad (Barrio de la Puente & Fernández, 2007).

Por otro lado, junto al desarrollo afectivo, el compartir significados y la delimitación de responsabilidades, Moreira (2005) aporta al aprendizaje significativo una lectura crítica del proceso de aprendizaje, permitiendo que el estudiante adquiera la capacidad crítica de cuestionar la utilidad del conocimiento que se le presenta no solo en el aula sino en la vida, a través de esto el estudiante podrá formar parte de su cultura y, al mismo tiempo, no ser subyugado por ella y sus ideologías, ya que será consciente de la complejidad de los procesos que en el mundo se desarrollan, como el capitalismo, el consumismo y la tecnología (Moreira, 2005). Lo anterior se refleja en relación con la ciudad, puesto que según Gadotti (2015) para vivir en ella y ser parte de

ella, se necesita la formación de ciudadanos capaces de cuestionarse lo que sucede en la misma, puesto que la ciudad les pertenece y por eso deben participar en la construcción y reconstrucción permanente.

Con lo anterior se refleja que el Aprendizaje Significativo brinda posibilidades para la enseñanza aprendizaje de las Ciencias Sociales y la Ciudad, ante los nuevos retos a los que se enfrenta la escuela, contribuyendo a la apropiación del espacio urbano, el desarrollo del pensamiento crítico, la problematización del contexto y la formación de una ciudadanía participativa preocupada por el devenir urbano, que busque la transformación de su contexto cercano. Teniendo en cuenta la potencialidad que la ciudad tiene para la formación de sus habitantes, es necesario identificar cómo se desarrolla la relación entre escuela y ciudad, para esto la Pedagogía Urbana otorga las bases teóricas para la creación de una propuesta pedagógica que se centre en la reflexión del espacio urbano.

## **1.2 La Pedagogía Urbana y sus aportes para la reflexión de la ciudad**

El Aprendizaje Significativo necesita de escenarios que viabilicen su desarrollo, uno de esos escenarios lo pueden constituir las ciudades, las cuales se han consolidado en un importante objeto de estudio dentro de las Ciencias Sociales, puesto que son espacios que tienen una alta concentración poblacional a nivel mundial, ya que el 54% de la población global vive en zonas urbanas (ONU-Habitat, 2016). Además, las ciudades son nodos de alto dinamismo económico siendo capaz de generar empleo, bienestar y progreso, ya que según estimaciones del McKinsey Global Institute (2011) cerca del 80% del PIB global se genera en ciudades y el 38% del PIB

global en las 100 ciudades con mayor aporte económico (como se cita en Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2017). Las urbes también son centros de poder político puesto que en estas se concentran instituciones gubernamentales y estatales, como por ejemplo las casas presidenciales, las cortes y el congreso o los parlamentos.

A pesar de la relevancia de las ciudades, en estas se engendran problemáticas sociales que se reflejan desigualmente en la ciudad como por ejemplo algunas zonas segregadas presentan pobreza, desigualdad, inseguridad y la no prestación de servicios públicos, un ejemplo es que para el año 2014 una de cada ocho personas en el mundo vivía en barrios pobres, lo que equivale a 881 millones de habitantes urbanos residentes en estos sectores; en cuanto al desarrollo de problemas ambientales las ciudades generan altos niveles en el consumo energético y en la emisión de dióxido de carbono, ya que como lo presenta la ONU- Hábitat (2016) las ciudades son responsables del 60% al 80% del consumo energético mundial y del 70% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>.

A partir de lo anterior, es evidente que las Ciencias Sociales tienen un gran reto a la hora de abordar los contenidos relacionados con la Ciudad, ya que debe buscar no solo corpus teóricos que permitan fortalecer los procesos educativos de esta área como el Aprendizaje Significativo, sino también campos al interior de las disciplinas que fundamenten su estudio, tanto teórica como metodológicamente, un ejemplo de ello es la Pedagogía Urbana, la cual se entiende como el campo de conocimiento que integra la epistemología, la historia, la teoría, los conceptos y las prácticas que surgen del estudio de las relaciones transactivas de tipo formativo que se dan entre el individuo con el entorno urbano y sus instituciones (Páramo, 2009). Para lograr este objetivo emplea mecanismos formales y no formales de educación, que tiene como propósitos contribuir a la creación de una cultura ciudadana, la formación del individuo, facilitar la convivencia entre las

personas y generar apropiación de la ciudad a través de la participación en los distintos escenarios que la constituyen (Páramo, 2009).

La anterior definición es un constructo realizado a partir de la delimitación teórico conceptual de la pedagogía urbana desarrollada por Páramo, quien fundamentó su propuesta partir de los aportes realizados por Colom (1990, 1996) y Trilla (1993). Para Colom (1996) la Pedagogía Urbana se define “como una disciplina con verdadera vocación de síntesis, integradora, que se ubica ecológicamente en un espacio muy concreto -la ciudad-” (p. 43), la cual tiene vínculo entre ciencia y realidad, que responde a la pedagogía y lo urbano como ciencia, mientras que a la educación y a la ciudad como realidad.

De este vínculo surgen dos perspectivas, por un lado, la perspectiva pedagógica la cual busca responder al siguiente interrogante ¿Qué puede ofrecer la educación para solucionar problemas generados por la ciudad? y por el otro la perspectiva urbana que responde a la pregunta ¿Qué puede ofrecer la ciudad para solucionar los problemas educativos que tiene hoy planteados la escuela y la sociedad? (Colom, 1996), esta investigación se fundamenta bajo las dos perspectivas ya que desde el aula de clases se busca la reflexión de la ciudad y la posible solución de sus problemáticas, cumpliéndose aquí la perspectiva pedagógica y por otro lado se toma la ciudad como objeto de estudio que permite el acercamiento al contexto y a la mejora de la enseñanza de las Ciencias Sociales.

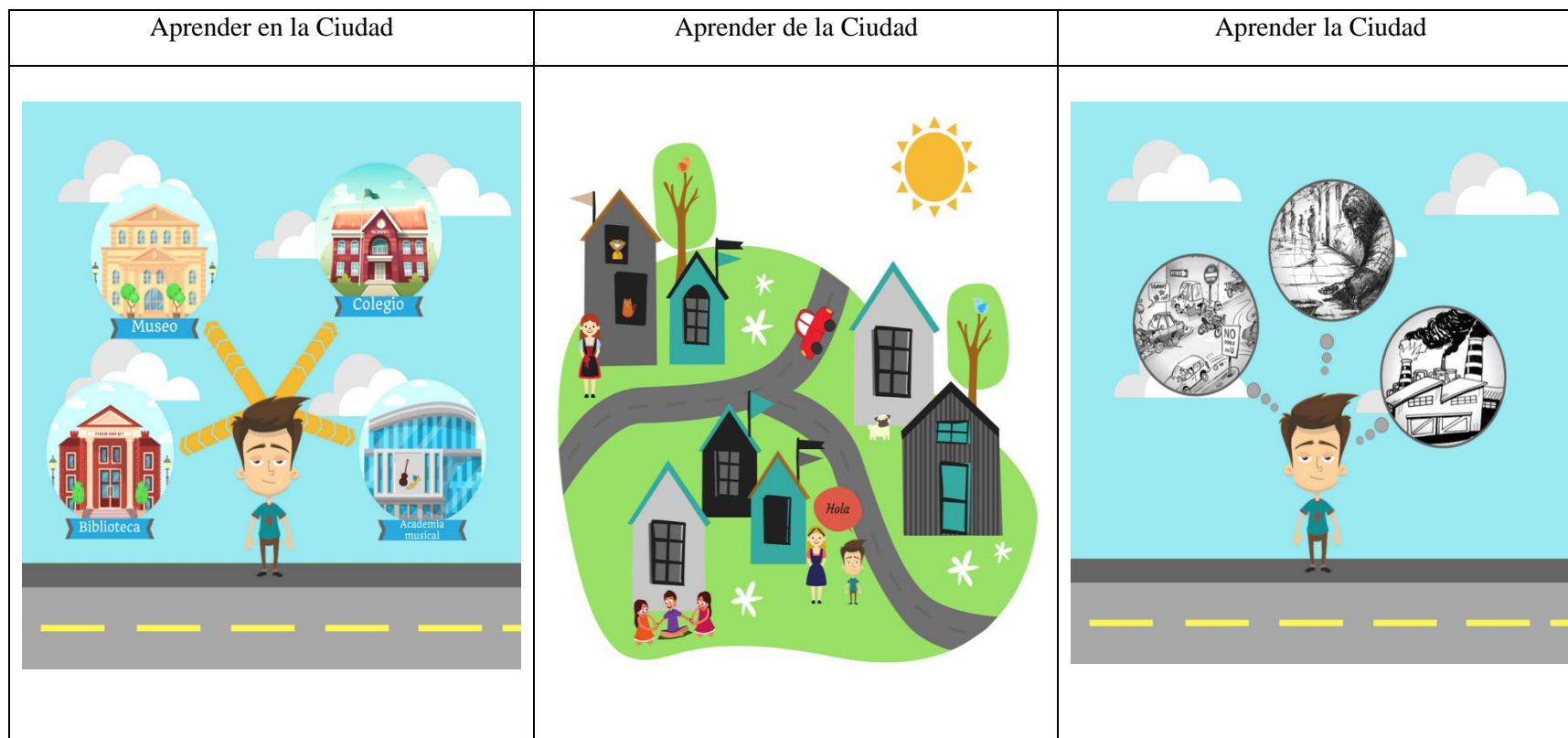
Por otro lado Trilla (1993) hace referencia a la Pedagogía Urbana como aquellas intervenciones educativas que asumen el tema de la ciudad, las cuales se plantean objetivos educativos que han de facilitar a las personas y/o ciudadanos la posibilidad de dialectizar tres imágenes del espacio urbano: la primera es la imagen subjetiva que cada quien se forma espontáneamente de su ciudad y del lugar en el que vive; la segunda es una imagen más objetiva,

global y profunda que las propias instituciones educativas han de contribuir a configurar a partir de la anterior; y una tercera que es la imagen de la ciudad a construir; es decir, una imagen forjada con materiales prospectivos y proyectivos que pueda contrastarse con la ciudad real y orientar así la participación para edificar una mejor ciudad (Trilla, 1993).

Así mismo, para efectuar estos objetivos se deben tener en cuenta las tres dimensiones planteadas por Trilla (1993), que permiten la dialectización de la ciudad y que son: *Aprender en la Ciudad*, *Aprender de la Ciudad* y *Aprender la Ciudad* (Véase Cuadro 1-1). Con respecto a *Aprender en la Ciudad* se hace énfasis en que el espacio urbano es concebido como entorno de educación, en el cual los ciudadanos pueden aprender un sinnúmero de conocimientos mediante diferentes establecimientos educativos (Trilla, 1993). De esta manera se puede decir que la ciudad posee una serie de acontecimientos educativos que se manifiestan en diferentes espacios o lugares, generando un entramado de aprendizaje conformado por instituciones y medios que fomentan la formación ciudadana con una relación armoniosa (Trilla, 1993). Este concepto se puede relacionar con una red de comunicación la cual tiene un fin, el de enseñar conocimientos específicos y que no puede estar desarticulada, ya que si los procesos que en esta se desarrollan están desarticulados no generarían los resultados ideales.

En cuanto a *Aprender de la Ciudad* Trilla (1993) argumenta que el núcleo urbano es un agente informal de educación, que ofrece a sus habitantes información, significados y cultura, a partir de la amplia red de relaciones humanas a las que los ciudadanos se encuentran sometidos, las cuales pueden fomentar el aprendizaje de actividades y de diferentes comportamientos. Esta conceptualización se relaciona sobre todo a la experiencia de los individuos en la ciudad, en el barrio o en la calle, quienes a partir de una relación constante con el espacio físico y con lo social, permite la adquisición de diferentes costumbres, ideas, posturas y tradiciones.

Cuadro 0-1: Dimensiones para la dialectización de la ciudad



Fuente: Elaboración propia a partir de las dimensiones planteadas por Trilla (1993)

Fuente de las ilustraciones: Ilustraciones elaboradas por Catherin Barbosa (2018).

Por lo que se refiere a Aprender la Ciudad, por un lado tiene como propósito superar los límites de superficialidad y parcialidad, la primera se encamina hacia el conocimiento a fondo de la urbe, puesto que a través del tiempo se aprende a usar cotidianamente o superficialmente la ciudad, pero no se aprende a entenderla y a decodificarla más allá de la obviedad (Trilla, 1993), mientras que el segundo se enfoca en sobrepasar las parcelas de la ciudad que cada habitante conoce y distinguir las subciudades<sup>3</sup> que en la trama urbana se constituyen, las cuales se vinculan sustancialmente con diferentes factores como la clase social, el lugar de residencia, el grupo generacional, el oficio, el rol familiar o los hábitos de ocio (Trilla, 1993).

Según lo argumentado por Trilla (1993) esta dimensión también busca organizar y dar profundidad al conocimiento informal de la vida cotidiana, es decir, aprender a utilizar la urbe y a participar en su construcción, distinguir que no es un objeto estático sino un sistema dinámico, a partir de la lectura crítica de las dinámicas que en el entramado urbano se desarrollan; esto hace énfasis a la autodidaxia, es decir al aprender a aprender por medio del conocimiento y de aquellos medios, recursos, fuentes de información, centros de creación y de difusión cultural que el individuo pueda utilizar para su propia autoformación (Trilla, 1993, p. 189-190). Así, se evidencia que en este caso se deben tener en cuenta todos los factores que inciden en la consolidación de una ciudad y el desarrollo de sus ciudadanos, para realizar una lectura exhaustiva que permita la problematización del contexto urbano y la solución de los problemas evidenciados por medio de la participación crítica y consciente.

En consecuencia, es evidente la importancia que tiene la Pedagogía Urbana y cada una de estas dimensiones a la hora de abordar la ciudad desde las Ciencias Sociales, puesto que a partir

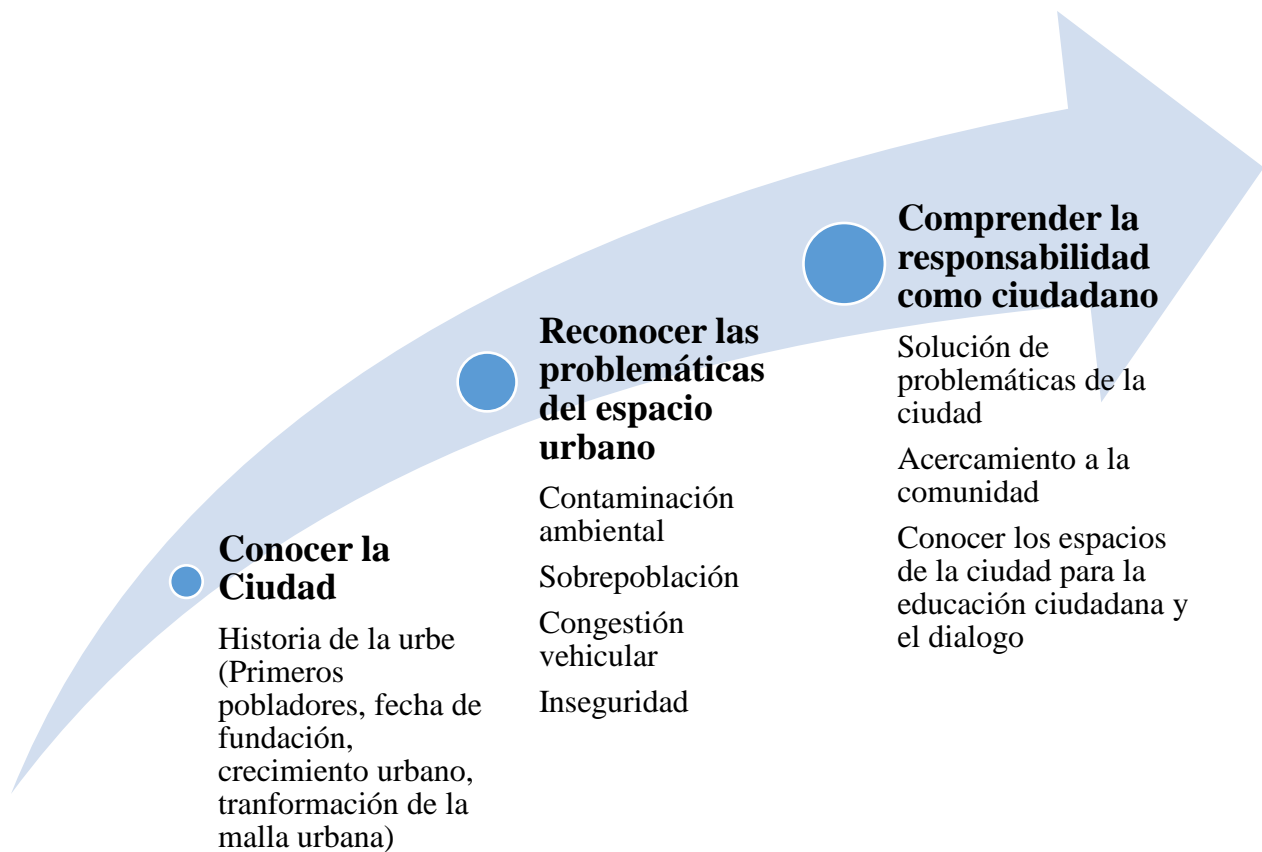
---

<sup>3</sup> Cuando se habla de subciudades, se hace referencia a que “la ciudad presenta una diferenciación interna, no es toda igual. Los barrios de la ciudad tienen funciones distintas y están socialmente diferenciados porque la ciudad refleja la sociedad que la ha construido” (Benejam, 1988, como se cita en Trilla, 1996)

de este tipo de pedagogía se puede lograr en los estudiantes el conocimiento de la ciudad, el reconocimiento de las problemáticas del núcleo urbano y la comprensión de la responsabilidad que tienen los habitantes como ciudadanos en búsqueda de soluciones que mejoren la calidad de vida en este espacio, ya que el ciudadano será capaz de reconocerse desde su singularidad, como habitante de un territorio, que comparte y disfruta con los demás, un espacio donde se generan acciones: administrativas, sociales y culturales con influencia en su manera de actuar y de ser frente a la ciudad (Salinas, 2009, p. 26).

A partir de lo anterior es posible identificar que el conocimiento, el reconocimiento y la comprensión constituyen las tres fases que se deberían considerar a la hora de realizar un ejercicio investigativo, pedagógico o académico que incorpore la Pedagogía Urbana (Véase Figura 1-2), para este caso estas son las tres fases que sustentaron el diseño y aplicación de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” para los estudiantes de grado noveno de la IED Tecnológico de Madrid-Jornada tarde.

Figura 0-2: Fases y ejes temáticos asociados a la Pedagogía Urbana



Fuente: Realización propia a partir de lo planteado por Moncada (2005), Pérez (2005), Rubio y Majadas (2007), Salinas (2009), Páramo (2009) y Lopes (2016).

Con respecto a la primera fase la cual consiste en conocer la ciudad, tiene por objeto incentivar la comprensión, el análisis y la explicación a partir del reconocimiento de la historicidad de las dinámicas socioculturales, puesto que es insuficiente y poco recomendable, reaccionar a hechos o problemas del presente, sin una lectura histórica que permita comprender desde los procesos sociales, culturales y educativos una intervención o explicación cultural (Moncada, 2005). Con base en lo anterior, en esta fase los estudiantes reconocerán parte de la especificidad histórica de su ciudad, como sus primeros pobladores, su fundación, el crecimiento

urbano a través del tiempo, el sistema laboral y los procesos de industrialización urbana, estos aspectos hacen un núcleo urbano único y diferente en comparación con otras urbes.

La segunda fase hace referencia a problematizar la ciudad, que busco reconocer, objetivizar y leer los diferentes procesos que se tejen en el contexto; acorde con esto se detectaron los problemas que circundan el espacio cercano (Rubio & Majadas, 2007; Salinas, 2009), bajo la anterior premisa cabe anotar el protagonismo que dentro de la pedagogía urbana tiene la realidad social y su problematización, a lo cual Lopes (2016) argumenta que se debe problematizar el espacio escolar desde las cuestiones de los conflictos sociales, a partir de cuestiones colectivas que involucren a la comunidad, a la familia, a los alumnos y a todo el cuerpo profesional que actúa en la escuela. En esta medida los estudiantes reconocen problemáticas como la contaminación ambiental, el hacinamiento, la sobrepoblación, la congestión vehicular, la marginalidad, la desigualdad y la inseguridad.

Como resultado del conocer y de reconocer las problemáticas de la ciudad, se genera la comprensión de responsabilidades ciudadanas y la búsqueda de soluciones a los problemas a los que los ciudadanos se encuentran sujetos, siendo esta la tercera y última fase de la propuesta pedagógica que en este trabajo se desarrolló, puesto que la pedagogía urbana se orienta hacia la solución de problemas de relevancia social los cuales puedan ser abordados desde una perspectiva educativa para formar al ciudadano y mejorar su calidad de vida (Páramo, 2009).

Así, en esta fase los estudiantes plantearon soluciones a algunas de los problemas que se presentan en su ciudad, a partir del acercamiento a la comunidad que trabaja en pro de la ciudad y la disminución de estas problemáticas, un ejemplo son organizaciones juveniles que trabajan en pro de los habitantes de la urbe y la mejora de la calidad de vida.

Además, se debe agregar que en esta fase el papel de la ciudad es fundamental, ya que esta cuenta con escenarios capaces de concientizar sobre la responsabilidad que se tiene como ciudadano, lo que permite a partir del diálogo entre par-es emprender soluciones desde toda la comunidad con acciones concretas para mejorar la calidad de vida (Rubio & Majadas, 2007), de esta manera se identifica que la ciudad debe ser un espacio abierto al diálogo en el cual se reconoce la diversidad cultural, se forme al ciudadano, se propicie el uso del espacio público, la tolerancia, la convivencia y la participación ciudadana (Moncada, 2005).

### **1.3 De la Ciudad a las periferias, caso Ciudad-Región**

Como se ha podido identificar a lo largo de este capítulo, la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales y de la ciudad se pueden potencializar a partir de la aplicación en el aula de los postulados pedagógicos del Aprendizaje Significativo y de los aportes teóricos de la Pedagogía Urbana. Sin embargo, para el desarrollo de esta investigación es necesario reconocer las características de la tercera categoría teórica que compone este trabajo que es la ciudad-región, concepto que se deriva de las diversas definiciones asociadas en parte con la complejidad misma de la ciudad, aspecto que se puede evidenciar con el desarrollo de nuevas categorías analíticas como: megaciudad, megapóli, ciudad global, ciudad mundo y ciudad-región (Boisier, 2009).

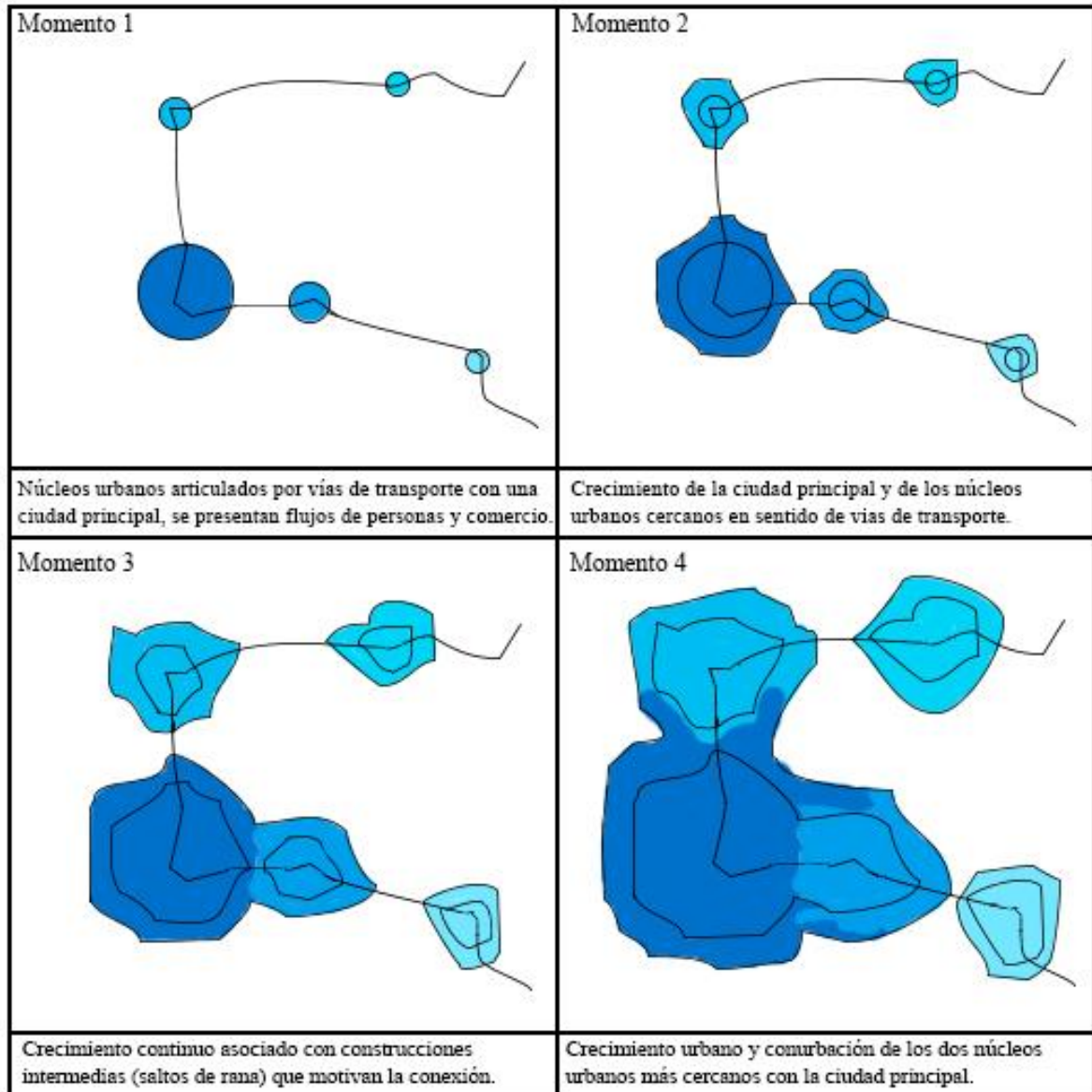
Uno de esos procesos que ha dado lugar a una nueva definición de ciudad, está directamente asociado con las transformaciones que se presentan en las áreas circundantes a la ciudad, que se caracterizan por el fortalecimiento de las conexiones y relaciones con otros municipios, disminución de las áreas rurales, localización de complejos industriales y construcción de nuevas urbanizaciones de tipo cerrado, proceso que algunos autores han

abordado desde la noción Ciudad-Región. Teniendo en cuenta que las transformaciones mencionadas permiten, en parte, dar cumplimiento con el objetivo del presente capítulo, para el desarrollo de este apartado es pertinente abordar aquellas perspectivas que articulan la noción de ciudad en relación con sus periferias, puesto que la mayoría de las ciudades tienen una correlación con el espacio que la circunda, como lo manifestó Weber (1964) al argumentar que las ciudades interiores del pasado se diferenciaban de forma sustancial con las aldeas, cuando dentro de sus características tenían una política económica urbana que atiende sus necesidades a partir de las posibilidades que brindaban los alrededores, generando así el proceso de intercambio local (p. 944).

Teniendo en cuenta lo anterior, las categorías analíticas que dan cuenta de las características, transformaciones y dinámicas que se desarrollan en la relación ciudad y periferia que se abordarán en este trabajo son: *conurbación* (Geddes, 1915), *espacio de flujos* (Castells, 1995), *regiones urbanas funcionales* (Hall, 2009), *área metropolitana* (Hall, 2009), *bordes urbanos* (Villamizar, 2018) y *ciudad-región* (Boisier, 2009), con el fin de identificar los aspectos más relevantes entre la relación ciudad-periferia a partir de diferentes estudios.

Los primeros acercamientos teóricos sobre la relación de la ciudad con la periferia se pueden datar hacia el año de 1915 cuando Geddes, en su texto *Cities in Evolution*, manifestó que en Europa y América del Norte las ciudades y pueblos ya se estaban configurando en las llamadas *conurbaciones* (Hall, 2009), según Geddes (1915) este término define el proceso en el cual las ciudades se unen unas con otras a partir de diferentes procesos de transformación física, de agrupación social, de gobierno y de administración (véase Cuadro 1-2 ).

Cuadro 0-2: Conurbación de ciudades cercanas por ciudad principal



Fuente: Realización propia a partir de lo planteado por Geddes (1915).

Este proceso de *conurbación* se puede identificar a partir del crecimiento de diferentes ciudades del mundo, un ejemplo de esto fue el crecimiento de la ciudad de Bogotá que en 1954 por la ordenanza departamental del Consejo Administrativo de Cundinamarca fomentó la conurbación de algunos de los municipios que se encontraban en la periferia de Bogotá, como lo

fue Fontibón, Usme, Bosa, Usaquén, Engativá y Suba<sup>4</sup> (Torres, Riveros y Rodríguez, 2014, p. 33); en parte, gracias a esta ordenanza que reafirmó la existencia de la conurbación, Bogotá pasó de tener 715.250 habitantes en 1951 a 1.697.311 en 1964 y de una extensión de área desarrollada de 4.511 hectáreas en 1951 a 7.915 en 1964 (Pérez, 2000a).

A pesar de que en términos de crecimiento demográfico y de expansión urbana sea importante la conurbación, Hall (2009) argumenta que la relación entre la ciudad y las áreas periféricas se constituye bajo el espacio de flujos (Space of Flows) propuesto por Castells (1986) ya que contiene diferentes flujos de forma regular como el de personas, de información o bienes. Ante esto Castells (1995, 1997) argumenta que en la era de la información<sup>5</sup> surgen unas redes organizativas con nodos constituidos que a partir de la tecnológica informacional crean flujos de información y de poder, como flujos financieros, flujos de tecnología, flujos de capital, flujos de información, flujos de interacción organizativa, flujos de imágenes, sonidos y símbolos (Castells & Borja, 1997; Castells, 1997), de esta manera en este nuevo proceso espacial los flujos son la expresión de los procesos que dominan nuestra vida económica, política y simbólica (Castells, 1997).

Un proceso espacial que se fundamenta bajo el espacio de flujos son las áreas metropolitanas, que según Castells (2008) no se distinguen solo por su dimensión, sino por la difusión de actividades y funciones en el espacio y por la interrelación de dichas actividades en una dinámica independiente de la contigüidad geográfica, es decir que el espacio y la distancia

---

<sup>4</sup> En la actualidad, la cercanía del municipio de Soacha (Cundinamarca) con la ciudad de Bogotá, permite hablar de una conurbación, ya que no existe una frontera clara de separación entre estos dos sectores, sin embargo, legalmente no se ha consolidado esta conurbación.

<sup>5</sup> La era de la información para Castells (1997) es el cambio de la estructura social a partir de los avances tecnológicos, informacionales y científicos, donde el mundo está construido en torno a las tecnologías de la información, la sociedad de la información, la informatización y las autopistas de la información.

espacial no son un limitante para mantener los flujos informacionales. Otro proceso espacial son las Regiones Urbanas Funcionales (Functional Urban Regions) o FURs, que comprenden un núcleo definido en términos de tamaño y densidad de empleo y un anillo definido en términos de desplazamientos o viajes diarios regulares al núcleo (Hall, 2009) siendo los desplazamientos y los viajes algunos de los flujos que en las FURs se desarrollan.

Un ejemplo que se materializa a través del estudio de estos procesos espaciales son las áreas metropolitanas estadounidenses, que se consolidaron como regiones definidas funcionalmente y que se extienden más allá del área físicamente construida, para abarcar todas las áreas que tienen relaciones con una ciudad central (Hall, 2009), estas áreas metropolitanas tuvieron diferentes nombres a través del tiempo como Standard Metropolitan Area (1942), Standard Metropolitan Statistical Area (1959), Metropolitan Statistical Area (1983), Metropolitan Area (1993), Core Based Statistical Area (2000) y Core Based Metropolitan (2000). Actualmente estas áreas tienen un núcleo central que contiene un número de población sustancial que oscila entre 10.000 o más habitantes, con comunidades que tienen un alto grado de integración social y económica con ese núcleo y que comprende uno o más condados enteros (Hall, 2009).

Para el caso colombiano también se han desarrollado áreas metropolitanas, ya que la constitución política de 1991 en el artículo 319 del capítulo 3: Del Régimen Municipal, establece que “cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad” (Constitución Política de Colombia, 1991). Así en Colombia existen cinco zonas metropolitanas constituidas, que son el Valle de Aburra,

Bucaramanga, Barranquilla, Cúcuta y Centro Occidente; además existen dos zonas que aún no se han constituido jurídicamente pero que evidencian importantes procesos de metropolización, que son Bogotá y Cali (León & Ruiz, 2016).

Otro concepto que se articula con la relación ciudad y periferia es el de *Borde Urbano* que se puede definir como un espacio de diferencia, de encuentro, de neutralidad, de conflicto, de movilidad, de coexistencia, de condiciones propias y diferenciales a partir de la interacción y diversidad de sus elementos (Villamizar, 2018). Este es un concepto que se encuentra en construcción, sin embargo, en los diferentes espacios que es visible debe ser observado desde la relación entre la ciudad y su área circundante, ya que estos se definen a partir de esta relación (Villamizar, 2018), en esta medida los bordes urbanos se manifiestan de diferentes formas, algunos de estos bordes en ciudades desarrolladas pueden ser áreas de transformación social y económica (Villamizar, 2018), un ejemplo pueden ser los procesos en los que se desarrolla la relocalización industrial, el fomento empresarial y el fomento educativo; mientras que en ciudades en vía de desarrollo pueden ser áreas de urbanización informal y de ocupación de espacios de conservación ambiental (Villamizar, 2018).

Al mismo tiempo los bordes urbanos son espacios potencialmente dinámicos, ya que las fuerzas que en estos se imponen provienen tanto de los centros urbanos como de las regiones, es por eso que las condiciones estructurales como por ejemplo la malla vial, los equipamientos y las zonas verdes son tan determinantes como las condiciones funcionales que pueden ser la comunicación, el intercambio, la comercialización y la producción (Talavera, 2018), un ejemplo se evidencia con la transformación de las vías de transporte que posibilitan la comunicación, el comercio, el tránsito, el dominio y la extracción de recursos (Rincón, 2018), tanto como el espacio de flujos al que hacía referencia Castells (1995).

En el urbanismo contemporáneo Boisier (2009) delimitó una noción que explica la relación, la comunicación y la interacción que tiene la ciudad con sus bordes urbanos, esta noción tiene como nombre Ciudad-Región que se define como un territorio que contiene en sí mismo un conjunto de subsistemas de cuya articulación y direccionamiento surge una complejidad evolutiva, capaz de generar tanto crecimiento económico como desarrollo social, además la Ciudad-Región tiene un lugar central que funciona como una ciudad-global, que articula un sistema de ciudades secundarias y que actúa como nodo emisor y receptor de procesos de intercambio entre la región y el mundo (Boisier, 2009).

Por lo tanto, la articulación de una ciudad y su región se puede ejemplificar como la de un sistema con su entorno. Esto presupone considerar al núcleo urbano como un sistema abierto, que genera diferentes flujos de intercambio materiales, energéticos, e informacionales como elementos centrales a la dinámica del sistema urbano y de su entorno (Boisier, 2009, p 22). En la actualidad las relaciones Ciudad-Región cada vez son más importantes, debido a que fuerzas de carácter económico, político y social generan flujos que obligan a que dichas relaciones sean cada vez más sólidas, aspecto que no solo se puede entender desde la micro escala, es decir en términos locales, sino todo lo contrario puesto que las transformaciones espaciales que se presentan como resultantes de la relación Ciudad-Región están directamente asociadas con las características de lo que autores como Sassen (2005) han denominado: la ciudad global.

La ciudad global se entiende como aquella que está articulada con la economía en red, en función de las actividades que se encuentran en ella como las finanzas y los servicios especializados, los nuevos sectores multimedia y las telecomunicaciones, sobre todo estas actividades se caracterizan por las conexiones transnacionales y por un reparto de especialidades entre las ciudades, más que por la competencia internacional en sí (Sassen, 1995), esta

articulación global genera el posicionamiento de la ciudad a nivel mundial, dependiendo del nivel de las dinámicas que en ellas se concentran.

Sin embargo, la ciudad-global no presenta cambios únicamente en su interior, sino también en su periferia, puesto que la sumatoria entre las dinámicas que se enmarcan bajo la globalización y la ciudad-región son generadoras de transformaciones en el espacio, estas transformaciones se pueden identificar a partir de la Ilustración 1-1 donde se ilustra parte de una ciudad-región. En esta imagen se puede identificar la consolidación de un centro financiero y de negocios en el centro de la ciudad (Sassen, 2005), que concentra centros bancarios y empresas nacionales e internacionales, que tienen como función la comunicación, el manejo, y el control de sus funciones a nivel nacional (Montoya, 2013).

Ilustración 0-1: Transformaciones en la Ciudad-Región




Fuente: Realización propia a partir de Sassen (1995, 2005), Montoya (2004, 2013), Cuervo y Alfonso (2001).

Por otro lado, se evidencia la localización industrial y de zonas francas en las zonas periféricas de la ciudad, proceso que en algunos casos se encuentra determinado por los bajos

costos del suelo, las bajas tasas contributivas, la poca congestión vehicular para descargar y cargar y la disponibilidad de mano de obra (Alfonso, 2001), la localización de estos complejos industriales en parte generan la construcción de viviendas cerca a sus alrededores, puesto que son escenarios generadores de empleo y desarrollo. Otra transformación evidente es la vía de comunicación, la cual es de gran importancia para la configuración regional de estos espacios, ya que funcionan como columnas vertebrales entre la ciudad, los bordes y los municipios que lo circundan (Cuervo & Alfonso, 2001)

Es evidente la proliferación de conjuntos cerrados y de barrios de autoconstrucción en los diferentes espacios de la ciudad-región, estos espacios son evidentemente diferenciados ya que cuentan con equipamientos diferentes el uno del otro, por ejemplo, en la Ilustración 1-1 se puede ver que cerca de los conjuntos cerrados se encuentran ubicados centros comerciales, colegios, universidades, zonas verdes y hospitales (Montoya, 2004), mientras que en los otros barrios es necesario el traslado de un lugar a otro para acceder a estos servicios.

Las transformaciones descritas se han plasmado en el municipio de Madrid Cundinamarca, el cual ha presentado un crecimiento exponencial en los últimos años pasando de 62.436 habitantes en 2005 a 72.112 habitantes en 2012 (DANE, 2018b) y un crecimiento del área urbana de 296,70 hectáreas en la década del 90 a 343,29 hectáreas en la década del 2000 (Aponte, 2011), sin embargo estas transformaciones han generado problemáticas sociales como por ejemplo el aumento de la inseguridad y de la contaminación del aire. Para hacer frente a esta situación se requiere la articulación de procesos educativos enmarcados bajo la mejora de las problemáticas de las Ciencias Sociales, los postulados del Aprendizaje Significativo y la Pedagogía Urbana, siendo esta la propuesta que se postula en los siguientes apartados de este trabajo investigativo.



---

## **2 Transformaciones**

**significativas en el municipio  
de Madrid Cundinamarca  
asociadas con la cercanía a la  
ciudad de Bogotá**

---

## **2. Transformaciones significativas en el municipio de Madrid Cundinamarca asociadas con la cercanía a la ciudad de Bogotá**

La pedagogía urbana posibilita la adopción de una posición optimista de vivir en la ciudad a partir de la experiencia que el individuo tiene con la misma, generando una relación recíproca entre las influencias del entorno y la formación del ciudadano que a la vez diseña, construye y transforma la ciudad (Páramo, 2009). Para alcanzar este escenario educativo es necesario incentivar un tipo de aprendizaje orientado al conocimiento de la ciudad en el cual se contemplen los temas de historia y crecimiento urbano, planeación territorial y la identificación y análisis de diversas problemáticas urbanas. También, se necesitan ciudadanos participativos con capacidad de reconocer los procesos que se llevan a cabo en los ámbitos urbano-regionales, porque en estas áreas se presentan dinámicas asociadas con la cercanía a una ciudad principal donde se establecen redes, vínculos e interdependencias (Bustamante, 2014). Estas dinámicas han sido analizadas desde las Ciencias Sociales y ofrecen nuevas posibilidades para mejorar los procesos de enseñanza y aprendizaje de esta área.

El municipio de Madrid (Cundinamarca), ubicado a 29 kilómetros de distancia de Bogotá, presenta varias de las características que permiten alcanzar el desarrollo de una pedagogía urbana que reconoce las periferias y las transformaciones municipales sociales, económicas, espaciales y ambientales asociadas con la cercanía a una ciudad principal. Algunas de las transformaciones del municipio asociadas con la proximidad a la capital del país son el desarrollo agroindustrial, la industrialización y la construcción de urbanizaciones. Como consecuencia de estos cambios se han generado diferentes dinámicas, entre las que se encuentran la alta migración poblacional, la congestión vehicular, el aumento de la inseguridad, la contaminación ambiental y la falta de

acceso equitativo a los servicios públicos, dinámicas que pueden ser abordadas desde la pedagogía urbana porque posibilita mediante su reconocimiento construir, apropiar y transformar la ciudad (Gadotti, 2015).

Para lograr desarrollar la pedagogía urbana en Madrid es necesario acercarse al contexto, desde esta perspectiva el presente capítulo tiene como objetivo dar cuenta de las transformaciones urbanas del municipio y su relación con Bogotá, para ello el capítulo se divide en tres partes, en la primera se caracteriza, de manera general, el crecimiento urbano y poblacional de Bogotá y sus anillos metropolitanos con el fin de identificar la relación entre la ciudad y sus vecinos; posteriormente se presentan los principales cambios del municipio como el desarrollo de la floricultura desde mediados del siglo XX (González, 2011), la relocalización industrial a finales de este mismo siglo sobre la Troncal de Occidente (Mora, 2012) y la proliferación de conjuntos residenciales; por último se identifican algunas de las problemáticas sociales que afronta el municipio como resultado de las nuevas dinámicas urbanas resultantes de un proceso inicial de conurbación.

## **2.1 Anillos periurbanos de la ciudad de Bogotá, crecimiento y transformación de sus áreas**

La mayor parte de las ciudades del mundo se caracterizan por presentar un continuo crecimiento urbano y algunas registran mayor cantidad de población que la de varios Estados, por ejemplo, Tokio (Japón) presenta 37 millones de habitantes, Nueva Delhi (India) 29 millones de habitantes, Shanghái (China) 26 millones de habitante y Ciudad de México (México) 22 millones de habitantes (ONU, 2018). Para el contexto colombiano el crecimiento poblacional de

la ciudad de Bogotá también es una constante ya que pasó de concentrar 4.225.649 habitantes en 1985 a 6.840.116 habitantes en 2005, cifra que superó significativamente el total de población que para ese mismo año registraron otras ciudades del país como Medellín (2.219.861 hab), Cali (2.075.380 hab) y Barranquilla (1.112.889 hab) (DANE, 2005).

Según el IGAC (2014) entre los factores que incentivaron el crecimiento demográfico de la ciudad de Bogotá entre 1940 y finales del siglo XX se encuentra la creación del Distrito Especial en 1954<sup>6</sup> que permitió la creación de instituciones que liberaron la ciudad de la tutela administrativa de Cundinamarca para lograr planificar su crecimiento sobre todo en materia de servicios públicos (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2014) y que contribuyó al aumento poblacional de la ciudad, ya que después de la integración de los municipios de Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén y Engativá la ciudad pasó de 715.250 habitantes en 1951 a 1.697.311 habitantes en 1964 (Pérez, 2000a).

Otro factor significativo fue la migración que se dio entre las décadas del 60 al 80 principalmente por flujos provenientes de los departamentos de Santander, Tolima, Cundinamarca y Boyacá (Dureau & Flórez, 1996), lo que se puede evidenciar con la tasa de crecimiento anual de la ciudad que pasó de 3,3% en 1938 a 6,6% en 1964 y 5.8% en 1973 (Pérez, 2000a), hay que aclarar que parte de estos flujos fueron producto de la violencia armada en las zonas rurales del país a mediados del siglo XX, lo que para Cuervo y González (1997) ha sido uno de los combustibles del incesante proceso del movimiento poblacional de Colombia.

---

<sup>6</sup> A través de la Ordenanza 7 de 1954 promulgada por El Consejo Administrativo de Cundinamarca, en la que se agregan al municipio de Bogotá los municipios circunvecinos de Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén y Engativá (Consejo Administrativo de Cundinamarca, 15 de Diciembre de 1954) y el Decreto 3640 de 1954 por el cual se organiza el Distrito Especial de Bogotá.

Además, el crecimiento poblacional desde 1945 hasta la década del 90 estuvo asociado con otros factores, como el crecimiento industrial que incentivó procesos de contratación, ya que para 1966 la ciudad concentró el 24.5% de los establecimientos industriales del país con 82.546 trabajadores mientras que para 1985 concentró el 33.1% de estos establecimientos con 145.446 empleados (Gouëset, 1998). Junto a los anteriores factores es importante resaltar la disminución de las tasas de mortalidad a nivel nacional presentadas desde 1940 pues para esta época el país reportaba una tasa de 25.1%, que cambiaría a 13.9% en 1960 y a 9.3% en 1980 (Dureau & Flórez, 1996), proceso que para Dureau y Flórez (1996) se dio con mayor fuerza en las ciudades principales colombianas a partir del desarrollo de programas en materia de salud pública y educación, que en parte contribuirían al crecimiento vegetativo de la ciudad.

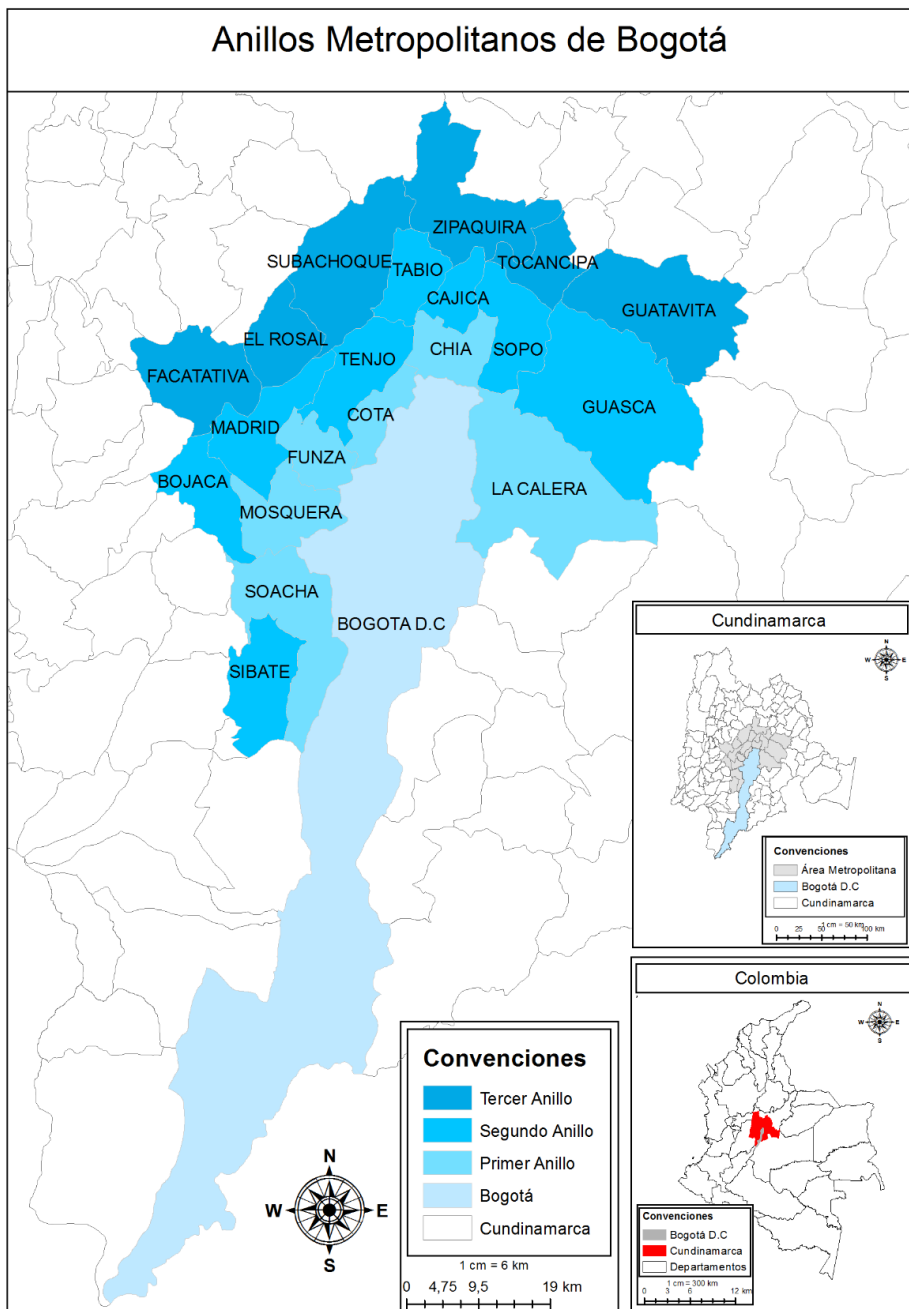
Por otro lado, actualmente la ciudad de Bogotá se expande sobre áreas rurales desbordando su propio territorio y promoviendo la urbanización de los cascos urbanos de municipios cercanos (Buitrago & Carvajal, 2011), este proceso se puede representar espacialmente a partir de anillos urbanos, es decir ámbitos urbanos con características particulares que se enmarcan bajo la expansión concéntrica<sup>7</sup> (Delgado, 1990). Según Buitrago & Carvajal (2011) para el caso de Bogotá existen tres anillos metropolitanos (Véase mapa 2-1) que son producto de tres procesos, el primero es un proceso acelerado de urbanización que se desarrolló desde 1950 hasta finales del siglo XX, seguido de la conurbación, es decir la adición de municipios cercanos a la ciudad

---

<sup>7</sup> Cuando se aborda expansión concéntrica es necesario retomar a Burgess (1925), quien describe el crecimiento de la ciudad moderna como una serie de anillos concéntricos alrededor de un distrito comercial central, en el que cualquier indicador estadístico, tal como la población, densidad o ingresos, adoptaría una curva decreciente a partir del centro (como se cita en Delgado, 1990). Cabe anotar que según Linares (2012) “aunque el modelo de Burgess describe un patrón ideal de crecimiento urbano, no tuvo en cuenta diversos factores como las redes de transporte o la topografía, que pueden causar alteraciones en el patrón ideal. Sin embargo, su propuesta sirvió de base para la postulación de otros modelos de estructura y crecimiento urbano” (p. 16). A pesar de que se reconoce la existencia de otras nociones para entender la ciudad de Bogotá y la organización del espacio que la circunda como por ejemplo las nociones de entorno, periferia y borde urbano, para este ejercicio se emplea la noción de Anillos Urbanos dado que permite identificar las particularidades espaciales que se desarrollan alrededor y en relación con Bogotá, como por ejemplo la urbanización e industrialización de zonas periféricas.

y por último la suburbanización entendida como la fragmentación y adecuación de terrenos en las zonas periféricas rurales de la ciudad para la construcción de vivienda (Jaramillo, 2009; Buitrago & Carvajal, 2011).

Mapa 2-1: Anillos metropolitanos de Bogotá



Fuente: Realización propia a partir de Buitrago & Carvajal (2011).

El primer anillo está constituido por los municipios de Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chía y la Calera los cuales han presentado diversos cambios, entre los que se encuentran los de carácter demográfico ya que como se puede apreciar en la Tabla 2-1 la población total de este anillo pasó de 246.059 habitantes en 1985 a 668.208 habitantes en 2005. Según Dureau & Flórez (1996) para esta época el alto crecimiento poblacional de los municipios más cercanos a la ciudad de Bogotá como Soacha y Chía, responden al crecimiento centrífugo, es decir el proceso de crecimiento poblacional y urbano de una ciudad que se da desde el centro hacia el exterior, esto para el caso de Bogotá se puede identificar desde tasas de crecimiento anual de esta época, donde localidades centrales como Puente Aranda, Chapinero, Teusaquillo y Tunjuelito contaban con tasas entre un 0% a 2.5%, mientras que localidades periféricas como Usaquén, Suba, Bosa, Ciudad Bolívar y Usme tenían tasas de crecimiento anual el 7% y el 10% (Dureau & Flórez, 1996).

Tabla 2-1: Población primer anillo metropolitano y Bogotá

	Población			
	1985	1990	1995	2005
<b>Soacha</b>	132.758	211.138	282.694	401.996
<b>Mosquera</b>	16.505	17.788	27.831	63.237
<b>Funza</b>	31.366	37.020	44.409	61.391
<b>Cota</b>	9.305	10.920	13.297	19.909
<b>Chía</b>	38.862	48.490	61.876	97.907
<b>La Calera</b>	17.263	18.657	19.916	23.768
<b>Total</b>	<b>246.059</b>	<b>344.013</b>	<b>450.023</b>	<b>668.208</b>
<b>Bogotá</b>	<b>4.225.649</b>	<b>4.947.890</b>	<b>5.699.655</b>	<b>6.840.116</b>

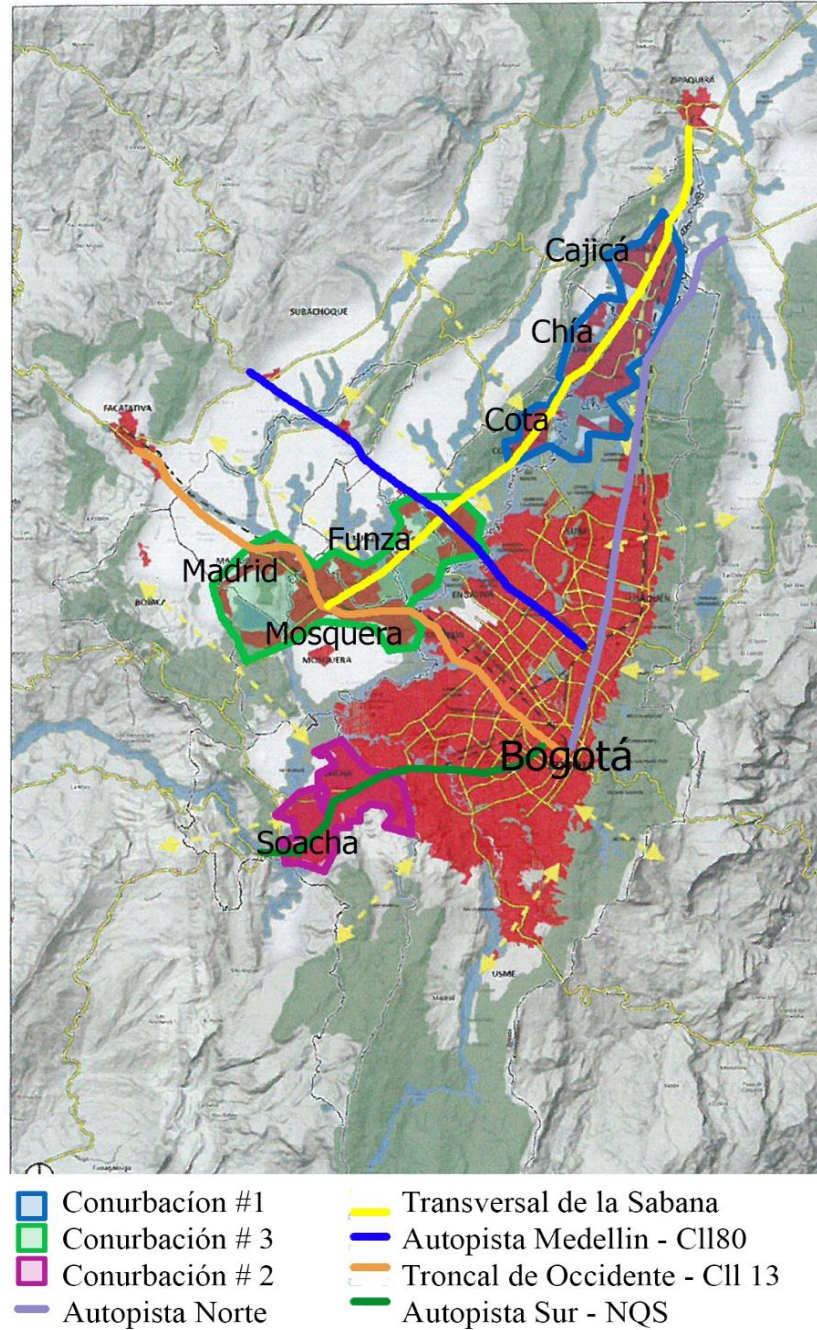
Fuente: DANE (2018b).

El cambio del uso del suelo en este anillo para comienzos del siglo XXI estuvo asociado con el paso del sector agropecuario a industrial y/o para la prestación de servicios relacionados como bodegas y logística industrial. De acuerdo con Mora (2012) para 2007 cerca de los

corredores suburbanos de Bogotá se presentaban en planos 660.000 m<sup>2</sup> para proyectos de este tipo, donde lideraba Cota con 508.000 m<sup>2</sup>, seguido de Mosquera con 93.000 m<sup>2</sup> y Funza con 56.000m<sup>2</sup>. Proyectos que se ubican espacialmente en los ejes viales que comunican la ciudad de Bogotá con la región y que cruzan por los municipios que conforman el anillo, dentro de estos ejes viales resaltan la Autopista Medellín, la Troncal de Occidente, la Transversal de la Sabana, la Autopista Sur y la Autopista Norte (Véase Mapa 2-2).

Los usos del suelo en el primer anillo según Buitrago y Carvajal (2011) incidieron en el desarrollo de tres conurbaciones que sobrepasaron el límite del primer anillo, ya que se articulan con dos municipios del segundo anillo, la primera conurbación está conformada por Chía, Cota y Cajicá al norte, la segunda por Soacha y Bogotá al sur y la tercera por Mosquera, Funza y Madrid en el occidente, estas conurbaciones se hacen visibles en el Mapa 2-2.

Mapa 2-2: Conurbaciones importantes en el espacio urbano regional de Bogotá



Fuente: Sectorización propia a partir de mapa base de Ramírez (2018).

El segundo anillo metropolitano está conformado por los municipios de Sibaté, Bojacá, Madrid, Tenjo, Tabio, Cajicá, Sopó y Guasca, similar al anterior anillo, similar al anterior anillo presenta cambios demográficos ya que pasó de tener 126.068 habitantes en 1985 a 221.519 en

2005 (Véase Tabla 2-2), en este anillo resaltan municipios como Madrid y Cajicá, que como se evidencia en el mapa 2-2 el proceso de crecimiento de su casco urbano está fuertemente orientado hacia la integración con otros municipios, debido a diferentes factores como la localización industrial alentada en parte por las exenciones tributarias para empresas o industria (Mora, 2012) y la construcción de proyectos inmobiliarios para la inserción de la población trabajadora y la inversión de capital en los núcleos urbanos municipales (García, 2015).

Tabla 2-2: Población segundo anillo metropolitano y Bogotá

	Población			
	1985	1990	1995	2005
<b>Sibaté</b>	21.802	21.994	24.045	31.675
<b>Bojacá</b>	4.192	46.767	5.755	8.879
<b>Madrid</b>	33.795	38790	45.648	62.436
<b>Tenjo</b>	11.676	14.893	16.670	18.466
<b>Tabio</b>	9.034	9.569	11.950	20.850
<b>Cajicá</b>	23.618	28.392	33.473	45.548
<b>Sopó</b>	9.499	10.991	13.584	21.223
<b>Guasca</b>	12.452	10.601	9.936	12.442
<b>Total</b>	<b>126.068</b>	<b>181.997</b>	<b>161.061</b>	<b>221.519</b>
<b>Bogotá</b>	<b>4.225.649</b>	<b>4.947.890</b>	<b>5.699.655</b>	<b>6.840.116</b>

Fuente: DANE (2018b).

Este anillo se caracteriza por tener algunas de las tierras más fértiles del país<sup>8</sup>, en las cuales se desarrolla la agricultura y las actividades campesinas, donde resalta el cultivo de tubérculos y verduras, sin embargo, el uso agrícola del total del suelo rural en varios municipios de este anillo es muy bajo, ya que según Niño (2017) para el año 2011 Sopó cultivo el 1% del total de su suelo rural y Tabio el 5%, cifras significativas en comparación con Tenjo que cultivó el 27% y Sibaté el 23% (Niño, 2017). En consecuencia, el uso más común del suelo rural es destinado a

<sup>8</sup> Esto se argumenta, ya que cual sus suelos son aptos para toda clase de cultivos de clima frío y tienen una fertilidad moderadamente alta, estos en su mayoría son topografía plana (con una pendiente menor del 1%) desarrollados a partir de depósitos de cenizas volcánicas sobre una superficie de arcilla lacustrina del Cuaternario y tienen un drenaje moderado por lo que estos no presentan riesgo de inundación (Pérez, 2000b).

pastizales para alimentar el ganado que aquí se ubica, la construcción de invernaderos para el cultivo agroindustrial de las flores y la minería (Niño, 2017).

El tercer y último anillo comprende los municipios de Facatativá, El Rosal, Subachoque, Zipaquirá, Tocancipá y Guatavita, en este anillo los cambios demográficos son importantes en la medida que Facatativá y Zipaquirá sobrepasan las cifras de población más altas del anterior anillo (Véase Tabla 2-3), los otros municipios de este anillo cuentan con un crecimiento gradual, sin embargo, este anillo para el 2005 concentró más población (266.412 hab) que el segundo (221.519 hab) por la importancia de los dos municipios ya mencionados.

Tabla 2-3: Población tercer anillo metropolitano y Bogotá

	Población			
	1985	1990	1995	2005
<b>Facatativá</b>	55.324	68.568	80.473	107.463
<b>El Rosal</b>	0	0	0*	13.502
<b>Subachoque</b>	18.559	21.368	23.112	13.041
<b>Zipaquirá</b>	60.202	69.616	79.239	101.562
<b>Tocancipá</b>	8.814	12.236	15.815	24.154
<b>Guatavita</b>	5.545	6.173	6.301	6.685
<b>Total</b>	<b>148.444</b>	<b>177.961</b>	<b>204.940</b>	<b>266.407</b>
<b>Bogotá</b>	<b>4.225.649</b>	<b>4.947.890</b>	<b>5.699.655</b>	<b>6.840.116</b>

\*El Rosal pertenecía al municipio de Subachoque hasta el 25 de septiembre de 1997 cuando a través de la Ordenanza No 25 se crea el Municipio de El Rosal y se dictan otras disposiciones, promulgada por la Asamblea de Cundinamarca.

Fuente: DANE (2018b).

A diferencia de los otros municipios de los tres anillos metropolitanos de Bogotá, se consideran Facatativá y Zipaquirá como Centros Urbanos de relevo Principal, ya que según Buitrago y Carvajal (2011) aunque estos dos municipios tienen una fuerte influencia con los procesos de la ciudad de Bogotá, intentan contrarrestarlos con proyectos de especialización de servicios que consoliden su propia área de influencia, un ejemplo claro es Facatativá que se

sobrepone en materia de servicios a los municipios de Albán, La Vega, Sasaima y San Francisco ya que los abastece de agua (Buitrago & Carvajal, 2011).

La aproximación al análisis del crecimiento de la ciudad de Bogotá desde sus anillos metropolitanos y sus efectos en los municipios periféricos, permite reconocer que Bogotá al ser una de las ciudades más importantes del país está en constante crecimiento poblacional y urbano, proceso que sobrepasa sus límites y genera la transformación de su área circundante, principalmente de los municipios del primer anillo metropolitano y de algunos del segundo anillo como Madrid, municipio que ha presentado cambios importante en su casco urbano y en su área rural, y que serán abordados en el siguiente apartado.

## **2.2 Agroindustria, industrialización y urbanizaciones en Madrid**

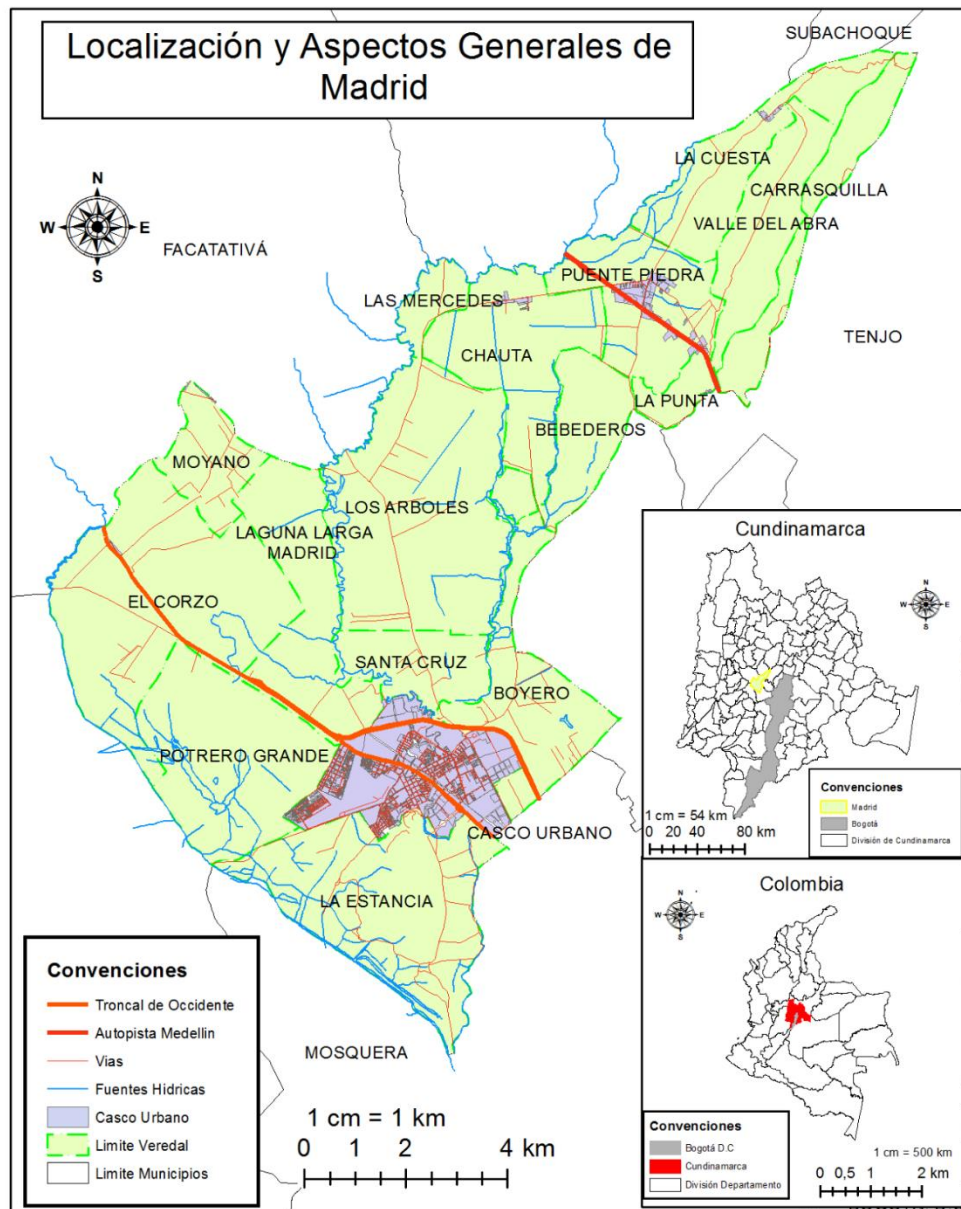
Madrid es un municipio del departamento de Cundinamarca que se encuentra ubicado a 29 kilómetros de distancia de la ciudad de Bogotá y hace parte del segundo anillo metropolitano de la capital del país, limita al sur con los municipios de Bojacá y Mosquera, al noroccidente con Facatativá y El Rosal, por el norte con Subachoque y al Oriente con Funza y Tenjo (Véase Mapa 2-3), tiene una superficie de 120,5 km<sup>2</sup> y en su interior se encuentran 16 veredas y 45 barrios en el área urbana. Además, por este municipio cruzan la vía férrea que va de Bogotá a Puerto Salgar y al norte la Troncal de Occidente.

Entre los principales afluentes hídricos del municipio están el río Serrezuela<sup>9</sup> que cruza el municipio en sentido norte-sur y al occidente se encuentra el río Bojacá. El municipio está compuesto por un 88% (10.565 ha) de tierras planas y un 11,13% (1.323 ha) de tierras de montaña que se conforman por el Cerro Casa Blanca al sur y un pequeño montículo de forma alargada en la vereda Valle del Abra al norte (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000). Respecto al clima, el municipio tiene régimen de lluvias bimodal y temperaturas constantes durante todo el año entre 11 y 17 °C (González, 2011).

---

<sup>9</sup> En el sector noroccidental del municipio a este río también se le conoce bajo el nombre de río Subachoque (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000).

Mapa 2-3: Localización y aspectos generales de Madrid (Cundinamarca)



Fuente: Realización propia a partir de mapa base Marco Geoestadístico Nacional (MGN) DANE (2018a)

Para comprender las transformaciones urbanas del municipio de Madrid motivadas por su cercanía a Bogotá, es necesario aproximarse a la historia del municipio, la cual, según el objetivo de este trabajo, se podría dividir en dos momentos, el primero va desde 1563 hasta mediados del siglo XX y el segundo desde 1950 hasta la actualidad. El primer momento se remonta a 1563 cuando el encomendero Alonso Díaz y su esposa Leonor Gómez (Encomiendas, T.IX), formaron

un nuevo pueblo llamado Serrezuela con un número significativo de indígenas y con una iglesia (Velandia, 1979), este pueblo se ubicó sobre el último tramo sentido occidente-oriente del Camino Nacional que conducía de Honda a Santafé, el cual en 1560 se consolidó como el camino más corto desde el río Magdalena hasta la ciudad de Santafé y como una de las rutas económicas más importantes de la región (Delgado, 2004). Esta ubicación según Aponte (2011) posibilitó que el pueblo funcionara como punto de descanso y aprovisionamiento para los viajeros que transitaban hacia el centro del territorio.

El municipio durante este primer momento se caracterizó por tener un crecimiento urbano y demográfico relativamente lento y compacto (González, 2011; Aponte, 2011), ya que para 1888 el casco urbano estaba compuesto aproximadamente por 400 hab y once manzanas (Gutiérrez, 1921), cifras que hacia 1940 aumentaron a 2.255 hab y 20 manzanas siguiendo la estructura de Damero u Ortogonal (Aponte, 2011), como se puede identificar en la Fotografía 2-

1. A finales del siglo XIX el municipio estaba compuesto por la iglesia parroquial, la casa consistorial, la casa cural, dos escuelas, el cementerio, la plaza, el molino de trigo de Julián Escallón y la fábrica de cerveza del General Antonio B. Cuervo (Gutiérrez, 1921). En la zona rural del municipio se cultivaba trigo, cebada, maíz y papa (Gutiérrez, 1921).

Fotografía 2-1: Casco Urbano Madrid 1940



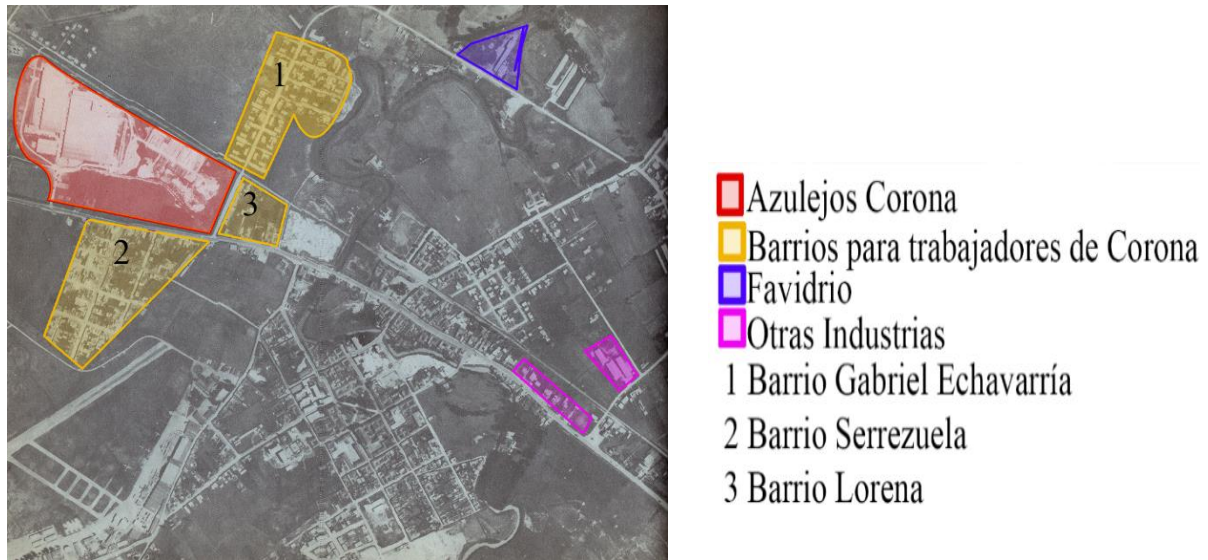
Fuente: IGAC (1974)

Para el segundo momento histórico, el cual se da desde mediados del siglo XX hasta la primera década del siglo XXI, las transformaciones del municipio, como los cambios del uso del suelo y el crecimiento demográfico, en parte tienen una fuerte relación con su cercanía a la

ciudad de Bogotá, ya que las recientes transformaciones urbanas y rurales de Madrid son resultantes de las actividades agroindustriales, industriales e inmobiliarias que se lograron establecer en el municipio porque este poseía algunas características que posibilitaron su desarrollo; por ejemplo, las condiciones hídricas y biofísicas del suelo incidieron en la floricultura (González, 2011), la exención tributaria motivó el establecimiento de empresas e industrias en la periferias urbanas (Gaitán, 2009) y el bajo costo del suelo favoreció la instalación de viviendas. Además, por la cercanía del aeropuerto El Dorado se convirtió en un nodo estratégico para el cultivo de flores de exportación (Aponte, 2011) y por su cercanía al mercado de la ciudad de Bogotá la concentración industrial fue en aumento (Cuervo & Alfonso, 2001).

La década del 50 es crucial para identificar las transformaciones del municipio asociadas con la cercanía de Bogotá principalmente porque comenzó la consolidación del sector industrial (González, 2011). En esta década se instauraron diferentes manufacturas como la Fábrica de Azulejos Corona en la zona centro, Favidrio al norte y la industria molinera en el barrio El Cortijo. El surgimiento de este sector incentivó la construcción de nuevos barrios como el Serrezuela, Gabriel Echavarría y Lorena para los trabajadores de Corona a los alrededores de la fábrica (González, 2011), lo que se puede observar en la Fotografía 2-2. También para esta época, al occidente se consolidó el barrio Sosiego que asentó la población migrante de bajos recursos (González, 2011), estos nuevos barrios generaron el aumento de la población urbana sobre la rural, ya que para 1938 de 4.872 habitantes el 54% (2.617 hab) de la población era rural sobre el 46% (2.255 hab) que correspondía a la urbana, mientras que para 1964 de 11.850 habitantes el 59% (6.938 hab) era urbana sobre el 41% (4.912 hab) de población rural (Aponte, 2011).

Fotografía 2-2: Industrias y barrios obreros en el casco urbano de Madrid en 1973



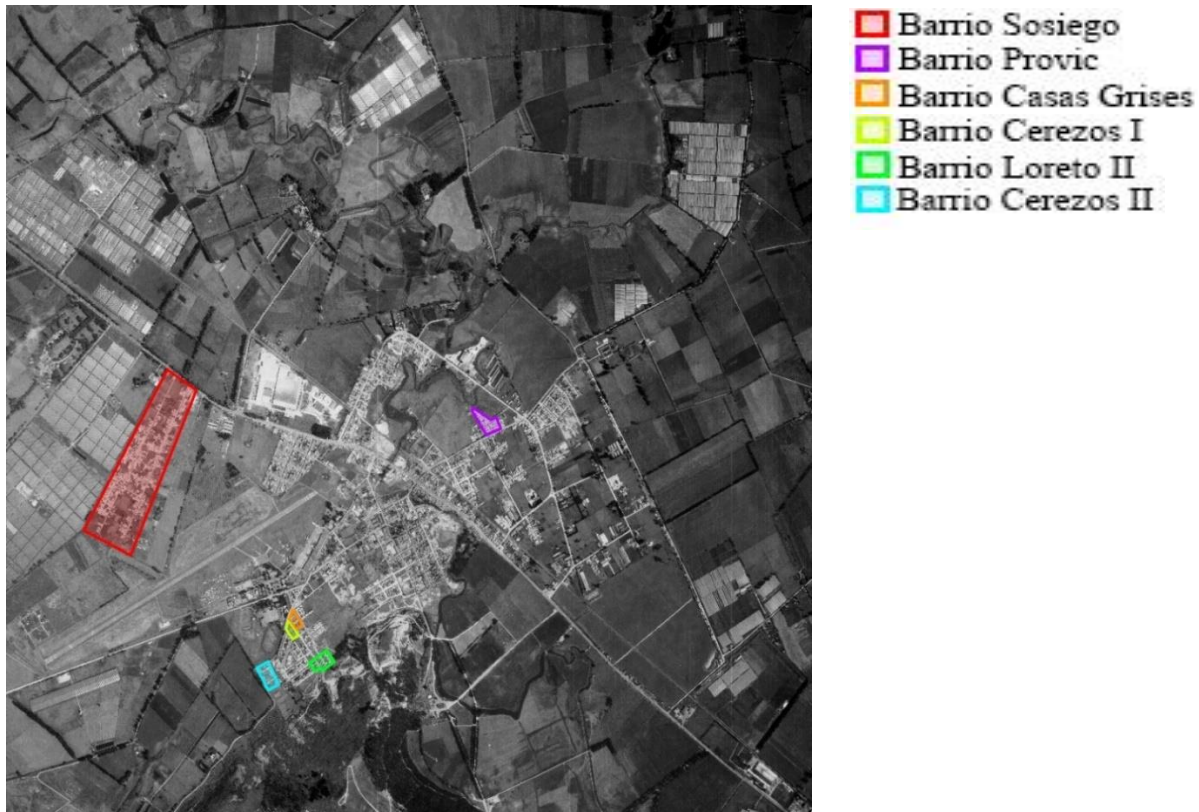
Fuente: Sectorización propia sobre fotografía aérea del IGAC (1974)

De igual forma que el sector industrial, la agroindustria se ha posicionado como sector transformador tanto en el área rural como en la zona urbana. La agroindustria está compuesta principalmente por la Floricultura que se estableció en Madrid hacia el año de 1968, debido a diversos factores como la inversión de capital extranjero para la producción de flores en la región, las condiciones biofísicas y climáticas, los bajos costos laborales y la relativa cercanía a los Estados Unidos, principal receptor de las exportaciones de flores (Reina & Camacho, 2006). Según Aponte (2011) esta es una actividad que desde su aparición en el municipio ha mantenido una fuerte tendencia al crecimiento posicionándolo como el mayor productor de flores del país, ya que para 1970 contaba con 30 empresas floriculturas y para el 2006 con aproximadamente 67 (González, 2011), lo que equivale a un total de 1.927 hectáreas destinadas a esta actividad lo que equivale al 17% del área rural de Madrid, al 26% del total nacional y al 34% en los dos primeros anillos metropolitanos de hectáreas destinadas para el cultivo de flores (Aponte, 2011).

Adicionalmente, como lo plantea González (2011) el auge del sector floricultor originó cambios en el municipio de Madrid a partir de 1970, como el incremento de flujos migratorios de diferentes zonas del país en busca de mejores oportunidades económicas o por escapar de la violencia, lo que en parte contribuyó al crecimiento poblacional que pasó de un total de 11.850 hab en 1964 a 18.833 hab en 1973 (Aponte, 2011). Lo anterior se intensificó hacia la década del 80 principalmente por flujos extraregionales de los departamentos de Antioquia, Boyacá, Valle, Tolima y Bogotá e intrarregionales de los municipios de Facatativá, Bojacá, Funza y Mosquera (Montañez, 1992), la situación descrita generó la inquilinización y fraccionamiento de predios en barrios como el Sosiego (González, 2011), es decir el aumento de unidades habitacionales para el arriendo a trabajadores floricultores y familias que se querían ubicar en Madrid (Aponte, 2011).

Hay que resaltar que el crecimiento poblacional derivado de la floricultura generó nuevas formas de ocupación del espacio (González, 2011), un ejemplo claro es la expansión no solo del casco urbano sino de los asentamientos poblacionales ubicados en las veredas de Chauta y Puente de Piedra localizados al norte del municipio, debido a la migración de personas que trabajaban en las empresas floricultoras (González, 2011; Aponte, 2011). Además, en el casco urbano aparecen barrios como el Provic (1973), que fue impulsado por la primera asociación de vivienda por autoconstrucción para trabajadores de las Flores y en la década del 80 surgen barrios como el Loreto II, Cerezos I, Cerezos II y Casas Grises por la alta demanda de vivienda de la población que aumentó a 28.233 hab en 1985 (Aponte, 2011).

Fotografía 2-3: Barrios resultantes de la floricultura y del crecimiento demográfico en Madrid 1985



Fuente: Sectorización propia sobre fotografía aérea del IGAC (1985)

Para la década del 90 otro factor que incidió en las transformaciones de Madrid fue el sector industrial, que para esa época presentó un auge en los primeros anillos identificados para de la ciudad de Bogotá, ya que de 47 establecimientos industriales ubicados en la zona el 51,7% fueron instalados en esta década (Alfonso, 2001). Ante este auge Alfonso (2001) argumenta que en este espacio son evidentes las relaciones de interdependencia entre la ciudad principal y los establecimientos industriales que la circundan, debido a que se ha generado un volumen importante de flujos de interacción no unidireccionales donde se integran flujos de diferentes mercados, empleo y vivienda (Cuervo & Alfonso, 2001). Esta constante interacción en parte es resultado de las posibilidades que brindan los municipios cercanos a Bogotá.

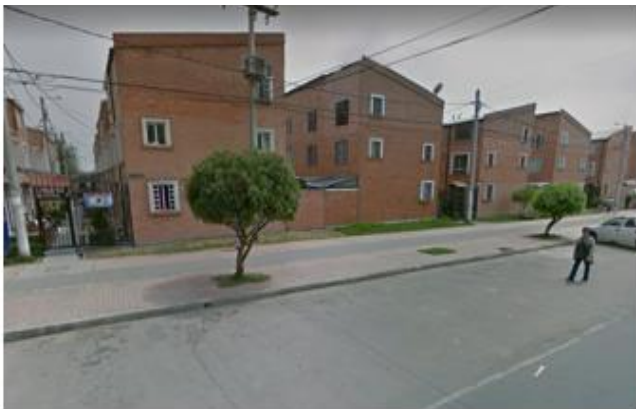
Ante esto Alfonso (2001) evidencia algunos determinantes o ventajas para la localización industrial en el municipio de Madrid, el primero de ellos es el precio del suelo que difiere entre los municipios y Bogotá siendo más bajo en los primeros; el segundo es el establecimiento de tasas contributivas locales (impuestos de industria y comercio) que son inferiores a las del nodo central; el tercer determinante hace referencia a la congestión vehicular, puesto que los establecimientos industriales demandan amplios espacios no solo para construcción e instalación sino también para el cargue y descargue de mercancías, esto es más favorable en las áreas circundantes si se tiene en cuenta que la ciudad presenta dificultades como la estrechez de vías, la saturación vehicular y las restricciones administrativas a los flujos de carga. Además, un cuarto determinante es la disponibilidad de mano de obra, que se constituye como atractivo cuando la actividad manufacturera no exige un alto grado de calificación; y el último concierne a la flexibilidad en la regulación urbanística y ambiental donde las periferias tienen mayores espacios destinados a este sector que Bogotá.

Debido a algunos de estos factores y a que Madrid se ubica sobre el corredor occidental industrial metropolitano que tiene como eje articulador la Troncal de Occidente (antiguo Camino Nacional Honda-Santafé) es como en el municipio aparecen industrias representativas como Farcelec fundada en 1992 para la fabricación y comercialización de cables y conductores eléctricos para baja tensión (Facelec S.A.S, 2018), la planta productora de café tostado y/o molido de Café Águila Roja construida en 1994 (Café Aguila Roja, 2018); Aceites Finos fundada en 1999 dedicada a la manufactura de aceites y grasas para la industria y cocina (Aceites Finos SAS, 2018); Alimenticios Bellini S.A que se instauró en 2007 y que se dedica a la fabricación y comercialización de productos alimenticios derivados de cereales (Bellini, 2018) e

Iberplast con la construcción en 2012 de una mega planta para la producción de tapas y preformas (Iberplast, 2018).

Es de resaltar como para 1990 surgió la tendencia a imitar los modelos de urbanización (conjuntos cerrados) y autosegregación socioespacial existentes en Bogotá<sup>10</sup> (Aponte, 2011), ya que aparecen conjuntos cerrados como Alcalá para profesionales llegados al municipio desde la ciudad de Bogotá en busca de un espacio tranquilo y con seguridad privada (González, 2011), centros comerciales como Madrid y Los Pinos; y por otro lado proyectos urbanos como “Puertas del Sol, Villas de Serrezuela, Minuto de Dios, generados con apoyo de cajas de compensación

Fotografía 2-4: Urbanización Minuto de Dios

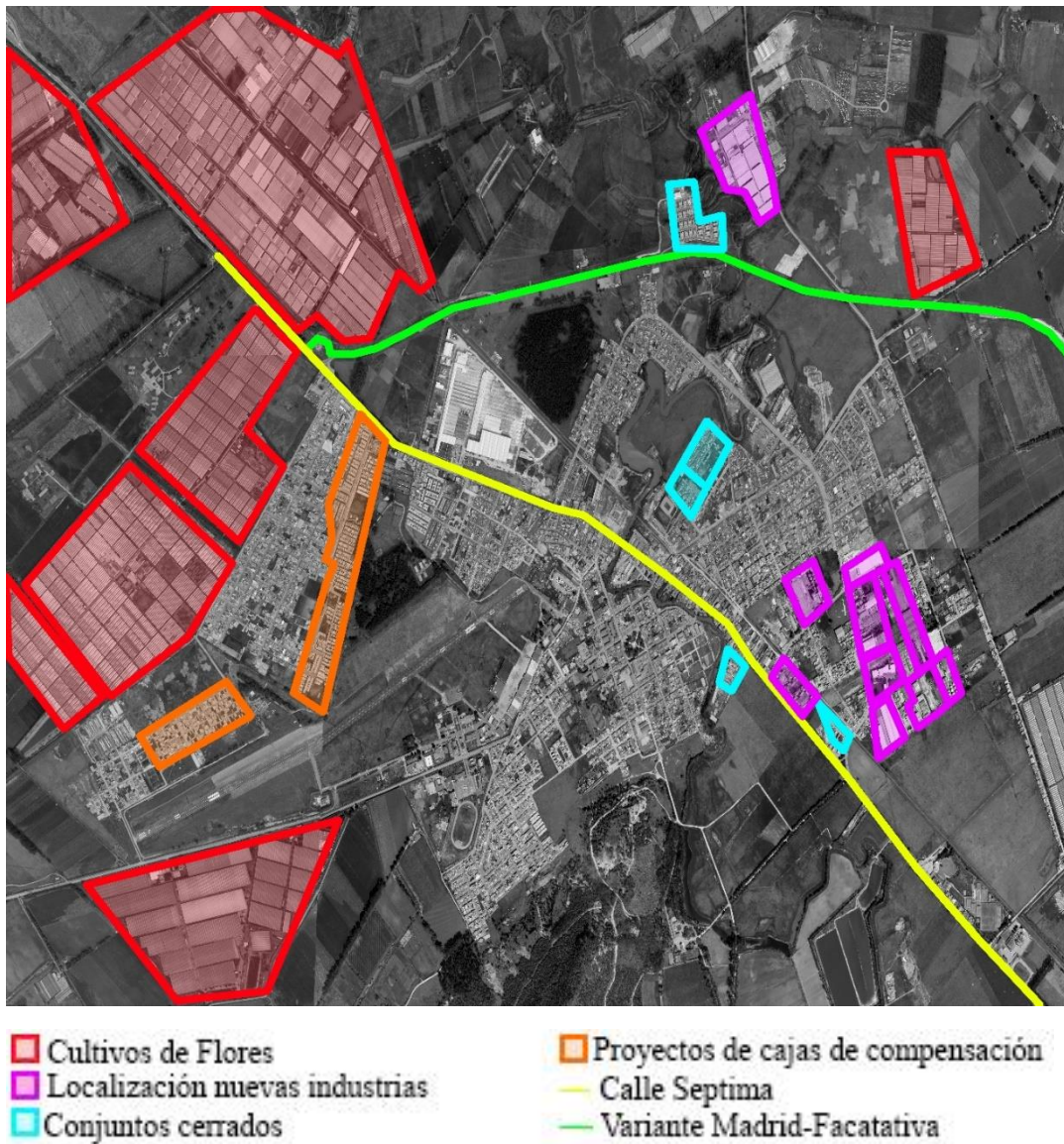


familiar, que suplen las necesidades de un amplio sector de la población y han permitido generar uniformidad en algunos sectores del municipio” (González, 2011), estos tipos de ocupación espacial puede ser identificada en la Fotografía 2-4.

---

<sup>10</sup> Los conjuntos cerrados corresponden a una forma de urbanización claramente distinta del desarrollo tradicional, donde se ofertan servicios restringidos y se privatiza la infraestructura pública, por lo cual se reducen así las interacciones sociales entre los habitantes del barrio cerrado y su entorno (Pujol, Sánchez, & Pérez, 2011), es por eso que se genera cierta autosegregación socioespacial con otros habitantes del municipio.

Fotografía 2-5:Nuevas industrias, conjuntos residenciales, proyectos de vivienda de interés social y cultivos de flores



Fuente: Sectorización propia sobre fotografía aérea del IGAG (2016)

Ante lo anterior según Aponte (2011) para la primera década del 2000 son bastante notables los impactos de la floricultura y la industria en el crecimiento demográfico y la expansión física de la ciudad, ya que su población aumentó de 44.060 hab en 1993 a 61.599 hab en 2005 y pasó de tener un área construida de 296,70 ha en el periodo entre 1990 y el 2000 a 343.29 ha para el periodo comprendido entre 2000-2010. Una de las transformaciones más sobresalientes de este periodo fue la entrega en 2007 de la variante Madrid-Facatativá que se

creó con el objeto de descongestionar la calle séptima (vía principal del municipio) del tráfico pesado, sobre esta vía en la segunda década del siglo XXI se desarrollaran nuevas formas de ocupación del espacio como conjuntos cerrados estratos 3-4 y establecimientos de logística industrial, además se han generado diversas problemáticas en la ciudad (Véase Fotografía 2-5), estos aspectos serán abordados en el siguiente apartado.

### **2.3 Transformaciones actuales y sus consecuencias**

Como consecuencia de las actividades agroindustriales e industriales el municipio de Madrid presenta actualmente un proceso de crecimiento urbano y poblacional constante. Debido a las transformaciones generadas por estos sectores las dinámicas del municipio como la movilidad, la seguridad, el servicio de salud y el ambiente se han visto modificadas, siendo estas tan significativas que afectan de forma directa el diario vivir de los habitantes, en consecuencia en este apartado se abordan las transformaciones actuales del municipio donde resalta la localización de parques industriales y logísticos, conjuntos cerrados y proyectos de interés social, ya que son causantes de cambios en las dinámicas municipales relacionadas principalmente con el aumento de la población.

La variante Madrid-Facatativá incentivo para el año 2007 la localización de grandes estructuras industriales y logísticas, que a partir de la revisión bibliográfica hecha por Gaitán (2009) se entienden como conjuntos que cumplen diferentes oficios como la producción de productos, la articulación en materia de transporte y la realización de procesos básicos como lavado y empaque de productos, lo que según la autora citada mediante la conformación de una red de estas estructuras aporta valor y eficacia en tareas de distribución y almacenamiento.

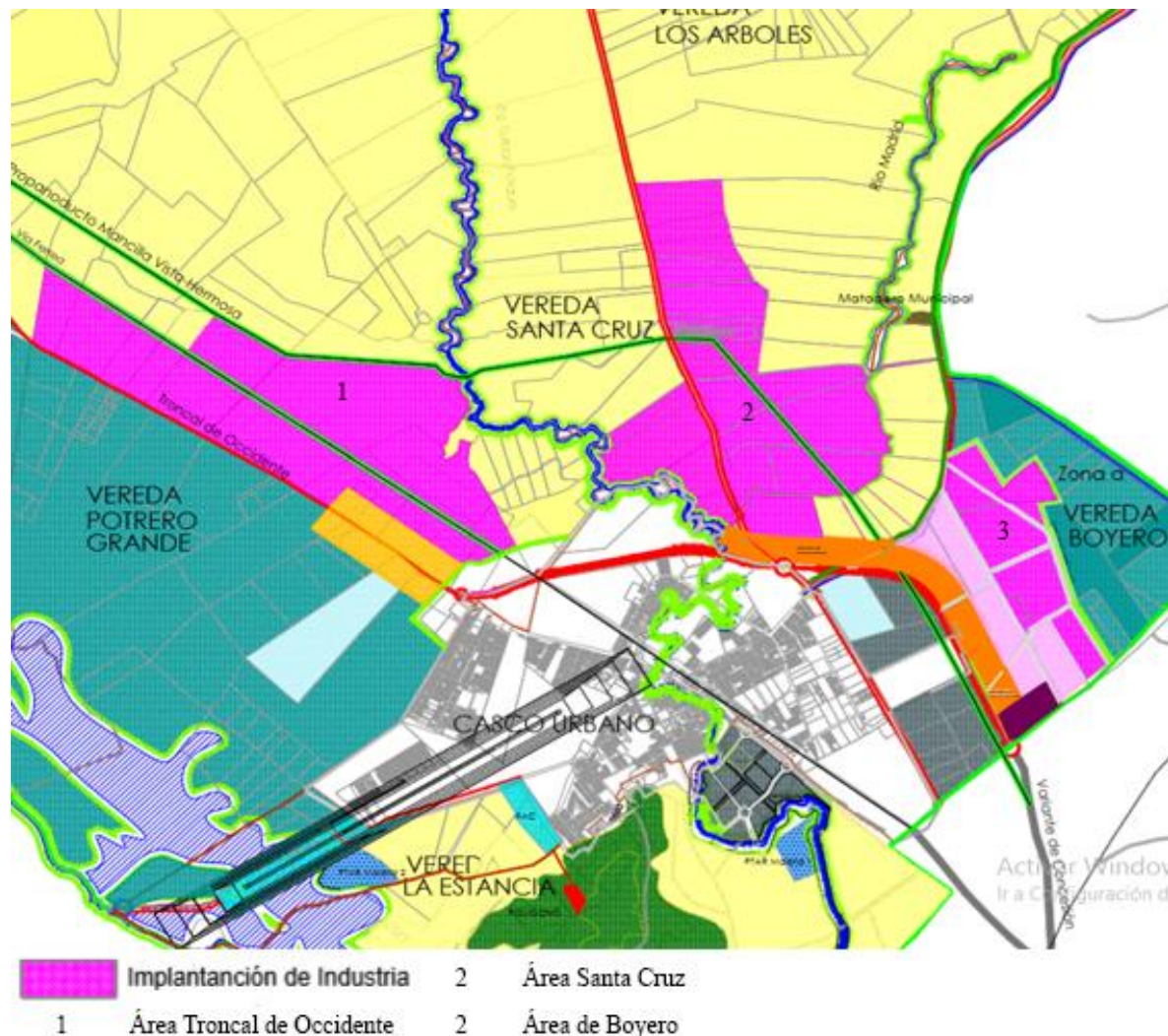
Este tipo de infraestructuras se encuentran ubicados en el primer y segundo anillo del área metropolitana de Bogotá porque tienen características que motivan esta localización, como por ejemplo los municipios de Mosquera, Funza y Madrid que cuentan con incentivos tributarios, desarrollo planificado en los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial [PBOT] que delimita las áreas de instalación de infraestructuras industriales, vías y troncales principales que se comunican directamente con Bogotá y el Aeropuerto el Dorado, apoyo del Gobierno Municipal por medio de la exención del impuesto ICA durante cinco años y acceso a servicios públicos (Gaitán, 2009).

Para el caso de Madrid, este municipio hacia 2012<sup>11</sup> destinó 8.455.026 m<sup>2</sup> para la actividad industrial, que se definen como zonas rurales suburbanas en las que se permite la parcelación del suelo para la localización de establecimientos dedicados a la producción, elaboración, fabricación, preparación, recuperación, reproducción, ensamblaje, construcción, reparación, transformación, tratamiento, almacenamiento, bodegaje y manipulación de materias destinadas a producir bienes o productos materiales. Estas zonas se componen por tres áreas (Véase Mapa 2-4), la primera cuenta con 3.019.463 m<sup>2</sup> y es el Área Troncal de Occidente ubicada sobre la variante Madrid-Facatativá, la segunda es el Área Santa Cruz que tiene 3.893.165 m<sup>2</sup> y se localiza en la vereda Santa Cruz al norte limitando con el casco urbano y por último el Área de Boyero hacia el sector nororiental del casco urbano con 1.542.398 m<sup>2</sup> (Alcaldía Municipal de Madrid, 2006, 2012).

---

<sup>11</sup> Cabe aclarar que el PBOT sobre el cual se rige el municipio es el referente al Acuerdo No.017 de 2006 “Por el cual se revisa y ajusta el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Madrid”, sin embargo, en el PBOT de 2012 es en el que especifica la extensión de estas áreas que son las mismas al de 2006.

Mapa 2-4: Áreas para la expansión industrial y ubicación de la actividad industrial.

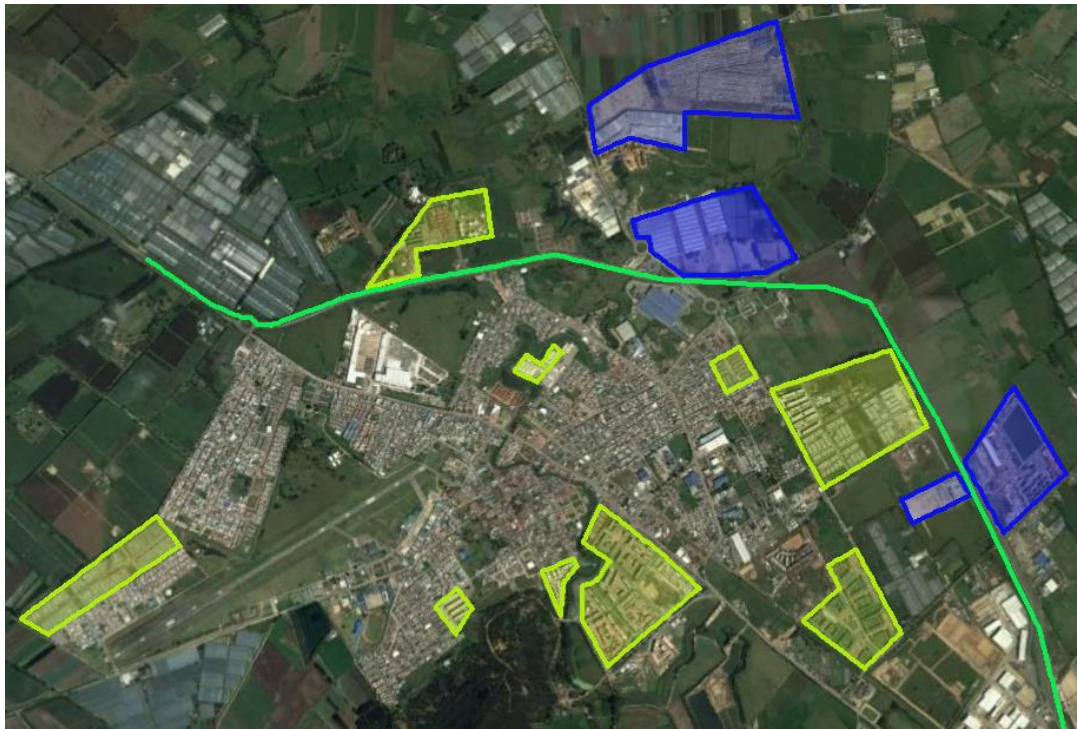


Fuente: Numeración propia sobre mapa base Alcaldía Municipal de Madrid (2006).

Dentro de estas áreas sobresalen como el Centro Logístico Madrid (Bodegas San Francisco-Lógica Madrid) que tiene un predio de 248.000 m<sup>2</sup>, el Parque Industrial Santa Cruz que realiza actividades inmobiliarias con bienes propios o arrendados (Einforma Colombia, 2018), la terminal logística de Tractocarga que presta servicios de bodegaje para almacenar cualquier tipo de mercancía (Tractocarga, 2018), el Patio de Contenedores Navemar de la empresa de mismo nombre dedicada al transporte de carga desde diversos puertos del mundo en contenedores de 20 y 40 pies (Navemar, 2018) y el patio de contenedores ubicado en la

Ciudadela Industrial de Simaritima encargado del control, almacenamiento, manipuleo, reparación, lavado de contenedores vacíos y llenos (ATS-SIMaritima, 2018) (Véase Fotografía 2-6).

Fotografía 2-6: Localización de complejos industriales, conjuntos cerrados y proyectos de vivienda de interés social en Madrid 2016



■ Complejos industriales

■ Conjuntos residenciales y viviendas de interés social — Variante Madrid-Facatativa

Fuente: Sectorización propia a partir de imagen de Google Earth (2018)

Junto a la localización en el municipio de grandes infraestructuras industriales y logísticas, desde 2010 se evidencia el incremento de complejos habitacionales de Vivienda de Interés Social (VIS)<sup>12</sup> y Vivienda de Interés Social Prioritario (VIP) (García, 2015), que en términos generales

<sup>12</sup> Según el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio de Colombia (2018) las Viviendas de Interés Social (VIS) son aquellas que reúnen los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 SMLM), mientras que las Viviendas de Interés Social Prioritario (VIP) reúnen los mismos elementos pero su valor máximo es de setenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (70 SMLM).

son proyectos que facilitan el acceso a la vivienda a los hogares colombianos, por medio de diferentes estrategias como la promoción de esquemas de financiación para hogares independientes de bajos recursos, el fomento de financiación a largo plazo y el desarrollo de un sistema de subsidios<sup>13</sup> (Ministerio de Vivienda, 2018). Cabe anotar que como lo plantea García (2015) en algunos casos la vivienda de interés social se caracteriza por construir unidades habitacionales en masa y a bajo costo, que por lo general se producen en la periferia de las ciudades donde el suelo es más económico.

Estos proyectos surgen como respuesta a la demanda de vivienda que tenía parte de la población del municipio, que para 2012 era de 73.086 hab (Gobernación de Cundinamarca, 2014) y que en el futuro aumentaría por flujos migrantes debido a la atracción de los sectores agroindustrial, industrial y logístico. Es así como aparecen proyectos y megaproyectos de

Fotografía 2-7: Complejos habitacionales de la Hacienda Casa Blanca



Fuente: Diego Mora (2018)

diferentes constructoras, como lo es el proyecto Hacienda Casablanca que se ubica al sur-orienté del casco urbano limitando con el río Serrezuela y que destinó más de 246.000 m<sup>2</sup> para la construcción de 4.100 hogares distribuidos en 14 conjuntos residenciales a cargo de la

constructora Amarilo (Amarilo, 2018). Aparte, en el orienté del casco urbano limitando con el municipio de Mosquera la constructora Prodesa lleva a cabo el megaproyecto llamado Reserva

<sup>13</sup> Esta estrategia otorga un aporte estatal en dinero o en especie una única vez al beneficiario para la adquisición de vivienda nueva, construcción en terreno propio o mejoramiento del predio (Ministerio de Vivienda, 2018).

de Madrid que está conformado por varias etapas de vivienda, cada una con aproximadamente 350 apartamentos, de estas etapas en la actualidad se han entregado tres y existen tres en construcción, de las cuales dos ya vendieron el 100% de sus apartamentos con precios que se encontraban entre los 116 y 113 millones de pesos, con un área construida de 58 m<sup>2</sup> y 56 m<sup>2</sup> respectivamente (Prodesa, 2018).

Sobre la variante Madrid-Facatativá de igual forma diferentes constructoras ubican sus proyectos, como por ejemplo los conjuntos de la constructora Urbansa que llevan por nombre Toscana y Talento con un total de 1.152 apartamentos distribuidos en 48 torres (Urbansa, 2018) y el proyecto Hacienda Madrid de la constructora Bolívar conformado por 6 conjuntos de los cuales se encuentran ya vendidas las etapas Alcalá, El Retiro, El Prado, Aranjuez y La Castellana (Constructora Bolívar, 2018). Además, hacia el occidente del casco urbano limitando con el barrio Sosiego se está construyendo el megaproyecto de vivienda de interés social más grande hasta el momento en el municipio, este está a cargo de las constructoras Capital, AR Construcciones y Constructora Las Galias y lleva por nombre Ciudadela la Prosperidad conformada por ocho etapas y con una oferta de 15.000 viviendas (La Prosperidad, 2018).

Los nuevos proyectos urbanísticos de Madrid han incentivado cambios en las dinámicas municipales relacionados principalmente por el aumento de la población y la prestación de servicios como la salud, el transporte, la educación y la seguridad. Madrid en la actualidad es un municipio que no presenta altas tasas de pobreza y tiene una buena calidad de vida, sin embargo, según el Anuario Estadístico 2016 de la Gobernación de Cundinamarca el 13,3% de las personas del municipio tiene Necesidades Básicas Insatisfechas, el 2.09% está en la miseria y el 9.61% se encuentra en hacinamiento, uno de los aspectos que resaltan del municipio es que el 98.9% de

sus hogares se alimentan con las tres comidas diarias a diferencia de Soacha que es el municipio con el porcentaje más bajo (93.1%).

Las problemáticas del municipio no tienen gran relación con los indicadores de miseria o pobreza, sino con el proceso de crecimiento urbano y poblacional del municipio; una de esas problemáticas es en relación con la salud, ya que el municipio cuenta con solo un hospital, que es el E.S.E. Hospital Santa Matilde de Madrid de clasificación Nivel II, este funciona en predios de la Fundación Escallón mediante un contrato de comodato firmado en 1974 y que tiene vigencia por 50 años, lo que imposibilita realizar cualquier tipo de modificaciones (Secretaría de infraestructura y servicios públicos de Madrid - Secretaría de Planeación de Madrid, 2018). El principal problema que presenta el hospital según es que las condiciones actuales de la infraestructura física no reúnen los requerimientos de calidad para la prestación del servicio y los requisitos técnicos de la Norma Sismo Resistente (NSR-10) (Secretaría de infraestructura y servicios públicos de Madrid - Secretaría de Planeación de Madrid, 2018).

En palabras del Departamento Nacional de Planeación [DNP] (2018) lo anterior genera baja calidad en la prestación de servicios de salud en el hospital, ya que no oferta servicios especializados durante las 24 horas y produce insatisfacción de los servicios por el incremento de la población. Debido a esto se puede decir que al hospital se le dificulta la prestación del servicio adecuado de salud a los actuales 82.118 habitantes de Madrid según proyecciones DANE, por lo cual algunos de estos habitantes se deben trasladar a hospitales de los municipios cercanos y de Bogotá, sobre todo en casos donde se exige servicios especiales. Cabe resaltar que en la Hacienda Casa Blanca se está construyendo una segunda sede de este hospital, que busca afrontar la problemática actual e incrementar la satisfacción de los usuarios de la región (DNP, 2018).


Respecto a la educación el municipio cuenta con aproximadamente 48 instituciones educativas que brindan servicio en los niveles de pre jardín, jardín, preescolar, básica primaria, básica y media secundaria (Colombia Datos Abiertos, 2018), de este total solo existen tres instituciones educativas departamentales, es decir del sector oficial, que son, el IED Serrezuela que tiene seis sedes en el área urbana, el IED Tecnológico de Madrid con seis sedes en la zona urbana y una en la rural y el IED San Patricio Puente de Piedra compuesto por siete sedes en las veredas del municipio (Colombia Datos Abiertos, 2018). Madrid hacia 2011 tuvo un total de matriculados de 16.843 estudiantes desde los niveles de Prejardín y Jardín hasta el de Educación Media, de los cuales el 71.42% (12.030) pertenecían al sector oficial y el 28.58% (4.813) al no oficial (Gobernación de Cundinamarca, 2014), cifras que se vieron modificadas hacia 2015, ya que el total de matriculados fue de 18.473, lo que equivale al 57.7% (10.670) matriculados en el sector oficial y al 42.2% (7.803) en el no oficial (Gobernación de Cundinamarca, 2016).

Las cifras anteriores permiten identificar que mientras el sector oficial disminuyó el número de estudiantes en 2015 sobre el total de matriculados, el sector no oficial tendió al crecimiento y superó significativamente la cifra del 2011. Por lo tanto, se puede deducir que el número de plazas del sector oficial oscila entre las 10.000 y 12.000 que en su gran mayoría se encuentran ocupadas, ya que no se evidencia el aumento del número de matriculados, lo que posiblemente contribuye al crecimiento paulatino del sector no oficial debido a que gran parte de niños y jóvenes que habitan los proyectos urbanísticos como Reserva de Madrid y Hacienda Casa Blanca deben acudir a instituciones privadas.

Respecto a la educación superior, el municipio cuenta con una sede de la Corporación Universitaria Minuto de Dios –UNIMINUTO- que actualmente cuenta con aproximadamente 3.607 estudiantes y que oferta 4 programas de pregrado que son Administración en Salud

Ocupacional, Comunicación Social, Administración de Empresas, Tecnología en Logística Empresarial y Contaduría Pública (Uniminuto, 2018). Además, en Madrid se ubica una sede del SENA y diferentes fundaciones tecnológicas que ofrecen cursos y programas técnicos para los habitantes de Madrid.

Sin embargo, uno de los problemas para acceder a la educación superior es que gran parte de los jóvenes y adultos que quieren profesionalizarse deben trasladarse diariamente a otros municipios, debido a diferentes factores como la no oferta de carreras de su preferencia y no existencia de universidades públicas en este espacio, algunos de los flujos de estudiantes universitarios se dan hacia Facatativá ya que en este se encuentra instalada una sede de la Universidad de Cundinamarca, hacia Soacha donde se encuentra otra sede de esta universidad y el principal lugar de destino es Bogotá, ciudad donde se encuentran gran número de universidades. Para contrarrestar los gastos de algunos de los estudiantes que deben trasladarse diariamente a universidades cercanas, la Alcaldía Municipal de Madrid a través del Fondo para la Educación Superior beneficia actualmente a 366 estudiantes con un incentivo económico de \$450.000 semestrales para cubrir parte de los gastos de transporte, este número ha aumentado significativamente desde 2016 ya que para esa época los beneficiarios fueron 134 personas (Madrid-Cundinamarca, 2018).



---

### **3 Una Propuesta Pedagógica para la Reflexión de las Transformaciones de Madrid: Nosotros y Madrid**

---

### **3. Una Propuesta Pedagógica para la Reflexión de las Transformaciones de Madrid: Nosotros y Madrid**

La reflexión de las transformaciones del municipio de Madrid en relación con su cercanía a la ciudad de Bogotá se hace necesaria en el contexto escolar, ya que en la actualidad las transformaciones que allí tienen lugar inciden en la convivencia, seguridad, movilidad, salud y educación de los niños, jóvenes y adultos que residen en el municipio. Por lo tanto, para incentivar la reflexión de la actualidad madrileña es necesario en los escenarios escolares desarrollar competencias ciudadanas que relacionen a los jóvenes con su ciudad, motivar la participación e identificación de problemáticas relevantes de su contexto social y suscitar la comprensión de la responsabilidad de la administración local y del ciudadano en la ciudad (Salinas, 2009), aspectos que se articulan con los lineamientos del MEN (2006) ya que las competencias ciudadanas parten desde la premisa de vivir en sociedad a partir de la construcción de comunidades más pacíficas, democráticas, participativas, incluyentes y justas.

Es por esto que la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” se fundamenta tanto de los postulados de la Pedagogía Urbana que promueven la democracia, la participación ciudadana y la convivencia entre las personas (Páramo, 2009) así como de los principios del Aprendizaje Significativo que posibilitan tomar la experiencia en la ciudad como las ideas y conocimientos desde los cuales partirá el proceso de enseñanza-aprendizaje. Esta propuesta se desarrolló en la sede principal de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid ubicada en la Carrera 22 No. 4-44 Sur en el barrio El Sosiego y que ofrece formación integral para niños, jóvenes y adultos que cursan la básica secundaria y la media técnica.

Esta institución es del sector oficial y esta sede cuenta con tres jornadas mixtas: mañana, tarde y nocturna, cuenta con aproximadamente 2.000 estudiantes que cursan la básica secundaria y la media técnica y que son principalmente de los estratos socioeconómicos uno y dos; además con el fin de atender los intereses de sus estudiantes brinda especialidades para grado décimo y undécimo en Dibujo Arquitectónico, Electrónica, Electricidad y Diseño Gráfico (Mendoza, 2018).

Por otro lado, esta institución tiene como misión fortalecer los procesos de formación integral de los estudiantes en los niveles de preescolar, básica primaria, secundaria, media técnica y educación formal de adultos, articulando el conocimiento científico y tecnológico con el desarrollo de competencias básicas, ciudadanas y laborales, que permitan el mejoramiento de la calidad de la comunidad, respetando los principios de inclusión (IED Tecnológico de Madrid, 2018); a su vez tiene como visión ser una institución reconocida como líder en la formación de líderes competentes fundamentando su práctica pedagógica en valores y principios para la vida (IED Tecnológico de Madrid, 2018).

La población con la que se ejecutó la propuesta pedagógica fue la perteneciente a los grados novenos de la jornada tarde, en parte porque para el MEN (2006) los estudiantes de grado noveno en lo que concierne a las competencias ciudadanas al terminar el año escolar deben construir relaciones pacíficas que contribuyan a la convivencia cotidiana en su comunidad y municipio. Además, se selecciona esta población ya que son jóvenes que desarrollan casi el 100% de sus actividades en el municipio, siendo entes activos en la ciudad y debido a la disponibilidad brindada por la institución para el desarrollo de propuesta con estos grados.

En consecuencia el presente capítulo tiene como objetivo presentar el diseño, aplicación y análisis de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid”, para alcanzar este objetivo el capítulo

se divide en cuatro apartados: primero se aborda una etapa diagnóstica, enmarcada bajo la metodología de la investigación cualitativa, las herramientas de recolección de datos y los resultados que de allí se adquirieron, con el fin de identificar las percepciones que los estudiantes tenían entorno a los cambios de Madrid, en el segundo apartado se presentan las dos sesiones que conforman la primera fase de la propuesta pedagógica, fase que llevo por nombre *Conocer la Ciudad* y que buscó reconocer la historicidad del espacio para la comprensión del presente, respecto al tercer apartado se muestra lo que corresponde a la fase *Reconocer la Problemática del Espacio Urbano* en la que se pretendió que el estudiantado identifique algunas de las actuales problemáticas del municipio con el fin de realizar una lectura crítica del entramado urbano; para finalizar exponiendo la fase *Comprender la Responsabilidad como Ciudadano* que se conformó por una ruta pedagógica y que tuvo por objetivo buscar soluciones conjuntas a las problemáticas del contexto cercano.

### **3.1. El diagnóstico como recolector de percepciones**

Teniendo en cuenta que este trabajo tiene una metodología de investigación de tipo cualitativa, se hace indispensable realizar un acercamiento a sus postulados teóricos, las herramientas de recolección de datos que utiliza y la forma de interpretar los datos obtenidos, ya que esto permite la posterior presentación y análisis de los resultados de la etapa diagnóstica, desde la que partió el diseño y aplicación de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid”. La investigación cualitativa hace referencia a estudios sobre el quehacer cotidiano de las personas o de grupos pequeños (Lerma, 2009), en estos estudios interesa principalmente lo que las personas dicen, piensan, sienten y hacen; sus patrones culturales; el proceso y el significado de sus acciones, motivaciones, valores y relaciones interpersonales y con el medio (Lerma, 2009; García, 2014).

Según Hernández et al (2010) las investigaciones cualitativas se basan más en una lógica y proceso inductivo, en el cual se realiza un ejercicio de exploración y descripción, para luego generar perspectivas teóricas. Es decir que esta investigación va de lo particular a lo general, ya que en un primer momento se tienen en cuenta los datos obtenidos en la etapa diagnóstica o exploratoria a través de un cuestionario y un ejercicio de cartografía social para proseguir con la aplicación de una propuesta pedagógica con una perspectiva teórica definida que generó la reflexión de las transformaciones y problemáticas de Madrid.

En lo que concierne a la recolección de datos Hernández et al (2010) plantea que esta consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes como sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos subjetivos, es por esto que se utilizan técnicas de recolección de datos como la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, discusión en grupo, evaluación de experiencias personales, registro de historias de vida, e interacción e introspección con grupos o comunidades. Algunas de estas herramientas fueron utilizadas en este trabajo no solo en la etapa diagnóstica sino también en las fases de la propuesta pedagógica.

El análisis de los resultados al igual que este tipo de investigación es abierto y flexible, ya que varía dependiendo del modo en que hayan sido recolectados los datos, este análisis se fundamenta en la inducción analítica, tiene un uso moderado de la estadística (conteo, algunas operaciones aritméticas) y en algunos escenarios se basa en casos o personas y sus manifestaciones (Hernández et al, 2010). No obstante, en este tipo de investigación se deben tener en cuenta ciertas unidades de análisis, por ejemplo, Lofland, Snow, Anderson & Lofland (2005) sugieren tener en cuenta como unidades de análisis significados, prácticas, episodios,

encuentros, papeles o roles, relaciones, grupos, organizaciones, comunidades, subculturas y estilos de vida (como se citan en Hernández et al, 2010)

Teniendo en cuenta lo anterior la etapa diagnóstica de esta investigación buscó identificar las percepciones que los estudiantes tienen sobre el municipio, principalmente en relación con las transformaciones y problemáticas asociadas con la cercanía a la ciudad de Bogotá, para obtener esta información se aplicaron dos herramientas de recolección de datos: un cuestionario diagnóstico y la cartografía social. Según Páramo y Arango (2013) un cuestionario en la fase diagnóstica de la investigación permite recoger una gran cantidad de datos sobre actitudes, intereses, opiniones, conocimiento y comportamiento sobre un tema en específico, así como datos de clasificación de carácter demográfico y socio económico.

Para el desarrollo de la presente investigación con el cuestionario se buscaba recoger información sobre las actuales percepciones de los estudiantes sobre Madrid, esta herramienta estuvo compuesta por ocho preguntas, la mitad de ellas de tipo cerrado y las otras de tipo abierto (Véase Anexo 1). De acuerdo con Páramo y Arango (2013) las preguntas cerradas se circunscriben en una respuesta, por lo cual son fáciles de decodificar y analizar, mientras que las preguntas abiertas permiten profundizar una opinión o los motivos de comportamiento.

El cuestionario fue aplicado a un total de 78 estudiantes de los grados 905 y 906 que se encuentran entre los 14 y 15 años de edad, de estos el 5,6% por ciento han vivido toda su vida en Madrid, el 29,3% llevan viviendo de 11 a 15 años, el 21,7% de 6 a 7 años y el 23,3% de 1 a 5 años, con estas cifras se puede identificar que más del 50% de los estudiantes llevan viviendo en el municipio más de 6 años. Frente al punto número dos que fue *Mencione tres (3) cambios o transformaciones que se han presentado en Madrid, Cundinamarca durante los últimos 10 años*, se evidenció que 64 de 78 estudiantes coincidieron en que ha habido cambios urbanos en el

municipio y 39 coincidieron respecto a cambios demográficos, siendo estas dos las respuestas en las que mayor número de los encuestados concordaron, seguidas de cambios viales, industriales y sociales (Véase Gráfico 3-1).

El punto tres se articula con el anterior, ya que los estudiantes debían responder la incógnita *¿Considera que algunas de las transformaciones que afronta el municipio están relacionadas con su cercanía a la ciudad de Bogotá?* con opciones de respuesta *Si* y *No*, la información obtenida es muy interesante ya que el 67% de los estudiantes argumentan que efectivamente se presenta esta relación y el 33% que no (ver Gráfico 3-2). Para profundizar un poco sobre esto los estudiantes debían justificar su elección en el punto cuatro.

Gráfico 3-2: Transformaciones de Madrid según estudiantes

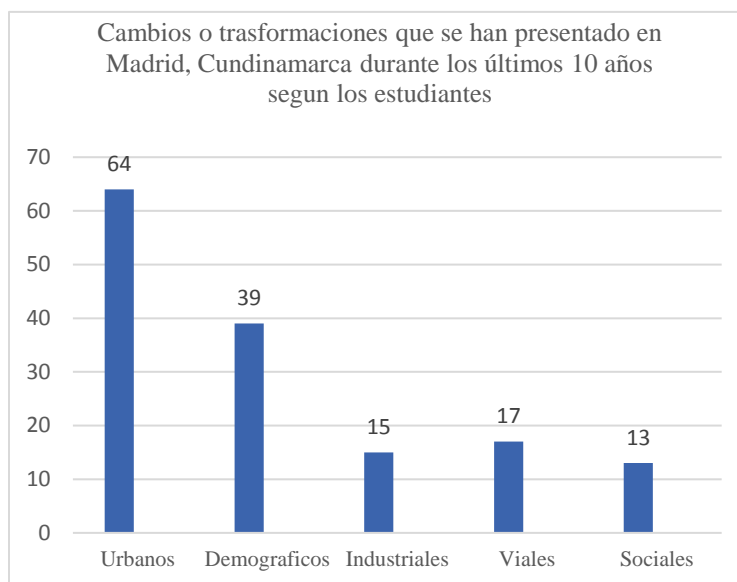
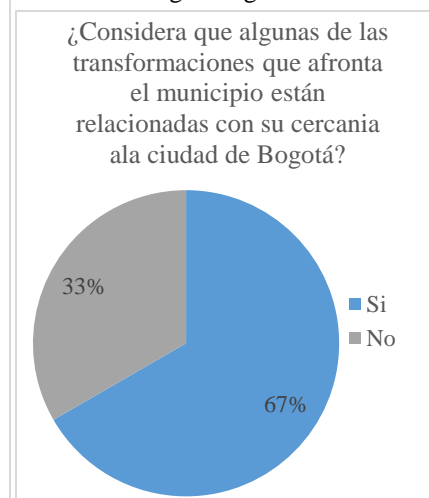


Gráfico 3-1: Relación entre las transformaciones de Madrid y la cercanía a Bogotá según estudiantes



Fuente: Realización propia a partir de cuestionario etapa diagnóstica.

Estas tres preguntas permitieron que la relación Bogotá-Madrid se considerara como una categoría de análisis en este apartado, ya que se encontraron respuestas que se relacionan unas con otras y que permitieron inferir que mientras algunos perciben que la relación entre estas dos ciudades tiene repercusiones urbanas y demográficas en el municipio, otros tienen un

desconocimiento sobre las múltiples relaciones, flujos e intercambios que se desarrollan en este espacio, esto se puede observar en algunas respuestas del punto número cuatro como:

Si, ya que muchas veces las personas que no pueden vivir en Bogotá buscan cercanía a esta ciudad y así poder llegar más fácil y rápido allí.

Sí, Porque llegan habitantes de Bogotá a Madrid lo cual hace que haya sobrepoblación.

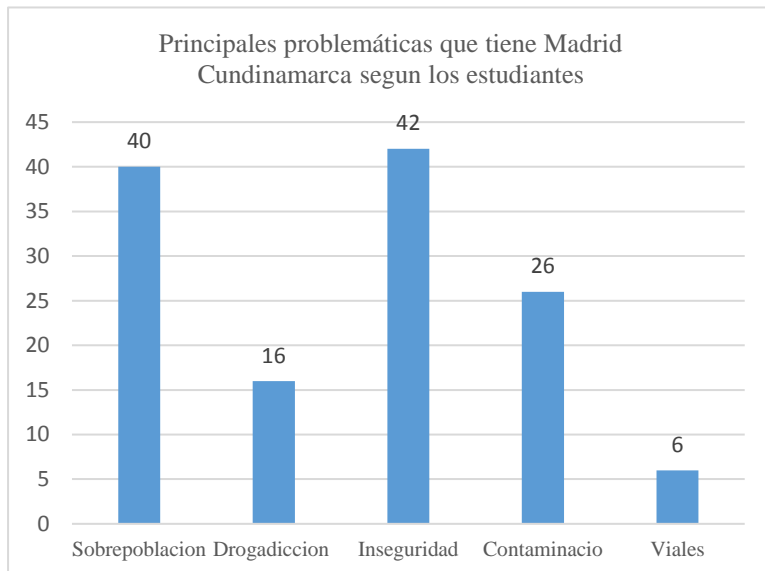
No, porque Madrid es Madrid y Bogotá es Bogotá y no tiene nada que ver.

No, porque la cercanía solo es por donde nos transportamos, lo demás es independiente

No, los dos municipios son demasiados diferentes.

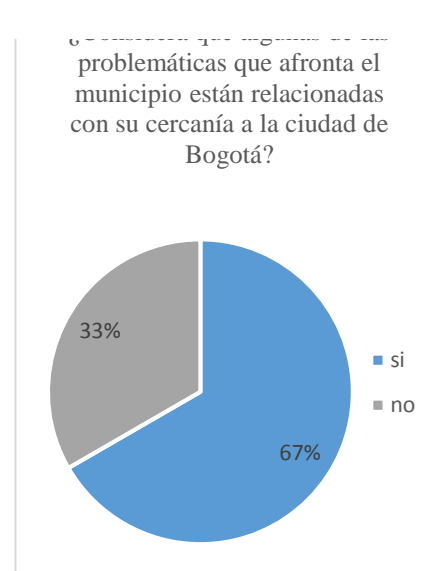
En cuanto a la pregunta del punto número cinco *¿Cuáles cree usted que son las principales problemáticas que tiene Madrid Cundinamarca? Mencione mínimo dos (2)*, 42 de 78 estudiantes como principal problema hicieron mención a la inseguridad donde resalta el robo u/o atraco, mientras que 40 contestaron que el municipio tiene problemas demográficos haciendo referencia principalmente a la sobrepoblación, siendo estas dos las respuestas más notables seguidas de problemas en materia de contaminación, drogadicción, tránsito y movilidad (véase Gráfico 3-3).

Gráfico 3-4: Problemáticas de Madrid según estudiantes



Fuente: Realización propia a partir de cuestionario etapa diagnóstica.

Gráfico 3-3: Relación entre las problemáticas de Madrid y la cercanía a Bogotá según estudiantes



Con respecto al interrogante del punto número seis *¿Considera que algunas de las problemáticas que afronta el municipio están relacionadas con su cercanía a la ciudad de Bogotá?* con opción de respuesta *Si* y *No*, esta obtuvo el mismo porcentaje que la pregunta del punto número tres con 67% de los estudiantes a favor y 33% en contra (ver Gráfico 3-4); por otro lado mediante el enunciado *Por favor justifique la respuesta anterior* del punto número siete se buscó ahondar aún más en la relación con Bogotá, donde resaltaron respuestas como “Bogotá no tiene la culpa que no hallan más colegios públicos para toda la gente de Madrid, ese es un problema del municipio y no de esa ciudad”.

En estas últimas preguntas del cuestionario la categoría de análisis Bogotá-Madrid de nuevo hace presencia, pero con nuevos datos que pueden ser contrastados con los anteriores, por ejemplo, en algunos cuestionarios los estudiantes manifestaron el incremento de la inseguridad por la llegada de migrantes en busca de nuevas oportunidades, que en algunos casos no encontraban en Bogotá pero tampoco en Madrid, caso específico con los migrantes bogotanos de

estratos bajos y migrantes venezolanos, acá se identificó en la percepción del estudiantado repercusiones especialmente de índole demográfico en relación con las dos ciudades y la problemática del municipio.

Con este cuestionario se logró identificar que los estudiantes tienen conciencia de las implicaciones que tiene ubicarse cerca de la capital del país, no obstante, las justificaciones que hacen de estas respuestas no se relacionan del todo con los procesos que causan parte de las transformaciones y problemáticas municipales como la urbanización, la agroindustria y la industrialización sino con cuestiones de la cotidianidad como la llegada de muchas personas. La información recolectada corrobora la identificación de transformaciones y problemáticas por parte de los estudiantes, sin embargo, también demuestra que el abordaje de la ciudad y de las dinámicas que en el contexto en el viven los estudiantes es mínimo desde el área de Ciencias Sociales lo que hace pertinente la aplicación de esta propuesta para realizar una profundización sobre la urbe y la ciudad-región.

La segunda herramienta que se utilizó en la etapa diagnóstica fue la Cartografía Social que según A. Barragán (2016) se entiende como un ejercicio de mapeo colectivo que permite que saberes distintos se reúnan a plasmar en una hoja de papel su reconocimiento del territorio habitado, vivido, conocido y sentido, asimismo este ejercicio buscó que los habitantes de un espacio específico expresaran la percepción y conocimiento que tienen del lugar donde viven o desarrollan algunas actividades (Mendoza, 2013). Dentro de este ejercicio uno de los procesos más importantes es la construcción o dibujo del mapa, ya que en este es donde se encuentran los diferentes saberes y experiencias de los participantes (Mendoza, 2013), ante esto es necesario recalcar que este proceso se puede realizar de diversas formas considerando que como lo plantea D. Barragán (2016) los mapas pueden ser creados por los participantes o utilizar aquellos

preestablecidos u oficiales, incluso se pueden utilizar fotografías satelitales o sistemas de georreferenciación por medio de GPS.

Según Mendoza (2013) en la cartografía social los participantes son divididos en grupos, se les hace entrega del mapa preestablecido o el pliego de papel donde construirán el mapa según sea el caso y las guías de trabajo construidas por el grupo investigador donde se especifican los lugares, conocimientos o percepciones a plasmar en el mapa por medio de convenciones o símbolos elegidos de forma autónoma por los participantes, se debe agregar que estas guías son acompañadas con herramientas complementarias que permiten sistematizar los resultados de forma escrita, por lo cual es indispensable nombrar un relator.

Para el desarrollo de esta investigación y de esta etapa en específico la cartografía social tuvo por objetivo identificar el conocimiento de los estudiantes sobre el espacio urbano que los rodea a partir de la localización de transformaciones y problemáticas municipales en el casco urbano. Es por esta razón que en este caso se realizó la construcción del mapa con una fotografía aérea del casco urbano de Madrid en una hoja de papel de tamaño 100x70cm (ver Anexo 2), teniendo en cuenta que se quería realizar una aproximación al entramado urbano en general. Este material estuvo acompañado por una guía de trabajo donde se encontraban los puntos referentes a los lugares que deben plasmar y/o ubicar en la construcción del mapa, de igual forma se entregó una matriz en la que se debía dibujar la convención correspondiente a cada punto, los lugares que hacen referencia a ese punto, la actividad que se desarrolla en estos lugares y el significado que para los estudiantes generan esos lugares (véase Anexo 2).

Los primeros tres puntos de la guía de trabajo tuvieron como propósito localizar los sitios más representativos para los estudiantes teniendo en cuenta que según Mendoza (2013) independientemente del tipo de trabajo investigativo que se realice casi siempre este es uno de

los primeros ejercicios que se deben realizar en la cartografía social. Es por esto que en el primer punto localizaron en el mapa el barrio donde viven para en el punto dos trazar el camino que toman todos los días hacia el colegio, en estos dos puntos se pudo identificar que el 70% de los estudiantes viven en los barrios cercanos al colegio mientras que el 30% restante viven a una distancia considerable, ya que su traslado diario es de aproximadamente de 15 a 40 minutos caminando o de 10-15 minutos en servicio de transporte municipal. Hay que hacer referencia que estos dos puntos posibilitaron familiarizar a los estudiantes con el mapa, ya que para gran parte de ellos manifestaron que era la primera vez que veían el mapa del casco urbano de Madrid.

En el tercer punto los estudiantes debían localizar los lugares que más les gustan, en estos resaltan principalmente los espacios que para ellos significan diversión, como los espacios públicos para el desarrollo de actividades deportivas entre los cuales están los polideportivos de los diferentes barrios, el Parque de las Flores ubicado al oriente del municipio y el Skate Park del Sosiego, también resaltan lugares de ocio como locales que prestan el servicio de internet o de videojuegos y el Centro Comercial Casa Blanca ubicado en el Proyecto de vivienda Casa Blanca, este último se posiciona como uno de los espacios nuevos que brinda diversos servicios que en el municipio antes no existían, ejemplo de ello son las salas de cine.

Por otro lado, en el cuarto punto *Ubica los lugares que menos te gustan de tu municipio* los espacios que más resaltaron son el Cerro Casa Blanca ya que según los estudiantes allí es donde van los “ñeros” a consumir sustancias alucinógenas principalmente marihuana, la IED Tecnológico de Madrid pues para algunos se torna aburrido estudiar, el barrio Sosiego por la delincuencia y la zona frente a las instalaciones industriales de Ajovert al norte del municipio puesto que es el lugar donde se localiza la zona de tolerancia municipal; dentro de la matriz estos lugares significaban primordialmente aburrimiento, peligro e inseguridad,

En cuanto al quinto punto *Ubica los lugares más inseguros de tu municipio*, los estudiantes ubicaron barrios completos como El Loreto en el sur oriente, Serrezuela cerca al centro, Sosiego en el sur occidente, San Carlos, San José y Parques de Santa María, estos últimos ubicados al sur limitando con el Sosiego, además, localizan espacios específicos como la carrilera, la variante, la calle 15 y el Cerro Casa Blanca que se justifican bajo el significado de solitarios y peligrosos. Con la información recolectada en este punto se puso en evidencia que los estudiantes perciben la inseguridad en lugares solitarios y periféricos del municipio, ya que en estos últimos según la experiencia del estudiantado se concentran gran cantidad de delincuentes o los llamados “ñeros”.

Prosiguiendo con la exposición de la información recolectada con la cartografía social en el sexto punto *Ubica las áreas naturales o zonas verdes del municipio*, destacan el Parque de las Flores y el Cerro Casa Blanca, ante este último hacen énfasis en la naturaleza, el paisaje, la belleza y la biodiversidad que allí se puede observar, sin embargo, es poco visitado por los estudiantes debido a las actividades que en este se desarrollan como el consumo de sustancias alucinógenas. En contraste, en el séptimo punto *Ubica los lugares contaminados de tu municipio*, la mayoría de los estudiantes concordaron que el Río Serrezuela es el espacio más contaminado debido al arrojado de desechos en el mismo, pero algunos manifestaban que el río estaba contaminado por zonas ya que se existen zonas bien conservadas donde se pueden observar animales como la Tingua, debido a que este río es uno de sus corredores biológicos.

Fotografía 3-1: Construcción del Mapa ejercicio de Cartografía Social



Fuente: Fotografía propia

Como se puede observar en los anteriores puntos los estudiantes lograron dar a conocer algunas problemáticas del municipio y su ubicación, en consecuencia lo siguiente fue localizar las transformaciones que los estudiantes perciben, es por esto que en el octavo punto *Ubica las zonas industriales del municipio* aparecen Corona, Ajoever y Favidrio como las principales industrias del municipio generadoras de trabajo, mientras que en el noveno punto *Ubica las nuevas urbanizaciones del municipio y escribe el porqué de estas construcciones* sobresalen los proyectos urbanos como Hacienda Casa Blanca, Reserva Madrid, Toscana y Tarento, La Finca, y La Prosperidad siendo este el proyecto que se encuentra más cerca del colegio.

La fase diagnóstica conformada por el cuestionario y la cartografía social permitió observar que, así como los estudiantes argumentaron que existen transformaciones y problemáticas en el municipio, algunos tienen la capacidad de localizarlas en el área urbana de Madrid, debido a su experiencia constante que tienen en la ciudad, pero en muchos casos no pueden dar una justificación verídica o simplemente desconocen el porqué de las mismas. La

información recolectada en esta fase posibilita la toma de ideas y conocimientos de Madrid como Subsunoers para el inicio del proceso de enseñanza aprendizaje de la siguiente fase.

### 3.2. El conocimiento de la ciudad para entender el presente

Seguido del diagnóstico la primera fase de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” se denominó *Conocer la Ciudad* y tuvo como objetivo reconocer parte de la especificidad histórica de Madrid, como sus primeros pobladores, su fundación, el crecimiento urbano a través del tiempo y los procesos de industrialización urbana, aspectos que hacen de este municipio único y diferente a cualquier otro del área metropolitana de Bogotá. Este abordaje se hace oportuno ya que como lo plantea Moncada (2005) al realizar un acercamiento entre la escuela y la ciudad es indispensable efectuar una lectura histórica del espacio, que permita abordar y comprender desde los procesos sociales y culturales los hechos o problemas del presente y del futuro.

Es por esto, que en esta fase se desarrollaron dos sesiones cada una de aproximadamente una hora y treinta minutos en las que se abordaron temáticas espacio-temporales específicas del municipio como lo fue la historia de Madrid desde sus primeros pobladores A.C hasta mediados del siglo XX y el crecimiento urbano desde la década del 50 hasta la primera década del siglo XXI. En la primera sesión se abordó la historia prehispánica, hispánica y republicana de Madrid apoyado desde el material audiovisual “Historia de Madrid Cundinamarca” del profesor y



Fuente: Fotografía propia.

coordinador Guillermo Mendoza Zamora de la IED Tecnológico de Madrid<sup>14</sup>, la visualización de este material se realizó en la sala de sistemas de la institución una vez con cada curso (véase Fotografía 3-2).

Para dar comienzo a esta sesión y con el fin de determinar las ideas anclas o Subsunoers desde los cuales se parte para el desarrollo del Aprendizaje Significativo y de esta propuesta (Ausubel et al, 1983), se les hace una pregunta de forma abierta y oral a los estudiantes que fue *¿Quiénes fueron los primeros pobladores del territorio en el que actualmente se encuentra ubicado el municipio?*, la cual podían responder levantando la mano y haciendo la intervención de manera oral delante de todos sus compañeros, ante esta pregunta surge un diálogo entre el docente en formación y los estudiantes, algunos manifestaron que los primeros pobladores fueron los españoles y otros por el contrario argumentaron que los indígenas.

Al ser la palabra indígenas o culturas indígenas la respuesta desde la que se buscaba partir, se les pregunta con la misma metodología anterior *¿Qué cultura indígena habitó este espacio?* A la cual algunos estudiantes empezaron a intentar adivinar pues hubo intervenciones como “los Aztecas” y “los Incas”, mientras que otros muy seguros responden “los Chibchas, la profesora nos lo dijo y nos enseña un poco de su lengua”. Ahora se les cuestiona *¿y antes de los Chibchas?* Con respecto a este interrogante algunos se quedan pensativos y se cuestionan “¿Antes?”, como pista se les dice que en Madrid existe una laguna que lleva el nombre de esa cultura (Laguna Herrera) y hace unos años encontraron restos de estos primeros pobladores, y es ahí cuando dos o tres estudiantes de cada curso expresaron las palabras “Cultura de la Herrera”.

---

<sup>14</sup> Cabe aclarar que es un material de apoyo pues para la realización de esta clase se tuvieron en cuenta los documentos que abordan la historia de Madrid, como por ejemplo los escritos de Rodríguez & Cifuentes (2008), Gutiérrez (1921), Velandia (1971, 1979) y Aponte (2011).

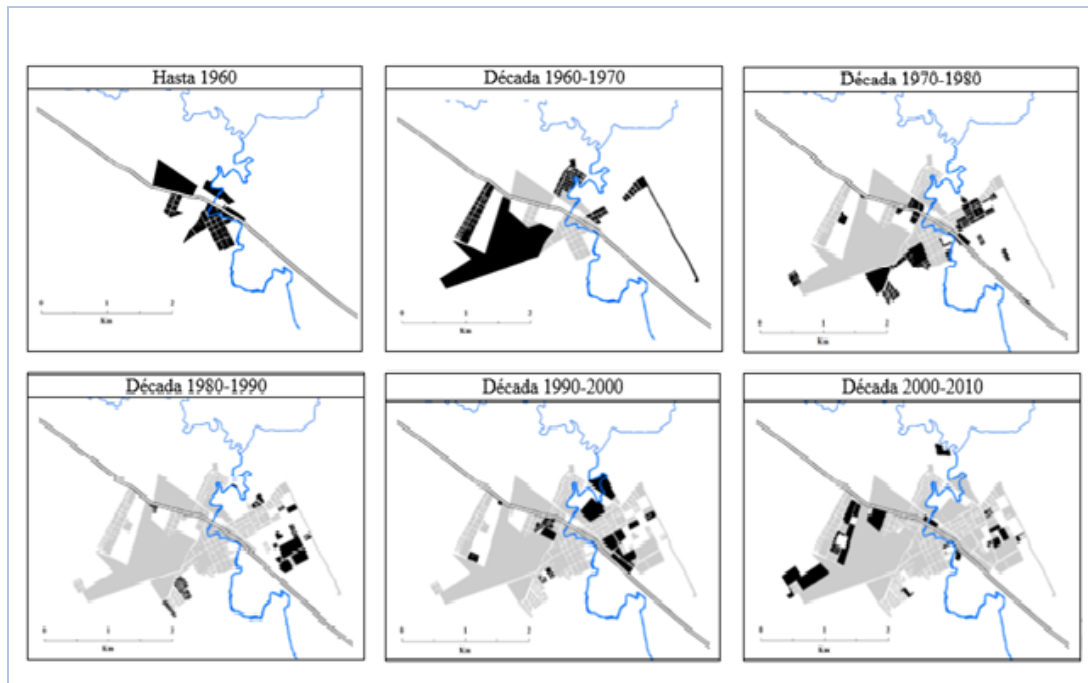
Es desde esta respuesta tomada como Subsursor que se dio inicio al material audiovisual que en un principio presentó parte de la historia de la Cultura Herrera en Madrid a partir de la información recolectada en los hallazgos de la excavación de 2003 en la Cra. 5 #2-41, que permitieron conocer algunas de las actividades que estos realizaban como la caza, el comercio y los rituales funerarios (Rodríguez & Cifuentes, 2008). Transcurrida la presentación de esta información y antes de que empezara la aproximación a la historia del poblado a la llegada de los españoles, se pauso el video y se hicieron otras preguntas con metodología similar a las anteriores, la primera fue *¿Cómo se llama el municipio?* Dicho esto, todos los estudiantes de forma contundente responden Madrid, la segunda pregunta fue *¿Cómo se llamaba antes el municipio?* Por lo cual muchos estudiantes respondieron Serrezuela y otros Sagasuca, pero al realizar la última pregunta *¿Cuál es el origen de esos nombres?* ninguno se sintió en la capacidad de dar respuesta.

Es así como ahora los nombres de Madrid, Serrezuela y Sagasuca son los Subsusores, ya que son ideas que serán complementadas por la información del material audiovisual, información que es aceptada en términos académicos puesto que lo que en este se muestra es citado y referenciado, es así como en este proceso se busca la generación de aprendizaje significativo, puesto que se comparten significados y responsabilidades entre el material educativo, el docente y el estudiante (Gowin, 1981, como se cita en Rodríguez, 2011). Es de esta manera que se reanudó la visualización del video y se hizo entrega de un taller que tuvo por objetivo conocer y plasmar en el mismo parte de la historia de Madrid (ver Anexo 3), a partir de la información brindada por el material audiovisual y que debían resolver en parejas en un tiempo aproximado de 30 minutos.

El taller estuvo compuesto por cinco preguntas, todas de tipo abierta que principalmente buscaban registrar de forma escrita la complementación de significados, estas fueron: 1. *¿Quiénes poblaban Madrid en la época indígena según el material audiovisual? ¿En qué basaron su economía?* 2. *¿Qué significa Sagasuca?* 3. *En la época hispánica el territorio indígena tomó el nombre de Serrezuela, escribe una de las versiones que dan origen a este nombre.* 4. *¿Qué hicieron los indígenas cuando Serrezuela hizo parte de uno de los partidos de Bogotá?* y 5. *¿Por qué Serrezuela cambia de nombre a Madrid?* Con este taller se puso en evidencia el desarrollo de aprendizaje significativo mediante la complementación de ideas y conocimientos, ya que el 75% de los talleres estaban completamente resueltos con respuestas correctas, dado en parte a la toma de nota e interés de los estudiantes mediante se reproducía el material, no obstante, el resto de los talleres tenían una o dos preguntas sin responder y/o con errores debido en parte al desinterés o a la confusión de algunos estudiantes.

En la segunda sesión se abordó el crecimiento de la malla urbana de Madrid Cundinamarca desde 1940 hasta la actualidad con el fin de exponer los procesos que intervinieron en este crecimiento y su relación con Bogotá. En esta se presentó el material cartográfico que da cuenta del crecimiento década a década del casco urbano (ver Cuadro 3-1), junto a la explicación de los procesos que intervinieron en este crecimiento, como la industrialización (Aponte, 2011), la proliferación de empresas floricultoras (González, 2011), la construcción de grandes infraestructuras industriales y logísticas (Gaitán, 2009) y de proyectos de vivienda (García, 2015), esa explicación se fundamentó desde lo expuesto en el numeral 2.2 y parte del 2.3 del presente documento. Además, en esta sesión se hizo énfasis en que muchos de los cambios del municipio son producto de la cercanía a una ciudad principal o en este caso a estar ubicado en el segundo anillo metropolitano de Bogotá.

Cuadro 3-1: Material cartográfico utilizado para sesión 2 fase Conoces la Ciudad



Fuente: Tomado de Aponte (2011).

En esta sesión no hubo actividad complementaria en el aula de clases, sin embargo, los estudiantes como compromiso debían acudir a su núcleo familiar para responder las siguientes preguntas de tipo abierta: *¿Cómo llegó su familia a Madrid? ¿Por qué razón? y ¿En qué barrios vivió su familia?*, para de esta manera buscar el acercamiento de los participantes al proceso de crecimiento urbano y poblacional del municipio desde la experiencia familiar, esta información debía ser plasmada en una hoja examen y ser entregada en el próximo encuentro. El compromiso anterior se relacionó con el desarrollo afectivo que según Novak (1982) se debe vincular con el proceso de Aprendizaje Significativo, ya que pudo generar un entorno de aprendizaje agradable mediante la relación con el otro, en este caso con su núcleo familiar.

Este ejercicio propició el encuentro entre lo visto en clase y la historia familiar, puesto que la información plasmada por los estudiantes se relacionó directamente con alguno de los procesos que incentivaron el crecimiento tanto urbano como poblacional de Madrid, es por esto

que a continuación se presentará el análisis de la información otorgada por los estudiantes. En lo que refiere al cuestionamiento *¿Por qué su familia llegó a Madrid?* Algunas de las respuestas más comunes se vincularon con la búsqueda de trabajo o mejores condiciones laborales, de vivienda propia, o de mejor calidad de vida.

Respecto a las familias que llegaron en busca de mejores condiciones laborales es a resaltar como la floricultura se posicionó como la principal fuente de empleo para estas familias y cómo generó flujos migratorios intrarregionales y extrarregionales desde la década del 60 hasta la actualidad, ya que aparecen respuestas como:

Todo empezó cuando mi abuelo nació en Chipaque (Cundinamarca), en donde terminó su primaria y comenzó a trabajar de agricultor, después de varios años se aburrió del sueldo que le pagaban, entonces se vino para la Ciudad del Niño (ubicada en Madrid) a trabajar en la flora, y cuando toda la familia de Chipaque se dio cuenta que le estaba yendo bien se vinieron todos. (Peñuela, 11 de abril de 2018)

Mis padres vivían en Guateque (Boyacá) antes allá no había un buen empleo, entonces mis padres se vinieron a vivir aquí a Madrid en busca de trabajo y aquí el mejor empleo es el de flores. (Preciado, 11 de abril de 2018)

Cuando yo nací mi mamá no tenía trabajo en Bogotá, entró a una convocatoria para entrar a una flora, como estaba sola necesitaba trabajo y aunque no sabía nada de flores consiguió el trabajo. Al conseguir el trabajo mi mamá y mis hermanos llegamos a Madrid. (Roldan, 11 de abril 2018)

En relación con la adquisición de vivienda propia por parte de algunas familias sobresalen dos formas distintas para lograr este cometido, la primera de ellas hace referencia a aquellas

familias que llegan al municipio a vivir en arriendo y que a lo largo de los años adquieren vivienda en alguno de los barrios del municipio, mientras que la segunda hace hincapié en la compra de vivienda por medio de subsidio por caja de compensación o por medio de recursos propios, cabe resaltar que esta última forma se dio principalmente hacia la década del 2000 en el barrio El Sosiego y las urbanizaciones que lo circundan. Estos procesos se pueden evidenciar con las siguientes respuestas:

Mi abuelita se vino a vivir con unas familiares aquí en Madrid, aquí en el Sosiego vivió en una casa en arriendo, después de esto buscó trabajo y entro a una empresa de flores, comenzó a ahorrar para comprarse su lote, cuando ya tenía toda la plata construyeron su casa en el Sosiego y aquí tuvo la mayoría de sus hijos contando a mi mamá. (Arenas, 13 de abril de 2018)

Mis padres adquirieron un plan de vivienda con subsidio de interés social de la caja de compensación Cafam, por esto nos trasladamos a la urbanización Parques de Santa María en Madrid. (Rocha, 13 de abril de 2018)

Mi familia estaba buscando una vivienda en un lugar tranquilo libre de contaminación y algo campestre y nos gustó mucho el sector donde hoy se encuentra ubicado Parques de Santa María (Madrid) y ahí fue donde mis padres compraron nuestra casa. (Flórez, 13 de abril de 2018)

Como se pudo visualizar este compromiso posibilitó que los estudiantes comprendieran que sus familias y ellos mismos hacen parte de la historia del municipio, ya que su asentamiento en este espacio no se da por casos fortuitos, sino que responden a factores que a medida que pasa el tiempo van cambiando y van configurando el espacio de diversas formas, generando nuevas

formas de vivir, como por ejemplo el paso de arriendo de casas y habitaciones a la venta de lotes en el Sosiego o la construcción de urbanizaciones en las periferias del municipio. Sin embargo, hay que recordar que todo proceso de cambio ha tenido que enfrentarse a diversos problemas y que en la actualidad no se está exento de los mismos, es por esto que en el siguiente apartado se hace un acercamiento a la problemática actual del municipio.

### **3.3. La problematización de la ciudad**

La tercera fase de esta propuesta pedagógica se enfocó en el reconocimiento de las problemáticas del núcleo urbano, esta fase buscó que los estudiantes realizaran una lectura objetiva de los diversos procesos que se tejen en el contexto que los rodea, principalmente desde la detección de los problemas de su entorno, objetivo que viabilizó el reconocimiento de los estudiantes como habitantes de un territorio que comparten y disfrutan con los demás, con un tejido urbano fragmentado, con problemáticas diversas y con una serie de acciones: administrativas, políticas, sociales y culturales, que influyen en su manera de actuar y ser (Salinas, 2009).

Por lo que se refiere a la metodología esta fase se dividió en dos sesiones con cada curso con un tiempo aproximado de una hora y treinta minutos. En la primera sesión se abordaron aquellas futuras transformaciones del municipio con el propósito de determinar su impacto social y ambiental para Madrid y sus habitantes, transformaciones que son: la construcción del Aeropuerto Dorado II en Madrid-Facatativá y el Regiotram o Tren de Cercanías entre los municipios de Facatativá, Madrid, Mosquera, Funza y la ciudad de Bogotá, estos proyectos fueron presentados a los estudiantes mediante distintos artículos periodísticos que dan a conocer

sus aspectos generales como la inversión nacional y departamental, el espacio de su instauración, los retos a los que se enfrenta o enfrentó, sus objetivos y su impacto regional (véase Cuadro 3-2).

Cuadro 3-2: Temas presentados en artículos periodísticos según proyecto

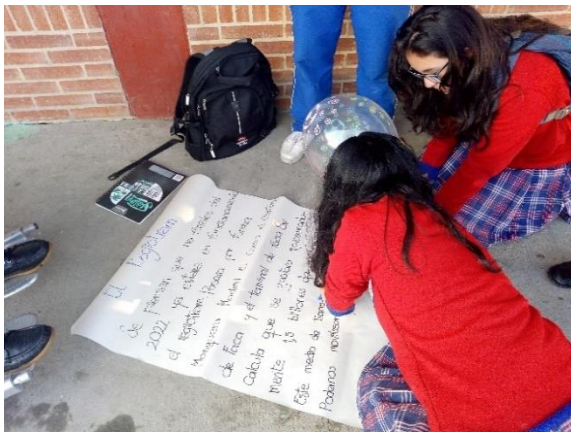
Aeropuerto el Dorado II	Regiotram o Tren de Cercanías
<p>Este será el plan para construir el aeropuerto El Dorado II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El nuevo terminal valdrá \$ 3 billones y comenzará con una de las tres pistas que tendrá. El Tiempo, 13 de marzo 2016.</li> </ul>	<p>Estas son las características que tendría el tren de cercanías</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jorge Rey, mandatario de Cundinamarca, aseguró que para el 2018 se adjudicará Regiotram. El Tiempo, 11 de enero de 2017.</li> </ul>
<p>Bogotá contará con un segundo aeropuerto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tendrá una capacidad de 7,5 millones de pasajeros anuales. Generará empleo y desarrollo especialmente para los municipios de Madrid y Facatativá. Revista Semana, 09 de octubre de 2017.</li> </ul>	<p>Se agota el tiempo para recursos del proyecto ferroviario Regiotram</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Movilizará 126.000 personas cada día, tendrá 17 estaciones y 41 kilómetros de longitud en doble vía. El Tiempo, 30 de octubre de 2017.</li> </ul>
<p>Así sería la ‘Ciudad Inteligente’ del Aeropuerto El Dorado II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La firma coreana Dowha visitó el país para presentar el “Plan Maestro Nueva Ciudad”, un proyecto urbanístico que se desarrollaría alrededor de lo que será el aeropuerto El Dorado II y tendría parte de su área en territorios de municipios como Facatativá, Madrid y Bojacá. Noticiasdíaadía.com, 10 de noviembre de 2017.</li> </ul>	<p>¿Pasa por su casa? Este es el mapa del tren de cercanías entre Faca y Bogotá</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El presidente de Colombia, Juan Manuel Santos, dijo antes de su viaje a Canadá en donde realizará una visita de Estado de dos días, que los 1,5 billones de pesos (unos 498 millones de dólares) para un tren de cercanías que conectará a Bogotá con municipios aledaños, están garantizados. Publimetro, 30 de octubre de 2017.</li> </ul>
<p>Los impactos ambientales que se vendrán con la obra del aeropuerto El Dorado II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los estudios preliminares de la obra dan cuenta del impacto negativo que ésta tendrá en ríos y quebradas. Mientras la ANI anuncia que trabajará para mitigar los daños, la comunidad vecina pide que se socialice el proyecto. El Espectador, 27 de diciembre de 2017.</li> </ul>	
<p>El Dorado II: un desafío para Facatativá en ordenamiento territorial y medio ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bogotá contará con un segundo aeropuerto, que se construirá entre los municipios de Madrid y Facatativá. Lo anterior, supone</li> </ul>	

nuevos retos en distintos frentes. Las2orillas.com, 02 de febrero de 2018.
---

Fuente: Realización propia a partir de anexo 4.

Los estudiantes fueron divididos en grupos de cuatro a cinco personas, mediante se iban conformando los grupos se les entregaba un sobre con un artículo periodístico y un pliego de papel periódico, el primero debían leerlo para en el papel plasmar la información más relevante según su consideración contiguo a sus conclusiones y opiniones (véase Fotografía 3-3 y 3-4), para en el último cuarto de hora de la sesión exponerla ante sus compañeros. Esta actividad se sustenta bajo la lectura crítica del proceso de Aprendizaje Significativo planteado por Moreira (2012), ya que el abordaje de estos proyectos regionales permitió que los estudiantes se cuestionaran sobre la utilidad de esta información en la vida realidad otorgándoles una mirada hacia la complejidad de los procesos que en el mundo se desarrollan.

Fotografía 3-4: Estudiantes plasmando información e ideas sobre el Tren de Cercanía



Fuente: Fotografía propia.

Fotografía 3-3: Estudiantes plasmando información e ideas sobre el Aeropuerto el Dorado II



Fuente: Fotografía propia.

En este ejercicio se evidenciaron diferentes posiciones por parte de los estudiantes, ya que, así como algunos manifestaban que estos proyectos son generadores de desarrollo económico y social no solo local sino regional otros argumentaban que sobre todo el Aeropuerto Dorado II atenta hacia el medio ambiente por el lugar donde este será construido. Para realizar un

acercamiento un poco más amplio a los argumentos estudiantiles se presentan a continuación algunas de las conclusiones que plasmaron los estudiantes en el papel periódico sobre el que trabajaron en esta sesión, en este caso específicamente sobre el proyecto Aeropuerto Dorado II:

Es una buena idea, ya que traerá nuevas oportunidades de trabajo y negocios, además fortalecerá la industria y empleo de los pobladores de este territorio y sus alrededores.

(Grupo 1 de 906, 18 de abril de 2018)

Aunque el Aeropuerto Dorado II es una buena oportunidad de empleo para mucha gente este perjudicará el medio ambiente, ya que tapan varios humedales afectando el hábitat de diversos animales y afectándonos a nosotros. (Grupo 4 de 906, 18 de abril de 2018)

Nosotros opinamos que el Aeropuerto Dorado II queda mal ubicado porque destruye varias hectáreas naturales y biodiversas del municipio. (Grupo 2 de 905, 20 de abril de 2018)

Con relación al Tren de Cercanías los estudiantes se presentaban sorprendidos con la inversión que el Estado y la gobernación de Cundinamarca están realizando en pro de este proyecto, dinero que según el estudiantado podría ser utilizado para resolver los principales problemas de los municipios que tienen una relación directa con este proyecto, sobre este punto algunas conclusiones fueron:

Si este proyecto se realiza de buena forma ayudará notablemente con la movilidad de las personas, además que ahorra gastos innecesarios al utilizar infraestructura antigua como la vía férrea del antiguo Ferrocarril de Occidente. (Grupo 3 de 905, 20 de abril de 2018)

Se estima que este proyecto tendrá un valor de 1.5 billones de pesos, dinero que se hubiera podido invertir en otras necesidades como la salud y educación. (Grupo 6 de 906, 18 de abril de 2018)

Este proyecto es muy interesante, ya que mejorará la movilidad y será más fácil transportarnos, disminuirá el tiempo de recorrido, puesto que el tren es mucho más rápido que un bus y también sería más rápido porque no haría muchas paradas. Aunque se correría el riesgo que se convirtiera en Transmilenio, no solo por el tumulto de gente sino también por la inseguridad. (Grupo 5 de 906, 18 de abril de 2018)

Como se puede observar las opiniones y conclusiones estudiantiles son diversas ante los futuros proyectos que tendrán lugar en Madrid, además, dentro de esta sesión se logró identificar cómo estos proyectos harán frente a diversos problemas locales y regionales como el acceso al empleo, el desarrollo económico y el mejoramiento de la movilidad entre la ciudad de Bogotá y los cuatro municipios de occidente pertenecientes al área metropolitana de esta ciudad.

En la segunda sesión para efectuar un acercamiento a la situación actual del municipio se realizó una actividad que se denominó “Lluvia de Problemas” que tenía como finalidad que los estudiantes desde su experiencia plasmaran en una hoja la principal problemática del municipio, para de esta manera encontrar nuevos Subsunoers para el abordaje de la problemática del contexto que los circunda. En esta sesión se tuvo muy en cuenta las dos condiciones para el desarrollo del Aprendizaje Significativo planteadas por Ausubel (1983) la primera hace referencia a que debe existir un material potencialmente significativo que se relacione con la estructura cognoscitiva de los estudiantes y la segunda hace mención a que los estudiantes deben tener la disposición para aprender, en este caso específico los materiales potencialmente significativos fueron la “lluvia de Problemas” y el compromiso “El ciudadano soy yo”, ya que se relacionan sustancialmente con la experiencia en la ciudad es decir con sus conocimientos previos de la ciudad.

Con respecto a la metodología de la actividad “Lluvia de Problemas”, en esta a cada estudiante se le entregó una hoja de papel en la cual según su criterio debían escribir y dibujar la principal problemática de Madrid, para posteriormente ser adherida a una cartulina y dar inicio al diálogo entre el docente en formación y los estudiantes (véase Fotografía 3-5), debatiendo en conjunto algunas de las

Fotografía 3-5: Actividad "Lluvia de Problemas"



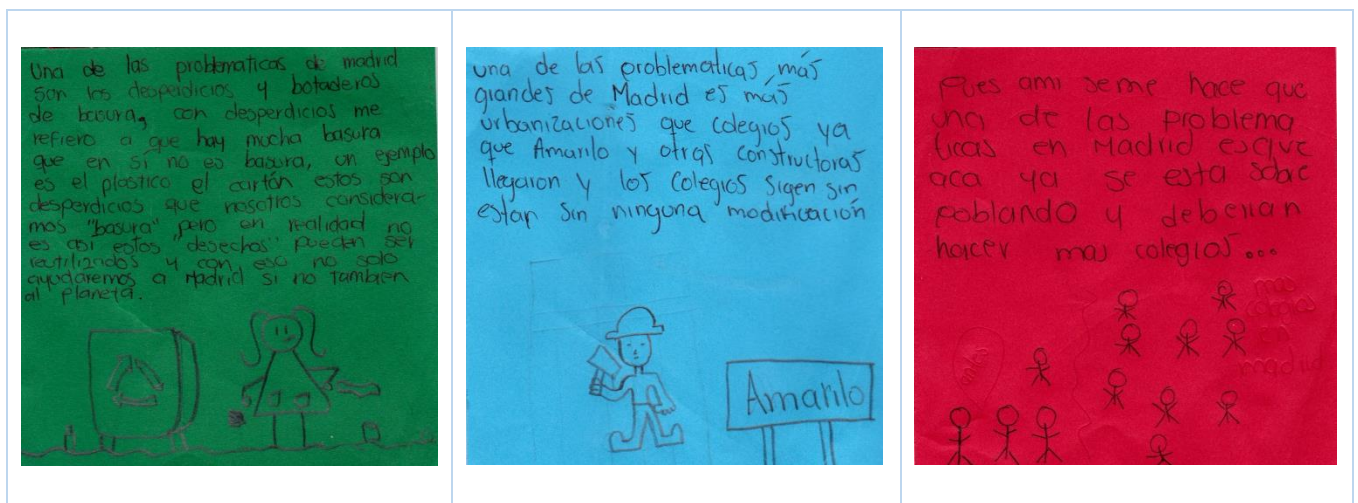
Fuente: Fotografía propia.

problemáticas allí plasmadas, su origen, las causas, sus consecuencias y sus posibles soluciones. En esta actividad los estudiantes tuvieron total libertad para escribir, dibujar y participar en el debate docente-estudiantes, lo anterior permitió potenciar el papel activo del estudiantado en su proceso de Aprendizaje Significativo, ya que ellos eran los que decidían participar o no, es decir tener disposición para aprender (Moreira, 2012).

Varios de los problemas allí expuestos se relacionan con la cotidianidad del estudiantado, ya que los estudiantes plasmaron lo que ven, lo que oyen, lo que viven y lo que sienten en la ciudad. En este ejercicio se encontraron según los estudiantes problemas como el aumento de la inseguridad y la contaminación ambiental, no obstante, el aumento poblacional de Madrid también se manifiesta como un problema, puesto que según ellos el municipio no tiene la capacidad para cubrir las necesidades de los nuevos y antiguos habitantes de este territorio sobre todo en materia de educación y salud, algunas de las problemáticas pueden ser visualizadas en el Cuadro 3-3.

Para finalizar con esta fase y con el fin de acercar a los estudiantes a su contexto cercano, generando la lectura crítica de las dinámicas que en el entramado urbano se desarrollan y otorgándole profundidad al conocimiento informal de la vida cotidiana (Trilla, 1993), como compromiso los estudiantes debían realizar en grupos de dos a cuatro personas un material audiovisual estilo reportaje periodístico en el cual se hiciera tangible y se registrara una problemática urbana, en este video los estudiantes debían exponer una problemática que se presentan en el municipio, además este material debía tener un tiempo estimado de un minuto, la presentación de los estudiantes, la exposición del problema de forma general, las posibles causas, su posible solución o llamado a los entes municipales y finalizar con la frase “El ciudadano soy yo”.

Cuadro 3-3: Problemáticas de Madrid según estudiantes





Fuente: Actividad “Lluvia de Problemas”.

Las problemáticas identificadas, observadas, registradas y cuestionadas en estos materiales audiovisuales fueron muy similares a las abordadas en la actividad “Lluvia de Problemas”, sin embargo, estas permiten visualizar el contexto cercano de los estudiantes y su objetivación de la realidad. Para presentar los resultados otorgados por estos materiales y con el fin de facilitar la lectura de los mismos, la información expuesta por el estudiantado se englobó en tres temas generales: contaminación ambiental, el mal estado de los espacios públicos y la movilidad en la ciudad.

Con respecto a la contaminación ambiental, los estudiantes detectaron problemas en el almacenamiento de basura en las calles del municipio, ya que según los videos muchos de los ciudadanos depositan la basura de sus hogares en las vías principales de su barrio para que el carro de la basura la recolecte, el problema ante esto radicó en que se acumula un número considerable de bolsas de basura que producen mal olor en la zona y que son en algunos casos rasgadas por perros callejeros. Esto lo registraron específicamente en aquellas carreras que quedan muy cerca de las urbanizaciones del barrio Sosiego, como lo son la carrera 20 cerca de la

Fotografía 3-6: Basura en las calles del barrio Sosiego



Fuente: Tomado del video realizado por Grupo 6 grado 906 (2018)

urbanización Punto Madrid y la carrera 23 que comunica con la urbanización Parques de Santa María. Una de las soluciones que los estudiantes manifestaron fue que se construyeran espacios específicos donde se deposite la basura para disminuir esto en las calles.

El siguiente tema abordado por los estudiantes fue el mal estado de algunos espacios públicos en los barrios cercanos al colegio, específicamente se hace referencia a los lugares destinados al ocio y la actividad recreo-deportiva como lo son la cancha de fútbol de la urbanización Parques de Santa María que según el grupo 9 de 906 (2018) en época de lluvias no puede ser utilizada de la mejor forma y el Parque de la urbanización Punto Madrid que conforme al grupo 5 de 906 (2018) presenta un deterioro notable en las

Fotografía 3-7: Parque infantil en



Fuente: Tomado del video realizado por Grupo 5 grado 906 (2018)

atracciones para los niños (columpios y resbaladillas) y para adultos (Gimnasios urbanos), la presencia de basura y de desechos orgánicos de mascotas que no son recogidos por sus dueños, en este caso los materiales audiovisuales hacen un llamado de atención a los habitantes de estos sectores porque no cuidan ni hacen el uso adecuado de estos espacios.

En cuanto a la movilidad el estudiantado registro el mal estado de las vías del barrio Sosiego y sus barrios vecinos, en este caso de nuevo aparece la carrera 23 puesto que presenta algunos baches y el tramo final entre la calle 7 sur y 24 sur no está pavimentado, según el grupo de 3 de 906 (2018) esto genera el no tránsito de algunos medios de transporte sobre todo en la época invernal, como por ejemplo las motocicletas que acuden al tránsito en la acera peatonal aumentando la posibilidad de la generación de un accidente. Por otro lado, se dio a conocer una problemática en la zona centro de la ciudad, la cual hizo referencia a los tiempos de cambio de color de uno de semáforos en el cruce entre la calle 7 y la carrera 6, este según los estudiantes demora dos minutos en cambiar de rojo a verde y 20 segundos de verde a rojo, lo que genera que varios conductores hagan caso omiso al semáforo y se pasen en rojo aumentando la posibilidad de accidentes en la zona.

Fotografía 3-8: Tramo no pavimentado de Calle 23 entre calle 7 sur y 24 sur



Fuente: Tomado del video realizado por Grupo 3 grado 906 (2018)

Quizás una de las dificultades identificadas con este compromiso es que muchas de las problemáticas fueron de las zonas cercanas al colegio, demostrando que muchos de los estudiantes ejecutan sus actividades diarias en este espacio, ya que solo un grupo realizó el ejercicio fuera del área circundante del colegio. Lo anterior demuestra cierta parcialidad en la forma de vivir de los estudiantes en el municipio, ya que mediante este ejercicio obviaron otros espacios de la ciudad, en los que se pueden presentar otras problemáticas, dinámicas o hechos, sin embargo, cabe anotar que otros factores pueden intervenir en la realización del ejercicio en este espacio, ya que quizás algunos no tienen las posibilidades de trasladarse a otros espacios de la ciudad. Con lo anterior se le da paso a la última fase de esta propuesta que además de la generación de responsabilidad como ciudadanos buscó romper con la parcialidad mediante el acercamiento a otros espacios de la ciudad.

### **3.4. Los ciudadanos y su responsabilidad en la ciudad**

Para concluir con la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid”, la última fase que se desarrolló en la institución educativa tenía por objetivo generar en los estudiantes la comprensión de la responsabilidad que tienen como ciudadanos activos y participativos ante los procesos y problemáticas que en Madrid tienen lugar, esto se realizó a partir del acercamiento a la ciudad como escenario de concientización, diálogo entre pares, participación, diversidad cultural, tolerancia y convivencia. Para lograr este objetivo se ejecutó una expedición pedagógica por el municipio, puesto que según Hernández (2017) esta facilita vincular valores y habilidades de los participantes con su desarrollo en sociedad, mediante la valoración del espacio público, la participación, la conexión con el contexto físico, la formación de ciudadanía, el respeto y la solidaridad.

La ruta o expedición pedagógica consiste en un recorrido diseñado por docentes o instituciones que se compone por proyectos, prácticas o actividades que desde un espacio en específico se consideran como significativas, relevantes e innovadoras a nivel pedagógico/educativo (Imen, 2014). Desde la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Secretaría de Educación Distrital [SED] en su componente Escuela-Ciudad-Escuela se concibe la expedición pedagógica como una estrategia que busca que estudiantes vivan experiencias significativas con relación a su entorno principalmente en la ciudad, desde un análisis crítico de la realidad, con el fin de fortalecer y ampliar sus procesos de aprendizaje (2016).

Para el desarrollo de esta fase se tuvieron en cuenta las tres fases del proyecto “Expediciones Pedagógicas” de la SED (2014) que son *Planeación y contextualización* en la que se identifica la necesidad y pertinencia de la expedición pedagógica junto a su planeación; *Desarrollo de la expedición* momento del ejercicio propiamente dicho en el que los estudiantes y docentes interactúan con los espacios o escenarios seleccionados de acuerdo al eje o centro de interés propuesto y la *Evaluación, socialización y seguimiento* fase en que se verifica el cumplimiento de los propósitos planteados<sup>15</sup>. Se tuvieron en cuenta estas fases, ya que posibilitaron estructurar de forma adecuada la expedición pedagógica con el fin de cumplir los propósitos de la fase final de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid”

La fase de planeación y contextualización de la ruta se realizó a partir de los resultados obtenidos a lo largo de la aplicación de la propuesta pedagógica, desde allí la ruta se hace pertinente, puesto que algunos estudiantes no tienen contacto con espacios de la ciudad

---

<sup>15</sup> Una de las propuestas que se fundamentó desde estas fases fue la ruta diseñada por Hernández (2017) nombrada “7/20: Caminando entre el pasado y el presente de Bogotá” y aplicada en estudiantes de undécimo grado del Colegio Centro Integral José María Córdoba, fundamentación que estuvo acompañada de la identificación de algunas rutas pedagógicas realizadas en Bogotá y en la Universidad la Gran Colombia.

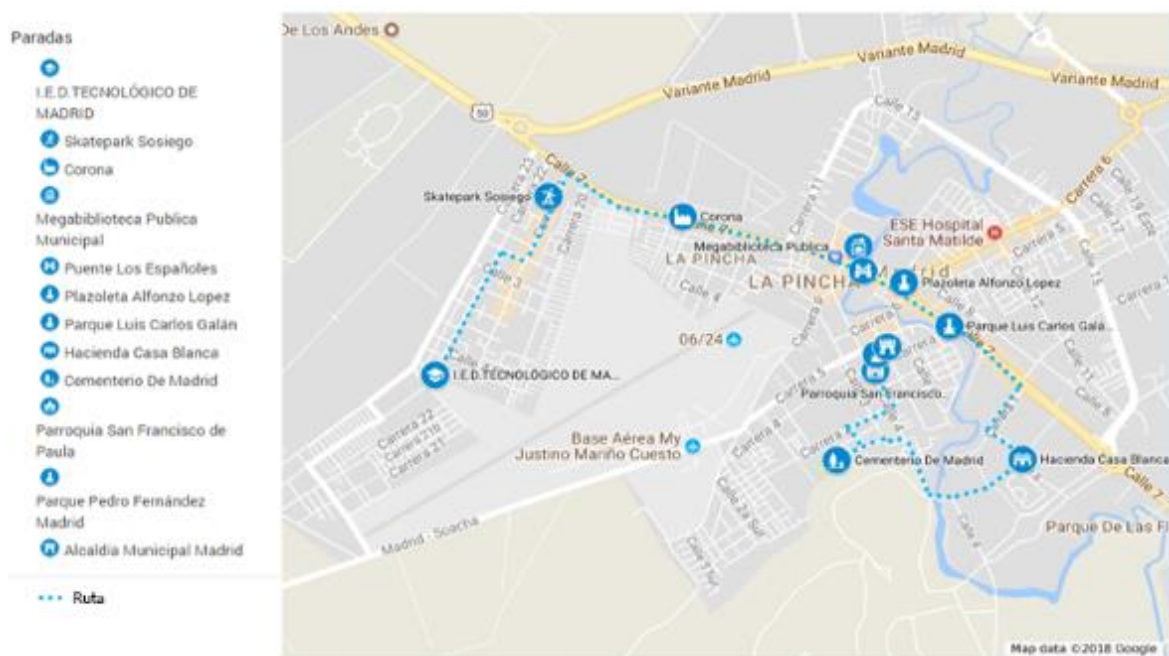
diferentes a su barrio y el colegio, además a partir de cada sesión se logró identificar determinados lugares que engloban procesos de crecimiento y problemática municipal. De esta manera el recorrido estuvo compuesto por nueve paradas que fueron: Skate Park El Sosiego, Corona, Megabiblioteca Pública, Puente Los Españoles, Plazoleta Alfonso López, Parque Luis Carlos Galán, Urbanización Casa Blanca, Cementerio y Parque Pedro Fernández Madrid (véase Mapa 3-1).

Cada una de las paradas de esta expedición estaba acompañada de una explicación y de una actividad complementaria, que en algunos casos buscaban la interacción del estudiante no solo con el espacio sino con los ciudadanos que transitaban los lugares, puesto que se tuvo en cuenta que el núcleo urbano ofrece a sus habitantes información, significados y cultura, a partir de la amplia red de relaciones humanas a las que los ciudadanos se encuentran sometidos (Trilla, 1993). Para motivar a los estudiantes en cada una de las actividades complementarias, estas estuvieron enmarcadas bajo un circuito o concurso que otorgaba puntos por respuesta correcta, por realizar lo descrito o por terminar en primer lugar (estas actividades y la explicación se puede observar con detalle en el anexo 6), para al finalizar la expedición premiar al grupo con mayor número de puntos acumulados<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Cumplida la planeación de la expedición pedagógica la IED Tecnológico de Madrid se hizo cargo del formato que informó y solicitó el permiso por parte de los padres de familia para que los estudiantes fueran partícipes de la misma.

Mapa 3-1: Recorrido ruta pedagógica “Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus dinámicas urbanas



Fuente: Realización propia desde Google Maps (2018).

En lo que concierne al desarrollo de la ruta, esta se realizó el 23 de mayo de 2018 con los estudiantes del grado 906 y el 24 de mayo del mismo año con el grado 905, cada una de las rutas dio inicio a las 12:40pm desde el IED Tecnológico de Madrid y tuvo un tiempo aproximado de 3 horas y 45 minutos, estuvo acompañada por los docentes titulares de Ciencias Sociales Julián David Santana Vargas y de Ciencias Naturales Germán Darío Correa Jaime de la institución, los cuales tuvieron un rol de acompañamiento a los estudiantes y al docente en formación.

Por otro lado estuvo acompañada por el estudiante de Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad la Gran Colombia Juan Pablo Barriga quien realizó la explicación de tres paradas; por el estudiante de Licenciatura en Educación básica con énfasis en Educación Artística de la Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO Alejandro Medina quien se encargó de la logística de las actividades complementarias en cada una de las actividades; por la estudiante en Fotografía de la Escuela de Cine y Fotografía Zona 5 Catherin

Barbosa quien intervino en la parada del cementerio y el centro de la ciudad por su afinidad con el tema; y por el estudiante de Comunicación Social y Periodismo de la Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO Swen Ramírez quien se encargó de la captura fotográfica de toda la ruta.

Antes de salir del colegio a los participantes se les hizo entrega de un folleto con las paradas del recorrido y ciertos aspectos generales de cada lugar (ver anexo 5), se crearon los grupos para la participación en cada actividad complementaria, se entregó un sobre de manila con las actividades complementarias y recibieron las indicaciones necesarias para el buen desarrollo de la actividad<sup>17</sup>.

Dando comienzo a la expedición pedagógica se inicia el recorrido hacia la primera parada que fue el Skate Park Sosiego, espacio donde los jóvenes de Madrid practican deportes extremos y que fue construido en 2015 con la necesidad de concentrar allí estos deportistas, en esta parada se dio a conocer la inversión

Fotografía 3-9: Explicación Skate Park Sosiego



Fuente: Fotografía Swen Ramírez (2018)

municipal y la justificación del proyecto, como actividad complementaria y buscando ver el papel de los ciudadanos en la ciudad, los estudiantes debían preguntarle a alguna persona allí presente la importancia según su criterio de este espacio, cuánto lleva practicando su deporte extremo y por qué lo hace, información que plasmarían en la hoja correspondiente a la primera actividad del sobre de manila. Lastimosamente como antes de iniciar la expedición se produjo

---

<sup>17</sup> Indicaciones como, por ejemplo: “por favor no separarse del grupo, todos vamos a seguir la ruta que tenemos en los mapas, mantener el ritmo de la caminata y por favor manténgase hidratados según sus necesidades”.

una precipitación en la zona, el suelo del Skate Park estaba húmedo y no se encontraban deportistas en el lugar, situación que invita tener en cuenta este tipo de sucesos para una próxima aplicación.

De esta manera se procede al tránsito hacia la segunda parada que corresponde a la fábrica Corona ubicada sobre la calle 7 del municipio, este espacio se elige ya que en el momento de su construcción fue generador de transformación urbana del municipio como se pudo evidenciar en la segunda fase y en el numeral 2.2. Aquí se explicaron las principales actividades que se desarrollan en la fábrica y se recordaron las transformaciones que generó como la creación de algunos barrios a su alrededor. La actividad complementaria fue colorear en una imagen satelital de la fábrica y sus alrededores los barrios creados por la empresa hacia la década del 60. En este caso algunos estudiantes tenían problemas al ubicarse en la imagen satelital, pero en el momento que lo hacían lograban identificar los barrios a los que se hizo referencia, aquí ganaron puntos los primeros tres grupos en terminar de forma correcta.

En la tercera parada se realizó el acercamiento a una de las nuevas construcciones del municipio como lo es la Megabiblioteca Municipal ubicada en la calle 7 con carrera 9, en esta la explicación se enfatizó en la inversión municipal y algunos de los retrasos en su construcción y entrega. Como actividad una persona por grupo a la cuenta de tres debía ir a la recepción de la biblioteca y preguntar por el nombre de la misma, a lo que la persona encargada les manifestó que se llamaba Megabiblioteca Municipal, lo que difiere a lo presentado dentro de los documentos oficiales que justifican su construcción, ya que en estos se denomina como Megabiblioteca Municipal Hernán Echavarría. En esta parada se les otorgó puntos a los primeros tres integrantes de cada grupo que fue y volvió más rápido con el nombre.

La cuarta parada que fue el Puente de los Españoles, espacio que se encuentra al costado izquierdo de la Megabiblioteca la explicación se relacionó con su construcción en 1782 y la necesidad que este buscó satisfacer a lo largo del tiempo, principalmente para el cruce del río Serrezuela de las personas que se transitaban el Camino Nacional Honda-Santafé. Además, en este se encuentra una placa que conmemora el cruce por el municipio del Libertador Simón Bolívar en el año de 1930, sobre la información anterior se desarrolló la actividad complementaria, que consistió en que un integrante de cada grupo recogiera un sobre y llevarselo al docente en formación, los primeros tres grupos en llevar el sobre ganaban puntos.

En este espacio, los estudiantes manifestaban asombro por la fecha de construcción del puente y su buen estado, ya que según el diálogo estudiante-docente este soporta gran peso, un ejemplo de ello es que antes de la construcción de la variante por este cruzaban camiones de carga pesada.

Fotografía 3-10: Actividad complementaria Puente de los Españoles



Fuente: Fotografía Swen Ramírez (2018)

Siguiendo con la ruta uno de los espacios que estaban en el camino fue el Centro Comercial Los Pinos construido en la década del 2000 intentando replicar los centros comerciales bogotanos, entre el diálogo docente-estudiante uno de ellos manifiesta “mi mama me conto que esto iba a ser un cine, pero en realidad nunca pasó”, es a resaltar cómo el estudiante se remonta a sus recuerdos para manifestar algo que quizás nadie más conocía, enseñando sus conocimientos a los compañeros.

Cuando se llegó a la siguiente parada del recorrido La Plazoleta Alfonso López, se les explicó a los estudiantes la actividad complementaria que consistió en preguntar a alguno de los transeúntes que nombre tenía la plazoleta y el porqué del nombre, interrogantes que se encuentran en una hoja del sobre de manila. Es a resaltar cómo cada uno de los grupos sin ningún inconveniente se acercan a las personas y empiezan a entrevistarlas, aunque la mayoría de grupos logró acertar al nombre ninguna persona justificó su origen. En esta actividad los puntos se otorgaron según la veracidad de las respuestas.

Concluida la entrevista a los transeúntes se realiza la explicación de la parada que se concentró en los cambios a través del tiempo de este espacio apoyada desde fotografías de 1930 y 1985, esta parada se elige ya que es un espacio de referencia de gran parte de los madrileños y se podría decir que es un lugar lleno de significados, ya que es conocida como la plazoleta o el parque. En esta parada del recorrido los estudiantes al observar las fotografías hacen alusión a lo bella que era antes la plazoleta por sus árboles y su forma, muy diferente a la actual que es en su mayoría concreto. Finalizada la explicación se les indica el camino hacia la próxima parada que fue el Parque Luis Carlos Galán más conocido como “Parque del reloj”, en este camino los estudiantes se encontraron con la llamada “Piedra de los varados” y decidieron preguntar al docente en formación el porqué de su nombre, es por esto que se decide realizar la explicación remontándose a la historia como punto de ubicación de este objeto.

Cuando se llega al Parque Luis Carlos Galán, se hace la exposición de su remodelación, la cual se justificó en el mejoramiento de la movilidad pues allí se instauró un paradero para los autobuses intermunicipales y que era un espacio con poca iluminación donde se desarrollaban actos delictivos, además se hace énfasis en el nombre que los madrileños le adjudican “Parque de Reloj”. Ante esta explicación muchos estudiantes argumentaban que la remodelación logró

mitigar esos problemas pero que era triste que en la actualidad no existiera un reloj en ese espacio, que sería bueno que colocaran uno, para mantener ese imaginario en la ciudad.

Así se dispuso el traslado a la Hacienda Casa Blanca, en este camino se les solicitó a los estudiantes que observarían el contraste entre la arquitectura urbana del camino transcurrido y el nuevo espacio<sup>18</sup>, a lo que los estudiantes manifestaban que se sentían en otro lugar muy diferente

Fotografía 3-11: Recorrido Hacienda Casa Blanca



Fuente: Fotografía Swen Ramírez (2018)

a Madrid, que realmente es muy bonito, que los parques están muy limpios y en buen estado y que hay muchos espacios verdes. Después de realizar un descanso de 15 minutos en uno de los parques de este espacio se realiza la explicación que se fundamentó bajo las actividades que en esta hacienda se desarrollaron y las actividades actuales que allí tienen lugar.

Al llegar a la siguiente parada que fue el Cementerio Municipal la presentación de las generalidades de este espacio se realizó observando su gran puerta, además, se hizo mención de la frase “Aquí terminan las vanidades del mundo”, la cual estaba ubicada en la parte superior de la puerta, con el fin de ver su cambio se presenta una fotografía de 19. Antes de ingresar al cementerio con la autorización del encargado, la actividad complementaria consistió en que un estudiante de cada grupo debía entrar y buscar la tumba de Pedro Fernández Madrid para traerle

---

<sup>18</sup> Lastimosamente esta parada y la correspondiente a la del cementerio municipal no pudieron ser efectuadas con los estudiantes del grado 905, ya que al llegar al Parque Luis Carlos Galán se presentó una precipitación que obligo a buscar un lugar para resguardarse de la lluvia.

Fotografía 3-12: Explicación Cementerio Municipal



Fuente: Fotografía Swen Ramírez (2018)

al docente en formación el año de sepultura del ilustre cubano, los primeros estudiantes en volver ganaban puntos para su grupo. Posterior a esto se ingresa al cementerio con el fin de que los estudiantes observaran las tumbas, puesto que su observación permitirá ampliar la intervención de Catherin Barbosa sobre el arte de uno de los cementerios más llamativos de Cundinamarca.

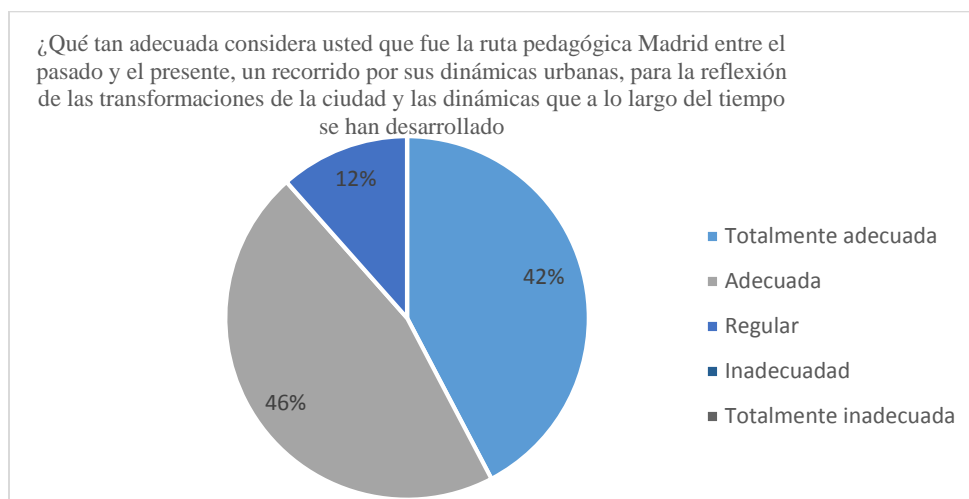
En el camino hacia la última parada el Parque Pedro Fernández Madrid del centro histórico municipal, se les sugirió de nuevo a los estudiantes que observaran la arquitectura urbana de los espacios caminados, ya que en este tránsito se evidencia un cambio entre la arquitectura moderna y la colonial. Ya en el Parque Pedro Fernández Madrid la explicación se enfatizó en reconocer los principales rasgos de una ciudad colonial española, como lo es un lugar central rodeado de los entes de poder del momento. Aquí se realiza un descanso de 30 minutos, se premia al grupo ganador y se les hace entrega a los estudiantes de un refrigerio, para finalizar la expedición retomando el camino hacia la IED Tecnológico de Madrid.

Para el cumplimiento de la fase *Evaluación, socialización y seguimiento* de las expediciones pedagógicas se realizó un cuestionario, que buscó identificar la percepción de los estudiantes frente a la realización de la ruta y su utilidad para la enseñanza de las Ciencias Sociales y la reflexión de las transformaciones y problemáticas del municipio. Este cuestionario estuvo compuesto por una única pregunta de tipo cerrado que fue *¿Qué tan adecuada considera usted que fue la ruta pedagógica Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus*

*dinámicas urbanas, para la reflexión de las transformaciones de la ciudad y las dinámicas que a lo largo del tiempo se han desarrollado en la misma y para la enseñanza de las ciencias sociales?* y que tuvo como opciones de respuesta *Totalmente adecuada, Adecuada, Regular (Puede Mejorar), inadecuada, Totalmente inadecuada*; y con un espacio de observaciones (ver Anexo 7).

Algunos de los resultados obtenidos con este instrumento de evaluación fue que el 46% de los estudiantes consideraron que el ejercicio fue *Totalmente Adecuado*, ante esto se hace necesario aclarar que en los dos grados un número similar de estudiantes marcaron esta opción, puesto que en 906 fueron 17 y en 905 16. Por otro lado, el 42% de los estudiantes marcaron la opción *Adecuada* (ver Gráfico 3-5), esta fue la opción más marcada en 905 (27 estudiantes), justificada en el espacio de observaciones, ya que escribían que no le otorgaban la primera opción de respuesta ya que se deben tener en cuenta para una próxima ocasión las precipitaciones que dificultaron y no permitieron ejecutar la totalidad de las paradas, haciendo mención en la solicitud a los estudiantes de llevar paraguas o capas impermeables.

Gráfico 3-5: Percepciones de los estudiantes sobre expedición pedagógica



Fuente: Realización propia a partir de cuestionario de la expedición pedagógica.

Como se puede observar el Gráfico 3-5 para el 12% de los estudiantes el ejercicio fue regular, respuestas que se justifican bajo las observaciones “caminamos mucho” “la lluvia no dejó hacer todas las paradas” “no nos dejaban entrar a las tiendas a comprar” “porque nos hicieron llevar las maletas”; las otras opciones de respuesta no fueron marcadas por alguno de los 78 estudiantes. Ante estos resultados es evidente que gran parte de los estudiantes tuvieron una recepción satisfactoria de la expedición, sin embargo, esta debe ser mejorada pensando en todas las situaciones que en la aplicación de esta se pueden presentar como la lluvia o la no presencia de transeúntes en alguna actividad complementaria que de estos se solicite.

Para concluir es de resaltar como la motivación que generaba cada lugar, cada espacio, cada explicación, cada intervención, cada comentario estudiantil y cada actividad complementaria ofrecía la experiencia de aprendizaje significativo en los estudiantes, ya que les permitió complementar sus conocimientos a través de la experiencia en el espacio físico de la ciudad, lo que potencio el disfrute de caminar y de ver la ciudad no solo como un escenario estático sino como objeto de aprendizaje, relación, comunicación, participación, convivencia y tolerancia.

## Conclusiones

Según lo desarrollado a lo largo de esta investigación se puso en evidencia que en el contexto escolar del municipio de Madrid, Cundinamarca la articulación entre el Aprendizaje Significativo, la Pedagogía Urbana y la noción Ciudad-Región contribuyó al mejoramiento de la enseñanza-aprendizaje de las Ciencias Sociales, ya que a partir de sus postulados teóricos se diseñó la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” que no sólo incentivó la reflexión del entramado urbano sino que generó la lectura, preocupación y apropiación del municipio de Madrid por los estudiantes de noveno grado jornada tarde de la Institución Educativa Tecnológico de Madrid.

Por ejemplo, el Aprendizaje Significativo posibilitó tener en cuenta aquellos conocimientos que el estudiante tiene sobre el municipio, lo cual generó un vínculo más eficaz entre el estudiante y los contenidos a aprender, ya que cada uno de los ejercicios que en las fases de la propuesta pedagógica se plantearon, buscaron identificar en la estructura cognitiva de los estudiantes aquellos conocimientos o subsunores a complementar por los materiales con potencial significativo, como el material audiovisual sobre la historia de Madrid en el cual los subsunores fueron los antiguos nombres del municipio. Lo anterior potenció el abordaje de los contenidos referentes a la ciudad de una forma contextualizada, ya que los subsunores tenidos en cuenta por el docente en formación provinieron de la cotidianidad y experiencia en el espacio urbano.

En lo que se refiere a la Pedagogía Urbana sus bases teóricas proporcionaron un camino a seguir para el estudio, reflexión, lectura, análisis, reconocimiento y problematización de la ciudad desde el contexto escolar, pues desde lo planteado por este campo de conocimiento se fundamentaron las fases de la propuesta pedagógica, que fueron conocer, problematizar y

reconocer la responsabilidad en el espacio urbano. Cabe anotar que cada una de estas fases dio paso a la otra, lo que permitió tener un orden lógico a la hora de abordar lo referente a Madrid, Cundinamarca y su relación con Bogotá, sin este orden en algunos casos la reflexión de las presentes y futuras transformaciones y problemáticas del municipio se efectuarán con mayor dificultad, ya que no se podría tener consciencia de los cambios que se han dado a lo largo del tiempo y sus consecuencias en el devenir urbano.

Además, la Pedagogía Urbana al ser un campo que contribuye a la generación de cultura ciudadana encaminada hacia la apropiación y participación en la ciudad (Páramo, 2009), le otorgó a esta investigación, una percepción amplia para la formación de ciudadanos desde la escuela, ya que la problematización y reconocimiento de la urbe no buscó la lectura de la ciudad como un espacio ajeno o distinto sino como un escenario cercano, propio, habitable y significativo, a partir de encuentros de diálogo, de convivencia, de aprendizaje, de conflicto y de participación, aspectos indispensables para la consolidación de ciudadanía.

Por otro lado, la noción Ciudad-Región suministro todas aquellas bases teóricas para la comprensión de las transformaciones que se están llevando a cabo en Madrid debido a la relación que tiene con la ciudad de Bogotá, ya que como se pudo leer en el segundo capítulo de esta investigación todos los municipios que circundan la capital del país están generando procesos de transformación, pero hay algunos donde esto se evidencia con más fuerza. Es evidente que sin realizar un barrido por las bases teóricas de esta noción y de las dinámicas regionales que lleva a cabo la ciudad de Bogotá las transformaciones de Madrid difícilmente se podrían llevar al contexto escolar, ya que la relación entre estas dos ciudades se generó hacia mediados del siglo XX y se intensifica en la actualidad, por lo cual no se puede desligar a la hora de ser abordado en la escuela.

Lo anterior se articula directamente con los resultados de la etapa diagnóstica que se llevó a cabo con los estudiantes de los grados 905 y 906 de la jornada tarde, los cuales permitieron interpretar que, aunque los estudiantes a través de su experiencia observan transformaciones y problemáticas en el municipio y que según sus percepciones algunas de estas son consecuencia de la cercanía con Bogotá, difícilmente podían justificar sus respuestas de forma verídica. Esto se dio en parte porque antes de la aplicación de la propuesta pedagógica aquí realizada a los estudiantes no se les había presentado contenidos educativos sobre Madrid que tuvieran en cuenta la relación del municipio con Bogotá.

Teniendo en cuenta que la articulación entre estas tres grandes categorías generó el diseño de la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid”, para la enseñanza de las Ciencias Sociales esta se configura como una estrategia innovadora a la hora de abordar los temas relacionados con la ciudad, ya que hace un llamado a la enseñanza contextualizada, a tener en cuenta lo que el estudiante ya sabe, a ver la ciudad como escenario de aprendizaje y a reflexionar desde la relación entre una ciudad principal y una ciudad que la circunda sin dejar de lado las consecuencias que de esta se derivan. Es por esto que cada fase de la propuesta pedagógica otorgó diferentes interpretaciones que merecen ser aquí expuestas.

La fase conocer la ciudad permitió acercar a los estudiantes a la historia de Madrid, en la cual en un primer momento se buscó que los estudiantes hicieran memoria sobre algunas de las clases o eventos culturales que se articulan con este tema, es de resaltar como algunos tenían muy claro algunos de los hechos históricos importantes de su municipio y como otros tenían muy poco conocimiento al respecto, estas dos posiciones hicieron del ejercicio muy enriquecedor ya que se evidenció la complementación de conocimientos entre pares. En un segundo momento mediante el acercamiento a la historia familiar se observó que los estudiantes le dieron

significado al conocimiento pues la historia se sintió como propia y no como algo aislado presentado en libros y mapas.

Por otro lado en la fase problematizar la ciudad, mediante los ejercicios hechos en clase se observó la preocupación del estudiantado por lo que sucede día a día en su municipio, ya que todos en estos ejercicios se veían activos y participativos en la clase, por ejemplo en la actividad “lluvia de problemas” estaban atentos a las intervenciones de sus compañeros mientras transcurría la clase, algunos apoyaban la postura de su compañero y otros se oponían, esto se hizo fundamental para dar paso a la siguiente fase ya que se evidencia cierta adquisición de responsabilidad sobre lo que sucede en su entorno, siendo esto un acercamiento a la generación de cultura ciudadana.

En lo que concierne a la fase en la que se buscó la adquisición de responsabilidad como ciudadano, es a resaltar como la expedición pedagógica se configuró como una herramienta capaz de acercar a los estudiantes no solo a la ciudad, sino también a los ciudadanos que allí habitan, en esta medida el encuentro con el otro se consolidó como un ejercicio de reconocimiento como ciudadano que convive, camina, habla, disfruta y aprende en los diferentes espacios del entramado urbano.

Por último, la propuesta pedagógica “Nosotros y Madrid” se configura como una perspectiva diferente de abordar los contenidos de las Ciencias Sociales relacionados con la ciudad de Madrid y como una propuesta que necesita y debe ser complementada al transcurrir de los años, ya que diferentes procesos y dinámicas se desarrollaran en el municipio y estos merecen ser abordados en la escuela sin olvidar la relación que estos tienen con la ciudad capital de Colombia y con el mundo, cabe anotar que una propuesta de este índole en otros municipios sería muy fructífera para el estudio de la Ciudad-Región.

## Referencias

Acebedo, L. F. (2006). *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*.

Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes.

Aceites Finos SAS. (3 de octubre de 2018). *NUESTRA EMPRESA – Aceites Finos*. Recuperado

de <http://www.aceitesfinos.com/empresa/>

Aguilera Morales, A. (2017). La enseñanza de la historia y las ciencias sociales hoy:

contrasentidos y posibilidades. *Revista Folios*, 46(0), 15-28.

doi:<http://dx.doi.org/10.17227/01234870.46folios15.27>

Alcaldía Municipal de Madrid. (2012). *ACUERDO No. 007 de 2012*. Madrid, Colombia.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000). *Monografías Territoriales - Región Bogotá Sabana*. Bogotá,

Colombia.

Alcaldía Municipal de Madrid. (2007). *Acuerdo 017 de 2006*. Madrid, Colombia.

Alfonso, O. (2001). Pautas de localización industrial en la sabana. En O. Alfonso, *Ciudad y*

*región en Colombia : nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial* (págs. 219-

268). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Amarilo. (4 de octubre de 2018). *Pradera-Hacienda Casablanca*. Recuperado de

<http://amarilo.com.co/proyecto/pradera-hacienda-casablanca>

- Aponte, W. A. (2011). *Análisis geográfico del crecimiento y la conformación de la actual morfología y estructura urbana de la ciudad de Madrid (Cundinamarca), durante el periodo 1970-2010*. (Tesis de Maestría). Bogotá.: UPTC-IGAC.
- Arias, D. H. (2005). *Enseñanza y aprendizaje de las ciencias sociales una propuesta didáctica*. Bogotá: Magisterio.
- Arias, D. H. (2015). La enseñanza de las ciencias sociales en Colombia: Lugar de las disciplinas y disputa por la hegemonía de un saber. *Revista de Estudios Sociales*, 2015(52), 134-146. doi:10.7440/res52.2015.09
- Atehortúa, A. L. (2005). Crítica a los manuales: una exploración por la enseñanza de la historia en secundaria. *Pedagogía y Saberes*, 0(22), 83-92.
- ATS-SIMaritima. (3 de octubre de 2018). *Inicio*. Recuperado de <http://www.simaritima.com/>
- Ausubel, D. (1968). *Educational psychology: a cognitive view*. New York: Holt, Rinchart and Winston.
- Ausubel, D. (2000). *The acquisition and retention of knowledge*. Dordrecht: Kluwer Academy Publishers.
- Ausubel, D. P., Novak, J. D., & Hanesian, H. (1983). *Psicología educativa un punto de vista cognoscitivo* (3ra ed.). (M. Sandoval, Trad.) México: Trillas.
- Barragán Giraldo, D. (2016). Cartografía social pedagógica: entre teoría y metodología. *Revista Colombiana De Educación*(70), 247-285.
- Barragán León, A. (2016). *Cartografía social y territorio sistematización de experiencias Uniminuto*. Bogotá:

Documento de análisis sobre la elaboración y sistematización de talleres de Cartografía Social a la Universidad Minuto de Dios.

Barrio de la Puente, J., & Fernández, J. (2007). La pedagogía urbana como experiencia educativa en adultos. *Pulso: revista de educación*, 30, 171-190.

Bellini. (2018, Octubre 3). *Conocenos*. Obtenido de <http://bellini.com.co/conocenos.html>

Boisier, S. (2009). Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región. En S. Boisier, C. Irazábal, & A. Garay, *Ciudad región-global : Aportes de experiencias internacionales para Bogotá y Cundinamarca* (págs. 13-42). Bogotá, Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá.

Buitrago, Ó., & Carvajal, N. (2011). La dimensión regional en los planes de ordenamiento territorial del área metropolitana de Bogotá. *Perspectiva Geográfica*, 1(11), 21-56.  
doi:<https://doi.org/10.19053/01233769.1692>

Bustamante, S. (2014). La “metropolización” en Colombia: una aproximación crítica a su institucionalidad. *Revista Ciudades, estados y política*, 1(1), 10-20. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/42586/1/44454-210036-1-SM.pdf>

Cafe Aguila Roja. (2018, Octubre 3). *Quiénes somos*. Obtenido de <https://cafeaguilaroja.com/quienesSomos>

Castells, M. (1986). *La cuestión urbana*. México : Siglo Veintiuno Editores.

Castells, M. (1995). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.

- Castells, M. (1997). *La era de la información: economía, sociedad y cultura* (Vol. I La Sociedad Red). Madrid: Alianza Editorial.
- Castells, M. (2008). *La cuestión urbana* (17a ed.). (I. Oliván , Trad.) México: Siglo Veintiuno.
- Castells, M., & Borja, J. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la Información* (Tercera ed.). Madrid: Taurus.
- Castro, H. (2002). *Lineamientos curriculares para el área de ciencias sociales*. Bogotá: Ministerio de Educación General.
- Colom, A. (1996). La pedagogía urbana, marco conceptual de ciudad educadora. *Aportes N° 45, Ciudad Educativa y Pedagogías Urbanas, Revista de Dimensión Educativa*, 37-52.
- Colombia Datos Abiertos. (4 de octubre de 2018). *Directorio de instituciones educativas de cundinamarca*. Obtenido de <https://www.datos.gov.co/widgets/dcib-c7xc>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe: dinámicas y desafíos para el cambio estructural (LC/PUB.2017/19)*. Santiago: Disponible a travez de: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/42141>.
- Congreso de Colombia. (8 de febrero de 1994). *Ley General de Educación. [Ley 115 de 1994]*. DO:41.214.
- Consejo Administrativo de Cundinamarca. (15 de Diciembre de 1954). *Ordenanza 7 de 1954. Por la cual se incorporan seis Municipios al Municipio de Bogotá*. Bogotá.
- Constitución Política de Colombia. (1991). *Asamblea Nacional Constituyente*. Bogotá, Colombia, 6 de Julio de 1991.

- Constructora Bolivar. (2018, Octubre 4). *Hacienda Madrid Cibeles*. Obtenido de <https://www.constructorabolivarbog.com/detail/hacienda-madrid-cibeles>
- Cuervo, L., & Alfonso, O. (2001). Localización de la actividad económica y el empleo. En O. Alfonso, *Ciudad y región en Colombia : nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial* (págs. 33-196). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Cuervo, L., & González, J. (1997). *Industria y ciudades en la era de la mundialización (1980-1991): un enfoque socioespacial*. Bogotá: Colciencias, CIDER, Tercer Mundo Editores.
- DANE. (2005). *Censo de Población y Vivienda*. Obtenido de <http://www.dane.gov.co>.
- DANE. (2018a). *Descarga del Marco Geoestadístico Nacional (MGN)*. Obtenido de <https://geoportal.dane.gov.co/v3/descargamgn.html>
- DANE. (2018b). *Proyecciones de población*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>
- Delgado, C. (2004). Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá Transporte, economía y desarrollo. *APUNTES DEL CENES*, 24(38), 199-227.
- Delgado, J. (1990). De los anillos a la segregación. La ciudad de México, 1950-1987. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 5(2), 237-274. Obtenido de <http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/21418/1/05-014-1990-0237.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *Construcción de la E.S.E Hospital Santa Matilde II Nivel en el municipio de Madrid, Cundinamarca*. Colombia: Departamento Nacional de Planeación.

- Dureau, F., & Flórez, C. (1996). *Dinámicas demográficas colombianas : de lo nacional a lo local*. (M. Medina Castillo, Trad.) Santa Fe de Bogotá: CEDE.
- Einforma Colombia. (3 de octubre de 2018). *Parque Industrial Santa Cruz SAS de Madrid, Cundinamarca*. Obtenido de Información Empresas Colombia: [https://www.informacion-empresas.co/Empresa\\_PARQUE-INDUSTRIAL-SANTA-CRUZ-SAS.html](https://www.informacion-empresas.co/Empresa_PARQUE-INDUSTRIAL-SANTA-CRUZ-SAS.html)
- Facelec S.A.S. (3 de octubre de 2018). *Quienes Somos | Facelec S.A.S*. Obtenido de <https://www.facelec.com.co/quienes-somos/>
- Freire, P. (2006). *Pedagogía del oprimido* (2a ed.). (J. Mellado, Trad.) México: Siglo Veintiuno (Trabajo original publicado en 1974).
- Gadotti, M. (2015). La escuela en la ciudad que educa. *Educación y ciudad*, 0(8), 47-60.
- Gaitán, S. (2009). *Lineamientos para la localización de grandes infraestructuras industriales y de actividades logísticas en el corredor occidente de la sabana de Bogotá: caso Funza, Mosquera, Madrid*. (Tesis de Maestría): <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis17.pdf>.
- García Martínez, R. (2014). *Metodología de la investigación : ciencias sociales*. México: Trillas.
- García, A. Y. (2015). *Transformaciones capitalistas en territorios dependientes Producción de infraestructura y vivienda en la Sabana Occidente de Bogotá*. (Tesis de Maestría): [Http](http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis17.pdf).
- Geddes, P. (1915). *Cities in Evolution*. London: Williams and Norgate.
- Gobernación de Cundinamarca. (2014). *Estadísticas de Cundinamarca 2011-2013*. Bogotá, Colombia: Gobernación de Cundinamarca.

- Gobernación de Cundinamarca. (2016). *Anuario Estadístico 2016*. Bogotá, Colombia: Gobernación de Cundinamarca.
- González, R. (2011). Implicaciones de la floricultura en las transformaciones espaciales de Madrid (Cundinamarca) a partir de 1970. *Perspectiva Geográfica*, 1(14), 219-240. Obtenido de <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/v>
- Google Earth. (2018, Octubre 4). *Madrid, Cundinamarca, Colombia*. Obtenido de <https://www.google.com/maps/@4.73382,-74.26294,12289m/data=!3m1!1e3>
- Gouëset, V. (1998). *Bogotá nacimiento de una metrópoli : la originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Santa Fe de Bogotá: Cenac, TM Editore.
- Gowin, D. (1981). *Educating*. Ithaca, Nueva York: Cornell University Press.
- Gutiérrez, R. (1921). *Monografías*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Hall, P. (2009). Looking backward, looking forward: The city region of the mid-21st century. *Regional Studies*, 43(06), 803-817. doi:10.1080/00343400903039673
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta ed.). México: McGraw-Hill.
- Hernández, M. (2017). *Diseño y aplicación de la ruta pedagógica “7/20: Caminando entre el pasado y el presente de Bogotá” en estudiantes de undécimo grado del Colegio Centro Integral José María Córdoba*. (Tesis de Pregrado). Bogotá: Universidad la Gran Colombia.

Hiernaux, D. (2006). Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano. *LiminaR*.

*Estudios Sociales y Humanísticos*, IV(2), 7-17.

Hobsbawm, E. (1991). *Naciones y nacionalismo desde 1780*. (J. Beltrán, Trad.) Barcelona:

Editorial Crítica.

Iberplast. (2018, Octubre 3). *Historia y Experiencia | IberPlast*. Obtenido de

<http://www.iberplast.com.co/historia-y-experiencia>

IED Tecnológico de Madrid. (11 de octubre de 2018). *Acerca de la entidad: Estructura*

*organizacional*. Obtenido de [http://www.ietecnologico-madrid-](http://www.ietecnologico-madrid-cundinamarca.edu.co/es/acerca-de-la-entidad/estructura-organizacional)

[cundinamarca.edu.co/es/acerca-de-la-entidad/estructura-organizacional](http://www.ietecnologico-madrid-cundinamarca.edu.co/es/acerca-de-la-entidad/estructura-organizacional)

Imen, P. (2014). Las Expediciones pedagógicas: construyendo una educación emancipadora

desde y para Nuestra América. *Revista Idelcoop*, 0(212), 115-133. Obtenido de

<https://www.idelcoop.org.ar/revista/212/expediciones-pedagogicas-construyendo-una-educacion-emancipadora-y-nuestra-america>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1974). *Estudio integrado de la sabana de Bogotá*.

Bogotá: IGAC.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2009a). *Vuelo 22703015112009*. [Fotografías aéreas]

1168, 1169: Bogota, IGAC.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2009b). *Vuelo 22705021012009*. [Fotografías aéreas]

400, 402: Bogota, IGAC.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2014). *Geografía de la población de Colombia*. Bogotá:

IGAC.

- Jaramillo, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano* (Segunda ed.). Bogotá: Universidad de Los Andes, Facultad de Economía, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico –CEDE–, Ediciones Uniandes.
- La Prosperidad. (4 de octubre de 2018). *Apartamentos VIS en Madrid Cundinamarca | La Prosperidad*. Obtenido de <https://www.laprospereidad.com.co/>
- León, N., & Ruiz, C. (2016). El sistema urbano en Colombia y la formación metropolitana: una aproximación desde la Nueva Geografía Económica. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 21-37. doi:10.15446/rcdg.v25
- Lerma González, H. (2009). *Metodología de la investigación: propuesta, anteproyecto y proyecto*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Linares, S. (2012). Aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos para analizar la diferenciación socioespacial en ciudades medias bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil (2001). *Huellas*, 0(16), 13-35.
- Lopes, L. (2016). El currículo funcional para nueva pedagogía urbana. *J Res Spec Educ Needs*, 16, 748-751. doi:10.1111 / 1.471-3802,12331
- Madrid-Cundinamarca. (2018, Octubre 5). *Aumenta en un 273% el número de beneficiarios del Pasaporte Escolar Universitario en Madrid*. Obtenido de <http://www.madrid-cundinamarca.gov.co/noticias/aumenta-en-un-273-el-numero-de-beneficiarios-del-pasaporte>

- Martínez, S. (2007). *Síntesis de la problemática de las áreas desarrolladas informales*. Bogotá: Dirección de legalización y mejoramiento integral de barrios, Secretaria Distrital de Planeación.
- Mendoza, C. (2013). La Cartografía Social. En P. Páramo, *La investigación en ciencias sociales : técnicas de recolección de información* (págs. 253-258). Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Mendoza, G. (2018). *Historia de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid*. Madrid, Cundinamarca: documento sin publicar.
- Ministerio de Educación Nacional. (1984). *Marcos generales de los programas curriculares*. Bogotá: Editolaser.
- Ministerio de Educación Nacional. (2010). *Orientaciones pedagógicas para la filosofía en la educación media*. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional.
- Ministerio de Educación Nacional de Colombia. (2006). *Estándares básicos de competencias en lenguaje, matemáticas, ciencias y ciudadanas: guía sobre lo que los estudiantes deben saber y saber hacer con lo que aprenden*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Educación Nacional.
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio de Colombia. (5 de octubre de 2018). *VIS y VIP*. Obtenido de <http://www.minvivienda.gov.co/viceministerios/viceministerio-de-vivienda/vis-y-vip>
- Moncada Cardona, R. (2005). Ciudad, educación y escuela. *Educación y ciudad*, 0(7), 33-72.

- Montañez, G. (1992). *¿Hacia dónde va la Sabana de Bogotá? Modernización, conflicto, ambiente y sociedad*. Bogotá, Colombia: SENA-UNAL.
- Montoya, J. (2004). Sistemas urbanos en América Latina: Globalización y urbanización. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 0(13), 39-58. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/10143>
- Montoya, J. (2013). El sistema urbano colombiano frente a la globalización: reestructuración económica y cambio regional. *Cuadernos de vivienda y urbanismo*, 6(12), 302-320.
- Mora, L. (2012). *Corredor Industrial de Occidente, nuevo modelo de industrialización - urbanización - regionalización sobre la Autopista Medellín*. (Tesis de Maestría). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes, Maestría en Arquitectura.
- Moreira, M. (2005). Aprendizaje significativo crítico. *Indivisa: Boletín de estudios e investigación*, 0(6), 83-102.
- Moreira, M. (2012). ¿Al final, qué es aprendizaje significativo? *Qurrriculum: Revista de teoría, investigación y práctica educativa*, 0(25), 29-56.
- Moss, G. (2009). Los textos escolares en ciencias sociales y ciencias naturales y su relación con los procesos de aprendizaje. El caso de Colombia. *DELTA Documentacao De Estudos Em Linguistica Teorica e Aplicada*, 25(SUPPL. 1), 657-663. doi:10.1590/S0102-44502009000300007
- Navemar. (2018, Octubre 3). NAVEMAR S.A. Obtenido de <http://www.navemar.com.py/>

- Niño, A. (2017). *Factores críticos y de éxito en la producción agrícola de los municipios del área de influencia de Bogotá*. (Tesis de pregrado). Bogotá: Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario, Facultad de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales.
- Novak, J. (1982). *Teoría y práctica de la educación*. Madrid: Alianza Editorial.
- Novak, J. (1994). *Democratic teacher education: Programs, processes, problems, and prospects*. Albany: State University of New York Press.
- Novak, J., & Gowin, B. (1988). *Aprendiendo a aprender*. Barcelona: Ediciones Martínez Roca.
- ONU-Habitat. (2016). *Urbanización y desarrollo: Futuros Emergentes*. Nairobi. Obtenido de <http://nua.unhabitat.org/uploads/Reportedelasciudades2016.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2018). *2018 Revision of World Urbanization Prospects*. Population Division of the United Nations, Department of Economic and Social Affairs. Obtenido de <https://esa.un.org/unpd/wup/>
- Páramo, P. (2009). Pedagogía Urbana: elementos para su delimitación como campo de conocimiento. *Revista Colombiana de Educación*, 57, 14-27.
- Páramo, P., & Arango, M. (2013). Cuestionarios. En P. Páramo, *La investigación en ciencias sociales técnicas de recolección de información* (págs. 55-84). Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Paredes, D., & Villa, V. (2013). Enseñanza de la filosofía en Colombia hacia un enfoque multisensorial en el campo didáctico. *Nodos y nudos: revista de la Red de Calificación de educadores*, 4(34), 37-48.

- Pérez, A. (2000a). *Bogotá y Cundinamarca : expansión urbana y sostenibilidad*. Santafé de Bogotá: Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.
- Pérez, A. (2000b). *La estructura ecológica principal de la sabana de Bogotá*. Disertación. Martes de Planetario, Sociedad Geográfica de Colombia.
- Prodesa. (4 de octubre de 2018). *Megaproyecto de apartamentos Reserva de Madrid - Prodesa*. Obtenido de <http://prodesa.com/reserva-de-madrid/>
- Pujol, R., Sánchez, L., & Pérez, E. (2011). La segregación social como determinante del desarrollo urbano. Barrios cerrados y autosegregación en las ciudades de San José y Heredia, Costa Rica. *Ciencias Económicas*, 29(1), 445-477.
- Pulgarín, M. (2002). El estudio del espacio geográfico, ¿posibilita la integración de las ciencias sociales que se enseñan? *Revista Educación y Pedagogía*, 14(34), 179-194.
- Pulgarín, M. (2010). En N. Moreno Lache, & M. Hurtado, *Itinerarios geográficos en la escuela: Lecturas desde la virtualidad* (págs. 133-153). Bogotá: Grupo Interinstitucional de Investigación Geopaideia : Universidad Pedagógica Nacional : Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Ramírez, T. (2018). Reconfiguración regional una aproximación desde la multiplicidad. En N. Villamizar, & H. Talavera, *Bordes urbanos. Procesos de construcción territorial* (págs. 46-57). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Reina, M., & Camacho, K. (2006). La Globalización Contrariada. Trabajo, Dominación y Territorio en la Floricultura de la sabana de Bogotá. *Revista Colombiana de*

- Sociología*, (27), 127-149. Obtenido de  
<http://www.humanas.unal.edu.co/recs/numero%2027/6-Reina-Camacho.htm>.
- Riaño, P. (2000). La memoria viva de las muertes. lugares e identidades. *Análisis político*, 0(41), 23-40.
- Rincón, M. (2018). Grandes proyectos y región Infraestructuras de comunicación y dinámicas urbano-regionales. En N. Villamizar, & H. Talavera, *Bordes urbanos. Procesos de construcción territorial* (págs. 36-45). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Rodríguez, E. A. (2010). *Geografía conceptual enseñanza y aprendizaje de la geografía en la educación básica secundaria*. Obtenido de  
[http://www.geopaideia.com/publicaciones/geog\\_concept\\_II.pdf](http://www.geopaideia.com/publicaciones/geog_concept_II.pdf)
- Rodríguez, J. (1999). *El palimpsesto de la ciudad : ciudad educadora, un discurso para la democracia y la modernidad*. Armenia: Artes Gráficas Fudesco.
- Rodríguez, J., & Cifuentes, A. (2008). Madrid: Un yacimiento ritual agroalfarero temprano en torno a la laguna de la Herrera. *Colantropos. Colombia en la antropología*, Edición Digital.
- Rodríguez, M. (2011). La teoría del aprendizaje significativo: una revisión aplicable a la escuela actual. *IN. Revista Electrónica d'Investigació i Innovació Educativa i Socioeducativa*, 3(1), 29-50. Obtenido de  
[http://www.in.uib.cat/pags/volumenes/vol3\\_num1/rodriguez/index.html](http://www.in.uib.cat/pags/volumenes/vol3_num1/rodriguez/index.html)
- Rubio, M., & Majadas, A. (2007). De mi escuela para mi ciudad. *CEE Participación educativa*, 0(6), 104-115.

- Salinas, J. (2009). La ciudad: vía pedagógica para la ciudadanía contemporánea. *Mediaciones*, 0(9), 23-30. Obtenido de <http://biblioteca.uniminuto.edu/ojs/index.php/med/article/view/273>
- Sassen, S. (1995). La ciudad global. una introducción al concepto y su historia. *Brown Journal of World Affairs*, 11(2), 27-43.
- Sassen, S. (2005). La identidad en la ciudad global: encasillamientos económicos y culturales. En I. De Solá-Morales, & X. Costa, *Metrópolis: ciudades, redes, paisajes* (págs. 20-33). Bogotá: Gustavo Gili.
- Secretaría de Educación Distrital. (2014). *Expediciones pedagógicas: La aventura del conocimiento por la ciudad*. Obtenido de <https://www.educacionbogota.edu.co/es/component/k2/item/2514-expediciones-pedagogicas-la-aventura-del-conocimiento-por-la-ciudad>
- Secretaría de Educación Distrital. (2016). *Expediciones Pedagógicas 2016: Una aventura por el conocimiento y la ciudad*. Obtenido de <https://www.educacionbogota.edu.co/es/glosario/expediciones-pedagogicas-2016-una-aventura-por-el-conocimiento-y-la-ciudad>
- Secretaría de infraestructura y servicios públicos de Madrid - Secretaría de Planeación de Madrid. (2018). *Estudio de conveniencia y oportunidad*. Madrid, Cundinamarca: Alcaldía Municipal de Madrid.
- Secretaría de Planeación. (2010). *Estadísticas de Cundinamarca 2010*. Bogotá, Colombia: Secretaría de Planeación.

- Secretaria Distrital de Planeación. (2011). *Lineamientos para una política de adaptación a la evolución de los asentamientos productivos en la estructura Metropolitana y regional*. Bogotá, Colombia: Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional.
- Talavera, H. (2018). Consideraciones finales. En N. Villamizar, & H. Talavera, *Bordes urbanos. Procesos de construcción territorial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Torres, M., Riveros, M., & Rodríguez, Y. (2015). La percepción y las formas de apropiación como indicador del concepto de Patrimonio. Caso Núcleos Fundacionales del Distrito Capital. *Labor & Engenho, Campinas [SP] Brasil*, 9(3), 33-45. Obtenido de <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/viewFile/8635367/9133>
- Tractocarga. (3 de octubre de 2018). *Home - Tractocarga*. Obtenido de <http://tractocarga.com/>
- Trilla, J. (1993). *Otras educaciones. Animación sociocultural, formación de adultos y ciudad educativa*. Barcelona: Anthropos.
- Triviño, A. V. (2016). Escuela ciudad región: una experiencia pedagógica para el aprendizaje significativo. *Infancias Imágenes*, 15(2), 208-224.
- Uniminuto. (5 de octubre de 2018). *Programas - Portal UNIMINUTO*. Obtenido de <https://www.uniminuto.edu/web/cundinamarca/programas3>
- Universidad la Gran Colombia. (4 de abril de 2018). *HACIA UNA CULTURA INVESTIGATIVA EN LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN DE LA U.G.C.* Obtenido de <https://www.ugc.edu.co/sede/bogota/index.php/investigaciones-educacion>

Urbansa. (4 de octubre de 2018). *Frases Legales / Urbansa*. Obtenido de

<https://www.urbansa.co/frases-legales?hsCtaTracking=f68b5099-c557-45de-ac3c-161f96648804%7C1a64173a-882c-4589-8928-41929ca407f9>

Velandia, R. (1971). *Historia geopolítica de Cundinamarca : departamento, municipios, inspecciones ; departamentales de policía*. Bogotá: Imprenta Departamental Antonio Nariño.

Velandia, R. (1979). *Enciclopedia histórica de Cundinamarca*. Bogotá: Cooperativa Nacional de Artes Gráficas.

Villamizar, N. (2018). Introducción Bordes urbanos como procesos territoriales. En N. Villamizar, & H. Talavera, *Bordes urbanos. Procesos de construcción territorial* (págs. 10-15). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Weber, M. (1964). *Economía y sociedad* (Vol. II). Mexico: F.C.E.

# **A. Anexo 1:**

# **Cuestionario fase diagnóstica**



**UNIVERSIDAD**  
**La Gran Colombia**



### Encuesta Madrid, Cundinamarca

Apreciado estudiante: El cuestionario que se presenta a continuación busca recoger información sobre sus actuales percepciones de Madrid Cundinamarca. Diligencie los espacios en blanco y marque con una X la respuesta de cada pregunta que se formula. Su colaboración es de gran importancia en el proceso de investigación que adelantamos desde la Universidad La Gran Colombia.

#### Su Información:

Por favor complete la siguiente información sobre usted.

**Nombre:** \_\_\_\_\_  
**Curso:** \_\_\_\_\_ **Colegio:** \_\_\_\_\_  
**Edad:** \_\_\_\_\_ **Lugar de Nacimiento:** \_\_\_\_\_  
**Sexo:** Femenino \_\_\_\_\_ Masculino \_\_\_\_\_

#### 1. Cuánto tiempo lleva usted viviendo en Madrid Cundinamarca

a) De 16 a 20 años	
b) De 11 a 15 años.	
c) De 6 a 10 años.	
d) De 1 a 5 años.	
e) No vive en Madrid Cundinamarca. ¿Dónde vive? _____	

#### 2. Mencione tres (3) cambios o transformaciones que se han presentado en Madrid, Cundinamarca durante los últimos 10 años.

<b>Cambio o transformación #1</b>	
-----------------------------------	--



<p><b>Cambio o transformación #2</b></p>	
<p><b>Cambio o transformación #3</b></p>	

3. ¿Considera que algunas de las transformaciones que afronta el municipio están relacionadas con su cercanía a la ciudad de Bogotá?
  - a) Si
  - b) No
  - c)
4. Por favor justifique la respuesta anterior.

5. ¿Cuáles cree usted que son las principales problemáticas que tiene Madrid Cundinamarca? Mencione mínimo dos (2).



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia



6. ¿Considera que algunas de las problemáticas que afronta el municipio están relacionadas con su cercanía a la ciudad de Bogotá?

- d) Si
- e) No

7. Por favor justifique la respuesta anterior.

8. En cuál de estos lugares te gustaría vivir.

- a) Madrid, Cundinamarca.
- b) Funza, Cundinamarca.
- c) Mosquera, Cundinamarca.
- d) Bogotá Distrito Capital.

***GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!***

# **B. Anexo 2:**

## **Cartografía Social**

### **fase diagnóstica**



### Mapeando Madrid Cundinamarca

Esta actividad tiene como objetivo identificar las percepciones y nociones que los estudiantes tienen sobre las transformaciones y problemáticas del municipio de Madrid, Cundinamarca, a partir de la realización del ejercicio de Cartografía Social.

#### Desarrollo de la actividad:

- Realizar un grupo de trabajo de 6 estudiantes. **Es indispensable la participación de todos los integrantes del grupo.**
- Dos integrantes del grupo deben tomar el rol de relatores, estos se encargarán de escribir las intervenciones que hace el grupo sobre de cada punto. Al finalizar deben contar a todo el salón lo hecho en el material cartográfico.
- Los integrantes del grupo deben completar el cuadro número 1 con la información plasmada, dibujada o escrita en el material cartográfico.
- Todos los integrantes podrán plasmar sus ideas en el mapa en relación con las preguntas.
- Cada grupo tiene la autonomía de crear las convenciones o símbolos que crean convenientes para solucionar los puntos.

Deben solucionar los puntos siguiendo las indicaciones que se encuentran en el cuadro de dialogo:

- Localiza en el mapa el barrio en el cual cada uno de los integrantes del grupo vive. Colorea cada uno de ellos con un color diferente y escribe su nombre.
- Realiza el trazo del camino que utilizas para llegar al lugar en el que nos encontramos.
- Ubica los lugares que más te gustan de tu municipio.
- Ubica los lugares que menos te gustan de tu municipio.
- Ubica los lugares más inseguros de tu municipio.
- Ubica las áreas naturales o zonas verdes del municipio.
- Ubica los lugares contaminados de tu municipio.
- Ubica las zonas industriales del municipio.
- Ubica las nuevas urbanizaciones del municipio y escribe el porqué de estas construcciones.

Debes contestar todos los puntos en el mapa con una convención o símbolo.

Ejemplo:

Lugar que me gusta =







UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia



# **C. Anexo 3: Taller primera sesión fase Conocer la Ciudad**



**UNIVERSIDAD**  
**La Gran Colombia**



### ¿Madrid y su historia?

**Nombre:** \_\_\_\_\_

**Fecha:** \_\_\_\_\_ **Curso:** \_\_\_\_\_

**Objetivo:** Conocer la historia de Madrid, Cundinamarca, a partir de la visualización de material audiovisual.

1. ¿Quiénes poblaban Madrid en la época indígena según el material audiovisual? ¿En qué basaron su economía?

---

---

---

---

---

---

2. ¿Qué significa Sagasuca?

---

---

---

3. En la época hispánica el territorio indígena tomo el nombre de Serrezuela, escribe una de las versiones que dan origen a este nombre.

---

---

---

---

---

4. ¿Qué hicieron los indígenas cuando Serrezuela hizo parte de uno de los partidos de Bogotá?



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia



---

---

---

5. ¿Por qué Serrezuela cambia de nombre a Madrid?

---

---

---

---

# **D. Anexo 4: Artículos Periodísticos fase Problematizar el Espacio Urbano**

## Este será el plan para construir el aeropuerto El Dorado II

El nuevo terminal valdrá \$ 3 billones y comenzará con una de las tres pistas que tendrá.

Por: LUCEVÍN GÓMEZ E. 13 de marzo 2016.



La Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tienen prácticamente listo el plan que define cómo se construirá el aeropuerto El Dorado II y cuáles serán sus probables fuentes de financiación para hacerlo en terrenos entre los municipios de Madrid y Facatativá (Cundinamarca).

El nuevo terminal, que permitirá atender la creciente demanda de tráfico aéreo capitalino para los próximos 50 años, se levantará en una extensión de 1.980 hectáreas. Tendrá su propia torre de control, tres pistas, igual número de plataformas para aviones de grandes dimensiones y demás infraestructura aeronáutica requerida, según el plan maestro del aeropuerto que aprobó la Aerocivil.

El director de la Aeronáutica, Gustavo Alberto Lenis, y el presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade, acordaron que El Dorado II se hará progresivamente, por etapas, y la primera de ellas comenzaría a comienzos del 2018.

### La primera etapa

En la primera fase se construirá la nueva terminal, la primera pista de 3.840 metros de longitud (con posibilidad de prolongarse a 4.000 metros) que se hará paralela a las dos pistas que tiene El Dorado actualmente, la torre de control, las correspondientes calles de rodaje, la plataforma, las zonas de carga y de pasajeros, entre otros puntos.

Andrade informó que el análisis financiero arrojó que esta primera etapa costará alrededor de 3 billones de pesos. Es la plata que demandará la construcción de las instalaciones, sin la compra de predios.

Se calcula que para este proyecto se deben adquirir, inicialmente, 187 predios. “Estamos diseñando un aeropuerto para los próximos 50 años. Es el momento de comenzar su construcción, porque hacer un nuevo aeropuerto puede emplear unos 6 a 7 años y se requiere empezar a distribuir las operaciones en dos aeropuertos”, dijo Lenis.

De hecho, en los estudios realizados para definir el plan maestro del aeropuerto El Dorado se determinó que las dos pistas del terminal actual pueden presentar “una saturación” este año, dada la creciente “alta demanda de operaciones”.

En el 2015, El Dorado movilizó 29’956.551 pasajeros y se pronostica que para el 2041 se tendrían que transportar unos 69,2 millones de usuarios, más del doble de los que vuelan actualmente. Por ello, Lenis comentó que el nuevo aeropuerto será más grande que El Dorado actual, por cuanto este tiene dos pistas y el que se construirá tendrá tres más, cuando finalicen las etapas constructivas.

Los estudios de consultoría que han hecho la Aeronáutica y la ANI han analizado que entre los dos aeropuertos pueden mover esa inmensa

cantidad de pasajeros (69’200.000) y cumplir con las 759.000 operaciones que se tendrían que atender para entonces.

El Dorado I o aeropuerto existente podría seguir movilizand o 61,6 millones de pasajeros y realizar 587.200 operaciones. El Dorado II o nuevo aeropuerto se encargaría de transportar otros 7,6 millones de pasajeros y cumplir con 171.900 operaciones.

Quiere decir que El Dorado I se encargaría de continuar atendiendo la demanda del 89 por ciento del total de los pasajeros y el 77 por ciento del total de las operaciones, mientras que El Dorado II serviría para el 11 por ciento restante de usuarios y el 23 por ciento de las operaciones aéreas.

De acuerdo con Andrade y Lenis, se ha venido estudiando que el nuevo aeropuerto sea especialmente destinado para las operaciones de las aerolíneas de bajo costo en vuelos nacionales e internacionales.

Al planearse un nuevo aeropuerto con visión de largo plazo —expresó Lenis— se tiene la posibilidad regional de desarrollar un aeródromo nuevo en condiciones técnicas y operacionales adecuadas, con planes de ordenamiento territorial (POT) concertados con las alcaldías municipales y de Bogotá, y el departamento de Cundinamarca, para que no se construyan viviendas por lo menos 8 kilómetros a la redonda, y no ocurra como El Dorado actual, que sus terrenos vecinos se construyeron después de estar en operación el aeropuerto.

### **Conexión y financiación**

En cuanto a la ubicación del nuevo aeropuerto (entre Madrid y Faca), este se halla a unos 15 kilómetros de El Dorado actual. Por ello, se necesita una conexión rápida, para que los pasajeros, por ejemplo, en tránsito no tarden más de 20 minutos en llegar de una terminal a la otra.

Por tal motivo, expresó Andrade, se vienen trabajando dos opciones de transporte. La primera sería la construcción de una carretera que tendría más de 15 kilómetros. Sería la prolongación de la calle 63 al occidente, pasando las avenidas Boyacá y Cali, el río Bogotá y en línea recta

llegaría al nuevo aeropuerto. Esta sería un corredor inicialmente exclusivo para tráfico aeroportuario.

La segunda alternativa es la de aprovechar la construcción del tren ligero que pasará por Madrid, Faca, Mosquera y Fontibón y hacer una línea exprés hacia el nuevo terminal.

En cuanto a la financiación, el presidente de la ANI explicó que una de las fuentes contempladas son los ingresos que se percibirán por la concesión de las pistas de El Dorado.

“El contrato de concesión de las pistas vence en dos años. Lo que haríamos sería sacar una nueva licitación para las pistas que incluya también la construcción de la nueva terminal, la nueva pista, calles de rodaje y torre de control de El Dorado II”, indicó Andrade.

Por el contrato de la pista se perciben 50 millones de dólares anuales. La concesión se pactaría a 10 años, con lo cual se recibirían 500 millones de dólares que entrarían a financiar el proyecto El Dorado II. Otra fuente sería el aumento en el cobro de la tasa de uso de pista, por aterrizar y despegar. La tercera que está en estudio es si se aumenta la tasa de uso aeroportuario.

Por ahora, la fuente más clara es la concesión de las pistas cuya licitación se espera abrir a finales del 2017, para que las obras del nuevo aeropuerto comiencen en el 2018 y la construcción se haga en cuatro años.

### **Entre Madrid y Facatativá**

El plan maestro del aeropuerto El Dorado fijó que la nueva terminal se debía hacer entre Madrid y Facatativá (Cundinamarca), al suroeste del aeródromo actual ubicado en el occidente de Bogotá, y no cerca de Nemocón (Cundinamarca), porque en los primeros terrenos no hay obstáculos para las operaciones aéreas, es área rural distanciada de las concentraciones urbanas y puede generar un nuevo desarrollo regional planificado. El plan viene informándose a la Gobernación y alcaldías.

Fuente:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16536021>

## Bogotá contará con un segundo aeropuerto

**Tendrá una capacidad de 7,5 millones de pasajeros anuales. Generará empleo y desarrollo especialmente para los municipios de Madrid y Facatativá.**

9/10/2017

La geografía y las condiciones climáticas favorables de los municipios de Madrid y Facatativá son propicias para la aviación. Cabe recordar que el Comando Aéreo de



Mantenimiento de la Fuerza Aérea (Catam), está ubicado en el primero; y que en el segundo aterrizó, en 1926, uno de los precursores de la aviación nacional, el recordado Camilo Daza Álvarez –este es un hecho histórico muy recordado en esa población–. Por eso no resulta casual que en los predios de estas dos poblaciones se vaya a construir el aeropuerto El Dorado 2.

Este nace de la necesidad de atender la gran demanda de viajeros y carga que tienen el país y la región. De acuerdo con las cifras de la Aeronáutica Civil, en 2015 se movilizaron 63 millones de pasajeros, un 9,72 por ciento más que en 2014. El Plan Maestro de El Dorado 2 tiene contemplado entregar una terminal con capacidad para 7,5 millones de pasajeros anuales y apoyar a El Dorado y el Puente Aéreo de Bogotá, principales terminales del país.

En diciembre de 2016 el gobierno nacional, por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), adjudicó por concurso de méritos la estructuración de este proyecto al consorcio conformado por la empresa británica Mott MacDonald, la española Aertec Solutions y la colombiana C&M Consultores. La obra contará con el acompañamiento de la Gobernación de Cundinamarca

Esta consultoría se divide en seis fases, cuenta con una inversión de 12.998 millones de pesos y acompañará cada una de las instancias del proyecto, desde los estudios y diseños de factibilidad, hasta el cierre financiero del mismo.

Dicha consultoría le permitirá a la ANI contratar una nueva concesión bajo el esquema de Asociación Público Privada (APP) para la construcción, explotación comercial y operación de la nueva plataforma aérea.

Jeimmy Villamil, secretaria de Movilidad de Cundinamarca, asegura que el proyecto brindará nuevas

oportunidades de crecimiento no solo a los municipios de influencia, sino al departamento: “Tan solo la operación del aeropuerto generará un gran número de empleos, se requerirá mucha mano de obra; sin contar con las otras necesidades que surgirán, como servicios de alimentación, transporte terrestre, logística, entre otros”.

Fuente: <http://www.semana.com/contenidos-editoriales/cundinamarca-por-ruta-correcta/articulo/asi-sera-el-aeropuerto-el-dorado-2/540157>

## Así sería la ‘Ciudad Inteligente’ del Aeropuerto El Dorado II

**La firma Coreana Dowha visitó el país para presentar el “Plan Maestro Nueva Ciudad”, un proyecto urbanístico que se desarrollaría alrededor de lo que será el aeropuerto El Dorado II y tendría parte de su área en territorios de municipios como Facatativá, Madrid y Bojacá.**

**DANIELA DÍAZ 10 NOVIEMBRE 2017**

Durante la reunión, coordinada por las secretarías departamentales de Cooperación y Enlace Institucional y de Planeación departamental, con la participación de las autoridades municipales y de ordenamiento territorial de Facatativá, Madrid, Funza, Bojacá y Mosquera, se revisó la propuesta en la cual la firma coreana propone una renovación total de los espacios y las construcciones que se deben impulsar, hechos que generaron interés por parte del Gobierno Nacional pues en caso de llevarse a cabo podría garantizar un desarrollo urbanístico moderno.

El gran proyecto urbanístico tendría un área de 5.000 hectáreas en territorio de los municipios de Facatativá, Madrid y Bojacá, y se estima, hospedaría a 300.000 personas.

La ciudad, que se ubicaría sobre el costado sur occidental de la vía calle 13 en el sector de El Corzo, está proyectada con una vocación industrial, comercial, educativa, logística y residencial, con un enfoque sostenible, inteligente y enfocado al desarrollo económico de la región, a consecuencia de la llegada de una infraestructura como el nuevo aeropuerto.

Desde la gobernación de Cundinamarca se buscará gestionar alianzas con los municipios

involucrados y el Gobierno Nacional, para consolidar un plan de acción completo, teniendo en cuenta que el proyecto es una visión a largo plazo.

La propuesta y desarrollo de este proyecto se da por la experiencia del país asiático en la construcción y desarrollo del Aeropuerto Internacional de Incheon y su ciudad homónima, lo que significó un desarrollo clave para la capital Seúl y su área metropolitana.

**Fuente:**

<http://www.noticiasdiaadia.com/cundinamarca/cundinamarca-cun/15781-asi-seria-la-ciudad-inteligente-del-aeropuerto-el-dorado-ii>



## **El Dorado II: un desafío para Facatativá en ordenamiento territorial y medio ambiente**

**Bogotá contará con un segundo aeropuerto, que se construirá entre los municipios de Madrid y Facatativá. Lo anterior, supone nuevos retos en distintos frentes**

**Por: Yeison Javier Aldana Holguin | Febrero 02, 2018**

La socialización que viene adelantando la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) sobre



los avances de la fase I del proyecto aeropuerto El Dorado II, que se construirá entre los municipios de Madrid y Facatativá, ha despertado bastantes expectativas y preocupaciones en la comunidad. Temas como la planificación territorial, la participación ciudadana y la cuestión ambiental serán de vital importancia para la consecución del proyecto.

En la actualidad, los aeropuertos internacionales se conciben como infraestructuras articuladas al desarrollo territorial, urbano y regional. Son infraestructuras dotadas de ventajas estratégicas en transporte y se afirman como importantes polos de desarrollo. Sin embargo, también es cierto que si los aeropuertos no se vinculan de manera adecuada con la planificación y el ordenamiento territorial pueden llevar a configurar un entorno de profunda conflictividad social y ambiental.

Básicamente, las principales expectativas son que, tanto en la fase de construcción como en la fase de operación, el aeropuerto les represente a los municipios de Facatativá y Madrid, nuevas oportunidades de empleo y de negocios, mejoramiento y modernización de las vías; novedosos sistemas de transporte (RegioTram); y mayor cobertura y calidad en servicios públicos, así como en inversión social en general; entre otros beneficios.

Del lado del empleo, la construcción de las grandes obras de infraestructura absorbe una porción importante del desempleo en el país. La cantidad de empleos directos e indirectos que se crean, hacen de la infraestructura un sector estratégico para impulsar la ocupación.

La realidad es que el panorama de la ocupación laboral en Facatativá es desalentador. Ante las escasas oportunidades de empleo a nivel local, se suma la dificultad de acceder a ofertas estables en otros municipios, debido a los altos costos del transporte público y a los problemas de movilidad que enfrenta la

región. Luego, es indiscutible que la construcción del aeropuerto El Dorado II va a demandar un alto porcentaje de mano de obra de distintos niveles y perfiles profesionales, lo que significa un alivio, por lo menos temporal, al desempleo local.

Del lado de las oportunidades de negocio, el aeropuerto también opera como un dinamizador de actividades económicas y de inversión, teniendo en cuenta que, por ser un aeropuerto internacional, el territorio queda directamente incorporado al resto del mundo.

La puesta en marcha del aeropuerto evidentemente traerá posibilidades de rentabilidad para un gran número de empresas que ofrecen una amplia variedad de bienes y servicios asociados al funcionamiento del conjunto de la operación aeroportuaria. También se espera, en el mediano plazo, que la instalación

de empresas y la construcción de proyectos inmobiliarios y de centros de distribución, en la órbita cercana al aeropuerto, contribuya a fortalecer la industria y el empleo.

A pesar de estas constataciones optimistas, también es cierto que este tipo de proyectos atraen bastante mano de obra de otras regiones del país que llegan a competir por los puestos de trabajo y que se instalan en la periferia. Por tal razón, si el crecimiento de la población no se integra con el desarrollo territorial, entonces las medidas que se tomen para resolver problemas de desigualdad social, inseguridad y pobreza van a ser siempre insuficientes.

De otra parte, las preocupaciones desde la perspectiva ambiental no son una cuestión menor. Es evidente que las construcciones de grandes proyectos de infraestructura causan sensibles afectaciones al medio ambiente. Además, una de las mayores debilidades que presentan los municipios, en materia de ordenamiento territorial, es la falta de identificación de ecosistemas estratégicos y su debida protección.

La expansión urbana del municipio de Facatativá con las cuestionadas modificaciones a los Planes de Ordenamiento Territorial – POT, desde hace aproximadamente una década, ha agudizado el problema del desabastecimiento de agua. Es claro que el impacto que tendrá el proyecto El Dorado II sobre el suelo, los ríos y quebradas, y las zonas de recarga de aguas subterráneas, afectará significativamente la calidad y disponibilidad del recurso hídrico en el municipio y la región.

Tanto el avance del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) presentado por la ANI, así como el informe de viabilidad ambiental elaborado por la Aeronáutica Civil, en gran parte coinciden sobre las restricciones ambientales en lo relacionado con la identificación de los cuerpos de agua que se verán intervenidos, ya sea por vertimientos de la obra o por modificación de sus cauces: río Subachoque, río Botello, quebrada del Chircal y lagunas artificiales, entre otros; que albergan diferentes especies de aves y anfibios. Sin embargo, no se conocen con claridad todavía, las medidas de control ni los planes de manejo ambiental, así como tampoco las compensaciones y la efectividad de las mismas.

No obstante, debe reconocerse que las preocupaciones ambientales que surgen con el aeropuerto, no pueden ser ni más ni menos importantes que las que deberíamos ya estar atendiendo como comunidad: contaminación de las fuentes de agua por basuras que arroja la población a los ríos y por el uso de agroquímicos de las empresas de flores y otros cultivos; la falta de tratamiento de aguas residuales de hogares y empresas, entre otras.

Por estas razones es necesario insistir en la apertura de espacios de participación activa y eficaz de la comunidad como una garantía no solo del derecho fundamental a disfrutar de un ambiente sano, sino también del derecho a la información que permita construir una ciudadanía propositiva y argumentada que logre equilibrar las dificultades ambientales del territorio.

Porque cualquier compensación o medida ambiental que la comunidad exija realizar, por desmedida e imposible que nos parezca, siempre será poco para la deuda histórica que se tiene con el medio ambiente.

Fuente: <https://www.las2orillas.co/el-dorado-ii-un-desafio-para-facatativa-en-ordenamiento-territorial-y-medio-ambiente/>

## Los impactos ambientales que se vendrán con la obra del aeropuerto El Dorado II

Los estudios preliminares de la obra dan cuenta del impacto negativo que ésta tendrá en ríos y quebradas. Mientras la ANI anuncia que trabajará para mitigar los daños, la comunidad vecina pide que se socialice el proyecto.

Por :Camila Guerrero Arciniegas, 27 Dic 2016

La materialización del aeropuerto El Dorado II está cada vez más próxima. Pese a la expectativa que genera la construcción de una de las terminales aéreas con mayor tráfico en

desarrollará en los predios vecinos. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad a cargo de la megaobra, dice que trabajará para mitigar los eventuales daños.

La alteración de la calidad de los ecosistemas y humedales, la contaminación del río Subachoque y la desaparición de cobertura vegetal, y con ella la de especies animales. Esos son algunos de los daños ambientales que se enuncian en el Plan Maestro, el primer estudio - adelantado por la Aerocivil- sobre El Dorado II, obra avaluada en \$3 billones que, movilizandoo 3,5 millones de pasajeros al año, responderá a la demanda de pasajeros en Bogotá durante el próximo medio siglo.

De acuerdo con el documento de la Aerocivil, el



Latinoamérica, hay preocupación entre las comunidades de Madrid y Facatativá, Cundinamarca, donde se edificará, por sus posibles impactos negativos en el río Subachoque y las quebradas de la zona.

La inquietud aumenta por la falta de socialización del proyecto. Aunque ya están listos los estudios preliminares y a principios de 2018 iniciará el proceso de licitación para adjudicar el contrato de construcción, la comunidad no está al tanto de la obra que se

polígono del aeropuerto pisa una parte del río Subachoque, cuyo cauce podría ser modificado, y de las quebradas Bermeo y El Chircal. La afectación a la calidad del agua sería inevitable: a la disminución de los nutrientes y sedimentos se sumaría el vertimiento de líquidos residuales emanados de la terminal. De hecho, esas alteraciones ya están ocurriendo con el paso de materiales y maquinaria para poner a punto las 1.980 hectáreas donde se edificará una torre de control, tres pistas y tres plataformas para las aeronaves.

Según Patricia Veloza, geógrafa de la Universidad Nacional, el agua no es el único recurso que se afectaría. Las especies animales que lo habitan y los humedales que se abastecen con la corriente fluvial están en riesgo. “La construcción es una realidad que no tiene reversa. Sin embargo, **lo que puede minimizar sus impactos es la participación de la comunidad en la obra y las condiciones que ponga en su momento la Corporación Autónoma Regional (CAR)**”, asegura Veloza.

Para contrarrestar los efectos ambientales, **la Aerocivil** propuso modificar la ubicación de la segunda pista de aterrizaje, para disminuir los daños al Subachoque y a las quebradas. Además, **sugirió a los alcaldes de Madrid y Facatativá adecuar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) al desarrollo de la megaobra**, en busca de convertir la zona aledaña al aeropuerto en un área industrial donde las personas no se afecten por el ruido de los aviones.

Las preocupaciones de la comunidad están potenciadas por el desconocimiento sobre el proyecto. **Rosendo Romero, veedor de Madrid, señala que a los habitantes les gustaría conocer en su totalidad los estudios que se han hecho.** “Sabemos que la construcción del aeropuerto es un proceso que demanda tiempo, pero ante la incertidumbre sobre la suerte que correrán los ecosistemas, nos gustaría que las entidades a cargo del proyecto explicaran los estudios preliminares que han realizado”.

A dicha petición se ha sumado la voz de **Orlando Cardona, alcalde de Madrid:** “Nos inquieta que ya esté listo el estudio preliminar del proyecto y no se haya socializado con la comunidad. Queremos participar en el proceso, porque en el terreno donde se va a hacer el aeropuerto **hay empresas de flores que proveen empleo a una porción importante del municipio, y hasta el momento no sabemos qué pasará con ellas**”. La Aerocivil, por su parte, asegura que ha entablado comunicación con la Gobernación de Cundinamarca para informar sobre la megaobra.

Lo concreto es que la gente no sabe qué se va a hacer, aun cuando el proyecto los impactará directamente. Según el Plan Maestro, tendrían que trasladarse viviendas y personas que habitan

o trabajan en los terrenos requeridos para la construcción. **En total, se afectarían 66 residencias en Madrid, habitadas por 290 personas, y por lo menos 75 viviendas dispersas** en las veredas Paso Ancho y Moyano, en Facatativá. La Aerocivil aseguró que el paso a seguir es visitar los predios que están en el polígono del aeropuerto para hacer un censo. Luego vendría el proceso de avalúo de las viviendas y las valoraciones de los costos de la reubicación.

Así, mientras se acerca el arranque de la construcción de El Dorado II, crece la incertidumbre por el destino de los recursos naturales y las personas que habitan su área de influencia. **Las dudas sólo se despejarán cuando empiece a socializarse el proyecto y la ANI entregue los estudios en detalle sobre la evaluación de los daños y las medidas de compensación para mitigarlos.**

**Fuente:**

<https://www.elespectador.com/noticias/bogota/los-impactos-ambientales-se-vendran-obra-del-aeropuerto-articulo-672266>

## Estas son las características que tendría el tren de cercanías

Jorge Rey, mandatario de Cundinamarca, aseguró que para el 2018 se adjudicará Regiotram.

Por: MICHAEL CRUZ ROA, 11 de enero 2017.



El tren de cercanías que conectará a cuatro municipios que limitan al occidente con Bogotá está más cerca de realizarse. Al menos, esto es lo que asegura el gobernador de Cundinamarca, Jorge Emilio Rey, tras la firma del Conpes que aprueba la destinación de recursos de la Nación, para dos grandes proyectos de movilidad de la región: Fases 2 y 3 de TransMilenio en Soacha y el Regiotram.

Según explicó el mandatario departamental, el documento que se firmó el martes les permite al Distrito Capital y a la Gobernación fijarse un cronograma para realizar ajustes a estas grandes obras.

Para la ampliación de [TransMilenio](#), los tiempos están al día, y ya se logró el cierre financiero (ver recuadro), pero para el Tren de Cercanías de Facatativá aún falta realizar algunas modificaciones en su diseño. “La Alcaldía de Bogotá nos ha solicitado que evaluemos cómo se realizarán las intersecciones en algunos puntos específicos, como la avenida 68 y la carrera 50. No tenemos ningún reparo en ello”, explicó.

Según indicó, la adjudicación del Regiotram se haría en el primer trimestre del 2018, de cumplirse el cronograma que se han fijado con el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU).

“En mayo, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) nos entregará la actualización los estudios de demanda y de intersecciones en la

vía.  
Entre  
junio  
y  
julio,

debemos firmar el convenio con el Distrito, para poder solicitar el aval fiscal (Confis). En agosto arrancaríamos el proceso precontractual, para su adjudicación en el 2018”, aclaró el mandatario.

### Características

El tren ligero es una obra que pasará por el corredor férreo entre la carrera 10.<sup>a</sup> y el municipio de Facatativá. Se estima que tendrá 18 estaciones, 12 de las cuales estarán en la capital y las restantes en Mosquera, Madrid, Funza, sector El Corzo y Facatativá, que contará con dos paraderos. Tendrá una extensión de 41 kilómetros, de los cuales 26 quedarán en Cundinamarca y los restantes 15 en Bogotá.

De concretarse el proyecto del [aeropuerto El Dorado II](#), que quedaría en Facatativá, se convertiría en un sistema de transporte clave en la zona.

Si se cumplen los tiempos, y se adjudica en el primer trimestre del 2018, se tiene un plazo de

tres años para su construcción. Es decir, estaría listo para el 2021.

La obra se desarrollará a través de un sistema de alianza público privada. A precios del 2016, el costo de la construcción se estimaba en 5,5 billones de pesos, de los cuales el 70 por ciento (\$ 3,85 billones) corresponderán a recursos privados y el 30 por ciento restante (\$ 1,65 billones) a recursos públicos de la Nación y la Gobernación.

Sin embargo, este monto se dividirá en dos: \$ 955.000 millones los aportará el Gobierno Nacional y lo demás la administración departamental. Los municipios ni la capital pondrán recursos para el proyecto.

### **Conexiones viales**

Uno de los cuellos de botella que presentó la formulación del tren de cercanías es la planeación de intersecciones viales, para no interferir con el tráfico de los principales corredores de la capital, como la avenida Boyacá. Por esa razón, el Distrito le solicitó a la Gobernación, a finales del año pasado, contemplar tres conexiones más, sobre las carreras 68, 50 y 40. “En estos puntos estamos estudiando las alternativas, a ver si construimos pasos a desnivel y habría otra en la carrera 22”, explicó el gobernador Rey.

El proyecto, como está a la fecha, ya contemplaba otras interconexiones en las avenidas Ciudad de Cali y Boyacá; en las carreras 100, 30-NQS y en la avenida de las Américas.

### **Tarifas**

Otro de los puntos que se estudian del Regiotram es el costo de su pasaje. Según el gobernador de Cundinamarca, una vez entre a operar el sistema de transporte, el pasaje en el tramo de Bogotá costará lo mismo que un pasaje de TransMilenio para ese año.

“En cambio, para los cundinamarqueses dependerá de la distancia recorrida, y tendrá que ser cercano a una tarifa de un bus intermunicipal, para que sea competitivo”, explicó Rey.

Frente a si habrá o no una integración tarifaria con Bogotá, señaló que esperan que pueda realizarse, para no aumentar los costos de traslados de los ciudadanos y así hacer el sistema sostenible, pues

hoy en día deben pagar doble transporte: el intermunicipal y el urbano, al llegar a la capital.

Agregó que los costos finales del pasaje dependerán del proceso licitatorio. “El valor ofrecido para los cundinamarqueses por parte de los oferentes que se presenten al proceso será uno de los determinantes al momento de la elección. El sistema se licitará por un periodo de 30 años”, concluyó el mandatario del departamento.

### **Alistan la licitación para Soacha**

La Adjudicación del contrato para la ampliación de [TransMilenio en el municipio de Soacha](#) se realizaría en septiembre de este año, según explicó el gobernador de Cundinamarca.

“Este es un proceso que está muy adelantado. Ya tenemos cierre financiero; la Nación, el municipio y nosotros ya comprometimos los recursos para la obra”, explicó Rey.

La obra beneficiará a 420.000 ciudadanos por día. Contempla un tramo de 3,9 kilómetros, en donde habrá 4 estaciones sencillas y una intermedia, así como la construcción de uno de los patios talleres más grandes del sistema.

También contará con una ciclorruta en ambos costados de la vía y con un parque lineal de 12.000 metros cuadrados.

Fuente: <http://www.eltiempo.com/bogota/asi-es-el-proyecto-del-tren-de-cercanias-de-cundinamarca-y-bogota-49817>



El proyecto contempla la construcción de 18 estaciones, 7 intersecciones elevadas.

Se prevé que para finales del año 2022 el Regiotram estará en funcionamiento y será una respuesta al problema de la movilidad.

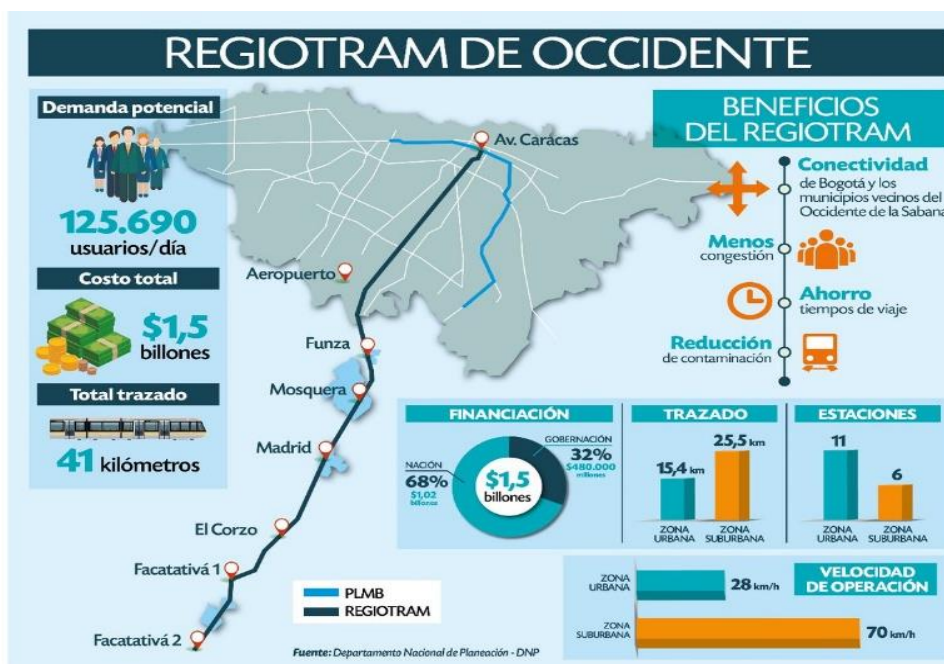
Este es el mapa del tren de cercanías:

### ¿Pasa por su casa? Este es el mapa del tren de cercanías entre Faca y Bogotá

El presidente de Colombia, Juan Manuel Santos, dijo antes de su viaje a Canadá en donde realizará una visita de Estado de dos días, que los 1,5 billones de pesos (unos 498 millones de dólares) para un tren de cercanías que conectará a Bogotá con municipios aledaños, están garantizados.

30 de octubre de 2017

"Un billón de pesos lo va a poner la Nación, medio billón lo pone la Gobernación (de Cundinamarca)", aseguró el jefe de Estado al referirse a la obra que mejorará la movilidad entre Bogotá con municipios aledaños como Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, en el departamento de Cundinamarca.



Fuente: <https://www.publimetro.co/co/bogota/2017/10/30/mapa-tren-cercanias.html>

El [Regiotram de Occidente](#) será un tren ligero que cubrirá 41 kilómetros entre Bogotá y Facatativá, y podrá movilizar más de 125.000 pasajeros al día.

Afirmó que se trata de un proyecto integral porque conectará con el metro, además comunicará al aeropuerto de El Dorado 1 con El Dorado 2 y puso de presente que será utilizada "la infraestructura antigua del tren y eso nos va a ahorrar muchísimo dinero.

## Se agota el tiempo para recursos del proyecto ferroviario Regiotram

**Movilizará 126.000 personas cada día, tendrá 17 estaciones y 41 kilómetros de longitud en doble vía.**

**Por: REDACCIÓN PORTAFOLIO, 30 de octubre 2017**

El proyecto de infraestructura que busca la creación de una vía férrea para descongestionar la entrada a la capital por la calle 13, y agilizar el tránsito de los habitantes de la Sabana hacia Bogotá, parece tener luz verde.



Este domingo, el Conpes declaró de importancia estratégica esta obra, mientras **la Nación se comprometió a aportar 1,02 billones de pesos**, que corresponden al 68% del total del dinero que se requerirá para su construcción.

Se estima que la obra tendrá un valor de 1,5 billones de pesos, de los cuales **la Gobernación de Cundinamarca aportará \$480.000 millones.**

La noticia ha sido bien recibida por la opinión pública. Sin embargo, a pesar de tener luz verde, tiene también una carrera contra el reloj.

**Antes del 11 de noviembre, la Asamblea de Cundinamarca deberá aprobar, a través de vigencias futuras, los presupuestos anuales del departamento de los próximos 10 años**, que incluye el dinero que destinará para el desarrollo de esta ambiciosa obra, ya que ese día empieza a regir la ley de garantías por las elecciones del 2018.

En caso de que no se aprueben las vigencias futuras antes de ese día no se podrán realizar convenios interadministrativos, el último requisito que debe realizar de forma oficial la Gobernación para estructurar la licitación para las obras del Regiotram, y sólo se podría hacer hasta después de que sea elegido un nuevo presidente.

Frente a esa posibilidad, para este lunes se programó el debate en la comisión de Presupuesto; **de aprobarse allí la financiación,**

**seguiría otra discusión en plenaria el próximo jueves 5 de octubre**, en el que se requiere la expedición de las vigencias futuras del Gobierno Nacional a través de un Confis.

Aunque parece haber buen ambiente para su aprobación, el tiempo apremia.

En caso de que se cumplan los tiempos, la gobernación de Cundinamarca podría abrir la licitación a comienzos del 2018 y, una vez adjudicada, a finales del mismo año se podría iniciar la obra.

El Gobierno Nacional calcula que **con este proyecto se movilizarán diariamente unas 125.690 personas, tendrá 17 estaciones, 6 subestaciones urbanas, 11 estaciones urbanas y 41 kilómetros de longitud en doble vía.**

Este tren irá desde Facatativá hasta el centro de Bogotá y pasará por Madrid, Mosquera, Funza y por el sector de El Corzo.

Estos cuatro municipios concentran aproximadamente el 14% de la población del departamento de Cundinamarca sin considerar la población de Bogotá, y un 79% de la población de Sabana de Occidente.

En promedio, tanto en la hora pico de la mañana como de la tarde, los usuarios del transporte actual que se movilizan por este corredor tardan

alrededor de dos horas y quince minutos en un trayecto de 40 km, a una velocidad comercial aproximada de 18 km/h.

La idea es que se integre con el Metro de Bogotá con una estación intermodal.

Fuente:

<http://www.eltiempo.com/economia/sectores/tren-de-cercanias-para-bogota-y-facatativa-146270>

# **E. Anexo 5: Folleto expedición pedagógica**

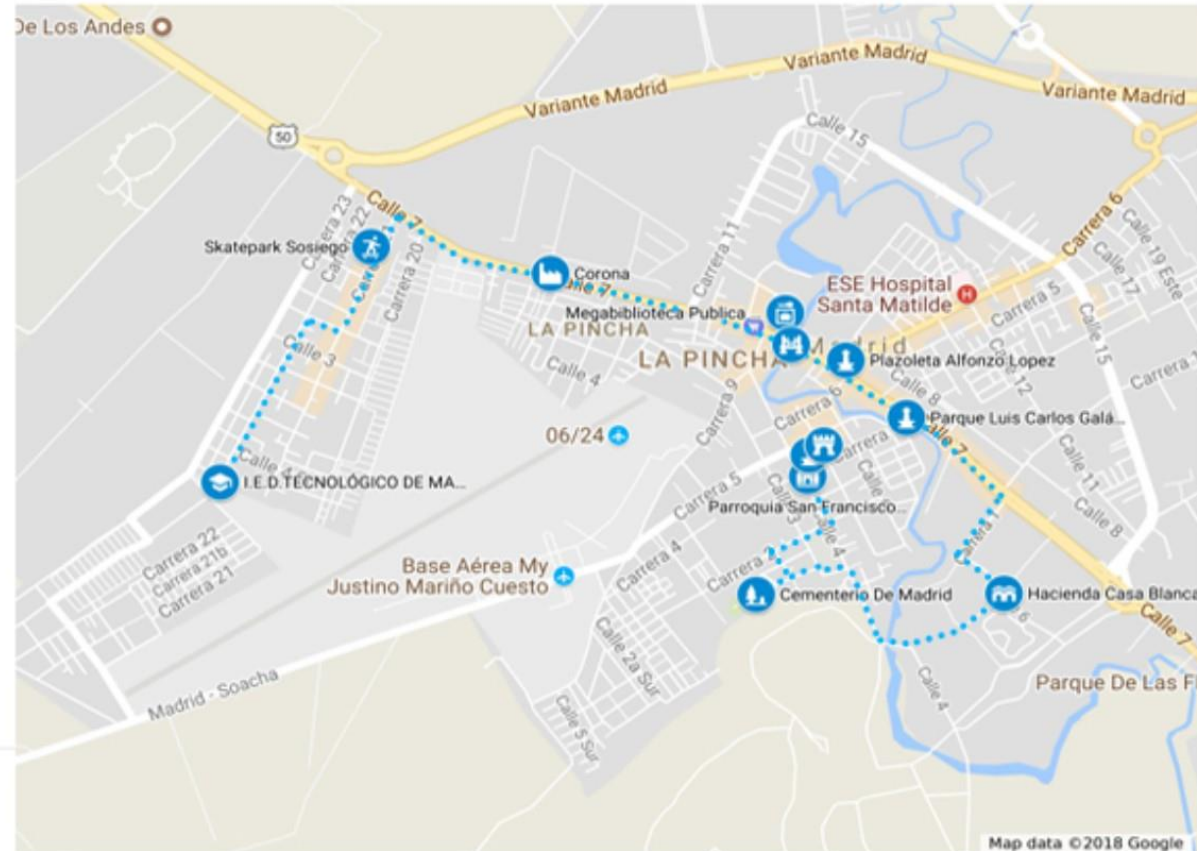
Ruta Pedagógica:

# Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus dinámicas urbanas

Paradas

-  I.E.D.TECNOLÓGICO DE MADRID
-  Skatepark Sosiego
-  Corona
-  Megabiblioteca Publica Municipal
-  Puente Los Españoles
-  Plazoleta Alfonso Lopez
-  Parque Luis Carlos Galán
-  Hacienda Casa Blanca
-  Cementerio De Madrid
-  Parroquia San Francisco de Paula
-  Parque Pedro Fernández Madrid
-  Alcaldía Municipal Madrid

 Ruta



## Paradas de la ruta:



**Skate Park Sosiego:** Este Skatepark se construyó en el año 2015 ya que desde el año 2014 el Municipio de Madrid Cundinamarca presentaba un alto número de menores (hombres y mujeres) que practican skateboard (Alcaldía de Madrid, 2015).

**Corona:** Corona es una multinacional colombiana con 135 años de historia empresarial. Está compuesta por seis unidades estratégicas de negocio dedicadas a la manufactura y comercialización de productos para el hogar y la construcción. Cuenta con 19 plantas de manufactura en Colombia” (Colceramica, 2018)



**Mega biblioteca Pública:** es un espacio que promueve la participación y conversión de comunidades de aprendizaje, donde se potencie el acceso físico e intelectual a la información; y donde se ofrecen recursos y actividades para el aprendizaje que representan una diversidad de experiencias, opiniones, creencias sociales y culturales. (Alcaldía de Madrid, 2016)



**Puente los españoles:** fue construido en el año 1782 por el ingeniero italiano Domingo Esquiaqui, por este puente en la época colonial tenían que cruzar todas las personas que se dirigieran hacia santa fe o en la actualidad Bogotá desde la ciudad de Honda



**Plazoleta Alfonso López:** Esta plazoleta sufrió de la llamada rehabilitación del espacio, esto se dio específicamente en la administración de Juan Carlos Coy en el año 2003, en el cual se desarrolló un proyecto que cambió el nombre de la plazoleta a la plaza serrezuela.



**Parque Luis Carlos Galán:** El anteriormente llamado parque del reloj, por en este estar situado viejo nicho con forma de reloj cuco o de palomar, albergó en épocas pretéritas, unos 40 años atrás quizás, uno de los primeros relojes públicos que hubo en el Madrid de antaño (Cogollo, 2016).

**Urbanización Casa Blanca:** Se puede identificar el cambio que se está desarrollando en el municipio a partir de las nuevas formas de ocupación del espacio inspiradas en los modelos urbanos que se desarrollan en Bogotá (Aponte, 2011).



**Cementerio de Madrid:** Uno de los cementerios más recordados de la sabana por albergar unas de las tumbas y lapidas más hermosas de la región, en el año dos mil fueron destruidas algunas de sus lapidas y tumbas por vándalos (Cogollo, 2016).



**Parque Pedro Fernández Madrid:** En este lugar se puede admirar la arquitectura colonial, puesto que alrededor de este parque se encuentra la parroquia Francisco de Paula Santander y la alcaldía del municipio, con la llegada de los españoles en poblado empezó a construirse alrededor de este parque siguen una cuadrícula casi perfecta.



Fotografías: Diego Alexander Mora Gomez

Realizado por:

Diego Alexander Mora Gómez

Estudiante de Licenciatura en Ciencias Sociales

Universidad la Gran Colombia



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia



# **F. Anexo 6: Guion expedición pedagógica**

**Guion:** Expedición Urbana Madrid Cundinamarca **Guía:** Diego Alexander Mora Gómez **Fecha:**

<b>MOMENTO RECORRIDO</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>DATOS A PRESENTAR POR PARTE DEL GUÍA (escribir aquí lo que el guía dirá)</b>	<b>Actividad:</b>
Saludo y Bienvenida	Inicio de la expedición por el municipio buscando la motivación de los estudiantes a conocer, reconocer las problemáticas e identificar las responsabilidades que tienen como ciudadanos	Buenos Días como ya todos me conocen mi nombre es Diego Alexander Mora Gómez soy estudiante de Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad la Gran Colombia, y hoy llevaremos a cabo la tercera fase de la propuesta pedagógica “nosotros y Madrid” que específicamente es el Comprender la responsabilidad que tenemos como ciudadanos. Esto lo realizaremos a partir de una expedición urbana por el municipio, en esta medida vamos a salir del colegio para identificar algunos de los puntos que hemos abordado en el salón y conocer otros.	
Introducción al recorrido	Presentación de la expedición particular, explicación del nombre y del sentido de la ruta	<p>Esta expedición tiene como nombre “Expedición Urbana Madrid Cundinamarca”, urbana porque lo que haremos es caminar por la zona urbana del municipio con el fin de identificar las dinámicas que se han desarrollado y se desarrollan en el espacio a partir de las transformaciones que se han producido en Madrid Cundinamarca. Es de vital importancia que ustedes identifiquen los cambios que se evidencian en la ciudad a partir de la caminata, es decir que relacionen los lugares que caminaremos con el lugar en el que viven para así observar la diversidad de la ciudad que en muchos casos ignoramos.</p> <p>De esta manera hago la invitación de que si tienen alguna observación, percepción o noción de un lugar lo compartan con nosotros, para así contrastar las diferentes percepciones que se tienen de la ciudad.</p> <p>Esta ruta pedagógica cuenta con actividades complementarias en todas sus paradas, con el fin de tener interacción con los espacios y las personas que la habitan. Estas actividades se realizan en el marco de un circuito o concurso, así los estudiantes se dividirán en grupos de 5 personas y cada actividad</p>	

		otorgara puntos a los grupos que la completen, para al finalizar tener una recompensa como ganadores de las actividades. La Recompensa son chocolatinas Jumbo para cada integrante del grupo	
Inicio del recorrido	Orientaciones sobre los desplazamientos, el tiempo estimado y recomendaciones para el recorrido	<p>Antes de comenzar quisiera que todos tuvieran en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por favor no separarse del grupo, todos vamos a seguir la ruta que tenemos en los mapas, siempre la última persona del grupo va a ser mi compañero Juan Pablo Barriga, nadie puede estar detrás de él.</li> <li>• Si necesitan hacer una parada, por favor hángamelo saber.</li> <li>• Mantener el ritmo de la caminata de todo el grupo, sin embargo, si alguno se siente agotado, informarle a alguno de nosotros ya sea el profesor o a mi persona.</li> <li>• Por favor todos tener mucho cuidado en el desplazamiento por la ciudad, ya que en la misma están realizando obras y hay alta movilidad de vehículos.</li> <li>• Por favor manténgase hidratados según sus necesidades.</li> <li>• La expedición como pueden ver en sus mapas finaliza en el Parque Pedro Fernández Madrid, la ruta tiene un tiempo estimado de 3 horas y treinta minutos.</li> <li>• Si desean tomar fotos por favor informarme, así se destinará tiempo para esta actividad.</li> </ul>	
Parada 1 Skate Park Sosiego	Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.	<p>La primera parada es el Skatepark del barrio el Sosiego, este Skatepark se construyó en el año 2015 ya que desde el año 2014 el Municipio de Madrid Cundinamarca presentaba un alto número de menores (hombres y mujeres) que practican skateboard en algunas vías que articulan el sistema vial, de esta manera el municipio no contaba con un escenario adecuado para la práctica de este deporte (Alcaldía de Madrid, 2014).</p> <p>El dinero destinado para esta obra pública en un principio fue de doscientos dieciocho millones setecientos cincuenta mil pesos (\$ 218.750.000,00), los cuales fueron invertidos por la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía Municipal. La empresa que se encargó de la construcción de esta obra fue AMERICABA CORP S.A.S, la obra tenían un tiempo estimado de ejecución de 3 meses, posterior a esto el contratista solicito la prologa de tiempo a 2 meses ya que era necesario realizar ajustes al diseño inicial justificado en la</p>	En esta parada los integrantes de cada grupo deben preguntarle a alguna de las personas que se encuentra en el SkatePark la importancia que tiene para ellos este espacio, cuanto lleva practicando su deporte extremo y el por qué lo hace, la respuesta la deben escribir en una de

		<p>toma de medidas de seguridad, después de esto se solicita de nuevo una prologa de treinta días, ya que la obra se retrasó por la ola invernal y por las solicitudes de la comunidad respecto a la tubería del parque, después de esto en mayo de 2015 se agregan ciento nueve millones doscientos cincuenta mil pesos (\$109.250.000.00) a la obra puesto que se buscó la implementación de nuevas rampas, de un muro de protección para predios colindantes, de una pirámide en concreto, de un bowl (foso) en concreto, de tubería metálica, y de sistema de alcantarillado, finalmente la obra se terminó en 6 meses y 15 días. Es a resaltar como el municipio busco generar un espacio para los deportistas extremos del municipio, un espacio que termino con una inversión de treientos veintiocho millones de pesos (\$328.000.000,00) y que se ve que tiene una alta funcionalidad en el mismo, además también podemos ver como los ciclistas extremos construyeron rampas junto a este espacio para la práctica de su deporte. Esto en el municipio ha generado la disminución de deportistas extremos en las calles, específicamente vías o andenes, lo cual genero la mejor circulación en la ciudad. Ante esto quiero invitarlos a que, si practican alguno de estos deportes, se acerquen a los espacios destinados para el mismo, eso sí con todas las medidas de seguridad.</p>	<p>las hojas otorgadas por el guía.</p> <p>Recursos: Media hoja con preguntas</p> <p>Puntos: 1 punto si completan la actividad</p>
<p>Parada 2 Corona</p>	<p>Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.</p>	<p>Nuestra segunda parada es la planta de Colcerámica S.A. (empresa de la organización Corona), “Corona es una multinacional colombiana con 135 años de historia empresarial. Está compuesta por seis unidades estratégicas de negocio dedicadas a la manufactura y comercialización de productos para el hogar y la construcción. Cuenta con 19 plantas de manufactura en Colombia” (Colceramica, 2018), esta planta específicamente se encuentra en la unidad de Colceramica la cual se dedica a la fabricación y comercialización de productos que conforman soluciones integrales para Baños, Cocinas y Revestimientos para hogares, oficinas, establecimientos comerciales e institucionales.</p> <p>Los inicios de Corona se datan hacia el año 1881 en Caldas, Antioquia, en esta época tuvo como nombre Compañía Cerámica Antioqueña, Lozas de Caldas en 1906 y Locería Colombiana en 1931, la empresa desarrollo un crecimiento amplio lo que genero la creación de nuevas empresas y así se conformó la Organización Corona. Para la década del 50 empieza la construcción de la planta que vemos al frente de nosotros que dio “inicio a la fabricación de porcelana sanitaria en el municipio de Madrid, cerca de Bogotá” (Colceramica, 2018), como lo hablamos en diferentes clases corona</p>	<p>En esta parada cada grupo debe colorear los barrios que fueron construidos para los trabajadores de la empresa Corona.</p> <p>Recursos: Hoja con Imagen satelital de los alrededores de Corona y Colores.</p> <p>Puntos: 2 puntos para el primer grupo en hacerlo, 1 Punto para los grupos que lo completen sin errores.</p>

		<p>genera cambios en Madrid y sus alrededores, por ejemplo para la población migrante que se dirigió hacia Bogotá en la segunda mitad del siglo XX la empresa veía consumidores potenciales, ya que se instaurarían nuevos barrios en la ciudad, además Corona en Madrid incentivo la creación de diferentes barrios para sus trabajadores, un ejemplo claro es el que está en diagonal a nosotros ¿Alguien sabe cómo se llama ese barrio? , también barrios obreros el Echavarría y Lorena, que están a nuestra derecha.</p> <p>Como podemos ver en la actualidad esta empresa genera una alta movilidad de vehículos de carga pesada, ya que esta empresa “es líder en el mercado colombiano y tiene posiciones importantes en los mercados de Venezuela, Ecuador, Estados Unidos, Canadá, Chile, Honduras, Jamaica, República Dominicana, México, Panamá, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Puerto Rico y Perú”, por lo tanto es necesario el transporte de estos productos hacia El Aeropuerto el Dorado, los países vecinos y los puertos de Colombia.</p>	
<p>Parada 3 Megabiblioteca Publica</p>	<p>Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.</p>	<p>Nuestra tercera parada la tenemos en la nueva Mega biblioteca Publica Hernán Echavarría, es evidente que era un espacio que necesitaba el municipio, ya que la antigua biblioteca pública con la que contaba estaba ubicada en la antigua estación del tren, no sé si algunos la conocieron, pero un espacio bastante reducido con una colección también reducida. En esta medida el municipio vio la necesidad de construir la Mega biblioteca Hernán Echavarría, la cual desde 2016 se propuso</p> <p>que al finalizar su construcción tendrá una capacidad de servicio para aproximadamente 320 personas; las cuales podrán disfrutar de diferentes servicios y salas como lectura para niños y adultos, sala de investigación técnica, sala de tecnología, área para museo, salón múltiple, ludoteca, área administrativa, zona de baños, terrazas y cafetería, de manera tal que se constituya en un nuevo entorno de aprendizaje que, desde la perspectiva de la Educación Documental, promueva la participación y conversión de comunidades de aprendizaje, donde se potencie el acceso físico e intelectual a la información; y donde se ofrezcan los recursos y actividades para el aprendizaje que representan una diversidad de experiencias, opiniones, creencias sociales y culturales. (Alcaldía de Madrid, 2016)</p> <p>Los encargados de la construcción de esta biblioteca fue el Consorcio Bibliomadrid, el valor inicial para la obra fue de setecientos treinta y cinco</p>	<p>Antes de iniciar la explicación de la parada los estudiantes deben escribir en una paleta una palabra que defina la Mega biblioteca.</p> <p>Se inicia la explicación, después de esto un integrante de cada grupo debe ir a la recepción y preguntar el nombre de la mega biblioteca, los primeros dos grupos en ir y volver con el nombre correcto ganan.</p> <p>Recursos: Paletas y marcadores</p> <p>Puntos: 2 puntos para los 2 grupos más rápidos.</p>

		<p>millones doscientos cuarenta y dos mil trescientos noventa y cinco pesos (\$735.242.395,00), posterior se hizo una adición de doscientos veintinueve millones novecientos cincuenta y cuatro mil pesos (\$229.954.00,00), para un total de novecientos sesenta y cinco millones ciento noventa y seis mil trescientos noventa y cinco pesos (\$965.195.285,00). Esta obra se inició el 22 de noviembre de 2016 con un tiempo estimado de 5 meses que se convirtieron en 7 meses pues se terminó el 21 de junio de 2017.</p> <p>Hay que resaltar que el funcionamiento de esta biblioteca se da hasta este año.</p>	
<p>Parada 4 Puente Los Españoles</p>	<p>Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.</p>	<p>Ahora estamos viendo una de las construcciones más antiguas de nuestro municipio, el puente Los Españoles que tiene una arquitectura colonial y fue construido en el año 1782 por el ingeniero italiano Domingo Esquiaqui, por este puente en la época colonial tenían que cruzar todas las personas que se dirigieran hacia santa fe o en la actualidad Bogotá desde la ciudad de Honda, es un lugar tan icónico del municipio que por este paso el libertador Simón Bolívar en el año 1808.</p> <p>En la actualidad sigue siendo importante para el municipio ya que por este se cruza el río Subachoque y en el cual se instaló la imagen de la virgen la cual es de devoción de algunos madrileños.</p>	<p>Un integrante de cada grupo debe ir hasta el puente Los Españoles y traer un sobre que se encuentra detrás de la virgen que sobre este se encuentra, el primer grupo en traer el sobre y leer lo que dice en el (Fecha de construcción y Fecha en la que cruzo Simón Bolívar) gana.</p> <p>Recursos: Sobre con la información y cinta.</p> <p>Puntos: 2 Puntos para el primer grupo, 1 punto para los otros que vuelvan con el sobre.</p>
<p>Parada 5 Plazoleta Alfonso López</p>	<p>Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos</p>	<p>Ahora nos encontramos en la tan conocida y concurrida plazoleta de Madrid en la que se encuentra la antigua estación del tren, los foráneos del municipio lo conocen como el parque, pues los buses intermunicipales así lo llevan nombrado en sus tablas ¿alguno de ustedes sabe cómo se llama esta plazoleta? Por un lado, la transformación y rehabilitación de los espacios se</p>	<p>Antes de la explicación de la parada los integrantes del grupo deben preguntar cuál es el nombre de la plazoleta</p>

	<p>representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.</p>	<p>ha desarrollado en todas las ciudades sin embargo en Madrid esto cada vez es más evidente, se han transformado espacios que invitan al olvido de hechos que marcaron la historia del municipio, desarrollando la lógica de la pica y la demolición (Cogollo, 2016).</p> <p>Por ejemplo, en las residencias cercanas al parque de la iglesia” se tejió una parte significativa de la historia nacional. Pedro Aquilino López y su señora, doña Rosario Pumarejo de López tomaron una de esas casas en arriendo comenzando el siglo XX, para tomar un descanso de unos meses, en el duro camino que desde Honda (Tolima), pasando por las estaciones intermedias de Guaduas y Facatativá, entre otras, conducía a la fría y neblinosa Bogotá. Uno de sus numerosos hijos, un chicuelo vivaracho de ojos grandes y dientes cucharetos, correteaba entonces a sus escasos siete años, por entre esos solariegos patios, traspasando las cercas de tapia apisonada en las que nacía el grisáceo musgo sabanero. Ese niño no era otro que Alfonso López Pumarejo (1886 - 1959), él vivió unos meses en la actual Madrid, quién lo creyera. El presidente de la <i>Revolución en marcha</i>, que sentó las bases de la Colombia postmoderna. Un viejo busto fundido por el maestro Rodrigo Arenas Betancur, cuyo original se encuentra en el Instituto Caro y Cuervo de Bogotá, así lo testimoniaba, en el antiguo parque central que hoy se denomina Serrezuela. Ese busto fue hurtado por vándalos que lo arrancaron. (2016)</p> <p>Esta plazoleta sufrió de la llamada rehabilitación del espacio, esto se dio específicamente en la administración de Juan Carlos Coy en el año 2003, en el cual se desarrolló un proyecto que cambio el nombre de la plazoleta a la plaza serrezuela.</p> <p>Presentación de la fotografía de la antigua plazoleta</p>	<p>y el porqué de ese nombre a los transeúntes del lugar, la respuesta que crean correcta deben escribirla en la hoja entregada por el guía, para esto tendrán un tiempo de 3 minutos.</p> <p>Puntos: 3 puntos para el grupo que le digan el nombre de la plazoleta con su justificación. 2 puntos para los que solo obtengan el nombre de la plazoleta. 1 punto para grupos que preguntaron, pero no encontraron respuesta.</p> <p>Recursos: Hoja Guía con preguntas para el Transeúnte</p>
<p>Parada 6 Parque Luis Carlos Galán</p>	<p>Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características</p>	<p>En el año 2015 también se realizó la rehabilitación de este parque puesto que con esta obra se pretendió mejorar el espacio social y ambiental, generado circulaciones peatonales seguras y vías aptas para el libre rodamiento vehicular, lo cual permitió al municipio cumplir con las obligaciones del estado, en pro de garantizar la integridad de los habitantes del sector, mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad tanto peatonal como vehicular</p>	

	arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.	sobre el área de influencia del proyecto, para mejorar y elevar la calidad de vida de los habitantes del sector (Alcaldía de Madrid, 2015). Lo que buscaron fue mejorar dos cosas, la primera de ellas la calidad de vida, si ustedes recuerdan este parque tenia zonas verdes con algunas rejas, la verdad el espacio ya se veía deteriorado para los habitantes y en las noches era una zona muy oscura en la cual se desarrollaba cierta delincuencia, esto se mejoró como lo pueden ver; lo otro que se intentó mejorar es la movilidad vehicular, lo que hicieron fue ampliar la bahía para los buses, esto contribuye al mejoramiento de la movilidad, sin embargo se le quito espacio al peatón, un ejemplo es que cerca al busto con dificultad puede pasar una persona en silla de ruedas.	
Parada 7 Urbanización Casa Blanca	Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que generaron en la ciudad.	Ahora estamos en las urbanizaciones de la hacienda casa blanca, si ustedes no lo sabían esta era una de las haciendas más importantes de todo el municipio y la zona, ya que fue del señor José María Vergara y Vergara el cual fue Secretario de Gobierno de Cundinamarca en 1861 y el primer historiador de la literatura colombiana.  Acá podemos identificar como cambia drásticamente el espacio de la ciudad, ya no vemos congestión vehicular, ya no vemos muchas personas, ya no vemos locales comerciales, solo vemos edificios, parques y casas, es un lugar muy tranquilo a diferencia de todo el espacio que hemos caminado, esto es lo nuevo de Madrid, es hacia dónde va la urbanización de toda la zona de la sabana, a la urbanización vertical.	Los integrantes del grupo deben encontrar un sobre con un poema escrito por Isabel Lleras de Ospina sobre la hacienda Casa Blanca, los dos primeros grupos en entregarle el sobre al guía gana.  Puntos: 2 Puntos a los grupos ganadores. 1 Punto a los grupos que encuentran el sobre  Recursos: Sobres con el poema
Parada 8 Cementerio	Identificar los datos relevantes de interés histórico (fechas, nombres, eventos representativos, características arquitectónicas) y dinámicas que	Ahora nos encontramos en un lugar que pocos visitan, o alguno de ustedes ha venido hace poco a este cementerio (Si alguno responde que sí, es bueno indagar a que viene y si tiene familia en este lugar) Este es el cementerio de Madrid en este lugar era donde terminaban las vanidades del mundo, ¿por qué digo esto? Porque en esta gran puerta reposaba un letrero que decía aquí terminan las vanidades del mundo, aun es una gran incógnita para mí, el por qué lo retiraron de su lugar. En este lugar se encuentra enterrado el famoso escritor cubano por el cual Serrezuela cambio de nombre a Madrid, el Señor Pedro Fernández Madrid, en este lugar también reposan los restos de su	Un integrante del grupo debe entrar al cementerio y traer escrito la fecha de muerte de Pedro Fernández Madrid y de su esposa, en esa medida deben buscar la tumba.

	generaron en la ciudad.	esposa muerta en el río Subachoque. En este cementerio se encontraban unas de las lapidas más hermosas de toda la sabana, pero según cuenta la leyenda una noche del año 2000 algunos muchachos alcoholizados entraron a profanar las tumbas y a dañar aquellas lapidas que se pueden datar desde el siglo XVII (Cogollo, 2016).	Puntos: 3 Puntos para el primer grupo en traer la información. 2 puntos para el segundo 1 punto para el tercero  Recursos: Hoja con los nombres de los fallecidos.
--	-------------------------	--	--

# **G. Anexo 7:**

# **Cuestionario**

# **expedición**

# **pedagógica**



**UNIVERSIDAD**  
**La Gran Colombia**



### **Pertinencia de la Expedición Pedagógica**

#### **Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus dinámicas urbanas**

¿Qué tan adecuada considera usted que fue la ruta pedagógica Madrid entre el pasado y el presente, un recorrido por sus dinámicas urbanas, para la reflexión de las transformaciones de la ciudad y las dinámicas que a lo largo del tiempo se han desarrollado en la misma y para la enseñanza de las ciencias sociales?

Totalmente adecuada

Adecuada

Regular (Puede Mejorar)

Inadecuada

Totalmente inadecuada

Observaciones:

---

---

---

---

---