UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

SEDE QUITO

CARRERA

COMUNICACIÓN SOCIAL

Trabajo de titulación previo la obtención del título de:

LICENCIADO EN COMUNICACIÓN SOCIAL

TEMA:

REVISTA "LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRASPORTE URBANO"

AUTOR:

JORGE ALBERTO VALLECILLA MOSQUERA

TUTOR:

DANIELA BELÉN MOYA RECALDE

Quito, Marzo del 2017

Cesión de derechos de autor

Yo Jorge Alberto Vallecilla Mosquera, con documento de identificación N° 1723839534, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy/somos autor/es del trabajo de grado/titulación intitulado: Revista "La bicicleta como medio de transporte urbano", mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: licenciado en comunicación social, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autor/es me/nos reservó/reservamos los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

.....

Nombre: Jorge Alberto Vallecilla Mosquera

Cédula: 1723839534

Fecha: 10 de marzo de 2017

Declaratoria de coautoría del docente tutor/a

Yo, declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el trabajo de titulación "Revista La bicicleta como medio de transporte urbano" realizado por JORGE ALBERTO VALLECILLA MOSQUERA, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito, 10 de marzo de 2017

Daniela Moya R.

Daniela Belén Moya Recalde
C.I: 1715076061

Dedicatoria

A mi familia

Dedico el presente proyecto de tesis a mis padres por ser las personas que me han acompañado a lo largo de esta etapa de mi vida, por ser mi fuente de apoyo, motivación, amor y fe gracias por tanto.

Índice

Introducción 1

Comunicación y movilidad 2

Lo urbano y los medios de transporte 4

La Bicicleta como medio alternativo de trasporte 8

La bicicleta en Quito, capital del Ecuador una opción de movilidad 11

El uso y práctica de la bicicleta en la cultura urbana 13

Revista como medio informativo 15

Metodología. 18

Investigación etnográfica 18

Investigación aplicada 19

Manual de uso del logotipo 25

Resultados 28

Conclusiones 29

Referencias 31

Índice de tablas

Tabla 1. Presupuesto 21

Tabla 2. Cronograma de Producción 22

Tabla 3. Uso de fuentes tipográficas 23

Índice de figuras

Figura 1. Logotipo Mejor en Bici 26

Figura 2. Logotipo mejor en bici 26

Figura 3. Logotipo mejor en bici verde..... 27

Figura 4. Logotipo mejor en bici naranja..... 27

Figura 5. Logotipo tamaño impresión..... 27

Resumen

El constante crecimiento urbano, demográfico y la expansión de la ciudad de Quito han generado la masificación en los medios de transporte haciendo que se sature la movilidad, lo cual ha generado la búsqueda de alternativas para trasportarse de manera ecológica. Una de las fórmulas que dan respuesta es el adoptar modelos de otras ciudades donde la bicicleta es un medio de transporte legítimo. Por esta razón nace el tema: "La bicicleta como medio de transporte urbano", en donde su difusión se la realizará a través de una revista informativa, con el propósito de incentivar su uso dentro de la comunidad.

El objetivo principal de este producto comunicativo es la creación de una revista informativa para incentivar al uso de del uso de la bicicleta como medio de transporte, además de analizar los beneficios del uso de la bicicleta como medio de trasporte y conocer la base teórica de la revista y como crearla.

La investigación que se desarrolló fue etnográfica que a través de un estudio de campo con observación participativa y entrevistas realizadas en la ciudad de Quito, se logró recolectar información sobre los beneficios del uso de la bicicleta.

Como resultado de este estudio tenemos la elaboración de la revista informativa en donde se desplegarán cuatro secciones cada una con un artículo para informar e incentivar al lector a usar la bicicleta como medio de trasporte en la ciudad de Quito.

Palabras claves: Bicicleta, movilidad, urbe, medios de trasporte, revista

Abstract

The constant urban growth, demographic growth and the expansion of the city of Quito have generated the massification of transport causing saturation of mobility, which has generated the search for alternatives to be transported in an ecological way. One of the formulas that give answer is to adopt models of other cities where the bicycle is a means of legitimate transport. For this reason, the theme: "The bicycle as a means of urban transport", where its diffusion will be made through an informative magazine, with the purpose of encouraging its use within the community.

The main objective of this communicative product is the creation of an informative magazine to encourage the use of the use of the bicycle as a means of transportation, as well as to analyze the benefits of using the bicycle as a means of transportation and to know the theoretical basis of the Magazine and how to create it.

The research that was developed was ethnographic that through a field study with participatory observation and interviews conducted in the city of Quito, was able to collect information on the benefits of using the bicycle.

Because of this study, we have the preparation of the information magazine where four sections will be deployed each with an article to inform and encourage the reader to use the bicycle as a means of transportation in the city of Quito.

Keywords: Bicycle, mobility, city, means of transport, magazine

Introducción

En Ecuador el crecimiento demográfico y urbano ha incrementado en un 2,7% en los últimos 5 años, según datos proporcionados por el censo realizado por el INEC en el 2010. Este crecimiento se estima fue constante y acelerado, razón por la cual fue prioridad generar ideas creativas en función de responder a las necesidades de movilidad y transporte.

Frente al problema de movilidad y transporte surge una alternativa, el uso de la bicicleta debido a que es considerada un medio efectivo y práctico para transitar en la ciudad. La bicicleta contribuye a generar un sistema de movilidad menos congestionado, además como un gran aporte para el cuidado del medio ambiente y la salud de las personas.

Esta investigación tuvo la finalidad de la construcción de una revista informativa para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Quito. Este espacio será la alternativa para informarse sobre los beneficios uso y como alternativa para la circulación en vías públicas.

La importancia de la revista de tipo informativa fue la producción de un medio de comunicación para elevar el nivel de conciencia del uso de la bicicleta entre la comunidad. Para el levantamiento de la información, se utilizó una metodología etnográfica para obtener datos desde la comunidad. Para el diseño de la revista, se utiliza aplicaciones de *software* como recurso para la construcción de la composición gráfica y editorial de la misma.

Los acápites teóricos que abordan son tres, distribuidos de la siguiente manera; 1) Comunicación y movilidad 2) Lo urbano y los medios de transporte donde se aborda el crecimiento de la ciudad y masificación de los medios de transporte; 3) La bicicleta como medio alternativo de transporte, en donde se realiza una reseña histórica de la

bicicleta y como esta puede ser un medio de movilidad efectivo en la ciudad; 4) La bicicleta en Quito (Ecuador), una opción de movilidad para abordar sobre el uso y la práctica de la bicicleta; y 5) La revista como medio informativo.

Objetivo General

Elaborar una revista informativa para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano

Objetivo específicos

Analizar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

Conocer cómo se desarrolla el término urbano en la construcción de las ciudades.

Elaborar una revista informativa para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano dentro de la ciudad de Quito.

Comunicación y movilidad

Desde los inicios de la humanidad la comunicación ha jugado un papel fundamental para el desarrollo por permitir que las personas compartan conocimientos y se generen procesos sociales.

La comunicación es "un proceso social de significación e intercambio de mensajes por el cual los hombres se identifican se influyen y se orientan a un fin social determinado" (Benito, 1991, pág. 45), de esta manera se hace posible que las sociedades interaccionen de persona a persona o dentro de una comunidad, lo que permite que compartan sus conocimientos. Estas experiencias han hecho de la

comunicación un proceso social, pues la comunidad y los procesos sociales que surgen como resultado de este intercambio, se reflejen en sus comportamientos. Las personas que están inmersas en este proceso comunicacional comparten algo en común y esto facilita que se puedan comprender.

La comunicación "es un requisito indispensable para la sociabilización y la formación de la persona, así como la aparición y el desarrollo de los hechos sociales" (Hillman, 2001, pág. 20) esto posibilita un desarrollo individual o dicho de otro modo, como persona y al mismo tiempo procura un proceso colectivo, en donde intervienen muchas personas.

Este proceso colectivo no es estático, pues permite que las personas una vez que comparten algo en común, puedan desplazarse físicamente dentro de un determinado entorno, para que ese conocimiento adquirido en sus interacciones previas, puedan sumarse a otras en nuevos espacios y personas, permitiendo así que más individuos puedan compartir este conocimiento o fortalecerlo.

El entorno al que nos referimos en este caso es la urbe o ciudad, una idea que se desarrolla en este documento más adelante, que está en constante expansión y es allí donde las personas interaccionan, se mueven para el intercambio. Dentro de lesta idea está la concepción de movilidad en donde los medios de transporte son instrumentos que utiliza el ser humano para movilizarse. La movilidad del ser humano no solo se refiere al ser humano que se mueve de un sitio a otro, sino también a los medios de transporte que se encuentran dentro de las ciudades.

"La movilidad y el trasporte comparten la unidad de estudio, pero no estudian el mismo universo, la movilidad amplia la frontera del estudio de la movilidad humana y el proceso entre la sociedad y el territorio" (Gutierrez, julio - diciembre 2012) por lo que tenemos que entender a la movilidad como una práctica social que busca el

desplazamiento entre dos puntos con el objetivo de que las personas puedan realizar sus actividades del día a día.

"La movilidad urbana es definida como una práctica social de desplazamiento territorial (Gutierrez, julio - diciembre 2012)", la movilidad se va trasformando en función del territorio la extensión el número de personas que se movilizan y la infraestructura con la que está dotada los servicios de trasporte, el trasporte aparece dentro de la movilización cuando aparece esa necesidad de trasportarse largas distancias y que no sea a pie, dando aparición al viaje para poder hacer el traslado de un punto a otro dentro de la urbe o ciudad.

Lo urbano y los medios de transporte

El término urbano se refiere a la ciudad, entendida como un espacios "multifuncional, que concentra la diversidad y está en permanente construcción-reconstrucción, porque nunca se acaba; se trata de un "producto social" en proceso de cambio constante que tiene historia (Carrion, 2001, pág. 135)". Allí donde se desarrollan los vínculos internos y externos de los sujetos, que forman hábitos en lo cotidiano, donde cada persona teje su historia personal en función de sus experiencias y de trasformación que vincula diversos modos de ver y entender los acontecimientos, además un conglomerado de distintas posturas y visiones, las cuales han llevado a la construcción de una sociedad diversa.

Con el trascurso de los años en las ciudades se han generado cambios en su estructura organizativa, en el diseño físico y arquitectónico, dando paso al desarrollo de las urbes. Estos procesos de trasformación, han hecho que se genere una expansión e incremento de mecanismos para que los individuos puedan movilizarse y comunicarse, allí donde los medios de transporte se han expandiendo al mismo tiempo que la urbe. El Distrito Metropolitano de Quito está conformado por 55 parroquias, 33

rurales y 32 urbanas, estos datos basados en el Censo INEC 2010, donde las personas han optado por proponer una forma ecológica con la bicicleta para mejorar la viabilidad y movilidad.

Históricamente tenemos que la urbe se expandió con el proceso de industrialización, su crecimiento tuvo como resultado la acumulación de sujetos en un lugar único y especifico, con la finalidad de generar producción a gran escala aumentando con ello la cantidad de la producción y un desarrollo económico acelerado. Este desarrollo también generó cambios sociales entre ellos la ampliación de la estructura familiar, la extensión de horarios de trabajo, aumento excesivo de la vida económica (capacidad de adquirir bienes), ampliación de carreteras y división del trabajo. Producto de estos cambios las personas comienzan a salir de sus comunidades:

> "el hombre emigra a la ciudades en busca de mejores oportunidades de vida, mejor educación, mejor salud, mejor remuneración laboral y con el devenir del tiempo se someten de una u otra maneras a las políticas públicas de ordenanzas municipales y que el urbanismo los absorbe dando como resultado los cruces culturales por ende surge el termino cultura popular" (Susan, 1984, pág. 163)

La cuidad urbana actual también es el resultado de varias trasformaciones de los espacios rurales que se expandieron hasta conformar el modelo llamado ciudad jardín:

> "En el que los sectores con recursos abandonan el centro y se instalan en las afueras, formando así las 'ciudades dormitorio', se presenta en distintos lugares con variaciones que van de acuerdo al contexto histórico y cultural. Fenómeno que tuvo lugar gracias al

aparecimiento de los medios de transporte.” (Gonzalez, 2007, pág. 125).

Con la extensión de la urbe y el desarrollo de la industrialización la creación de medios de trasporte se hizo necesaria para permitir a las personas un acercamiento rápido hacia los diferentes destinos, acortando distancias y tiempo, contribuyendo a un crecimiento de las actividades y facilitando las relaciones sociales y el comercio. Debido al crecimiento de las ciudades y los cambios que esta tiene, la urbe comienza a presentar varios desafíos que se debieron afrontar especialmente desde la movilidad.

El transporte en la ciudad se presenta como un recurso renovable y fundamental para la unión y comunicación de los seres humanos, pues conectan al mundo y fortalecen el progreso económico de los pueblos. En la actualidad existen diferentes tipos de trasportes convencionales. “Los Autobuses y microbuses, son sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual y en carretera. Utilizan motores de combustión y con energía fósil, mayoritariamente gasoil. Existen diferentes tipos de vehículos –microbús, autobús pequeño, estándar y articulado– en función de la capacidad y tamaño del vehículo. No disponen de una infraestructura de soporte exclusiva sino que la comparten con otros medios de transporte. A mayor tamaño, mayor capacidad, mayor consumo energético y menor manejabilidad.” (Gonzalez, 2007, pág. 6)

Los medios de trasporte se han modificado a lo largo de los años. En principio el ser humano tenía que usar su fuerza y la fuerza animal para movilizarse. La necesidad y la curiosidad de las personas por aventurarse y recorrer largas distancias en busca de diferentes productos los obligó a trazar rutas para movilidad y de esta manera poder llegar a lugares lejanos. Los primeros medios de trasporte terrestres fueron los diferentes animales que habitaban en las regiones; el burro, alpaca, llama,

camellos, lobos, para transportar carga, movilizar mercancías además como transporte para los seres humanos.

Con la revolución industrial los medios de transporte tuvieron un gran avance la primera es por la creación de una vía de transporte de manera adecuada y segura y la segunda por la aparición de una maquina potente y regular. Estos aportes hicieron surgir al ferrocarril como medio de trasporte que impulsó la revolución industrial, masificó el comercio, el traslado de mercancías para satisfacer la gran demanda de productos industriales de la época.

A partir de la presencia del ferrocarril se instauró el inicio y despegue del transporte terrestre, posterior y con el nacimiento de la máquina de vapor aparece la locomotora, surgen nuevos medios de trasporte que facilita la movilidad a grandes distancias y mayor cantidad de peso. Además de la aparición del motor a combustión que revoluciono los medios de transporte.

Posteriormente llegan a la sociedad los derivados del petróleo, los medios de transportes tuvieron un gran impulso, ya que con el asfalto empezaron las construcciones de carreteras, lo que facilitó la frecuencia del uso del automóvil. Brindando facilidad de movimiento, (pues no necesitaba rieles férreas como el ferrocarril para movilizarse), y como pieza clave que tuvo una producción masiva.

A partir de aquí, los automóviles y los camiones pasan a ser un medio de transporte importante dentro de las sociedades, tanto así que en la actualidad, el parque automotor vive una crisis de sobrecapacidad masiva para poder almacenar los autos por parte de las empresas de automóviles, esto se debe a la producción en masa de este medio de transporte.

La Bicicleta como medio alternativo de trasporte

La bicicleta aparece a finales de siglo XII, los testimonios más antiguos se remontan a las civilizaciones de Egipto, China e India. En el templo de Luxor (Egipto), los arqueólogos encontraron jeroglíficos con más de 3.400 años que representaban a un hombre sobre un artefacto parecido a una bicicleta tratando de mantener el equilibrio. En un escrito de 1940 de Leonardo Da Vinci, aparecía un dibujo de una bicicleta que constaba de llantas, cadena y asiento boceto muy parecido a las bicicletas que existen en la actualidad

La bicicleta actualmente, es un medio de transporte innovador y sustentable que quiere acaparar el mercado de una nueva movilidad, busca que los usuarios dejen de usar los medios de transporte convencionales. Que por factores como; el tráfico, la gran cantidad del parque automotriz y el tiempo de movilidad, convierten a la bicicleta en una opción como medio de trasporte óptimo para el uso dentro de la zona urbana.

La bicicleta funciona por medio de la fuerza mecánica y humana. En 1985, surge la primera bicicleta impulsada por un mecanismo de cadena, los aspectos técnicos de la bicicleta mejoraron y la aparición de nuevos materiales como el aluminio, fibra, carbono, entre otros, consiguieron masificar la producción de la bicicleta y diseños, reduciendo costos para distribuirse de manera masiva por toda Europa. Para 1986, la bicicleta se había convertido en el medio de transporte personal más importante de la época.

A inicios del siglo XX, la bicicleta prospera con ayuda de la tecnología, lo que ha permitido evolucionar hasta convertirse en la sorprendente máquina que tenemos hoy en día, la industrialización y la máquina a vapor, hizo posible la comercialización de los nuevos componentes y materiales utilizados para la elaboración de la bicicleta. Los primeros derivados del petróleo hicieron posible el nacimiento de la llanta de

caucho, elemento fundamental para la mejora de la bicicleta, la materia prima se fue mejorando y los centros de producción se especializaron en el mercado de la metalurgia y siderurgia, mejorando el trabajo y moldeamiento de grandes cantidades de hierro y aluminio para la producción de la bicicleta.

El 7 de enero de 1987, Thomas Steven, realiza el primer viaje en bicicleta alrededor del mundo. Esta experiencia le tomo más de tres años, y sirvió para generar más interés por la bicicleta. Para 1989 en el deporte nace el ciclismo de competencia, con una carrera organizada en el parque Saint Cloud-Francia, donde corrieron 7 ciclistas, y es a partir de esa carrera que comienza la fiebre del ciclismo.

En los siguientes años, las modificaciones y las mejoras de las partes de la bicicleta fueron evidente en el asiento, las llantas, los tubos y los nuevos cuadros de acero soldado. Esto hizo de la bicicleta un aparato de transporte vistoso y útil, sin embargo aún presentaba varios inconvenientes como el peso y la altura. No es hasta la década de los 80 que se llega a solucionar los problemas que se presentaban con respecto a la forma física de la bicicleta, alcanzando la altura necesaria y el peso correcto, es aquí donde la bici alcanza su mejor forma física popularizándola aún más.

Hoy en día, la bicicleta es un medio de trasporte que se encuentra en todo el mundo, es así que se busca transformarla en un ejercicio habitual de movilidad urbana, como una nueva ideología dirigida a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, crear una cultura de la bicicleta en la ciudad, concienciar y fomentar su uso dentro de la urbe como medio de transporte.

En la actualidad, la bicicleta debe ser concebida como una opción fácil, rápida, ecológica y económica de movilidad dentro de la urbe, como se plantea en el artículo “El imperio del coche como medio de trasporte urbano debe tocar a su fin. Una nueva cultura de la movilidad debe surgir en nuestra sociedad. Y esta cultura ha de surgir a

golpe de pedal. En este cambio, la comunidad universitaria debe asumir su papel y apostar decididamente por el uso de la bicicleta. Nuestras ciudades sucumben asexuadas por un tráfico creciente. El coche se ha hecho dueño y señor del espacio urbano. El tráfico automovilístico impregna y condiciona nuestra vida diaria." (Angel, 2002, pág. 30).

La bicicleta se presenta en diferentes países como una solución a los problemas de movilidad que existen actualmente por la gran cantidad de vehículos a motor que hay en las calles. Holanda, por ejemplo "posee 5.000 Km de ciclovías en áreas urbanas y 10.000 Km de ciclovías fuera de las ciudades." (Rosales, 2013, pág. 17).

Es por eso que en este país es uno de los primeros en implementar a la bici como un medio de desplazamiento y transporte de uso diario en las diferentes actividades cotidianas tales como ir al trabajo, a la escuela o universidad. A esto se suma la implementación de una infraestructura vial y carreteras adecuadas para el uso de la bicicleta.

La bicicleta ha tomado una nueva forma de entenderse, constituye "un medio de transporte práctico y eficiente, el cual se impulsa e incentiva en políticas de gobiernos que ganaron interés y lo vieron como un elemento sostenible que ayudaría al desarrollo de su economía" (Rosales, 2013, pág. 14). Llevan a que varios países adecuen sus políticas de movilidad humana, para implementar a la bicicleta como medio de transporte urbano.

En países como Dinamarca, Holanda y Japón, la cultura ciclista se destaca por la gran planificación, además de la creación de diferentes cuerpos legales tanto sociales y culturales que impulsan el uso de la bicicleta como transporte, la construcción de carreteas, parqueaderos para bicicletas y espacios donde la bicicleta sea un medio de trasporte útil beneficioso para la movilidad.

La bicicleta en Quito, capital del Ecuador una opción de movilidad

La bicicleta aparece a inicios del Siglo XX, primero fue una opción o herramienta para transportar la correspondencia, y con el pasar del tiempo se convirtió en un instrumento de recreación. Es hasta el año 2003 en Quito cuando se realizó en el seminario-taller “Ciclovías para Quito”, bajo la alcaldía de Paco Moncayo donde surge la idea del Ciclo Paseo, Un inicio para la apropiación de la bicicleta como cultura de movilidad en la capital.

Actualmente Ecuador cuenta con un sistema de transporte público conformad por sistemas integrados como la Ecovía, Metrobus, Trolebús, sistemas de trasporte públicos y privados, como compañías de taxis, además de vehículos particulares.

Sin embargo, el crecimiento demográfico y las crecientes demandas de la ciudadanía por una mejor y más eficiente movilidad, han hecho necesario el surgimiento de un medio de transporte alternativo que permita aliviar el intenso tráfico que se vive en la ciudad. De esta necesidad surge la bicicleta como una opción real, ante esta problemática. Esta problemática se suma al deterioro ambiental de la última década, es ocasionado principalmente por actividades humanas, y principalmente por aquellas actividades dadas por la contaminación al aire a causa del smog o “emisiones procedentes de los escapes de los vehículos que contienen monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno que son liberados a la atmósfera en importantes cantidades; son los componentes del "smog oxidante fotoquímico". Por esta razón, las zonas urbanas más pobladas son las que sufren la mayor contaminación de este tipo” (Contaminación por automoviles, 2017)

La conciencia por el bienestar del medio ambiente ha generado en la sociedad una cultura ambiental relativamente nueva en las ciudades. Y todas las discusiones que

se llevan a cabo en torno al deterioro ambiental, han desencadenado en ideas y propuestas alternativas como soluciones en favor de la reducción de la contaminación.

La cultura de uso de la bicicleta en Ecuador aparece en primera instancia para reducir las emisiones de gas contaminante en la atmósfera proveniente de los vehículos, “surge como alternativa viable tomando en cuenta los problemas que ocasiona un parque motor abultado fruto de la importancia que se le ha otorgado a los vehículos motorizados en el sistema de transporte” (Fuentes & Alcívar; 2015), una especie de adicción donde la bicicleta llega a cumplir poco a poco un rol estratégico, de sensibilizar a la ciudadanía.

En el 2012, en la alcaldía de Augusto Barrera, se contempla estrategias de movilidad sustentable y nace la idea de implantar en Quito modelos de transporte alternativos tales como “Bici Q” o “Bici Quito”.

Bici Quito, es un proyecto que se enfoca en abrir un sistema que reúne 658 bicicletas de un diseño único, distribuidas en 25 estaciones ubicadas estratégicamente en lugares cercanos a los puntos de mayor afluencia comercial, turística y estudiantil. Este proyecto tiene la finalidad de ofrecer un préstamo de bicicletas sin costo, para promover su uso cotidiano.

BiciQuito permite que las personas se movilicen en trayectos cortos dentro del perímetro urbano, actualmente es un promedio de 843 movimientos diarios están registrados en el Sistema de Bicicleta Pública según datos otorgados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Para el año 2011 esta encuesta se llevó a cabo antes del programa de bicicleta publica, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realizó una encuesta de movilidad, ejecutada por Con-Quito y bici unión en el 2014 , la cual arrojo datos acerca de los motivos que llevan a los ciudadanos a trasladarse dentro de la ciudad.

Los resultados evidenciaron que el 73% de los quiteños utilizan el transporte público para movilizarse principalmente para llegar al trabajo (32.5%), y por motivos de estudio (31.1%).

Esta encuesta revelo que los quiteños, realizan alrededor de 4,3 millones de viajes en un día laborable, de este porcentaje: el 15,3% de la población camina, y únicamente el 0,3%, utiliza la bicicleta para desplazarse. A estos datos se suman los realizados por activistas como es "Biciacción", el cual a través de un informe de conteo fotográfico, evidenciaron que en el año 2014, en el mes de julio, se realizaron 1.697 viajes en bicicleta en un día laborable en el trayecto de la Avenida Amazonas entre Carrión y Veintimilla, de los cuales, el 37% se desarrollaron en bicicletas públicas.

Con estos datos otorgados por el Municipio de Quito, se puede evidenciar que las opciones de movilidad que tienen los ciudadanos, se basa principalmente en el transporte público, el cual ha sido muy discutido en los últimos años por su baja calidad (unidades descuidadas y falta de control por parte de las autoridades sobre las mismas).

El uso de la bicicleta como transporte urbano en Quito aún tiene un largo camino que recorrer, es que se vuelve indispensable impulsar su utilidad como vehículo, sino como un estilo de vida, por los beneficios en la salud, bajo nivel de estrés, que genera entre las personas que usan la bicicleta.

El uso y práctica de la bicicleta en la cultura urbana

El uso de la bicicleta, se refiere principalmente a la utilidad de este instrumento en las actividades cotidianas del ser humano dentro del entorno urbano a modo de un hábito.

Los hábitos cotidianos entre las personas construyen identidades culturales, por ejemplo la alimentación, también se puede construir identidad a partir de la participación de los individuos en la transformación del espacio público.

La construcción de identidad cultural puede terminar por redefinir la representación de ciudad, por lo general en un sentido positivo. La bicicleta es un medio de transformación del escenario urbano tradicional, que poco a poco se ha convirtiendo movilidad alternativa en las zonas urbanas y como un hábito que aporta a la construcción identitaria,

> "La bicicleta no es solo un medio de transporte eficaz, rápido, económico, saludable, amigable y respetuoso con la naturaleza. Es un símbolo de cómo las cosas pueden hacerse de otra manera para conseguir un mundo más justo, una sociedad más unida y un planeta más sano" (Angel, 2002, pág. 50).

Al momento de hablar del uso de la bicicleta, varios aspectos confluyen dentro de esta, características sociales, económicas y políticas que giran en torno a esta realidad. Factores que deben ser tomados en cuenta al momento de crear iniciativas alrededor de esta temática.

El público que utiliza la bici como medio de transporte es diverso, y por ende sus demandas y expectativas son múltiples.

Alrededor del uso que se está expandiendo, se han llevado a cabo algunas iniciativas ciudadanas que tienen como objetivo impulsar su uso tales como:

- Cicleadas Urbanas Nocturnas "Cicleadas El Rey (CER)": evento que se realiza en la ciudad de Quito hace 6 años y permite a los ciudadanos descubrir distintos barrios de la ciudad en horas que no interfieren con sus actividades cotidianas.

- “Las Carishinas”: grupo de mujeres ciclistas que surge en el 2009 y que pretende incentivar a las mujeres a andar en bicicleta. Este programa es muy significativo tomando en cuenta que el Instituto de la Ciudad, registró en el año 2013, que tan sólo el 34% de usuarios de bicicleta son mujeres.

Entre otras iniciativas que giran alrededor del uso de la bicicleta como medio de transporte. Debido a que la cultura del uso de la bicicleta avanza significativamente, se vuelve necesario realizar acciones para consolidar a la bicicleta como medio de transporte a través de políticas públicas de movilidad sustentable. Y sobre todo, de incentivar a los quiteños y quiteñas a que opten por la bici como medio de transporte urbano.

Revista como medio informativo

A lo largo del tiempo la escritura es un medio importante dentro del desarrollo de los pueblos política económica y culturalmente, la cultura ha tenido varios cambios desde el inicio con la piedra pictografías y el papiro hasta cuando aparece la imprenta de manera revolucionaria, de esta manera los medios escritos logran incrementar la capacidad de llegar a los sujetos.

> Históricamente la revista aparece con una de las publicaciones periódicas a manera de almanaques, posteriormente por la necesidad de manejar procesos de comunicación masiva aparece la revista. A la revista se la puede clasificar por su temática, aquí se incluyen las especializadas, informativas de entretenimiento y científicas, las mismas que se clasifican también por su periocidad el tiempo que tardan entre cada publicación que pueden ser; semanales, mensuales, quincenales, trimestrales y anuales (formacion, s.f.).

La revista informativa tiene como función primordial informar, está determinada por sus contenidos los mismos que son artículos informativos que pueden

ser de investigación, análisis, entrevistas, opinión, las revistas informativas es de informar acontecimientos los mismos que son de interés general según la temática

Las características de la revista están dadas por la presencia de secciones, mima que abarca varios temas y contenidos. Su diseño está creado para alcanzar diferentes espacios y grupos de interés para satisfacer las necesidades de un lector.

El contenido de las secciones de la revista puede estar conformado por la presencia de algunos géneros periodísticos como "formas literarias utilizadas y concebidas como vehículos aptos para realizar una estricta información de actualidad" (Albertos, 1974) y de esta manera utilizarlo como un canal para informar a los destinatarios. Entre los géneros periodísticos que nos interesan abordar y aparecerán en el producto comunicativo propuesto están: Editorial, noticia, reportaje, foto reportaje, crónica y entrevista

La Noticia "es un relato de un acontecimiento actual el mismo que es de interés público, el periodista tiene la responsabilidad de relatar con mayor objetividad y veracidad de cómo han acontecido los hechos" (Albertos, 1974). Así mismo, Carl Warren nos refiere a diez elementos que dan importancia en la noticia, estas son: 1) actualidad 2) proximidad 3) consecuencias 4) relevancia personal 5) suspenso 6) rareza 7) conflicto 8) sexo 9) emoción 19) progreso, estos diez elementos hacen que se pueda construir una noticia de una manera más adecuada y que la misma sea llamativa al lector y pueda ser publicada. La noticia está compuesta por Titular, Lead o entradilla y el cuerpo de la noticia.

Reportaje, su función principal es la de informar "es decir, la interpretación. No contiene opinión sino que muestra y explica los hechos, será el lector el que valore en función de los datos que recibe, eso sí, son datos seleccionados por el autor, de ahí que hablemos de interpretación (mayor o menor dependiendo del tipo de reportaje) y

no de información pura” (Parratt, 2008). Para poder elaborar un reportaje contamos con pasos fundamentales como son la elección del tema, tratar de acumular la mayor cantidad de información que podamos tomar y determinar que técnica usaremos al momento de la redacción, dentro del reportaje el autor cuenta con gran libertad al momento de realizar el reportaje el mismo que siempre debe ser acompañado de una fotografía para poder explicar el acontecimiento, J.L. Martinez Albertos clasifica de la siguiente manera al reportaje: de acontecimiento, de acción, de citas.

La Crónica, es “una narración directa e inmediata de una noticia con ciertos elementos valorativos los mismos que deben ser secundarios respecto a la narración del hecho en sí. Intenta reflejar ocurrido entre dos fechas” (Albertos, 1974), este estilo literario debe estar plasmado por la sello del periodista según J.L Martinez Albertos la crónica es un género hibrido el mismo que comparte características tanto con el género informativo y el editorial.

Dentro de sus principales características tenemos que la crónica debe tener continuidad, la misma que genera familiaridad entre el público lector el estilo de la crónica tiene que ser objetivo pero siempre deja abierta el espacio para que el periodista pueda implantar su propia marca además de la libertad que presenta al momento de su estructura técnica.

El Editorial: es “ la opinión del medio escrito respecto a las noticias o artículos que publica” (Albertos, 1974), siempre por tratarse de un artículo de mucha importancia que muchas veces define la tendencia e ideología del medio dejan la redacción de este articulo a una persona que se encuentre totalmente clara con la line política del medio, estilísticamente este género mantiene mucha seriedad, formalidad, es claro que se tiene mucha libertad al momento de escribir los atributos que caracterizan a este estilo es la claridad y la concisión

Metodología.

Para la investigación se utiliza la etnografía para realizar el diagnóstico, posteriormente su aplicación en la comunidad y finalmente la creación del producto que fue una revista de tipo informativa.

Investigación etnográfica

Para el levantamiento de la información en la investigación etnográfica que "Consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos que son observables. Incorpora lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresadas por ellos mismos y no como uno los describe. (González y Hernández, 2003).", las herramientas de apoyo fueron la observación del participante, entrevistas y encuestas aplicadas a la comunidad de la ciudad de Quito para conocer las necesidades acerca de los medios de transporte.

En la observación, "el observador es parte de una situación observada" (Rodrigo B. E., 2000, pág. 179), lo cual implica prestar atención a los detalles. Para nuestro estudio se hizo fundamental colocar en contexto las necesidades y beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

La observación se la realizó en diferentes espacios de la ciudad tales como parques y avenidas, donde la bicicleta es usada por las personas como medio de transporte o como una actividad de ocio, permitiéndonos recopilar información del objeto de estudio.

Por otra parte se aplica una encuesta para lograr conocer "opiniones, actitudes, creencias, intenciones, impactos, distribuciones, actividades y hábitos, condiciones, ingresos etc." (Rodrigo B. E., 2000, pág. 187), del público objetivo para obtener información que contribuirá a nuestro estudio. Este instrumento de investigación nos

permitió conocer las opiniones de los ciclistas frente al desajuste de movilidad y como hacer posible para que el uso de la bicicleta pueda ser un eje fundamental de movilidad dentro de la cuidad. Muchas de estas opiniones apuntaron a la creación de medios informativos para dar a conocer los beneficios de la bicicleta y visibilizar el terreno ganado en el campo de la movilidad

La entrevistas se desarrolló a modo de diálogo para realizar "preguntas y escuchar respuestas" (Denzin leicoln 2005; 643), desplegando mayor detalle en la información para nuestro estudio. Entre los entrevistados tenemos a Daniel Duque activista del grupo Bicilunaticos, porque es quién ha palpado la realidad del ciclista urbano frente a los problemas de movilidad y transporte.

Investigación aplicada

> ¨La investigación aplicada tiene por objetivo la generación de conocimiento con aplicación directa y a mediano plazo en la sociedad o en el sector productivo. Es te tipo de estudios presenta un gran valor agregado por la utilización del conocimiento que proviene de la investigación básica. De esta manera, se genera riqueza por la diversificación y progres o del sector productivo. Así, la investigación aplicada impacta indirecta mente en el aumento del nivel de vida de la población y en la creación de plaza s de trabajo¨ (Lozada, 2014, pág. 36).

Recolección de información en fuentes bibliográficas, investigaciones previamente desarrolladas en torno a la bicicleta y entrevistas, para de este modo construir el contenido teórico sobre la revista, mismo que se distribuye a modo de artículos e imágenes.

Se recurrió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, institución que impulsó el programa "BiciQ", el cual fomenta el uso de la bicicleta dentro de la urbe y que fue inaugurado en el año 2012 y el cual se lo detallará posteriormente, en busca

de información. Se acudió también a la Agencia Metropolitana de Promoción Económica (CONQUITO).

Se cubrió varios aspectos en relación a la temática, como la presencia de bicicletas en la ciudad de Quito, identificación de los organismos encargados de la movilización y transporte de la ciudad como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se acudió también al Ministerio del Medio Ambiente, para conocer cuáles son los beneficios al entorno que se dan con el uso de la bici.

La revista de tipo informativa, se caracteriza por llevar mensajes directos e informar de manera amplia y cuidadosa el tema seleccionado. Este tipo de revistas son las que "dan a conocer programas científicos, técnicos, educativos, económicos, y sociales. Informan sobre personas, anuncian reuniones, principalmente en forma de artículos o notas breves que contienen información general o no detallada". (Lopez & Cordero (2005),

El proceso de creación de la revista debe definir el lector, el diseño de contenido (secciones y temáticas) y la retícula (distribución de los artículos).

Para iniciar con el proceso de creación se partió definiendo el público objetivo, mismo que es para jóvenes entre 18 a 28 años de edad, sin especificidad de género o nivel socio económico. Posterior, se definió las secciones de la revista bajo las variables de: actualidad, temas de interés y alternativas y soluciones.

En cuanto a la parte técnica para el diseño del producto comunicacional se seleccionó tres programas de diseño gráfico en cual esta Adobe Photoshop, es una plataforma en la cual se diagrama los documentos e imágenes que van en la revista acorde al público objetivo al que se desea llegar. Es una herramienta técnica que edita la composición digital de los documentos publicados en la revista acerca de la bicicleta.

Fases del Producto Comunicativo

Preprensa

Este producto es creado a partir de la necesidad de incentivar y fomentar el uso de bicicleta como un medio de transporte urbano dentro de la ciudad de Quito. El público objetivo delimitado para este producto comunicativo han sido jóvenes desde los 18 hasta los 35 años y adultos entre los 36 a 66 años.

Esta investigación tiene como finalidad la creación de una revista informativa con el nombre Revista: "La bicicleta como medio de transporte urbano en la ciudad Quito"

Presupuesto y cronograma

Tabla 1. Presupuesto

Fases de Producción	Valor
Preproducción	50$
Producción	50$
Posproducción	50$

Elaborado por Jorge Vallecilla

El presupuesto con el que se contó para el proceso de elaboración de la revista fue de 150 dólares americanos, los mismos que se distribuyeron durante las diferentes etapas de producción para la optimización de los recursos.

Tabla 2. Cronograma de Producción

Etapa, Semana fecha	PRODUCCIÓN			
	15/03/2016 al 20/08/2016	20/08/2016 al 6/01/2017	6/01/2017 al 6/02/2017	6/02/2017 al 14/02/2017
	Investigación, recolección de la información			
		Diseño		
			Revisión	
				Entrega Final

Elaborado por Jorge Vallecilla

Equipos e insumos

Cámara fotográfica.

Computadora

Resma de papel bond

Bicicleta

Rebotador

Colores

Marcadores

Adobe Ilustrator

Adobe Photoshop

Adobe Indising

Prensa

Para la producción de este producto de se usó todo el material recopilado para posteriormente procesarlo y adecuarlo a la temática de la revista, para la misma se trabajó con los softwares de diseño Adobe in dising, Adobe Ilustrator para la maquetación y creación de los contenidos.

El nombre de la revista es “Mejor en bici”, en ella se refleja la necesidad de un trasporte ecológico, rápido, económico, saludable y eficiente, como alternativa frente a los problemas de movilidad en la ciudad, el grupo objetivo al que va dirigido esta revista es jóvenes, adultos en la ciudad de Quito que hagan o no uso de la bicicleta

El diseño de la revista consta de un formato A4, uso de fuente Arial de tamaño 15 puntos para el texto, fuente OCR para y 16 puntos para los títulos otros fueron personalizados y diseñados en de adobe illustrator.

Tabla 3. Uso de fuentes tipográficas

FONT	Legibilidad	Espaciado	Tamaño apropiado	Uso didáctico
Arial **Negrita** *Cursiva* Narrow	Sí Sí No No	Normal Más Menos Menos	8-10 pts 8-9 pts 10-12 pts 12 pts	Sí Sí Sí No
Century Gothic **Negrita** *Cursiva*	Sí Sí Sí	Más Más Normal	12-14 pts 12 pts 14 pts	Sí Sí No
Avant Garde **Negrita** *Cursiva*	Sí Sí Sí	Normal Más Normal	10-12 pts 10-12 pts 12 pts	Sí Sí No
Times Roman **Negrita** *Cursiva*	Sí Sí No	Menos Más Menos	10-12 pts 10 pts 12 pts	Sí Sí Sí
Americana **Negrita** *Cursiva*	Sí Sí No	Más Más Más	10 pts 9 pts 10 pts	No No No
Verdana **Negrita** *Cursiva*	Sí Sí Sí	Normal Más Normal	8-10 pts 10 pts 10 pts	Sí Sí No
Berlin Sans **Negrita** *Cursiva*	Sí No No	Menos Más Menos	12 pts 8 pts 12 pts	Sí No No
Comic Sans **Negrita** *Cursiva*	Sí No Sí	Normal Más Más	10 pts 8 pts 9-10 pts	Sí No No

Fuente: Manual de diseño y diagramación, Iván Cabalceta Román.

El contenido está configurado por el uso de imágenes, fotografías y gráficos de esta manera crear interés y atracción por parte del público lector la distribución de las páginas internas. Las páginas se distribuyen de tres columnas, que facilita la lectura, el interlineado es de 16 puntos entre los párrafos.

En el diseño de la revista se utilizó tres programas: Adobe Photoshop, para la corrección de las fotografías en función del color, sombras, luminosidad, tamaño entre otros aspectos.

Posteriormente el uso de Adobe Ilustrador, para construir los bocetos artísticos los logotipos e isologotipos, el logotipo de la revista es un texto personalizado donde se manejan elementos representativos de la bicicleta como la llanta y una bicicleta que fueron manejados en color naranja tratando de representar calidez fuerza. Para la diagramación de la revista se utilizó Adobe Indesign, programa que facilito la construcción de las páginas y su distribución

En la revista predomina el color blanco por el fondo buscando transmitir limpieza, pureza y sobre todo orientarlo a un tema de salud, este color se caracteriza por atraer a la claridad mental, otro color utilizado en la revista fue el color rojo, el mismo que es un color juvenil que trasmite peligro, vida, el color amarillo fue tomado como fuente de energía vitalidad, el color naranja fue utilizado por ser un color que denota energía alegría felicidad.

La revista “Mejor en bici” tiene un contenido distribuido en tres secciones:

- Sección infórmate: contiene el tema central para informar al lector sobre los beneficios del uso de la bicicleta en la ciudad.
- Sección de actualidad: informa sobre la situación del transporte público en la capital y los problemas de movilidad y uso del espacio físico.

- Sección a la U en Bici: contiene una crónica de Daniel Duque y como es el movilizarse camino a la universidad dentro de la ciudad en bicicleta.

Postprensa.

Durante esta etapa se afinó los últimos detalles de la revista de fondo y forma de tal manera que responda a las necesidades del grupo objetivo. Para la difusión de este producto comunicativo se tomará en cuenta los Parques, Plazas y Ciclovías que congreguen a los colectivos de ciclistas, además se realizará un proceso de socialización del producto con Ciclopolis y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Manual de uso del logotipo

Este manual tiene los lineamientos para un correcto uso, de tal manera que estas normas permitirán un correcto manejo tanto en los soportes impresos como para páginas web.

Marca

La marca sirve para poder identificar el producto, “Mejor en Bici” busca incentivar a los lectores para hacer uso de la bicicleta como medio de transporte.

Logotipo

El logotipo es un elemento importante y reconocido de la revista, este ayuda a poder identificar de manera fácil y rápida la marca.

El logotipo está conformado por tipo de letra OCR esta fuente ha sido tomada por ser un fuente que demuestra un toque juvenil adecuado para el tipo de revista q se trabajó, además posee una llanta y una bicicleta que son elementos representativos

dentro de este producto y la temática, los colores usados para la diagramación del logotipo fue el color verde por ser un tema de movilidad y ecología.

Figura 1. Logotipo Mejor en Bici

Zona de seguridad

Es el espacio de seguridad que se debe mantener alrededor del logotipo este espacio nos ayuda a la correcta ubicación del logotipo y que se guarde un espacio prudente con los diferentes elementos que construyen el producto

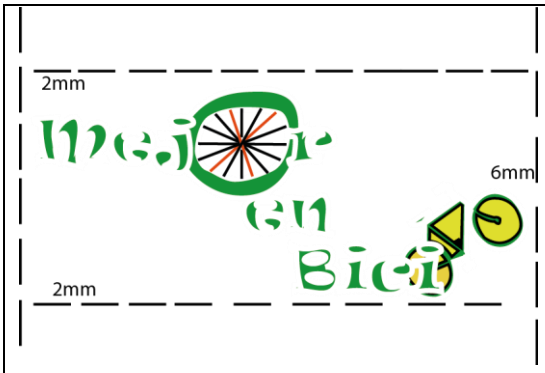

Figura 2. Logotipo mejor en bici

Usos correctos del logotipo

Logotipo en color verde con fondo blanco.

Figura 3. Logotipo mejor en bici verde

Logotipo en colora naranja con fondo blanco.

Figura 4. Logotipo mejor en bici naranja

El logo puede usar estos dos colores los mismos que tiene un trazo o borde en color blanco, mismo que permitirá mantener su legibilidad.

Uso del tamaño del logotipo

Este uso corresponde al tamaño mínimo que debe tener el logotipo para el soporte impreso.

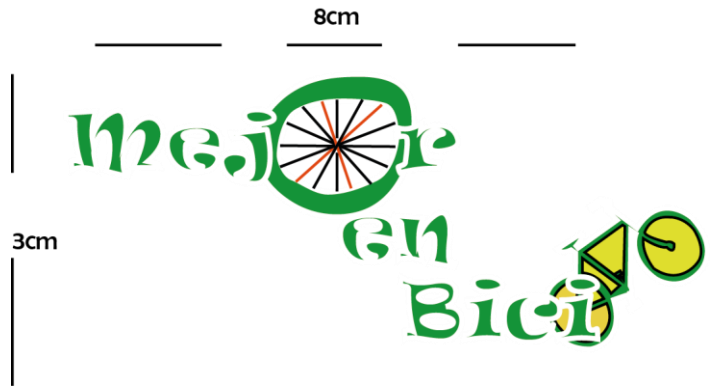

Figura 5. Logotipo tamaño impresión

Resultados

Antes de la elaboración del este producto comunicativo los espacios donde se trata esta temática de la bicicleta como medio de trasporte urbano son muy limitados, es por esto que este proyecto nace de la necesidad de poder informar a la gente del uso de la bicicleta.

La revista fue diseñada para que todos los lectores puedan informarse sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte y como esta práctica trata de combatir los problemas de movilidad que se presentan en la ciudad, como beneficiarios indirectos tenemos a las personas que no hacen el uso de la bicicleta, pero tiene acceso a los medios de prensa escrita.

Este producto tuvo como alcance jóvenes y adultos de la ciudad de Quito, el mismo que se socializo en los diferentes espacios de la ciudad y con colectivos ciclistas, para poder fortalecer los procesos del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Conclusiones

El desarrollo del capitalismo implica el crecimiento y expansión de sistemas urbanos, los cuales están diseñados y se proyectan para el uso de automóviles en su mayoría, anulando otras formas de movilización no tradicionales como la bicicleta.

En los últimos años se ha estado generando una cultura de uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en distintas ciudades, las cuales han adaptado los modelos urbanos a este medio de transporte y su éxito ha llevado a que demás capitales mundiales hayan replicado estos modelos en distintos países.

La bicicleta es un medio de transporte amigable con el medio ambiente y evita la contaminación acústica y atmosférica. Además trae varios beneficios a nivel personal como reducción de estrés y mejoras en la salud. La bicicleta no hace ruido, es más económica pues no gasta combustible, no contamina, es más útil y rápida y evita el tráfico.

Una debida planificación de alianzas público-privadas para generar más ciclovías o espacios como los ciclopaseos, así como diferentes estratégicas que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte, constituiría clave para el desarrollo del ciclismo urbano.

La utilización de productos comunicativos como canales para la generación de propuestas orientadas a la transformación social, es factible, y sobre todo aplicable en el campo de la comunicación social.

Las revistas informativas constituyen vehículos de comunicación caracterizadas por transmitir mensajes de manera detallada y directa sobre determinada problemática.

Para el diseño de esta revista se recolecto información específica a través de varios métodos, como la recolección de fuentes bibliográficas, entrevistas, así como

datos y cifras actuales que permitieron el desarrollo del contenido de este producto comunicativo. Así mismo, se llevó a cabo una investigación en cuanto diagramación, para de este modo seleccionar fuentes, colores y demás aspectos que dan forma a la revista.

Este producto comunicativo es un espacio de información acerca de la bicicleta como medio de transporte urbano, muestra sus beneficios, la actualidad respecto al tema, su importancia, entre otras características, para de este modo incentivar a los lectores a optar por este medio de transporte alternativo.

Referencias

Albertos, J. L. (1974). *Redaccion Periodistica los estilos y los generos de la prensa escrita.* Barcelona: A.T.E.

Angel, O. (2002). Bicicleta y movilidad sostenible. *Desarrollo Sostenible*, 30.

Benito, A. (1991). *Diccionario de ciencias y tecnicas de la comunicacion* . Madrid: Paulinas.

Carrion, F. (2001). *La ciudad construida: Urbanismo en America Latina* . Quito.Rispergraf.

Dominguez, E. (2012). *Medios de Comunicacion Masiva.* Mexico.Red tercer milenio

formacion, S. d. (s.f.).Los medios de comunicación masivos ite educacion es. Obtenido de http://www.ite.educacion.es

Gonzalez, M. (2007). *los medios de transporte en la ciudad un analisis comparativo.* Madrid: Ecologista en acción.

Greco, S. (2017). Contaminación por automoviles. Obtenido de cricyt.edu.ar: http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamAut.htm

Gutierrez, A. (julio - diciembre 2012). Elementos para construir definiciones bàsicas del campo del transporte. *Bitacora 21*, 51 - 74.

Hillman, K. H. (2001). *Diccionario enciclopedico de sociologia.* Barcelona: Herder.

Jans, M. (s.f.). Movilidad Urbana: En camino al sistemas de transporte colectivo integrados. Obtenido de http://mingaonline.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf

Mattelart, A. (1997). *Historia de la teroria de la counicación.* Bracelona: Paidos.

Neef, M. (1998). *Desarollo a escala humana.* Barcelona: Icaria Editorial.

Parratt, S. (2008). *Generos periodisticos en prensa.* Quito: Quipus.

Proaño, G. (2012). *Cultura "ciclera" en quito, políticas de movilidad.* Quito, Pichincha, Ecuador.Maestria en estudios de la cultura mencion comunicación.Universidad Andina Simon Bolivar.

Rodrigo, B. E. (2000). *Una investigacion: Un camino al conocimiento, un enfoue cualitativo y cuantitativo.* San Jose.Usach.

Rosales, C. (Diciembre de 2013). Campaña de Mercadeo Social "Nuestra Calle" por una movilidad sostenible y sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Ecuador.Tesis de grado.Universidad San Francisco de Quito.

Susan, L. (1984). *Tengo casa propia: organización social en la barreadas en Lima.* Lima: Institutos de estudios peruanos.

Taylo, J., & Bodgan. (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación.* Buenos Aires: Paidos.