



ENCICLA: UN SUEÑO, DOS RUEDAS Y MUCHO CORAZÓN



JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

Alina Marcela Restrepo Rodríguez
Alcaldesa de Barbosa

Óscar Alberto Restrepo Restrepo
Alcalde de Copacabana

Yan Bladimir Jaramillo García
Alcalde de Girardota

Adriana Maria Salas Moreno
Alcaldesa de Bello

Carlos Eduardo Durán Franco
Alcalde de Caldas

Jhonny Alexander García Yepes
Alcalde de La Estrella

León Mario Bedoya López
Alcalde de Itagüí

Iván Alonso Montoya Urrego
Alcalde de Sabaneta

Sara Cristina Cuervo Jiménez
Alcaldesa de Envigado

Federico Gutiérrez Zuluaga
Alcalde de Medellín

Humberto De Jesús Isaza Zuleta
Representante por los Concejos Municipales

Ofelia Elcy Velásquez Hernández
Director Planeación Departamental

Maria Paulina Aguinaga Lezcano
Representante del Concejo de Medellín

Hernán Antonio Alzate Díaz
Representante de las ESAL Ambientales

Francisco Jose Chaux Donado
*Delegado Dirección de Gobierno y Gestión Territorial
Ministerio del Interior*

ENCICLA: UN SUEÑO, DOS RUEDAS Y MUCHO, CORAZÓN





Encicla, Un Sueño, Dos Ruedas Y Mucho Corazón

Una publicación del
Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Eugenio Prieto Soto, **Director**

Viviana Tobón Jaramillo, **Subdirectora de Movilidad**

Autor
César Vega Ortiz, **Escritor**

Supervisión y/o Interventoría
Viviana Tobón Jaramillo, **Subdirectora de Movilidad**
Carolina Pinzón Valencia, **Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones**
David Zapata Madrid, **Contratista**

Coordinación de la publicación
Oficina Asesora de Comunicaciones del Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Fotografía
Wilson Argüello Durán, **Fotógrafo**
Archivo personal Lina López Montoya
Archivo personal Alejandra Álvarez Orrego
Archivo fotográfico Área Metropolitana del Valle de Aburrá
Imágenes Shutterstock

Está prohibida la reproducción parcial o total de esta publicación y mucho menos para fines comerciales. Para utilizar información contenida en ella se deberá citar fuente.

Diseño gráfico
Adhouse S. A. S.

Impresión
Sociedad Fotográficas Mario Salazar S.A.S.

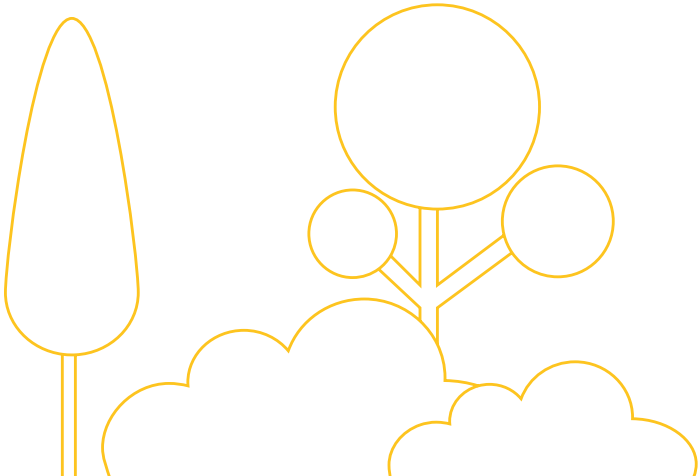
Registro ISBN
978-958-5560-06-2

Primera edición
Noviembre de 2019, Medellín, Colombia

El Sistema de Bicicletas Públicas – ENCICLA – ha conquistado un espacio trascendental en el corazón de los habitantes del Valle de Aburrá.

La combinación de una buena idea y la sinergia entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la Universidad EAFIT, el Concejo y la Alcaldía de Medellín, se sumaron a la necesidad latente en el territorio por moverse de manera sostenible; logrando así materializar **ENCICLA**: el primer sistema de bicicletas públicas de Colombia, que hoy hace pedalear a más de 90.000 usuarios.

Este año celebramos el aniversario número ocho. Durante este tiempo hemos alcanzado grandes logros en materia de sostenibilidad, gracias a una opción alternativa de transporte que se ha posicionado a nivel nacional y ha sido referente para otros sistemas de bicicletas públicas de Latinoamérica. Esta, a su vez, promueve un cambio en el comportamiento de los ciudadanos hacia una cultura de la movilidad activa que contribuye a mejorar su calidad de vida, a recuperar el espacio público que habitan y, desde la movilidad, a aportar a la protección del medio ambiente. Para lograr este modelo de movilidad sostenible se debió invertir la pirámide de la movilidad, dando prioridad al peatón y al bici-usuario. Asimismo, se hizo necesario asegurar la equidad y la accesibilidad de los ciudadanos metropolitanos a este tipo de servicio de transporte público. Es así como, mediante **ENCICLA**, el Valle de Aburrá ha aprendido a pedalear para llegar a su trabajo, universidad o cualquier otro lugar de destino. Hoy, la bicicleta ha evolucionado y se ha convertido en un modo de transporte con alta participación que, según la Encuesta Origen y Destino de 2017, se utiliza en más de 60.000 viajes en la región, lo que demuestra que ya no solo se usa para la recreación y el deporte. De esta manera, un sistema de bicicletas públicas se convierte en una plataforma que incentiva los viajes en bicicleta particular.



Nuestro compromiso en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es la búsqueda del fortalecimiento y la sostenibilidad de un territorio afectivo y efectivo en el que el ser humano está en el centro de la toma de decisiones. Esa ha sido, en el caso de **ENCICLA**, nuestra apuesta por integrar el territorio y consolidar una cultura metropolitana de la bicicleta como medio de transporte.

Detrás de las estaciones y las bicicletas que hoy visten la ciudad, hay un equipo comprometido con consolidar un sistema metropolitano de bicicletas públicas y un esfuerzo institucional del Área Metropolitana para ofrecer a los ciudadanos un modo de transporte público gratuito, que haga parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA. Además, el fortalecimiento del sistema durante los últimos cuatro años, en los que se aumentó el horario de atención en la prestación del servicio en días laborales y se dio inicio a la operación los sábados, se realizaron el 84% de los préstamos, se alcanzó un récord de 17.000 préstamos en un día y se estableció el proceso de expansión a los diez municipios del Valle de Aburrá, lo que beneficia a más de 600.000 personas.

En este sentido, en las páginas siguientes hemos realizado una recopilación de los hechos más importantes en la historia de **ENCICLA**. Gracias al liderazgo de muchas personas, el sistema ha trascendido al punto de hacer parte de la idiosincrasia de la región y se ha convertido en parte de nuestra cultura de la movilidad: la cultura **ENCICLA**. La construcción de este libro se ha convertido también en la excusa perfecta para hacerle un reconocimiento a los cientos de personas que han conseguido poner en marcha tantos sueños y deseos, gracias a que se mueven diariamente en nuestras bicis azules.

ENCICLA, un sueño, dos ruedas y mucho corazón, es un breve resumen que ilustra anécdotas, procesos y todo el engranaje que ha permitido el funcionamiento y el éxito del sistema durante estos ocho años. Que sea este el medio para expresar mi admiración y agradecimiento sincero a todos aquellos colaboradores y usuarios que, con cada pedalazo, le dan vida a este programa y contribuyen significativamente al desarrollo sostenible de nuestro Valle de Aburrá.

Eugenio Prieto Soto
Director Área Metropolitana
del Valle de Aburrá



CONTENIDO

Capítulo 1	
UNA IDEA QUE HOY HACE PEDALEAR A UNA CIUDAD	12
Capítulo 2	
TRES, DOS, UNO... ¡RUEDA EL PRIMER VIAJE!	30
Capítulo 3	
ENCICLA CRECE COMO ESPUMA	44
Capítulo 4	
CON LICENCIA PARA MADURAR	66
Capítulo 5	
ESO DE ANDAR EN BICICLETA FUNCIONA COMO UN RELOJITO	104
Capítulo 6	
UNA VEZ ME SUCEDIÓ, YO LO VIVÍ	122
Capítulo 7	
HASTA PODRÍAMOS IR A LA LUNA EN BICICLETA	138
Capítulo 8	
ESTAMOS QUE PEDALEAMOS DE LA ALEGRÍA	154
Capítulo 9	
¿QUÉ LE DIJO UNA BICI A OTRA BICI?	178
SIMPLEMENTE GRACIAS	190

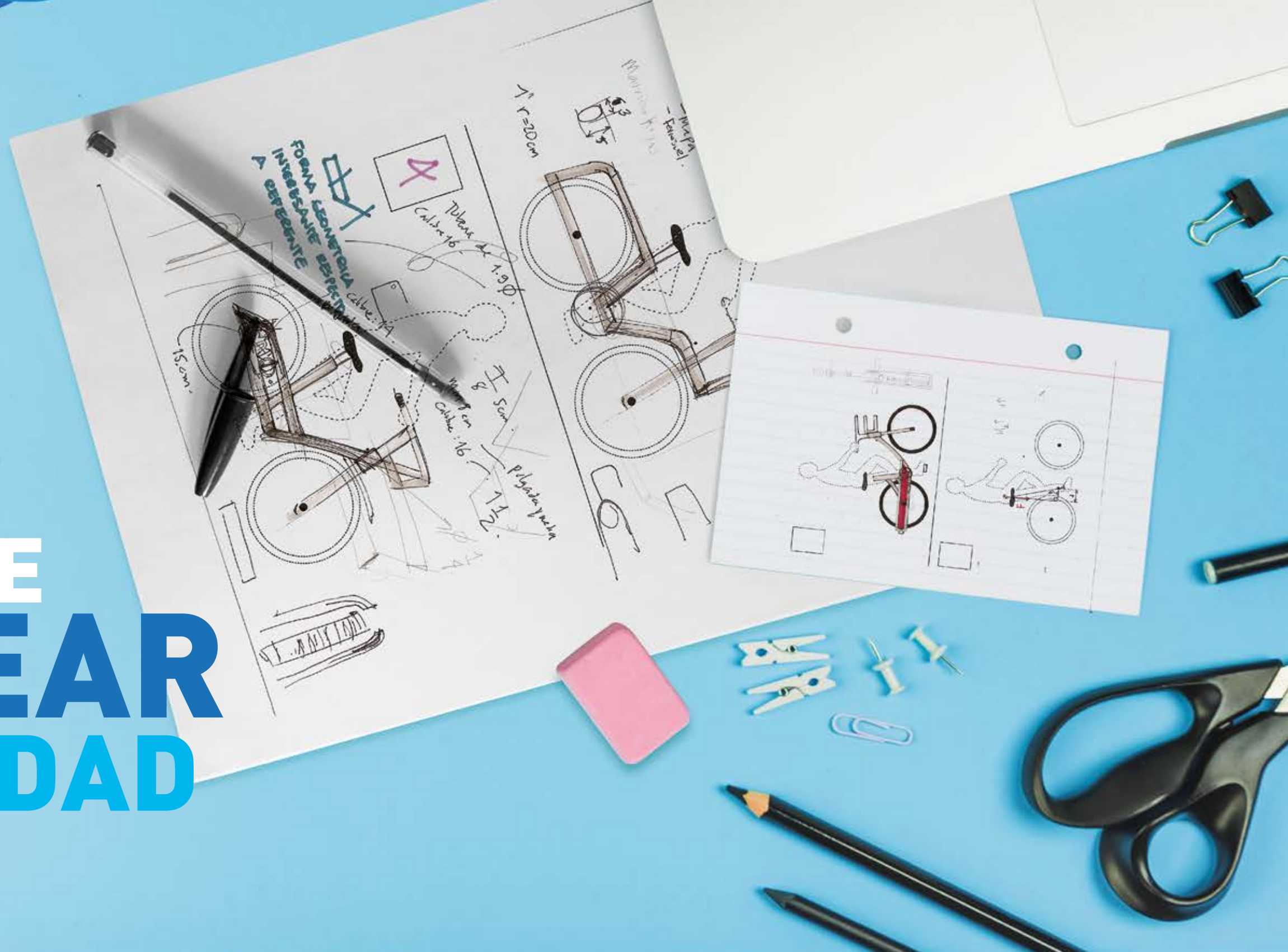


EQUIPO ENCICLA 2011

Foto cortesía: Lina López

CAP
1

UNA IDEA QUE HOY HACE PEDALEAR A UNA CIUDAD



Las ciudades se transforman y se reinventan con el pasar del tiempo. Sobre su superficie se erigen enormes edificaciones que modifican el paisaje, extienden su perímetro, se abren nuevos caminos y con ellos la necesidad de moverse. Entre vehículos de uno, dos, cuatro y veinte pasajeros, la ciudad vive y se conecta, de día y de noche, con sol y lluvia.

Y entre ese ir y venir la forma de transportarnos cambia, la tecnología presenta nuevas opciones, llega el metro, el tranvía, el cable y el ómnibus. Aun así, el más antiguo, simple y práctico medio de ir de aquí para allá sigue tan vigente como en sus inicios. Aunque las ciudades crezcan y se multipliquen, ella seguirá siendo la compañera de historias sorprendentes, de hazañas deportivas y la mejor aliada del planeta. **¡Qué grande es la BICICLETA!**



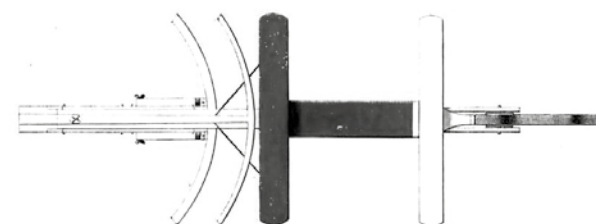


Al barón *Karl Drais*, un prolífico inventor alemán quien vivió en los albores del siglo XIX, se le atribuye ser el creador de la bicicleta como la conocemos hoy. Inicialmente tuvo un diseño rudimentario y un tanto aparatoso, conocido como *Laufmaschine* (máquina de correr), que adoptó luego el nombre de *Draisiana* (un velocípedo de dos ruedas impulsado por los pies de su ocupante).

Con el tiempo sufrió diversas transformaciones hasta alcanzar la apariencia que hoy conocemos y que, doscientos años después, pese a los nuevos sistemas de transporte, se mantiene como la opción de movilidad más conveniente para las grandes urbes, adoptando cada día nuevos entusiastas en todo el planeta.



Fotos e ilustraciones tomadas de Wikipedia.



Este “caballito de acero”, como coloquialmente se conoce a la bicicleta en nuestro país, junto con las vías acondicionadas para su circulación denominadas ciclorrutas, son los protagonistas de una ciudad que se reinventa, de un sueño que antes de materializarse tocó muchas puertas y que en su momento tuvo que romper paradigmas – lo sigue haciendo – Hoy es una realidad que todos los días genera miles y miles de pedalazos sobre los cuales se han tejido experiencias de vida, ejemplos de superación, nuevos amigos y hasta romances.

Ese sueño tiene nombre propio, se llama ENCICLA.

Detrás de este nombre hay una historia. Narrarla es una forma de conferirle vida y los libros immortalizan esa memoria.

Este es el primero de muchos escritos sobre ENCICLA, porque a futuro habrá nuevos usuarios, aumentará el número de bicicletas y de ciclorrutas por recorrer.

Esto no se detiene.

ENCICLA

tiene su historia y comienza aquí.

“Desde que se inventó la bicicleta siempre ha permanecido y no desaparecerá”

— Lina López —



Imágenes Shutterstock



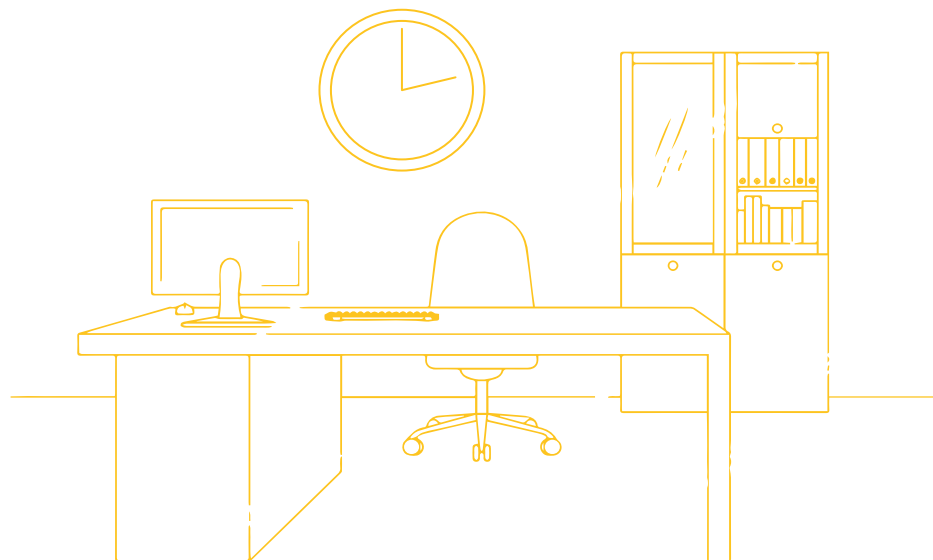
Foto cortesía: Lina López



TODA GRAN IDEA TIENE UN PRINCIPIO

El sistema de bicicletas públicas del Valle de Aburrá, ENCICLA, vio la luz en octubre de 2011 luego de casi dos años de literalmente vender una pequeña gran idea; de convencer a todas las personas y entidades que tuvieran que ver con la movilidad de Medellín y del Valle de Aburrá, de hacer ensayos, de traducir un concepto en una realidad aplicada y, como lo dicen sus protagonistas:

“De largas jornadas de trabajo y pocas horas de sueño.”



En agosto de 2009, Lina López, Felipe Gutiérrez y Jose Ocampo, los tres estudiantes ingenieros de diseño de producto de EAFIT y compañeros de carrera, se enfrentaron al reto que todo universitario próximo a concluir sus estudios debe abordar: ¿Qué vamos a hacer de trabajo de grado?

Lina y Jose tuvieron la oportunidad de vivir en Holanda al ser los ganadores de una beca para estudiar en la universidad TU Delft (Universidad Tecnológica de Delft) y terminar allí su último semestre de carrera acompañado de un semestre de práctica. Gracias a esta experiencia encontraron la fuente de su inspiración.

Las ciudades de los Países Bajos son conocidas por su movilidad en torno a la bicicleta y su completa red de ciclorrutas que compiten en extensión con las vías destinadas al uso de vehículos. El día a día de la ciudad y de sus habitantes se vive en dos ruedas y dos pedales; hace parte de su ADN social y cultural, no solo por ser el medio de transporte “oficial”, sino porque convence, contagia y crea buenos hábitos. La ciudad desde hace décadas cuenta con un sistema de bicicletas públicas, y ellos, Lina y Jose, identificaron las bondades y beneficios que su uso generaba a propios y extraños en el país de los tulipanes y los molinos de viento.

Esto los impactó profundamente y sembró en ellos un imaginario de ver este sistema implementado en la ciudad que los vio nacer

“A los tres nos fascinaba el tema de la movilidad, eso nos unía y en Holanda la bicicleta nos cambió la vida porque se usaba para todo: desde ir a estudiar hasta salir un viernes en la noche con los amigos”

- Felipe Gutiérrez -



Foto cortesía: Lina López

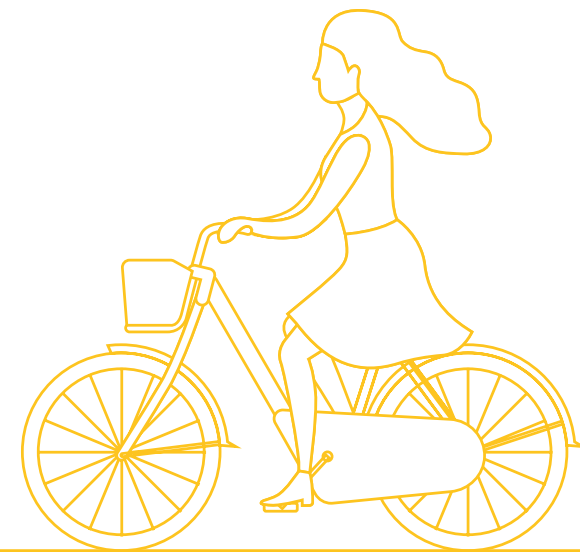




Foto cortesía: Lina López

“De inmediato pensamos que esto se podía proponer en Medellín, vimos un potencial enorme y nunca dudamos de ello”

VIVIR LA CULTURA DE LA BICICLETA LAS 24 HORAS DEL DÍA FUE REVELADOR

Bajo esta poderosa influencia surgió la pregunta:

“¿Por qué no tener un sistema de bicicletas públicas en Medellín?”

A la que se le sumaron otras más:

“¿Qué hacer para que funcione? ¿Cómo “tropicalizarlo”?”



Foto cortesía: Lina López

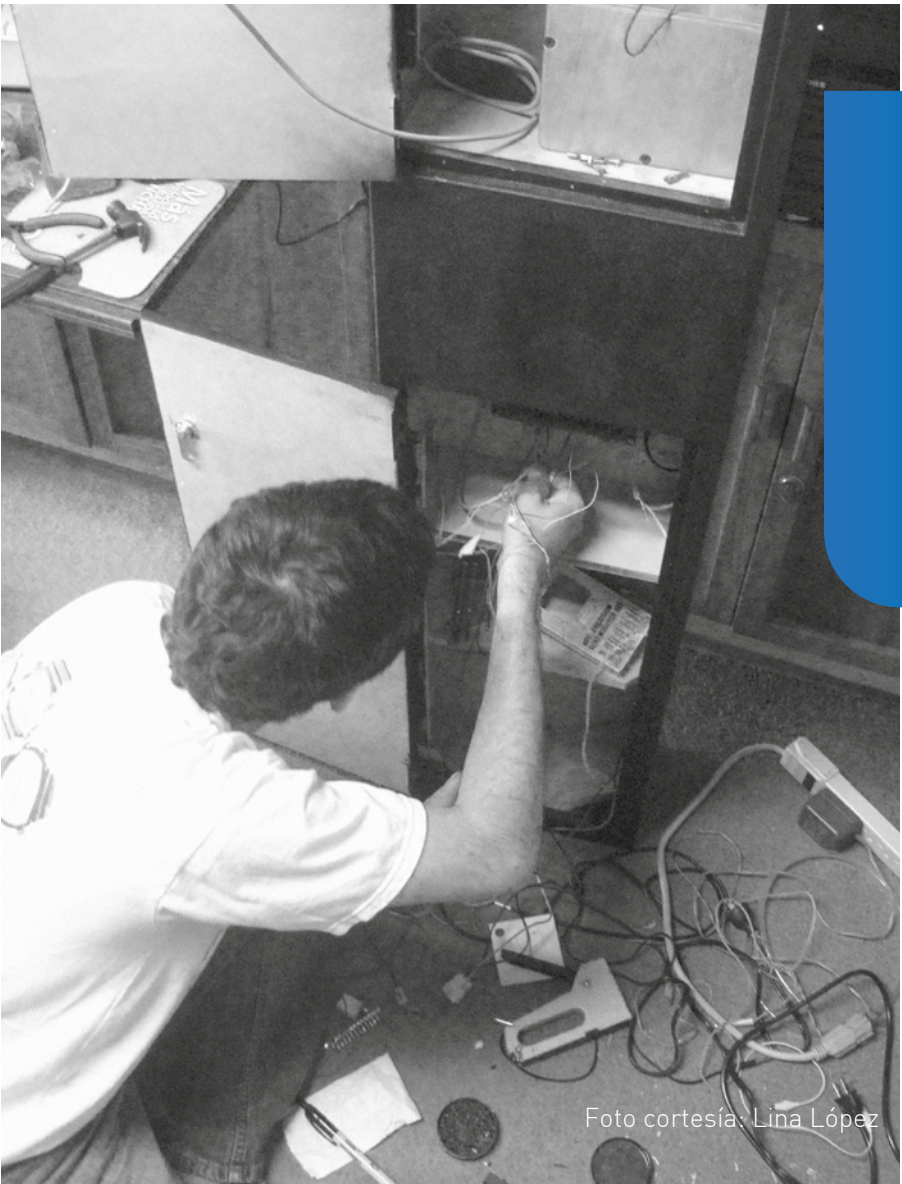
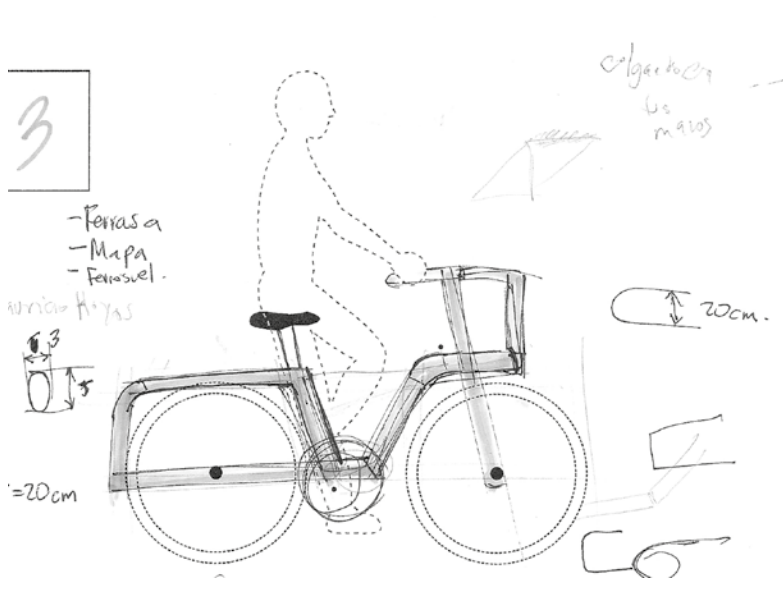
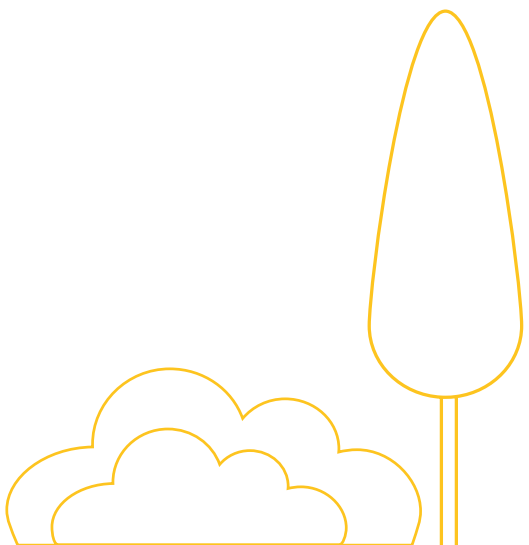


Foto cortesía: Lina López



Todas estas inquietudes desembocaron en varias conversaciones de fin de semana, en llamadas por Skype a Medellín para debatirlas con Felipe y en buscar cómo darle forma a una poderosa idea que podría ir más allá de un ejercicio académico.

Querían que el proyecto no se quedara guardado en una biblioteca, sino que pudiera aportar a la calidad de vida de las personas y que siguiera la senda de lo que el sistema metro había alcanzado.



¡MANOS A LA BICICLETA!

Con una experiencia de vida que los marcó para siempre, a finales de 2009 Lina y Jose regresaron a Colombia y junto con Felipe dieron estructura a su trabajo de grado. Una vez terminado lo miraron con ojo de lupa y lo confrontaron con las condiciones de Medellín y los municipios cercanos. Se permitieron soñar, este tenía las condiciones para convertirse en una realidad.

“¿Y ahora qué hacemos?”

Como profesionales recién egresados tenían dos caminos: vincularse al mundo laboral o seguir adelante con esta ensoñadora idea.

Escogieron la segunda opción de la mano de la Universidad EAFIT. Definieron las pautas para encontrar a los interesados y conseguir el apoyo necesario para materializar el proyecto de bicicletas públicas, un reto que pondría a prueba lo aprendido.



Con esa convicción latente le imprimieron una buena dosis de pasión y mucho corazón. Fue presentado y, como se esperaba, aprobado; recibieron comentarios positivos de sus mismos compañeros y del grupo de docentes. El siguiente paso: obtener su título como ingenieros de diseño de producto.

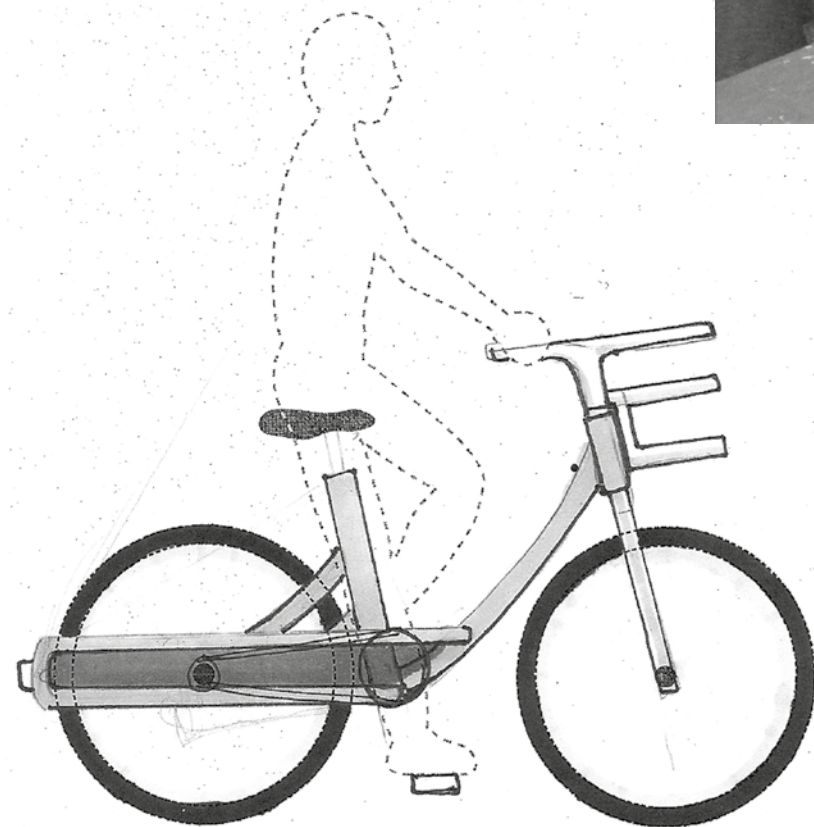


Foto cortesía: Lina López

UNA MISMA IDEA QUE CORRE EN DOS DIRECCIONES



Paralelo al trabajo desarrollado desde la Universidad EAFIT, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá también se encontraba explorando un proyecto de bicicletas públicas. De hecho, se tenían referencias del funcionamiento de este programa en ciudades como Nueva York, Ciudad de México y Buenos Aires, de la mano de grandes marcas que actuaban como socios de estos desarrollos.

Un nuevo reto: convencer a las marcas locales de **unirse a ENCICLA.**

En esa búsqueda, el Área Metropolitana – dirigida en aquel entonces por Mauricio Faciolince – y el equipo de la Universidad EAFIT, liderado por Lina y Felipe, coincidieron en el camino y juntos sentaron las bases para unir esfuerzos y sacar adelante este proyecto, que se oficializó a través de un convenio entre ambas partes.

Paralelamente, Jesús Acero, diseñador industrial de la Universidad Nacional, que para ese entonces se encontraba desarrollando una maestría en medio ambiente y desarrollo de sistema: producto - servicio, enfocada a programas de bicicletas públicas, también contactó a Mauricio Faciolince del Área Metropolitana y al concejal Federico Gutiérrez para exponer su conocimiento sobre el tema, ya que él también había desarrollado un proyecto para implementar un programa de bicicletas públicas en Colombia.

Jesús fue invitado a integrarse al equipo de trabajo y los acompañó en el proceso de presentar y dar a conocer el proyecto. Más tarde fue nombrado gerente del sistema entre abril de 2011 y febrero de 2012.

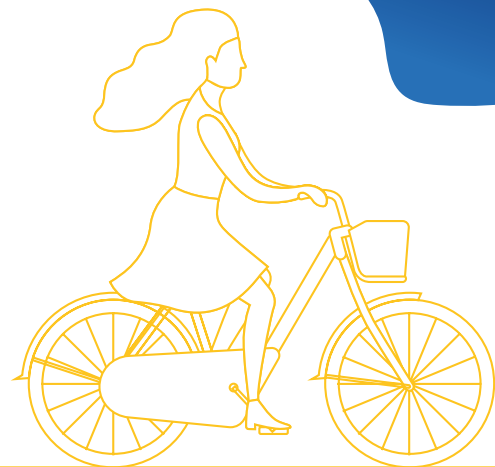


Foto cortesía: Lina López

Tocaron las puertas de la Alcaldía y del Concejo de Medellín, de los medios de comunicación y de la ciudadanía. Hubo un trabajo importante de calle, de recorrer la ciudad indagando entre los usuarios particulares y los colectivos de bicicletas su opinión sobre el tema. También de convencer a algunas empresas y marcas importantes de la ciudad y del país para que se sumaran. Para ellos fueron largas jornadas de sol a sol, de recorrer a Medellín, a pie y por supuesto, en bicicleta.

“Al principio fue difícil encontrar patrocinadores. Nadie creía que la bicicleta se pudiera usar como medio de transporte para ir a estudiar o a trabajar. Lo primero que nos decían es que se las iban a robar o desmantelar”



Foto cortesía: Lina López

Los medios de comunicación los recibieron. Expusieron su propuesta en varios programas de televisión, vencieron el pánico escénico, respondieron inquietudes y simulaban su funcionamiento. En abril de 2010 asistieron a la feria de **Las 2 Ruedas Colombia**, fueron a “evangelizar”, a llamar la atención; su mensaje fue bien recibido. Esta semilla comenzaba a brotar, faltaba conseguir el aval de quienes podían secundar esta disruptiva idea de ciudad y así fue, llegó el día esperado.

Desde el Concejo de Medellín previamente existía el acuerdo municipal No 84, fechado el 29 de noviembre de 2009 que reglamentaba el Sistema de Bicicletas Públicas como parte del Plan de Movilidad de la Ciudad, cuyos ponentes fueron los concejales Bernardo Alejandro Guerra Hoyos y Federico Gutiérrez Zuluaga.

LAS CONDICIONES ESTABAN DADAS.



En junio de 2011 se firmó un acuerdo entre la Universidad EAFIT y el Área Metropolitana para desarrollar e implementar el sistema de bicicletas públicas para Medellín.

Esta era la noticia que ambas partes estaban esperando y que compensaba todo el tiempo invertido, la insistencia y la persistencia por ver alcanzado este sueño compartido, que más que un logro personal e institucional significaba un cambio positivo en la vida de los medellinenses, una apuesta que seguiría la senda de todo lo bueno que estaba sucediendo en la ciudad más innovadora.

“ENCICLA creó una cultura: la cultura ENCICLA, alimentada por la pasión y devoción de los aficionados y los colectivos hacia las bicicletas”

— Mauricio Faciolince —



Foto cortesía: Lina López

SIGUIENTE PASO: REUNIR EL MEJOR GRUPO DE TRABAJO

Jose tuvo que hacerse a un costado debido a situaciones personales. Lina y Felipe continuaron, y a ellos se unieron otras personas: amigos cercanos que conocían del proyecto y otros egresados de Ingeniería de Producto de EAFIT que se entusiasmaron con la idea y la asumieron como propia; hasta el mismo director del proyecto de grado, Gilberto Osorio, que también quería ver plasmada esta idea de ciudad. A todos ellos se sumó el personal del Área Metropolitana que trabajó activamente y que fue creciendo en número en la medida que el proyecto requirió de más apoyo.

La familia y los amigos fueron clave. Algunos se incorporaron como voluntarios, otros, como acompañantes dispuestos a aprender y a dar lo mejor de sus capacidades. Por supuesto fue necesaria mucha comprensión y empatía, porque al principio los integrantes de este grupo base estuvieron ausentes de sus hogares en las noches y los fines de semana. Había mucho por hacer, este proceso ya se encontraba en cuenta regresiva y eso representaba una gran presión.



Foto cortesía: Lina López

“EL CADILLAC”

El primer prototipo resultó ser una bicicleta grande y pesada, con una estructura elaborada en acero, que al momento de testearla no pasó la prueba. Parecía un “Frankenstein” porque era el resultado de repuestos de otras bicicletas y accesorios elaborados a partir de los materiales que tuvieron a la mano. Pese a ello, este primer prototipo cumplía con lo planeado pero surgía la necesidad de implementar mejoras e intervenir su diseño.

Indudablemente se necesitaba un marco y unos materiales acordes con la fisonomía del promedio de los potenciales usuarios del sistema, es decir, “para todas las edades”.



Foto cortesía: Lina López

Cariñosamente recibió el nombre “El Cadillac” por asemejarse a ese vehículo de gran tamaño emblemático de los años setenta. Luego de varias modificaciones, ensayos y recomendaciones de “bicileteros” llegaron al modelo ideal, el que llenaba sus expectativas y tenía todas las condiciones para comenzar a rodar. Esa primera muestra requirió de varias unidades, las cuales se finalizaron con recursos propios derivados de la tradicional “vaca” o *crowdfunding*, sin olvidar otras acciones como rifas y por supuesto, el “bolsillo” familiar de los involucrados en este proyecto.

YO TE BAUTIZO: ENCICLA

El sistema de bicicletas públicas necesitaba un nombre y ENCICLA nació de una creación colectiva del grupo base involucrado en el proyecto, la Universidad EAFIT y el Área Metropolitana. Un nombre que resultó de una lluvia de ideas y que desde el mismo momento en que se propuso tuvo un respaldo unánime.

Se exploraron varios nombres que se reunieron en una gran lista pero primó el más sencillo, que a su vez sería fácil de recordar y pronunciar. El nombre que en una sola palabra expresaría la función y el objeto principal del sistema: **andar en cicla.**



¿Para dónde vas? Al centro

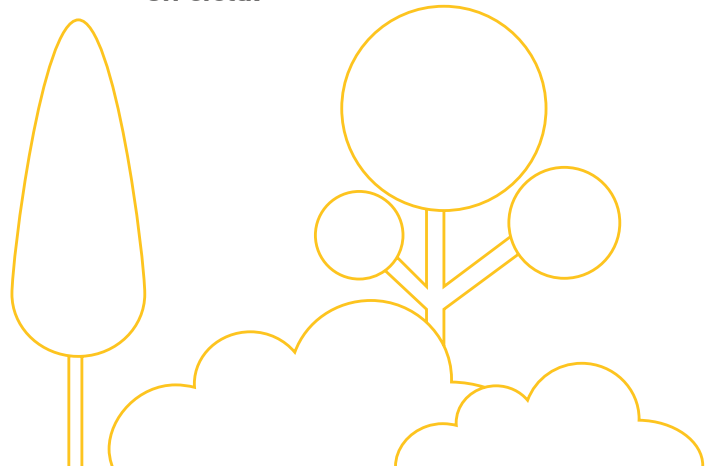
¿Cómo te vas? ENCICLA

AHORA VIENE EL COLOR.

Por sentido común pensaron que las bicicletas fueran verdes por la connotación con Antioquia, sus montañas y el tema ambiental al que está ligado este medio de transporte.

Sin embargo, una posible asociación con uno de los equipos de fútbol profesional de la ciudad, que se caracteriza por el color verde, despertaría suspicacias entre los hinchas del otro equipo local. Aunque este matiz hubiera sido ideal llegó el color azul rey para “conciliar” y darle una identidad fresca al servicio.

ESE ES EL COLOR
que hoy identifica
al sistema
ENCICLA.



CAP
2

TRES DOS
UNO; RUEDA EL
PRIMER
VIAJE!

“Para quién se inventó la bicicleta, ¿para el afanoso citadino o el apacible hombre de campo? En teoría para ambos, o mejor, para el aventurero de los caminos de hormigón y asfalto y para el paseador de senderos de tierra y verdor. En realidad no alcanzaban las bestias para todos, por eso se le colocaron dos ruedas al caballo. Su frondosa crin y amplia cabeza se reemplazaron por un manillar.

Su enorme torso fue simplificado por un chasis de hierro y la ostentosa silla de montar dio paso a un sillín pequeño y a la medida de las posaderas. Desde entonces la bicicleta dominó el paisaje y a ella se subieron todos, desde el más **chico al más alto, del joven inexperto al anciano curtido, de la chica risueña a la dama con gracia**”.



EAFIT ASUME LA CAPITANÍA DE ESTE NAVÍO

El acuerdo entre el Área Metropolitana y la Universidad EAFIT le daba a este último la condición de operador del proyecto de bicicletas públicas. Esto significaba que la Universidad ejercería todo el manejo y la dirección en términos de contratación de personal y proveedores, comunicaciones, manejo financiero, monitoreo y control, entre otros. Incluía además todo el montaje de la prueba piloto y la identificación de los riesgos e impacto del sistema.



El Área Metropolitana no solo asumió el rol de acompañante y garante, también entregó su conocimiento en temas de ciudad e impacto social y cultural, además de su experiencia en otros desarrollos ambientales que le aportarían información clave a este nuevo proyecto.

También asumió el papel de líder institucional y, por supuesto, la financiación y entrega de los recursos económicos requeridos.

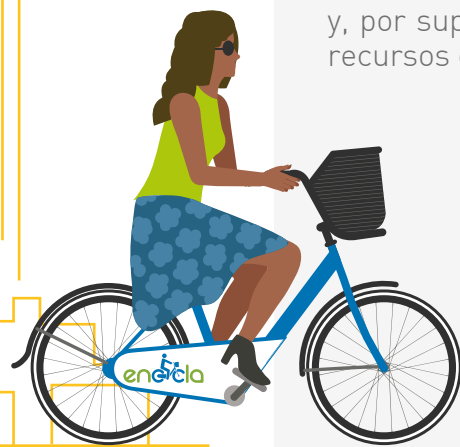
“El Cadillac 2.0”

El prototipo inicial tuvo un proceso de mejoras y rediseños hasta conseguir una versión que llenaba todos los requisitos y, además, enamoraba. El nuevo modelo estaba listo y comenzó la producción en serie de las primeras 105 unidades, construidas por la empresa local HA GW bicicletas, que cumplía con las condiciones de calidad exigidas.

Estas luego fueron ensambladas gracias a la ayuda de la Corporación Correcaminos del municipio de El Retiro, liderada por Iván Echeverry, un ciclista amateur y gran conocedor de la mecánica de las bicicletas. Esta corporación está conformada en su mayoría por estudiantes de grados décimo y undécimo de instituciones educativas locales y algunos universitarios.



“Queríamos una bicicleta hecha para la ciudad, que se pareciera a su gente y que cumpliera con lo que se necesitaba. Que tuviera identidad y pudiera llamarse como la Bicicleta Medellín”



Con el tiempo y la retroalimentación recibida por los usuarios, las bicicletas siguen mejorando en su fabricación, buscando resistencia al uso y al deterioro propio de los materiales.

Hoy en día son elaboradas por empresas especializadas que se ciñen a los parámetros de diseño establecidos en el manual de la bicicleta ENCICLA y cuentan con un programa de mantenimiento y reparación

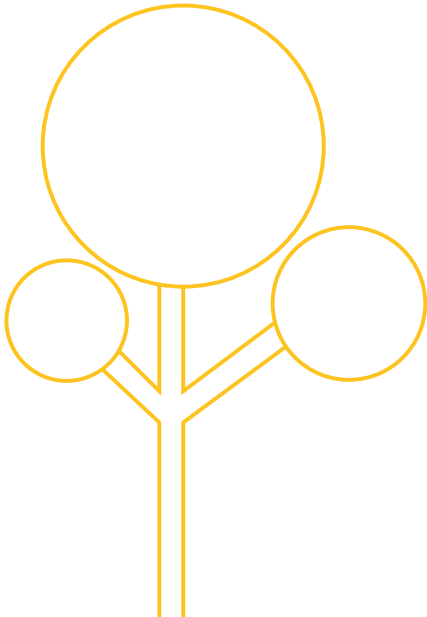
hecho en casa, gracias al taller propio del sistema ubicado en el barrio San Joaquín.

A petición de sus creadores, la “máquina azul” actual porta el nombre con el que alguna vez ellos idealizaron su bicicleta y la marca: BICI- K. Hacia un costado de cada marco puede visualizarse.

PRIMER GRAN RETO: LA PRIMERA ESTACIÓN

Llega el momento de identificar los puntos estratégicos para implementar el servicio y surge una buena pregunta:

“¿Dónde ubicar la primera estación?”



En el proceso de exploración del sistema se descubrió un corredor “oculto” que unía al metro con las universidades Nacional y UPB. Al ubicar una estación de ENCICLA en los alrededores de la estación Estadio del Metro, esta conectaría los tres puntos y beneficiaría de manera especial a un grupo específico de ciudadanos con una necesidad enorme de movilidad: los estudiantes universitarios. Con anterioridad, se había identificado que ellos serían validadores importantes e influenciadores del

sistema por el efecto positivo que podrían tener sobre sus compañeros de universidad al utilizar ENCICLA como sistema de transporte y el “voz a voz” que esto generaría.

Precisamente, en la estructuración inicial del proyecto, se pensó en algún momento que el sistema de bicicletas públicas fuera un servicio solo para los universitarios.

“En los programas y series de televisión extranjeras los estudiantes llegan a sus universidades en bicicleta, ¿por qué no hacerlo aquí?”

“ENCICLA dignifica la condición del ciclista urbano y de la bicicleta”
— Lina López —

SEGUNDO GRAN RETO: PRUEBA PILOTO



Era necesario hacer un ensayo en la ciudad territorio antes de que el sistema estuviera oficialmente en funcionamiento. Para ello se reclutó a un grupo de estudiantes universitarios que hicieron las veces de consultores auxiliares, los cuales previamente recibieron una capacitación de dos meses y cuya tarea oficial consistió en orientar y promocionar a ENCICLA.

Su misma condición de estudiantes facilitó el acercamiento con jóvenes de su edad que se identificaron con ellos. Esto permitió superar esa primera barrera: probar algo nuevo nunca antes visto en la ciudad.

Al colombiano le gusta todo lo que sea gratis, eso hace parte de su idiosincrasia, lo lleva dentro. Precisamente esa fue la primera reacción al dar a conocer el sistema ENCICLA, que no tenía costo para el usuario y que era un servicio público para toda la ciudadanía. Eso atrajo poderosamente.



¡Guauuu... esto es gratis!

Es importante aclarar que ENCICLA funciona gracias a los recursos obtenidos por el pago de la sobretasa ambiental que se destina a proyectos ambientales.

Vencida la objeción del valor del servicio, el siguiente paso consistió en dar el primer pedalazo, el oficial, el que quedaría enmarcado para la posteridad.

“¿Quién se ofrecería como voluntario? ¿quién sería el primer “Neil Armstrong” de ENCICLA?”

EL PRIMERO ES EL PRIMERO

Con seis (6) estaciones y 105 bicicletas disponibles llegó el día de hacer la prueba piloto, el primer viaje. Desde la madrugada del 10 de octubre de 2011 comenzó la operación, había que abastecer las seis estaciones iniciales de bicicletas o balancear la carga, como se denomina hoy esta tarea. Y como suele suceder en toda inauguración, no podían faltar los inconvenientes de última hora; durante el traslado de las bicicletas, el furgón que las repartía se atascó contra uno de los bolardos de la Estación Estadio, generando una congestión vial.

No se podía pasar por alto ese memorable momento, había que documentarlo. Lina López y Felipe Gutiérrez, gestores del proyecto y líderes del equipo, emprendieron la tarea de seguirle los pasos a estos primeros navegantes de dos ruedas. Desde un automóvil en marcha, al ritmo de Bicycle Race de Queen y cerca de Jessica y Daniel, los filmaron, les tomaron fotografías y fueron testigos de primera línea de la reacción de transeúntes, conductores y vecinos de la ciclorruta.



Primer préstamo, octubre 2011

Al final el resultado fue muy positivo para ese primer día de funcionamiento:



33 pioneros

que creyeron en el sistema y se atrevieron a probarlo.

¡Salud!

Todos se quedaban observándolos mientras que ellos daban cada pedalazo y pasaban de largo. Por escasos diez minutos se convirtieron en auténticas celebridades. El recorrido terminó y dejó en el ambiente la sensación de un buen augurio para el sistema y, emulando la célebre frase de la llegada del hombre a la Luna: “Este fue un pequeño pedalazo para un usuario y una gran apuesta para la ciudad”.





EN ARVÍ TAMBIÉN RODARON LAS PRIMERAS BICICLETAS

El Parque Arví fue escenario de una segunda prueba piloto bajo unas circunstancias particulares. Había una necesidad expresa de interconectar todas las zonas que cubren esta reserva natural a través de un circuito turístico en bicicleta, que beneficiara a sus visitantes y acortara el tiempo de los viajes entre los diferentes puntos de interés, que por lo regular se hacían a pie. Con 40 bicicletas y cinco (5) estaciones se dio luz verde a este servicio. El tipo de bicicleta empleado fue diferente al del sistema ENCICLA. Dadas las condiciones de la topografía se optó por un modelo todoterreno.

Esta prueba operó entre noviembre y diciembre de 2011. A partir de 2012 funcionó de manera oficial hasta abril de 2014. Se canceló por el cambio de operador del sistema y por temas logísticos y de seguridad debido a la condición extrema en algunos trayectos que ponía a prueba la integridad de los usuarios.

Arví constituyó un hito y una representación a escala de los retos a los que se enfrentaría ENCICLA. Este ejercicio dejó grandes enseñanzas.



“ Los jóvenes se convirtieron en vallas andantes, las personas se quedaban mirándolos mientras ellos seguían su camino en bicicleta ”

- Alejandra Álvarez -

DE UNA PRUEBA PILOTO A UNA PRUEBA DE CONTINUIDAD

Un hecho importante para el programa y la prueba piloto de ENCICLA significó el cruzar el “umbral de las elecciones” de finales de 2011 con el cambio de administración del Alcalde de Medellín y del Director del Área Metropolitana, un momento coyuntural que ponía a prueba el sistema mismo y su continuidad.

ENCICLA era un programa muy importante como proyecto ambiental y estratégico para la movilidad de la ciudad. Prometía grandes cambios y representaba un modelo real de un desarrollo de innovación a gran escala, por eso la nueva administración de ambas entidades, en cabeza Aníbal Gaviria como Alcalde de Medellín y Carlos Mario Montoya como director del Área Metropolitana, lo acogieron bajo un convenio de asociación definitiva entre la universidad EAFIT y el Área Metropolitana. ¡Buena esa!





ADRIANA

ALEJANDRA

ALEXANDRA

ANDRÉS

DANIEL

DARWIN

DUVÁN

FELIPE

FELIPE A.

FERNANDO

FERNEY

GERMÁN

GLORIA

J. CARLOS

J. DAVID

J. EDUARDO

KAROL

LINA

MARGARITA

MARISOL

MIGUEL

MÓNICA

ÓSCAR

RUBÉN

SAMUEL

YULIS

ZORAIMA

Fotos
tomadas por:
Nicolás Esteban
Botero

GRACIAS POR —
— SU COMPROMISO

CAP
3

ENCICLA CRECE como ESPUMA



“

- ¿Qué significa ir lejos?
- Es viajar hasta un lugar donde nadie te conoce.
- ¿Y si voy más, más lejos?
- Significa que pasará un buen tiempo antes de que regreses.
- ¿Y si todavía voy más, más, más lejos?
- Eso quiere decir que no vas a volver.
- ¿Qué quieres lograr?
- ¡Quiero ir hasta el infinito!
- Lo mejor es que te vayas en bicicleta.
- ¡Nunca llegaré!
- De eso se trata. Cuando viajas en esa dirección no hay punto de llegada. Pero si lo haces en bicicleta disfrutarás mejor esta aventura, porque para el lugar donde vas no hay prisa. A lo mejor el camino que elijas es el infinito que buscas”

”



ENCICLA comenzó a ser tema de conversación en la ciudad. A parte de los estudiantes, **otros usuarios se acercaron para también abrazar las bicicletas públicas gratuitas, las “azulitas”** - así jocosamente se referían a la “bici” - las que circulaban por las “ciclovías” - como equívocamente se les llamó inicialmente a las ciclorrutas por no estar familiarizados con ellas. También por la trascendencia que las ciclovías dominicales han tenido desde hace décadas en la agenda de recreación y deporte de la ciudad.

Hacer posible esa expansión tenía mucho de ancho como de largo.



EL BIG BANG DEL SISTEMA

Llega el 2012 con un gran interrogante: **¿cómo pasar de la prueba piloto a un sistema con plena capacidad operativa?**

De la mano de la Universidad EAFIT, ENCICLA inicia su operación como sistema y con ello empiezan a ajustarse en los procesos para tecnificar la operación y darle vocación de permanencia. Durante los primeros meses sigue siendo un sistema pequeño; esto le permite al equipo organizarse internamente para crecer y abrirse a la ciudad.

Comienzan a incorporarse los primeros vehículos para abastecer las estaciones y efectuar con ello el balance de carga para luego guardar de noche las bicicletas en el Centro de Operaciones. Es también un tiempo de realizar campañas de promoción e inscripción de nuevos usuarios por fuera de las universidades Nacional y U.P.B. La mira está puesta en nuevos usuarios.



Dentro del Área Metropolitana se estructura un primer equipo que trabajaría con la visión de consolidar el sistema como estrategia de promoción del uso de la bicicleta y de paso conferirle vocación de permanencia.

El plan ENCICLA PURA VIDA fue el primer plan alrededor de esa visión.

Las acciones complementarias para promover el uso de la bicicleta se cristalizaron con la construcción de ciclorrutas, cicloparqueaderos, promoción y campañas tendientes a promover el uso de la bicicleta como modo de transporte. Una ardua tarea que encontraría en un sector específico de la población la punta de lanza que abriría el servicio a otros públicos.



Los estudiantes universitarios fueron esenciales para ENCICLA.

Aun existía un marcado enfoque hacia las universidades que se mantuvo cuando se abrieron las inscripciones para menores de 16 años, siempre y cuando fueran estudiantes universitarios. Sin embargo había que incluir al público en general y la Tarjeta ENCICLA permitió que cualquier persona fuera un usuario más y no necesariamente en condición de estudiante.

El año 2013

se cierra con siete nuevas estaciones manuales

► Moravia, Ruta N, Universidad, Los Colores, Floresta, Robledo y Punto Cero.

El equipo del Área Metropolitana empieza a planear la primera expansión del sistema y el aumento de cobertura a nuevos barrios de la ciudad.

ENCICLA debía dar un salto tecnológico y acelerar la entrada de nuevas estaciones. ¿Manuales o automáticas? ¡He ahí el dilema!

NUEVO OPERADOR MISMA ENCICLA

Llegó un momento trascendental para el sistema al finalizar el año 2013.

Para lograr un cambio aunado a la expansión del sistema fue necesario licitar la implementación de nuevas estaciones y la operación que se encontraba a cargo en ese entonces por la Universidad EAFIT. A comienzos de 2013 se abre un concurso para encontrar la empresa encargada de esta transformación y consecuente operación.

La licitación fue declarada desierta debido a que no se encontró un proveedor con una experiencia demostrada en la categoría y con el nivel que se necesitaba. Finalmente y tras un nuevo intento, en 2014 se adjudica la operación al consorcio colombo - español MYSVIAL TEVASEÑAL que tuvo a cargo este proyecto hasta diciembre de 2015.

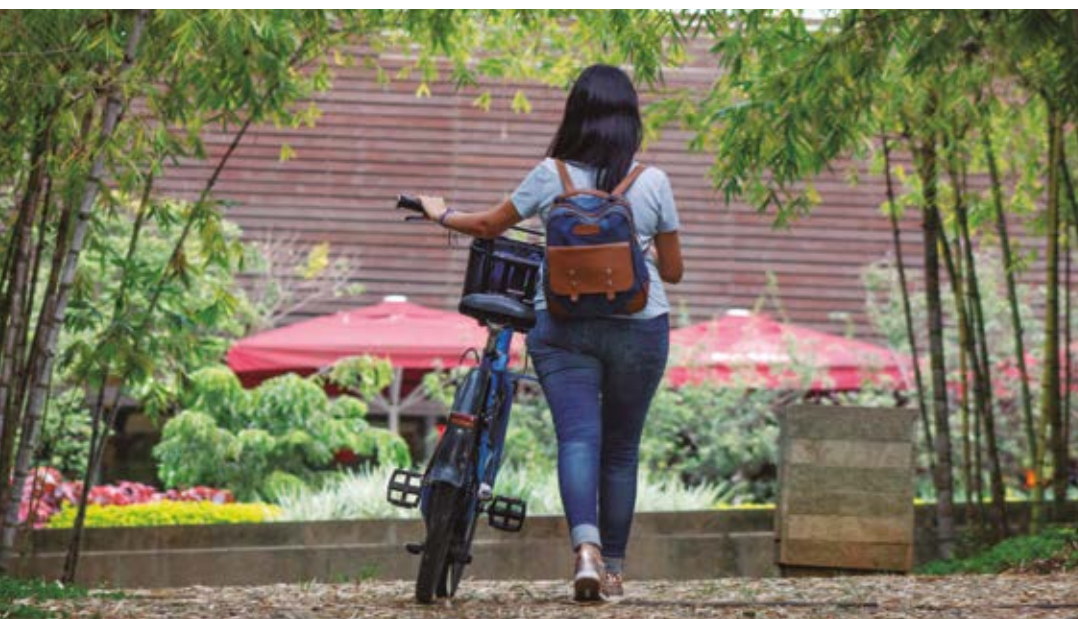


El cambio de operador implicó el cierre del sistema por cerca de dos (2) semanas. El reto consistió en empalmar la operación existente y preparar el sistema para la llegada de las estaciones automáticas y su integración con las estaciones manuales.

En este punto comienza una etapa de consolidación del sistema que marcaría un hito en la historia de ENCICLA. Fue como “llegar a las ligas mayores” de los sistemas de bicicletas públicas.

A partir de ese momento la Universidad EAFIT entrega la estafeta de la operación luego de hacer parte de este proyecto por casi tres años y desde sus inicios. Pasa a la historia de ENCICLA como un protagonista clave en este engranaje. Sin su conocimiento, apoyo y respaldo total al sistema de bicicletas públicas, este no hubiera funcionado como lo conocemos hoy: un proyecto que ha puesto a pedalear a una ciudad.

La Universidad EAFIT sigue en la búsqueda de nuevas soluciones en temas de movilidad sostenible, es el alma máter de una veintena de startup y programas de emprendimiento bajo esta línea de trabajo e innovación.



**Indudablemente EAFIT
hizo posible a ENCICLA.**



SÍRVASE USTED MISMO

En sus inicios todas las estaciones funcionaban manualmente, un anfitrión se encargaba de facilitar el préstamo de las bicicletas, sin embargo se hacía necesario que tuvieran cierta autonomía dada la inminente expansión del sistema unido al éxito alcanzado hasta ese momento y la visión del Área Metropolitana de avanzar en la promoción del uso de la bicicleta.

Eso significaba que había que migrar a un sistema automático donde cada usuario se acercaba al mostrador y solicitaba por sí mismo el servicio con su tarjeta ENCICLA; paso seguido retiraba la bicicleta sin la ayuda de un guía o anfitrión.

¡Bienvenida la era del autoservicio!

El consorcio colombo – español MYSVIAL TEVASEÑAL llega en 2014 para instalar las primeras 32 estaciones automáticas y ejecutar el empalme de la operación manual con la automática.

Las nuevas estaciones se acondicionaron bajo esta tecnología. Al principio el cambio fue complejo y requirió de una ardua labor de socialización con los usuarios, pues no comprendían la función de esos nuevos “muebles azules” con bicicletas y no sabían como usarlos, incluso llegaron a sentirse algo intimidados.

“Para los usuarios fue difícil adaptarse a este nuevo sistema ya que siempre los atendía un anfitrión. Esa confusión los llevó incluso a introducir monedas en la ranura del anclaje para ver si podían sacar la bicicleta”

– Samuel Díaz –



En la actualidad la mayoría opera en este formato y prestan el servicio en combinación con las estaciones manuales que no han desaparecido y que cumplen un objetivo estratégico.

Aunque el porcentaje de estaciones automáticas es mayor, las estaciones manuales no quedaron fuera de servicio porque aún existe la preferencia por un trato personal; el que sea un anfitrión y no una máquina quien atienda el sistema. Pese a las bondades de la tecnología y el autoservicio, muchos usuarios desean ese trato cercano, cálido y cordial que hace parte de nuestra idiosincrasia. Una costumbre y tradición local heredada, que aun pervive, como el de las tiendas de barrio, que le imprime ese factor humano, esencial en cualquier servicio y que la automatización todavía no iguala.

Además, las estaciones manuales hacen las veces de “colchón” porque amortiguan la operación cuando hay un gran flujo de préstamos. Por su amplia capacidad de recibir y almacenar bicicletas sirven de apoyo a las estaciones cercanas y permiten que el sistema se equilibre.

¿Cómo llamarlas? Las estaciones necesitaban nombres para ser identificadas y referenciadas a la hora de llevar un control y efectuar el proceso de balance de carga.

En un principio se quiso rendir un homenaje a personajes de la historia y la cultura regional, así como a especies de pájaros y flores. Nombres como: Pedro Nel Gómez, Cacique Candela, María Mulata y Orquídeas comenzaron a sonar y pronto los usuarios y operarios del sistema se familiarizaron con ellas.





Para ese entonces ENCICLA se posicionaba como el primer y único sistema de bicicletas públicas del país y el quinto en Latinoamérica. Dos indicadores que motivaron a todo el equipo y a su vez renovaron el compromiso por llevar el sistema a más usuarios.

1

Con las estaciones llegó una nueva generación de bicicletas, se pasó de las bics de acero a los primeros modelos de aluminio. Prometían ser más livianas y resolver el problema de óxido presente en las primeras unidades.

Es de reconocer que el consorcio MYSVIAL TEVASEÑAL, como operador del sistema en este periodo, hizo posible que las estaciones automáticas funcionaran a la par de las manuales, así como de contribuir a mejoras que permitieron un crecimiento del sistema.

ES SEGURA LA CICLORRUTA SEGURA

Los usuarios pedían nuevas estaciones en el centro de la ciudad, había una necesidad latente, de hecho el sistema ya tenía identificado que esta era una zona neurálgica donde se podrían generar la mayor cantidad de viajes de todo el sistema. Con el crecimiento y la visibilidad que iba ganando la bicicleta en la ciudad, el equipo del Área Metropolitana se dio a la tarea de acelerar la construcción de una infraestructura segura para que los usuarios pudieran moverse de una estación a otra sin correr riesgos. En ciertos tramos había que cruzar por vías arterias y sortear el cruce de vehículos.

Así empieza una etapa de trabajo, con un equipo talentoso, comprometido, pero pequeño. Con la mira puesta en ganar más espacio de las calles para la bicicleta.

En octubre de 2014 se instalaron cinco (5) nuevas estaciones: Parque de las Luces, Área Metropolitana, Plaza de la Libertad, Museo de Antioquia y Parque de los Pies Descalzos, las cuales se conectaron con la reciente ciclorruta de occidente que permitiría unir ambos sectores, y voilà, recibió el nombre de ciclorruta segura porque este sería un corredor tendiente a salvaguardar la integridad de los usuarios por contar con una infraestructura protegida.



Cabe destacar que la Estación de Plaza de La Libertad permite un crecimiento de usuarios provenientes de occidente y oriente.

Tal como se intuía, el servicio se disparó de inmediato.

El número de viajes aumentó en un **938%** en un año.

El balance actual arroja que el centro de la ciudad origina la mayor demanda del servicio y por consiguiente, el mayor porcentaje de trayectos.

“Para el 2014 la ampliación del sistema llegaba a una cifra de: 25 estaciones entre manuales y automáticas (sistema mixto) y 1.100 bicicletas fueron incorporándose a la operación gradualmente”



LAS BICIS SE MUDARON AL SUR

El sistema de bicicletas públicas de Sabaneta comenzó como un plan piloto en octubre de 2014 y pasada la prueba se aprobó para su continuidad. Funcionaba de forma independiente a través de un acuerdo inter administrativo con el municipio de Sabaneta. Años más tarde, en enero 2018 se unifica la operación de Medellín y este municipio bajo la visión de ENCICLA como elemento de integración metropolitana.

CON LA CÍVICA ME SUBO A ENCICLA

Desde un inicio se asoció a ENCICLA, un proyecto del Área Metropolitana, con el Metro de Medellín, incluso los usuarios se referían a este servicio como las “bicicletas del metro”. Una percepción positiva por el gran aprecio de los ciudadanos al sistema de movilidad más eficiente del país, que opera a través de una tarjeta única para todos los medios de transporte que hacen parte del SITVA: Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá: bus integrado, Metroplús, tranvía y Metrocable.



La tarjeta Cívica fue clave.

Facilitar el acceso del sistema a más personas siempre ha estado en la lista de tareas permanentes por ejecutar y aunque se tenía una tarjeta propia para operar el préstamo de las bicicletas, el integrar la tarjeta Cívica permitiría ese acceso y mejoría del sistema.

“La incorporación de la tarjeta ENCICLA marcó un antes y un después porque no solo agilizaría el proceso de inscripción, sino porque cada portador de la tarjeta Cívica sería un potencial nuevo usuario de ENCICLA”

Esta integración se dio en agosto de 2015 y a partir de ese mismo momento deja de expedirse la Tarjeta ENCICLA.

¿El resultado?



Crecimiento del **60%** de los préstamos realizados entre **agosto y octubre de 2015.**

Octubre de 2015, el mes con mayor número de activaciones en estos 8 años.

2.806 activaciones en un mes con la Tarjeta Cívica.

www.ENCICLA.gov.co

Pese a tener una buena comunicación con los usuarios y brindar un acompañamiento a través de otros canales de atención, el ciberespacio constituía una deuda grande por suplir, así que a mediados de 2014 nace el sitio web de ENCICLA para precisamente mejorar el acceso a información de primera mano y de valor para la comunidad en general. Desde cómo acceder al servicio hasta identificar las estaciones cercanas a sus sitios de interés, este portal se fue nutriendo y evolucionando hasta consolidarse como una plataforma 360° que en tiempo real notifica sobre el estado del sistema en todo la ciudad metropolitana.



VOY ENCICLA Y SI ES POR LAS CICLORRUTAS, MEJOR

ENCICLA se afianza como un proyecto de ciudad. Se registra un crecimiento importante en los préstamos. De inmediato esto alerta al equipo del Área Metropolitana sobre la necesidad de ejercer acciones complementarias para que los usuarios, que cada vez hacen uso del servicio con mayor frecuencia, puedan transitar sobre ciclorrutas seguras.

Desde un principio el sistema identificó que las ciclorrutas marcarían parte del derrotero de crecimiento de ENCICLA.



Múltiples estudios indicaban que la principal barrera para utilizar la bicicleta como transporte en la ciudad es el miedo a ser atropellado. El 65% de los habitantes del Valle de Aburrá sienten que la ciudad no es segura para andar en bicicleta. La tarea a seguir era acelerar la construcción de vías seguras para los usuarios y otros ciclistas urbanos.

En otras palabras, las ciclorrutas abrieron el camino a la bicicleta y entre más bicicletas comenzaron a rodar por ellas, la necesidad extender y complementar esa red era inminente.

Desde el año 2002, bajo la administración de Luis Pérez como alcalde de Medellín, se construyeron las primeras ciclorrutas para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad. Sectores cercanos a la Universidad Pontificia Bolivariana, como Laureles, Belén, Estadio,

entre otros, fueron atravesados por una red de vías que parecían andenes de dos carriles para uso exclusivo de bicicletas, que modificaron el paisaje y generaron cientos de comentarios a favor y en contra. Aunque al principio fueron tímidamente recorridas por usuarios esporádicos, al que paulatinamente se le fueron uniendo otros “gomosos”, con la aparición de ENCICLA cobraron un valor transcendental y su utilización creció exponencialmente.

El crecimiento del número de estaciones y de la flota de bicicletas implicaba también el aumento de tramos y kilómetros construidos de ciclorrutas, de unir lo que se encontraba en funcionamiento con nuevos recorridos que formaran una gran red funcional e inteligente y con mayor área de cobertura.

“Las ciclorrutas son un aliado de ENCICLA, en la medida que el sistema crece se genera la necesidad de construirlas y conectarlas a las ya existentes”



Un momento complejo para el sistema fue precisamente el trazado de los nuevos tramos y su implementación. Esto significaba que en algunos trayectos habría que “robarle” espacio a la calzada para entregárselo a las bicicletas. De entrada se sabía que esto podría generar un conflicto con los usuarios del transporte tradicional de la ciudad: vehículos particulares y de servicio público, los cuales demandaban continuamente nuevas vías y obras de infraestructura vial.

En sectores reconocidos por su vocación industrial, comercial y residencial, algunos dueños de locales mostraron su preocupación porque esto podría afectar sus negocios al reducir un espacio que tradicionalmente se empleaba para el parqueo de los vehículos de sus clientes. Sin embargo esa percepción cambió en la medida que se fueron familiarizando con la nueva ciclorruta y comprendieron su alcance y beneficios. Hoy, tanto ellos como las personas que laboran en sus empresas y sus clientes son asiduos usuarios de ENCICLA. Igual sucedió en las zonas residenciales; la apatía inicial se redujo al ver que sus familiares y amigos utilizaron este servicio para ir a visitarlos.



En ese camino por ampliar la infraestructura segura se garantiza la conexión entre las estaciones que se instalarían en Ciudad del Río y el centro a través de la ciclorruta de Palacé.

Así mismo, el mejorar la conexión occidente – centro requería unir algunas ciclorrutas con tramos discontinuos. Uno de ellos, La 65 con San Juan. Cuando esto se completó el sistema literalmente se disparó. La demanda del servicio afectó positivamente a las estaciones cercanas a estos puntos que en determinadas horas se desabastecían de bicicletas. Hoy es un corredor vital para la operación donde se genera el mayor número de viajes.

LA TAREA ESTÁ HECHA

Un sistema de bicicletas públicas consolidado, varios kilómetros de ciclorrutas construidas para mejorar la seguridad de los ciclistas y diversas iniciativas de promoción y cultura, son el saldo de cuatro (4) años de trabajo disciplinado de un equipo talentoso, apasionado y decidido a transformar la movilidad de la ciudad.

Era el momento de sentar bases para una visión de futuro.



A comienzos de noviembre de 2015, El Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá – **PMB 2030** - un instrumento de planificación de mediano plazo trazó la ruta para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, que para el año 2030 debe alcanzar un porcentaje de un 10% del total de los trayectos efectuados en la ciudad territorio.



Esto quiere decir que de viajes realizados en todo en Valle de Aburrá, a través de los diferentes medios de transporte diario, uno (1) se deberá realizar en bicicleta.



El PMB 2030 se concentra en acciones de comunicación, fomento, educación y financiamiento, tendientes a lograr este objetivo al mediano y largo plazo.

En la construcción de este documento participaron profesionales expertos en temas de movilidad sostenible, desarrollo urbano, colectivos de usuarios de bicicletas y conocedores del tema, sumados al equipo interdisciplinario del Área Metropolitana.

Esta sinergia, que desde un principio tuvo buena empatía, no solo formuló el plan sino que esbozó acciones concretas en cada campo, apoyados en una previa investigación que emitió un diagnóstico sobre las condiciones metropolitanas para ejecutar el plan, donde se consideraron aspectos como: normatividad, factores geográficos, políticos, seguridad e infraestructura vial más otros componentes necesarios para tener una visión 360° del proyecto.



PMB 2030



“ENCICLA es un protagonista importante para que el plan de promover el uso metropolitano de la bicicleta se convierta en una práctica extendida. Desde las diferentes áreas que componen el sistema se están ejecutando acciones tendientes a este fin y tanto el plan como ENCICLA comparten la misma visión”

Bajo cuatro líneas estratégicas, el PMB 2030 quedó articulado y listo para ejecutar, con tareas concretas y preparadas para atender la demanda actual y futura del sistema.

Esas líneas están acopladas bajo un trabajo que comprende un fortalecimiento institucional desde cada municipio y las instituciones que lo avalan; la infraestructura para lograrlo, los programas de educación y promoción, así como la viabilidad económica que respalde todo el plan.

AÑO BISIESTO, NUEVO RETO

El contrato para la operación del sistema entre el Área Metropolitana y el consorcio MYSVIAL TEVASEÑAL vencía en diciembre de 2015. La administración saliente tomó la decisión de extenderlo dos meses más. Esto implicaría que ENCICLA contaría con los servicios del operador hasta el 29 de febrero de 2016, el día extra del año bisiesto.

Ese final del año 2015 supondría algo más que un cambio de administración.

Un reto que habría que asumir con la mejor disposición y a su vez contemplando alternativas ante una posible eventualidad.

Cabe anotar que MYSVIAL TEVASEÑAL, quién estuvo a cargo del sistema por 21 meses, se ganó un espacio importante y destacado en la historia de ENCICLA.





**¡GRACIAS
TOTALES!**



Es necesario hacer una pausa en esta parte de la historia de ENCICLA. Aunque quedan siete capítulos por delante con hechos que han marcado la vida de este proyecto a lo largo de estos ocho años, en este punto es imprescindible rendir un pequeño reconocimiento a las personas que protagonizaron el proceso de crecimiento de este querido sistema de bicicletas públicas, lleno de risas, duro trabajo, ires y venires y hasta lágrimas, pero de felicidad.

Un gracias se queda corto, pero un gracias de corazón se recuerda y si permanece por escrito, se guarda y se atesora.

- ▶ **Aníbal Gaviria (Alcalde), Carlos Mario Montoya y Hernán Elejalde (Directores del Área Metropolitana).** Por haber abrazado a ENCICLA y brindarle todo el respaldo que necesitaba para seguir su marcha. **¡Enhorabuena!**
- ▶ **Martha Lucía Suárez y Juan Esteban Martínez, subdirectores de movilidad** que hicieron posible que el sistema se consolidara como un gran proyecto de ciudad. **¡Bravo!**
- ▶ **Margarita María Jiménez, Ingeniera civil y líder de transporte masivo y modos alternativos, a Lina López, Ingeniera de diseño de producto y coordinadora de ENCICLA y a todo el equipo que las acompañó:**
- ▶ **Lina Loaiza, Ingeniera de diseño de producto.** Fue vital en la operación de ENCICLA Arví y en el relacionamiento del equipo con los municipios del Valle de Aburra.
- ▶ **Felipe Gutiérrez, Ingeniero de diseño de producto.** El hombre detrás de las mejoras al diseño, producción y mantenimiento de las bicicletas. También fue vital en todos los procesos de tecnología.
- ▶ **Andrés Álvarez. Ingeniero de procesos.** Importante apoyo en la supervisión de la operación y la infraestructura tecnológica del sistema.
- ▶ **Jorge Ballesteros. Administrador ambiental.** Fue la visión ambiental de ENCICLA. Ayudó a sensibilizar sobre seguridad vial y sostenibilidad ambiental en el sistema.
- ▶ **Alejandra Álvarez. Ingeniera de diseño de producto.** Gran aporte en los procesos de promoción, educación y cultura de la bicicleta, fue fundamental en la formulación de estrategias de comunicación y promoción de ENCICLA.
- ▶ **Manuel Londoño. Arquitecto.** Responsable de diseñar y acompañar la ejecución de proyectos como la: Ruta Segura, Palacé y la ciclorruta de la Calle 30.
- ▶ **Nathaly Estrada. Arquitecta.** Igualmente fue la responsable de diseñar y acompañar la ejecución de proyectos como la: Ruta Segura, Palacé y la ciclorruta de la Calle 30.
- ▶ **Felipe Zapata. Comunicador.** Estuvo al frente de la estrategia de comunicaciones de **ENCICLA** del Área Metropolitana, fue el enlace en la ejecución del plan de comunicaciones por parte del operador.

Y todos aquellos colaboradores anónimos. Es complejo reunir sus nombres y su aporte específico. Cada uno dio lo mejor de sí y eso se reflejó en lo que **ENCICLA** logró alcanzar para ese entonces.

**¡UN MILLÓN DE GRACIAS
A TODOS ELLOS!**

CAP
4

CON LICENCIA PARA MADURAR

“Para algunas personas el viaje de la vida comienza incluso desde antes de nacer. Otros son pacientes y consideran que este inicia cuando se es lo suficientemente maduro para dar el siguiente paso.

Definitivamente este asunto tiene que ver con kilómetros recorridos.

El verdadero viaje o el siguiente paso comienza aquí. ¿A dónde ir? Esa es la cuestión. La vida está llena de caminos, algunos cortos, otros interminables. Lo importante es escoger uno y no perderlo de vista. Que sea un buen viaje, con el clima a favor y dando un pedalazo seguro”



ENCICLA llega a su mayoría de edad. Las experiencias acumuladas, fruto de una gestión donde la tarea se ha cumplido más allá de las expectativas, ha dotado al sistema de la madurez necesaria para continuar con la tarea y asumir nuevos desafíos. De todas esas experiencias, algunas inesperadas, generan cambios que marcan un antes y un después. Entender hasta donde se puede llegar es el mayor de los aprendizajes.

Hablemos en términos de madurez.

TODOS PARA UNO Y UNO PARA TODOS

La nueva administración del Área Metropolitana inicia con un reto importante: ¿Cómo dar continuidad al sistema teniendo sólo dos (2) meses garantizados de operación? El único camino posible consistía en buscar una nueva prórroga al contrato hasta mediados del año, un tiempo ajustado para adelantar todos los trámites para escoger un nuevo operador.

Tras varias reuniones de concertación, y a pocos días del vencimiento del nuevo plazo, no fue posible llegar a un acuerdo.



El equipo del Área Metropolitana, en cabeza de su Director Eugenio Prieto le apostó a la continuidad del sistema. Se hizo necesario tener un plan de contingencia: garantizar que las estaciones automáticas siguieran funcionando, conseguir vehículos para equilibrar la carga de bicicletas, y lo más crítico, quién atendiera las estaciones manuales, al menos las más importantes, las que generaban mayores viajes.



Para ello se había esbozado varias alternativas de cómo responder a una eventualidad de esta magnitud, algunas de choque y otras a mediano plazo. Ante la imposibilidad de extender el contrato surge una situación dramática que en su momento comprometió la continuidad del sistema.

Sin la posibilidad de continuar con el operador después del 29 de febrero, quedaban dos opciones mientras se buscaba un nuevo operador: cerrar por un tiempo el sistema o evitar que la situación afectara a los usuarios haciendo uso de los recursos existentes al interior del Área Metropolitana para mantener las estaciones en funcionamiento.

Al día siguiente, 1 de marzo, el sistema amaneció huérfano, sin operador.



¿QUIÉN LAS ATENDERÍA?

“Nos pusimos el overol de trabajo, esto era como enfrentar un partido de fútbol con el marcador en contra, pero el deseo y la verreaquera que le pusimos cambió las cosas. Todos los días comenzábamos con un grito de batalla: **¡Esto lo sacamos adelante como sea!**”



Todo el personal del Área Metropolitana, sin distinción de cargos o responsabilidades se ofreció como voluntario.

Desde abogados, arquitectos, ingenieros, directivos, personal administrativo, de servicios generales, en fin, toda persona que sintiera que podía ayudar, estuvo disponible. Para ello se generaron turnos que se alternaron con la función regular que ejercían en su puesto de trabajo. Así se balancearon las cargas y no se desatendieron las demás actividades.

En la mañana en ENCICLA y por la tarde en el Área Metropolitana.

Además se contó con la ayuda de personas y grupos externos que también se ofrecieron como los voluntarios, entre ellos los mismos anfitriones de ENCICLA que trabajaron aun sin un pago. El grupo de Apasionados por Medellín de la Secretaría de Cultura se hizo presente y con todos ellos se formó una gran familia.

Mientras una parte del equipo atendía el plan de contingencia, la otra parte buscaba maneras de organizar la operación y retornar a la normalidad. En ese proceso se encuentra con Terminales de Transporte que representó no solo una puerta de salida sino una forma de sostener y operar el sistema a partir de entonces. Se valoró la buena reputación que la administración pública antioqueña, ejemplo para el país, ha tenido como uno de los baluartes regionales.

La gestión de lo público es sinónimo de eficiencia.

Para sostener parte de la operación se decide hacer un contrato inter administrativo con Terminales de Transporte para trasladar los contratos del personal de ENCICLA y del servicio de los camiones encargados del balance de carga.

Entre los medios de comunicación creció el rumor de que el sistema ENCICLA dejaría de operar, como respuesta, se les invitó a visitar las estaciones. La emergencia duró un mes y 22 días.

¿Y LOS USUARIOS?

Hubo total empatía y comprensión. Les preocupaba un posible cierre del sistema y por ello se solidarizaron y todo el tiempo animaron al grupo de voluntarios, no sin antes extender sus plegarias para que todo retornara a la normalidad.

“Todos los días le pido a la Virgen para que no vayan a quitar las bicicletas”



¿QUÉ DEJÓ TODO ESTO?

El plan de contingencia sacó lo mejor de todos y de esa administración. De un equipo de trabajo al cual Eugenio Prieto depositó toda su confianza y el cual respondió más allá de toda expectativa. Despertó un sentido de pertenencia sin igual, hasta ese entonces nadie era consiente de lo mucho que ENCICLA había permeado sus corazones. Esto llenó al grupo de seguridad, permitió superar esta eventualidad y sentó las bases para que el Área Metropolitana asumiera a partir de ese entonces la operación total de ENCICLA.

Así como la célebre frase de la novela de Alejandro Dumas, Los Tres Mosqueteros: **“Todos fueron uno para todos y todos para uno”**

NUEVA ADMINISTRACIÓN, ATENDIDA POR SUS PROPIETARIOS.

A partir de ese momento toda la operación se traslada para el Área Metropolitana, esto implica reunir las áreas que estaban por fuera y en donde antes se ejercía una función de veeduría o aprobación, como: comunicaciones, promoción, eventos, atención al usuario, entre otras.



El crecimiento se hizo notorio en cada una de sus áreas y de cara a los usuarios. Se respiraba un ambiente de mucho optimismo, de un: *“Aquí están pasando cosas buenas”* que avala un futuro del sistema con cambios y mejoras importantes. Llega una nueva etapa que le fue dando forma a un esquema definitivo de operación “hecha en casa”.

El 22 de abril, Día sin Carro en el Área Metropolitana y Día de la Tierra, se hace el relanzamiento del sistema y la

normalización del servicio, y como premio a la paciencia de los usuarios se anunció que a partir de ese momento se prestaría servicio también los sábados así como la extensión de algunos horarios.

De lunes a viernes hasta las 10:00 p.m. (antes operaba hasta las 8:00 p.m.) y los sábados hasta las 4:00 p.m. (antes no funcionaba los sábados) **¡Aplausos!**



Se completa el procedimiento de traslado y se consolida la operación hasta ser en el presente parte integral y definitiva del Área Metropolitana. El contrato inter administrativo celebrado con Terminales de Transporte se ha prolongado en el tiempo y es la base de la continuidad.

CON CÉDULA EN MANO LA HISTORIA ES OTRA

Todos estos cambios aceleraron la “mayoría de edad” del sistema. ENCICLA experimentó el tránsito de una adolescencia de construcción hacia una madurez de consolidación y sostenibilidad administrativa, con una estructura más profesional de sus procesos, sólida y preparada para enfrentar otros retos.



Este nuevo entendimiento se inició con un proceso de apropiación y de profunda transformación en el fortalecimiento y conformación de los equipos de trabajo compuesto por personas idóneas y competentes en su área, como:



Comunicación y gestión social.



Planificación de la expansión del sistema a los demás municipios del Área metropolitana.



Operación del sistema.

Con el paso del tiempo cada equipo se ha venido reforzando con nuevos integrantes que asumen y desarrollan su trabajo con la pasión y dedicación que se respira en el ambiente. ENCICLA tiene todos los componentes de una gran empresa, en número de personas, en su carisma y en la cantidad de procesos.

“La madurez alcanzada por el sistema nos enseñó que ENCICLA debía dejar de ser un proyecto para verse y gestionarse como una empresa”

- Viviana Tobón -

A finales de 2019 ENCICLA cuenta con un equipo interdisciplinario de 15 profesionales dentro del Área Metropolitana y bajo el liderazgo de la subdirectora de movilidad.



ARQUITECTOS



INGENIEROS



COMUNICADORES



PROFESIONALES DE GESTIÓN SOCIAL



ABOGADOS

135 personas componen el equipo operativo.

HAY QUE DECIRLO A LOS CUATRO VIENTOS

El equipo de comunicaciones es un buen ejemplo de la transformación y política de expansión del sistema. Cuando comenzó a operar bajo la dirección de ENCICLA como parte del Área Metropolitana, su función, objeto y forma de trabajar tuvo modificaciones para adaptarse a los nuevos lineamientos de la empresa.

En esa evolución se convocó a nuevos profesionales que se sumaron a quienes venían trabajando antes de la integración. Así se consolidó un gran equipo que mezcló la experiencia con las ganas de aportar.

¡Manos a la obra!

El primero de esos cambios consistió en la ampliación de los canales de comunicación para así tener una cobertura de 360°, tanto en entornos digitales como en medios tradicionales o comunicación masiva. Esto mejoró la exposición y alcance de la marca hacia los usuarios y la

comunidad en general. Además, de brindar información oportuna sobre el día a día del funcionamiento del sistema y alertar sobre cualquier eventualidad.



Precisamente con el plan de comunicación de marca se hizo necesario la revisión del logotipo de ENCICLA para mejorar algunos detalles y comenzar a asociarlo directamente con el Área Metropolitana. Cada vez que se emplea el logo de ENCICLA debe aparecer necesariamente junto a la imagen del Área Metropolitana, los dos forman una sola identidad.

Este plan se extendió a otros desarrollos como la construcción de manuales de protocolo de comunicación para diferentes escenarios y todo esto como parte de un gran trabajo de reposicionamiento de marca.

Uno de estos manuales ha sido importante en la cultura ENCICLA y la filosofía corporativa del sistema convertido hoy en empresa, donde los anfitriones y personal operativo cuentan con un protocolo de comunicación que les permite asumir la marca y ejercer su rol como portadores de la misma.

La cual tiene una personalidad, un estilo y un espíritu que la identifica, lo que constituye un intangible valioso para el territorio. Precisamente la incorporación de una nueva dotación de vestuario, diseñada a partir del estilo gráfico de ENCICLA, ha facilitado esa tarea.

Necesariamente la comunicación está ligada a la promoción de ENCICLA como servicio público. Para ello se han desarrollado materiales pedagógicos sobre cómo usar el sistema y mejorar así la experiencia de usuario. Unido a esto existen varios frentes sobre los cuales se trabaja permanentemente y que generan una gran cantidad de contenidos apoyados en campañas puntuales:

La bicicleta como medio de transporte.



Cambiar hábitos de movilidad.



El autocuidado del sistema.



La expansión del sistema.

Una nueva mirada a las comunicaciones suponía construir una imagen y un mensaje que mostrara un lado más humano de Encicla, que no solo reflejara lo que significa andar “Encicla por la ciudad” sino que visibilizara a las personas que lo usan y, también, a quienes lo hacen posible.



EL BUEN HÁBITO DE HABLAR CON LAS PERSONAS.

Esa buena costumbre de entablar conversaciones con las personas, de conocer su opinión, de identificar qué les gusta y qué les disgusta de su barrio o del sector donde viven le ha permitido a ENCICLA acertar, no solo en la correcta ubicación de los lugares donde se instalará una estación, sino de contar con el concurso de la comunidad; vital para el desarrollo que tendrá el sistema en su fase de implementación y en el tiempo, lo que garantizará su permanencia y continuidad.

Ese trabajo se llama: GESTIÓN SOCIAL y está a cargo de un grupo de profesionales competentes en esta disciplina. Su trabajo consiste precisamente en eso, en el buen hábito de hablar con las personas.

Su labor es la primera que se lleva a cabo en el proceso de diseño e implementación de una estación y consiste en analizar cómo son las dinámicas de un sector específico, cómo se mueve la gente, cómo está habitado; observar el contexto social para dar recomendaciones lo más adecuadas posible.

El objetivo es encontrar el lugar más estratégico y el reto es tener la favorabilidad de la comunidad.

Esta mirada social permite tener un conocimiento y acercamiento para propiciar un cambio positivo en las personas, porque una nueva estación ENCICLA, en la mayoría de las veces, se asume como la llegada de un extraño con todos los prejuicios e imaginarios que esto implica. Además, las comunidades son muy territoriales y cualquier alteración del espacio público despierta sensibilidades.

“En muchas ocasiones los vecinos piensan equivocadamente que se les va a instalar un parqueadero de bicicletas y con ello se disparan cualquier cantidad de temores, asociados con inseguridad o pérdida de la tranquilidad del barrio”

Parte del reto de brindar información veraz consiste en desmitificar esas falsas verdades y explicar en qué consiste un sistema público de movilidad soportado en bicicletas, sobre la propuesta ambiental de ENCICLA y sobre la necesidad de moverse de una manera distinta.

“Lo que hacemos como individuos afecta a una sociedad, esa es la síntesis de nuestro mensaje y el reto consiste en cambiar el paradigma de que solo podemos movilizarnos en la ciudad a través del vehículo”

- Viviana Tobón -

La participación ciudadana es vital para el sistema, concederles la importancia que tienen con respuestas útiles y oportunas es parte de la labor de GESTIÓN SOCIAL como mediadores y facilitadores. Por eso antes de dar una contestación por escrito ante un recurso de petición o queja de un usuario, se brinda una llamada personalizada con la solución de antemano.

El buen ejemplo comienza por casa y GESTIÓN

SOCIAL apoya los procesos de sensibilización interna en todas las entidades públicas y con sus colaboradores. A ellos también hay que transmitirles el mensaje de ENCICLA y convertirlos en un usuario más. Precisamente hoy, muchos servidores públicos utilizan el sistema de bicicletas públicas para movilizarse hacia sus trabajos.

Gracias a GESTIÓN SOCIAL, ENCICLA tiene una voz ante la comunidad y es más humana.



GESTIÓN SOCIAL

Contextualización



Hacer una lectura del territorio y las comunidades que se ven afectadas por la expansión.



Apoyar el proceso de planificación con una mirada social de la ubicación de las nuevas estaciones.



Identificar particularidades de cada zona.

Pedagogía y sensibilización

- 1 Dar a conocer los desafíos ambientales y de movilidad del Valle de Aburrá.
- 2 Importancia de moverse en bicicleta.
- 3 Construcción pedagógica de lo público:
 - ★ Importancia de compartir el espacio.
 - ★ Impacto de mis decisiones y hábitos en la sociedad.
 - ★ Generar vínculo entre los habitantes y el sistema.
- 4 Qué es y cómo funciona ENCICLA.

¿Cuál será el nombre de las estaciones?

Construcción colectiva del nombre de las nuevas estaciones según:



Historias



Anécdotas



Dinámicas del sector



Promoción y divulgación

- Dar a conocer el sistema en los lugares que llegará por primera vez.
- Activar masivamente nuevos usuarios en empresas, instituciones educativas, ferias de ciudad.
- Promover una cultura del autocuidado del sistema.



Eventos



Activaciones creativas



Salidas a territorio



Recorridos



Diálogo personalizado



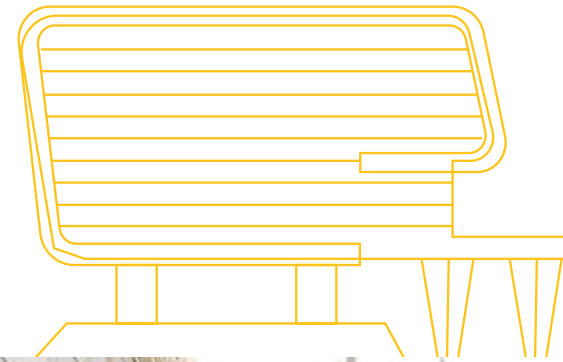
SE HACE CULTURA ENCICLA AL PEDALEAR

Más allá de operar un sistema y gestionar un servicio público, ENCICLA ha permitido crear toda una cultura en torno a la bicicleta, sus ventajas y beneficios, pero ante todo el propender por modificar hábitos en la forma de transportarse de la gente y acrecentar la consciencia colectiva metropolitana por una movilidad sostenible y amigable.

En ese sentido se ha fortalecido la gestión social del sistema como instrumento de transformación pedagógica, vital para acercarse a las comunidades y generar una comunicación en doble vía.

A través de un mensaje de transformación social y cultural expresado de múltiples formas y acompañado de acciones de impacto, así las comunidades comprenden mejor el papel de ENCICLA y se sienta las bases para abrazar el sistema y hacerlo parte de las "cosas del querer".

Cada vez que se inaugura una estación o se hace un trabajo previo de sensibilización con la comunidad y con el acompañamiento de trabajo social, el área de comunicaciones y de gestión social participa activamente generando actividades y piezas de comunicación para tal fin.



Precisamente parte del trabajo desarrollado por gestión social consiste en abordar a las comunidades, conversar con la gente, escucharlos y a su vez explicarles qué es ENCICLA y su importancia para la movilidad limpia del Valle de Aburrá y la necesidad urgente de hacer cambios en este sentido.

De hecho ya existe una guía de qué hacer, cómo realizarlo y en qué etapas del proceso implementarlo. Algunas de esas acciones comprenden una puesta en escena que ya se institucionalizó y hace parte de la imagen del sistema.

Esta invitación también se extiende a empresas, instituciones académicas, eventos de ciudad, entre otros. Siempre con un mensaje entusiasta de sumarse a la solución desde lo individual pero con el apoyo de todos.



ENCICLA TV, DONDE NADIE TE VE

Un colectivo artístico que simula la producción de un noticiero de televisión al que se incorpora una buena dosis de humor. A través de un performance interactúa con la comunidad, conversa, juega y convoca a los visitantes y curiosos para que se integren al sistema, cuiden de las estaciones y cambien la forma de moverse por la ciudad. En algunas ocasiones se cuenta con el acompañamiento musical de la banda de *pop – rock*: **La Toma**, autora e interprete de la canción **Yo voy Encicla**.

LA ESCUELITA DE LA PROFESORA ENCICLA

Uno de los objetivos sociales de ENCICLA como empresa, es fortalecer la “casa” y los que viven en ella. A parte de brindar un servicio público a la ciudad, que es la razón de ser del sistema, también es permitir que quienes trabajan en ella no solo devenguen un salario sino que puedan progresar y crecer profesionalmente. Con esta óptica se redujeron a seis horas al día los turnos de trabajo de los anfitriones, auxiliares y súper numerarios para que estos

podieran acceder o continuar sus estudios superiores.

Desde 2016 el área de Bienestar Laboral se encarga de la promoción y apoyo en educación. Una de las iniciativas, en Alianza con SAPIENCIA, Agencia de Educación Superior del Municipio de Medellín, es facilitar el proceso para quienes no han terminado sus estudios o los reanuden, también para comenzar a aprender algo nuevo.



“Queríamos que todo el personal que hiciera parte del área operativa pudiera aprender nuevas cosas. Que ninguno se quedara sin estudiar”

Bajo esta política de capacitación, los anfitriones y el personal operativo deben dedicar ocho horas mensuales de su jornada laboral para capacitarse en temas como:

-  **Mecánica básica de bicicletas.**
-  **Primeros auxilios.**
-  **Desarrollo humano.**
-  **Atención al usuario.**
-  **Hábitos saludables de vida.**

Esto les permitiría no solo estar al día con conocimientos afines a su función y trabajo diario, también para formarse en otros saberes y estar preparados en caso de un reemplazo u apoyo a otro puesto dentro de la operación.

Nace la “Escuelita ENCICLA” como cariñosamente se denomina la Escuela para la Formación del Trabajo. La idea es generar auto promoción, que algunos cargos y funciones sean suplidos por la misma fuerza laboral de ENCICLA.

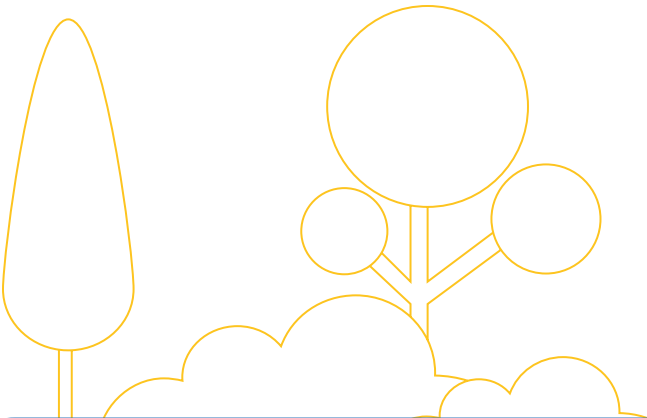


-  **Ciclismo urbano.**
-  **Seguridad vial.**



La primera promoción, en 2018, graduó a 23 personas que en horarios no laborales pero con recursos del sistema se capacitaron en:

-  **Fundamentos para el mantenimiento de estaciones automáticas (computación básica, Electricidad y electrónica.**
-  **Mecánica de bicicletas.**
-  **Atención al usuario con énfasis en call center.**
-  **Matenimiento de celulares.**



“Queremos que ENCICLA sea un gran lugar para trabajar y para crecer personal y profesionalmente. Quien entre a ENCICLA salga transformado del sistema”
- Viviana Tobón -

TORRE DE CONTROL, UN, DOS, TRES, PROBANDO

En enero de 2018 se suma al sistema ENCICLA el Centro de Monitoreo. Esto representó un salto tecnológico importante que mejoraría ostensiblemente la operación, al agilizar procesos ejecutados de forma manual hasta ese entonces. Gracias a este nuevo servicio, ubicado en el Centro de Operaciones en el barrio San Joaquín, es posible verificar el funcionamiento del sistema en tiempo real y gracias a las mediciones que efectúa, arroja datos sobre el balance de carga de las estaciones y emite reportes para el mantenimiento de las mismas.

Funciona de manera similar como lo hace una torre de control de un aeropuerto pero guardando las proporciones. A futuro se prevé que una actualización tecnológica e incorporación de nuevas herramientas digitales arrojará alertas tendientes a identificar eventualidades antes de que sucedan y prestar una mejor ayuda a los usuarios.



CÓMO PODEMOS AYUDARLO

Desde el primer día de operaciones el sistema contó con el respaldo de una línea telefónica que atendiera las necesidades de los usuarios y a su vez orientarlos en la utilización de un servicio completamente nuevo que generaría cualquier cantidad de interrogantes.

Con el paso del tiempo se hizo necesario fortalecer este equipo que funciona como un call center al que se incorporaron nuevos colaboradores que desde el Centro de Operaciones brindan soporte cuando surgen imprevistos o fallas en el sistema que se reportan a través de este medio, desde mal

funcionamiento en el módulo de préstamos, averías en las bicicletas o los esporádicos actos de vandalismo o hurtos.

ENCICLA posee varios canales de comunicación con los usuarios: correo electrónico, notificaciones en los módulos de préstamo, punto de atención y orientación en el Área Metropolitana, redes sociales (Twitter, Facebook e Instagram) más la APP de ENCICLA. De todos, la línea telefónica es el más empleado.



“Cuando una cometa alza vuelo y tiene el viento a su favor, siempre quiere volar más alto y si está en capacidad de hacerlo, pide más cuerda”

UNA COMETA QUE PIDE MÁS CUERDA

En coherencia con el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta PMB 2030 y gracias al **Plan de Gestión del Área metropolitana 2016 - 2019 Territorios Integrados** se incluye la expansión del sistema bajo una mirada de integración metropolitana. En 2017 comienza a gestarse este proyecto con miras a integrar a los diez municipios del Área Metropolitana y la meta de 100 estaciones en operación para finales de 2019.

Durante un año de tareas concretas, de convocar a las personas idóneas de cada área y **apoyados en diversos estudios de mercado, tecnología y temas legales, se logró cristalizar una planeación definida** que esbozó la ruta de expansión hacia los próximos años. La tarea está hecha.



Desde el 2014 llegaron las estaciones al centro de la ciudad. Para el 2018 el proceso de expansión llevó a ENCICLA a los alrededores de la Estación San Antonio del Metro con la inauguración de la Estación Málaga, la primera de esta nueva etapa, que llegó para fortalecer la red existente. En cuestión de semanas se convirtió en una de las más emblemáticas y estratégicas por su ubicación.

El uso que le dieron los usuarios la convirtieron en un punto de entrega de bicicletas y por consiguiente se auto abastece. Además, comenzó a formar parte del renovado Paseo de Bolívar, un proyecto de la Alcaldía de Medellín que transformó la zona en un lugar para caminar, visitar y recorrer el centro de forma segura y que cuenta con un desarrollo paisajístico y mobiliario urbano que convoca a propios y extraños.

En 2019, a la estación de Málaga, se sumaron las estaciones: Metro San Antonio, Palacio de la Cultura y Parque de Berrío.





¡NO PARE, SIGUE, SIGUE!

Para el 2019 el proceso de expansión convierte al sistema de bicicletas públicas en un asunto metropolitano, en un instrumento de integración de los diez territorios del Área Metropolitana. Los beneficios de ENCICLA son trasladados al Valle de Aburrá y a sus habitantes permitiendo que municipios como: Envigado, Sabaneta, Itagüí y Bello se conecten con la instalación de nuevas estaciones unidas a la red de ciclorrutas construidas por estos municipios y enlazadas con las ya existentes en Medellín.

A finales de 2019 el sistema cierra el año con 2.000 nuevas bicicletas y 100 estaciones en funcionamiento más una nueva plataforma de visualización de datos en el sitio web.

Son ocho años de servicio continuo que gracias a las experiencias y los aprendizajes acumulados, hacen de ENCICLA un sistema con solidez y con un futuro promisorio, soportado por una misión que convoca, unos valores que motivan y una propuesta de valor, que más que propuesta, es una consigna de vida.

De puertas para adentro hay un gran grupo humano, que vibra, pedalea y respira la cultura ENCICLA, que ama su trabajo y siente un gran aprecio por sus compañeros de viaje, porque

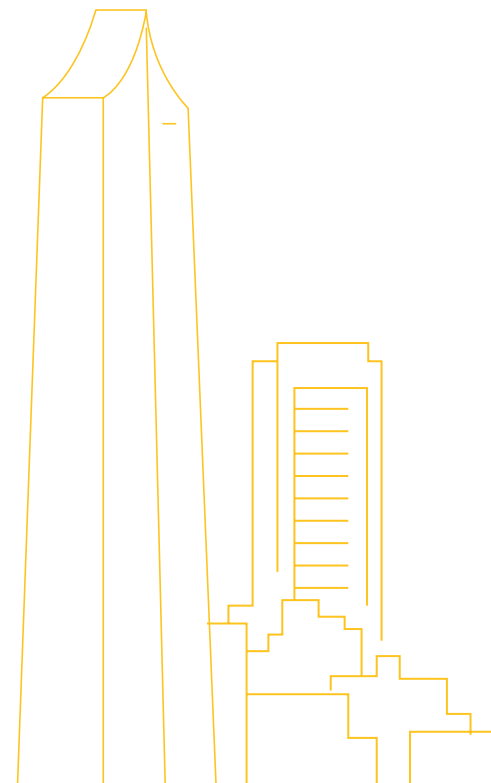
eso es ENCICLA, un viaje en dos ruedas por la vida de esta ciudad territorio. Y desde cada rol o cargo, desde la más sencilla de las responsabilidades hasta el más alto de los deberes, siempre se asume como una gran familia. La familia ENCICLA.

Este proceso de expansión no termina aquí, en la medida que más personas pasen de ser simples observadores a convertirse en nuevos usuarios se hará necesario llevar el servicio a otras zonas. Ampliar la flota de bicicletas, incorporar nuevas estaciones y por supuesto, un crecimiento de todo el sistema en sus diferentes frentes y escenarios: administrativos, logísticos, operativos y mucho más está contemplado en la ruta estratégica trazada para los próximos años de la cual ya se dieron detalles.



Una mirada atrás en el tiempo, en sus inicios y la historia construida hasta el presente será el mejor indicador y referente para dar el siguiente paso y así sucesivamente. ENCICLA es como una gran bicicleta que tiene muchos componentes y conocerlos es una puerta de entrada a ese mágico mundo de ver la vida en dos ruedas, con muchos pedalazos de frente y siempre adelante.

“Cuando todos los ciudadanos seamos conscientes en hacer un cambio personal por la movilidad limpia, así sea el más sencillo, como realizar un trayecto a la semana en bicicleta, ENCICLA no dará abasto”



EUGENIO PRIETO SOTO
DIRECTOR ÁREA
METROPOLITANA
DE VALLE DE
ABURRÁ



GERMÁN BOTERO
SECRETARIO
GENERAL ÁREA
METROPOLITANA



VIVIANA TOBÓN JARAMILLO
SUBDIRECTORA
DE MOVILIDAD



VICTOR PIEDRAHITA
SUBDIRECTOR
DE PLANEACIÓN



NATALIA HOLGUÍN



DANIEL BOTERO



MARIA ADELAIDA CALLE

**EQUIPO
JURIDICO**



LUISA FERNANDA VARGAS
COORDINADORA
DE OPERACIONES



CAROLINA PINZÓN
JEFE OFICINA
DE COMUNICACIONES

**COMUNI-
CACIONES**



LAURA GARCÍA



JORGE MONSALVE



DAVID ZAPATA MADRID

**GESTIÓN
SOCIAL**



YUVAL MILENA VILLA



SANDRA MEDINA



PAULA RUIZ



BAXTER GAVIRIA



SAMUEL DÍAZ



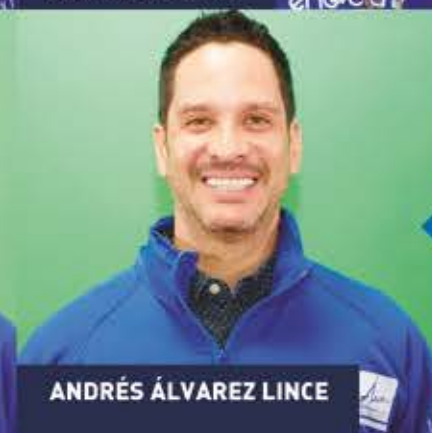
NANCY ACEVEDO



JUAN DAVID MURIEL



DANIEL ESPINOSA



ANDRÉS ÁLVAREZ LINCE

**EQUIPO ÁREA
METROPOLITANA**

COORDINADORES



CRISTIAN LAGOS



CÉSAR AUGUSTO YEPES

SUPERVISORES



ZORAIMA GALLEGO



VÍCTOR GUZMÁN



GREGORIO VALENCIA



FERNEY BAENA



SEBASTIÁN ARANGO



JUAN ANDRÉS PEÑA



JORGE AGUIRRE



YEFERSON PÉREZ

MONITORES DE OPERACIÓN



FABIÁN MEJÍA



CARMENZA MÚNERA



ADRIANA CONTRERAS



JHON HARDENSON CAÑAVERAL



JANETH VALENCIA



DANIS MARGOTH CASTAÑO



EVELYN BARRIENTOS

ATENCIÓN AL USUARIO



DANIELA DUQUE



EVELYN MARÍN



YULIS GARCÍA



JOSÉ DAVID ZAPATA



JHOVAN GIRALDO



SEBASTIÁN VARGAS



FABIÁN PALACIO

MANTENIMIENTO DE BICICLETAS



JULIANA CANO



JUAN FELIPE ARIAS



JOSÉ FABIÁN HENAO

**MANTENIMIENTO
DE BICICLETAS**



JHON JAIRO ÁLVAREZ



CARLOS ANDRÉS CASTAÑO



SANTIAGO VANEGAS



PAULA GUTIÉRREZ



CAMILO ALZATE



ÁLVARO FERNÁNDEZ



DANIEL ZAPATA



JUAN PABLO TAMAYO



JORGE MARIO PULGARÍN



DUVAN RÍOS



ANDRÉS FELIPE MUÑOZ



DIEGO MUÑOZ

**TÉCNICOS DE
ESTACIONES**



CARLOS ESTEBAN ORTÍZ



SANDRO ARDILA



JUAN DAVID FRANCO

**AUXILIAR
DE ESTACIÓN**



RIGOBERTO GÓMEZ



JUAN CARLOS TOBÓN

ANFITRIONES



ALEJANDRA CHAVARRÍA



ÁNGEL ARLEY ARIAS



PEDRO LÓPEZ



JULIÁN RESTREPO



YORMAN CÁRDENAS



CAROLINA MONSALVE



SERGIO DÍAZ



ANDERSON ROJAS



ANDERSON LIZARAZO



CAMILA GARCÍA



NATALIA ZAPATA

ANFITRIONES



ÓSCAR DARÍO CIODARO



ÓSCAR OCHOA



NELSON POSADA



RIGO ANDRÉS GONZÁLEZ



WILSON LÓPEZ



WALTER CARMONA



ELIANA JIMÉNEZ



YASMIN GIRALDO



DEISY VILLA



DERLY SEGURO



DUNIA VERGARA



SANDRA BEDOYA



STIVEN GRANADOS



STIVEN JARAMILLO



TOMÁS CANO



DAVID VIVARES



JULIANA SERNA



JULIETH GALLEGO



CAMILO LUJÁN



ELIANA MARCELA RUIZ



ELKIN TOBÓN



FELIPE OSPINA



FELIX VALENCIA



VIVIANA ESTRADA



LAURA MONTOYA



LAURA TABORDA



CARLOS JIMÉNEZ



CATHERINE MANRIQUE



CLAUDIA VALENCIA



CRISTIAN TAMAYO



JUAN DAVID MORENO

ANFITRIONES



KELLY ROATAN



CRISTIAN GARCÍA



DAVID SALGADO



ÉDGAR MUÑOZ



EDINSON JHOANY GRACIANO



EFRAÍN PANIAGUA



LUIS ESTEBAN ÁLVAREZ



KAREN GÓMEZ



GINA PATIÑO



GIOVANY VÉLEZ



GLORIA RIVERA



IAN ALZATE



JAIME ANDRÉS GARCÍA



JAN CARLO PATERNINA



JHON EDISON CASTAÑO



JOHNATAN MONTOYA



JUAN DAVID ESTRADA



JUAN FERNANDO GÓMEZ



ANDRÉS CANO



LEIDER FABIÁN ÁLVAREZ



LEYDY YULIETH VALENCIA



LEIDY LONDOÑO



ANDRÉS JARAMILLO



NATALIA LONDOÑO



FREDY LOAIZA



MIGUEL TANGARIFE



MARTA RUBÍ OSORIO



MARÍA EMILSE SOSSA



MANUELA RODRÍGUEZ



MANUEL AREIZA



JUAN FELIPE LÓPEZ

ANFITRIONES



JHON JAIR SUAREZ



JUAN ANTONIO CARO



CAMILA ARANGO



SEBASTIÁN GONZÁLEZ



KEVIN GALLEGO



JUAN ESTEBAN MANRIQUE



SEBASTIÁN VÉLEZ



EDWIN CAICEDO



ANDRÉS GARZÓN



OBERTH MANCO

EQUIPO DE BALANCE



CRISTIAN MESA



ESTÉFANY MARTÍNEZ



LISET TABORDA



OMAR GRACIANO



JUAN FERNANDO RAMÍREZ



FERNANDO AGUDELO



JULIO HERNANDO ZAPATA



JHON ERIK VALENCIA



JAIR DUBARNEY TORRES



JORGE MARIO AVENDAÑO



GUILLERMO GÓMEZ



JUAN FELIPE ARDILA

GRACIAS POR —
— SU COMPROMISO



MAURICIO YÉPES



RÓBINSON LÓPEZ



FRANK RESTREPO



GUSTAVO RODRÍGUEZ



JHON ALEXANDER MONTOYA

CAP
5

ESO DE **ANDAR**
EN **BICICLETA**
FUNCIONA **COMO**
UN RELOJITO



“

¿Cómo se ensambla una bicicleta? Igual que un reloj, con la misma paciencia y cuidado que se requiere para unir cada pieza entre las ciento treinta partes que lo componen.

Piñones, resortes, tornillos, ruedas, engranajes... Todo debe quedar en su sitio y bien puesto. De no funcionar correctamente podrías no llegar a tiempo a tu cita.

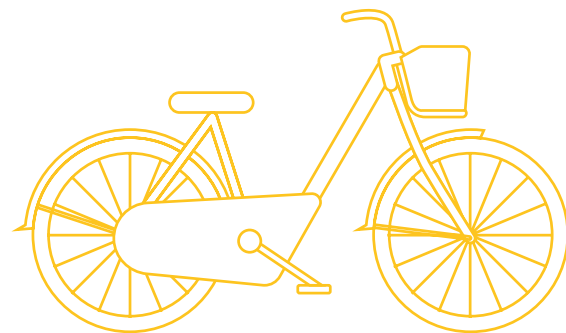
Con la bicicleta pasa lo mismo, todo debe coincidir y estar bien alineado. Al igual que el reloj, de no funcionar correctamente podrías no llegar a tiempo a tu cita. Sincroniza tu reloj, ajusta bien tu bicicleta, ambos te llevarán por la ruta de la vida.

”



Esa bicicleta que todos los días va de un lado para otro, de oriente a occidente, de norte a sur y que cada hora cambia de “conductor” necesita quien le brinde los cuidados para mantenerse en forma y estar a punto para rodar con la misma autonomía como si estuviera recién salida de fábrica. En otras palabras, necesita mantenimiento. ¿Quién lo hace?, ¿dónde y cada cuánto?

Existe un grupo de habilidosos mecánicos, “metidos en el cuento” como popularmente se dice, que han hecho del proceso de mantenimiento de bicicletas una vocación que asumen religiosamente, con la entrega que implica dedicar largas jornadas de trabajo “mimando” a las protagonistas del sistema ENCICLA.



DETRÁS DE CADA BICICLETA HAY UN MECÁNICO QUE LA CONSIENTE

Ferney Baena

Desde muy joven se enamoró de las bicicletas. Sus tíos se encargaron de cultivar ese amor, porque en la familia la buena costumbre de salir a entrenar todas las semanas fue por años una actividad casi religiosa. Esta motivación lo impulsó a convertirse en ciclista profesional con un historial enmarcado por ocho Vueltas a Colombia, siete Clásicos RCN, dos Vueltas a Costa Rica y un sinnúmero de participaciones locales.

Esa pasión llevó a Ferney a dejar con el tiempo las competencias y acariciar la mecánica para seguir con esa devoción. Las casualidades de la vida lo llevaron a ENCICLA y hoy es el jefe de mantenimiento de bicicletas, donde, junto con otros 14 “gomosos” de los pedales, las bielas, las cadenas, los piñones y una gran dosis de entrega, son el equipo que mantiene en forma a toda la flota de bicicletas que componen el sistema.

La jornada de este denodado grupo comienza a las seis de la mañana y continúa hasta las seis del día siguiente, en tres turnos de ocho horas cada uno. El taller es atendido en promedio por cuatro mecánicos que están en el lugar y otros dos que recorren las estaciones brindando reparaciones prioritarias, esas cotidianas que van del típico “pinchazo” hasta el cambio de alguna pieza en particular.



El taller es una bodega gigante ubicada en el barrio San Joaquín, donde en los años 70 funcionó el legendario local de “Brinquitos”. Allí ingresan a diario un promedio de 90 bicicletas que necesitan un mantenimiento correctivo, y de paso se aprovecha para aplicar el preventivo también. Se hacen desde cambios a las zapatas de los frenos – lo más común – hasta reemplazos de llantas, neumáticos, luces y la infaltable lubricación, indispensable para efectuar viajes cómodos sin molestos sonidos.

Mientras un domingo cualquiera la gente duerme para levantarse al día siguiente y recibir una nueva semana, el taller ya está funcionando. Desde las 10:00 p.m. ya hay mecánicos reparando las bicicletas que ingresaron en la tarde del sábado y que deben quedar listas para acompañar a los usuarios en sus viajes, incluso antes de que salga el sol.

“Lo más gratificante es cuando todas las bicicletas están en operación, ver que ninguna está enferma es un mensaje de que todo está funcionando bien”



Todas las bicicletas tienen una hoja de vida o ficha de control. En este documento se asienta todo el proceso de mantenimiento y se hace seguimiento para prolongar su vida útil, porque desafortunadamente las “azulitas” se van desgastando con el uso y la acumulación de kilómetros recorridos.

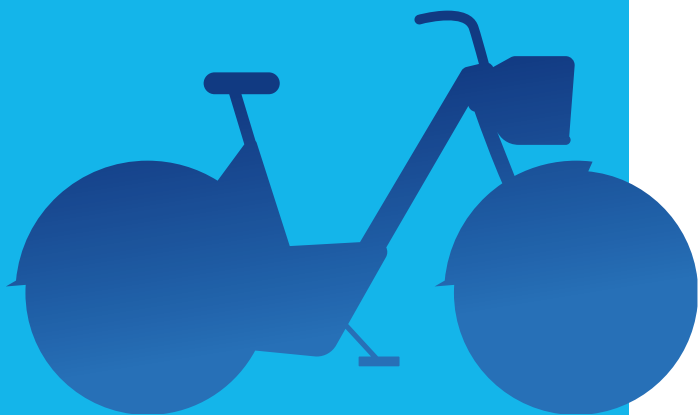
El taller móvil hace las veces de un equipo de rescate que llega para auxiliar las “bicis” con problemas. Atienden principalmente en los puntos de reparación inmediata ubicados en La 33, el Segundo Parque de Laureles y la Universidad Nacional. Y cuando el deber llama, se trasladan a las estaciones para atender cualquier eventualidad que reporte un usuario.

ENCICLA TIENE UN CEREBRO Y ALLÍ SE VIVE OTRA HISTORIA

De cara a su portador, el reloj de pulsera da la hora con exactitud, las manecillas se sincronizan para informar que son las tres en punto, hora de tomarse el café de la tarde. Pero, ¿qué hay detrás del visor? ¿qué extraño proceso interno ocurre entre esa cantidad de piezas metálicas? ¿magia? ¡Tal vez!

Algo parecido ocurre internamente con el sistema ENCICLA que la gran mayoría de los usuarios ignora; una fuerza de colaboradores, operarios y personal administrativo que hacen posible la operación. Gracias a ellos las estaciones funcionan óptimamente, las bicicletas están disponibles y en buen estado; además se piensa y se planea en cómo mejorar y ampliar la cobertura para que nuevos usuarios se beneficien de ENCICLA.

La mejor manera de explicar cómo opera es a través de gráficos que acercan esa intrincada red de proceso, funciones y protocolos como lo veremos a continuación.



CADENA DE VALOR

En un ejercicio de planeación estratégica ENCICLA ha definido su cadena de valor, es decir, la forma en que organizamos nuestro qué hacer(procesos) para el cumplimiento de nuestros objetivos.

Los procesos misionales, que son aquellos, que contribuyen de manera directa a la razón de ser de ENCICLA:

ESTRATÉGICOS



GESTIÓN DE LA ESTRATEGIA



PROMOCIÓN Y RELACIONAMIENTO ESTRATÉGICO



GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

MISIONALES



GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO



OPERACIÓN



GESTIÓN DE USUARIOS

APOYO



GESTIÓN DE TALENTO HUMANO



ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO



Taller / Bicicletas



GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA MANTENIMIENTO

Asegurar la disponibilidad y buen estado de los elementos que garantizan la prestación del servicio.



Ubicado en el barrio San Joaquín en

Medellín



9 unidades
ingresan en promedio diariamente



Se hace mantenimiento correctivo y preventivo de las bicicletas

PERSONAL



1 jefe de mecánicos

11 mecánicos

3 auxiliares de mecánicos



6 promedio cada día

Cada turno repara entre
25/35
bicicletas



Funciona de domingo a domingo

3 HORARIOS



6:00 a.m. a 2:00 p.m. Tres (3) mecánicos de planta Un (1) auxiliar

2:00 p.m. a 10:00 p.m. Tres (3) mecánicos de planta Un (1) auxiliar

1:00 p.m. a 6:00 a.m. Tres (3) mecánicos de planta

10:00 p.m. a 6:00 a.m. Dos (2) mecánicos de planta (Domingo - amanecer lunes siguiente)

Estaciones (mantenimiento)

Preventivo

Automáticas >>> **15 días**

Manual — >>> **3 meses**

Correctivo



Correctivo se hace **al instante.**
En el momento que se reporte, sin importar si es estación automática o manual.

Limpieza

Básica una vez a la semana (mixta).

Especializada (técnica) solo estaciones automáticas
cada 15 días

Equipo

1 Coordinador

6 Técnicos estación

1 Auxiliar estación manual





GESTIÓN DE USUARIOS

Mantener una relación comunicación eficaz y oportuna con los usuarios, que genere confianza y sentido de pertenencia hacia el sistema.

Inscripción / activación



La persona que desee ser un **usuario ENCICLA** debe seguir unos sencillos pasos:



1 Ingresar el **sitio web:**
www.encicla.gov.co



2 Dar clic en **INSCRIPCIONES** y diligenciar el formato.



Tener a la mano y previamente escaneados **los siguientes documentos:**

- Foto
- Tarjeta cívica personalizada
- Cédula por ambos lados
- La cuenta de servicios públicos donde se identifica la dirección de residencia.



Esperar la **respuesta de aprobación** a través de un mensaje de correo electrónico.

5

Dirigirse al módulo de atención al usuario en el Área Metropolitana **para finalizar la inscripción.**



Relacionamiento con los usuarios

CANALES Convencionales

MEDIOS Digitales

Estaciones



Línea atención telefónica



- Atender las necesidades de los usuarios.
- Llamar usuarios para notificar los incumplimientos por mal uso del sistema.
- Actualización de datos.

Punto de atención



Redes sociales



Sitio web



App



Monitoreo



OPERACIÓN

Garantizar la prestación de un servicio excelente para el usuario y eficiente para el programa.

Desde el Centro de Monitoreo



se vigila la operación del sistema para garantizar que todo funcione correctamente y dar rápida respuesta en caso de una eventualidad.

1

Mantiene comunicación permanente con los anfitriones de estaciones, el taller móvil y los camiones que efectúan el balance de carga.

2

Reporta en tiempo real el estado actual de cada estación y su disponibilidad de bicicletas.

3

Arroja indicadores que luego se traducen en información para hacer correctivos y mejoras. Igualmente para reportar malos usos de los préstamos y generar sanciones.

Balance de carga

Es la operación que hace posible

que el sistema **equilibre la disponibilidad de bicicletas** en las diferentes estaciones.



Desde el Centro de Monitoreo

se emiten alertas que son atendidas con el coordinador de operaciones quien contacta a los camiones repartidores para trasladar bicicletas de una estación a otra.

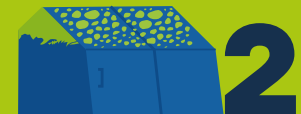
Préstamos

ESTACIONES MANUALES



1

Un anfitrión



2

Módulos almacenaje bicicleta

ESTACIONES AUTOMÁTICAS



1

Módulos de préstamos



2

Módulos de anclaje

ÁREA DE monitoreo



- Verifica el funcionamiento del sistema en tiempo real.
- Revisa los recursos de la operación.
- Emite reportes para mantenimiento de estaciones.
- Monitorea que el comportamiento de los usuarios relacionados con incumplimientos y usos indebidos.



SUPERVISIÓN general

Supervisar la labor del personal en las estaciones y las estaciones mismas.



COORDINACIÓN general

Garantiza la operación del sistema. Que todo funcione.



¿CÓMO SE GESTIONA UNA NUEVA ESTACIÓN?



¿Dónde ubicar las ESTACIONES?

- Para ubicar las estaciones se realiza un estudio detallado del territorio en las zonas de expansión, considerando:
- Garantizar que no haya mucha distancia entre ellas (tener estaciones a 300 m es fundamental para entregar un buen servicio).
- Espacio suficiente para el tamaño de la estación (Mínimo 40 m2).
- Evitar conflictos del ciclista con el peatón y con accesos a casas o establecimientos comerciales.
- Cumplir los planes de ordenamiento territorial de cada municipio.
- Evitar las zonas verdes y nunca talar árboles.
- No circular por lugares inseguros para los usuarios y para el sistema.
- Evitar, en la medida de lo posible, que las futuras estaciones rompan las dinámicas sociales del territorio o tengan afectaciones futuras.



A PLANIFICACIÓN

Responde a dos preguntas:

¿HACIA DÓNDE DEBE CRECER EL SISTEMA?

La expansión del sistema considera:

- Ampliar la cobertura del sistema actual.
- Integrar el territorio metropolitano.
- Mejorar niveles de servicio del sistema actual (más estaciones en la misma zona).
- Ampliar la cobertura del SITVA (última milla).

Teniendo en cuenta estos criterios se eligen las zonas de expansión considerando de manera prioritaria zonas:

- De baja pendiente (menores a 6°)
- Que pueden acercarse al sistema de transporte público (Metro y Metroplús) a través del sistema.
- Donde exista o vaya a existir acceso seguro a los usuarios por ciclorrutas.



B ESTRUCTURACIÓN

Diseño y aprobación de estaciones. Conformado por ingenieros, arquitectos, abogados y profesionales de gestión social.

- 1 Visita a los municipios y concertación: Puntos exactos de instalación, condiciones del espacio, dimensiones y posibles limitaciones de la estación. El equipo de gestión social da una mirada "social" a los nuevos lugares, además de identificar y evitar afectaciones futuras.
- 2 Evaluación y gestión de conexiones eléctricas: Solicitud de conexión a EPM.
- 3 Diseño de las estaciones: Diseño arquitectónico de cada estación, incluyendo redistribución de los espacios, mejorar accesibilidad del ciclista, señalización horizontal y vertical.
- 4 Aprobación de las estaciones: Licencia de intervención de espacio público ante cada municipio.



C EJECUCIÓN

Pedagogía y gestión social.

- Generar un vínculo entre los habitantes de cada territorio.
- Construir colectivamente el nombre de cada estación.
- Dar a conocer el sistema en los municipios donde llegará ENCICLA por primera vez.
- Activar masivamente nuevos usuarios en zona y municipios de expansión.

Adecuaciones y realización de obras civiles

- Adecuar el espacio donde se instala cada estación que facilite el acceso de peatones y ciclistas.
- Señalar todo el entorno.

Conexiones eléctricas.

Aprobado el punto de conexión por EPM y otorgada la licencia de intervención de espacio público se procede a la realización de las conexiones eléctricas.

Instalación de estaciones y puesta en funcionamiento.

Es la etapa final donde se instala la imagen e información en la estación. Se instalan el tótem, los módulos y se legalizan las conexiones eléctricas.



CAP
6

UNA VEZ ME,
SUCEDIÓ
YO LO
VIVÍ

¿Cuántas historias se pueden vivir en bicicleta? Todas. Súbete a una de ellas y en verano conseguirás un nuevo amor.

Si sigues pedaleando, en otoño escucharás el mágico crujir de las hojas secas mientras pasas sobre ellas; en invierno, si buscas refugio y una buena taza de chocolate, ella te llevará a casa; y en primavera, si aún no estás cansado, te mojarás un poco, pero serás recompensado por la fragancia del campo y su espectáculo de colores. A la vuelta de un año habrás vivido cuatro nuevas historias, pero, si no tienes prisa, sigue avanzando.

La vida es un camino que puedes recorrer en bicicleta, encontrarás muchos como tú.



Más allá de ser un medio de transporte que apasiona e inspira, la bicicleta ha sido un referente y protagonista en la historia, el arte y la cultura en casi todas las regiones de nuestro planeta.

De hecho, hay sociedades y países con una marcada identificación hacia la compañera de dos ruedas. En China se calcula que ruedan todos los días alrededor de 500 millones de bicicletas. Los japoneses no se quedan atrás, su flota de “ciclas” asciende a los 72 millones; y en este listado, un poco más abajo, le siguen varios países europeos, entre ellos: Bélgica, Suiza y Holanda, que son ampliamente reconocidos por su vocación y afición por la cariñosa “bici”. De los tres, en Holanda hay prácticamente una bicicleta por cada habitante: 16 millones aproximadamente.

La pregunta obligada es: ¿cuántas historias, anécdotas y experiencias habrá detrás de cada uno de estos viajes? Infinitas.

Amistad, amor, risas, nuevos amigos, experiencias de vida, oportunidades laborales, inclusión social. La lista es extensa. Pequeñas historias que se cuentan con alegría para recordar esos buenos momentos donde la bicicleta fue la heroína, la generadora de sonrisas, besos, abrazos y hasta lágrimas.

“ENCICLA es el medio por el cual le estamos enseñando a las personas a utilizar la bicicleta como medio de transporte”

- Lina López -

El sistema ENCICLA también tiene historias. Los protagonistas han sido los mismos usuarios que recuerdan esas anécdotas con cariño y las comparten como parte de esta memoria viva en dos ruedas, **porque una vez les sucedió y lo vivieron.**



Vivo, estudio y trabajo con ENCICLA

Marcela Cely

es estudiante de Contaduría Pública del ITM, oriunda de Bucaramanga. Por “cosas de la vida”, como ella afirma, se le presentó a comienzos del año una oportunidad para estudiar y trabajar en Medellín. La distancia entre su lugar de vivienda en el barrio San Javier, la empresa donde labora cerca de la Estación Industriales del metro y la universidad se convirtió en un reto para cumplir con los diferentes horarios y a la vez familiarizarse con una ciudad nueva para ella.

Conoció ENCICLA mientras descubría a Medellín. Llamó su interés el ver a varias personas usando la misma bicicleta azul. Intuyó que era parte de algún sistema de alquiler, pero para su grata sorpresa se enteró que eran públicas y gratuitas.

Esto le llamó poderosamente la atención, además porque al ser usuaria de ENCICLA podría desplazarse entre sus diferentes puntos de interés, ya que todos están conectados en la mayor parte del recorrido por una ciclorruta.

Su primer gran reto fue aprender a montar en “cicla”. Aunque de niña le enseñaron, con el paso del tiempo se le olvidó. Vencida esta prueba, el paso siguiente fue inscribirse en el sistema y comenzar a usarlo. Al principio sintió un temor normal, de “primípara”, pero se fue acostumbrando y familiarizando con su ruta diaria hasta ser una feliz y tranquila “bicicletera”. La clave está, según Marcela, en ir a una velocidad moderada y no perder la concentración.



ENCICLA facilita su vida y así lo manifiesta en sus propias palabras:

“Gracias a la bicicleta llego a tiempo al trabajo y a la universidad. A veces el metro va muy lleno y en bus me demoro mucho. Además ahorro dinero y para uno como estudiante cualquier moneda cuenta.”

Como todos los usuarios, Marcela tiene recomendaciones y sugerencias:

“Me gustaría que en el futuro existiera una bicicleta para las personas que somos “chiquis” o bajitas de estatura, porque eso haría más cómodos los desplazamientos.”

Universidad y amor ENCICLA

Camila Gómez

es estudiante del Politécnico Jaime Isaza Cadavid y usuaria permanente del sistema ENCICLA. Desplazarse en bicicleta le ha servido para hacer ejercicio porque no tiene tiempo para practicar un deporte en particular, y como estudiante universitaria encontró el medio ideal para llegar a tiempo a clase de seis de la mañana y de paso ahorrar un poco de dinero.

Camila literalmente despierta y se acuesta con ENCICLA. Sus horarios de clase la hacen madrugar y recibir nuevamente clases al anochecer. En cada trayecto hay una bicicleta de por medio. Pero no es la única, siempre está acompañada de otros estudiantes que masivamente son usuarios activos y, a manera de una cuadrilla de ciclistas, van en el mismo “lote” para cruzar el punto de llegada simbólico, que son las puertas de acceso de la universidad.

“Por la mañanas el bus se demora en pasar, mientras que en bicicleta voy a mi ritmo y manejo mi afán. Pocas veces me veo cogida del día.”

Además del uso para ir a la universidad, también emplea el sistema para pasear con su novio, ir a cine o hacer diligencias en el centro. De hecho, con otros amigos se va de “parche” cada vez que puede. Con lo que se ahorran de “pasajes” (tarifa por viajar en bus o metro) se pueden dar un “antojito”.

“A veces voy con mi novio al estadio o al Parque Norte, hacemos recorridos largos para hacer deporte y como premio al esfuerzo nos comemos un helado, a veces incluso invitamos a los amigos. Todos hacemos uso de ENCICLA.”

Familia que viaja junta en ENCICLA, permanece unida

Édgar Álvarez es un usuario frecuente del sistema desde hace dos años. Decidió junto con su familia prescindir del vehículo particular para movilizarse en transporte público y explorar otras alternativas no contempladas hasta el momento, como usar la bicicleta.

“Una vez nos encontramos los cinco en el semáforo de la ciclorruta de la Estación Estadio. Fue curioso porque cada uno salió en una horario diferente. Mi esposa y yo íbamos rumbo al trabajo, otro de mis hijos venía de visitar a la novia y los otros, de la universidad”



“Queríamos hacer algo por la ciudad, las emergencias ambientales nos cuestionaron y como familia pensamos en alguna acción que, aunque pequeña, pudiera hacer la diferencia. Así que vendimos el carro familiar”

Papá, mamá y tres hijos, todos estudiantes universitarios, se acercaron a la Estación San Antonio del Metro para solicitar su tarjeta Cívica. Con ella comenzaron a utilizar el sistema ENCICLA a diario para alternarlo con otros medios de transporte como el metro y las rutas integradas.

En varias oportunidades, las coincidencias de la vida los han reunido en las diferentes ciclorrutas de la ciudad sin que se lo propusieran, pero recuerdan con simpatía una en particular.

Edgar no solo es un usuario, también es un “evangelizador” de la bicicleta. En su trabajo recomienda utilizar ENCICLA y lo mismo hace con la familia y los amigos. Es consciente de que una pequeña acción podrá hacer eco en el planeta.

Con ENCICLA aprendí a montar en bicicleta

Luz Adriana Rojas es psicóloga y se encuentra vinculada al sector salud. A diario observa como muchos de sus compañeros enfermeros, que llegan para comenzar su turno de trabajo, lo hacen en bicicleta. Algunos tienen “cicla” propia y otros utilizan el sistema ENCICLA, que los deja a un par de cuadras de la clínica.

“Por las mañanas, cuando viajo en mi vehículo particular, veo un desfile de personas que circulan por el andén de las bicicletas y, mientras el taco de los carros avanza a paso lento, ellos pedalean como si nada”

La curiosidad la llevó a preguntar a sus compañeros cómo funcionaba el sistema y qué costo tenía. El hecho de no tener un valor por el préstamo de las bicicletas la sorprendió, para ella este representaba un gran servicio social digno de elogiar. Esto la motivó a consultar cómo podría inscribirse a ENCICLA, pero había algo que representaba una barrera: no sabía montar en bicicleta. De niña lo intentó pero se aburrió y desistió. ¿Qué hacer? ¿Un adulto puede aprender a montar en bicicleta?

Con la ayuda de su esposo, se inscribió y aprovechó la caminata dominical para tomar la primera clase. El servicio se llama BICI ESCUELA para ADULTOS y es prestado por el Área Metropolitana. Luego de varios domingos de prácticas, pequeñas caídas y muchas risas, Luz Adriana comenzó a dominar el “caballito de acero” y se sintió más segura como para enfrentarse al gran reto de circular en bicicleta por la ciudad.

“Me avergonzaba y quise olvidarme de la idea de subirme a una bicicleta pública, pero una compañera a la que le conté mi problema me dijo que en la ciclovía del estadio todos los domingos enseñaban a montar en bicicleta. Averigüé y sí, ese servicio funcionaba, también era gratis”

Llegó el día esperado. Se citó con dos de sus compañeros para que la acompañaran en esta pequeña aventura, solicitaron las bicicletas y comenzaron a pedalear. Fueron solo diez minutos entre la Estación U.P.B. y la Estación La 33. Al final, prueba superada. ¡Qué alivio!

Luz Adriana tiene como tarea hacer dos trayectos a la semana, los días de pico y placa. Deja el carro en casa y aporta su granito de arena a la movilidad sostenible y a “dejar de contaminar”, como ella dice.

“Me dio susto al principio, me sentí intimidada por los carros, pero eso es cuestión de práctica. Es como cuando uno aprende a manejar, al principio uno es muy buñuelo pero luego va cogiendo confianza”

De corbata se puede viajar ENCICLA

Carlos Quintero

es un apasionado por la bicicleta. Su afición, cercana a los seis años, lo ha llevado incluso a participar en carreras amateur fuera del país. Él hace parte de un colectivo local y, junto con otros compañeros de práctica, dedica semanalmente más de quince horas a prepararse. Entre sábado y domingo aprovecha para entrenar por algunas vías del oriente antioqueño y como buen ciclista, tiene una colección de accesorios, vestuarios, *gadgets* y por supuesto, dos bicicletas que son sus “niñas mimadas” a las que rinde una devoción especial.

“Uso ENCICLA por estrategia. Cuando salgo a trabajar mi hora de regreso puede cambiar, así como el lugar donde termina mi jornada diaria. Unas veces temprano, otras, tarde. Puedo estar en Sabaneta, Envigado o fuera de la ciudad, así que no me comprometo a llevar mi propia bicicleta”

De lunes a viernes labora cerca de La Alpujarra y lo hace en bicicleta, pero no en la propia. Él opta por usar a ENCICLA. ¿La razón? En sus propias palabras lo justifica.

Carlos usaba a diario su vehículo particular, pero cuando descubrió cerca de su casa una estación de ENCICLA, comenzó a ser un usuario regular. Dejó prácticamente el carro para el fin de semana, salir con



“Por las mañanas me demoraba más de 40 minutos en llegar al trabajo. En ENCICLA, máximo quince minutos, y no me tengo que preocupar por parquear el carro y pagar la mensualidad del parqueadero”

la familia y las necesidades del hogar o “hacer vueltas”, como coloquialmente se conoce a las diligencias personales.

A veces cuando debe llegar a una reunión importante, que implique vestir formalmente, no le ve dificultad en hacerlo de saco, corbata y ENCICLA. Aparentemente esto sería un obstáculo, pero todo está en cómo se asuman las circunstancias.

“En Europa lo hacen con saco, corbata, sombrero, maletín y paraguas. Ellos son muy relajados y yo también”

Un usuario lo olvidó, ENCICLA lo recuperó

Un joven dedicado a la producción de materiales audiovisuales dejó por olvido sus cámaras profesionales de video cuando hizo entrega de la bicicleta en la Estación Santa Teresita. Al dejarla en el módulo de parqueo no se percató de retirar las cámaras de la canasta. Para su fortuna, cuando el auxiliar de balance de carga llegó para guardar las bicicletas, las encontró. Gracias al protocolo de servicio que orienta al personal de ENCICLA sobre qué hacer cuando se encuentra alguna pertenencia de los usuarios, fue posible recuperar este equipo de trabajo de un alto valor comercial. Además, el trabajo depositado en la memoria de las cámaras y el equipo como tal constituían el insumo principal de su actividad laboral.

Cuando se le informó sobre el hallazgo de sus cámaras, el joven lloró de la alegría. Fue a reclamarlas al Centro de Operaciones y, como un gesto de agradecimiento, le llevó a todo el personal un presente para que desayunara.



descuido todo tipo de pertenencias, desde ropa, sombrillas, bolsos, paquetes, libros, teléfonos móviles y hasta documentos personales. En un 90% estas son recuperadas y entregadas a sus dueños. Para aquellas que por alguna circunstancia no son reclamadas, en especial las prendas de vestir, se da un tiempo prudencial; luego se envían a una fundación o centro de beneficencia.

ENCICLA siempre invita a los usuarios a través de campañas en redes sociales y otros medios a estar siempre al tanto de sus objetos personales.

Un correcaminos que viaja en bicicleta

Iván Echeverry

conoce a ENCICLA desde sus inicios y contribuyó en gran medida a dar ese primer pedalazo que necesitaba el sistema para operar oficialmente. Fue el asesor de mecánica de bicicletas en la fase piloto y tuvo a su cargo el mantenimiento de las primeras 500 unidades, además, sentó las bases de lo que hoy en día es el Taller de Mecánica de ENCICLA. Incluso, en el presente, sigue prestando una consultoría activa y brindando capacitaciones al nuevo personal, en vista de la gran expansión y la cantidad de bicicletas que se vienen incorporando al sistema.

Iván es la cabeza de un proyecto social que le ha permitido a cientos de jóvenes, estudiantes de universidad y de grado 10 y 11 de bachillerato de el municipio de El Retiro, Antioquia, capacitarse en el oficio de reparar y hacer mantenimiento preventivo y correctivo a las bicicletas.

Desde hace 25 años existe este proyecto sin ánimo de lucro que se llama Corporación Correcaminos.

“Mientras en el Municipio bailaban y celebraban, y en nuestras casas se rezaba la novena de aguinaldos, nosotros estábamos en el taller trabajando a doble jornada”



Entre sus múltiples funciones se destacan:



Donación de bicicletas para niños campesinos.



Clases gratuitas para aprender a montar en bicicleta, dirigido a niños y jóvenes.



Fomento de la bicicleta como medio de transporte amigable con el planeta a través de festivales, ciclopaseos y competencias recreativas.



Promoción de ciclistas para que se conviertan en profesionales.



Escuela de mecánicos de bicicletas en alianza con el SENA. Cuando terminan su capacitación, cuentan con un oficio que los ayuda a continuar sus estudios superiores o vincularse al mundo laboral. Actualmente hay 20 mecánicos graduados.

Iván recuerda una anécdota donde fue necesario implementar un plan de choque para cumplir con el pedido de las primeras 500 bicicletas ensambladas, mencionadas anteriormente. Corría el mes de diciembre de 2012, en plenas fiestas municipales y, un grupo de diez mecánicos más el personal de ENCICLA, se dieron a la tarea de tenerlas a tiempo. Eso implicó dejar a un lado las actividades familiares de Navidad y Año Nuevo, así como el ambiente de fiesta que se vivía en El Retiro y que representaba un gran distractor.

Hasta ver, no creer

Yuli García Pineda

está vinculada a ENCICLA desde sus inicios. Fue una de las personas que atendió la convocatoria de anfitriones para un programa de préstamo de bicicletas en la fase piloto. Recibió la información acerca de en qué consistía ese trabajo, y la persona que le dio la inducción lo hizo con tanta pasión y convencimiento, que ella de inmediato se sintió atraída, pese a la gran cantidad de dudas que le generaba y algo de escepticismo.

“Al principio me preguntaba, con algo de incredulidad, quién se subiría a esas bicicletas. Pero en la medida que empecé a ver que las personas sí comenzaban a utilizarlas y crecía el número de usuarios, también me contagié”

Yuli pasó la prueba, y luego de varios años como anfitriona de una estación manual, pasó al área de atención al usuario. Hoy es una promotora de ENCICLA que orienta a las personas que acuden por información y finaliza los procesos de inscripción. Pero su relación con ENCICLA va más allá, ya que ella también es una usuaria que se beneficia del sistema.

Su trabajo como anfitriona y supernumeraria la acercó a la bicicleta. Antes no le prestaba atención, pero cuando comenzó a desplazarse por “obligación” en las bicicletas de ENCICLA – debía movilizarse a diario entre estaciones – comprendió los beneficios de hacerlo en cuanto a tiempos de desplazamiento, ahorro de dinero y como actividad física. Hoy la mayoría de los viajes los hace a través de ENCICLA y esta “fiebre” se la ha contagiado a su familia, que también se acercó a las bicicletas y cuyos integrantes hoy tienen el estatus de usuarios regulares y felices.

“ENCICLA me ha ayudado a mantener un buen estado físico y a no subir de peso. Cuando uno hace solo un trabajo de escritorio se va volviendo sedentario, pero el hecho de desplazarme de mi casa al trabajo y viceversa ayuda a compensar la falta de ejercicio”



CAP
7



HASTA,
PODRÍAMOS IR
A LA
LUNA
EN BICICLETA

¿Cuánta distancia separa a la Tierra de la Luna? Si trazamos una línea durante el perigeo, el punto más cercano entre las dos, mediría 350.000 Km, algo así como darle casi nueve vueltas a la tierra. **¿Y si fuéramos a la Luna en bicicleta, cuánto nos demoraríamos?** Si no hay prisa y a un pedaleo constante llegaríamos en 990 días, casi dos años y medio.

Hay que llevar provisiones. Será un viaje entretenido, veríamos millones de estrellas, planetas, cometas, nebulosas y lo mejor, observaríamos de lejos la tierra, además tendríamos la vía solo para nosotros.



ENCICLA en cifras*



82
Estaciones



1,900
Bicicletas



23 Km2
Cobertura

92,495
Usuarios
inscritos



* Datos a 31 de octubre de 2019



11,759,000

Viajes realizados



15,900

Viajes al día (promedio)



17,330

Viajes máximos
realizados en un día



12

Viajes por
bicicleta al día



46%

Viajes integrados
al SITVA



0,7

Accidentes/10.000 viajes



107

bicicletas
hurtadas



30%

recuperadas



NUESTRAS ESTACIONES



RECORRIDOS MÁS FRECUENTES



Suramericana	>>>	Universidad Nacional
Estadio	>>>	UPB
Universidad	>>>	Moravia
Rosales	>>>	Industriales Metroplús
Sabaneta Parque	>>>	Sabaneta Metro



LAS ESTACIONES CON MÁS PRÉSTAMOS



NUESTROS USUARIOS*



92,495
Usuarios
inscritos



3,824
Usuarios
extranjeros



66% Usaron la bicicleta como modo de
transporte por primera vez



44,841
Han usado el sistema
en el último año



20
Usuarios
nuevos al día

* Datos a 31 de octubre de 2019



21%
Mujeres



79%
Hombres



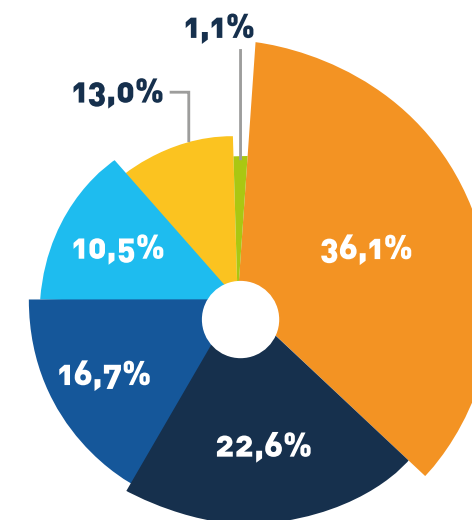
28%
Estudiantes



72%
Público
general



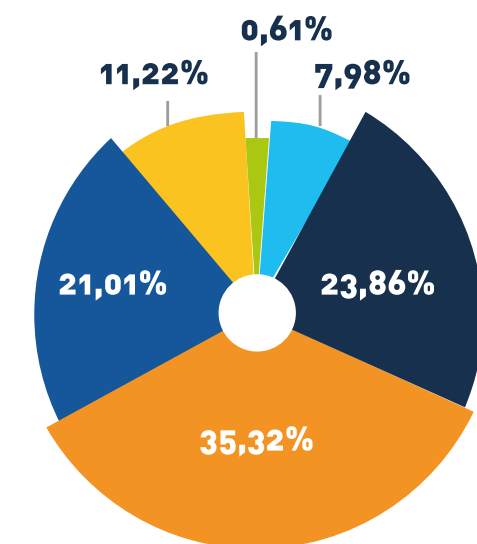
EDAD



Menor de edad
18 a 24 Años
25 a 31 Años
32 a 40 Años
41 a 50 Años
50 en Adelante



ESTRATO SOCIOECONÓMICO



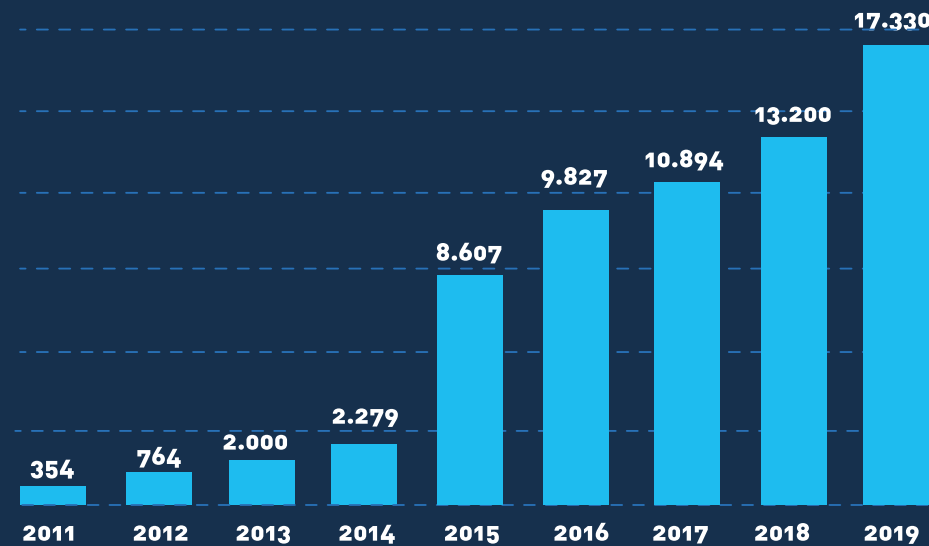
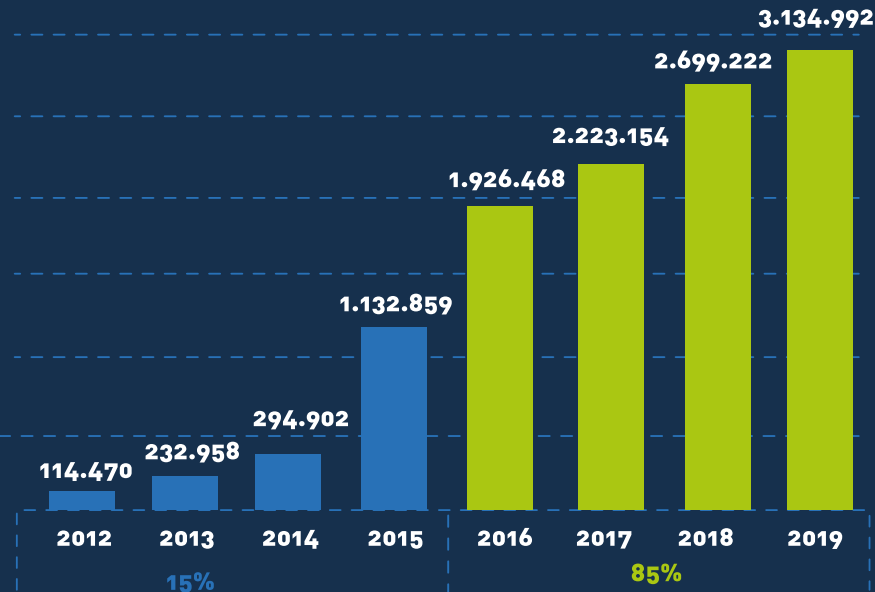
Estrato 1
Estrato 2
Estrato 3
Estrato 4
Estrato 5
Estrato 6



¿CÓMO HEMOS EVOLUCIONADO?

ENCICLA de 2013 a 2019*

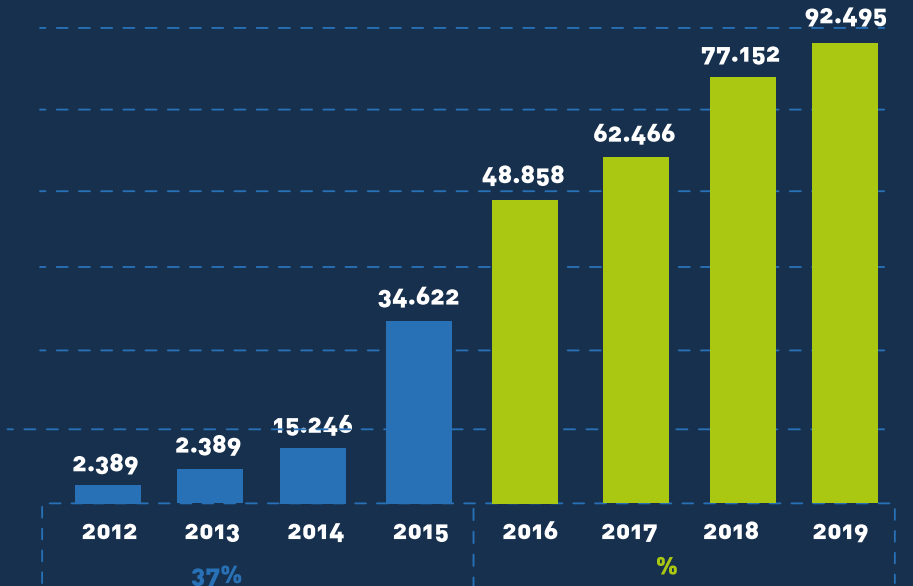
VIAJES REALIZADOS CADA AÑO



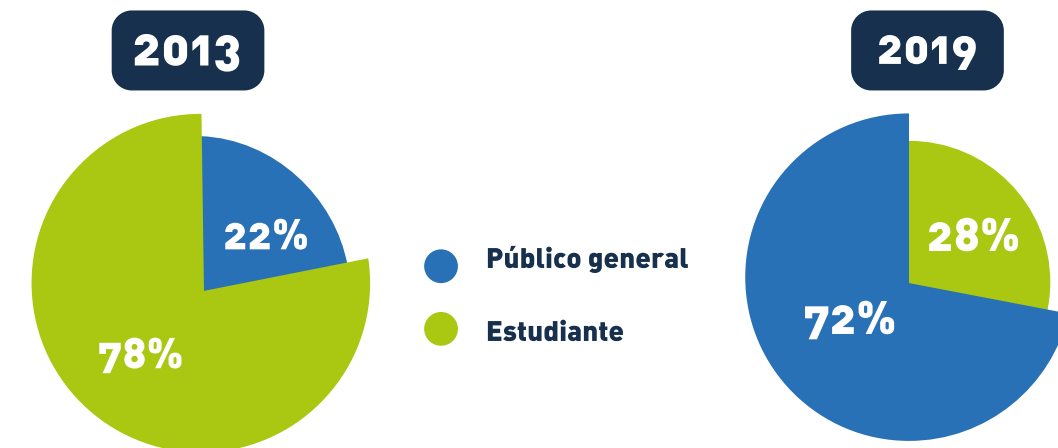
NÚMERO MÁXIMO DE VIAJES AL DÍA



USUARIOS ACTIVADOS



ACTIVIDAD DE NUESTROS USUARIOS



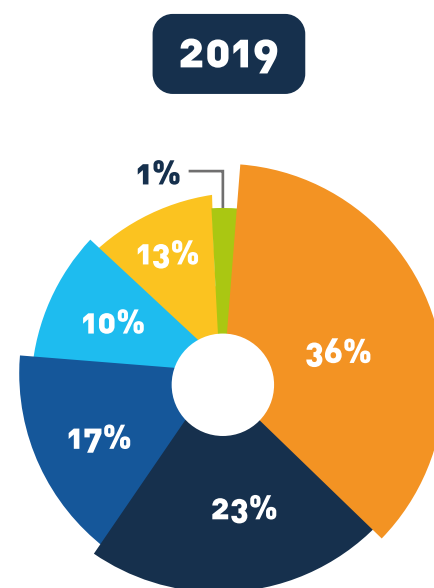
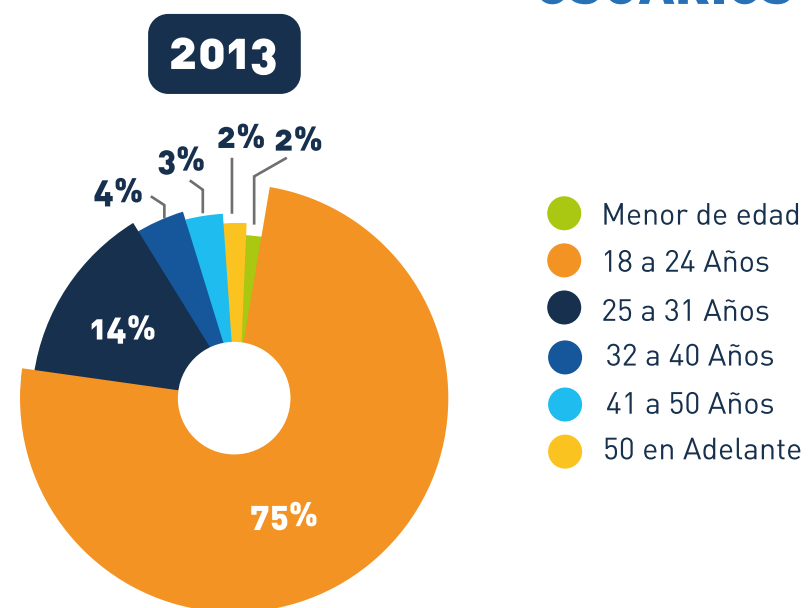
* Datos a 31 de octubre de 2019



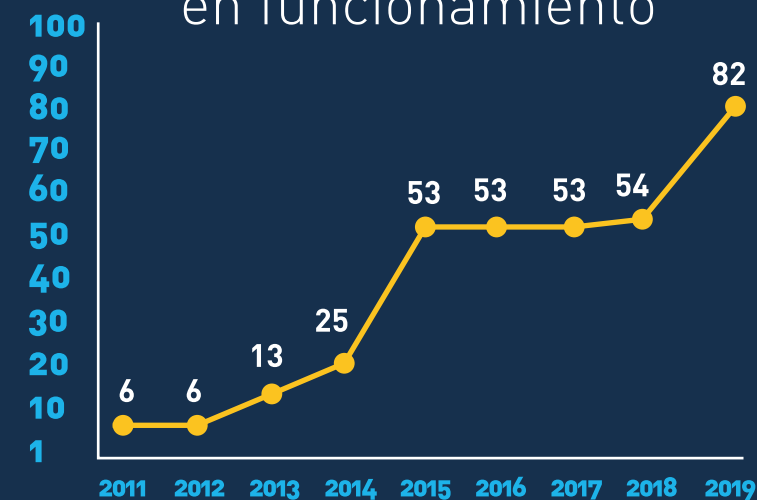
¿CÓMO HEMOS EVOLUCIONADO?

ENCICLA de 2013 a 2019*

EDAD DE NUESTROS USUARIOS



Estaciones en funcionamiento

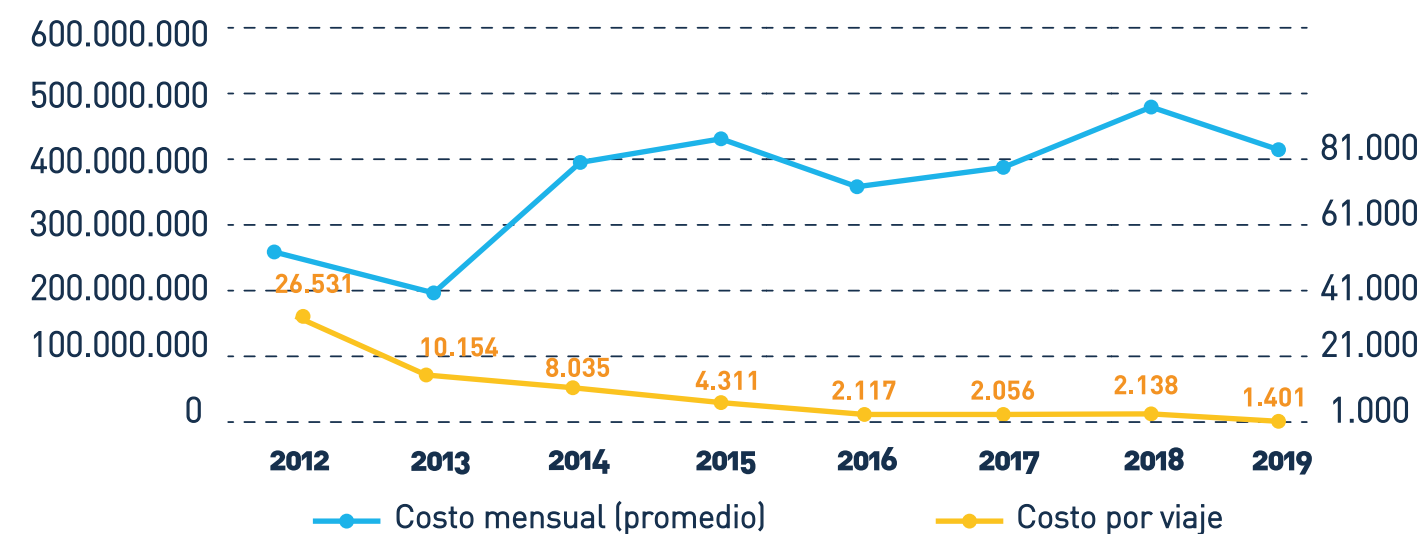


Flota de bicicletas



33% Aumento horas de servicio 2016-2019

Costo mensual **VS.** Costo viaje Histórico 2012-2019



* Datos a 31 de octubre de 2019



IMPACTOS DEL SISTEMA



EnCicla permite el ahorro de
\$350 millones
semanales,
por concepto de transporte

Se ha evitado la emisión de
9.600 toneladas
de CO2 en
8 años*



Se ha evitado
la emisión de
119.000
gramos
de PM 2.5
en 8 años*

* Datos a 31 de octubre de 2019



Un usuario promedio de
ENCICLA ha incorporado
152 minutos
de actividad física semanal
a su rutina diaria



Recursos invertidos 2011-2019
\$69.000 millones



CAP
8

ESTAMOS QUE
PEDALEAMOS
DE LA
ALEGRÍA



Cada paso, por pequeño que sea, unido a otro, acorta distancias. Cada sencilla acción hace eco y se multiplica. Y si a una voluntad se unen nuevas voluntades, junto con la idea de hacer más por los demás, provocarán una positiva reacción en cadena que mueve y contagia.

Porque nació de algo pequeño y valioso, y gracias al esfuerzo de muchos se transformó en un gigante.



Los reconocimientos son una forma de ratificar que lo hecho hasta ahora va por buen camino y, a su vez, traen consigo un compromiso mayor: que los pasos siguientes sean mejores que los anteriores.

Desde que el proyecto ENCICLA maduró, se consolidó y se hizo ejemplo para otros proyectos bajo la modalidad de servicio a la ciudadanía, los reconocimientos han llegado por añadidura.



QUE LOS CUMPLAS HASTA EL AÑO 3.000

La fecha de cumpleaños es la más esperada por cualquier persona. Representa ese día especial y único donde el homenajeado es el centro de atención por las próximas 24 horas, además de los elogios, felicitaciones y por supuesto, regalos. ¿Qué sería de un cumpleaños sin un presente? Y qué decir del pastel, las velas y los globos. Todo hace parte de la celebración.

ENCICLA no es la excepción. Al sistema le gusta cumplir años y celebrarlos con los amigos más cercanos: los usuarios y la gran familia ENCICLA.



Un día de cumpleaños se prepara con antelación. ¿Dónde celebrarlo? Por lo regular se seleccionan las estaciones donde más préstamos se realizan y las ciclorrutas con más flujo de ciclistas. Durante todo el día se hacen recorridos y, sin avisar, se llega de repente para sorprender y festejar con los usuarios que hacen uso de los préstamos en ese momento. Con intervenciones espontáneas apoyadas por ENCICLA TV y el área de comunicaciones y promoción del sistema, se irrumpe con música y alegría. Propios y extraños lo disfrutan.

Se reparten entre los presentes pequeños recordatorios, o se comparte una torta o un cup cake. Se entona el "happy birthday to you" y se sopla la velita. También hay tiempo para la foto. Con marcos alusivos a la temática de cumpleaños y sombreros decorativos, cada uno hace su mejor pose y ¡whisky! se captura ese momento para el álbum de la historia ENCICLA. ¡Un año más!

¿Y la selfie? Los mismos usuarios, a través de las redes sociales, son quienes se encargan de subir cientos de fotos, de etiquetarlas y enviar sus saludos de felicitación.



Cada cumpleaños tiene su celebración paralela. Con el personal operativo también hay festejo, pues son ellos quienes hacen posible el día a día del sistema. Se recuerda ese mítico 10 de octubre de 2011, fecha en la cual nació ENCICLA. Para ellos hay tarjetas de agradecimiento y no puede faltar una torta decorada para la ocasión, a la que cada año se suma una vela más.

Y como se es familia, la integración va de la mano con el festejo. Con jornadas recreativas y un picnic de por medio, el cumpleaños de ENCICLA es la mejor excusa para compartir y reunir a todo el grupo.



“Lo realmente importante es hacer sentir a los usuarios cuán valiosos son para el sistema y que en realidad esa celebración es por y para ellos”



Cumple #3 años





Cumple #4 años

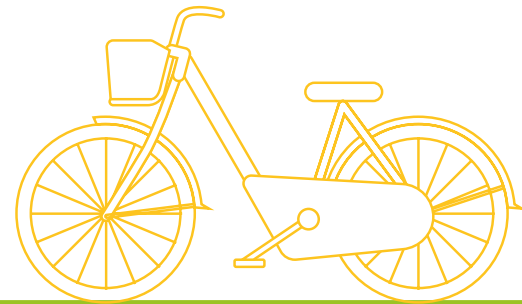


CONDECORACIÓN ORQUÍDEA

Desde el Concejo de Medellín, el sistema de bicicletas públicas ENCICLA fue distinguido en el año 2015 con la Condecoración Orquídea al Mérito Ecológico y Cívico por sus acciones tendientes a mejorar la movilidad urbana, el medio ambiente y la salud de las personas. También, por su impacto positivo en los habitantes, especialmente entre los estudiantes y jóvenes universitarios.



Cumple #5 años



¡CHOQUE ESOS CINCO!

En octubre de 2016 ENCICLA llega a los cinco años, y la mejor manera de festejarlo es con amigos y en casa.

Gracias a los contactos generados con otros sistemas de bicicletas públicas en países de Latinoamérica, con quienes se tuvo la oportunidad de intercambiar experiencias, nace el Primer Encuentro Internacional de Bicicletas Públicas que se celebró en Medellín, con la participación de visitantes de México, Argentina, Chile, Brasil, España, Francia, Canadá, Alemania y EE.UU., más los diferentes colectivos locales y

nacionales apasionados por la bicicleta y su cultura. Una oportunidad para estrechar lazos de amistad, brindar cooperación en dos vías y fortalecer los objetivos de los sistemas de bicicletas públicas en la región; como propiciar un pacto por la movilidad sostenible.

La idea de realizar este encuentro nació de las inquietudes que iban surgiendo en el equipo frente al nuevo rol del Área Metropolitana en la operación del sistema.

“Debíamos aprender más y entender mucho mejor cómo operar el sistema. La mejor manera de hacerlo era abrir espacios para conversar sobre nuestros retos comunes con otros sistemas amigos. Por eso propiciamos un encuentro y quisimos que ENCICLA fuera el abanderado de esta iniciativa”

Adicionalmente, el encuentro fue el punto de partida del estudio de mercado que se desarrolló con miras a la expansión del sistema. Había que tomar una decisión acerca de si se continuaba con la tecnología de las estaciones adquirida en 2014 o si se optaba por una nueva. Para ello se invitó a varios de los fabricantes de estaciones y bicicletas del mundo identificados en aquel entonces. El resultado fue más que arrollador, ya que asistieron al encuentro los cinco (5) fabricantes de mayor experiencia. Esto permitió conocer su tecnología y se les invitó a presentar una oferta para la expansión.

El encuentro fue muy importante porque era la primera vez que se reunían ciudades, operadores y proveedores de los sistemas de bicicletas públicas de Latinoamérica.



GOBIERNO:

-  Ecobici (Ciudad de México)
-  Ecobici (Buenos Aires)
-  Bicing (Barcelona)

Proveedores:

- PBSC Urban Solutions (Canadá)
- Nextbike (Alemania)
- Smoove (Francia)
- La Bici (España)
- Social Bicycles (Estados Unidos)

OPERADORES:

- JC Decaux (operador del sistema Velib de París)
- Clear Channel (operador de Ecobici, Ciudad de México)
- Bcycle Latam (operador Bike Santiago, Santiago de Chile)
- Moventia (España)
- Serttel (operador Bike Rio, Bike Sampa)

Los buenos resultados y la motivación compartida de los asistentes derivó en la celebración anual de este evento.

En los siguientes años tuvo como sedes:

- 2016 Ciudad de México, México
- 2017 Rosario, Argentina
- 2018 Río de Janeiro, Brasil
- 2019 Guadalajara, México





YO VOY ENCICLA POR MI CIUDAD

Autor: Juan Camilo Patiño Mejía



Foto cortesía grupo La Toma.

*"Ya vuelve a amanecer y yo quiero rodar
Ya lo que fue, fue, y hay que volver a
empezar
Anoche me aceité para no rechinar
Para que mis jinetes se puedan
escuchar*

*Se respira verde en este lugar
Cada imagen al fondo es una postal
Se dibuja el camino al tirar del pedal
Soy la máquina azul que sabe soñar*

*El personaje viene, trae un morral
Lo pone en la canasta, quiere arrancar
Brilla la luz verde de desanclar
Mira y sonríe y a pedalear*

*Va rodando por la ciudad
Me cuenta del examen que va a
presentar
Lo voy escuchando, aunque no se hablar
Estudiando lo dejo y vuelvo a esperar*

*[Coro]
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad, como me gusta a mí
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad, como me gusta a mí*

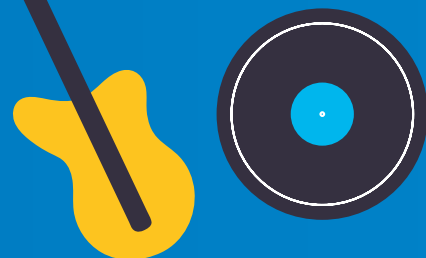
*Llegó el momento de laborar, llegaron
las flores que voy a entregar
Cupido anda EnCicla en esta ciudad
Se viste de doña pa' disimular
Baja por Jardín, agarra Arrabal
Cruza San Joaquín para llegar a San
Juan
Ahí nos espera un chico de frac que
encontró el amor en este lugar
Ahí se conocieron un tiempo atrás
Ella viste de novia, se van a casar
Le adornan de flores, dos latas y un vals
Le gritan al mundo, es un día especial*

*[Coro]
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad, como me gusta a mí
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad, como me gusta a mí*

*Las cosas buenas que tiene la vida
Ver el horizonte desde una cicla
Sentir el aroma de cada lugar
Conocer a la gente, rodar y rodar
Ver el sol despuntar desde la montaña
Rehacer la ciudad desde su misma
entraña
Es mirar pa' adelante, suspirar
Olvidarse del mundo, rodar y rodar*

*[Coro]
EnCicla, yo voy EnCicla, yo voy EnCicla,
yo voy...
EnCicla, yo voy EnCicla, yo voy EnCicla,
yo voy...
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad...
EnCicla, yo voy EnCicla, yo ruedo EnCicla
por mi ciudad...*

ESCUCHA AQUÍ
LA VERSIÓN ROCK



El sistema ya tenía una cara: el logotipo. Un color de piel: el azul celeste. Un lenguaje: el ring, ring del timbre y un corazón: el casi inaudible tip, tip de cada pedalazo. Ahora necesitaba música.

En 2016 nace el tema musical que identificaría al sistema con Juan Camilo Patiño Mejía, músico, compositor y vocalista de la agrupación La Toma. Y como los intereses musicales varían en cada usuario, la idea era darles gusto a todos; que cada uno se sintiera identificado con el género musical de su preferencia. Así que la canción de ENCICLA sonaría en cuatro versiones:



ROCK para los que le ponen a todo buena energía.



SALSA para quienes la vida es un carnaval.



ELECTRO para aquellos que corren, saltan y no se pueden quedar quietos.



FOLK para los nostálgicos, los que van sin prisa y se gozan la vida minuto a minuto.

La canción, en sus cuatro versiones, se lanzó oficialmente para los cinco años de ENCICLA a través del sitio web del sistema, en YouTube y en las cuentas de las redes sociales de ENCICLA; para ser escuchada en línea o con la posibilidad de descargarla. La respuesta de los usuarios fue de complacencia y felicitación, hasta sugirieron que se le colocaran "parlantes a las bicicletas para escucharla". Algunas emisoras musicales de la ciudad la comenzaron a incluir en su programación, acompañada de una breve introducción del locutor que invitaba a sus oyentes a "subirse a esa máquina azul que sabe soñar".



En palabras de su propio autor, Juan Camilo Patiño Mejía, se relata cómo nació la canción de ENCICLA, cuáles fueron los referentes inspiraciones y su intención:

"Quise capturar en estas líneas, las historias que se dan a través de las rutas que entrelazan a la ciudad, de hecho las historias allí contadas son basadas en historias reales de personas que hacen uso de las ciclas y que entienden este medio como parte fundamental de su vida diaria, entender además, que poder meditar y observar la ciudad mientras te transportas se me hizo muy poético y conceptualmente poderoso"

- Camilo Patiño -

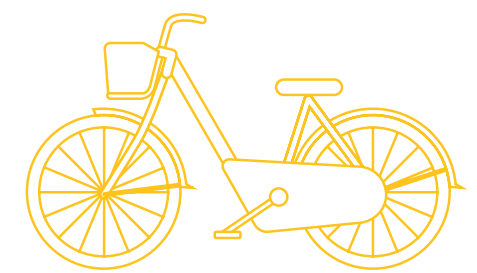
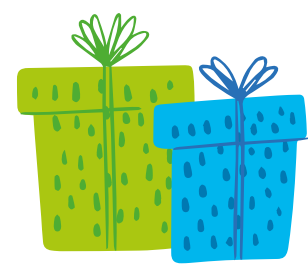
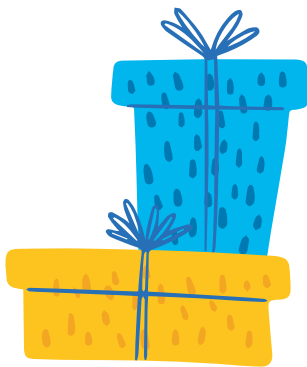




Cumple #6 años



Cumple #7 años





LOS MÁS ENCICLADOS

Hay usuarios que han llevado el sistema más allá del uso de una bicicleta pública para realizar determinado trayecto. Ellos han establecido su propio récord, ya sea por su condición de edad, porque son los que más préstamos realizan, porque el viaje que realizaron en determinada fecha coincidió con el préstamo un millón, dos millones, tres millones y así. También porque son los más antiguos usuarios, porque son extranjeros inscritos y usan ENCICLA con una alta frecuencia; además de otras categorías

que parecen simpáticas pero que reflejan el alcance y la magnitud de lo que significa este servicio público para la vida de las personas.

Ellos han pasado a la historia y fueron galardonados durante el evento de celebración por los 10 millones de préstamos del sistema que se cumplió en la fecha del 16 de julio de 2019. Establecieron una marca que será superada a futuro, donde otros usuarios también serán distinguidos por ser los más “ENCICLADOS”.

Usuarios adultos más activos en el sistema:

• Pedro Humberto Giraldo Giraldo: **79** años

• María Cristina Frodden Armstong: **70** años

Usuarios con mayor antigüedad que usan actualmente el sistema (7 años):

- Astrid Zulema Artistizábal García
- Fernando Pulgarín Castaño

Extranjero residente con más préstamos al finalizar 2019:

- Nijhara Del Valle Escobar Ferrara

Usuario con más préstamos en los últimos 4 años (2016 – 2019):

- Juan Pablo Sierra Muriel
- Gloria Isabel Arango Echavarría



RECONOCIMIENTO DE USUARIOS PRÉSTAMO POR MILLÓN:

1.000.000

Ferney Alexander Amaya Vanegas

2.000.000

Amado Antonio Torres Loaiza

3.000.000

Yuliana Valencia Botero

4.000.000

Fabio Nelson Cano Muriel

5.000.000

Hugo Fernando Zapata Mejía

6.000.000

Maria Del Mar Giraldo



7.000.000

Ana Carolina Restrepo Acosta

8.000.000

Carlos Jhoider Sánchez Mosquera

9.000.000

Daniel Alexander Cano Mejía

10.000.000

Santiago Pineda López

11.000.000

Flor Katherine Vásquez Hernández



ENCICLA TIENE “PARCEROS”

Es claro que ENCICLA es patrimonio de la ciudad territorio y hace parte de los proyectos que enorgullecen a la región. Porque aparte de promover una cultura ciudadana alrededor de la bicicleta, su ejemplo se ha extendido también al plano empresarial, donde desarrollos propios de movilidad limpia han contagiado a

sus colaboradores con la idea de dar muchos pedalazos y reducir la huella de carbono. Pero más allá de la influencia que ENCICLA ha ejercido, se trata de los amigos que ha ganado. Algunos de ellos han querido enviar sus saludos, porque más que admiradores, también son usuarios.

“La Universidad Pontificia Bolivariana celebra los proyectos de ciudad que promueven la movilidad sostenible. ENCICLA es un referente en el país porque posibilita que los ciudadanos se desplacen en otros medios de transporte más amigables con el entorno y cultiven hábitos de vida saludable. El relacionamiento de la UPB con el sistema ENCICLA está desde sus inicios y se ha fortalecido con los proyectos que se lideran desde las escuelas y grupos de investigación de la Universidad. Hoy contamos con cuatro estaciones aledañas que permiten que nuestros grupos de interés, en particular los estudiantes, empleados y docentes, puedan contar con alternativas de movilidad hacia el Ecocampus UPB y las zonas aledañas.

Como lo menciona nuestro rector general, Pbro. Julio Jairo Sepúlveda: “El transporte en bicicleta es un eje fundamental de la movilidad sostenible, razón por la cual, este tipo de transporte debe ser integrado y complementado a través de proyectos conjuntos entre las universidades y las administraciones municipales, en procura de un mejor equipamiento urbano; todo esto en concordancia con la protección del ambiente”.

Somos conscientes de la importancia de articular los esfuerzos intersectoriales para lograr transformaciones territoriales que propendan por el respeto de todas las formas de vida que habitan la casa común, dinamicen las actividades económicas y promuevan el relacionamiento con quienes nos rodean.”

- Presbítero PhD Diego Alonso Marulanda Díaz. Vicerrector pastoral UPB. -

“ENCICLA brinda un servicio muy útil a los habitantes del Área Metropolitana, permitiéndoles realizar desplazamientos rápidos y con mucha seguridad. Igualmente para nosotros, como funcionarios del Grupo Orbis, ENCICLA se ha convertido en un gran aliado de nuestro Programa Juntos, por medio del cual promovemos la movilidad sostenible de nuestro talento humano. De esta forma, en lugar de utilizar el vehículo, logramos que nosotros hagamos uso del sistema público de bicicletas de la ciudad, tanto para recorridos cortos como largos.

Incluso, yo soy un usuario frecuente de ENCICLA, ya que además de permitirme practicar actividad física mientras realizo algunos desplazamientos, también me genera la satisfacción de estar aportando a mejorar la calidad del aire en la ciudad y ahorrar tiempo.

Grupo Orbis se ha caracterizado por asumir un compromiso serio con la sostenibilidad ambiental, no solo de cara a sus procesos productivos, sino también promoviendo hábitos que procuren el mejoramiento de las condiciones del planeta y ENCICLA ha estado de nuestro lado para hacerlo posible.”

- Andrés Bernal Correa. Presidente Grupo Orbis -



“Para el transporte y la movilidad de la región metropolitana es muy importante contar con un sistema de bicicletas públicas. Esto ha facilitado la aproximación entre esa primera y la última milla que los usuarios realizan a diario, donde ellos pueden valerse de opciones para llegar a su lugar de destino. Y en esa integración, la tarjeta Cívica del Metro ha permitido que todo al sistema de transporte público masivo esté unido.

Esto significa facilidad y beneficios para los usuarios.

Felicitaciones a ENCICLA y gracias por contribuir a la calidad de vida de esta gran región”.

-Carlos Ortiz Espinosa. Gerente de Desarrollo de Negocios del Metro de Medellín.-

“Quiero unirme a la celebración de su existencia, de esos ocho años de trabajo incansable por promover la bicicleta como una excelente alternativa de transporte sostenible. Desde lo personal soy un enamorado de ella, por sus innumerables beneficios personales y por todo el potencial que tiene en temas de movilidad y medio ambiente. Como rector de la Universidad de Antioquia, soy también un convencido de que debemos ser más responsables con el uso de los recursos para estar en armonía con este planeta, y es por eso que ustedes se han convertido en grandes aliados en esa articulación de acciones que, en este caso, estimulen cada vez más su uso como medio de transporte. Así es que, de mi parte, y de parte de los miembros de nuestra comunidad U. De A. que son amigos fieles de Encicla, espero que sean muchos años más rodando por la ciudad y sumando a más enamorados de la bicicleta”.

- John Jairo Arboleda Céspedes. Rector de la Universidad de Antioquia -



“La Corporación: La Magia de la Bici, es un colectivo que hace ya más de 5 años rodamos, usamos y promovemos la bicicleta como un instrumento de Paz y Convivencia.

Felicitamos y a su vez agradecemos al Área Metropolitana de Medellín por sus ocho años del sistema público de bicicletas ENCICLA.

Gracias por hacer de Medellín una ciudad más amable para la movilidad, la calidad del aire, la salud y la economía de quienes la utilizan. Felicitaciones ENCICLA. Que sean muchos más años, con más bicis, más estaciones y presencia en todos los municipios del Área Metropolitana.

¡Adelante ENCICLA nunca dejes de rodar!

- Corporación La Magia de la Bici -
Colectivo de amigos de las bicicletas.-

“Somos el Colectivo SiCLas, una organización de la sociedad civil que promociona el transporte activo en bicicleta desde el 2011 en la ciudad de Medellín.

Felicitamos a ENCICLA, al Área Metropolitana y a todo el equipo de la subdirección de movilidad, la directora, comunicaciones y a todos y cada uno de los anfitriones, mecánicos, conductores y administrativos que lo hacen posible.

Que un pequeño gigante desde Medellín sea reconocido por el mundo, es fruto del trabajo serio y decidido de todas las personas que se lo soñaron y hoy lo hacen realidad.

¡Larga vida a ENCICLA!

- Mauricio Mesa - Colectivo SiCLas -



CAP
9

¿QUÉ LE DIJO UNA BICI A OTRA BICI?



“

“Si una bicicleta pudiera hablar tendría infinidad de historias que merecerían ser contadas, cada trayecto sería una experiencia acumulada y sus ruedas absorberían el testimonio de los caminos recorridos como huellas recogidas para la memoria. Cada usuario adoptaría la forma de un alma que es reemplazada en el siguiente viaje y así sucesivamente, cien viajes, cien almas. **¿Y si dos bicicletas conversaran entre sí?** Hablarían del clima, de la lluvia de ayer, de cuando salió el sol, del hombre que reía a carcajadas, de la mujer preocupada, del ejecutivo con prisa, de un apretón de manos, de ese caluroso buenos días y de un saludo desvanecido en la distancia”.

”



Una popular canción de algunas décadas atrás recuerda con nostalgia la llegada de cartas portadoras de alentadoras noticias. Aquellos mensajes, saludos y recuerdos son y serán siempre bienvenidos, aun más si son de personas especiales como los amigos.



“ENCICLA es un referente para otros desarrollos en la ciudad y para otras ciudades”

ENCICLA ha logrado sellar buenas amistades con otros sistemas de bicicletas públicas en países de la región, como México y Argentina. En el intercambio de experiencias, de la manera de hacer las cosas y de visitas de un lado y de otro, estos lazos o “cadenas” se han afianzado hasta consolidar un colegaje de mutuo y permanente beneficio.

Y este libro es la excusa perfecta para dejar por escrito ese pacto abierto de cooperación y amistad.

A VECES LLEGAN CARTAS DE GUADALAJARA

MIBICI

es el sistema de bicicletas públicas del área metropolitana de Guadalajara, en el Estado de Jalisco, México. Actualmente bajo la supervisión de la Agencia Metropolitana de Servicios e Infraestructura para la Movilidad. Un sistema similar a ENCICLA y que desde sus inicios tuvo un proceso muy parecido por el grupo interdisciplinario

que estuvo detrás, compuesto por los sectores público y privado.

En ese proceso estuvo presente Mario Delgado a través de BKT Bici Pública, una empresa especializada en el diseño, implementación y operación de sistemas de bicicletas públicas. En 2011 formalizaron una alianza tecnológica con la

empresa líder en el desarrollo de equipamiento y tecnología PBSC Urban Solutions, con quienes en 2014 y en conjunto con el Gobierno del Estado inauguraron el sistema MIBICI.

BKT bici pública se constituyó como operador, PBSC Urban Solutions como proveedor de tecnología y el Gobierno del Estado de Jalisco como promotor y líder de la política pública.

Esto se traduce en indicadores que demuestran que hay un trabajo bien hecho:

Más de **17.000** viajes al día.

Parque de **bicicletas de 2.400** unidades activas.

120 km de ciclorrutas y otro tanto de vías compartidas con prioridad para el ciclista.

Más de **10 millones** de viajes del año 2015 a la fecha.

274 estaciones.

Redistribución justa **del espacio vial.**

Mayor cobertura en entornos seguros para los usuarios.



Foto cortesía: Mario Delgado

No podía faltar un caluroso **saludo para ENCICLA.**

“He visitado Medellín y conozco el sistema que opera en esta ciudad. Es ejemplo para otros proyectos similares en toda Latinoamérica, un caso de éxito para ser estudiado y digno de imitar. El sistema de Guadalajara comparte visiones similares con ENCICLA. Los felicito porque hacen bien su trabajo, recuerdo con cariño a ese talentoso equipo de trabajo, porque más allá de la tecnología, lo importante son las personas.”



Foto cortesía: Mariel Figueroa

A RITMO DE TANGO VOY Y EN MIBICI ES MEJOR

Mariel Figueroa, por años, ha sido una gran apasionada de la “bici” y los proyectos públicos de bicicletas en su natal Argentina. Esto la condujo a formar parte de los dos más importantes sistemas que operan en su país, en las ciudades de Rosario y Buenos Aires.

MI BICI, TU BICI sistema de bicicletas públicas de Rosario – Argentina. 52 estaciones y más de 500 bicicletas.

ECOBICI por TEMBICI

400	4.000	30.000
estaciones	bicicletas.	viajes diarios promedio

Cobertura del sistema: 80%, con acceso a la mayoría de los barrios y zonas de la ciudad.

“La cultura de la bicicleta siempre ha existido y los sistemas de bicicletas han permitido que esa cultura se mantenga y se extienda. Desde los gobiernos de ambas ciudades existe una política pública con foco en la bicicleta como modo de transporte”

“Fue algo inesperado, de no creer, por eso cuando voy a Medellín me recuerdan como la chica argentina que se fracturó el codo. Eso nunca se me olvidará y a mis amigos de ENCICLA tampoco”



Su relación con ENCICLA la define como de lazos de amistad forjados en años. Desde 2014 ha visitado a Medellín en múltiples ocasiones y, como la gran fan de las bicicletas que es, se ha comportado como una usuaria más. Como anécdota, Mariel recuerda con algo de ironía y un poco de humor un pequeño accidente que derivó en una fractura de codo mientras recorría la ciclorruta de Palacé.

“Admiro a ENCICLA por lo humano que es, porque existe y vive para los usuarios que son los protagonistas. Aprendo cada día de su gran equipo de trabajo, para ellos tengo expresiones de cariño por esa gran amistad que nos une. Mi deseo es que sigan adelante, aprendiendo y enseñándonos, porque ENCICLA es un referente para el mundo”

La celebración de los cinco años de funcionamiento del sistema ENCICLA en 2016 fue el marco que permitió organizar un grupo internacional de cooperación y amistad.

A partir de ese momento se celebra cada año en un país diferente un encuentro latinoamericano con la temática de la bicicleta pública como eje, para con ello afianzar ese compromiso con la movilidad limpia y sostenible.



LLÉVAME A MÉXICO EN TU BICICLETA

Fernanda Rivera hace parte ECOBICI, el sistema de bicicletas públicas de Ciudad México, que desde 2010 opera de forma ininterrumpida y hoy es reconocido por ser el más grande de América Latina.

Cuenta con 480 cicloestaciones, 28 para bicicletas eléctricas y 452 para bicicletas mecánicas.



Foto cortesía: Fernanda Rivera

Su flota de bicicletas asciende a 6.500 unidades, de las cuales 340 son eléctricas de pedaleo asistido. Las cifras y datos que respaldan el sistema muestran su dimensión y protagonismo como modelo de movilidad limpia.

Desafortunadamente, Fernanda no conoce Medellín. Quiere hacerlo muy pronto y vivir la experiencia de subirse a una bicicleta de ENCICLA. La une una excelente relación de amistad y colegaje no solo con el personal de ENCICLA, sino con los demás sistemas de bicicletas públicas de la región. Es una convencida de que la bicicleta está cambiando la forma de transportarse en las grandes urbes y le augura un buen futuro, donde ese protagonismo será mayor.

También tiene un mensaje para ENCICLA.

“Felicidades por cambiar la ciudad de Medellín, un pedaleo a la vez. Por ser ejemplo y referente para otros sistemas públicos de bicicletas a nivel internacional. Por su correcta gestión que les ha permitido llegar a ocho años de vida. Desde Ciudad de México y a través de los ojos de ECOBICI, nuestros mejores deseos y que cumplan muchos años más.”

63 millones
de viajes a la fecha.

315.000
usuarios
registrados.

35.000
viajes diarios
en promedio.

4 de 10
usuarios son
mujeres.

Se ha evitado la emisión
4.800 toneladas de CO₂,
equivalentes a plantar
15.000 árboles.



Foto cortesía: Fernanda Rivera



Foto cortesía: Iván de La Lanza

MÉXICO – MEDELLÍN, DIRECTO Y SIN ESCALAS

“Felicitó a todo ese maravilloso grupo que hace posible a ENCICLA, los que estuvieron al principio y quienes están ahora; en especial a los usuarios. Ellos son los que hacen que las bicicletas rueden, y si ruedan, ENCICLA permanecerá. Las bicicletas públicas significan calidad de vida y le aportan mucho al bienestar de sus habitantes y a la ciudad.”

Iván de La Lanza igualmente hizo parte ECOBICI en su etapa inicial. Integró el grupo que diseñó el programa y lo implementó entre los años 2010 a 2016.

Iván conoce a ENCICLA de primera mano. Fue uno de los invitados especiales durante la fase de prueba piloto y lanzamiento oficial. Aportó su conocimiento y experiencia y fue un entusiasta más al ver nacer un nuevo proyecto de movilidad limpia, como le tocó vivirlo en su natal México. Para él una de las grandes bondades de ENCICLA fue la

forma como se planeó y la magnífica integración entre los sectores público y privado que unieron voluntades para hacer posible el primer sistema de bicicletas públicas de Colombia.

Recuerda con cariño a Medellín y a su gente, así como las amistades que cultivó durante su estadía, las cuales se han afianzado desde la distancia gracias a la tecnología, que permite estar cerca pese a los cientos de kilómetros que lo separan de Colombia.



Foto cortesía: Iván de La Lanza

¡SIMPLEMENTE GRACIAS!

¿Cuál es el sentido de la memoria? ¿Por qué reconstruir la historia de un sistema de bicicletas públicas? ¿Qué sería de los sueños sin la posibilidad real de cumplirlos? ¿Serían iguales los proyectos sin la pasión de las personas que trabajan por ellos?

¿Qué sería del Valle de Aburrá sin ENCICLA?

La bicicleta tiene un lugar en el corazón de los colombianos. Ningún deporte como el ciclismo nos ha dado tantas y tan grandes alegrías, desde Martín Emilio Cochise, el primero de los escarabajos, hasta las glorias de hoy encarnadas en Esteban Chávez, Rigo, Nairo y Egan Bernal. Algunos dirán que todo empezó en los Andes colombianos, otros recordarán al alcalde visionario que decidió cerrar una calle para permitir la circulación de bicicletas en la Bogotá de los años 70, abriendo paso al regalo de navidad más popular entre los niños colombianos y a una forma de unir familias cada mañana de domingo.

Si en el pasado y el presente la bicicleta se ha ganado ese espacio en el corazón de los colombianos, hoy es tiempo de que gane un lugar en nuestras ciudades y en la forma cómo las planificamos.

La bicicleta es economía, aire limpio, movimiento, salud y felicidad. Este

vehículo inventado hace 200 años es hoy una herramienta de contención de las consecuencias de la promesa de la vida en la ciudad: progreso, prosperidad, diversidad, pero también ruido, contaminación, tiempo perdido en el tráfico y deterioro de la calidad de vida. No en vano las sociedades más avanzadas han encontrado en la bicicleta una forma de enfrentar el enorme desafío de la gestión de la movilidad urbana, y también una oportunidad para construir ciudades más democráticas y equitativas. Quizás lo que más impactó a Felipe, a José y a Lina, con quienes empezamos esta historia, pudo ser que, en esas ciudades europeas de altos ingresos y climas extremos, el magistrado, el estudiante y el obrero tienen el mismo derecho al espacio de la ciudad, y son, en una bicicleta, tratados como iguales.



Esa buena impresión se volvió un sueño, tomó forma, color y nombre, se llamó ENCICLA. Con muchas dificultades y no pocas frustraciones fue abriendo un lugar para la bicicleta en el imaginario de los habitantes de esta ciudad, rompiendo paradigmas sobre nuestra forma de desplazarnos y, sin proponérselo, contribuyendo a la construcción de lo público y a la idea de que hacemos parte de un espacio compartido y que cada acción individual impacta el lugar que habitamos todos. Gracias a ello, podemos decir que ENCICLA juega un papel protagónico en el presente y el futuro de la ciudad, que sobre ella recaen las expectativas de sus usuarios, la esperanza de los que aún no lo son de que llegue a nuevos lugares y el anhelo de los ya ciclistas de que su éxito permita visibilizar a la bicicleta como un modo de transporte.

Ocho años de oportunidades y desafíos recopilados en este libro nos permiten afirmar que ENCICLA atraviesa una buena etapa, que ha crecido, se ha fortalecido y que ha empezado a verse a sí misma como más que una estrategia de promoción que podría agotarse cuando sus usuarios dejan de serlo para adquirir su propia bicicleta. En estos cuatro años de gestión hemos dado lo mejor desde el Área Metropolitana del Valle de Aburrá para hacer de ENCICLA un verdadero sistema de transporte que materialice el espíritu de integración metropolitana.

Creemos en su potencial para transformar el Valle de Aburrá en un territorio integrado y sostenible, en su capacidad para ser una opción de movilidad y para aportar a la construcción de cultura ciudadana, solidaridad, respeto y cuidado de lo público. Como tarea administrativa, nos propusimos darle las herramientas para que se entienda así misma y sea capaz de permanecer en el tiempo, más allá de los ciclos gubernamentales. Como instrumento de comunicación, trabajamos por descubrir y visibilizar los rostros e historias de quienes la usan y de quienes la hacen posible. Como responsabilidad social quisimos hacer de ella un buen lugar para trabajar, con personas bien remuneradas, diversas, que crean en sus capacidades y en una ciudad que les brinda oportunidades de trabajo y movilidad social.

Estamos seguros de que ENCICLA es, ante todo, una construcción colectiva. Los ocho años de historias aquí relatados dan cuenta de su capacidad de transformar la ciudad y de sacar lo mejor de todas las personas que han ayudado a forjarla. Este libro es un homenaje a todas ellas.

Viviana Tobón Jaramillo
Subdirectora de Movilidad





EQUIPO ENCICLA 2019

Créditos:

Ferney Baena López
Gloria Ospina Saldarriaga
Hermis Vargas García
Alejandra Álvarez Orrego
Andrés Álvarez Lince
Báxter Gaviria Garzón
Daniel Valencia
David Zapata Madrid
Felipe Gutiérrez González
Ferney Baena López
Gloria Ospina Saldarriaga
Hermis Vargas García
Jessica Durán Carvajal
Jesús Acero Mora
José Ocampo Agudelo
Lina Loaiza Zuluaga
Lina López Montoya
Luisa Fernanda Vargas Morales
Mauricio Faciolince
Samuel Díaz Ramírez
Santiago Pérez Cardona
Viviana Tobón Jaramillo
Yulis García Pineda





www.encicla.gov.co

ISBN: 978-958-5560-06-2



9 789585 560062