



Concepto de economía colaborativa en el programa EnCicla de la ciudad de Medellín.

Maria Camila Galeano Betancur

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello (Antioquia)

Programa Comunicación Social - Periodismo

abril de 2022

Concepto de economía colaborativa en el programa EnCicla de la ciudad de Medellín.

Maria Camila Galeano Betancur

Monografía presentado como requisito para optar al título de Comunicador Social - Periodista

Asesor(a)

Camilo Esneider Manrique Cardona

Título académico

Magister en Industrias Creativas y culturales

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Antioquia y Chocó

Sede Bello (Antioquia)

Programa Comunicación Social - Periodismo

abril de 2022

Dedicatoria

Este trabajo esta dedicado a cada una de las personas que me han acompañado a lo largo de mi carrera universitaria y que con su apoyo ha hecho que hoy sea posible estar logrando mis objetivos personales y profesionales. A cada uno de los maestros que con todos sus conocimientos nos permiten llegar a ser grandes profesionales. A mis compañeras por ser una red de apoyo y ser parte de cada proyecto que realizamos a lo largo de nuestros estudios. Por ultimo y mas importante, a mis padres por creer en mis habilidades y apoyarme siempre.

Agradecimientos

Quiero agradecer en primer lugar a Dios, por ser mi fuerza durante todo el proceso, por guiarme en el camino y fortalecerme espiritualmente y así poder empezar un camino lleno de éxito.

Hoy quiero expresar mi gratitud a todas aquellas personas que estuvieron presentes en la realización de esta etapa que ha culminado, de este sueño que es tan importante para mí y quiero agradecer todas sus ayudas, sus palabras de motivación, de aliento y sobre todo por sus conocimientos, sus consejos y su dedicación.

Manifiesto mis más sinceros agradecimientos a mi asesor de proyecto, Camilo Manrique, quien con su conocimiento y su tutoría fue una pieza fundamental para que este trabajo fuera culminado con éxito.

A mis compañeras Laura y Valeria, quienes con el pasar del tiempo no solo creamos un vínculo universitario, sino que además fuimos fortaleciendo una amistad y creando una familia, sin el trabajo en equipo no hubiera sido lo mismo, les agradezco acompañarme durante todo este tiempo, por compartir experiencias, alegrías, frustraciones, llantos, tristezas, peleas, celebraciones y muchos más factores que ayudaron a que hoy seamos como hermanas, por demostrarme que la amistad verdadera si existe.

Por último, quiero agradecer a la base de todo, a mis padres, que quienes con su apoyo y sus consejos fueron el motor de arranque y mi constante motivación, muchas gracias por su paciencia y comprensión, y sobre todo por su amor.

Contenido

1	Lista de figuras	8
2	Lista de anexos.....	9
3	Resumen	10
4	Abstract.....	11
5	Introducción.....	12
6	Antecedentes del problema.....	14
7	Planteamiento del problema	15
8	Delimitación del Problema.....	16
	Delimitación espacial	16
	Delimitación temporal	16
	Delimitación temática.....	17
8.1	Pregunta de investigación.....	17
8.2	Descripción del problema	17
9	Justificación.....	18
10	Objetivos	20
10.1	Objetivo general.....	20
10.2	Objetivos específicos	20
11	Estado del Arte.....	21
11.1	Evolución de la bicicleta	21
11.2	Contexto global	25
11.2.1	BiciMAD. Servicio público de bicicleta eléctrica de la ciudad de Madrid	25
11.2.2	Ecobici: Servicio de bicicletas públicas en Santiago de Chile.....	26
11.3	Contexto local	26
11.3.1	Bicicletas públicas en Bogotá.....	26
11.3.2	EnCicla, sistema de bicicletas público en Medellín.....	27
11.4	Estudio de caso desde los actores de la relación Universidad, Empresa, Estado.....	27
12	Marco histórico	32
12.1	Historia de la bicicleta.....	32
12.1.1	Parques comunitarios de bicicletas públicas	33

12.1.2	Sistema de atención personal o manual.....	34
12.1.3	Sistemas automáticos	34
13	Marco Conceptual.....	35
13.1	Eco sostenibilidad	35
13.2	Sistema de bicicletas publico	36
13.3	Sustentabilidad	36
13.4	Economía sostenible	36
13.5	Cultura ciudadana como comunicación	37
13.6	Cultura ciudadana en Colombia.....	38
13.7	Comunicación organizacional	39
13.8	Economía colaborativa.....	40
13.9	Creación de comunidad	40
14	Marco Legal.....	41
15	Marco praxeológico	47
15.1.1	Ver.....	47
15.1.2	Juzgar	47
15.1.3	Actuar.....	48
16	Metodología.....	48
16.1	Tipo de investigación	48
16.1.1	Método cualitativo.....	48
16.1.2	Tipo de estudio- Descriptivo	48
16.1.3	Enfoque Metodológico	50
16.1.4	Estudio de caso:	51
16.2	Fenomenológico-interpretativo.....	52
16.3	Técnicas de investigación.....	52
16.3.1	Rastreo de información.....	52
16.4	Observación participante estructurada	52
16.5	Entrevista estructurada.....	53
16.6	Encuesta Online estructurada.....	54
17	Hallazgos	54
17.1	Implementación de rastreo de información.....	54
17.2	Implementación de Observación participante semiestructurada	54

17.2.1	Uso de EnCicla como medio de transporte cotidiano en la ciudad de Medellín	54
17.2.2	Conclusión observación participante.....	56
17.3	Implementación de entrevista semiestructurada	57
17.3.2	Conclusión entrevistas	59
17.4	Implementación de encuestas Online — digitales:	59
17.4.1	Conclusión encuestas.....	65
18	Conclusiones	65
19	Anexos.....	68
20	Referencias.....	74

1 Lista de figuras

Figura 1. Juegos paralímpicos de Roma en 1960.....	21
Figura 2. Tricicleta diseñada en Argentina.....	22
Figura 3. Kit Adapta, bicicleta inclusiva en España.....	23
Figura 4. Corporación “Te llevamos” Ciclo paseo, Envigado.....	24
Figura 5. Estación de bicicletas públicas en Francia.....	25
Figura 6. Rango de edad público encuestado.....	59
Figura 7. Identidad del público encuestado.....	60
Figura 8. Municipio de residencia del público encuestado.....	60
Figura 9. Rango de público que conoce el sistema EnCicla.....	61
Figura 10. Porcentaje de público que ha participado de EnCicla.....	62
Figura 11. Medio de transporte más usado por el público encuestado.....	62
Figura 12. Porcentaje del publico encuestado que cree en el beneficio de EnCicla para el crecimiento económico del Valle de Aburra.....	63
Figura13. Porcentaje del público encuestado que cree en aporte al bienestar y movimiento por parte de EnCicla.....	63
Figura 14. Porcentaje del público encuestado que considera la perduración de EnCicla en Medellín.....	64

2 Lista de anexos

Anexo 1. Estación de bicicletas públicas, EnCicla.....	68
Anexo 2. Bicicletas publicas sistema EnCicla.....	68
Anexo 3. Estación de EnCicla, parque de Bello.....	69
Anexo 4. Entrevista semi estructurada.....	69
Anexo 5. Observación análisis participante semi estructurada.....	70
Anexo 6. Encuesta online estructurada.....	71
Anexo 7. Autorización de participación en investigación aval de consentimiento informado, realizada a Maria Clara Arango.....	72
Anexo 8. Autorización de participación en investigación aval de consentimiento informado, Realizada a Andrés Agudelo.....	73

3 Resumen

El objetivo de esta investigación es determinar el efecto que causa el surgimiento de la compañía EnCicla, el único sistema transporte público gratuito que existe en el mundo y que se ha convertido en el desarrollo tecnológico e innovador más importante para los habitantes del Valle de Aburra y los municipios donde llega EnCicla como: Envigado, Sabaneta, Itagüí, La Estrella y Bello encontrando una solución de movilidad rápida, eficiente y económica.

Con su llegada en el año 2011 los habitantes de la ciudad de Medellín han aportado al desarrollo de la economía colaborativa, un modelo de negocio que es aprovechado por las nuevas tecnologías y que une dos grandes factores para el crecimiento de la ciudad, sin embargo, dado a que es un reciente modelo de movilidad en el Valle de Aburra, con esta investigación se quiere conocer las posibilidades que tiene la economía y la movilidad de aportar a la evolución cultural, social y ambiental de la ciudad a través del programa que promueve grandes avances para el Valle de Aburra.

Palabras clave: Movilidad, bicicletas, medio ambiente, economía, transporte público, economía circular, economía colaborativa, desarrollo sostenible, consumo responsable.

4 Abstract

The objective of this research is to determine the effect caused by the implementation of the company EnCicla, the only free public transportation system that exists in the world and that has become the most important technological and innovative development for the inhabitants of the Aburra Valley and the municipalities where EnCicla is found, such as Envigado, Sabaneta, Itagüí, La Estrella y Bello finding a fast, efficient and economical mobility solution.

Since its arrival in 2011, the residents of the city of Medellin have contributed to the development of the collaborative economy, a business model that is leveraged by new technologies and that unites two major factors for the growth of the city, however, since it is a recent model of mobility in the Aburra Valley, the focus of this research is to know the possibilities that the economy and mobility have to contribute to the cultural, social and environmental evolution of the city through the program that promotes great advances for the Aburra Valley

Keywords: Mobility, bicycles, environment, economy, public transport, circular economy, collaborative economy, sustainable development, responsible consumption

5 Introducción

Esta investigación se enfoca en estimar el desarrollo del servicio EnCicla como caso de economía colaborativa en la ciudad de Medellín. EnCicla es un proyecto que comenzó en el 2011 como una alternativa de movilidad sostenible. Para el año 2022 posee más de 58.464 usuarios activos y un promedio de 10 mil viajes diarios. “Se ha convertido en referente de éxito en Latinoamérica, es el único del país que funciona como sistema de transporte...” afirma la subdirectora de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburra (AMVA), Viviana Tobón. (Jiménez, 2018)

La economía es un factor de gran importancia en una ciudad que tiene más de 4 millones de habitantes, por dicha razón, esta investigación analiza el éxito que causa la economía colaborativa con el sistema articulado de bicicletas de la ciudad de Medellín, su estrategia y el desarrollo que ha tenido desde el año 2011 que comenzó el proyecto.

La bicicleta tuvo sus primeros acercamientos a los medios de transporte y por Karl Freiher von Drais en el año 1817 un ejemplar hecho en madera, que con el pasar del tiempo fue evolucionando de tal manera que les permitía a las personas movilizarse en bicicletas.

Este invento no para ahí, en el año 1885 fue el boom del momento, creando la necesidad de llevar las bicicletas a un elemento más cómodo y que les permitiera a las personas usarlo diariamente por su economía y facilidad.

EnCicla ha invadido el mundo de la economía colaborativa, por ejemplo, en Medellín diferentes empresas como: Airbnb, Uber, Rappi, etc., otro ejemplo creado en la ciudad ha sido Ruta N, han llegado con la idea de implementar un tipo de economía que ha cobrado fuerza a nivel mundial en los últimos

años y es la economía colaborativa por Alfonso (2016) define la economía colaborativa como los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios. Así mismo se afirma “aunque en Medellín y el Valle de Aburrá se ha trabajado por tener una movilidad sostenible, lo que se ha hecho hasta el momento no ha solucionado el gran problema de movilidad que existe en este territorio” (Mundo, 2020).

Para dicha situación se han llevado a cabo la búsqueda de mejoras que le facilite la vida a cada uno de los ciudadanos que se movilizan en transporte particular, público e incluso a los peatones y en ese mismo momento estar aportando a la economía de la ciudad de una manera colaborativa.

Con el desarrollo de este proyecto se evaluará la viabilidad de la propuesta con base en una indagación cualitativa. Por medio de un estudio basado en el sistema etnográfico presentado por la línea de investigación (usuario, producto, contexto) se realizará análisis de una propuesta de votación que corresponda al objetivo general. Además, en el marco teórico, se encontrarán referentes de los sistemas de bicicletas públicos (SBP) a nivel mundial y propuestas de bicicletas inclusivas que facilitarán la ideación inicial del diseño objetual.

Dicho lo anterior esta investigación está motivada por el impacto ambiental y social que causa en cada uno de los usuarios se hacen parte de EnCicla, que por medio de la gestión de comunicaciones y mercadeo han logrado consolidar una economía colaborativa en este contexto, gracias a esto se ha ido logrando escalar a una de las condiciones más importante, para que estos modelos de negocios sean exitosos, es la confianza, “Una ciudad en la que podemos confiar en el otro, en la sociedad y en las instituciones, es una ciudad que funciona porque cada uno da y recibe lo que le corresponde”, afirma el alcalde de Medellín, Federico Gutiérrez (Tiempo, 2019).

6 Antecedentes del problema

Los antecedentes de este problema se construyeron en base al desarrollo del servicio EnCicla como caso de economía colaborativa en la ciudad de Medellín. EnCicla hace parte de la cultura Metro, una estrategia de la empresa Metro que incentiva la cultura ciudadana, en donde se ve una clara relación entre cultura ciudadana y cultura impartida por dicha empresa a la que pertenece EnCicla. “La economía colaborativa es un modelo económico que consiste en el intercambio gratuito u oneroso de bienes y/o servicios directamente entre particulares, valiéndose de una plataforma tecnológica que permite la conexión entre la oferta y la demanda” (Vicente Hernandez, 2019).

Pero no solamente EnCicla ha invadido el mundo de la economía colaborativa, por ejemplo, en Medellín diferentes empresas, por ejemplo, Airbnb, Uber, Rappi, etc., otro ejemplo creado en la ciudad ha sido Ruta N, han llegado con la idea de implementar un tipo de economía que ha cobrado fuerza a nivel mundial en los últimos años y es la economía colaborativa.

Alfonso Sánchez define la economía colaborativa como los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades (Sánchez, 2016).

Méndez y Giménez afirman que la cuestión de la confianza es una de temas centrales en la discusión de la economía colaborativa. Ellos proponen, que “una de las maneras de generarla es mediante sistemas de evaluación como método de control social que incentive a los usuarios a portarse correctamente” (Méndez & Giménez, 2004, pág. 3).

Varias iniciativas colaborativas en Medellín tanto como globalmente han fracasado o encuentra una resistencia por un tema social muy importante y poco estudiado y es la brecha de desconfianza: por ejemplo, la desconfianza en primero, dejar un producto o servicio, dinero a manos de otros, además para Méndez y Giménez (2016), se han intentado implementar en su publicidad y relacionamiento con sus públicos de interés diferentes maneras para fomentar la implementación de esta economía sin embargo, muchas de las marcas mencionadas anteriormente, han tenido problemas a la hora de que los usuarios confíen plenamente en ellos.

7 Planteamiento del problema

Para nadie es un secreto que el tema movilidad es complicado en la ciudad de Medellín. Cada día son más los carros, las motos, las bicicletas y otras formas de desplazarse las que se ven en las calles, pero también aumentan las congestiones y se reducen las vías por donde se puede movilizar genera una serie de dificultades para los habitantes como lo son la contaminación ambiental y la congestión en las calles. (El Mundo, 2020)

Motivando a la población para que busque otras alternativas de transporte para prevenir y descongestionar las vías, evitando situaciones a las que se ven expuestos diariamente los Medellínenses. En los objetivos para Medellín en el año 2023 es

Establecer las bases de la transición ecológica para direccionar a Medellín hacia un futuro de sostenibilidad en el cual se garantice el pleno disfrute del pleno derecho a la ciudad, la habitualidad digna para sus habitantes y la integración funcional y armoniosa de la ruralidad mediante el reconocimiento del derecho. (Medellín A. d., 2021)

EnCicla es el Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá, una propuesta del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que busca fomentar la Movilidad Sostenible en la región. EnCicla se enfoca en posicionar la bicicleta como un modo de transporte que se articule al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá-SITVA-, y que además, sensibilice y promueva la transformación cultural de la región, hacia una Movilidad Activa. (El Mundo, 2020)

Según el Área Metropolitana del Valle de Aburra (2022) este proyecto no solo aporta al medio ambiente, también a la economía colaborativa de la ciudad, con 101 estaciones, 110.045 usuarios inscritos, 1.800 bicicletas, 15.7M prestamos total, 41.35 kilómetros recorridos y 6583 préstamos diarios, este Proyecto desarrolla una serie de estrategias para llegar a ser un éxito en Latinoamérica

Sin embargo, no todos los habitantes hacen uso de este servicio, hay quienes hacen el préstamo de las bicicletas para luego hurtarlas, vandalizarlas o venderlas, a partir de esto se busca la manera de crear y fomentar conciencia, cultura y respeto en los habitantes de la ciudad para poder ayudar al crecimiento y promoción de un transporte que ayude ambiental, social y económicamente. Mediante la una movilidad inteligente, nuevas tecnologías, cultura ciudadana y la innovación social. (Blu Radio, 2022)

De acuerdo con lo anteriormente mencionado, se hace indispensable a través de una monografía, indagar la utilidad y la efectividad que brinda el sistema de transporte público de la ciudad de Medellín EnCicla para mejorar la movilidad en la ciudad y a su vez aportar al crecimiento y desarrollo económico – sostenible del Área Metropolitana del Valle de Aburra a través de las nuevas tecnologías.

8 Delimitación del Problema

Delimitación espacial El problema planteado está delimitado geográficamente a Medellín.

Delimitación temporal El problema planteado está delimitado a la evolución económica de la ciudad de Medellín por medio de EnCicla.

Delimitación temática El trabajo de investigación documental estará dirigido a explorar el surgimiento de EnCicla como una alternativa de promover la economía colaborativa para el avance de la ciudad.

8.1 Pregunta de investigación

¿Cómo en el programa EnCicla se desarrolla el concepto de economía colaborativa y cuál es su incidencia en la ciudad de Medellín?

8.2 Descripción del problema

El Sistema de bicicletas público, EnCicla, de la ciudad de Medellín, no posee las herramientas necesarias para brindarle un servicio seguro a los usuarios. Dada dicha situación puede presentarse EnCicla como estrategia de movilidad sostenible y economía colaborativa.

Encontramos problemas de conectividad de internet en dichos espacios, lo que hace imposible a un usuario prestar una bicicleta u obtener información del sistema. Otra situación que se evidenció (y que también es común que se reporte) son los problemas para el enganche y desenganche de los vehículos; así como el evidente deterioro físico de las estaciones y de los vehículos tras una década de servicio. (El Colombiano, El Colombiano, 2022)

Para esto es de suma importancia evidenciar el surgimiento de un consumo responsable como nueva estrategia de negocio por parte de las organizaciones que promueven una movilidad consciente para los últimos años en la ciudad de Medellín. Aspectos como la reducción del impacto ambiental y el consumo consciente son el pilar fundamental para esta investigación. De la mano con la cultura metro la cual es parte fundamental del Proyecto EnCicla debido a la articulación con algunas estaciones como: Envigado, Itagüí, Sabaneta, Bello y entre otras.

9 Justificación

Teniendo en cuenta la necesidad de evidenciar como en la ciudad de Medellín la movilidad busca ser llevada a las nuevas tecnologías

En los últimos seis años, Medellín ha contratado 379 empresas de tecnología e innovación para instalar oficinas en la ciudad, creando más de 11.000 puestos de trabajo, según el centro de innovación Ruta N. Las empresas de tecnología más valiosas de Medellín son todas internacionales, incluidas AI Fund y Skillshare, con sede en Nueva York, que ha recaudado más de \$110 millones en fondos y tiene una oficina de ingeniería en Medellín. (ViralWS.com, s.f.)

Para el desarrollo de la ciudad a través de diferentes alternativas que permitan un avance económico, tecnológico y social. Para esto se ha requerido la implementación del Proyecto EnCicla, ayudando con evidentes situaciones actuales como la reducción de las emisiones CO2, practicar la economía colaborativa y fomentar la cultura ciudadana, tanto en los visionarios, peatones y conductores vehiculares.

Según El Colombiano en el plan de ordenamiento territorial, se concretan proyectos que se direccionan al aumento del dominio público y al desarrollo de espacios que mejoren la calidad de vida de todos los ciudadanos y a su vez aporten al crecimiento de la ciudad. Por otra parte, Medellín apunta a ser una ciudad más inclusiva y sostenible, por ende, impulsan proyectos donde mejoren las condiciones de la población en temas de desarrollo social y crecimiento económico por medio de transporte amigables con el medio ambiente. (El Colombiano, 2018)

Esta investigación expone las diferentes posibilidades de un desarrollo sostenible a través de la movilidad, uno de los factores más importantes, relevancia y logístico y al que una ciudad como Medellín le apuesta para llegar a ser la ciudad más avanzada a nivel nacional, por dicha razón es importante conocer el estado actual y la evolución de este proyecto.

El 11 de octubre de 2011 comenzó EnCicla. Para entonces, era una prueba piloto de un sistema de bicicletas en Medellín con 6 estaciones manuales y una flota de 105 bicicletas que pretendían conectar la Universidad Pontificia Bolivariana con la Universidad Nacional. (Aburra, 2020)

A partir del surgimiento de una visión de consumo responsable, aparecen nuevas formas de configuración de los modelos de negocios de las organizaciones y relacionamiento con sus grupos de interés, uno de los que ha crecido de manera más significativa y motivado por temas como la reducción del impacto ambiental, el consumo consciente, los modelos de economía, la producción y el consumo sostenible, entendiendo por esto que el sentido de lo sostenible está en que muchas personas unen esfuerzos y presupuestos para hacer de una experiencia costosa y lejana en algo que es asequible y accesible para todas las personas.

La importancia de esta investigación es analizar los esfuerzos realizados por parte de una comunidad para mantener en pie un proyecto como lo es EnCicla, con el que beneficia a todos los usuarios, vela por la conservación del medio ambiente y además puede servir de vital ejemplo para impulsar el crecimiento de este tipo de economía en otras organizaciones teniendo como resultado una mayor conciencia ciudadana sobre la sostenibilidad social.

10 Objetivos

10.1 Objetivo general

- Analizar como el programa EnCicla se desarrolla el concepto de economía colaborativa y su incidencia en la ciudad de Medellín.

10.2 Objetivos específicos

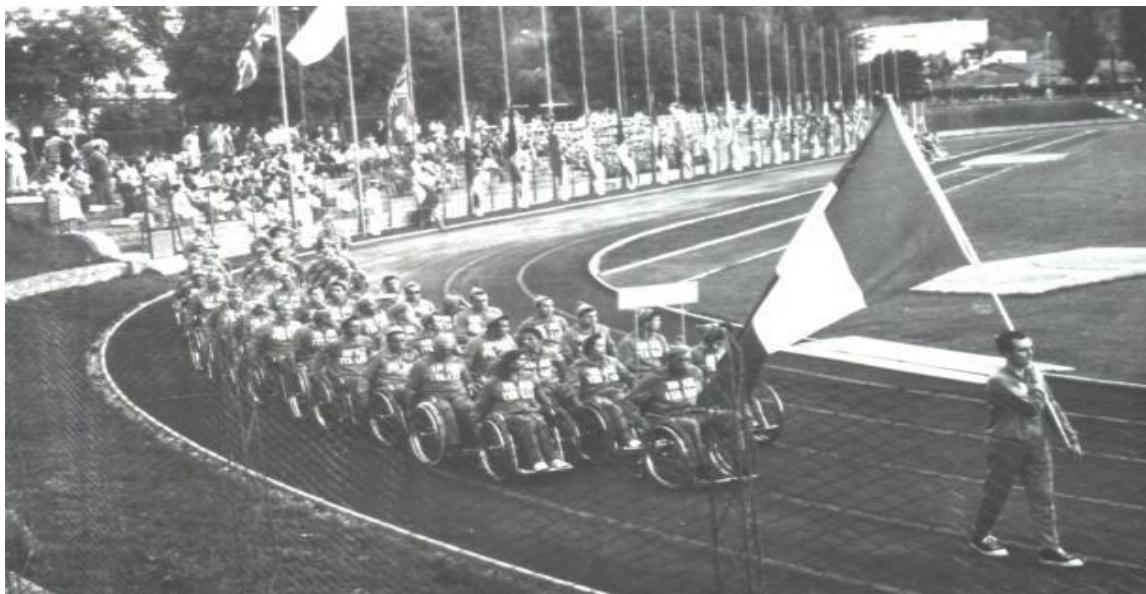
- Indagar sobre el concepto de economía colaborativa.
- Analizar el programa EnCicla, su funcionamiento y puesta en acción en la ciudad de Medellín.
- Analizar la incidencia del programa EnCicla y como se desarrolla en este concepto de economía colaborativa.

11 Estado del Arte

11.1 Evolución de la bicicleta

Debido a los efectos de la Primera y la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo de nuevas formas de socialización y participación ciudadana a nivel mundial. En 1944 como nuevo método de integración, aparecen los Juegos Paraolímpicos dados en el Reino donde compiten solo personas en situación de discapacidad Unido. En 1988 hace su primera aparición el ciclismo adaptado (CILSA, 2015) y para el 2002 ya existían acuerdos internacionales para la participación de este deporte en los juegos (Cases, 2014)

Figura 1. Juegos paralímpicos de Roma en 1960.



Nota: Tomada de (International Paralympic Committee, 2020)

En Argentina surge “la triciclera” con una metodología asimétrica y un asiento lateral adicional con asientos tapizados que brindan una para mayor confort y una experiencia diferente para aquellos que las usan (Rivero, 2014).

También se encuentra en este país la Enrabie, una bicicleta rehabilitadora Diseñada por Diego Blas José en el 2014 (Colomba, 2018).

Figura 2. Tricicleta diseñada en Argentina.



Nota: Tomada de (Incluyeme.com, 2017)

En España, para el año 2014 se inventó el “Kit Adapta” un programa que permite adaptar las bicicletas cualquier otra bicicleta que permitan a los usuarios movilizar más personas a través de las bicicletas, siento una manera inclusiva de unir a quienes puede gozar de una experiencia como lo es la bicicleta con quienes cuentan con alguna condición especial que se lo impida. “Consiste en un aditamento para adaptar una bicicleta a una silla de ruedas y tener un sólo vehículo” (Magnet, 2015).

El mundo avanza y con él, los cambios sociales que ha surgido con el pasar del tiempo, por esta razón a nivel global se han ido implementando diferentes modalidades de transporte, que le permitan a

cualquier persona desplazarse, realizar todo tipo de actividades y gozar de una vida plena y sin condiciones

Figura 3. Kit Adapta, bicicleta inclusiva en España.



Nota: Tomada de (Magnet, 2015)

Estos son algunos ejemplos que se pueden ver en otros países, adentrándonos a Colombia, donde se busca la manera de evolucionar a tal punto del surgimiento de organizaciones sin ánimo de lucro que reúnen un grupo de personas que tienen un mismo gusto.

En Colombia, en el municipio de Envigado del departamento de Antioquia, se encuentra una corporación sin ánimo de lucro "Te llevamos" que desde el 2011 organiza ciclo paseos con unas bicicletas modificadas. "Te llevamos es una corporación sin ánimo de lucro, qué hace 10 años la creamos para que personas con discapacidad y los adultos mayores, los abuelos, pudieran disfrutar lo mismo que hacemos nosotros en bicicleta" (Euronews, 2021). Siendo una manera inclusiva de movilización y

crecimiento cultural y social que está aportando a la sociedad un modelo de transformación que ayuda a la población es aspectos de cultura, economía y crecimiento social.

De esta manera se puede notar como este medio de transporte trasciende a la cultura, llega a generar entidades que reúnen una mayoría de personas que se movilizan a pro del mismo objetivo: realizar una actividad que les permita movilizarse, ejercitarse y a su vez encontrar una pasión que no sabían que tenían.

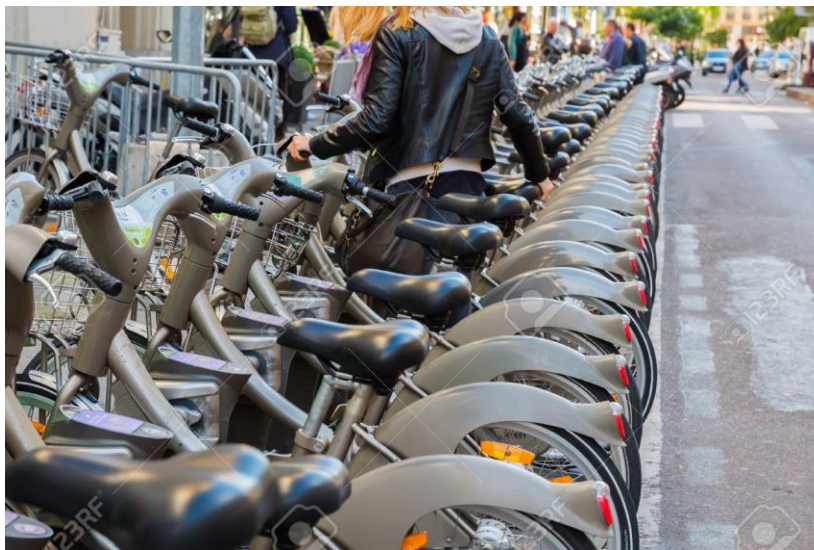
Figura 4. Corporación “Te llevamos” Ciclo paseo, Envigado,



Nota: Tomada de (Euronews, 2021)

Así mismo, desde hace algunos años los sistemas de bicicletas públicas son tema de interés para países como Suecia, Londres, Francia, Argentina, entre otros (López, 2015). Y Colombia es el segundo país en Latinoamérica que realiza más viajes en bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015) y hace parte de las estrategias de movilidad de diferentes ciudades del país la implementación de sistemas de bicicletas públicas (SBP).

Figura 5. Estación de bicicletas públicas en Francia.



Nota: Tomada de (123RF, 2016)

11.2 Contexto global

11.2.1 BiciMAD. Servicio público de bicicleta eléctrica de la ciudad de Madrid

El servicio de alquiler de bicicleta pública es un servicio dirigido a todos los ciudadanos y visitantes de la ciudad de Madrid, como un elemento alternativo de transporte limpio que contribuye a un modelo de movilidad más sostenible y al fomento de hábitos de transporte más equilibrados y saludables. Comprende 2496 bicicletas eléctricas repartidas entre 208 estaciones. (BiciMAD, s.f.)

Así mismo como en Madrid, en otras partes del mundo el servicio de bicicletas público se ha comenzado a practicar como alternativa de movilidad eco amigable con el medio ambiente.

11.2.2 Ecobici: Servicio de bicicletas públicas en Santiago de Chile

Ecobici diseñado por Embica trabaja con la compañía canadiense PBSC Urban Solutos, experta en el sistema de movilidad urbana, por lo que se van a ofrecer las mejores bicicletas y estaciones del mercado, con tecnología de vanguardia, más livianas y con protección antirrobo y anti-vandalismo.

“Las nuevas bicicletas tienen un diseño más moderno, liviano y ergonómico, cuentan con timbre y un canasto para trasladar objetos personales” (Mobilitas, 2019).

En Colombia varias de las ciudades principales cuentan con el sistema de bicicletas públicas, a continuación, algunos ejemplos:

11.3 Contexto local

11.3.1 Bicicletas públicas en Bogotá

El Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá es un sistema robusto, ubicado en un área de 27 km en las localidades de Usaquén, Chapinero, Barrios Unidos, Santa Fe y La Candelaria. Contará con 3.300 bicicletas y al menos 300 estaciones; dispondrá de 150 manivelas, accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas puedan acceder al sistema; 150 sillas para transportar niñas y niños, 150 bicicletas con cajón y 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, señaló Nicolás Estupiñán, secretario de Movilidad. (Noticias, 2022)

En la ciudad de Bogotá es una modalidad que desde el año 2022 está siendo implementada como se mencionó anteriormente y regirá en conjunto con el sistema SITP y Transmilenio.

Se puede evidenciar que en cada lugar del mundo, le dan un uso diferente a dicho servicio, aunque este aparentemente tenga la misma finalidad: movilizar, en países como España, este tiene un

costo por el préstamo, mientras que, en otros lugares como Medellín, específicamente el servicio EnCicla, es un servicio que no tiene costo alguno.

Alexander Hernández se mueve con frecuencia por diferentes sectores de Medellín en bicicleta. Recorre lugares distantes entre sí como Laureles, Los Colores y El Poblado haciendo uso de EnCicla, el programa de préstamo de bicicletas públicas que creó hace 11 años el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Hernández describe el sistema como amigable, práctico y útil: “es una de las pocas propuestas que de verdad han constituido una innovación en la región en la última década” (Semana, 2025).

11.3.2 *EnCicla, sistema de bicicletas público en Medellín*

“EnCicla inició el 11 de octubre de 2011 como una prueba piloto de un sistema de bicicletas en Medellín, con seis estaciones manuales y una flota de 105 bicicletas para conectar la Universidad Pontificia Bolivariana con la Universidad Nacional” (Colombiano, 2020).

En el año 2022, EnCicla cuenta con 98 estaciones en funcionamiento, 21 manuales y 78 automáticas según el Área Metropolitana del Valle de Aburra y alrededor de 24 estaciones en Medellín., 4 en Itagüí y 1 en sabaneta por entregar en funcionamiento.

11.4 Estudio de caso desde los actores de la relación Universidad, Empresa, Estado.

En esta investigación se realizan diferentes usos de las herramientas investigativas para conocer un poco más a fondo la relación entre estado y otras instituciones como las empresas y las universidades en pro del impulso de un modelo más ambiental y sostenible,

La fuerte relación universidad – empresa – estado que se da en la ciudad de Medellín, es reconocida como una estrategia modelo para Colombia, que facilita la sinergia de voluntades y conocimientos de empresarios, delegados de universidades, gremios y gobierno que contribuyen en la formulación de agendas de trabajo en temas de I+D+i, que permiten plantear acciones para mejorar la

productividad y competitividad de diferentes sectores productivos estratégicos de la Ciudad. La consulta a estos actores permitió la construcción de estrategias que facilitan el desarrollo de actividades, proyectos y programas fundamentales que deberían impulsar las empresas, las universidades y el gobierno local de Medellín, para desarrollar la ecoeficiencia desde una perspectiva empresarial. (Montes & Galeano, 2015)

11.4.1.1 Impactos en la movilidad el espacio público y el control social en el proceso de implementación del sistema integrado de transporte en Medellín

Este texto habla sobre cómo la vigilancia de la sociedad ha ayudado para el control y cuidado de los diferentes sistemas de transporte, ya sea por medio de leyes, por los medios de comunicación o por la misma comunidad. (Arevalo Naranjo, 2021)

Haciendo énfasis en la tarjeta cívica la cual regula el dinero a utilizar de los usuarios del sistema Metro. Este texto es importante ya que se nutre la investigación en cuanto a metodologías de la empresa poseedora de la marca EnCicla, y se puede relacionar como con este tipo de vigilancia se ha podido hacer un seguimiento a los usuarios con el fin de cuidar el medio de transporte.

11.4.1.2 La gobernanza del transporte público urbano: indagaciones alrededor de los Metro cable de Medellín

En este texto se habla sobre la importancia del transporte público en la ciudad de Medellín, especialmente del Metro cable, no es necesariamente el transporte que se trata en esta investigación, sin embargo, el contexto es el mismo que el de EnCicla, ya que están en la misma sociedad y son productos diferentes de una misma compañía

“El funcionamiento y reorganización de los sistemas de transporte urbano sean individuales o masivos, públicos o privados, dependen de manera creciente de la gobernanza urbana” (Dávila & Brand, 2012).

11.4.1.3 El mal current and future issues in collaborative consumption: A four-stage Delphi study Stuart J. Barnes a, *, Jan Mattsson b

En este texto se habla sobre como La revista Time ha sugerido el consumo sostenible como una de las "10 ideas que cambiarán el mundo" (Walsh, 2011).

Los desarrollos recientes en estos modelos de negocio de economía sostenible, se han visto influidos por el impulso a la sostenibilidad, aquí hay otros términos importantes como la economía, las necesidades de desarrollo social, en donde entra un incluso la comunicación para el desarrollo, la austeridad, conciencia de la naturaleza en cuanto al consumismo y el calentamiento global y cambio climático.

11.4.1.4 Yours, mine, and ours: A user-centric analysis of opportunities and challenges in peer-to-peer asset sharing Mark-Philipp Wilhelms *, Katrin Merfeld, Sven Henkel

La economía sostenible cada vez es más conocida a nivel mundial. Hay un gran interés entre los consumidores activos y los consumidores pasivos que demuestran cada vez la reciprocidad en cada uno de sus servicios o productos.

Pero no todo es color de rosa, ya que, aunque hay un gran interés por parte de los consumidores activos, las tasas de participación están por detrás de las proyecciones, debido a que no hay suficientes activos. Es por esto que en este texto se habla sobre cómo a través de un carro compartido las personas hacen uso de la economía sostenible, tanto para propietarios como para

inquilinos y gracias a esto, lo que se encuentra es una serie de hallazgos que pueden servir a mayor escala para los empresarios interesados en la economía sostenible (PhilippWilhelms)

11.4.1.5 Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina Guía práctica para implementación por Ricardo Montezuma

En este texto, se hace un resumen de los Sistemas Públicos de Bicicletas, para a través de ellos otras personas se puedan basar y copiar algunos aspectos si es que se está interesado en este tipo de sistemas para sus ciudades, teniendo en cuenta las complejidades de cada uno para así poderlos a adaptar.

Lo interesante de este documento es el hecho de implementar y poner en operación SPB, ya que, gracias a eso, donde se dan ciertas recomendaciones, y se habla de EnCicla, el caso que se estudia a lo largo de esta investigación

11.4.1.6 Consumo sostenible: Introducción, institucionalización y relación con la Responsabilidad social Organizacional Carlos Tello-Castrillón

En una sociedad poscrisis, el consumo sostenible es particularmente interesante en el Año 2008. Las debilidades del país se reconocen en la organización de Surgieron la fuerza económica y la necesidad de autorregulación social. Esto, no solo observado en individuos que comienzan a asumir el sistema de cooperación y solidaridad por A través del consumo sostenible y otras tecnologías. Lo mismo es verdad la presión social sobre las grandes empresas para que asuman su responsabilidad frente a sus partes interesadas y la comunidad. Este trabajo presenta una discusión teórica en términos de qué hace que el consumo sostenible parezca una nueva organización, métodos para aceptar el viejo y el nuevo institucionalismo el dinamismo económico reconocido por Schumpeter refleja esto.

En la dinámica social de la ciudad de Medellín, se pueden reconocer algunas variables que evidencian la falta de información respecto a los medios de transporte para la movilidad limpia, al igual que la ausencia de estudios costo beneficio ampliamente difundidos que permitan una toma de decisiones conscientes a los clientes que desean realizar el paso de motocicletas y vehículos de combustión interna hacia las bicicletas eléctricas, como medio que permite disminuir ostensiblemente la afectación al medio ambiente y a la calidad del aire, del mismo modo como se contribuye a mejorar la movilidad de la ciudad. Por lo anterior, el aspecto principal que aborda este proyecto es la identificación y definición de los mecanismos que permiten a los clientes potenciales un acercamiento efectivo con la información y productos relacionados con la movilidad limpia y en específico con las bicicletas eléctricas como medio eficiente para la satisfacción de las necesidades de movilización cotidiana.

Además pueden identificar una serie de variables que indican una falta de información sobre los medios de transporte para viajes limpios y una falta de investigación de costo-beneficio generalizada que permita la toma de decisiones consciente. Los clientes que quieran cambiar de motocicleta que funcionan a gas natural y vehículos de combustión interna a bicicletas eléctricas pueden reducir significativamente el impacto sobre el medio ambiente y la calidad del aire, al mismo tiempo que ayudan a mejorar los viajes urbanos.

Por tanto, el principal problema a resolver por el proyecto es identificar y definir el mecanismo para que los potenciales clientes puedan utilizar la información y productos relacionados con viajes limpios de forma eficaz, especialmente el uso de bicicletas eléctricas como un medio eficaz para satisfacer las demandas diarias. Necesidades de movilización

12 Marco histórico

12.1 Historia de la bicicleta

La historia de la bicicleta se remonta al Antiguo Egipto, momento en el que se unieron dos ruedas y unas barras para crear lo que hoy conocemos como la bicicleta, un medio que fue destinado para la movilidad de las personas. Las primeras ruedas para las bicicletas fueron realizadas de palo de bambú, una planta bastante famosa en el área de china (Werbikes, 2019)

En 1817, Karl Drais, barón e inventor alemán, creó un vehículo compuesto por dos ruedas al que bautizó como “máquina andante”, la cual se impulsaba gracias al movimiento que generaran los pies de la persona que la usara. Los materiales que Drais utilizó para su invención fueron, principalmente, la madera y el hierro. (Twenergy, s.f.)

Continuando con la secuencia de la historia de la bicicleta, el país europeo que tuvo participación en la creación de la bicicleta fue Francia, Pierre Michaux, fue un herrero que dedicaba su trabajo a la fábrica de las principales carrozas del país, en el año 1861 convirtió a su hijo, en el inventor de la primera bicicleta moderna, creando su propia empresa.

“Michaux ser Cie” fue el nombre de la sociedad que en el 1865, se convirtió en el nombre de la sociedad de la primera fábrica de bicicletas modernas con pedales. Luego, en Inglaterra, las primeras bicicletas seguras, llegan al mercado gracias al inventor Inglés John Kemp Starkey, modernizándola de tal manera que su fabricación cambiara de manera tan avanzada de que permitiera su uso seguro, llamándose “Starley & Sutton”.

Cinco años después, John Kemp Starkey, añadió otro avance a la industria de la bicicleta, el conocido, neumático, al momento de inflar con aire comprimido a la llanta, se facilitaba la circulación y reduciendo los desperfectos provocados por los baches del camino.

En base a la bicicleta segura “Starley & Sutton” pensaron en hacer cambios acordes a cada necesidad y que fueran más flexibles en cuestión de comodidad para los usuarios. Por esa razón, en Estados Unidos, se lanzaron las bicicletas de pistas, bicicletas de montañas y mejoras en la bicicleta común, en el siglo XX tuvo gran influencia en este medio de transporte y llegando a ser la bicicleta el transporte más usado en los países más ricos.

El uso de la bicicleta en el siglo XXI se puede ver como uno de los medios de transporte sostenible que ayuda a fomentar de manera favorable al medio ambiente a través de la disminución de emisión de gases efecto invernadero, reducción de combustibles, mejoras en la movilidad urbana de una ciudad, beneficios de salud para la población, entre otras ventajas.

Por estas razones, dentro del desarrollo sostenible de un país, se cuenta con un proyecto importante que permita fomentar el aumento del uso de la bicicleta en las principales ciudades como medio de transporte público, y para ellos se implementan sistemas de bicicletas públicas.

Con el pasar del tiempo, estos sistemas han generado un crecimiento potencial en grandes capitales del mundo, y a su vez se han desarrollado nuevas tecnologías que día a día mejoran el proceso en seguridad de la información, sustentabilidad, medio ambiente, facilidad de acceso, entre otros.

A nivel mundial existen una gran diversidad de modelos que a través del tiempo han generado grandes cambios dentro de las distintas ciudades y país. A continuación, se expondrán los modelos de bicicletas que han hecho parte de los sistemas públicos a nivel mundial.

12.1.1 Parques comunitarios de bicicletas públicas

Es un sistema que busca implementar y unir corporaciones y grupos de personas pequeños y en su mayoría son usados en entidades privadas. Es considerado como el sistema más económico debido a que en su mayoría las bicicletas usadas son donadas y el grupo es dirigido por personas que realizan voluntariados. Alguno de los requisitos para pertenecer a este modelo de transporte es estar inscrito en

dicha entidad para garantizar el uso y la ciudad de las bicicletas. En Toronto con el nombre “Bikeshare” y en Barcelona con el nombre “Bicinostrum”.

12.1.2 Sistema de atención personal o manual.

Es un sistema que se implementa en ciudades pequeñas o medianas que requieren de una atención personalizada para el préstamo de las bicicletas. Al momento de tomar el servicio cada usuario en forma de pago deberá dejar alguno de sus documentos de identidad para garantizar la devolución de esta. Los horarios y la cantidad de bicicletas para el préstamo son limitados, es posible que a una hora pico en la ciudad se dificulte el acceso al servicio por temas de disponibilidad.

12.1.3 Sistemas automáticos

Este sistema se basa en establecer puntos automatizados para recoger y devolver las bicicletas. Dichos sistemas son controlados a través de tecnología como pueden ser tarjetas, aplicaciones móviles, etc. De acuerdo con su operación estos sistemas pueden ser administrados por entidades privadas, o por las empresas de transporte público.

Este sistema se puede considerar como amigable y sencillo, debido a que no necesita de la presencia de personas para su ejecución, puede estar funcionando las 24 horas del día y genera gran cantidad flexibilidad que permite contar con estadísticas claras del uso de este tipo de sistema. Este sistema requiere que su inversión sea bastante grande, pues este debe contar con una infraestructura fuerte que facilite suplir las necesidades de la comunidad y a su misma vez garantice la seguridad y cuidado de todas las partes.

Deben contar con un monitoreo de control en cada una de las estaciones inteligentes instaladas. A diferencia de los otros sistemas que están implementados a través de aplicaciones móviles, las cuales permiten buscar una bicicleta en cualquier lugar sin contar con una estación específica donde tomarla o

devolverla, este sistema utiliza bicicletas inteligentes, las cuales se bloquean y desbloquean con el uso de la aplicación.

13 Marco Conceptual

El objetivo de este trabajo es ver cómo a través de los conceptos conceptuales son los siguientes, se crea una cultura ciudadana autosostenible con base en el caso de EnCicla, en donde la economía sostenible juega un papel sumamente importante. Esta coyuntura tiene mucho de su éxito en el cómo desde comunicaciones y mercadeo de la empresa hicieron que se forjara una confianza entre los mismos ciudadanos para así cuidar entre todos las bicicletas, que es el servicio que se presta.

Es importante tener claros los siguientes conceptos, ya que en ellos se basa la investigación. Deben ser comprendidos a profundidad e individualmente para analizar cómo se fusionan y pueden trabajar en conjunto para llevar al éxito comunicacional y cultural a un proyecto A continuación se analizarán estos conceptos desde el área de comunicación organizacional y mercadeo, en función de la de la cultura ciudadana y la sostenibilidad social.

13.1 Eco sostenibilidad

Momento que se necesita para hacer seguimiento y evaluar el proceso de acuerdo con las condiciones y las instrucciones dadas durante el proceso. “Cuando hablamos de sostenibilidad nos referimos a satisfacer las necesidades actuales sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras. El diseño sostenible no solo conlleva respetar el medio ambiente y preservar la biodiversidad” (Unibarcelona, 2018).

13.2 Sistema de bicicletas publico

Facilita el uso urbano del transporte público en viajes de poca distancia y de corta duración, permitiendo tomar y retomar bicicletas en las estaciones dispuestas dentro del perímetro asignado, los días y horarios establecidos por cada organización.

Los Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP), integrados a los sistemas de transporte público urbano, han mostrado beneficios ambientales y socioeconómicos importantes en todo el mundo. Estos desarrollos requieren de la disponibilidad de leyes y normas estructuradas y adecuadas, como un pilar fundamental para implementación de dichos sistemas de transporte en las ciudades. (Quintero, s.f.)

13.3 Sustentabilidad

Este término nace a partir de las conferencias realizadas por las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, años más tarde en la Comisión del Medio Ambiente de la ONU en 1987 se emitió un documento titulado Nuestro Futuro Común, en el cual se definió el desarrollo sustentable como “aquel que satisface las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”. El concepto clave es mantener y preservar las condiciones de la naturaleza para el desarrollo de la vida humana.

13.4 Economía sostenible

Con la expresión “economía sostenible” se hace referencia, por regla general, a los nuevos sistemas de producción, consumo de bienes y servicios surgidos a principios de este siglo gracias a las posibilidades ofrecidas por los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios, que permiten reducir las asimetrías informativas y los costes de transacción

que afectan a dichas actividades, a la vez que permiten incrementar la escala en que se llevan a cabo y realizarlas de forma diferente a la tradicional” (IMCC, año, p. 213) .

Este tipo de economía al surgir con la era tecnológica e impulsarse con el mercadeo en redes sociales se podría decir que es una economía joven, que por lo tanto, su público objetivo son jóvenes y adultos jóvenes ya que estos dominan los medios tecnológicos donde habitan las diferentes empresas que prestan servicio de índole sostenible.

La economía sostenible con su aparición a lo largo del tiempo ha desarrollado diferentes significados y ramificaciones. Principalmente se conoce como una economía donde una parte dispone sus recursos para prestar un servicio a una comunidad. La web, como intermediario y como fin. como acción y como reacción, dejando en la sociedad una nueva forma de vida, de negocio y de conciencia.

“El desarrollo sostenible es el desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (CMMAD, 1998). Es decir, la economía sostenible posibilita en primer lugar la idea de poder ayudar a la conservación del medio ambiente y en segundo lugar permite que las personas en su día a día puedan contribuir a seguir construyendo una nueva manera de mirar el mundo, desde acciones tan sencillas como el medio de transporte que usan día a día.

13.5 Cultura ciudadana como comunicación

La cultura ciudadana, es un término muy conocido en los últimos tiempos, específicamente porque en Colombia se ha venido utilizando como proyección social de algunos planes políticos. La Gobernación de Antioquia, (2006), la define como “conjunto de relaciones, reglas e intercambios que realizan el universo de organizaciones sociales en un territorio determinado y su capacidad para crear

puentes de interlocución y de transacciones políticas, culturales, económicas y sociales útiles con otras esferas del orden social donde se concentran las decisiones de poder político y económico”.

Esto quiere decir que la cultura ciudadana hace parte del tejido social de un ecosistema, en donde la comunicación es uno de los más importantes, porque en relación con la definición anterior, se debe pensar en la cultura ciudadana como el respeto por las normas de convivencia cotidianas.

13.6 Cultura ciudadana en Colombia

Como se mencionó inicialmente en Colombia se han llevado varios procesos de cultura ciudadana, en donde a partir de Antanas Mockus se comenzó a hablar de este término, no solamente desde la política, sino que ha sido llevado a colegios, instituciones educativas entre otras.

El caso de la ciudad de Bogotá, Colombia, es quizá el más emblemático en cuanto a transformación de la cultura ciudadana promovida desde el gobierno. A principios de la década de los noventa, con las administraciones de los alcaldes Antanas Mockus y posteriormente de Enrique Peñalosa, se inició paralelamente un cambio drástico en la cultura cívica, la disminución en la violencia y una mejora en la calidad de vida, con lo que se demostró que es posible crear una cultura ciudadana sólida incluso en las circunstancias más adversas. (IMCC, pág. 213)

En definitiva, en Colombia se ha trabajado sobre la cultura ciudadana como creadora de confianza social, donde se puedan usar normas, reglas y demás que precisamente permiten confiar en el otro, porque luego de la oleada de violencia que se vivió en los años 80 se confirmaba cada vez más que existía cierto desasosiego y rencor entre los colombianos, que no veían el país con los mismos ojos. Es por esto que la cultura ciudadana vuelve como un alentador y recuperador de confianza entre los ciudadanos para así hacer procesos como economía sostenible y demás.

13.7 Comunicación organizacional

Otro concepto importante a trabajar en esta investigación es la comunicación organizacional, esta como campo de estudio donde se lleva a cabo las interacciones entre empresa y cliente que se pretende estudiar. La comunicación organizacional básicamente es un proceso que permite una gestión de forma estratégica de mensajes, públicos y objetivos con el fin de cumplir metas comerciales, sociales y de crecimiento. Esta rama de la comunicación tiene diferentes funciones, pero la que es vital entender para el desarrollo de la investigación es la de cómo con ella se pueden producir mensajes relevantes para el público objetivo de la organización con el fin de crear fidelidad y comunidad de marca. “Se generan por tanto “comunidades de influencia”, en las que los públicos se agrupan por sus intereses y preocupaciones sociales y se retroalimentan positivamente con las conductas responsables y positivas de las organizaciones. Se busca generar confianza a través del diálogo y la transparencia” (García, 2017, pág. 3) .

Las comunidades aumentan su valor cuando la micro influencia comienza en el interior de la organización, convirtiendo al talento en embajador y portavoz más creíble, en algunos contextos, que las fuentes oficiales. A ella se añade la necesidad de que las organizaciones se erijan en líderes de influencia tanto en el sector en el que operan como en lo social. (garcia,2017, pág. 3)

Así que se debe de entender que la comunicación organizacional es la base para que una empresa esté relacionamente estructurada por dentro y así se pueda proyectar correctamente, para que tenga como finalidad la creación de influencia social de marca y la adhesión de los diferentes públicos.

13.8 Economía colaborativa

La economía colaborativa es una de las nuevas formas, al menos teóricamente, que adopta la economía social a comienzos del siglo XXI (Monzón y Chaves, 2016:29).

Es un término para referirnos a varios tipos de producción y consumo cuyo objetivo es redireccionar el consumo de la sociedad. Se parte de la idea de que las personas son propietarias de una enorme cantidad de bienes que usan, únicamente, en un breve espacio de tiempo y que, por lo tanto, el tiempo restante son aptos para que otros sujetos los aprovechen. En su efecto, se crea un mercado para la utilización temporal de productos o servicios. Para este movimiento, el consumo no es tener sino usar (Balk y Cracau, 2015).

13.9 Creación de comunidad

Muchas marcas han optado por aparecer en el mercado buscando crear comunidad, esto asegura un respaldo por parte de los clientes y un apoyo de estos para mantener a flote la empresa. Este concepto es importante en la investigación, ya que evidentemente el proyecto EnCicla ha creado una comunidad bajo su nombre. “Una comunidad de marca es un grupo de personas unidos por el interés determinada marca representan una Red de apoyo de personas cuyo intercambio de ideas de interacciones están relacionados con el entusiasmo que sienten por cierta marca” (Parra, 2017).

Los ciudadanos se han integrado a esta comunidad, utilizando el servicio de EnCicla, promoviendo su uso y especialmente cuidando las bicicletas. Entendiendo esto, se puede integrar este significado al resto de conceptos de la investigación de forma fluida, y pasar a preguntarse ¿qué ha hecho EnCicla para formar y mantener esta comunidad.

En conclusión, estos conceptos ayudan a crear un mejor entendimiento del caso EnCicla, ya que estos definen de manera general lo que es el proyecto. Desde la comunidad, la sostenibilidad y la comunicación se puede entonces comprender porque EnCicla es un caso exitoso de economía sostenible

14 Marco Legal

A continuación, se evidenciarán las diferentes normas que rigen el transporte público de bicicletas EnCicla de la ciudad de Medellín. El Valle de Aburra está conformado por diez municipios: Barbosa, Bello, Caldas, Copacabana, Envigado, Girardota, Itagüí, La Estrella, Medellín y Sabaneta, cada uno de estos es independiente y toma sus propias decisiones en cuestiones de movilidad y desarrollo social.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá creada mediante la Ordenanza Departamental N° 34 de 1980, funge como autoridad planificadora, ambiental urbana, de transporte y transporte masivo y ejecuta obras de interés conjunto, desarrollando disposiciones, normas y proyectos de escala metropolitana en materia de infraestructura (EnCicla, s.f.)

La movilidad de los habitantes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el sistema de bicicletas tiene estrategias que promueven la buena práctica para tener resultados que beneficien el desarrollo de cada municipio.

En motivo materia de infraestructura ciclista, no existen normas que reglamenten los modelos de diseño, y pese a que existen manuales y guías que regulan y vigilan las vías nacionales y el tránsito, no se ven comprometidos en el tema de corredores viales para la infraestructura. Sin embargo, los siguientes documentos justifican el uso de diferentes modos como lo es la bicicleta para la reducción de los accidentes y mejorar la movilidad en todos los sentidos en las vías.

Ley 1811 Esta ley ampara el préstamo de las bicicletas y está dirigido a empresas y personas, en la presente investigación se analizará la ley que rige en las personas:

La ley 1811 de 2016 es una apuesta del poder legislativo por incentivar la movilidad sostenible en aras del mejoramiento de la movilidad, para avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor. Este documento no sólo resume

los beneficios que tendrían las personas que se transportan en bicicleta o a pie, sino que enmarca los deberes y derechos que tienen estos actores en las vías. (Area Metropolitana del Valle de Aburra, s.f.)

Así mismo, es importante resaltar que el artículo 10 de la ley 1811 debe garantizar la creación de espacios ambientales que permitan la participación de colectivos de ciclistas y la creación de políticas y proyectos relacionados con la ciclocaminabilidad (Area Metropolitana del Valle de Aburra, s.f.)

El Conpes 3167 de 2002 que presenta la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transporte público urbano, presenta en el Anexo 3 las medidas de gestión de tráfico y transporte que deben contemplar las ciudades para tal fin. Según el documento, estas medidas están diseñadas para mejorar la eficiencia operativa de los sistemas de transporte existentes, fomentando modos más eficientes, induciendo el cambio de patrones de viaje o mejorando el tráfico de vehículos o personas

En general las rutas de transporte público brindan un adecuado cubrimiento espacial de las ciudades. Sin embargo, cada una busca unir en forma aislada los orígenes y destinos de viaje pasando por zonas de alta demanda, sin tener en cuenta el resto de las rutas del sistema (Conpes, 2002)

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (Ley 1450 de 2011) incluye la seguridad vial como “Política de Estado”, considerando que una de las principales causas de mortalidad está asociada a accidentes viales. El Presupuesto General de la Nación adscrito al Ministerio de Transporte, destinado a fomentar la formalización empresarial y la modernización de la flota de vehículos de los pequeños propietarios que contribuyan al desarrollo de un sector de clase mundo, por esta propuesta es fundamental para el plan de mejoras en la movilidad y seguridad. (República, 2011)

En el Código Nacional de Tránsito Terrestre (ley 769 de 2002) se presentan los derechos de los ciclistas integrados con los derechos y deberes de los usuarios de cualquier tipo de transporte de esta índole.

En el Artículo 94 Se presentan las normas de los ciclistas para brindar una mejor movilidad, que garantice la vida de los ciclista, entre las que más se destacan: transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro de la acera u orilla, si se movilizan en grupo debe ser uno detrás de otro, usar indumentaria especial entre las 18:00 y las 6:00 horas, respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. (LEGISLATIVA)

En el Artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 Presenta normas sobre planeación urbana sostenible, se establece que los municipios deben formular planes de movilidad, donde se diseñe una red peatonal y de ciclorrutas, complemento del sistema de transporte, y se articule con el territorio propuesto en el plan de ordenamiento territorial.

El plan de movilidad de la región metropolitana del Valle de Aburrá (Acuerdo Metropolitano 42 de 2007) establece las directrices que debe tomar la autoridad del transporte del área metropolitana con una visión a 2020. De los municipios que cobija, el único que cuenta con un plan de ciclorrutas es Medellín, el cual se proyectó desde 2009.

El POT de Medellín (Acuerdo 48 de 2014) Establece las bases para priorizar la movilidad sostenible, los sistemas de transporte no motorizados, la reducción de la contaminación del aire, y la intermodalidad, mejorando la conectividad y accesibilidad en el territorio.

En el numeral 7 del Artículo 128 Establece que en las estaciones existentes y propuestas del transporte público masivo se debe garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, cumplir con los requerimientos del MEP vigente y ofrecer cuando sea posible mínimo diez espacios de parqueo para bicicletas.

Artículo 33 Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Artículo 57, Circulación peatonal El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 63 Respeto a los derechos de los peatones Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones. (TERRESTRE)

Artículo 69. Retroceso de las vías públicas No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia. Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de

estacionamiento, evento en el cual respetaran la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones (Senado, 2022)

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

(Leyes.co, 2022)

Artículo 1o. Ámbito de ampliación y servicios Las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja (Colombia.com, s.f.)

15 Marco praxeológico

Desde el conocimiento que brinda UNIMINUTO por medio de su enfoque social y praxeológico tiene como objetivo enriquecer mis conocimientos adquiridos para desempeñarme de manera profesional en cada situación que se me presente con el título otorgado como comunicadora social y periodista sino también en el aspecto social, ético y moral.

Además esta investigación también genera oportunidades para comprender la gran importancia que tiene la ética particularmente en nuestra profesión y cómo las decisiones que tomamos como comunicadores y periodistas afectan el desarrollo de la vida de otras personas, especialmente cuando las redes sociales y los medios de comunicación se han convertido en masivos y no existe exclusividad en la información.

En la mayoría de los casos, la praxeología se refiere a un enfoque donde uno o más actores intentan obtener un saber a partir de su propia praxis. Como tal, es un enfoque construido de autonomización y concientización de la acción que surge de las prácticas cotidianas y está motivado por un deseo de cambio. (Juliao, 2020)

15.1.1 Ver

Por medio del presente trabajo se quiere exponer el caso del sistema de bicicletas publicas en la ciudad de Medellín, EnCicla, como mecanismo de eco sostenibilidad para el crecimiento social, cultural y ambiental de la ciudad dado a que es un tema actual e innovador.

15.1.2 Juzgar

Se ha evidenciado un déficit de uso en el sistema de bicicletas público EnCicla, desaprovechando una oportunidad de reducir el impacto ambiental y aportar a una economía amigable para cada persona que haga uso de este.

15.1.3 Actuar

Por medio de una investigación cualitativa y metodológicamente observante mostrar cifras que demuestren la influencia de EnCicla en el medio ambiente de la ciudad y en la economía de quienes lo usan. Además, denotar que tanto uso o que tan desperdiciado está este servicio por medio de los ciudadanos.

16 Metodología

16.1 Tipo de investigación

16.1.1 Método cualitativo

Este proyecto de investigación se realiza por medio de una metodología cualitativa que permite explorar e investigar a profundidad la incidencia de las bicicletas en los sistemas de transporte públicos (SBP) como manera de fomentar la economía colaborativa en la ciudad de Medellín.

La Investigación Cualitativa o metodología cualitativa es un método de investigación que se utiliza principalmente en las Ciencias Sociales. Se desarrolla a través de metodologías basadas en principios teóricos como la fenomenología que según la Filosofía Contemporánea es la práctica que aspira al conocimiento estricto de los fenómenos, que son simplemente las cosas tal y como se muestran y ofrecen a la consciencia.

(INNOVA, 2016)

16.1.2 Tipo de estudio- Descriptivo

Como se ha mencionado anteriormente, los objetivos principales de esta investigación son encontrar y describir los resultados generados por EnCicla como manera de fomentar la economía

colaborativa en la ciudad de Medellín, además el estudio descriptivo permite llegar al (Qué, Dónde, Cómo, Cuando, Por Qué) para conocer a profundidad los resultados de esta investigación como fenómeno de movilidad y crecimiento cultural, económico y social en la actualidad.

Un estudio descriptivo es normalmente el mejor método de recolección de información que demuestra las relaciones y describe el mundo tal cual es. Este tipo de estudio a menudo se realiza antes de llevar a cabo un experimento, para saber específicamente qué cosas manipular e incluir en el experimento. (Bickman & Rog, 1998)

En conclusión, el objetivo principal del estudio descriptivo es recolectar la información para finalmente obtener los resultados de la investigación realizada.

16.1.2.1 Cualitativa

Esta investigación busca conocer a profundidad cuales son las estrategias comunicacionales relacionadas a la creación de una comunidad y de una conciencia sostenible con las bicicletas de la empresa EnCicla, por tanto, para recolectar datos se acudirá a los métodos de investigación cualitativa que nos sirven para entender el significado de este fenómeno, ya que en este estudio de caso las palabras son el dato de interés para poder comprender a ciencia cierta todo lo que produce en los usuarios de esta empresa.

La investigación de tipo cualitativa permite recopilar datos por medio de las técnicas como la observación, la encuestas, y la entrevistas las cuales son realizadas a través del análisis de las mencionadas anteriormente para llegar a los resultados que darán la conclusión final de los hallazgos de esta metodología en la práctica.

Otros autores afirman lo siguiente:

Metodológicamente, la legitimación del conocimiento desarrollado mediante alternativas de investigación cualitativa se realiza por la vía de la construcción de consensos fundamentados en el diálogo y la intersubjetividad. En el contexto anterior nace el concepto de triangulación¹, el cual se aplica a las fuentes, los métodos, los investigadores y las teorías empleados en la investigación y que constituye, en la práctica, el reconocimiento de que la realidad humana es diversa y que todos los actores sociales involucrados en su producción y comprensión tienen perspectivas distintas, no más válidas o verdaderas en sentido absoluto, sino más completas o incompletas. (Sandoval, 2002)

16.1.3 Enfoque Metodológico

El enfoque fenomenológico de esta investigación se fundamenta en el estudio de EnCicla como un modelo de economía colaborativa, desde la perspectiva del sujeto. Este enfoque asume el análisis de los aspectos más importantes en relación a la movilidad de la ciudad, el crecimiento económico y de aquello que se encuentra más allá de lo cuantificable.

Según Husserl (1998), es un paradigma que pretende explicar la naturaleza de las cosas, la esencia y la veracidad de los fenómenos.

Esta investigación pretende conocer el por qué las personas utilizan el servicio de EnCicla, además de esto, el cómo nace la iniciativa. Aquí, los números pasan a un segundo plano porque lo que se desea es establecer un análisis sobre las personas que lo usan, cómo ven este servicio, cuál es el motivo por el que lo usan, entre otras.

16.1.3.1 Población

La población EnCicla, que hacen parte de este servicio alguna vez son los encargados de contar la experiencia que han vivido con esta forma de movilidad de Medellín. La población son las personas que hacen parte de la empresa EnCicla como tal, sus comunicadores, sus empleados, y usuarios que permiten conocer también el cómo parte esta iniciativa de economía sostenible, este caso de éxito dentro de muchos que no han resultado positivos en la ciudad.

16.1.4 Estudio de caso:

Según la psicóloga Isabel Rovira salvador (2004) un estudio de caso “se realiza con la intención de elaborar una serie de hipótesis o teorías acerca de un tema o tópico concreto para así, a raíz de estas teorías llevar a cabo estudios más costosos y elaborados con una muestra mucho más grande”.

Así que con esta investigación se pretende hacer un estudio de caso de la empresa EnCicla, en donde se indagará, se identificarán y se estudiarán más a profundidad las estrategias comunicacionales que ayudaron a crear una comunidad sostenible como la de esta compañía, para entender más el fenómeno de la economía sostenible y como puede ampliar su éxito en otros lugares de la ciudad.

También Bob Stake, dice que:

Estudiamos un caso cuando tiene un interés muy especial en sí mismo. Buscamos el detalle de la interacción con sus contextos. El estudio de casos es el estudio de la particularidad y de la complejidad de un caso singular, para llegar a comprender su actividad en circunstancias importantes. (P.11, 1999)

Así que como estudio de caso se hará una investigación exhaustiva complementada por entrevistas desde distintos puntos de vista que permitan tener un amplio panorama de reconocimiento.

16.2 Fenomenológico-interpretativo

Para esta investigación se implementará el modelo fenomenológico - interpretativo. Está enfocado en la metodología cualitativa

Para Howit y Cramer (2011) el AFI busca generar una descripción minuciosa y en profundidad de las experiencias particulares tal cual como son vividas y entendidas por una persona. Su objetivo es estudiar un acontecimiento, pero desde la perspectiva de quien lo vive, ya que parte del supuesto de que las personas tratan de elaborar significados sobre sus experiencias. (Sandoval, 2002)

16.3 Técnicas de investigación

16.3.1 Rastreo de información

El rastreo de información es la técnica de investigación principal en este proyecto. Con diferentes herramientas de estudio, consultas en la web y análisis estructurados, se llegará a los hallazgos obtenidos a través de los objetivos principales para conocer la incidencia de EnCicla en la economía colaborativa en la ciudad de Medellín.

El rastreo de información científica se inspira en métodos de trabajo intelectual; es un aspecto del método científico. “Por tanto, aunque no se excluye que el azar o la intuición ayuden a encontrar datos, en principio no se busca ciegamente o por ensayo y error, sino definiendo los problemas, formulando hipótesis, contrastando y evaluando resultados” (Martínez, 2016).

16.4 Observación participante estructurada

A través de la observación participante estructurada se obtienen resultados no verbales que complementan dicha investigación de manera clave, puesto que el servicio EnCicla se presta de manera

presencial en la ciudad de Medellín por medio de este sistema que ofrece una movilidad consciente a los usuarios.

Se observan puntos clave como: estado de las bicicletas, horario con mayor frecuencia de usuarios en las estaciones, estaciones con más flujo de usuarios al día, cual es el rango de edad promedio que usa el servicio

Los métodos de observación son útiles a los investigadores en una variedad de formas. Proporcionan a los investigadores métodos para revisar expresiones no verbales de sentimientos, determinan quién interactúa con quién, permiten comprender cómo los participantes se comunican entre ellos, y verifican cuánto tiempo se está gastando en determinadas actividades (SCHMUCK 1997).

La observación participante permite a los investigadores verificar definiciones de los términos que los participantes usan en entrevistas, observar eventos que los informantes no pueden o no quieren compartir porque el hacerlo sería impropio, descortés o insensible, y observar situaciones que los informantes han descrito en entrevistas, y de este modo advertirles sobre distorsiones o imprecisiones en la descripción proporcionada por estos informantes. (MARSHALL & ROSSMAN 1995)

16.5 Entrevista estructurada

Por medio de la entrevista estructurada se llega a una información de valor que complementa de manera fundamental la presente investigación. El objetivo con esta metodología es conocer a profundidad y precisa el efecto que tiene EnCicla en la economía colaborativa en la ciudad de Medellín y su incidencia en el medio ambiente.

En la entrevista estructurada las preguntas abarcan la totalidad de los objetivos del estudio y utilizando siempre las mismas palabras en las diferentes preguntas. La entrevista parte de una guía de

preguntas, definidas con anterioridad por el investigador, con una serie de categorías a tratar con los entrevistados. Esta guía facilita llevar el registro, codificación, tabulación y análisis de los datos (Bonilla, 1997) y (Pardo, 1997).

16.6 Encuesta Online estructurada

Este método se utilizará en la investigación por medio de preguntas simples que permiten llegar a más personas y conocer su opinión sobre el proyecto al mismo tiempo obtener información de las personas que utilizan EnCicla en su día a día como medio de transporte obteniendo respuesta a lo que se desea analizar con el presente trabajo.

“Es ampliamente utilizada como procedimiento de investigación, ya que permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz” (Anguita, J Labrador y Camposb, 2003, p.p.1).

17 Hallazgos

17.1 Implementación de rastreo de información

La implementación de rastreo de información es la herramienta principal, utilizada a partir de una serie de búsquedas en la web, análisis y rastreo de información con el tema objetivo, EnCicla como éxito de economía colaborativa en la ciudad de Medellín y su incidencia en el medio ambiente. Para esto se implementaron, el estado de arte, marco conceptual, marco legal, marco praxeológico, alimentando dicha investigación con fuentes bibliográficas que ayudan a llegar al resultado final

17.2 Implementación de Observación participante semiestructurada

17.2.1 *Uso de EnCicla como medio de transporte cotidiano en la ciudad de Medellín*

Metodológicamente, el diseño y fiabilidad del instrumento se enmarca en el proceso de investigación educativa. Esta investigación es definida como la búsqueda sistemática de

nuevos conocimientos basada en evidencias sobre los fenómenos para comprender los procesos educativos y mejorar la toma de decisiones en la práctica docente o en la política educativa. (Sabariego y Bisquerra, 2014)

A partir de esto se analizó el comportamiento de la población que usa el servicio EnCicla y esta se usa para realizar una observación del fenómeno que este servicio a causa en la ciudad de Medellín donde se estudian las diferentes características clave para llegar a los hallazgos finales de esta investigación.

17.2.1.1 ¿Qué tanta frecuencia de usuarios recibe una estación de EnCicla en promedio?

Al llegar al lugar se pudo observar que las estaciones no tienen flujo de personas constantemente, normalmente estas están a la espera de bici usuarios en el día. El horario de las estaciones es de lunes a viernes de 5:30 a.m. a 10:00 p.m. haciendo el último préstamo a las 9:00 p.m. y los sábados de 6:30 a.m. a 4:00 p.m. con último préstamo a las 3:00 p.m. Las estaciones Unaula, Cisneros y Museo de Antioquia tendrán un horario especial entre las 5:30 a.m. a las 5:30 p.m. con el fin de fomentar un horario más flexible en estas estaciones para que tengan un mayor provecho. Sin embargo, al observar detenidamente el flujo de personas, se puede llegar a la conclusión de que hace falta fomentar mucho más la cultura en los ciudadanos para que sean más aprovechadas.

17.2.1.2 ¿En qué estado se encontraba la estación de servicio y las bicicletas?

La estación visitada fue parque de Bello, se observó en un estado aceptable y con un promedio de 7 bicicletas para el préstamo del servicio. Está ubicada en el parque principal del municipio de Bello y tiene poco uso según lo analizado. Durante el día está a cargo un funcionario quien atiende las solicitudes que se realizan. Al observar, el funcionario tiene una silla donde se puede sentar, sin

embargo, esta no es totalmente cómoda y no está especialmente diseñada para este, pues recordemos que el horario que presta EnCicla abarca aproximadamente más de 12 horas de servicio.

17.2.2 Conclusión observación participante

La mayoría de las personas que usan EnCicla están en el rango de edad entre 18 y 35 años, comprobando entonces la teoría expuesta al inicio del trabajo, de que la economía sostenible es un tema moderno, que se ve más integrado por jóvenes y adultos jóvenes.

Además, las personas que usan EnCicla son en su mayoría de estratos 2 y 3, lo que indica que definitivamente, esta población al ser de economía baja y media, son los usuarios más beneficiados y que acuden a este servicio ya que no les representa ningún gasto.

Al observar la antigüedad de los usuarios del proyecto, es muy importante resaltar que hay una igualdad de porcentaje, tanto entre usuarios que llevan utilizando el servicio dos años o más, como los usuarios que llevan tan solo 6 meses usando EnCicla.

Esto permite al estudio tener diversidad de experiencias y así analizar lo que se quiere saber sobre los usuarios de EnCicla y si su antigüedad en el servicio afecta en algo el resultado final. En cuanto al tema de las estrategias comunicacionales y mercadológicas del proyecto EnCicla, es necesario resaltar que el 70% de sus usuarios conocieron el proyecto a través de las estaciones de EnCicla que hay en la calle y tan solo un 6% lo conocen por sus redes sociales.

Llevando a intuir que sus estrategias comunicacionales se realizan más con el objetivo de mantener a la comunidad EnCicla y no principalmente atraer a más gente a que se una a esta.

En cuanto a la respuesta de las personas del por qué usan EnCicla, son variados los motivos, pero los principales a resaltar primeramente son: que utilizando este servicio evitan el tráfico de la ciudad, también se rescata en repetidas veces el que sea un servicio gratuito.

Por otro lado, las personas afirmaron mucho que utilizan este servicio ya que se hace ejercicio mientras que se desplazan de un lugar a otro. Seguida de la respuesta anterior, las personas eligen EnCicla y no otros servicios de transporte principalmente porque es un servicio gratuito, es de fácil acceso y porque con él pueden hacer deporte.

Resaltando algunos de los agentes diferenciadores de este proyecto y confirmando las razones por las que se creó y se imaginaba que este proyecto iba a funcionar desde un principio.

17.3 Implementación de entrevista semiestructurada

Se entrevistó un funcionario de EnCicla, Andrés Agudelo Jaramillo quien presta sus servicios en las diferentes estaciones que hay en el Área Metropolitana del Valle de Aburra.

17.3.1.1 Entrevista Andrés Agudelo Jaramillo, funcionario de EnCicla

Durante la entrevista Andrés Jaramillo, calculo unos 10mil préstamos al día en todas las estaciones, siendo la Bello es una de las menos concurridas y se está dando a conocer por los habitantes del municipio debido a que lleva muy poco de estar instalada esta estación.

Para Andrés la estación que más usos tiene en el día es Suramericana, Universidad Nacional e Industriales, siendo estas las estaciones con rápido acceso a las universidades del sector en un horario de lunes a sábado de 5:30 a.m. a 7:00 a.m. Andrés asegura que la apertura siempre suele tener muchos bici usuarios y en el cierre entre las 5:00 p.m. y las 9:00 p.m. cuando devuelven las bicicletas.

Al observar el estado de las estaciones, Andrés Jaramillo, afirmo que hay usuarios que cuidan el servicio y otros que no, depende mucho, no se puede dar una respuesta contundente, pero la mayoría siempre las cuidan. Hace poco se presentó un acto de vandalismo y dañaron varias estaciones, varias bicicletas, se ha hecho todo lo posible para que esto mejore y se cuiden más, ya que es un servicio que beneficia a la comunidad.

A demás, Andrés informo que EnCicla fomenta el desarrollo económico y sostenible ya que es un medio de transporte que ayuda económicamente a las personas vinculadas y que trabajan en este, a quienes gozan del servicio y se movilizan con agilidad por toda la ciudad donde al mismo tiempo el medio ambiente se beneficia y nuestro lema es “Futuro sostenible” con una movilidad más activa.

17.3.1.2 Entrevista Maria semiestructurada Clara Arango, usuaria de EnCicla

Para Maria Clara Arango, el proyecto EnCicla aporta a la economía colaborativa en el Valle de Aburra, porque para ella no solo es un tema recreacional, sino que es una solución al transporte diario de muchas personas que se dirigen hacia sus trabajos, instituciones educativas y hogares. Dicho esto, es una manera que tiene la ciudad para mantenerse en movimiento.

Maria Clara afirma lo siguiente; Medellín es una ciudad que ha tenido a lo largo de la historia problemas con la movilidad debido a que todos tienen motos y carros, entonces la ciudad ya le está quedando corta a sus habitantes y la movilidad se complica mucho más. Por esto con la puesta en acción de EnCicla la funcionalidad y la movilidad se ve beneficiada mediante un sistema de bicicletas es muy bueno tanto para el medio ambiente como para facilitar la movilidad, según se dice, donde se parquea 1 carro se parquean 10 bicicletas, también con el tema del espacio.

Muchas personas no tienen bici por costos u otro motivo, entonces EnCicla es la alternativa para recorrer la ciudad de una manera diferente. Maria Clara piensa que el problema medio ambiental de Medellín no se soluciona totalmente con EnCicla, es una iniciativa, pero el gobierno debe mirar otras alternativas que solucionen el tema ambiental, el tema de las empresas, de la emisión de los vehículos que son viejos, pero EnCicla es una buena alternativa para comenzar a generar conciencia.

El tema psicológico y emocional aporta mucho porque es una alternativa para divertirse, para recorrer la ciudad, para conocer sus espacios. Durante la pandemia mucha gente se encerró y ahora que todo está volviendo a la normalidad, es una alternativa para despejar más la mente.

17.3.2 Conclusión entrevistas

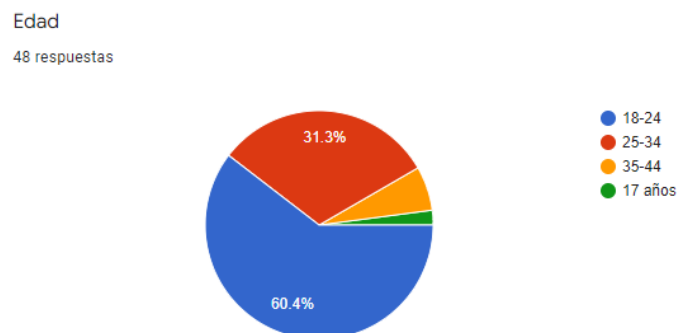
Por medio de las entrevistas realizadas a un funcionario de EnCicla y a una usuaria de este mismo, se pudo obtener como resultado que EnCicla le está apostando al cambio consciente en la ciudad de Medellín para obtener una economía colaborativa y un ambiente más sostenible, sin embargo se llega a la conclusión de que hace falta implementar una mayor pedagogía por parte del gobierno para generar conciencia en el uso que se le da a las bicicletas, en el efecto que causa a nivel medio ambiental en la ciudad y en los beneficios psicológicos que se obtienen haciendo uso de este medio de transporte.

Aunque diariamente hay un promedio de 10 mil bicicletas en préstamo, hay estaciones como la del parque del municipio de Bello que no son aprovechadas al máximo generando una deficiencia en el servicio, puesto que se desaprovecha un servicio que es gratuito y de fácil movilidad para las personas.

17.4 Implementación de encuestas Online — digitales:

Por medio de encuestas realizadas en Google Docs. y difundidas por los canales digitales como: Instagram, Facebook y WhatsApp, obteniendo las respuestas para finalmente la conclusión de los hallazgos obtenidos.

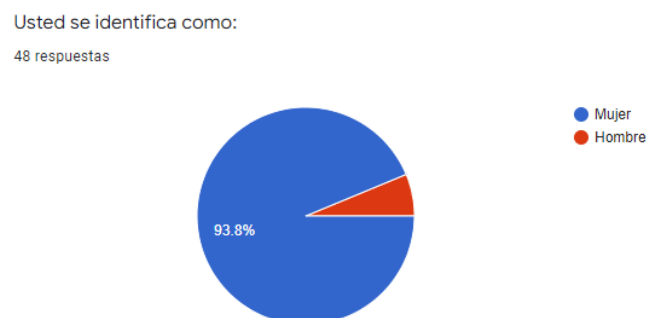
Figura 6. Rango de edad público encuestado.



Nota: Elaboración propia.

El porcentaje más alto de los encuestados se encuentran ubicados en un rango de edad entre los 18 y los 24 años, logrando un porcentaje del 60.4%, seguido de este se encuentran los participantes con una edad entre los 25 y 34 años, con un 6.1% se encuentran los encuestados con un rango de edad entre los 35 y 44 años y finalmente en el porcentaje más bajo se ubican los participantes con 17 años.

Figura 7. Identidad del público encuestado.



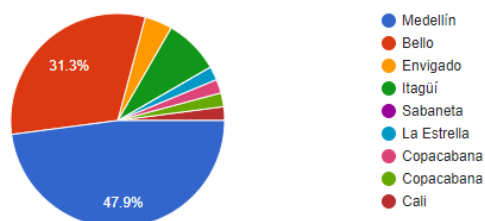
Nota: Elaboración propia.

El 93.8% de los participantes en la encuesta son mujeres, siguiendo con el porcentaje más bajo en un 8.2% los hombres.

Figura 8. Municipio de residencia del público encuestado.

Municipio de residencia

48 respuestas



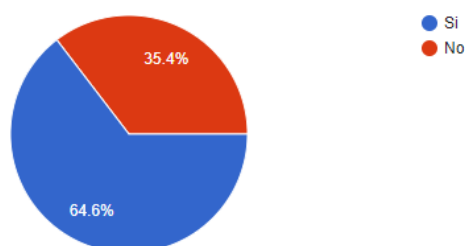
Nota: Elaboración propia.

El porcentaje más alto de los encuestados reside en la ciudad de Medellín con un 47.9%, enseguida se encuentran los ubicados en el municipio de Bello con un 31.3%. El 8.2% de las personas encuestadas están ubicadas en el municipio de Itagüí y el 4.1% en Envigado y finalmente el 8.5% restante de la población encuestada se encuentra ubicada entre los municipios de La Estrella, Sabaneta y Copacabana.

Figura 9. Rango de público que conoce el sistema EnCicla.

¿Conoce el sistema EnCicla?

48 respuestas



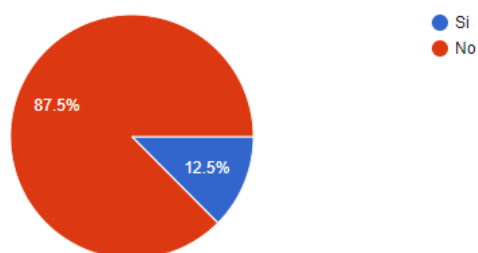
Nota: Elaboración propia.

48 personas respondieron la encuesta, el 64.6% para un total de 31 personas afirmaron que conocen el sistema siendo este el mayor porcentaje y un 35.4% para un total de 16 personas no conocen EnCicla.

Figura 10. Porcentaje de público que ha participado de EnCicla.

¿Ha utilizado el sistema EnCicla?

48 respuestas



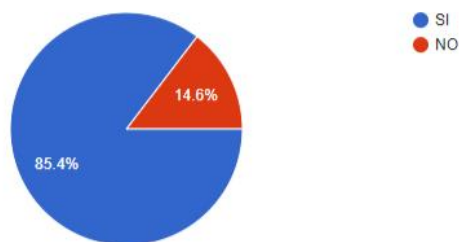
Nota: Elaboración propia.

El mayor porcentaje con un 87.5% de los participantes en la encuesta no ha utilizado el servicio EnCicla, y el 12.5% de los participantes han utilizado el servicio EnCicla.

Figura 11. Medio de transporte más usado por el público encuestado.

¿Cree usted que EnCicla beneficia el crecimiento económico del Área Metropolitana del Valle de Aburra?

48 respuestas



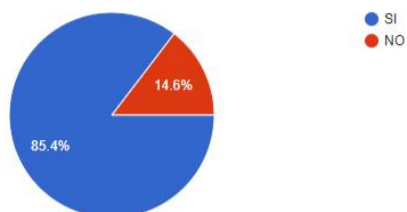
Nota: Elaboración propia.

Según la gráfica el mayor porcentaje con un 58.3% del público utiliza el medio de transporte público, seguido del 41.7% de los participantes usan transporte privado, siendo este el menor porcentaje.

Figura 12. Porcentaje del público encuestado que cree en el beneficio de EnCicla para el crecimiento económico del Valle de Aburra.

¿Cree usted que EnCicla beneficia el crecimiento económico del Área Metropolitana del Valle de Aburra?

48 respuestas



Nota: Elaboración propia.

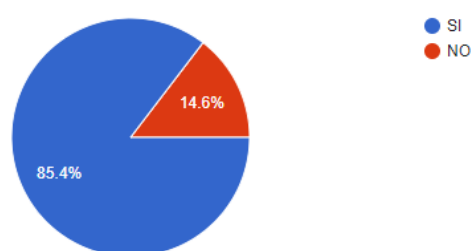
El 85% del público encuestado considera que EnCicla beneficia el crecimiento económico del Área Metropolitana del Valle de Aburra a través del proyecto que tiene como objetivo la movilidad

sostenible. Mientras que el 14.6% de los encuestados consideran que EnCicla no tiene incidencia en el beneficio económico del Arena Metropolitana del Valle de Aburra.

Figura 13. Porcentaje del público encuestado que cree en aporte al bienestar y movimiento por parte de EnCicla.

¿Cree usted que el proyecto EnCicla aporta al bienestar y movimiento de la ciudadanía?

48 respuestas



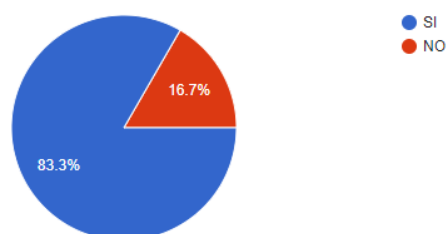
Nota: Elaboración propia.

El 85.4% del público encuestado considera que el proyecto EnCicla aporta bienestar y movimiento en la ciudadanía que participa de este. El otro 14.6% de los encuestados no creen que EnCicla aporte al bienestar y movimiento de la ciudadanía.

Figura 14. Porcentaje del público encuestado que considera la perduración de EnCicla en Medellín.

¿Considera que EnCicla es un proyecto que perdurará en el tiempo con su incidencia en la cultura de la ciudad de Medellín?

48 respuestas



Nota: Elaboración propia.

El mayor porcentaje de encuestados con un 83.3% considera que EnCicla perdurará en el tiempo y tendrá incidencia en la cultura ciudadana, mientras que el 16.7% restante considera lo contrario.

17.4.1 Conclusión encuestas

La encuesta realizada permite ver la incidencia de la economía colaborativa cuando los habitantes del Área Metropolitana del Valle de Aburra hacen uso del sistema de bicicletas público EnCicla. Estos consideran que el proyecto EnCicla beneficia la cultura y la movilidad ciudadana y a su vez aporta al crecimiento económico colaborativo por medio de este. Teniendo en cuenta que el mayor porcentaje de personas que usan dicho servicio son jóvenes entre 18 y 24 años que tienen como transporte principal el público y se ven beneficiados por EnCicla.

18 Conclusiones

Al analizar la influencia que tiene el proyecto EnCicla una iniciativa del Área Metropolitana del Valle de Aburra en la economía colaborativa en la ciudad de Medellín, realizada en base a la metodología cualitativa, por medio de un análisis de observación, una encuesta estructurada y dos entrevistas realizadas a un funcionario de EnCicla y a una usuaria de EnCicla. Se concluye lo siguiente:

Para abordar el tema de este proyecto desde mi punto de vista crítico y objetivo, EnCicla con su servicio aporta de manera significativa al crecimiento de la región, no solo por facilitarle una bicicleta a “x” persona, sino por el querer implementar una cultura que se mueva en son de una misma actividad.

Con EnCicla se puede recorrer la ciudad, ir al trabajo, ir a trabajar o simplemente salir a realizar una diligencia. Lo que significa una economía para quien solicita el servicio y a su vez genera empleo con su puesta en acción. El Área Metropolitana del Valle de Aburra pone a disposición funcionarios que se encargan de entregar, recibir y vigilar que cada estación ubicada en la ciudad esté en funcionamiento y

en óptimas condiciones. Dicho lo anterior, es una excelente manera de generar empleo para así ver un avance significativo en la ciudad.

EnCicla es una herramienta de movilidad que brinda el Área Metropolitana como una alternativa para fomentar la movilidad con un gran impacto a nivel social, económico y sostenible. Esta iniciativa en su mayoría es utilizada por jóvenes entre 18 y 24 años de edad quienes al realizar un análisis de observación son universitarios que se desplazan diariamente desde sus hogares hacia sus lugares de estudio y aunque EnCicla está en varios sectores de la ciudad, los más usados se encuentran ubicados en las principales estaciones como lo son: Suramericana, Campus Universidad Nacional e Industriales, todas estas están cerca de las universidades Luis Amigó, Universidad Nacional sede principal, Universidad de Antioquia, Politécnico Jaime Isaza Cadavid y la universidad EAFIT. Notando una gran actividad cultural que al ser analizada se puede notar que en estos sectores tienen corredores viales para bicicletas que son respetados por los peatones, vehículos en movimiento y los mismos bici usuarios que se desplazan en sus propias bicicletas y los usuarios de EnCicla.

Dicho lo anterior, los jóvenes de la ciudad de Medellín son los más participantes de este proyecto y le apuestan al cambio en la movilidad de la ciudad, a su vez aportando grandes cambios al crecimiento socioeconómico. Al participar de esta puesta en acción, se crea una cultura consciente de cambio, teniendo en cuenta que Medellín es una ciudad que están en constante crecimiento y a su vez el aumento de vehículos que generan emociones contaminantes con su circulación por la ciudad.

No todas las personas cuentan con una bicicleta para movilizarse, por ende, EnCicla es una gran alternativa colaborativa que indirectamente está aportando y apostando al cambio en la cultura para que quienes no cuentan con este recurso.

No obstante, EnCicla es una alternativa de movilidad que se implementó desde el año 2011 y según el Área Metropolitana del Valle de Aburrá EnCicla se creó como “una alternativa de movilidad que promueve la sostenibilidad ambiental y facilita hábitos saludables y seguros en los ciudadanos

metropolitanos” (Área Metropolitana Valle de Aburrá, s.f.) sigue sin ser una alternativa en la ciudad, pues al hacer el análisis de observación se puede notar como por lapsos de horas no llegan usuarios a prestar bicicletas, hay quienes toman el servicio solo para hurtarlas otras personas las vandalizan. La falta de cultura es notoria “ Un irracional caso de vandalismo contra las estaciones del sistema de bicicletas públicas EnCicla se ha venido presentando en los últimos meses, lo que está afectando seriamente a los usuarios para sus desplazamientos diarios.” (El Colombiano, 2022) como este muchos otros casos se presentan en la ciudad, teniendo en cuenta que se ven afectados no solo quienes lo usan sino también quienes viven de esto.

Para finalizar, EnCicla es conocido en la ciudad por el voz a voz, por las estaciones que rodean la ciudad pero tras realizar una serie de encuestas se concluye que hace falta más activación a través de las redes sociales, donde se incentive la movilidad concierne y eco amigable que brinda EnCicla y que a su vez beneficia la salud física y mental de quienes lo usan.

19 Anexos

Anexo 1



Estación de bicicletas públicas, EnCicla.

Anexo 2



Bicicletas publicas sistema EnCicla.

Anexo 3



Estación de EnCicla, parque de Bello.

Anexo 4

Entrevistas semi estructurada

Guion 1. Entrevista a funcionario de EnCicla.

1. ¿Durante el tiempo que ha estado en EnCicla, usted ha visualizado el crecimiento económico para el sistema y para la ciudad?
2. ¿El proyecto EnCicla que tanto ha contribuido a la mejora de la movilidad en la ciudad desde su punto de vista?
3. ¿Qué porcentaje de usuarios usan diariamente EnCicla?
4. ¿Qué tan factibles son los requisitos solicitados por EnCicla para que los ciudadanos puedan hacer uso de las bicicletas?
5. ¿Qué piensa del vandalismo que ha sufrido EnCicla en los últimos meses?

Guion 2. Entrevista a usuaria de EnCicla.

1. ¿Cree usted que el proyecto EnCicla aporta a la economía colaborativa del Valle de Aburra?
2. ¿Cree usted que el proyecto EnCicla aporta funcionalidad a la movilidad de la ciudad mediante su puesta en acción?
3. ¿Piensa que EnCicla ha promovido el uso de las bicicletas como transporte cotidiano para mejorar la movilidad de la ciudad?
4. ¿Para usted EnCicla promueve la protección del medio ambiente, además de brindar beneficios para la salud?
5. ¿Cómo describe el proceso de inscripción para participar del servicio EnCicla?
6. ¿Cuál es el medio de transporte que más utiliza?

Observación análisis participante semi estructurada

Guion 3. Análisis de observación semi estructurado

1. Observar el flujo de personas que solicitan el servicio durante el día.
2. Analizar la infraestructura de la estación.
3. Observar el estado de las bicicletas que hay disponibles.
4. Analizar las horas en las que más utilizan EnCicla.
5. Observar que tan conocido y solicitado es EnCicla en el parque de Bello.
6. Preguntarle a las personas del sector por que medio conoció EnCicla.

Anexo 6

Encuestas online estructuradas

Guion 4. Encuestas Google Docs estructurada

1. Edad del público encuestado
2. Usted se identifica cómo:
3. Municipio de residencia
4. ¿Conoce el sistema EnCicla?
5. ¿Ha utilizado el sistema EnCicla?
6. ¿Cree usted que EnCicla beneficia el crecimiento económico del Área Metropolitana Del Valle de Aburra?
7. ¿Cree usted que EnCicla benéfica el crecimiento económico del Área Metropolitana Del Valle de Aburra?
8. ¿Cree usted que el proyecto EnCicla aporta al bienestar y movimiento de la ciudadanía?

9. ¿Considera que EnCicla es un proyecto que perdurará en el tiempo con su incidencia en la cultura de la ciudad de Medellín?

Anexo 7

Autorización de participación en investigación aval de consentimiento informado.

Maria Clara Arango L

**AUTORIZACIÓN DE PARTICIPACIÓN EN INVESTIGACIÓN
 AVAL DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. (Anexo I)**

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: Evaluación de economía colaborativa en Medellín.

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Corporación Universitaria Minuto de Dios - Uriminuto, sede Bello

INVESTIGADOR - EQUIPO DE INVESTIGACIÓN: Maria Camila Galeano
 estudiante de 8° semestre, de Comunicación Social - Periodismo de la Corporación Universitaria Minuto De Dios sede Bello.

INFORMACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo general de este proyecto es Analizar cómo el programa Enucia se desarrolla el concepto de economía colaborativa y su incidencia en la ciudad de Medellín

Para el logro de este objetivo estamos realizando: entrevista.
 El propósito de esta entrevista / encuesta / cuestionario es: conocer la incidencia y funcionamiento de Enucia en Medellín

La participación consiste en responder únicamente algunas preguntas, las cuales le serán formuladas por uno de los miembros del equipo de investigación. El tiempo aproximado de la entrevista es de 30 a 45 minutos.

Para conservar su testimonio de manera fiel y asegurar la transparencia y precisión en el análisis, le solicitamos amablemente su autorización para registrar la entrevista mediante una grabadora de voz.

Para el investigador es importante que usted sea completamente honesto al responder cada pregunta acerca de la organización que representa, así como sobre la forma de percibir la influencia del medio en la comunidad.

En relación con este consentimiento se le informa lo siguiente:

Uso y confidencialidad de la información:

- La información suministrada por usted será utilizada exclusivamente para los fines de este estudio.
- La difusión de los resultados del estudio se realizará a través de la elaboración y publicación de informes y productos académicos Y PERIODÍSTICOS

Voluntariedad en la participación:

- Todas las preguntas planteadas son de carácter opcional, de modo que usted puede no responder en el caso de que así lo estime conveniente, sin que ello le implique algún problema.

• En todo momento usted podrá decidir retirarse del estudio sin que ello le acarree ningún perjuicio.

Beneficios y riesgos de la participación:

- **Beneficio:** No hay un beneficio inmediato, pero con su participación contribuye al propósito último de este estudio: comprender mejor la problemática de esta investigación. Así mismo, con su participación contribuye al avance científico en el campo de las ciencias sociales, y específicamente, en el campo de estudio sobre la comunicación social y sus variables problemáticas.
- **Riesgo:** algunas preguntas pueden resultar incómodas, pero recuerde que usted está en libertad de no responderlas si así lo prefiere.

Mayor información y solicitudes:

- La persona responsable de esta investigación es: Maria Camila Galeano estudiante del programa de Comunicación Social-Periodismo, de la Corporación Universitaria Minuto de Dios (Sede Bello). Si usted tiene alguna inquietud o solicitud respecto a la investigación podrá comunicarse al correo electrónico mgaleano@uriminuto.edu.co o al celular 3123520545.

Muchas gracias por su colaboración.

De manera libre doy mi consentimiento para participar en esta investigación

Fecha: 22-04-2022
 Nombre: Andrés Arango L
 Firma: Andrés
 Documento de identificación: 1.20461885
 Correo electrónico: arangelando@sigmal.com
 Teléfono Celular: 8507703750

Anexo 8

Autorización de participación en investigación aval de consentimiento informado.

Andrés Agudelo Jaramillo

**AUTORIZACIÓN DE PARTICIPACIÓN EN INVESTIGACIÓN
 AVAL DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. (Anexo 1)**

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: Echo de economía colaborativa en Medellín.

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Corporación Universitaria Minuto de Dios – Uniminuto, sede Bello.

INVESTIGADOR - EQUIPO DE INVESTIGACIÓN: Maria Camila Galeano
 estudiante de 5º semestre, de Comunicación Social -Periodismo de la Corporación
 Universitaria Minuto De Dios sede Bello.

INFORMACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo general de este proyecto es: Analizar cómo el programa ECHO desarrolla el concepto de economía colaborativa y su incidencia en la ciudad de Medellín.

Para el logro de este objetivo estamos realizando: entrevista.
 El propósito de esta entrevista / encuesta / cuestionario es: Conocer la incidencia y participación de ECHO en Medellín.
 Su participación consiste en responder brevemente algunas preguntas, las cuales le serán formuladas por uno de los miembros del equipo de investigación. El tiempo aproximado de la entrevista es de 30 a 45 minutos.

Para conservar su testimonio de manera fiel y asegurar la transparencia y precisión en el análisis, le solicitamos amablemente su autorización para registrar la entrevista mediante una grabadora de voz.

Para el investigador es importante que usted sea completamente honesto al responder cada pregunta acerca de la organización que representa, así como sobre la forma de percibir la influencia del medio en la comunidad.

En relación con este consentimiento se le informa lo siguiente:

Uso y confidencialidad de la información:

- La información suministrada por usted será utilizada exclusivamente para los fines de este estudio.
- La difusión de los resultados del estudio se realizará a través de la elaboración y publicación de informes y productos académicos Y PERIODÍSTICOS.

Voluntariedad en la participación:

- Todas las preguntas planteadas son de carácter opcional, de modo que usted puede no responder en el caso de que así lo estime conveniente, sin que ello le implique algún problema.

- En todo momento usted podrá decidir retirarse del estudio sin que ello le acarree ningún perjuicio.

Beneficios y riesgos de la participación:

- **Beneficio:** No hay un beneficio inmediato, pero con su participación contribuye al propósito último de este estudio: comprender mejor la problemática de esta investigación. Así mismo, con su participación contribuye al avance científico en el campo de las ciencias sociales, y específicamente, en el campo de estudio sobre la comunicación social y sus variables problemáticas.
- **Riesgo:** algunas preguntas pueden resultarle incómodas, pero recuerde que usted está en libertad de no responderlas si así lo prefiere.

Más información y solicitudes:

- La persona responsable de esta investigación es: Maria Camila Galeano B
 estudiante del programa de Comunicación Social-Periodismo, de la Corporación
 Universitaria Minuto de Dios (Sede Bello). Si usted tiene alguna inquietud o solicitud
 respecto a la investigación podrá comunicarse al correo electrónico: mgaleano@uniminuto.edu.co,
 @uniminuto.edu.co o al celular: 31045220596.

Muchas gracias por su colaboración.

De manera libre doy mi consentimiento para participar en esta investigación

Fecha: 26-04-2022

Nombre: Andrés Joaquín

Firma: Andrés A. Joaquín

Documento de identificación: 1035235039

Correo electrónico: Andresagudekj@gmail.com

Teléfono/Celular: 3104522172.

20 Referencias

Méndez, J., & Giménez, A. (2004). <https://www.redalyc.org/pdf/3457/345743464040.pdf>

- 123RF. (15 de Octubre de 2016). https://es.123rf.com/photo_66054921_par%C3%ADs-francia-15-de-octubre-2016-estaci%C3%B3n-de-bicicletas-velib-es-un-sistema-de-intercambio-de-bicicletas-.html
- Area Metropolitana del Valle de Aburra. (s.f.). <https://www.metropol.gov.co/EnCicla/Paginas/incentivo-ley-1811.aspx>
- Área Metropolitana Valle de Aburrá. (s.f.). <https://www.metropol.gov.co/Paginas/Noticias/encicla-un-programa-del-area-metropolitana-celebra-sus-primeros-9-anos.aspx#:~:text=EnCicla%2C%20que%20inicialmente%20comenz%C3%B3%20como,solo%20%20estaciones%20y%20105>
- Arevalo Naranjo, D. (2021). <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/15239/1/112T0266.pdf>
- b. (s.f.). Obtenido de <https://www.bluradio.com/blu360/antioquia/que-pasa-con-el-servicio-de-encicla-en-el-valle-de-aburra>
- Blu Radio. (1 de febrero de 2022). <https://www.bluradio.com/blu360/antioquia/que-pasa-con-el-servicio-de-encicla-en-el-valle-de-aburra>
- Colombia.com. (s.f.). <https://www.colombia.com/actualidad/codigos-leyes/codigo-de-transito/Tit3Cp5-ciclistas-y-motociclistas.aspx>
- Conpes. (2002). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>
- Dávila, J., & Brand, P. (8 de Mayo de 2012). <file:///C:/Users/Camila/Downloads/Dialnet-LaGobernanzaDelTransportePublicoUrbano-5001913.pdf>
- El Colombiano. (21 de Abril de 2022). <https://www.elcolombiano.com/antioquia/medellin/area-metropolitana-denuncia-actos-de-vandalismo-contra-sistema-encicla-FM17280720>
- El Colombiano. (Enero de 22 de 2022). *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/falta-pedalear-mas-para-que-encicla-ruede-bien-BB16429778>

El Mundo. (25 de Enero de 2020). *El Mundo*. <https://www.elmundo.com/noticia/Grandes-desafios-tiene-Medellin-con-la-movilidad/378581>

EnCicla. (s.f.). <https://encicla.metropol.gov.co/Documents/5PMB2030.pdf>

Euronews. (18 de 12 de 2021). *Euronews*. <https://es.euronews.com/2021/12/18/vuelve-la-bicicleta-inclusiva-que-acerca-la-navidad-a-las-personas-con-discapacidad-en-col>

Incluyeme.com. (2017). <https://www.incluyeme.com/ernibike-una-bicicleta-disenada-para-transportar-y-rehabilitar-personas-con-discapacidad/?reload=986404>

INNOVA. (Febrero de 2016). <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/3645/3/document.pdf>

International Paralympic Committee. (2020). <https://www.paralympic.org/es/feature/celebrando-60-anos-desde-roma-1960-primeros-juegos-paralimpicos>

Juliao, C. G. (3 de Febrero de 2020). *La investigación praxeológica: un enfoque alternativo*. Obtenido de <https://revistas.uniminuto.edu/index.php/praxis/article/view/2414/2102>

LEGISLATIVA, P. P.-R. (s.f.). http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Leyes.co. (2022)

https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/76.htm#:~:text=Art%C3%ADculo%2076.-,Lugares%20prohibidos%20para%20estacionar,para%20peatones%2C%20recreaci%C3%B3n%20o%20conservaci%C3%B3n

Magnet. (Agosto de 2015). de <https://magnet.xataka.com/que-pasa-cuando/kit-adapta-el-invento-malagueno-que-esta-triunfando-gracias-a-las-redes-sociales>

Magnet. (Agosto de 2015). <https://magnet.xataka.com/que-pasa-cuando/kit-adapta-el-invento-malagueno-que-esta-triunfando-gracias-a-las-redes-sociales>

Martínez, L. (2016). 92.

https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/52539941/Como_buscar_usar_informacion_2016-with-

cover-page-

v2.pdf?Expires=1650864338&Signature=Eanjxf8WpseP5~xNJCFLXnA732QqucsWEZBvbWcq5rQ
FDOj1fHMxHdyLECNzJEHcr7qu25aVwctJqkrSxGUHIDCJbca-WL3M4~5K45TeSt3S08XereoYsUNcC

Mundo, E. (25 de enero de 2020). *Grandes desafíos tiene Medellín con la movilidad*.

<https://www.elmundo.com/noticia/Grandes-desafios-tiene-Medellin-con-la-movilidad/378581>

PhilippWilhelms, M. (s.f.). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0007681317301027>

Quintero, J. (s.f.). *Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017)*.

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/66296>

República, C. d. (2011).

https://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/docs/ddr/CompiladoNormativo_Parte3.pdf

Sánchez, A. (2016). <http://ciriec.es/wp-content/uploads/2016/07/COMUN-215-T10-Rosalia-Alfonso-Sanchez-ok.pdf>

Sandoval, C. (Diciembre de 2002). *INSTITUTO COLOMBIANO PARA EL FOMENTO*.

<http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/jspui/bitstream/123456789/2815/1/Investigaci%c3%b3n%20cualitativa.pdf>

Semana. (25 de Febrero de 2025). <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/asi-fortalece-el-valle-de-aburra-su-programa-de-bicicletas-gratuitas/202249/>

Senado. (Marzo de 2022).

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr001.html#:~:text=ART%20C3%8DCULO%2069.,casos%20de%20estacionamiento%20o%20emergencia

TERRESTRE, C. N. (s.f.). *Artículo 60*. <https://principal.notinet.com.co/codigos/capitulos.php?id=3618>

Tiempo, E. (28 de Junio de 2019). *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/contenido-comercial/medellin-ciudad-laureada-en-transformacion-urbana-382050>

Twenergy. (s.f.). Obtenido de <https://twenergy.com/sostenibilidad/movilidad-sostenible/la-historia-de-la-bicicleta-236/>

Unibarcelona. (23 de Marzo de 2018). <https://www.unibarcelona.com/int/actualidad/noticias/eco-sostenible#:~:text=Cuando%20hablamos%20de%20sostenibilidad%20nos,ambiente%20y%20preservar%20la%20biodiversidad>

Vicente Hernandez, J. S. (2019). *NUEVAS TENDENCIAS TECNOLÓGICAS EN LOS NEGOCIOS MERCANTILES*.

NUEVAS TENDENCIAS TECNOLÓGICAS EN LOS NEGOCIOS MERCANTILES:

repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/43737/Proyecto%20de%20grado%20-%20Especializacio%cc%81n%20en%20Derecho%20Comercial%20%282018-2019%29PUJ.%20%281%29.pdf?sequence=4&isAllowed=y

ViralWS.com. (s.f.). *ViralWS.com*. <https://viralws.com/medellin-entre-las-ciudades-mas-prometedoras-en-tecnologia-en-el-mundo/>

Werbikes. (3 de Octubre de 2019). <https://www.werbikes.mx/blogs/werbikes-blog/la-historia-de-la-bicicleta/#:~:text=A%20Karl%20Freiherr%20von%20Drais,a%20lo%20que%20es%20actualmente>