

Módulo 2

Grupo N° 26

Unidad de Estudio: Cultura del emprendimiento II

6. Plan de trabajo de campo

<p>Métodos seleccionados: Entrevista estructurada, semi-estructurada y etnografías: un día en la vida de...</p> <p>Herramientas diseñadas: Formato de entrevistas estructuradas y semi-estructuradas. Formato de registro de las actividades diarias para la etnografía.</p> <p>Método de registro de información recolectada: Fotografías, formatos de las entrevistas y diario de campo.</p>	<p>PLAN DE TRABAJO DE CAMPO:</p> <p>Actividad 1. Actor: Biciusuarios, Andrés Quiroz y Shirley Cruz. Cuándo y donde: Febrero 9, Peluquería. Método: Entrevista semi-estructurada. Responsable: María Paula Alarcón.</p>
<p>ACTORES A ABORDAR Y ESTRATEGIA. ¿A cuáles actores voy a investigar?</p> <p>Biciusuario, trabajador domiciliario, conductor, estudiante universitario y un promotor del uso de la bicicleta.</p>	<p>Actividad 2. Actor: Domiciliario, Gabriel arias. Cuándo y donde: Febrero 11, Método: Etnografía, formato de registro. Responsable: Karen Julieth Rojas.</p>
<p>¿Dónde se encuentran y cómo los contacto?</p> <p>Los actores principales los vamos a contactar por medio de amigos y familiares. También, contactaremos a un conductor que nos permita hacer la etnografía.</p>	<p>Actividad 3. Actor: Conductor, Reinaldo Cristancho. Cuándo y donde: Febrero 9, Método: Etnografía, un día en la vida de.. Responsable: Fernanda Cristancho.</p>
	<p>Actividad 4. Actor: Estudiante universitario, Luisa Contreras. Cuándo y donde: Universidad EAN, Febrero 12. Método: Entrevista semi-estructurada. Responsable: Natalia Morales.</p>
	<p>Actividad 5. Actor: Promotor del uso de la bicicleta. Cuándo y donde: Febrero 12, Universidad EAN. Método: Entrevista estructurada. Responsable: Laura Jimena Gómez.</p>

7. Guía de entrevistas

GUÍA DE ENTREVISTA.		
TEMAS.	PREGUNTAS.	NOTAS DE LA ENTREVISTA.
Identificación de medios de transporte de uso común en la ciudad.	¿Qué medios de transporte considera de uso común en Bogotá?	<p>1. ¿Quién es la persona? Andrés y Shirley son una pareja casada, tienen dos hijos y una mascota. Son dueños de una peluquería ubicada en el Centro Comercial Santa Barbara Drive en Bogotá, antes conducían un vehículo particular para llegar a su trabajo pero desde el año pasado tomaron la decisión de cambiar un carro por dos bicicletas. El horario de atención de la peluquería es de 8:00am a 7:00pm por lo que tienen que salir desde 21 Angeles en Suba hasta la peluquería, en un traslado que dura aproximadamente entre 30 y 40 minutos de lunes a sábado.</p> <p>2. ¿Qué cosas interesantes me contó?</p> <ul style="list-style-type: none"> Sus principales motivaciones para utilizar la bicicleta como medio de transporte son hacer ejercicio, ahorrar dinero y un tiempo de relajación antes de llegar al trabajo. Afirman que en muchas zonas de la ciudad, la señalización no es suficiente o adecuada y que hay muchas zonas de alto riesgo en las que no está presente la policía. Comentan que aunque actualmente los biciusuarios son más responsables a la hora de moverse, sin embargo los imprudentes siguen afectando los traslados diarios. Dicen que usar la bicicleta en lugar de un automóvil beneficia altamente la economía y salud de su familia y les permite cuidar el medio ambiente. Según ellos, la alcaldía es el principal ente gubernamental que promueve el uso de la bicicleta y cree que deberían ser más entidades. Los accidentes de tránsito y robos son sus principales preocupaciones, por lo que creen que el desarrollo de campañas publicitarias que fomenten la cultura ciudadana podrían tener un impacto positivo a la realidad que se vive día a día en la ciclovía así como el aumento de la presencia policial en zonas de alto riesgo para los biciusuarios. <p>3. ¿Qué observé?</p> <ul style="list-style-type: none"> Los temas de salud, ahorro del dinero, cuidado del medio ambiente, inseguridad, clima y cultura ciudadana son indicadores clave a la hora de elegir la bicicleta. La ciudad tiene un faltante bastante amplio en términos de seguridad para con los biciusuarios, la señalización, las vías y las ocurrencias imprudentes de las personas son aspectos que afectan aún al biciusuario más responsable en las vías. El conocimiento sobre las entidades que promueven el uso de la bicicleta con fines recreativos, de estilo de vida, de infraestructura, etc., son muy bajos. <p>4. ¿Cuáles son sus necesidades?</p> <ul style="list-style-type: none"> Señalización apropiada, seguridad eficiente, vías estructuradas y en buen estado para moverse de manera más segura. Estrategias para promover la buena cultura ciudadana con el fin de beneficiar a todos (conductores del transporte público y particular, peatones, biciusuarios, etc.) Más publicidad por parte de las demás entidades para que la ciudadanía conozca el papel de cada una en esta área
Motivaciones para usar la bicicleta.	¿Qué lo motivaría a que su principal medio de transporte sea la bicicleta? ¿Que iniciativas, además de la ciclovía los domingos, considera que promueven al uso de la bicicleta?	
Falencias de la infraestructura vial para bicicletas y su efecto en la movilidad en Bogotá.	¿Qué piensa de la infraestructura vial para el uso de la bicicleta (cicutas, bicirreles, biciparqueaderos, etc., en Bogotá? ¿Considera que hay algo para mejorar?	
Identificación de experiencias (buenas/malas)	Podría describir su experiencia usando la bicicleta y con otros biciusuarios.	
Desafíos al utilizar la bicicleta como medio de transporte común.	¿Cuál considera que es el mayor desafío a la hora de usar la bicicleta en Bogotá?	
Beneficios que traería la bicicleta.	¿Qué beneficios trae el uso de la bicicleta para usted y para la comunidad?	
Puntos de vista sobre la inseguridad en Bogotá.	Según los índices de inseguridad (accidentes de tránsito y robos) en Bogotá, ¿Considera que estos tienen gran repercusión en el uso de la bicicleta?	
Entes que intervienen.	Para usted, ¿Quiénes son los entes que más motivan al uso de la bicicleta? ¿Cree que debería haber más entes que se encarguen de promover su uso en la ciudad?	
Puntos de vista sobre la cultura ciudadana en Bogotá.	¿Considera que la falta de cultura ciudadana es un factor que afecta a la ciudadanía bogotana y al uso de la bicicleta? ¿Sí o no? ¿Por qué? ¿Cómo cree que podríamos aportar a la mejora de esto?	

NOTAS DE LA ENTREVISTA 2.

1. ¿Quién es la persona?

Gabriel Arias es un biciUsuario activo desde hace 2 años con 20 años, es estudiante de ingeniería de sistemas de la universidad EAN, es domiciliario de Rappi desde hace 4 meses trabajando con mayor frecuencia los sábados y domingos, además se moviliza desde su casa a la universidad en bicicleta, son aproximadamente 26 kilómetros ida y regreso.

2. ¿Qué cosas interesantes me contó?

Es un BiciUsuario que utiliza su equipo de seguridad, su casco, su chaleco reflectivo en caso de transitar de noche, utiliza un cuello que lo protege de la polución pero aún así a veces siente la fatiga por la contaminación del ambiente. Cuando se encuentra en el trabajo al momento de trazar sus rutas en muchas ocasiones las hace teniendo en cuenta la rapidez, más no la ciclorutas. Las ciclorutas son las que están sobre el andén es más propenso que alguien se te atraviese, bici-carril es este carril que está sobre la vía de los carros pero está señalizado para el uso de los ciclistas, es mejor porque por ahí es menos propenso a que los peatones se atraviesen. Él siente que se incentiva el uso de la bicicleta pero faltan garantías de movilidad y seguridad, de igual manera un mejor ambiente entre lo BiciUsuarios, (Cultura). Aprendió a llegar consigo un equipo de herramientas en caso de una emergencia debido a que un día, cuando estaba lloviendo, una calle se inundó, no vio un bache que había y se pinchó, tuvo que caminar alrededor de 15 min para que le ayudarán.

3. ¿Qué observé?

Es un BiciUsuario, que zigzaguea entre los carros, él dice tener mucha precaución cuando lo hace, respeta los semáforos; la gente no tiene la precaución suficiente y se atraviesan en la ciclorutas, en algunos momentos se puede estar a punto de atropellar a alguien, incluso si se va con la velocidad moderada. Las ciclorutas no están bien señalizadas en algunos tramos, se encuentra en mal estado, huecos, se ha alzado el pavimento por las raíces de los árboles (en la calle 80). En algunos tramos se tiene que bajar de la cicloruta debido al estado de la misma o a la mucha concurrencia de gente, para evitar posibles accidentes, los carros o buses principalmente lo cierran abruptamente y muy cerca, es peligroso para el ciclista porque puede perder el equilibrio. No usa el pito al momento de movilizarse por la ciudad, cuando va a hacer un cambio de carril en la cicloruta lo avisa y de igual manera revisa que no ponga en riesgo a ningún biciUsuario, suele utilizar el celular en pequeños tramos, en ese momento se moviliza sin manos en el manubrio, muchas de las veces utiliza audífonos cuando va en la bicicleta.

4. ¿Cuáles son sus necesidades?

- Señalización de las ciclorutas, (más demarcado y señalización).
- Mantenimientos de las ciclorutas.
- Respeto de las ciclorutas y la señalización, por parte de conductores y biciUsuarios
- Tolerancia entre todos los actores de las vías.

NOTAS DE LA ENTREVISTA 3.

1. ¿Quién es la persona?

Reinaldo Crispancho, es un hombre de 43 años, conductor de vehículo escolar pesado, lleva más de 20 años trabajando con buses como herramienta de trabajo por lo cual conoce muy de cerca la situación de las calles y tiene claro los problemas que para él afectan más la movilidad.

2. ¿Qué cosas interesantes me contó?

- Considera que las calles, en especial las que se encuentran entre barrios, están mal diseñadas, mal señalizadas y opina que los arreglos que se hacen son muy superficiales y poco duraderos.
- Afirma que actualmente hay demasiados vehículos.
- Le preocupa la presencia de ciclistas en la vía vehicular ya que en vehículos grandes como el que él conduce, tiene puntos ciegos en los cuales es imposible saber si hay o no ciclistas a su alrededor y que tan cerca están de su vehículo.
- Cree que la ciudad está mal diseñada ya que hay semáforos donde no deberían, hay calles muy estrechas que no son prácticas para algunos vehículos y las calles entre barrios no están bien ubicadas o calles que no conectan con otras.

3. ¿Qué observé?

- La ciudad está muy desordenada en cuanto a señalización, y que a pesar de eso la ciudadanía tampoco colabora pues incumplen con estas normas afectando la movilidad también.
- Hay horas clave en donde es mucho más complicado movilizarse y en donde hay que tener más precaución.
- La ciudad no está diseñada para que circulen toda clase de vehículos.

4. ¿Cuáles son sus necesidades?

- Mejorar la malla vial por la cual circulan.
- Más ciclovías y carriles especiales para motos.
- Mejorar la cultura ciudadana para que respeten la señalización de las calles.

NOTAS DE LA ENTREVISTA 4.

1. ¿Quién es la persona?

Mario López es un representante del medio universitario, específicamente el profesional en deportes de la Universidad EAN. Él es la persona encargada de coordinar todo lo relacionado con el programa Pedaleando a la U, el cual es el programa encargado de promover el uso de la bicicleta para estudiantes y colaboradores de la universidad.

2. ¿Qué cosas interesantes me contó?

- Para él la creación de ciclorutas óptimas y apropiadas para el movimiento de las bicicletas en la ciudad serían una manera de incentivar el uso de la bicicleta dentro de la ciudad.
- Este conocedor de mundo de la bicicleta en Bogotá afirma que la infraestructura vial de la ciudad está desarrollándose, pero es muy mala. la creación de ciclorutas sobre los andenes fue una muy mala idea, aunque fue una solución, no fue la mejor porque atenta contra el libre desplazamiento del peatón
- La cicloruta debería ir sobre una vía, que es lo que se está haciendo ahorita, están bajando las ciclo rutas a las calles, pero siguen habiendo muchas ciclorutas sobre los andenes
- A él la bicicleta lo ha liberado mucho de tener que estar en malos medios de transporte públicos, ya que el bus y el transmilenio suele ser muy incomodo
- Le gusta usar la bicicleta y promover el uso de ella porque sabe que esta aporta muchísimo a la salud
- Afirma que hay muchos desafíos a la hora de usar la bicicleta porque no todas las zonas son seguras, pues se debe estar pendiente de que no vayan a robar su bicicleta, que los lugares por lo que se transita estén bien, es decir que no vaya a haber algo que haga que a bicicleta se salga del eje, que no se pinche, que si va para un lugar y no hay parqueadero hay que buscar lugar para dejarla y que quede segura
- Opina que el mundo tiene que empezar a moverse más en bicicleta, las políticas de desarrollo urbano tienen que apuntar a que la gente use la bicicleta, hay que enseñarle a la gente que esto no es un favor para la ciudad, debe ser un compromiso con uno mismo, ya que si uno se mueve en este medio de transporte, no contamina, no ocupa tanto espacio en las vías, como lo hace un carro con una sola persona, hace ejercicio y ahorra.
- Los niveles de inseguridad son altos, por tal razón los biciusuarios deben ser conscientes en el uso de la bicicleta, es decir, conducir bien, respetar las normas de tránsito, usar el casco, ir por las vías autorizadas, debe ser algo de parte y parte.
- La secretaria de movilidad debería incentivar a las demás entidades públicas a el uso de la bicicleta, en esto momento ellos tienen una programa que recibe el nombre de "Reto" el cual consiste en motivar e incentivar al uso de la bici y caminar, es decir otros medios alternativos de transporte, que disminuyan el uso de vehículos como buses, taxis, carros.
- La falta de cultura ciudadana es un factor que afecta al uso de la bicicleta, pues si a gente no se educa bien en temas de culturas va existir siempre la persona que se pasa el semáforo en rojo, sin casco, va a saltarse las normas de tránsito sin importarle o se va a parquear sobre la cebra.
- La universidad trata de aportar a la cultura ciudadana nivel uso de la bicicleta, pues se dan talleres de seguridad vial, talleres básicos de mecánica, incentivan el uso de la bicicleta de buena manera, pues la bicicletas que ellos prestan siempre se entregan con casco y constantemente recuerdan lo importante que es usar la bicicleta correctamente y así no tener accidentes.

3. ¿Qué observé?

- Que no considera la bicicleta como un medio de transporte común pero que le gustaría que así fuera.
- El considera que el desarrollo de ciclorutas no fue bien implementado pues no se tuvo en cuenta al peatón.
- Se confirma que hay gran cantidad de inseguridad para los biciusuarios.
- Opina que el mundo tiene que empezar a moverse más en bicicleta
- Resalta el uso de la bicicleta para la salud.
- La buena movilidad en la ciudad debe ser por parte y parte, es de gran importancia la manera en como los biciusuarios se comportan a la hora de manejar su bicicleta.
- Recalca la importancia del respeto en las vías, por las normas, por los peatones, por la ciudadanía
- La educación es un factor importantísimo a la hora de usar la bicicleta y las instituciones educativas deberían aprovechar su espacios de aprendizaje para hablar sobre la bicicleta, su uso adecuado y los beneficios.
- La inseguridad es un factor que afecta mucho a los biciusuarios, es algo que tiene que cambiar.

4. ¿Cuáles son sus necesidades?

- Incentivar y promover el uso de la bicicleta
- Disponer del apoyo de las públicas que creen políticas para la mejora de todo el sistema de bicicletas en la ciudad
- Seguridad para el uso de la bicicleta.
- Buena infraestructura vial
- Apoyo de la comunidad, creación de cultura ciudadana.

NOTAS DE LA ENTREVISTA 5.

1. ¿Quién es la persona?

Luisa Contreras es una estudiante de lenguas modernas de la Universidad EAN, es una bici usuario activa desde hace 3 años, usa este medio de transporte para movilizarse desde su casa hasta la universidad y entrenamientos de rugby todos los días.

2. ¿Qué cosas interesantes me contó?

- Su principal motivación para utilizar la bicicleta como medio de transporte es la rapidez con la que puede llegar a los lugares deseados y poder hacer ejercicio.
- Afirma que la inseguridad al momento de utilizar la bicicleta es alta, pero, que está es más fuerte en algunas zonas de la ciudad donde es más peligroso andar en bicicleta.
- Afirma que existe ciclo ruta, pero no se encuentra en un estado óptimo y por tal razón el bici usuario se ve obligado a transitar por la vía vehicular.
- Piensa que el uso de la bicicleta es un transporte saludable, sustentable y que motiva a las comunidades a unirse y dejar de un lado el carro.

3. ¿Qué observé?

- Asegura que la inseguridad para los bici usuarios es alta.
- El tema saludable es bastante importante por lo cual sugiere el uso de la bicicleta.
- Es una bici usuario consciente del riesgo que toma al hacer uso de las vías vehiculares, pero dice tener precaución al momento de hacerlo.
- El conocimiento sobre las entidades que promueven el uso de la bicicleta es muy bajo.
- El mayor desafío que encuentra a la hora de usar la bicicleta es la imprudencia y falta de respeto que tienen carros y motos.
- La contaminación es un tema que recalca bastante, su preocupación es alta ya que diariamente se ve afectada por esto a pesar de que hace uso de cuellos que la cubran

4. ¿Cuáles son sus necesidades?

- Generar más conciencia social y cultura ciudadana para poder movilizarse en paz, conociendo las reglas para no querer pasar por encima del otro.
- Tener más seguridad para los biciusuarios
- Hacerle un buen mantenimiento y mejora a las ciclo rutas

8. Guía método 2 (Seleccionado por el equipo)

Un día en la vida de Reinaldo Cristancho

Descripción de la herramienta y cómo aplicarla

Se uso como herramienta un diario de campo en el cual fuimos anotando todo lo que veíamos, lo que nos contaban y lo que considerábamos importante durante el día en el que acompañamos al entrevistado en su día de trabajo el cual inicio en la madrugada del sábado desde el barrio El cortijo hasta la noche del mismo día donde finalizó su jornada, adicionalmente tomamos fotografías para sustentar la veracidad de la investigación,

NOTAS DE LA INVESTIGACIÓN.

- La ciudad esta muy desordenada en cuanto a señalización, y que a pesar de eso la ciudadanía tampoco colabora pues incumplen con estas normas afectando la movilidad también.
- Hay horas clave en donde es mucho más complicado movilizarse y en donde hay que tener mas precaución.
- La ciudad no está diseñada para que circulen toda clase de vehículos.
- La calles en especial las que no son principales están muy deterioradas y los arreglos que hacen son muy superficiales y poco duraderos.
- La imprudencia de los otros usuarios, tanto de bicicletas como de vehículos pequeños pueden ser mucho más peligrosas para conductores de vehículos grandes.

Un día en la vida de Reinaldo Cristancho

- La jornada inicia a las 5:00 am del sábado, aunque esta rutina se realiza de lunes a sábado por lo que puede variar un poco en esos días. Lo primero que hace al salir de su casa es dirigirse al parqueadero donde guarda su vehículo el cual esta ubicado a pocas cuadras de su casa, casi llegando al Puente de Guadua sobre la calle 80, de ahí inicia el camino yendo hacia el barrio de Lisboa donde inicia la ruta que realiza, la cual consiste en recoger a los trabajadores de una empresa de flores ubicada al lado del Hospital Universitario Juan N. Corpas. Debido a la hora en la que inicia su día de trabajo el llegar al barrio Lisboa no implica muchos inconvenientes pues para esa hora son pocos los vehículos que circulan por las calles, le toma solo 35 minutos llegar a la ubicación donde recoge a su primer pasajero en la Calle 152 con 74, para ese momento ya va aumentando el número de personas en la calle tanto a pie, como en carros y bicicletas, también se nota un aumento de buses y rutas escolares pequeñas. Prosigue su ruta y es notable como ahora debe avanzar con mucho más cuidado ya que las calles son muchos más estrechas y hacer los giros en las esquinas resulta muy dificultoso, también notamos que la velocidad con la que se desplaza es mas baja ya que los peatones atraviesan las calles sin precaución en especial cuando pasamos al frente de una institución educativa ubicada en la Cr 131 con calle 132d. Para las 7 y 10 de la mañana ya estamos llegando con los trabajadores a su lugar de trabajo pero a pesar de estar a pocas cuadras es notorio un trancón que avanza muy lento y que está conformado en su mayoría por buses de servicio urbano, el entrevistado me cuenta que esto es constante aquí en la zona pues a solo unos metros del hospital por la otra calzada está ubicado un parqueadero de estos buses.

Al dejar a sus pasajeros en su zona de trabajo estaciona el bus en el parqueadero que la empresa tiene para ellos y de ahí sale a la calle principal, al frente del hospital, donde toma un bus del SITP para regresar a su casa, esto le toma tiempo dependiendo de como esté fluyendo el transporte por esa calle a esa hora, a nosotros nos toma 20 minutos de espera y posteriormente una hora de recorrido el llegar nuevamente a la vivienda en donde el espera un mensaje del coordinador de las rutas el cual les informa en que horario estan programados para regresar a los trabajadores a sus casa, el me cuenta que puede ser programado en un franja horaria de dos a nueve de la noche ya que están en temporada, pero que generalmente esta franja va de dos a seis. A las doce del medio día recibe su programación y debe sacar ruta nuevamente en el horario de las cinco de la tarde, lo que él describe como el horario más caótico del día pues es la hora pico, a las cuatro de la tarde toma nuevamente un bus de SITP para regresar al bus en lo que tarda una hora con quince minutos en llegar, usa los quince minutos que le quedan y prepara su bus para que se suban los pasajeros, a los trabajadores les toma veinte minutos subir y prepararse, para las cinco y cincuenta salen hacia la calle principal de la Corpas, el transito es lento y a lo largo de todo el recorrido lo es, las motos y algunos ciclistas se atraviesan entre los carros para adelantar camino, al dejar al ultimo pasajero toma la Av. Boyaca para regresar a su hogar ya más o menos a las 7:40 de la noche, el transito es incluso mas lento por lo que en el trayecto de regreso, le toma una hora más regresar a su casa.

Diario de campo de Gabriel Arias.

- A las 7 de la mañana salió de la casa, se incorpora a la autopista sur a la altura de centro mayor, en el sentido sur norte se dirige por toda la 30 hasta llegar a la 80, por toda la cicloruta pero teniendo mucho cuidado con los carros que van a hacer los giros a la derecha debido que a veces olvidan que los ciclistas tienen prioridad, en promedio se pudo ir a velocidades de 20 Km/h, se toma la 80 en sentido occidente oriente por la cicloruta, la cual está con muchas irregularidades por la raíces de los árboles y no se indica correctamente donde continua el tramo que la complementa hasta la estación de heroes, se sube hasta la altura de la carrera 11 en este caso por la vía de los vehículos, en este recorrido se puede tardar entre 30 y 50 mins a un buen ritmo.
- El sector en el que el domiciliario se mueve generalmente esta entre la calle 72 y la 127 y entre la caracas y la séptima (nogal y chicó), se activa la aplicación, después de esperar unos minutos sale un pedido, para cumplirlo nos tenemos que ir hasta el carulla en la 93 con 11, el recorrido se hace por la ciclorruta que hay sobre la 11, se compran las cosas, se dirige hasta la séptima con 75, hace la entrega del pedido, se baja hasta el parque de la 93, son más o menos las 9 de la mañana, se toma el tiempo para desayunar en el transcurso de espera de otro pedido, a eso de las 9:35 sale otro pedido, hay que ir al farmatodo de la 93, se compran las cosas que se solicitaron y se dirige hasta la séptima con 106, se llega al rededor de las 10:05 y luego que tiene que devolver para realizar un cambio, a las 10:30, se hace la entrega final de ese pedido.
- Sale un pedido más que lo hizo ir hasta el éxito de la 94, ya eran eso de las 10:45 de la mañana, la entrega se hizo cerca, en la 92, para el ultimo pedido que se hizo se tuvo que desplazar desde la 82 con 15 hasta la 67 con tercera, la vía es en su mayoría cuesta arriba, de esta manera por la altura el agotamiento y agitación fue más, y al momento de respirar se siente la restricción del aire, es más difícil y se requiere un esfuerzo mayor, en el ascenso y descenso terminaron siendo las 12.

9. Evidencias del trabajo de campo

Evidencias.

