



ANÁLISIS DE LOS CONTENIDOS EDUCOMUNICATIVOS SOBRE LA BICICLETA
COMO MEDIO DE TRANSPORTE
EN LA CUENTA DE INSTAGRAM DEL COLECTIVO MÁS URBANO EN
MEDELLÍN

JUAN FELIPE TEJADA PATIÑO

Facultad de Comunicación, Publicidad y Diseño

Universidad Católica Luis Amigó

Medellín, Colombia

2019



ANÁLISIS DE LOS CONTENIDOS EDUCOMUNICATIVOS SOBRE LA BICICLETA
COMO MEDIO DE TRANSPORTE
EN LA CUENTA DE INSTAGRAM DEL COLECTIVO MÁS URBANO EN
MEDELLÍN

JUAN FELIPE TEJADA PATIÑO

Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de Comunicación Social

Asesora

Claudia Teresa Herrera Caicedo

Facultad de Comunicación, Publicidad y Diseño

Programa de Comunicación Social

Universidad Católica Luis Amigó

Medellín, Colombia

2019

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Medellín, noviembre 20 de 2019

DEDICATORIA

Este trabajo de grado va dedicado al autor y a los docentes que propiciaron el camino de la enseñanza para conseguirlo; por todo el esfuerzo y la tenacidad que se empleó. Este trabajo recuerda que, con amor, pasión y, sobre todo, con tus ideales y tus metas claros, todo se puede lograr.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres; especialmente mi madre que siempre me apoyó y creyó en mí, muchas gracias y Dios te bendiga.

A mi pareja, que ha sido un apoyo incondicional en todo este camino.

A mis amigos y compañeros, que contribuyeron a lo largo del camino con su compañía a la vez que compartieron sus conocimientos.

A los siguientes docentes:

-Óscar Urribarri, quien hizo las veces de asesor durante los cursos de Historia de la Sociedad en quinto semestre y Epistemología del sexto semestre. De su mano, logré iniciar este proceso.

-Juan Carlos Hoyos, en el curso de Teorías Cognitivas del séptimo semestre.

-Jaime Alberto Rojas, en el curso de Semiótica del octavo semestre.

-Claudia Herrera, asesora en los cursos de Etnografía de la Educomunicación en el noveno semestre y el Educación y Ciudad del décimo semestre. A ella especial agradecimiento por haber encaminado correctamente mi trabajo, y brindarme la orientación necesaria para concluir exitosamente esta investigación.

-A la universidad Católica Luis Amigó por todas las herramientas prestadas para llevar a cabo un buen proceso académico e investigativo.

INDICE

FICHA TÉCNICA DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN PLANTEADO	9
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1. Justificación del proyecto de investigación desde la línea y la sublínea del programa.....	1
1.2. Formulación de la pregunta problema	2
1.3. Objetivos	3
1.3.1. General	3
1.3.2. Específicos	3
2. MARCO TEÓRICO Y REFERENTE CONCEPTUAL	4
2.1. Antecedentes	4
2.2. BASES TEÓRICAS.....	14
2.2.1. Contexto	14
2.2.2. Educomunicación.....	16
2.2.3. Variables.....	16
2.3. BASES REFERENCIALES.....	28
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	31
3.1. Paradigma y tipo de investigación	31
3.2. Delimitación	34
3.2.1. Tiempo y Escenario.....	34
3.3. Diseño de la investigación	34
3.4. Técnicas de generación y recolección de información.....	35
3.5. Técnicas de análisis de información.....	36
3.6. Cronograma de trabajo	37
3.7. PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACIÓN	38
4. SISTEMATIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	39

4.1. Organización de datos cuantitativos y tabulación de datos cuantitativos para el análisis	39
5. CONCLUSIONES	45
5.1. Recomendaciones	46
REFERENCIAS	46
ANEXOS.....	¡Error! Marcador no definido.

INDICE DE TABLAS

Ilustración 1	40
Ilustración 2	41
Ilustración 3	42
Ilustración 4	43
Ilustración 5	44

FICHA TÉCNICA DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN PLANTEADO

Título del proyecto de investigación Análisis de los contenidos educomunicativos sobre la bicicleta como medio de transporte, en la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.

Línea de Investigación: Comunicación-Educación

Sublíneas: Comunicación, educación y medios

Facultad: Comunicación social, Publicidad y Diseño

Programa Académico: Comunicación social

Palabras clave: Contenidos, Educomunicación, Redes sociales, Movilidad, Bicicleta, Medellín.

RESUMEN DE LA PROPUESTA INVESTIGATIVA:

Se plantea realizar un análisis de los contenidos trabajados en el Instagram del colectivo Más Urbano en Medellín, buscando identificar cuáles son los contenidos que se trabajan allí con énfasis en la educación que se trabaja para usar la bicicleta como un medio de transporte. Posteriormente, se busca categorizar estos contenidos, para descubrir qué elementos son los que más trabajan, para finalmente examinar cuáles de los contenidos, sobre la bicicleta como medio de transporte, encontrados en la cuenta de Más Urbano son de Educomunicación.

Esta investigación es pertinente trabajarla, pues en pro de la necesidad de una movilidad sostenible aplicable, se debe aprovechar el gran poder mediático de las redes sociales para generar nuevas propuestas enfocadas en la concientización, educación y promoción del uso de alternativas de movilidad como la bicicleta, apoyadas por ciertos colectivos y desde el gobierno local.

Se espera que los resultados obtenidos representen una base para nuevas ideas que permitan el aprovechamiento de las redes sociales. Además de un punto de partida para las organizaciones que se dedican a trabajar con estos medios, intentando lograr el objetivo de promover el uso de la bicicleta como un gran medio de transporte en Medellín.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Justificación del proyecto de investigación desde la línea y la sublínea del programa

Esta investigación se realiza a partir del análisis a los contenidos educativos que se trabajan en la cuenta de Instagram de Más Urbano sobre las estrategias e invitaciones para el uso de la bicicleta como medio de transporte, dirigidos a la población medellinense.

Mi trabajo implicó, en un primer momento, observar e identificar estos contenidos trabajados en los medios digitales por el colectivo Más urbano, haciendo un rastreo de su cuenta de Instagram. En segundo lugar, categorizar estos contenidos, publicados durante 2017 y 2018, buscando separarlos para su mejor análisis, a través del análisis de contenidos. Continuando, se examinaron los contenidos de educomunicación que están orientados al uso de la bicicleta como medio de transporte. Finalmente, examinar cómo estas publicaciones, trabajadas desde la cuenta de Más Urbano en Instagram, logran educar a sus seguidores, transformando su pensamiento para lograr el uso de la bicicleta como un medio de transporte amigable.

Este trabajo de investigación se trabajó en la línea investigativa del programa de Comunicación Social de la Universidad Católica Luis Amigó: Comunicación-educación, y abordado desde la sub línea Comunicación, educación y medios, puesto que implica la utilización de medios digitales como objetos complejos para la construcción de la sociedad. Es importante abordar este trabajo porque las redes sociales tienen gran poder de masificación e influencia, son parte fundamental y necesaria del tiempo de ocio y entretenimiento de la mayoría de los jóvenes que tienen un dispositivo tecnológico. Por ello, su análisis y comprensión facilitará procesos más elaborados y asertivos que puedan trabajarse dentro de ellas.

Teniendo presente que este es un tema relativamente nuevo, es necesario analizarlo desde la Comunicación para que signifique una base de futuras investigaciones y apoyo a las transformaciones sociales referentes a la movilidad sostenible y uso de las redes sociales, a partir de la creación de nuevos contenidos más llamativos y eficaces.

1.2. Formulación de la pregunta problema

La transformación e innovación en Medellín trae consigo un desarrollo integral en materia social. Sin embargo, el desarrollo ha sido lento y poco eficaz, pues, hablando sobre un tema tan crucial en las ciudades como la movilidad, es evidente el descuido y la poca intervención, al punto de anotar que durante los últimos 10 años se ha notado un crecimiento desmedido en el parque automotor. Esto ha desencadenado la desmejora en el medio ambiente de la ciudad. Por ello, se hizo necesario buscar alternativas para intentar frenar la problemática. Ahora, desde el gobierno, y desde algunos colectivos sociales conformados por ciclistas, se trabajan una serie de proyectos que incluyen interesantes propuestas para el desarrollo del objetivo principal que es mejorar la movilidad, a la vez que se cuida el medio ambiente. Para la difusión e implementación de las propuestas, se hace uso de las redes sociales como herramienta alternativa, de fácil acceso, vistas como parte fundamental en la cotidianidad en los ciudadanos.

La implementación de la bicicleta como medio de transporte sostenible, como proyecto social, nació desde los colectivos de ciclistas en la ciudad que llevan varios años promoviendo su uso mediante las redes sociales, pero se estableció de manera oficial y más visible en 2011, de la mano del sistema de bicicletas públicas EnCicla; una propuesta de movilidad sostenible que tuvo gran acogida por parte de los ciudadanos.

A raíz de este fenómeno, surge la necesidad de estudiar los procesos comunicativos que llevan a cabo estos colectivos, específicamente a Más Urbano, y la alcaldía de Medellín a través de las redes sociales, que actúan como un factor influyente y de gran impacto en los jóvenes. Además, su relación con la implementación de la movilidad sostenible como parte fundamental en el desarrollo de una ciudad. Comprender estos procesos ayuda a entender el funcionamiento de la sociedad y su adaptación al cambio, por lo que a continuación planteo la pregunta base de mi investigación:

- *¿Cómo son los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte en la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano en la ciudad de Medellín?*

1.3. Objetivos

1.3.1. General

- Analizar los contenidos educomunicativos orientados a la movilidad sostenible, a través de la bicicleta, de la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.

1.3.2. Específicos

- Identificar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte dentro de la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.
- Categorizar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte dentro de la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano, trabajados en Medellín.
- Examinar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte hallados en la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.

2. MARCO TEÓRICO Y REFERENTE CONCEPTUAL

En este apartado, se hace un rastreo sobre los trabajos académicos que ya se han trabajado referentes a la educación sobre la movilidad sostenible. Desde aquí, se fundamentó la base teórica del planteamiento para continuar más adelante con la construcción de unos instrumentos para la recolección de datos que se adapten a la investigación.

2.1. Antecedentes

El uso de la bicicleta se ha ido incrementando, según ciertos parámetros que han sido dictados por la sociedad. Ahora las calles de la ciudad se transitan diferente a como tradicionalmente se ha hecho en bus y en metro, para darle paso a propuestas que pretenden implementar la bicicleta como un medio de transporte amigable. Cada vez más, las ciudades congestionadas están promoviendo la bicicleta como una máquina verde, y la apuesta es que sea una realidad tener muchos ciclistas urbanos a corto plazo. Esto podría generar beneficios para la sociedad, y es allí donde se genera uno de los movimientos que en su comienzo tuvo gran peso, A BOLIAR PEDAL. Es por proyectos de este tipo que se pretende resaltar la importancia de la bicicleta en la actualidad, de poder ser usada, no solo, como una herramienta que puede transportarnos de un lado a otro, sino como un recurso que podría generar beneficios para la sociedad; uno de los movimientos que vemos en la actualidad es el ciclo turismo.

En un primer trabajo titulado PEDALEAR PARA NO PERDER EL EQUILIBRIO AMBIENTAL, Pabón¹ plantea que la bicicleta es uno de los inventos maravillosos del hombre, porque se puede utilizar como medio de transporte, para pasear y practicar deporte y, lo más atractivo, es que su motor es la persona que la conduce. De ahí es de donde algunos consideran la simbiosis perfecta: hombre-máquina. Algunos estudiantes de la Facultad de Diseño Industrial de la Universidad Pontificia Bolivariana se dieron a la tarea de diseñar bicicletas de madera laminada. No se trata de juguetes sino de prototipos con atractivos diseños que, cuando finaliza el semestre, quedan listos para su uso. Todo esto con el fin que las ciudades sean más amigables con los ciclistas, y apuntarle a una perspectiva global ecológica.

Un segundo trabajo hallado es EL USO DE LA BICICLETA COMO ALTERNATIVA EN LOS PROCESOS DE REVITALIZACIÓN Y RECUPERACIÓN

¹ PABÓN, María Victoria. Pedalear para no perder el equilibrio ambiental. 2012.

DE ÁREAS DEGRADADAS. En este trabajo, Prada² habla del incremento de los problemas de movilidad que se han presentado en los últimos años en la ciudad de Bogotá, donde varios grupos sociales han venido trabajando para promover la bicicleta como un medio alternativo de transporte, demostrando así los beneficios que trae la masificación de este medio. Entre los argumentos que se exponen en el trabajo, están los de carácter ambiental, urbanístico, económico, mejoras en materia de movilidad y en lo que a la salud de sus usuarios respecta, entre muchos otros. Por esta razón, el estudio de caso inicia a partir de una de las estrategias de movilidad más representativas de Bogotá: la red distrital de ciclorrutas y su efecto estructurante en los diferentes ámbitos de ordenamiento físico de la ciudad. En la investigación se propuso conducir un análisis desde una visión sistémica, en torno a los beneficios que a la ciudad trae el uso de la bicicleta, excediendo la propia cuestión de la movilidad.

En el trabajo EL IMPACTO DE LAS REDES SOCIALES Y EL INTERNET EN LA FORMACIÓN DE LOS JÓVENES DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA: CASO CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL SEDE QUITO Pasmiño³ aborda las redes sociales que son utilizadas hoy. Parte de que estas redes deben ser analizadas para conocer la influencia directa que tiene en jóvenes universitarios. La idea de la autora fue mostrar por qué estas redes atrapan la atención de los jóvenes rápidamente, que hasta olvidan usar los signos ortográficos adecuados y no respetan signos de puntuación, además a raíz de esto, se ha dado lugar a un nuevo lenguaje virtual. Estas redes se han convertido en una forma más de comunicación, porque estas páginas son visitadas diariamente.

En el proyecto ANÁLISIS DE LA INFLUENCIA DE LAS REDES SOCIALES EN LA FORMACIÓN DE LOS JÓVENES DE LOS COLEGIOS DEL CANTÓN YAGUACHI, Mejía⁴ trata el tema de la influencia de las redes sociales en los estudiantes como un problema social que se ha acrecentado de manera acelerada tanto en Ecuador, como alrededor del mundo. Ese trabajo se desarrolló con la finalidad de proponer charlas de capacitación, y elaboración de un programa educativo dentro de los colegios del Cantón Yaguachi para que los adolescentes tengan un conocimiento claro sobre el correcto uso de las redes sociales dentro de los colegios. De esta manera fomentarles un buen uso de las redes sociales y principalmente disminuir su adicción hacia ellas. El tema

² PRADA, Andrea Carolina. El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. 2013.

³ PASMIÑO, Priscila Alexandra. El impacto de las redes sociales y el internet en la formación de los jóvenes de la Universidad Politécnica Salesiana: Caso carrera de Comunicación Social Sede Quito. 2010.

⁴ MEJÍA, Viviana. Análisis de la influencia de las redes sociales en la formación de los jóvenes de los colegios del Cantón Yaguachi. 2015.

de investigación consta de distintas técnicas entre ellas la investigación de campo y la observación que fueron fundamentales para llegar al final de dicha investigación.

Uno de los trabajos más interesantes hallado, es el USO DE REDES SOCIALES VIRTUALES EN JÓVENES UNIVERSITARIOS. Allí Gómez⁵ tiene como fin analizar la importancia e interés del uso de redes sociales virtuales (RSV) entre los jóvenes universitarios, surge a raíz de la observación y especulaciones que se han hecho alrededor de este tema. Se ha supuesto que todos los jóvenes las utilizan, que las utilizan para ratos de ocio y que muchos las incluyen para sus actividades académicas, pero a ciencia cierta no se sabe. Por esto se ha decidido realizar este estudio y de alguna forma contribuir para brindar conocimiento con bases sólidas acerca de los jóvenes universitarios y la manera en que utilizan estas plataformas.

En el trabajo de grado USO DE LA BICICLETA EN LA REGIÓN METROPOLITANA: DIAGNÓSTICO PERSPECTIVAS Y DESAFÍOS Elisségaray⁶ busca explorar el uso dado a la bicicleta en el Gran Santiago, enfocándose en la identificación de diversos tipos (deportivo, recreativo, funcional, etc.) y niveles de uso (frecuencia, intensidad, trayectos, etc.), considerando de manera transversal el posible impacto de la implementación del Transantiago en ello, así como las potencialidades y oportunidades que puede tener este tipo de vehículo para mejorar la calidad de vida y reducir los niveles de sedentarismo de los habitantes de la ciudad. Saber si es necesaria para el transporte y puede convertirse en oportunidad para los habitantes de la ciudad; buscar las alternativas con el uso de la bicicleta para grandes y chicos.

En el informe ASPECTOS PSICOSOCIALES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD, la Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social⁷ recoge los principales resultados del Seminario "Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad". El encuentro contó con varios usuarios de la bicicleta, representantes institucionales y un conjunto de expertos sobre movilidad sostenible, procedentes de diversos campos de las ciencias sociales. Allí se consagró el debate y el intercambio de conocimientos sobre el papel que los factores psicológicos y sociales tienen en la elección de los medios de transporte sostenibles en un contexto urbano. Se utilizaron recursos que sirvieron de base para el debate como los resultados de un estudio

⁵ GÓMEZ, Juan Carlos. Uso de redes sociales virtuales en jóvenes universitarios. 2014.

⁶ ELISSÉGARAY, Pablo. Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. 2009.

⁷ Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social. Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad. 2017.

preliminar sobre la percepción del uso de la bicicleta que el Grupo de Investigación viene realizando desde hace más de un año.

Otro trabajo importante relacionado con el problema planteado es BICI ACTIVISMO EN MEDELLÍN. DE LA ACCIÓN COLECTIVA A LA AGENDA POLÍTICA. Aquí López y Salinas⁸ “trabajan el análisis de la acción colectiva de los biciactivistas de Medellín en la agenda política actual de la ciudad, es una reflexión sobre la distancia existente entre el ciudadano y las políticas públicas, abordado desde una perspectiva teórica interpretativista que da importancia a contextos, saberes locales y argumentos de la ciudadanía. El estudio de caso en sí mismo es la herramienta metodológica para la indagación. La evidencia empírica se obtiene a partir de entrevistas semiestructuradas, observación directa, revisión de información documental y se sistematiza mediante matrices de relaciones y mapas conceptuales. Los colectivos biciactivistas de Medellín se visibilizan con propuestas que muestran la bicicleta como símbolo de ciudad, de política, del ciudadano que participa, que se involucra, que se moviliza. Y es esta visión la que se instaura en la agenda política actual de la ciudad, abriendo escenarios de posibilidades en la toma de decisiones para exigir que la vida y el derecho a la ciudad se respeten”.

Haciendo búsqueda en libros, se encuentra EL TRANSPORTE EN BICICLETA ¿ALTERNATIVA O MEDIO? En él, Ballesteros considera que “desde las dimensiones cultural, política y geográfica física, es posible explorar la discontinuidad y el bajo impacto que han tenido las iniciativas para la implementación del uso de la bicicleta como medio de transporte en algunas ciudades colombianas (Bogotá D.C, Medellín y Pereira), y por ello, se propende en este espacio, por brindar una descripción sobre el papel que ha tenido la bicicleta, desde un contexto de transporte y cuales han sido sus ventajas y desventajas desde una perspectiva política; lo anterior, aportando al debate sobre el uso de la bicicleta, para considerar si es ¿alternativa o medio?”⁹

Otro libro más es INDICADORES DE CULTURA CIUDADANA EN MEDELLÍN elaborado por la Alcaldía de Medellín. El documento presenta los resultados del Diagnóstico de Cultura Ciudadana realizado en Medellín, en cumplimiento del convenio entre la Corporación Visionarios por Colombia y la Secretaría de Cultura Ciudadana de Medellín, suscrito el 26 de julio de 2013. El documento “recopila y analiza las aplicaciones y los hallazgos más significativos de la Encuesta de Cultura Ciudadana (ECC) de los años 2007, 2009, 2011 y 2013. El análisis toma en cuenta el trabajo de

⁸ LÓPEZ, Gloria Estela. y SALINAS, Diana Patricia. Bici activismo en Medellín. De la acción colectiva a la agenda política. 2017. p. 11.

⁹ BALLESTEROS, Jorge Iván. El transporte en bicicleta ¿alternativa o medio? 2012. p. 5.

recolección de información cualitativa en campo desarrollado por el equipo de Corpo visionarios en Medellín en 2013”¹⁰. Está dividido en cuatro capítulos, el primero que habla sobre la cultura y sus hallazgos; el segundo muestra encuestas de ciudadanía y metodología para el análisis de la cultura ciudadana; el tercero analiza la cultura urbana, abordando temas como movilidad, espacio público, legalidad, corrupción y tolerancia; y el último hace un énfasis especial en temas de seguridad y convivencia.

En el MANUAL DEL CICLISTA URBANO, SEGUNDA EDICIÓN la Alcaldía de Medellín habla de que “desplazarse por Medellín en bicicleta es una gran experiencia, no solo económica sino también saludable y amigable con el medio ambiente. La bicicleta es uno de los inventos más importantes y menos celebrados (como ocurre solo con las cosas fundamentales que tenemos a mano) de la historia humana. En una ciudad como Medellín, compleja, moderna, conflictiva, plural, tecnológica, los ciclistas representamos la persistencia sencilla y esencial de lo humano en medio del desarrollo y de la tecnología. Dentro del mismo mundo en el que cruzan raudos los trenes bala, despegan las naves espaciales y zumban los vehículos que ambicionan la velocidad de la luz, siempre habrá una persona deambulando por alguna calle, sentada sobre un aparato de tubos metálicos sostenido sobre dos ruedas y movido exclusivamente por la energía aplicada a los pedales, como una especie de poema en medio de la prosa del tráfico. La bicicleta representa el transporte esencialmente humano. Usada masivamente redundante en cambios benéficos para las personas (ahorro en los presupuestos de transporte, salud física y mental), la sociedad”.¹¹

En una gran propuesta, EL LIBRO DE LA BICI de la Alcaldía de Bogotá, se habla de una apuesta de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte que “busca impulsar acciones ciudadanas promotoras de la cultura de la Bicicleta de Bogotá, y del uso de este medio de transporte sostenible y amigable con el ambiente como parte de las prácticas recreo deportivas y culturales que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático y, por supuesto, a cumplir objetivos y conclusiones de los encuentros mundiales de planeación urbana. La bicicleta es sin duda el instrumento más revolucionario de la historia. Disminuye la brecha entre ricos y pobres, forja ciudadanos solidarios que comparten el mismo espacio público y promueve la equidad social. Con este libro buscan generar cambios sustanciales en la cultura de la movilidad, en la forma de apropiarnos del territorio. Con cada experiencia presente en esta publicación queremos eliminar las barreras y los estigmas que generan modelos de ciudad depredadores”.¹²

¹⁰ ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Indicadores de cultura ciudadana en Medellín. 2013. p. 12.

¹¹ ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Manual del ciclista urbano, segunda edición. 2014. p. 7.

¹² ALCALDÍA DE BOGOTÁ. El libro de la bici. 2014. p.10.

En el MANUAL INTEGRAL DE MOVILIDAD CICLISTA PARA CIUDADES MEXICANAS, TOMO VI EDUCACIÓN Y PROMOCIÓN, el colectivo Ciclo Ciudades habla sobre que “la educación es uno de los ejes determinantes para la consolidación de la cultura e integridad de un país. Para crear programas de movilidad en bicicleta, se requiere de una formación específica que desarrolle los proyectos de manera efectiva, aumentando el uso y disminuyendo los accidentes. Por su parte, la promoción funge como un factor muy importante para lograr el éxito de todas las acciones; es un impulso para crear ventaja competitiva y posicionarse correctamente dentro del mercado meta. Tanto la educación como la promoción del uso masivo de la bicicleta inician en la comunidad; deben ampliar y reforzar la comprensión del problema de movilidad en la ciudad para fomentar un análisis crítico a la sostenibilidad en el estilo de vida. Ambas acciones están dirigidas a la participación de los ciudadanos, por lo que son básicas para el desarrollo de un Programa de Movilidad en Bicicleta. Este tomo responde a la cuestión relacionada con la gran importancia que abarcan, como su nombre lo indica, la educación y la promoción dentro del Programa de Movilidad en Bicicleta. Se divide en tres capítulos que cubren las estrategias y acciones a implementar para colocar a la bicicleta en el imaginario colectivo y en el espacio público. Primero, cubre los principios básicos para una estrategia educativa-promocional; segundo, se tratan las acciones de educación, el proceso de aprendizaje y una muestra de prácticas relacionadas; tercero, comprende las acciones de promoción, ejemplos de éstas y cómo llevarlas a cabo”.¹³

En el libro MUJERES EN BICI, UNA EXPRESIÓN DE LIBERTAD QUE TRASCIENDE FRONTERAS PRIMERA EDICIÓN, Pinto explica que “montar bicicleta no solamente es una forma de hacer deporte o movilizarse, sino que representa un nuevo estilo de vida. Analizar este fenómeno social desde una perspectiva de género resulta sumamente enriquecedor para entender nuevos patrones culturales que inciden en la construcción de sociedades más justas. “Mujeres en bici: Una expresión de libertad que trasciende fronteras” es un libro que recoge distintas iniciativas de mujeres que han incentivado el uso de la bicicleta buscando la inclusión social y construcción ciudadana para generar un amplio debate en torno a los desafíos, prioridades y perspectivas del uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte urbano y/o como herramienta que genere relaciones de género más justas”.¹⁴

¹³ CICLO CIUDADES. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas, tomo VI Educación y promoción. 2011. p. 14.

¹⁴ PINTO, Nataly. Mujeres en bici: una expresión de libertad que trasciende fronteras. 2015. p. 9.

Otro libro semejante al anterior es MUJERES Y CICLISMO URBANO: PROMOVRIENDO POLÍTICAS INCLUSIVAS DE MOVILIDAD EN AMÉRICA LATINA. Aquí Díaz y Rojas trabajan con las mujeres que muestran un patrón de viajes distinto al de los hombres, caracterizado por más desplazamientos diarios pero cubriendo distancias más cortas. A su vez, realizan más viajes relacionados con los que hacen del hogar o de acompañamiento a otros miembros de la familia. “Más allá de acciones preventivas contra la violencia de género en el transporte colectivo, las políticas públicas de movilidad rara vez toman en consideración estas diferencias; esta situación limita enormemente las posibilidades laborales, de educación, recreativas y sociales de la mujer”.¹⁵ Por su bajo costo, flexibilidad, y velocidad altamente competitiva en distancias medias y cortas, la bicicleta es una opción altamente favorable para satisfacer las necesidades de viaje de la mujer urbana. Sin embargo, y a pesar del auge que ha experimentado su uso en todas las grandes ciudades de Latinoamérica, la gran mayoría de los ciclistas urbanos de la región son hombres. La experiencia internacional señala que éste es un fenómeno global, que tiende a revertirse cuando la bicicleta alcanza rangos de participación superiores al 10% en el reparto modal. En esta situación, perfectamente alcanzable en el mediano plazo en las ciudades latinoamericanas, el porcentaje de viajes hechos en bicicleta por mujeres y hombres es prácticamente el mismo.

En el trabajo ¿CÓMO NOS MOVEMOS? ASPECTOS PSICOSOCIALES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE realizado en Madrid, España, Garcés habla de que “el propósito es señalar aspectos de la realidad que suelen ignorarse o quedar relegados a un segundo plano. Sin embargo, se trata de factores sociales y psicológicos claves a la hora de entender la movilidad y, lo que es aún más importante, estratégicos a la hora de rediseñar y transformar el actual modelo de movilidad urbana en uno que mejore la vida de las personas que lo utilizan. Esta realidad no puede ser ignorada, ni por las políticas públicas, ni por nadie interesado en afrontar los retos que se enfrentan actualmente nuestras ciudades. El progreso hacia un modelo de movilidad urbana más sostenible requiere, más que cambios estructurales o normativos, que se logre un cambio en las actitudes de los ciudadanos y en la percepción social de cada medio de transporte. Es decir, un profundo pero necesario cambio en la cultura social de la movilidad”.¹⁶

El artículo OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DEL CONCEJO DE MEDELLÍN da cuenta del estado de la movilidad en la ciudad de Medellín, evidenciando que “a pesar de existir un Plan de Movilidad Segura en la ciudad (PMSM 2014-2020), éste no es directriz suficiente ni efectiva para las dependencias del nivel municipal y

¹⁵ DIAZ, Rodrigo y ROJAS, Francisca. Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. 2017. p. 15

¹⁶ GARCÉS, Javier. et al. ¿Cómo nos movemos? Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible. 2018.

metropolitano que tienen a cargo el tema. Si bien el problema no es ajeno a lo que sucede en el resto del país, para el caso de Medellín, esta problemática que le está costando cerca de \$1.6 billones a la ciudad, obedece tanto a un acumulado histórico de dificultades, como a problemas de discontinuidad entre administraciones para el desarrollo de estas políticas públicas”.¹⁷ Se identifican las problemáticas que tiene la ciudad desde el bajo índice del espacio público hasta el sistema integrado de transporte público de la ciudad como mayor estrategia; a esto se suman los problemas de desobediencia de las normas como expresión cultural por parte de los ciudadanos y el incremento en el parque automotor privado, sobresaliendo el de las motocicletas, entre otras razones. Lo anterior ha generado un problema de salud pública que se refleja en el aumento de los incidentes viales/año en la ciudad, así como de las víctimas de lesiones/año por esta misma causa. De lo que se concluye que como resultado de este acumulado histórico, todavía hay debilidad en la institucionalidad y en la ciudadanía para revertir las tasas de accidentalidad y proporcionar opciones de movilidad seguras, sostenibles y saludables que garanticen la vida de los ciudadanos.

Otro artículo, LECCIONES SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE: LA BICICLETA Y CICLORRUTAS, Buitrago¹⁸ pretende mostrar un punto de comparación sobre la movilidad sostenibles de países europeos con respecto a lo que se tiene hoy día en la ciudad, tratando de apostarle siempre a ser mejores, pues la bicicleta no solo es ecología, sino economía, en cuanto otro sin fin de beneficios. La comparación del parte automotor con la bicicleta lleva a un ahorro y bienestar mucho más amplio, por eso el reto es aportarle a que los colectivos que ya existen en la ciudad sigan creciendo y tengan la oportunidad de alzar la voz a favor del bienestar del transporte sostenible.

EN BOGOTÁ Y MEDELLÍN, LAS CIUDADES INTELIGENTES DE COLOMBIA, Los investigadores del Instituto de Estudios Urbanos¹⁹ hablan de las estrategias que implementan Medellín y Bogotá para ser ciudades inteligentes se incrementa a medida del pasar de los años, pues estas han sido catalogadas y premiadas por medios internacionales como las ciudades más inteligentes de Colombia, en ámbitos como Movilidad y transporte, en los cuales esperan incrementar el uso de la bicicleta y

¹⁷ OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS CONCEJO DE MEDELLÍN. Movilidad sostenible en la ciudad. 2017. p. 2.

¹⁸ BUITRAGO, C. Lecciones sobre Movilidad Sostenible: La bicicleta y ciclorrutas. Revista conexión por la vida. 2018.

¹⁹ INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS. Bogotá y Medellín, las ciudades inteligentes de Colombia. Revista Universidad Nacional. 2017.

transportes ecológicos, concientizando a la gente con el daño que le realizan a las ciudades con el campo automotor; social, incrementando la educación como aspecto de mayor impacto, el impulso de plataformas educativas, entre otros recursos; calidad de vida, teniendo como prioridad la salud y el conocimiento del desarrollo tecnológico en esta; el ambiente, enfocado por en temas como planificación urbana, gestión inteligente de los recursos y construcción de edificios inteligentes; gobierno, focalizándose en el gobierno abierto, la nueva ruta de acceso a la información pública; economía, relacionando interconexiones locales y globales, el crecimiento de este sector en el país.

El trabajo de posgrado EL TRANSPORTE EN BICICLETA: CONSOLIDANDO INEQUIDADES EN LAS CALLES DE CALI, COLOMBIA, Mosquera aborda la hipótesis de que “los medios de transporte son determinantes para la accesibilidad a lugares, mercancías, servicios y mercados. Los medios de transporte motorizado han ganado relevancia en el mundo. A través de un estudio de caso, donde se usan entrevistas y revisión documental, se identifican y analizan las fuerzas y procesos, en distintas escalas (global, nacional y local), que han contribuido a la hegemonía del transporte motorizado en detrimento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Cali, Colombia. Los resultados muestran la naturaleza política y económica del ambiente construido urbano del cual el transporte hace parte y, más específicamente, cómo las luchas por el espacio vial, para usar la bicicleta como medio de transporte en Cali, son un tipo de conflicto de clase que se da en las calles, afectando a la población que usa la bicicleta como principal medio de transporte en Cali”.²⁰

En EL CONCEPTO DE COMUNIDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIO - HISTÓRICO-CULTURAL Y LINGÜÍSTICO, se habla de que las ciencias que se encargan de estudiar al hombre y a la sociedad, han concentrado parte de sus recursos en el estudio y la definición de una comunidad, entendida como el espacio en donde un grupo humano desarrolla su vida y todas las interacciones que en esta intervienen. “Por tanto, el concepto de comunidad puede referirse a un sistema de relaciones psicosociales, a un agrupamiento humano, al espacio geográfico o al uso de la lengua según determinados patrones o hábitos culturales. Este artículo tiene como objetivo redefinir el concepto de comunidad a partir del análisis de concepciones sociohistórico-culturales y lingüísticas, con el fin del establecimiento de un eje teórico que centra el estudio sociolingüístico de comunidades en Santiago de Cuba, para ello se realiza un examen de varias nociones que sobre el término manejan los autores consultados de diferentes

²⁰ MOSQUERA, María Janeth. El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali. Revista Universidad del Valle. 2016. p. 23

filiaciones científicas”.²¹ Los cuales analizan todas las definiciones de comunidad y hacer énfasis en las necesidades objetivas y los intereses comunes.

En CICLO-INCLUSIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, un libro con seis tomos, el Banco Interamericano de Desarrollo logra identificar “el trabajo hecho en las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC). el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas. El ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades. Estos beneficios sólo pueden materializarse si se construye o adapta infraestructura ciclo-incluyente, si los ciudadanos se involucran en los procesos de planeación de movilidad, si se adoptan políticas que regulen el uso y si las secretarías de movilidad cuentan con la información necesaria para monitorear el desempeño del uso de la bicicleta. Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta, se identifica que es un documento de referencia para los tomadores de decisiones y técnicos que necesiten lineamientos y referencias para fomentar una política ciclo-inclusiva en su ciudad”.²²

Se encuentra que en LA BICI, LLAVE DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD, Redondo se plantea la teoría de que “nos encontramos en un momento de transición respecto a la movilidad, hasta ahora monopolizada por el automóvil, en el que se están sucediendo una serie de cambios estructurales pero también individuales”.²³ Algunas políticas actuales que promueven el uso de la bicicleta como un medio de transporte eran impensables hace diez años. “Hoy día se ha cambiado el comportamiento de la sociedad con respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte, este cambio viene motivado, en parte, por las actuaciones de distintas entidades y colectivos. Pero también existen resistencias inherentes a una cultura del automóvil muy arraigada”.²⁴

²¹ CIENCIA EN SU PC. El concepto de comunidad desde el punto de vista socio - histórico-cultural y lingüístico. 2015.

²² BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Revista Banco Interamericano de Desarrollo. 2015. p. 13.

²³ REDONDO, Pablo. La bici, llave de la movilidad sostenible en la ciudad. Revista El salmón contracorriente. 2017. p. 31.

²⁴ *Ibíd.* p. 31.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. Contexto

En Medellín y los demás municipios del Valle de Aburrá cada vez son más las acciones para que las personas se suban a la bicicleta para ir al trabajo o al estudio. EnCicla, el sistema de bicicletas públicas que cuenta con 1.600 bicicletas y 75 estaciones integradas al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá es la principal apuesta para que todos los ciudadanos usen la bicicleta (para acceder a él sólo debe llenar un formulario por internet). La región fue de las primeras en el país en implementar la Ley 1811 del 2016 que incentiva el uso de la bicicleta, como principal medio de transporte en el país. Esta medida que busca aumentar el número de viajes en ese medio de transporte y mitigar el impacto ambiental. Es por ello que muchos estudiantes universitarios tienen la posibilidad de ir a sus universidades de una manera rápida y efectiva.

El plan de movilidad planteado en el POT busca extenderse a universidades, centros culturales, centros laborales y diferentes parques públicos para tener más espacios públicos verdes. Las empresas privadas también podrán adoptar el esquema de compensación de obtener un día libre de jornada laboral a cambio de asistir 30 días seguidos al trabajo en bicicleta. Con esto se busca un acuerdo con las empresas que tengan más de 200 empleados para que se vayan integrando y articulando a la movilidad sostenible. Se busca cambiar un hábito, cambiar el vehículo particular por un medio de transporte saludable, agradable. Quien les coge el amor a las bicicletas no se baja. Para cumplir con el propósito que se planteó en el POT, se necesitarán más kilómetros de ciclorrutas, mejorar el transporte público y desincentivar el vehículo particular con parqueaderos costosos y peajes urbanos. En el futuro, se harán 120 nuevos kilómetros de ciclorrutas y senderos peatonales en el Valle de Aburrá, se duplicarán las bicicletas públicas y se renovará el transporte público colectivo. El plan a 2030 es conectar esa infraestructura con los 10 municipios del valle de Aburrá y que cada haya más viajes en bicicleta y desestimular el vehículo particular, que alcanza los 700.000 en Medellín.

A pesar de que aún son pocos los ciudadanos escogen desplazarse en bicicleta en Medellín, y que el plan de movilidad recién se implementa, las personas que lo hacen se han sentido satisfechos con este modo. Según una Encuesta de Percepción Ciudadana realizada por el periódico ADN, el medio de transporte que mayor satisfacción genera es precisamente la bicicleta. Nueve de cada diez usuarios dijeron

estar satisfechos con ella (6 universitarios) frente a un promedio del 84% de los usuarios de carro o moto, y muy por encima de la satisfacción de los usuarios frecuentes de los buses, con un 69% de satisfacción.

Ahora, por ejemplo, en la Universidad Católica Luis Amigó, el incremento de ciclistas en dos años fue notable, lo que implicó una reforma al espacio para las bicicletas. Esto se traduce en la satisfacción por parte de los usuarios de la bicicleta, que cada día toman más conciencia de los beneficios de este transporte. ¿Es cuestión de plata? Muchos de los jóvenes de la universidad son de estratos medios y bajos, por lo que recurren frecuentemente al transporte público como los buses o el Metro. Pero el panorama que se muestra a la hora de tomar este servicio es desalentador: Largas filas para comprar un tiquete o recargar la tarjeta cívica, la cantidad de gente, los trancones, entre otros. Ante la imposibilidad de acceder a una motocicleta o a un carro particular por la inversión que implica, muchos optaron por utilizar la bicicleta, tanto la propia como las del sistema de bicicletas públicas EnCicla. Y es que la bicicleta no es exclusiva de las personas de pocos recursos, existen algunas personas como el profesor de idiomas, José Santiago Zapata, que es un ciclista de medio tiempo, y que, entre otras cosas, es una persona que genera buenos ingresos económicos.

Hablando de los costos que tiene la Alcaldía en temas de movilidad ¿Cuánto dinero se ahorra uno usando bicicleta en lugar de un carro? Un estudio que fue realizado por Cycling Embassy²⁵ en Copenhague logró demostrar que por cada kilómetro recorrido en carro la ciudad gasta aproximadamente \$300 (128.300 pesos) mientras que, por cada kilómetro recorrido en bicicleta, la ciudad ahorra \$700 (299.300 pesos). ¿Y por qué esto? Porque el gobierno puede ahorrar mucho dinero en infraestructura vial, además, se pueden reducir varios problemas de salud pública (aire contaminado, por ejemplo); y, se atrae talento humano. Estas cifras dejan ver el beneficio que trae usar este tipo de transporte. Aunque el POT de la alcaldía planteó como una prioridad a los medios de transporte sostenibles como la bicicleta, y el actual Plan de Desarrollo de Medellín proyecta la construcción de 125 kilómetros de ciclorruta y 2.000 ciclo parqueaderos para 2019, así como campañas de promoción de la movilidad en bicicleta. Estas estrategias, aunque necesarias, no parecen suficientes para que más personas se cambien de modo y opten por la bicicleta.

Ahora bien, todos estos planes de parte de la alcaldía y proyectos que se han implementado han tenido éxito gracias a que fueron difundidos, en su mayoría, por las redes sociales. EnCicla permite a las personas inscribirse en el sistema mediante la página web. Algunos colectivos de bicicletas como La Magia De La Bici, 199 Bikes o Siclas, vienen haciendo una gran labor de fomentar el uso de la bicicleta. Estos grupos han promovido sus propuestas mediante las redes, y el éxito ha sido tanto, que cada vez es más fácil llegar a otras personas para formar parte de las

²⁵ DUTCH CYCLING EMBASSY. Copenhague ciudad de ciclistas. El conteo de la bicicleta. 2014. P. 15.

iniciativas. Más Urbano es un colectivo que ha trabajado de igual manera a través de sus redes sociales, promoviendo la bicicleta como medio de transporte a través de contenidos educativos.

2.2.2. Variables

Tabla 1. Variables

Objetivo específico	Categoría	Subcategoría	Unidad de análisis
Identificar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte dentro de la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.	Contenidos	Educomunicación	Texto e imágenes
Categorizar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte dentro de la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano, trabajados en Medellín.	Movilidad sostenible	Bicicleta	Texto e imágenes
Examinar los contenidos de educomunicación sobre la bicicleta como medio de transporte hallados en la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano.	Instagram	Cuenta	Texto e imágenes

2.2.2.1. Contenidos

El contenido se entiende en muchas ramas como la forma o el modo de presentar y difundir un mensaje. El contenido es el mensaje en sí mismo, es decir, que la información se estructura por sí misma y tiene sentido como unidad.

“El contenido es la materia, la sustancia relacional -afecto, información, dinero, etc.- que fluye, a través de las unidades por medio de las relaciones que se dan entre ellas a partir del intercambio de dicho contenido. Constituye la materialidad sociológica de la relación. Evidentemente implica, y es que realmente interesa, un tipo de comportamiento o acción, e incluso percepción de tal relación, entre dos unidades. Estas relaciones tienen interés para el sociólogo ya que han sido elegidas problemática de investigación: una unidad tiene a la otra como objeto o efecto directo o indirecto y/o recíproco”.²⁶

El contenido ha llegado a ser un método científico capaz de ofrecer inferencias a partir de datos esencialmente verbales, simbólicos o comunicativos. “Mas allá de su continuo compromiso con cuestiones psicológicas, sociológicas y políticas sustanciales, en los últimos ochenta años ha aumentado de forma exponencial el interés por el uso de esta técnica y se ha procurado establecer criterios adecuados de validez”.²⁷

“Analiza la difusión de ideas e información entre los individuos y las grandes organizaciones, como resultado de la función que cumplen los lazos débiles en la cohesión de sistemas sociales complejos”.²⁸

“Los contenidos serían el resultado del aprendizaje, es decir el cambio que se produce en el material cognitivo del alumno entre el antes y el después de la actividad de aprendizaje”.²⁹

²⁶ FREEMAN, L.C.; WHITE, D.R. y ROMNEY, A.K. *Research Methodr in Social Network Analysis*. New Brunswick. (USA), Londres: Transaction Publishers. 1992. P. 232.

²⁷ KRIPENDORF, K. *Metodología del análisis de contenido*. 1990. P. 20.

²⁸ GRANOVETTER, M. El concepto de la red social. *Reis, Revista española de investigaciones sociológicas*. 1996. P. 134

²⁹ ZAPATA, M. Secuenciación de contenidos y objetos de aprendizaje. *RED. Revista de Educación a Distancia*, número monográfico II. 2005. P. 3.

El término contenidos modificado por las expresiones de enseñanza o de aprendizaje con el sentido de material cognitivo que se ve aumentado o modificado en el aprendiz como resultado del proceso de aprendizaje. Los contenidos simplificando mucho pueden ser de distinto tipo: conceptuales, procedimentales o actitudinales.³⁰

La progresión en los contenidos por áreas, cursos, programas o niveles formativos no se realiza exclusivamente, como frecuentemente se suele aceptar, de forma lineal como si dependiera de una sola variable: la cantidad de contenidos, a repartir ésta en distintas unidades de tiempo, o de su naturaleza, sino obedeciendo a multiplicidad de criterios.³¹

2.2.2.2. **Movilidad sostenible**

El concepto de movilidad sostenible resume lo que está en juego actualmente cuando se intenta restablecer el equilibrio entre costos y beneficios en el sector del transporte. Constituye un vuelco del enfoque tradicional de la planificación del transporte -que consideraba a este último como una exigencia derivada del crecimiento económico y una de sus infraestructuras de apoyo- hacia una orientación basada en la realidad y la evaluación de los riesgos y que reconoce los inconvenientes del crecimiento incontrolado.³²

Es un sistema ecológico es más sano cuando despliega una gran diversidad y múltiples diferencias, un sistema de transporte es más adecuado y robusto cuando se dispone de diversos modos de transporte optativos para el traslado de personas o mercancías. Un sistema de transporte que depende de solo uno o dos modos de transporte es mucho más propicio a la ineficiencia, las perturbaciones y el fallo del sistema que otro en el que sea posible el funcionamiento de numerosos modos de transporte distintos.³³

Es como un problema de “ámbito”, en el sentido de que apenas hay acuerdo sobre la cuestión de saber si efectivamente –y de qué manera– la sostenibilidad en su acepción estricta es en verdad significativa y mensurable a nivel sectorial; en cambio, sí parece haber una amplia coincidencia sobre la insostenibilidad de las tendencias

³⁰ Ibid., p. 7.

³¹ Op. Cit., p. 16

³² GIORGI. L. Revista internacional de ciencias sociales. Unesco. 2003. P. 12.

³³ Ibid., p 12.

actuales del transporte y sobre la necesidad de que éste se ajuste a alguna noción de sostenibilidad.³⁴

El transporte es responsable de multitud de efectos ambientales y sociales. En primer lugar, el transporte tiene notables implicaciones en el consumo de recursos naturales (principalmente materiales, suelo y energía). Además del anteriormente mencionado consumo de suelo, uno de los problemas más acuciantes es el consumo de petróleo del que el transporte depende casi absolutamente.³⁵ Además agrega, que “la sostenibilidad, según la economía ecológica, se entiende como la capacidad del sistema económico de adaptarse al entorno natural”.³⁶ Por su parte, Gilberth menciona “La estrecha relación entre posesión y uso, la reducción en la posesión de vehículo privado podría considerarse un objetivo explícito de la política de movilidad sostenible”.³⁷

“Hay que reconocer que la movilidad urbana es un derecho ha sido una gran conquista social; entender que –movilidad- y –transporte- no significan lo mismo es una consecuencia de esa conquista”.³⁸

Por su parte, Dávila³⁹ Define la movilidad como el acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, así como al significado social y cultural de ese desplazamiento. También menciona que, para un habitante urbano, la capacidad de desplazarse cotidiana u ocasionalmente está condicionada por factores tales como la facilidad de acceso físico a un modo de transporte, la frecuencia de ese modo de transporte y el costo económico del desplazamiento, representado en las tarifas del transporte público o en el costo de oportunidad del tiempo de desplazamiento.

³⁴ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS [ONU]. Revista internacional de ciencias sociales. Unesco. 2001. P. 13

³⁵ BERMEJO. P. Movilidad Sostenible: hacia un concepto operativo. Fac. de CC. Económicas y Empresariales. 2005. P. 3.

³⁶ Ibid., p. 6.

³⁷ GILBERTH. S. Movilidad Sostenible: hacia un concepto operativo. Fac. de CC. Económicas y Empresariales. 2000. P. 7.

³⁸ HERCE. J. La movilidad sostenible como política global y su consolidación hacia el futuro en la ciudad de Medellín en respuesta a la ocupación territorial y sus problemáticas. Aula digital Universidad Nacional de Colombia. 2012. P. 12.

³⁹ DÁVILA. M. La movilidad sostenible como política global y su consolidación hacia el futuro en la ciudad de Medellín en respuesta a la ocupación territorial y sus problemáticas. Aula digital Universidad Nacional de Colombia. 2012. P. 21.

“La columna vertebral de una movilidad urbana basada en la accesibilidad radica en el transporte público y, en particular, en sistemas de alta capacidad bien integrados”.⁴⁰

2.2.2.3. Educomunicación

La educomunicación puede llegar a abarcar tantos temas y tornarse tan extensa, que puede derivarse de varias maneras. En ella se pueden identificar varios enfoques educucomunicativos que permiten analizar las diferentes prácticas de la educomunicación.

Cada uno de estos enfoques pone el acento en una dimensión específica, en coherencia con la concepción educativa, comunicativa y social de la que parten. De esta manera, si se afirma con Kaplún que a “cada tipo de educación corresponde una determinada concepción y práctica de la comunicación”⁴¹ se puede concluir que a cada tipo de comunicación corresponderá una determinada concepción de la sociedad.

“Las distintas denominaciones en la educación en materia de comunicación, didáctica de los medios, comunicación educativa, alfabetización mediática o pedagogía de la comunicación, en el contexto iberoamericano, y media literacy o media education, en el contexto anglosajón encierran formas específicas de entender la Educomunicación, mostrando dos enfoques diferenciados. Mientras que las expresiones anglosajonas centran su atención en el manejo instrumental de los medios, las denominaciones utilizadas en el contexto iberoamericano hacen referencia a planteamientos dialógicos cercanos a la pedagogía crítica. De este modo, observamos un enfoque educucomunicativo instrumental centrado en el manejo de la tecnología, por un lado, y la educomunicación entendida como proceso dialógico, por otro.”⁴²

El enfoque educucomunicativo instrumental

Según Freire⁴³, la educación-comunicación se concibe desde los modelos informativo-transmisivos. La comunicación es entendida en clave técnica en correspondencia con el modelo educativo «bancario», basado también en los

⁴⁰ HÁBITAT. L. La movilidad sostenible como política global y su consolidación hacia el futuro en la ciudad de Medellín en respuesta a la ocupación territorial y sus problemáticas. Aula digital Universidad Nacional de Colombia. 2013. P. 15

⁴¹ KAPLÚN. M. El comunicador popular. Biblioteca virtual de los Andes. 1992. P. 19.

⁴² Ibid., p. 24.

⁴³ FREIRE, P. ¿Extensión o comunicación? 1998. P. 31.

planteamientos conductistas de la instrucción programada. Se centra, principalmente, en el adiestramiento para el manejo de la tecnología o de los medios. Los educadores son concebidos como una especie de expertos tecnólogos, cuyo objetivo implícito es convertir a los educandos en operadores técnicos. Es habitual encontrar estos modelos en programas de alfabetización digital para adultos o en algunos planes escolares que incorporan los recursos digitales a los procesos educativos, sin considerar los planteamientos emancipadores, críticos o dialógicos en el uso de los medios.

Aparici⁴⁴ señala que en el mundo anglosajón cuando se habla de alfabetización informática y digital se refieren a una destreza instrumental y mecánica, es decir, conocer las herramientas sin considerar los profundos cambios que conlleva la introducción de una tecnología en un determinado ámbito. Entonces, si la enseñanza de la lecto-escritura lleva implícita la idea de la comprensión y transformación del mundo – tal como mostró Freire –, ¿por qué la enseñanza de las tecnologías digitales se limita, en muchos casos, sólo al manejo de las herramientas?, ¿qué consecuencias tendrá la aplicación de este tipo de prácticas educomunicativas para la ciudadanía de la sociedad digital?, ¿qué modelo de sociedad está detrás de este tipo de enfoques? Pese a la urgencia e importancia de estas preguntas, desde finales de los años 80 y a partir de los años 90, se observa un afianzamiento de las prácticas educomunicativas instrumentales.

En el fondo, este estado de la educación en materia de comunicación durante la década de los 90 y hasta la actualidad no es más que un síntoma, quizá una consecuencia, de la globalización económica neoliberal y de la asunción del pensamiento único a escala planetaria

La educomunicación dialógica

Se fundamenta en concepciones sociales, educativas, comunicativas, mediáticas y tecnológicas diferentes a las instrumentales. Para empezar, quizá habría que recordar que la comunicación es un fundamento esencial para el aprendizaje, para la socialización y para la construcción del conocimiento. De acuerdo con Prieto “el hecho educativo es profunda, esencialmente comunicacional. La relación pedagógica es en su fundamento una relación entre seres que se comunican, que interactúan, que se construyen en la interlocución”.⁴⁵

Prieto señala a Bohm y Peat, dos de los autores que más han teorizado sobre las prácticas dialógicas – que la palabra diálogo «se deriva de una palabra griega en la que día significa «a través» y logos significa «palabra»»; por tanto, diálogo significaría a través de la palabra. Estos autores entienden el diálogo como «un flujo libre de significados entre gente que se comunica, como una corriente que fluye entre dos orillas». El diálogo hace posible, en suma, la presencia de una corriente en el seno

⁴⁴ APARICI, R. Educomunicación: más allá del 2.0. 2011. P. 15.

⁴⁵ PRIETO, D. Educomunicación: Desarrollo, enfoques y desafíos en un mundo interconectado. 2012. P. 164.

del grupo, a partir de la cual puede emerger una nueva comprensión, algo creativo que no se hallaba, en modo alguno, en el momento de partida».

Es así como este enfoque concibe la acción educomunicativa: como proceso dialógico inseparable de la práctica educativa y de los procesos de aprendizaje colaborativo. Desde esta perspectiva, la construcción del conocimiento va unida a la práctica de la educomunicación; es decir, cuando expresamos una idea para que nuestros interlocutores puedan comprenderla es cuando dicha idea es aprendida y comprendida verdaderamente por nosotros. En otras palabras, conocer es y es dialogar.

La educomunicación, afirma Barbas⁴⁶, tendría como finalidad una especie de construcción y creación que sea colectiva a través del intercambio simbólico y el flujo de significados.

Naturaleza colaborativa y participativa de la Educomunicación

Cuando se habla de la naturaleza colaborativa y participativa en la Educomunicación, se debe tener presente que Flecha⁴⁷ asegura que las personas poseen la capacidad de lenguaje y de pensamiento y, por lo tanto, contamos con la capacidad de interacción mediante el diálogo. “La Educomunicación pone el acento en el intercambio de los participantes a través de la puesta en acción de su capacidad para el diálogo, es decir, mediante su participación en el proceso. Esto nos lleva a establecer la horizontalidad y la igualdad como condiciones esenciales e imprescindibles para su práctica. Este modelo resalta el carácter democrático de la educación-comunicación donde las intervenciones de los participantes deben situarse en planos simétricos. Reservamos a partir de este momento el uso de la mayúscula en el término para referirnos a la propuesta personal que en este artículo realizamos sobre el verdadero sentido y naturaleza de la Educomunicación”.⁴⁸

Asimismo, la participación implica una actitud colaborativa en los participantes y dinámicas de aprendizaje dialógico que permitan convertir el proceso en medio de colaboración para la consecución de fines comunes. Sin la actitud colaborativa y sin el diálogo entendido de esta forma no podríamos hablar de colaboración, tampoco de participación, sino de un mero hablar por hablar o de una confrontación entre opiniones individuales

En palabras de Bohm y Peat⁴⁹, en un diálogo auténtico existe la posibilidad de que la nueva forma de mente consensual sea un instrumento más poderoso de lo que puede serlo la mente individual, ya que la primera lleva consigo un rico orden creativo

⁴⁶ Ibid., Barbas. P. 164.

⁴⁷ FLECHA, R., DÁVILA, A. y VARGAS, J. Metodología comunicativa en la investigación en las ciencias sociales. 2004. P. 33.

⁴⁸ Op. cit., Barbas. p. 165.

⁴⁹ BOHM, D. y PEAT, D. Ciencia, orden y creatividad. 1998. P 43.

entre lo individual y lo social. La naturaleza colaborativa y participativa de la Educomunicación conlleva también, como veremos a continuación, otra dimensión de carácter creativo y transformador con la que está estrechamente relacionada.

Posibilidades creativas y transformadoras de la Educomunicación

“La Educomunicación concibe el aprendizaje como un proceso creativo donde sólo es posible la construcción de conocimientos a través del fomento de la creación y la actividad de los participantes. El conocimiento no es algo dado o transmitido sino algo creado a través de procesos de intercambio, interacción, diálogo y colaboración. La Educomunicación debe favorecer este tipo de dinámicas de aprendizaje donde la creatividad es, al mismo tiempo, objetivo y método en procesos de análisis y experimentación permanente.”⁵⁰

Autores como Kaplún, Freire o McLaren, consideran que este tipo de dinámicas implican y generan una toma de conciencia entendida como un proceso de reflexión para la acción social y la transformación del mundo. “A partir de este planteamiento, el proceso educomunicativo es el medio a través del cual hombres y mujeres, a la vez que aprenden, recrean y transforman la realidad en la que están inmersos, porque la persona humana está dotada de la acción, por tanto, es agente actuante, constructora y transformadora del medio en el cual se desarrolla y vive.”⁵¹

La Educomunicación, por tanto, es proceso, movimiento, flujo de significados, acción creativa y recreativa, construcción-deconstrucción-reconstrucción permanente de la realidad. Es, en suma, una forma de pedagogía crítica que concibe los procesos educativos, la comunicación, los medios y las tecnologías como herramientas de análisis y de acción para la comprensión y la transformación del mundo.

El uso de los medios en el proceso educomunicativo

“Todo acto de educación-comunicación se produce a través de una serie de significados culturales compartidos por los participantes. En este sentido, los códigos lingüísticos, que nos permiten expresarnos a través del lenguaje verbal, son los medios en la relación entre pensamiento y mundo y estos, una vez compartidos y socializados, convierten a la comunicación – entendida ahora como auténtico diálogo en el medio entre individuos y sociedad. El lenguaje es a la relación entre pensamiento y mundo lo que la comunicación y el diálogo a la relación entre individuos y sociedad, esto es, el medio.”⁵²

⁵⁰ Op. Cit., Barbas. P. 164

⁵¹ Op. Cit., Barbas. P. 166.

⁵² Op. Cit., Barbas. P. 166.

Desde la Educomunicación se concibe el término medio en este sentido de mediación o intermediación. La tecnología es, por tanto, una forma de mediación o medio de interacción, no sólo para poder establecer el proceso comunicativo, sino también para problematizar situaciones y “para estimular la discusión, el diálogo, la reflexión y la participación”⁵³ Se diferencia claramente del uso de los medios en los enfoques instrumentales, ya que mientras para estos la tecnología es, implícitamente, un fin en sí misma, para el enfoque dialógico “una cámara de vídeo, un ordenador, un lápiz o un bolígrafo son instrumentos que permiten la comunicación, la reflexión, la comprensión de la realidad”.⁵⁴

Barbas asegura además que “los medios deben posibilitar el flujo de significados, el movimiento y la producción de conocimientos socializados.”⁵⁵ Esta perspectiva es puesta de relieve por investigadores de la comunicación en el contexto digital como Pierre Lévy, Marco Silva o Carlos Scolari, autores que encuentran nuevas posibilidades en los medios digitales entendidos como canalizadores de procesos y flujos de comunicación donde aparecen conceptos como la hipermediación:

“Al hablar de hipermediación no nos referimos tanto a un producto o un medio sino a procesos de intercambio, producción y consumo simbólico que se desarrollan en un entorno caracterizado por una gran cantidad de sujetos, medios y lenguajes interconectados tecnológicamente de manera reticular entre sí. (...) no estamos simplemente haciendo referencia a una mayor cantidad de medios y sujetos sino a la trama de reenvíos, hibridaciones y contaminaciones que la tecnología digital (...) permite articular dentro del ecosistema mediático.”⁵⁶

La digitalización de los datos y la interconexión de ordenadores en red redimensionan el carácter mediacional o procesual de la educomunicación. Este fenómeno es una característica de una web que todos han aprendido a utilizar.

Comunicar es una aptitud, una capacidad. Pero es sobre todo una actitud. Supone ponernos en disposición de comunicar, cultivar en nosotros la voluntad de entrar en comunicación con nuestros interlocutores. Nuestro destinatario tiene sus intereses, sus preocupaciones, sus necesidades, sus expectativas. Está esperando que le hablemos de las cosas que le interesan a él, no de las que nos interesan a nosotros. Y sólo si partimos de sus intereses, de sus percepciones, será posible entablar el diálogo con él. Tan importante como preguntarnos qué queremos nosotros decir, es preguntarnos qué esperan nuestros destinatarios escuchar. Y, a partir de ahí, buscar el punto de convergencia, de encuentro. La verdadera comunicación no comienza

⁵³ Op. Cit., Kaplún. p. 53.

⁵⁴ Op. Cit., Aparici. p. 408.

⁵⁵ Op. Cit., Barbas. P. 166

⁵⁶ SCOLARI, C. Hipermediaciones. 2003. P. 55.

hablando sino escuchando. La principal condición del buen comunicador es saber escuchar.⁵⁷

“La educación y la comunicación sí deben aspirar a más, la primera a ser algo más que enseñanza, didáctica o instrucción, la comunicación a ser algo más que utilización de los recursos mediáticos, la información o el espectáculo. Ambas a promover la participación ciudadana, la expresión libre y el derecho a la comunicación responsable. La Educomunicación ya lo preveía, lo importante es educar, que el ciudadano sea solidario, crítico, se convierta en comunicador, pasando así de simple receptor pasivo a emisor activo. Todo ello para lograr democráticamente los cambios sociales necesarios”.⁵⁸

“Gran parte de los contenidos educativos se adquieren fuera de la escuela, emitidos por los medios de comunicación de masas, pues el libro pierde su función hegemónica. Los educadores deben convertirlos medios en instrumentos de participación del alumno”.⁵⁹

“La Educomunicación, ayuda, además, a dirigir la mirada en los principales problemas del mundo: la participación de todas las personas, la defensa de los derechos humanos, la multiculturalidad, el medio ambiente, la paz, la libertad de expresión y de comunicación”.⁶⁰

2.2.2.4. Instagram

Instagram es una red social donde se suben fotos y videos acompañados de texto. García menciona que “En Instagram las imágenes cobran especial importancia. Su origen fue como una aplicación de teléfonos inteligentes o smartphones, lo que originó que su uso a nivel mundial haya vuelto muy popular el fenómeno de los selfis o autorretratos digitales. Instagram está orientado a fotografías realizadas en un momento específico y compartidas a través de la red social e imágenes preferiblemente de dimensiones cuadrangulares. Es una red social que también las empresas pueden utilizar, para fortalecer su marca y acercarla a su audiencia”.⁶¹

Por su parte, un factor que para Cancino⁶² determina la popularidad de una red social y la lealtad de los usuarios hacia la misma es el Engagement, que se refiere a

⁵⁷ Op. Cit., p. 34.

⁵⁸ MARTÍNEZ, H. Educomunicación. Blog revista comunicar. 2011. P. 44.

⁵⁹ MCLUHAN, M. Educomunicación: El aula sin manos. Blog revista comunicar. 1974. P. 89.

⁶⁰ CARPENTER, D. Educomunicación. Blog revista comunicar. 1986. P. 53.

⁶¹ GARCÍA, L. Influencia del contenido publicado en Instagram por influencers en la imitación de estereotipos. 2016. p. 26.

⁶² CANCINO, Z. ¿Qué es y para qué sirve el Engagement? Tren en Social. 2016. p. 27.

la vinculación que se logra con la comunidad a través de la presencia, lo que convierte a simples extraños, a personas que se involucran a un grado emocional. Un cambio en la actitud de los usuarios, más allá del compromiso, además de una unión emocional, deseo de permanencia. “Esto lleva a las personas pertenecientes a una red social a identificarse con la misma e ir creando una comunidad con la cual compartes intereses, por lo tanto, es la más afín para socializar por medio del contenido compartir con este círculo”.⁶³

Y es que a esta red social la identifican “otras características propias de Instagram como la simplicidad, facilidad de uso, creatividad y por supuesto, gratuidad refuerzan también su enorme éxito, cada día en mayor medida”.⁶⁴

2.2.3. Educomunicación

“El sintagma Educomunicación designa el énfasis del programa de Comunicación Social en la Universidad Católica Luis Amigó de Medellín. Este da cuenta de un campo de investigación y de prácticas en el mundo contemporáneo que parte de la proximidad y aplicación de otros campos: la comunicación y la educación que hoy estratégicamente se alían y como uno solo intentan su legitimación en el panorama de las ciencias sociales que hoy redefinen sus objetos de estudio y sus trasuntos metodológicos.”⁶⁵

Los medios de comunicación masivos y sus proyecciones en las renovadas posiciones de lo tecnológico son hoy protagonistas en el nuevo orden mundial; las prácticas de los comunicadores tienen que ver con la formación de identidades, con la integración de los más jóvenes al engranaje social y con la transmisión y legitimación de los saberes: funciones atribuidas milenariamente e la educación. Educomunicación se concibe como un espacio propicio para que los estamentos universitarios entren en diálogo entre sí y para que la escuela dialogue con la sociedad y la cultura.

“La Línea de Investigación propone encarnar tales generalidades pues estamos convencidos de que mediante su configuración y puesta en marcha estaremos transformando no sólo el quehacer de los comunicadores sociales en el seno de las

⁶³ Ibid., p. 27.

⁶⁵ LÓPEZ FERNÁNDEZ, Juan Guillermo. Fundamentación teórica, metodológica y operativa de la línea de investigación comunicación-educación. 2006. P. 1.

sociedades contemporáneas —sociedades de la información y de la comunicación— que se alía hoy estratégicamente en el ámbito de la ciudad con el quehacer de educadores y pedagogos toda vez que sus prácticas se confunden; sino, que pretendemos transformar también la cotidianidad universitaria mediante procesos comunicativo–educativos que den cuenta de los avatares del ser humano en la contemporaneidad.”⁶⁶

2.2.3.1. **Comunicación, educación y medios, sublínea de investigación**

El debate Educomunicación, tal como se concibe en esta construcción académica, pretende la inclusión de la Comunicación Social en el panorama de las renovadas Ciencias Sociales que han mutado sus objetos de estudio y se asumen ahora en la dinámica del flujo. Estos desplazamientos renuevan a su vez el estatuto de los objetos contenidos en los tradicionales campos disciplinares ahora en expansión. Parfraseando el canónico texto de Martín– Barbero, transitamos de los medios a las mediaciones; el comunicador social deja de ser un intermediario entre dos polos ahora vacíos sino que se configura como un constructor de narrativas que son mediaciones eficientes en la formación de identidades, en la transmisión de saberes; fungen más como actores sociales que, con sus prácticas, se transforman y pretenden transformar sus contextos inmediatos; en todos eso se confunden con los pedagogos: de ahí la alianza estratégica entre comunicadores y educadores; de ahí la razón de estatuir un campo Educomunicación.

Las propuestas de trabajo de grado en proceso de sistematización arrojan en el campo de la reflexión sobre los medios, las siguientes posibilidades de indagación y de producción de conocimiento: se asumen los medios no como intermediarios de realidades preexistentes sino como mediaciones, como dispositivos complejos de construcción de pensamiento, como moradas de pensamiento, como soporte de escritura, como entramados que definen posiciones, procesos de subjetivación que alteran el mapa de los objetos sociales. La relación de los medios con el poder se desplaza y en dicho desplazamiento se hacen visibles asuntos problemáticos que, a su vez, generan propuestas de intervención: nuevos medios, con nuevas tecnologías, para renovados ciudadanos. Desde esta sublínea se aborda la importancia que tienen las redes sociales en la cotidianidad de las personas, los comportamientos y costumbres que infunde en la sociedad.

⁶⁶ Ibid., p. 14.

2.3. Bases referenciales

2.3.1. Colectivo Más Urbano

Más Urbano es un colectivo de ciudadanos, que unidos, han venido trabajando temas sociales. Nace en el año 2013 como una iniciativa que busca cambiar y mejorar los espacios urbanos para hacerlos más amables, agradables, cómodos y seguros.

Son un grupo interdisciplinar que propicia metodologías que ayudan al análisis de las problemáticas urbanas desde distintos puntos de vista, enfocados sobre todo en el trabajo colaborativo y de comunidad. Su trabajo se basa en una aproximación desde lo social y lo urbano, en el que desarrollan investigaciones de cómo se relaciona la vida de la ciudad con esta misma.

Existe y propone gracias al apoyo de un gran equipo interdisciplinar con diversas ideas que se corresponden y enseñan. Es precisamente la suma de personas con diferentes profesiones y enfoques que cada día sacan unas horas de su tiempo para investigar, crear y proyectar.

Su objetivo es Mejorar las formas de habitar el entorno urbano creando lugares más amable y seguros, trabajando de la mano con sus tomadores de decisiones, activistas y ciudadanía, en beneficio de la comunidad.

Su rol es Ser ciudadanos que tienen un conocimiento técnico y que ven la ciudad desde adentro, para así poder mejorarla teniendo en cuenta sus saberes.

La gran mayoría del trabajo que hacen se basa en la unión de voluntades y en los lazos de cooperación entre estas personas, pero también en la interacción con otros colectivos e instituciones. Así, dentro de este amplio grupo se encuentran los asociados fundadores, los adherentes, los honorarios y los voluntarios que siempre están en la búsqueda de compartir nuevas experiencias y de ampliar vínculos que nos ayuden a entender, transformar y mejorar nuestras ciudades.

2.3.2. Medellín

Medellín es entendida, en este trabajo, como un espacio geográfico donde se ubican las personas que trabajan los contenidos publicados por el colectivo Más

Urbano, además de ser el hogar de la población con los que se trabajan los mismos contenidos.

La ciudad es contemplada como un espacio que tiene problemas de movilidad, que han perdurado en el tiempo y ahora son causantes de otros problemas derivados como el deterioro del medio ambiente y la salud de la población. Todo correspondiente al crecimiento desmedido del parque automotor, a la sobrepoblación, y a la falta de estrategias orientadas al mejoramiento de la infraestructura vial y al transporte público masivo.

Este territorio, sin embargo, se ha caracterizado como un espacio donde se ha dado cabida a la innovación y al desarrollo social. Una ciudad donde, cultural y tecnológicamente hablando, hay grandes avances, y se puede disponer de ciertos recursos, como el acceso gratuito y constante a internet, para promover movimientos que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Más Urbano hace uso de estos recursos, aprovechando las oportunidades que una ciudad conectada a internet puede brindar, para promover el movimiento de la bicicleta como medio de transporte, como una solución al cada vez más evidente problema para movilizarse por la ciudad.

2.3.3. La bicicleta

La bicicleta es un vehículo de transporte personal de propulsión humana. Es impulsada por el propio viajero, que acciona el vehículo con el esfuerzo muscular de las piernas, en particular mediante pedales o manivelas.

Sus componentes básicos son dos ruedas, generalmente de igual diámetro y dispuestas en línea, un sistema de transmisión de pedales, un cuadro que le da la estructura e integra los componentes, un manillar para controlar la dirección y un sillín para sentarse. El desplazamiento se obtiene al girar con las piernas los pedales dispuestos de forma simétrica, cada uno con una palanca conocida como manivela están ensamblados en el cuadro, y en general el pedal derecho es el que tiene la estrella mayor o plato donde se monta la cadena que a su vez hace girar el piñón, el cual finalmente hace girar la rueda trasera sobre el suelo provocando entonces el desplazamiento. El diseño y la configuración básicos de

la bicicleta han cambiado poco desde el primer modelo de transmisión de cadena desarrollado alrededor del año 1885.

La paternidad de la bicicleta se le atribuye al barón Karl Drais, inventor alemán nacido en 1785. Su rudimentario artefacto, creado alrededor de 1817, se impulsaba apoyando los pies alternativamente sobre el suelo. En la actualidad hay más de mil millones de bicicletas en el mundo, utilizadas tanto como medio de transporte como vehículo de ocio.

Es un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y económico, válido para trasladarse tanto por ciudad como por zonas rurales. Su uso está generalizado en la mayor parte de Europa, y llega a ser, en ciertos países de primer mundo como Alemania, Bélgica, Suiza, Países Bajos, y algunas zonas de Polonia, uno de los medios de transporte principales. En China y en la India, está identificado como el principal medio de transporte.

Las bicicletas fueron muy populares en la década de 1890 y, más tarde, en las de 1950 y 1970. Actualmente está experimentando un nuevo auge y su uso crece considerablemente en todo el mundo debido al alto precio del combustible, pues la bicicleta resulta muy ecológica y económica.

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Paradigma y tipo de investigación

3.1.1. Estudio cuantitativo de tipo descriptivo

Un estudio cuantitativo tiene por objetivo cuantificar datos a través del uso de ciertas técnicas estadísticas. Este tipo de estudio tiene un largo alcance; usándose generalmente para hallar los problemas que pueden ser potenciales de un fenómeno. Emplea muestras de gran cantidad, utilizando herramientas informáticas como encuestas, bases de datos, tablas y la observación. La finalidad de cuantificar los datos recolectados es lograr observar y generar un conocimiento de manera más general sobre un caso en particular.⁶⁷

Ahora bien, este trabajo se ha enfocado desde una mirada descriptiva, puesto que es el investigador quien definió sobre qué y quiénes se recolectó la información. Adicional, se está describiendo un fenómeno y su contexto, a través de la definición de cómo es la información que se está estudiando, para especificar ciertas características y propiedades de dicho fenómeno.

3.1.2. Investigación de tipo Documental

La investigación documental es un método investigativo que se basa en la revisión de diversas fuentes de información que van desde vídeos hasta textos que abordan temas existentes. Tiene como objetivo el recabar información para conocer, recoger ideas o sugerencias, ubicar y definir problemas que permitan afinar la metodología para llevar a cabo investigaciones más adecuadas y complejas, sin arribar a conclusiones definitivas o generales. Se caracteriza porque en su ejecución recurre a diferentes tipos de documentos y a partir de ellos, recolecta, elige, analiza y demuestra resultados congruentes. Estos archivos pueden utilizarse para indagar en un nuevo tema de investigación o para tratar un tema antiguo.

En el caso de la investigación documental, “documento” tiene un significado más extenso pues abarca bases de datos como planos, cintas, películas y fichas, entre otros, que aporten información. Estos documentos pueden ser antiguos o actuales. Cualquier fuente confiable puede ser de mucha ayuda.

⁶⁷ UNIVERSIDAD DE JAÉN. Recuperado de http://www.ujaen.es/investiga/tics_tfg/enfo_cuanti.html. S. f.

La investigación documental implica seguir ciertos pasos clave como la recolección básica de la bibliografía que trabaja el tema en cuestión y leer la fuente de información.

“Pasos para hacer una investigación documental

1) Elección y Delimitación del Tema

Este punto es el más laborioso e importante de la investigación, pues implica echar a volar la imaginación, la creatividad, pero también echar mano de la información que ha proporcionado la experiencia al observar la realidad social en la que se vive. En efecto, la imaginación aunada a los conocimientos sobre algún fenómeno de interés resulta un primer paso para elegir un tema para investigar. Para quien se inicia en el mundo de la elaboración de trabajo de investigación seguramente resulta un tanto difícil el tener una idea clara de cómo elegir un tema de investigación. Es frecuente que se escoja un tema muy general, para evitar esto se sugiere considerar las siguientes recomendaciones:

- a) Si bien pueden existir múltiples temas que pueden ser de interés, o ninguno; se recomienda elegir un tema que resulte de interés, que sea agradable y con el que se cuente información en casa. Si aun así, no hay claridad en un determinado tema es importante charlar con algún profesor o especialista para que sugiera un tema.
- b) Una vez elegido el tema debe reflexionarse sobre ¿qué tan relevante puede resultar estudiarlo?, ¿conviene estudiarlo?, ¿es posible estudiarlo? y ¿cuáles son los recursos económicos, acceso al Internet, a bancos de datos, a bibliotecas, con los que se cuentan para realizar la investigación?
- c) Al realizar lo anterior, se estará en condiciones de generar una idea clara, específica de lo que se piensa estudiar.

2) Definición del Tema y determinación de Subtemas

Una vez elegido el tema se recomienda dividirlo en sus posibles componentes, los puntos que serán más importantes de conocer. Cada punto será considerado como un subtema. Para tener una mayor claridad en la estructura del tema y cada uno de los subtemas se sugiere elaborar un esquema, el cual será la guía para buscar información. Es importante que el proceso de pensamiento que se haya utilizado permita arribar a un tema que sea lo más específico posible, un

tema general haría más compleja la realización de la investigación documental y haría prácticamente interminable el trabajo.

3) Selección de la Información

La selección de la información debe recabarse de acuerdo con los subtemas que hayan de estudiarse.

4) Organización de la Información

Si es necesario, no deber leerse toda la obra, sólo lo que se refiere a cada uno de los subtemas o aquellos puntos que proporcionen la información más relevante.

Ahora, es importante leer cada uno de los documentos seleccionados y elaborar un resumen de cada uno de los materiales a través de fichas de trabajo y fichas bibliográficas. Una vez elaboradas las fichas de trabajo con su respectiva ficha bibliografía, es importante releerlas y organizarlas por temas o subtemas.

5) Redacción del informe

Ya organizadas las fichas de trabajo han de colocarse en un orden apropiado, un orden lógico, que coincida con el índice temático con el fin de facilitar la integración de todos los contenidos en un solo documento, éste será el cuerpo del trabajo. En efecto, la redacción del informe implica el cuerpo del trabajo, la parte fundamental y más relevante.

6) Estructura del informe para su presentación

Para finalizar la elaboración del trabajo de investigación documental es importante darle el formato y la presentación más adecuados.

Los contenidos estructurales del informe de la investigación documental son: Portada, Índice, Introducción, Cuerpo del trabajo (contenido), Conclusiones y Bibliografía.

Portada. Los componentes de esta parte del informe de investigación deben de estructurarse de lo general a lo particular, empezando por la institución (escuela, empresa, etc.), el área específica a la que se pertenece, el título del trabajo (Tema), el nombre de la persona que elabora el trabajo y finalmente, el mes y año en que se elaboró la investigación documental”.⁶⁸

⁶⁸ ARELLANEZ, J. Metodología de la investigación en ciencias sociales. VI. Fases de la investigación documental. Recuperado de <http://metodologiaencienciasociales.blogspot.com/p/vi-fases-de-la-investigacion-documental.html?m=>. 2014

3.2. Delimitación

Esta investigación se enfocará en el análisis de los contenidos trabajados por el colectivo Más Urbano, toda vez que estudio las interacciones, reacciones y motivaciones que generan las publicaciones en algunos de los seguidores del colectivo. Estos contenidos están contemplados durante todo el 2017 y 2018.

El objeto de esta investigación es la cuenta de Instagram de Más Urbano, un colectivo de la ciudad que trabaja la movilidad sostenible, además de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y estilo de vida.

3.2.1. Tiempo y Escenario

Este proyecto investigativo se llevará a cabo en un lapso de tres años (2017-2019), de los cuales se destina un espacio de seis meses para realizar el registro de campo, que consiste en recolectar las publicaciones del colectivo durante 2017 y 2018. Todo el trabajo está contemplado para ser elaborado únicamente en Instagram como escenario digital.

Este trabajo es presentado en la Universidad Católica Luis Amigó.

3.3. Diseño de la investigación

3.3.1. Análisis de contenido como método

Berelson afirma que “Una técnica de investigación para la descripción objetiva, sistemática y cuantitativa del contenido manifiesto de las comunicaciones, que tiene como primer objetivo Interpretarlas”.⁶⁹ Así, corresponden al campo del análisis de contenido las actividades en las que, partiendo de un conjunto de técnicas parciales pero complementarias, consisten en explicitar y sistematizar el contenido de los mensajes y la expresión de ese contenido con la ayuda de indicios cuantificables o no. Todo ello con la finalidad de efectuar deducciones lógicas y justificables concernientes a la fuente (el emisor y su contexto) o, eventualmente, a los efectos de los mensajes tomados en consideración .

⁶⁹ BERELSON, B. Citado por NOGUERO, F. Content Analysis in Communication Researches. Glencoe III, Free Press. 1952. P. 43

Es evidente que el interés del análisis de contenido no reside sólo en la descripción de los contenidos, sino en lo que éstos, una vez tratados, podrían enseñarnos relativo a «otras cosas».

Estos conocimientos deducidos de los contenidos pueden ser de diversa índole: psicológica, sociológica, histórica, económica, etc. A pesar de que a veces, no lo parece, el análisis de contenido «es un método muy empírico, dependiente del tipo de discurso en que se centre y del tipo de interpretación que se persiga». Sin embargo, no le falta razón cuando afirma que, realmente, en el análisis de contenido:

“No existen plantillas ya confeccionadas y listas para ser usadas, simplemente se cuenta con algunos patrones base, a veces difícilmente traspasables. Salvo para usos simples y generalizados, como es el caso de la eliminación, próxima a la descodificación de respuestas en pregunta abierta de cuestionarios cuyo contenido se liquida rápidamente por temas, la técnica del análisis de contenido adecuada al campo y al objetivo perseguidos, es necesario inventarla, o casi.”⁷⁰

Para complicar aún más la situación, cuanto más complejo, inestable o mal explorado se vuelve el código, más esfuerzos tiene que hacer el analista en el campo de la Innovación para elaborar sus técnicas. Y cuanto más infrecuentes sean su objeto de análisis y la naturaleza de sus interpretaciones, o cuanto más insólitas, mayores dificultades para obtener, de los análisis ya hechos, algo en qué inspirarse. Este ha sido uno de los problemas que hemos tenido en el desarrollo de nuestro trabajo, la Inexistencia de «patrones» ya existentes sobre el tema. No existían modelos o «recetas preparadas», teniéndonos que alejar en ocasiones, bien por el material o bien por el objetivo, de los senderos tradicionales del análisis de contenido. Encontrarnos con decenas de textos relativos a la Animación Sociocultural y a la figura del animador sociocultural, así como leyes y planes formativos sobre su formación para analizar, con la dificultad añadida de no tener precedentes relativos a categorías o unidades de análisis sobre el particular fue un obstáculo ante el que nos enfrentamos en los primeros momentos del análisis.

3.4. Técnicas de generación y recolección de información

⁷⁰ BARDIN, L. Análisis de contenido. 1977. P. 23.

3.4.1. Matriz de Datos

Es un conjunto ordenado en una estructura de filas y columnas. Los elementos de este conjunto pueden ser objetos matemáticos de varios tipos. Con este instrumento, se busca sistematizar y ordenar la información recolectada, a la vez que puede hacerse la conversión, desde contenidos audiovisuales y escritos a valores numéricos.

3.5. Técnicas de análisis de información

Análisis de contenidos como técnica

El análisis de contenido es una forma particular de análisis de documentos y otros contenidos. Con esta técnica no es el estilo del texto lo que se pretende analizar, sino las ideas expresadas en él, siendo el significado de las palabras, temas o frases lo que intenta cuantificarse.

El análisis de contenido, según Berelson (1952), es una técnica de investigación que pretende ser objetiva, sistemática y cuantitativa en el estudio del contenido manifiesto de la comunicación. A juicio de Bardin (1986:7) el análisis de contenido es un conjunto de instrumentos metodológicos, aplicados a lo que él denomina como «discursos» (contenidos y continentes) extremadamente diversificados.

El factor común de estas técnicas múltiples y multiplicadas -desde el cálculo de frecuencias suministradoras de datos cifrados hasta la extracción de estructuras que se traducen en modelos- es una hermenéutica controlada, basada en la deducción: «la inferencia». En tanto que esfuerzo de interpretación, el análisis de contenido se mueve entre dos polos: el del rigor de la objetividad y el de la fecundidad de la subjetividad. Disculpa y acredita en el Investigador esa atracción por lo oculto, lo latente, lo no aparente, lo potencial inédito, lo «no dicho», encerrado en todo mensaje.

Según este autor, el mayor interés de este útil «polimorfo y polifuncional» que es el análisis de contenido, reside (aparte de sus funciones heurísticas y verificativas) en la obligación que impone de prolongar el tiempo de latencia entre las intuiciones o hipótesis de partida y las interpretaciones definitivas. Los procedimientos de análisis de contenido obligan a fijar un tiempo entre el estímulo-mensaje y la reacción Interpretativa (Bardin, 1986), desempeñando el papel de «técnicas de ruptura» frente a la intuición fácil y azarosa.

Esta técnica se constituye en un instrumento de respuesta a esa curiosidad natural del hombre por descubrir la estructura Interna de la información, bien en su composición, en su forma de organización o estructura, bien en su dinámica.

Esta técnica centra su búsqueda en los vocablos u otros símbolos que configuran el contenido de las comunicaciones y se sitúan dentro de la lógica de la comunicación interhumana.

Esta metodología pretende sustituir las dimensiones interpretacionistas y subjetivas del estudio de documentos o de comunicaciones por unos procedimientos cada vez más estandarizados que intentan objetivar y convertir en datos los contenidos de determinados documentos o comunicaciones para que puedan ser analizados y tratados de forma mecánica.

El análisis de contenido guarda cierta relación con los procedimientos de análisis de lenguaje que se utilizan en diversas disciplinas científicas. Sólo puede entenderse de una forma completa si lo situamos en el contexto de un diseño de investigación, ya que implica la verificación de hipótesis, hacer inferencias sobre las características del texto, las causas o antecedentes del mensaje y los efectos de la comunicación.

Precisamente, definir el significado de las unidades de análisis constituye uno de los primeros y fundamentales problemas de esta técnica. En efecto, se requiere que la determinación del significado sea objetiva. Sin embargo, el analista de contenidos se ve desarmado frente al peligro de la subjetividad, ya que se le exige que comprenda el mensaje tal como lo concibiera el emisor y tal como lo interpreta el receptor.

3.6. Cronograma de trabajo

Tabla 2. Fechas de trabajo

Fecha	Descripción
Primera etapa	
Enero a mayo 2017	Generación de planteamiento del problema
Julio a noviembre 2017	Estructuración de marco teórico y metodológico
Segunda etapa	

Enero a mayo 2018	Creación de diseño metodológico
Julio a noviembre 2018	Desarrollo de trabajo de campo
Tercera etapa	
Enero a mayo 2019	Análisis de datos recolectados
Julio a noviembre 2019	Sustentación del trabajo

3.7. PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACIÓN

Para el presupuesto de esta investigación, haré uso exclusivo de recursos propios, tanto físicos como económicos para todo aquello que implique el desarrollo del trabajo. Esto supone que está cubierto el gasto de viáticos, sesiones en internet y el tiempo que demande esta investigación.

Tabla 3. Presupuesto

Presupuesto	
Transporte	\$600.000
Viáticos	\$400.000
Cursos	\$1.800.000
	\$2.800.000

4. SISTEMATIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

4.1. Organización de datos cuantitativos y tabulación de datos cuantitativos para el análisis

De acuerdo con el objetivo uno, donde se identifican los contenidos educomunicativos de la cuenta de Instagram del Colectivo más Urbano, las publicaciones que fueron recolectadas en un periodo establecido de dos años comprendido entre 2017 y 2018, reflejan en los hallazgos una tendencia al fomento del uso de la bicicleta como un medio de transporte. Esto, debido a que un gran porcentaje (75%) de las publicaciones recolectadas contienen mensajes contruidos de tal manera que generan conciencia sobre la movilidad sostenible en los seguidores de la cuenta.

Es necesario recordar las tres categorías que se definieron para hacer la recolección de datos: Contenidos, Movilidad sostenible e Instagram; además de sus respectivas subcategorías: educomunicación, bicicleta y publicaciones. También, es pertinente aclarar que las unidades de análisis definidas para organizar los datos recolectados constituyeron tanto la imagen como el texto de las publicaciones recogidas.

A lo largo de los dos años establecidos para la recolección de los datos, *se seleccionaron 109 publicaciones que corresponden al 100% de los datos recogidos en el trabajo de campo.* Estas publicaciones, de acuerdo al objetivo número dos, se clasificaron en tres grupos, de la siguiente manera:

- **Grupo 1 (Homogéneo)**

Corresponde a las publicaciones donde sus dos unidades de análisis hablan directamente de la bicicleta como medio de transporte.

Cantidad de publicaciones: 46, que equivalen al 42%

- **Grupo 2 (Negativo)**

Corresponde a las publicaciones donde ninguna de las dos unidades de análisis habla de la bicicleta como medio de transporte.

Cantidad de publicaciones: 27, que equivalen al 25%

- **Grupo 3: (Heterogéneo)**

Corresponde a las publicaciones donde una de las dos unidades de análisis habla de la bicicleta como medio de transporte.

Cantidad de publicaciones: 36 que equivalen al 33%

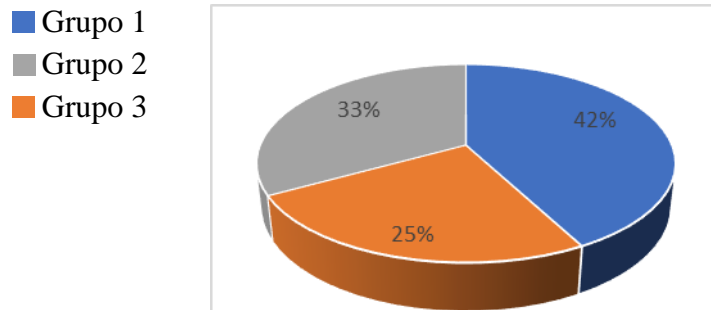


Ilustración 1

De estas cifras, puede deducirse que la mayoría de las publicaciones seleccionadas como muestra, obedecen a los criterios establecidos para recolectar la información. 82 de esas publicaciones, que corresponden al 75%, muestran de manera clara y positiva temas que tienen que ver directamente con el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Según lo anterior, las publicaciones del grupo dos fueron descartadas porque no se encontró en ellas un tema afín a la bicicleta como medio de transporte. Para la aplicación de los siguientes filtros, fue necesario tener en cuenta los temas afines; bicicleta, movilidad sostenible y medio ambiente. Luego de esto, ***el total de publicaciones se redujo de 109 a 82 publicaciones***, quedando así, el grupo uno, Homogéneo, y el grupo dos, Heterogéneo. Continuando, se aplicaron como filtros los diferentes tipos de educomunicación definidos por Mario Kaplún a los contenidos de las publicaciones resultantes. Estos son:

-***Instrumental***, con 9 publicaciones, equivalentes al 11%

-***Dialógica***, con un total de 46 publicaciones, equivalentes al 56%

-***Colaborativa y participativa***, con 18 publicaciones equivalentes al 22%

-***Creativas y transformadoras***, con 9 publicaciones, equivalentes al 11%

- Instrumental
- Dialógica
- Colaborativa y P.
- Creativas y T.

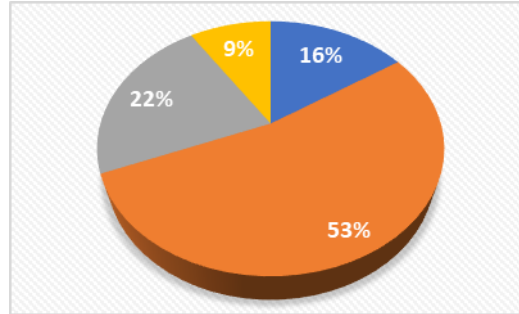


Ilustración 2

De estas cifras, puede decirse que la educomunicación, en su enfoque dialógico, predomina en la mayoría de las publicaciones seleccionadas (56% del total de publicaciones trabajadas). Esto deja ver que estas publicaciones “Se fundamentan en concepciones sociales, educativas, comunicativas, mediáticas y tecnológicas”.⁷¹ Por ello, una gran cantidad de publicaciones de la cuenta del colectivo Más Urbano se orienta a generar en sus seguidores una postura social y comunicativa a través de sus contenidos educativos. Atendiendo así a un “proceso dialógico inseparable de la práctica educativa y de los procesos de aprendizaje colaborativo”.⁷²

En segundo lugar, aparece en enfoque instrumental, donde el 22% de las publicaciones. Allí, estas publicaciones han buscado, a través de instrumentos tecnológicos implícitos en ellas, formar a otras personas e invitarlas a participar de ciertos procesos digitales para su uso en la enseñanza, tal y como Más urbano hace uso de su cuenta para fomentar a la bicicleta como un medio de transporte.

En tercer y cuarto lugar están los enfoques colaborativos y participativos, y creativos y transformadores, cada uno correspondiente al 11% del total de

las publicaciones. De esta manera, las publicaciones del enfoque colaborativo obedecen al criterio de que “la participación implica una actitud colaborativa en los participantes y dinámicas de aprendizaje dialógico que permitan convertir el proceso en medio de colaboración para la consecución de fines comunes”⁷³, a su vez que en el enfoque creativo “los participantes atienten y buscan formas creativas de participación a la vez que aprenden, recrean y transforman la realidad en la que están inmersos”⁷⁴.

⁷¹ PRIETO, Diana. (2012). Educomunicación: Desarrollo, enfoques y desafíos en un mundo interconectado.

⁷² Op. Cit., KAPLÚN, p. 65.

⁷³ BOHM, David. y PEAT, David. (1988). Ciencia, orden y creatividad


⁷⁴ Op. Cit., KAPLÚN, p. 82.

Puede notarse, en consecuencia, que todos los contenidos seleccionados obedecen a un criterio educomunicativo de diferentes características, pero con el mismo fin.

Ahora bien, obedeciendo al objetivo número tres, que es examinar, es necesario tomar las publicaciones del grupo número uno y ponerlas frente a las publicaciones del grupo número dos. Esto, con la intención de determinar qué tan claros son los mensajes que el colectivo comparte en Instagram a través de las dos unidades de análisis seleccionadas: texto e imagen, y si el hecho de que en un grupo una de estas unidades no corresponda a la intención del mensaje, hace que el mensaje mismo se pierda.

Para ello, observemos los siguientes cuadros:

Ilustración 3

Grupo/Unidad	Texto	Imagen
<p style="text-align: center;">Grupo 1 (Homogéneo)</p>	<p>Queremos una ciudad en donde el ciclista se sienta cómodo y seguro para andar en ella, y sabemos que esto se logra trabajando juntos por una mejor movilidad sostenible. ¿Nos gustaría saber, cómo crees que podríamos mejorarla? 🚲</p>	

En el cuadro número uno puede observarse que la publicación hace parte del grupo uno, donde sus dos unidades de análisis hablan de la bicicleta como medio de transporte. Esta publicación se permea por el enfoque dialógico, el cual busca lograr una conexión entre el informante y el informado, a través de métodos que permitan la interacción de ambos.

El texto propone un escenario utópico, para el cual invita a los seguidores a que participen generando propuestas para mejorar la movilidad sostenible que hoy existe en la ciudad. Por su parte, la imagen hace el perfecto acompañante lógico y coherente, mostrando a un ciclista en un escenario urbano, que muestra a su vez la flora que busca protegerse a través de la implementación de la bicicleta como un medio de transporte.

En resumen, puede notarse que ambas unidades de análisis hacen un complemento justificado y coherente que deja claro el mensaje que se quiere transmitir: es necesario trabajar juntos para lograr una ciudad más cómoda para el ciclista.


Grupo/Unidad	Texto	Imagen
<p data-bbox="375 789 560 863">Grupo 3 (Heterogéneo)</p>	<p data-bbox="643 789 1128 1325">Siempre que vamos a un lugar tratamos de observar el espacio, mirar los detalles y pensar de qué manera se puede mejorar el espacio público para las bicicletas. Con la invitación al Foro Nacional de la Bicicleta, decidimos irnos unos días antes y caminar las calles de Popayán. En este artículo les contamos un poco de lo que vivimos. Link en el perfil ¡Esperamos les guste! https://www.masurbano.org/blog-1/popayán-ciudad-</p>	

Ilustración 4

En este segundo cuadro, se observa una publicación correspondiente al grupo tres, donde una de las dos unidades de análisis habla directamente de la bicicleta como medio de transporte. En el texto, se habla sobre la observación de espacios, en busca de alternativas para su mejora en el uso de la bicicleta. Además, comparte un enlace de un artículo sobre la experiencia vivida en el Foro Nacional de la bicicleta que se vivió en Popayán.

También, podemos ver que la imagen que acompaña la publicación es de carácter genérico, porque si bien en el texto se habla de que miembros del colectivo observan espacios para idear nuevas estrategias donde se tenga en cuenta a la bicicleta, este

espacio no le dice nada al seguidor, no muestra características específicas que puedan ser adecuadas para la bicicleta. En síntesis, en esta publicación puede observarse que a pensar que sólo una de las unidades de análisis habla de la bicicleta como medio de transporte, el mensaje sigue siendo claro al apostarle a la mejora de los espacios para que los ciclistas puedan moverse tranquilamente.


Grupo/Unidad	Texto	Imagen
<p>Grupo 3 (Heterogéneo)</p>	<p>Entre muchos podemos construir</p> <p>#ciudadeshechasamano</p> <p>#encontrarnosenlacalle</p> <p>#bicitrazo @bicitertulia</p> <p>@personajeciclista</p> <p>@alegorialaboratorio</p> <p>@bellocicleta @alcaldiadebello</p>	

Ilustración 5

Sin embargo, este fenómeno se repite pocas veces, pues de las 36 publicaciones que conforma el grupo tres, solo 15 dejan un mensaje claro sobre su posición de fomentar la bicicleta como medio de transporte. Este 5,4%, que a su vez representa el 17.2% del total de publicaciones, deja ver que las dos unidades de análisis deben ser coherentes al momento de difundir un mensaje. Con una sola unidad de análisis no siempre bastó para entregar correctamente el mensaje que la publicación tiene.

En el cuadro 3, se observa una publicación que no es clara con el mensaje que busca transmitir. El texto habla únicamente de que muchos pueden construir, mientras utiliza hashtags y etiquetas de algunas organizaciones que aluden al uso de la bicicleta. A este texto lo acompaña una imagen de una calle que ha sido intervenida, generando un urbanismo adaptado a la movilidad sostenible. Aun así, el mensaje no es muy claro, pues se habla de manera general sobre movilidad sostenible, urbanismo y colectividad, mientras muestra una ciclorruta que ha sido construida artesanalmente. No termina de establecer exactamente cuál es la intención del mensaje respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte.

5. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados de la investigación presentada, es posible concluir que la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano tiene contenidos de carácter educativo que invitan y promueven a que los ciudadanos usen la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

Esto se da gracias a que, orientado en un primer momento por el objetivo número uno que fue identificar los contenidos educativos sobre la bicicleta como medio de transporte en la cuenta de Instagram de Más Urbano, 47 publicaciones equivalentes al 57.8% de las publicaciones analizadas, muestran a través de los contenidos de cada publicación, un mensaje claro y positivo respecto a su intención de promover el mensaje.

Al categorizar estos contenidos, de acuerdo con el objetivo número dos, se observan mensajes con énfasis educativo que buscan el aprovechamiento de los espacios por parte de los ciudadanos, otros que hablan sobre los derechos y los deberes de una persona que usa una bicicleta en la ciudad; además de mensajes que invitan a una interacción activa entre seguidores y administradores de la cuenta de Instagram. Ejemplo de ello han sido las publicaciones donde se muestra la intervención de algunos espacios de la ciudad, difusión de información relevante como normas, leyes, encuentros formales y actividades que integran a las personas alrededor de una movilidad sostenible.

Se demuestra además, al examinar los contenidos según el objetivo número tres, que tanto el texto como la imagen de cada publicación deben complementarse para que el mensaje sea claro y certero. Al realizar el análisis se encontró que cuando uno de los dos elementos de la publicación no corresponde o no es complementario al otro, el mensaje no queda claro, por lo que tiende a distorsionarse el mensaje.

Según lo anterior, existen los argumentos necesarios para dar respuesta a la pregunta de investigación que inició este trabajo:

¿Cómo son los contenidos de educación sobre la bicicleta como medio de transporte en la cuenta de Instagram del colectivo Más Urbano en la ciudad de Medellín?

Los contenidos que esta cuenta hace públicos en Instagram, son publicaciones de lenguaje sencillo y claro que presentan un carácter educativo dialógico principalmente, puesto que orientan a las personas a generar una postura social participativa y crítica, a través de un medio tecnológico. En segundo lugar, aparece un componente pedagógico implícito en los contenidos, este obedece a un enfoque educativo instrumental, que se trabaja con la cuenta de Instagram como instrumento digital para trabajar

contenidos educomunicativos. Estos contenidos se componen de texto e imágenes, la mayoría de ellos complementarios entre sí para dejar claro cada mensaje que se publica.

5.1. Recomendaciones

Una vez concluido este trabajo, se considera pertinente tener presentes los siguientes aspectos para una siguiente investigación:

- Utilizar como referentes teóricos nuevos estudios sobre la movilidad sostenible que realicen las organizaciones gubernamentales, las cuales contemplan dentro de las políticas públicas un modelo viable de movilidad.
- Prestar mayor atención a exponentes mundiales que trabajen académicamente la movilidad sostenible como un pilar fundamental para el desarrollo de las ciudades.
- Ampliar un poco más el espectro mediático en el que se trabajó esta investigación; abarcando otras plataformas, redes sociales y canales de comunicación digital contemporánea.
- Una posible nueva investigación que parta de esta puede trabajar un enfoque cualitativo, a partir del uso de instrumentos de recolección de datos que investiguen de manera más individual el fenómeno de la movilidad sostenible a través de las redes sociales.
- Posibles sujetos de estudio pueden ser los colectivos ciudadanos que existen en el Valle de Aburrá.
- Para dar más contexto a este fenómeno emergente, es posible hacer entrevistas a los líderes de movimientos sociales.
- Autores como Manuel Castells, pueden ser un gran referente en el tema de los medios de comunicación digitales.

REFERENCIAS

ALCALDÍA DE BOGOTÁ. El libro de la bici. En: página web alcaldía de Bogotá. Bogotá, Colombia. 2014.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Indicadores de cultura ciudadana en Medellín. En: página web alcaldía de Medellín. Medellín, Colombia. 2013.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Manual del ciclista urbano, segunda edición. En: página web alcaldía de Medellín. Medellín, Colombia. 2014.

ARELLANEZ, Jorge. Metodología de la investigación en ciencias sociales. VI. Fases de la investigación documental. [en línea].

Recuperado de <http://metodologiaencienciasociales.blogspot.com/p/vi-fases-de-la-investigacion-documental.html?m=>. 2012.

ASOCIACIÓN PARA LA DIFUSIÓN DE LA ECONOMÍA CRÍTICA Y SOCIAL. Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad. En: repositorio el Salmon contracorriente. Madrid, España. 2017.

BALLESTEROS, Jorge. El transporte en bicicleta ¿alternativa o medio? Medellín, Colombia. 2012.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Revista Banco Interamericano de Desarrollo. 2015.

BARDIN, Laurence. Análisis de contenido. Editorial Universitaria. Madrid, España. 1977.

BERELSON, Bernard. Citado por NOGUERO, Fernando. Content Analysis in Communication Researches. Glencoe III, Free Press. 1952.

BERMEJO, Roberto. La Gran Transición Hacia la Sostenibilidad. Principios y Estrategias de Economía Sostenible, Madrid: Los Libros de la Catarata. 2005.

BOHM, David. y PEAT, David. Ciencia, orden y creatividad. Editorial Kairós. Barcelona, España. 1997.

BUITRAGO, Carlos. Lecciones sobre Movilidad Sostenible: La bicicleta y ciclорrutas. En: Revista Conexión Verde, consumo sustentable, bicis por la vida. Medellín, Colombia. 2018.

CAUSSE, Mercedes. El concepto de comunidad desde el punto de vista socio - histórico-cultural y lingüístico. En: Ciencia en su PC. [en línea]. 2015.

CANCINO, Zaira. ¿Qué es y para qué sirve el Engagement? Tren en Social. [en línea].

Recuperado de: <http://www.tresensocial.com/2013/08/26/que-es-y-para-que-sirve-elengagement/>. 2016.

CANO, Marta. Crítica a los cuerpos perfectos en la publicidad. Universidad de Valladolid, España. [en línea]. 2016.

CARPENTER, Jeffrey. Educomunicación. Revista comunicar. [en línea]. 1986.

GARCÍA, Liliana. Influencia del contenido publicado en Instagram por influencers en la imitación de estereotipos. Universidad de Guadalajara, México. 2016.

CICLO CIUDADES. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas, tomo VI Educación y promoción. En: página web Ciclo ciudades. [en línea]. 2011.

DÁVILA, Julio. Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. Development Planning Unit, UCL, Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín. 2012.

DIAZ, Rodrigo y ROJAS, Francisca. Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. En: página web Banco Interamericano de Desarrollo. New York, Estados Unidos. 2017.

ELISSÉGARAY, Pablo. Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. En: repositorio Universidad de Chile. Santiago, Chile. 2009.

FREEMAN, Linton, WHITE, Douglas y ROMNEY, Kimball. (ed.). Research Methodr in Social Network Analysis. New Brunswick. (USA), Londres. Transaction Publishers. 1992.

GARCÉS, Javier. JIMENES, Isidro. RAMOS, Miguel, REDONDO, Pablo. y VEGA, Pilar. ¿Cómo nos movemos? Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible. En: página web Editorial el salmón contracorriente. Madrid, España. 2018.

GILBERT, Robert. Sustainable mobility in the city, Centre for Sustainable Transportation, URBAN 21, Global Conference on the Urban Future, Berlin. 2000.

GIORGI, Liana. Revista Internacional de ciencias sociales, Movilidad Sostenible. Consultada el 10 de septiembre. [en línea]. 2018.

GÓMEZ, Juan. Uso de redes sociales virtuales en jóvenes universitarios. En: repositorio universidad Veracruzana. Veracruz, México. 2014.

HERCE, Manuel. Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Rerverté. Barcelona, España. 2009.

INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS. Bogotá y Medellín, las ciudades inteligentes de Colombia. En: Revista Debates Gobierno Urbano, número 15, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá Colombia. 2017.

KAPLÚN. Mario. El comunicador popular. Biblioteca virtual de los Andes. [en línea]. 1992.

KRIPPENDORFF, Klaus. Metodología del análisis de contenido. Teoría y Práctica. Barcelona. Paidós Ibérica, S.A. 1990.

LÓPEZ, Gloria. y SALINAS, Diana. Bici activismo en Medellín. De la acción colectiva a la agenda política. En: *Gobernar: The Journal of Latin American Public Policy and Governance*, Volume 1. Medellín, Colombia. 2017.

LÓPEZ FERNÁNDEZ, Juan Guillermo. Fundamentación teórica, metodológica y operativa de la línea de investigación comunicación-educación. Centro de investigaciones, universidad Católica Luis Amigó. Medellín, Colombia. 2006.

MADRIGAL, Cristina. Instagram como herramienta de comunicación publicitaria: el caso de Made With Lof. Universidad de Sevilla, España. 2015.

MARTÍNEZ. Helen. Educomunicación. Eevista comunicar. [en línea]. 2011.

MEJÍA, Viviana. Análisis de la influencia de las redes sociales en la formación de los jóvenes de los colegios del Cantón Yaguachi. En: repositorio universidad de Guayaquil. Guayaquil, Ecuador. 2015.

MOSQUERA, María. El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. En: repositorio de Portland State University. Cali, Colombia. 2016.

MCLUHAN. Marshall. Educomunicación: El aula sin manos. *Revista comunicar*. [en línea]. 1974.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (1997). Plan para la ulterior ejecución del Programa 21. Resolución aprobada por la Asamblea General, 23-27 de junio de 1997. Nueva York, Naciones Unidas.

OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DEL CONCEJO DE MEDELLÍN. Movilidad Segura en Medellín. En: Repositorio de la Universidad Eafit. Medellín, Colombia. 2014.

HABITAT, D. Planificación y diseño de una movilidad sostenible: orientaciones parapolíticas públicas. Informe mundial sobre asentamientos humanos. 2013.

PABÓN, María. Pedalear para no perder el equilibrio ambiental. En: Revista Universitas Científica UPB. Medellín: Editorial y Librería - Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia. 2012.

PAZMIÑO, Priscila. El impacto de las redes sociales y el internet en la formación de los jóvenes de la Universidad Politécnica Salesiana: Caso carrera de Comunicación Social Sede Quito. En: repositorio de trabajos Universidad Politécnica Salesiana. Quito, Ecuador. 2010.

PINTO, Nataly. Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras. Primera edición. En: página web Friedrich Ebert Stiftung (FES). Quito, Ecuador. 2015.

PRADA, Andrea. El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. En: Repositorio de trabajos de grado Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá D.C, Colombia. 2013.

PRIETO, Diana. Educomunicación: Desarrollo, enfoques y desafíos en un mundo interconectado. [en línea]. 2012.

REDONDO, Pablo. La bici, llave de la movilidad sostenible en la ciudad. En: Revista el salmón corriente, alternativas, transporte. Madrid, España. 2017.

SCOLARI, Carlos. Hipermediaciones. Editorial Gedisa. Barcelona, España. 2008.

UNIVERSIDAD DE JAÉN. Investigación cuantitativa.

Recuperado de http://www.ujaen.es/investiga/tics_tfg/enfo_cuanti.html. S. f.

ZAPATA, Marlon. Secuenciación de contenidos y objetos de aprendizaje. RED. Revista de Educación a Distancia, número monográfico II. Consultado el 9 de septiembre, 2018.

Recuperado de <http://www.um.es/ead/red/M2/zapata47.pdf>. 2005.