

**SIGNIFICADOS DE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DE LA CIUDAD DE
MEDELLÍN HACIA EL USO DE LA BICICLETA: UNA FORMA DE VIVIRSE Y
VIVIR EN LA CIUDAD**

STEPHANIE MICHELLE METAUTE AGUDELO

MÓNICA MARCELA ARIAS MUÑOZ

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

MEDELLÍN

2017



UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

Significados de los estudiantes universitarios de la ciudad de Medellín hacia el uso de la bicicleta: Una forma de vivirse y vivir en la ciudad

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de psicóloga

Asesor: Dagoberto Barrera V.

Medellín, Colombia

2017



DEDICATORIA

Este estudio investigativo va dedicado a la bicicleta

y a quienes la usan.



AGRADECIMIENTOS

Nuestros agradecimientos van dirigidos a cada uno de los estudiantes universitarios participantes de la investigación, por su colaboración al brindarnos su tiempo y espacio, y al compartirnos sus experiencias significativas en relación al uso de la bicicleta, lo que permitió llevar a cabo la presente investigación.

A Dagoberto Barrera, nuestro asesor, por su papel motivador desde la formulación del proyecto investigativo y posteriormente por su constante apoyo y acompañamiento, sus valiosas apreciaciones y por permitirnos aprender de su experiencia durante el desarrollo de la investigación.



CONTENIDO

RESUMEN	9
1. INTRODUCCIÓN.....	11
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
2.1. Antecedentes.....	14
2.2. Pregunta de investigación	17
3. JUSTIFICACIÓN.....	17
4. OBJETIVOS	19
4.1. Objetivo general.....	19
4.2. Objetivos específicos.....	19
5. MARCO TEÓRICO.....	20
5.1. Psicología social.....	20
5.2. Interaccionismo simbólico	22
5.3. Psicología ambiental.....	28
6. METODOLOGÍA.....	33
6.1. Tipo de enfoque y estrategia	33
6.1.1. Enfoque cualitativo.....	33
6.1.2. Estrategia.....	34
6.2. Contextos y escenarios.....	34
6.3. Participantes.....	34
6.3.1 Características de los participantes	35
6.4. Técnicas de recolección de información	36
6.4.1. Observación	37
6.4.2. Entrevista	37
6.5. Procedimiento	38
6.6. Análisis de la información	39
6.7. Criterios éticos.....	40
6.8. Criterios de validez.....	41
7. MÁS ALLÁ DEL PEDALEAR	43
7.1. USO DE LA BICICLETA: La libertad de moverse en la ciudad.....	45
7.1.1. La bicicleta	46



7.1.2. Tipos de bicicleta	47
7.1.2.1. Bicicleta todo terreno (o de montaña)	47
7.1.2.2. Bicicleta de ruta (o de carrera)	48
7.1.2.3. Bicicleta Cross (BMX)	48
7.1.3. Mantenimiento de la bicicleta	49
7.1.3.1. Mantenimiento preventivo	50
7.1.3.2. Mantenimiento interventivo	51
7.1.3.3. Regularidad del mantenimiento	51
7.1.4. Uso de la bicicleta	52
7.1.5. Regularidad del uso	54
7.1.6. Horario de movilidad	55
7.1.7. Obstáculos del uso de la bicicleta	56
7.1.7.1. Obstáculos personales	56
7.1.7.1.1. Molestias físicas	56
7.1.7.1.2. Caídas	57
7.1.7.2. Obstáculos de infraestructura	59
7.1.7.2.1. Dificultades geográficas	59
7.1.7.2.1.1. Las pendientes o lomas	59
7.1.7.2.1.2. Las vías de acceso naturales	60
7.1.7.2.2. Aspectos de inseguridad	61
7.1.7.2.3. Falta de parqueaderos	61
7.1.7.3. Obstáculos ambientales	63
7.1.7.3.1. Contaminación	64
7.1.7.3.2. Factores climáticos	65
7.2. APRENDIZAJE: De las caídas se aprende.	66
.....	66
7.2.1. Antecedentes	69
7.2.2. Figuras representativas	70
7.2.3. Interacciones Familiares	73
7.2.4. Transmisión de conocimiento	76
7.3. ELEMENTOS PSICOEMOCIONALES: Lo que queda de cada viaje	77
7.3.1. Emociones	77



7.3.2.	Motivación.....	78
7.3.3.	Factores cognitivos	79
7.3.3.1.	Percepción social	80
7.3.3.2.	Atención.....	81
7.3.4.	Atribuciones	82
7.3.4.1.	Aspectos sociales.....	83
7.3.4.1.1.	El estrés (psicosocial).....	83
7.3.4.1.2.	Falta de cultura	84
7.3.4.1.3.	La inseguridad.....	86
7.3.4.2.	Lo físico y lo deportivo.....	86
7.3.4.2.1.	Aspectos físicos.....	87
7.3.4.2.2.	Aspectos deportivos y lúdicos.....	88
7.3.4.2.2.1.	El ejercicio físico como deporte.....	88
7.3.4.2.2.2.	La lúdica como bienestar personal.....	90
7.3.4.2.3.	Sociodemográficas	90
7.3.4.2.3.1.	Aspectos geográficos	90
7.3.4.2.3.2.	Aspectos ambientales.....	91
7.3.4.2.4.	Aspectos económicos.....	92
7.3.4.2.4.1.	Ahorro.....	92
7.3.4.2.4.2.	Falta de dinero.....	93
7.3.4.2.5.	Aspectos sobre movilidad.....	93
8.	SUSTENTABILIDAD: La lucha por una movilidad y un ambiente mejor	94
9.	DISCUSIÓN.....	98
10.	CONCLUSIONES.....	101
11.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	104
12.	ANEXOS	114



Lista de Tablas.

Tabla 1. <i>Características de los participantes</i>	35
Tabla 2. <i>Categorías</i>	43

Lista de Fotografías.

Fotografía 1. Ciclorruta San Juan. Metaute (2017)	46
Fotografía 2. Metaute (2017).....	63
Fotografía 3. Ciclovía Estadio. Metaute (2017)	66
Fotografía 4. Ciclorruta Carabobo. Metaute (2017).....	85
Fotografía 5. Ciclovía Río. Metaute (2017)	89



RESUMEN

En los últimos años se ha podido observar cómo en Medellín ha aumentado el uso de la bicicleta de diversas maneras, a partir de este fenómeno surgió el interés para llevar a cabo esta investigación, buscando describir de qué forma se comportan, actúan, toman decisiones y cuáles son los significados de los estudiantes universitarios de la ciudad hacia el uso de este medio de transporte. Así mismo se pretendió investigar acerca de la interacción individuo – ambiente que se desarrolla al momento de utilizarla.

Para cumplir con el objetivo de la investigación se realizaron entrevistas semiestructuradas a 11 estudiantes de diferentes universidades de la ciudad. El estudio estuvo orientado desde un enfoque cualitativo que permitió a las investigadoras tener un mayor contacto con el fenómeno y sus participantes, con el propósito de recoger información respecto a creencias, pensamientos y acciones emprendidas por estos en relación al tema tratado, además de contar con una estructura teórica de corte más social, donde jugaron un papel importante la psicología social y ambiental, y el interaccionismo simbólico. Al final del proceso investigativo se describieron los distintos usos que hacen los estudiantes universitarios de la bicicleta, las formas de enseñanza y aprendizaje, y los factores psicoemocionales que influyen en el comportamiento de los individuos para que la sigan empleando en su cotidianidad.

Palabras clave: significados, bicicleta, psicología social, interaccionismo simbólico, psicología ambiental.



ABSTRACT

In the last few years it has been observed how in Medellín has increased the use of the bicycle in diverse ways, from this phenomenon arose the interest to carry out this research, seeking to describe how they behave, act, make decisions and what are the meanings of the university students in the city towards the use of this means of transport. Likewise, it was intended to research about the individual-environment interaction that develops when using it.

To fulfill the research objective were made semi-structured interviews to eleven students from different universities in the city. The study was oriented from a qualitative strategy that allowed the researchers to have more contact with the phenomenon and its participants, with the purpose of collecting information regarding beliefs, thoughts and actions assumed by them in relation to the topic, also to having a more social theoretical structure, where social and environmental psychology and symbolic interactionism played an important role. At the end of the research process, we described the different uses made by university students of the bicycle, the forms of teaching and learning, and the psycho-emotional factors that influence the behavior of individuals to continue using it in their life daily.

keywords: meanings, bicycle, social psychology, symbolic interactionism, ambiantal psychology.



1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio investigativo, se basó en un tema que ha sido poco tratado en nuestro país, pero que a nivel mundial toma cada vez más relevancia, este es, el uso de la bicicleta, surge como interés de ambas autoras, quienes la utilizan con diferentes intenciones y desearon conocer más acerca del tema dentro de la ciudad, tomando como referencia la experiencia de la comunidad universitaria respecto al uso de la misma.

La bicicleta ha constituido un medio de transporte que facilita la movilización de las personas y que puede ejercer un papel lúdico y deportivo en la sociedad. A nivel mundial esta ha tomado mayor importancia, porque ha constituido un elemento de sustentabilidad que favorece la movilidad, el ambiente y la economía de las naciones. En Colombia se ha ido implementando esta misma idea, es así, que se han creado diferentes estrategias que buscan que los ciudadanos adopten la bicicleta como medio de transporte, por medio de la implementación de ciclorrutas, programas de movilidad y sistemas que facilitan la movilidad en la misma, como el caso de *Encicla* para la ciudad de Medellín.

El interés de conocer sobre el uso que se le da a esta, llevó a plantear la relación del comportamiento de las personas con dicho uso, describiendo cómo estas actúan y toman decisiones de acuerdo a los significados relacionados con este medio de transporte. También, fue pertinente observar la interacción individuo-ambiente, con el fin de comprender el surgimiento de dichos significados y cómo estos influyen en la conducta tanto a nivel individual como colectiva.



2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de Medellín, en los últimos años el transporte público ha sufrido cambios estructurales que han permitido la expansión del mismo a diferentes sitios de la ciudad y municipios aledaños. Dentro de los cambios que se han generado, está la variedad de medios de transporte, entre los cuales resalta el sistema metro que abarca toda la ciudad, desde el norte (Niquía) hasta el sur (La Estrella), incluyendo una línea que va hasta el occidente (San Javier), este sistema también cuenta en la actualidad con tres metrocables, varias rutas de metro-plus, y un tranvía que entró en funcionamiento en el 2016. El sistema metro, además, tiene el servicio de varias rutas integradas, es decir, buses y busetas que prestan un servicio especial en el cual se transporta al pasajero hasta alguna estación del sistema, dichas rutas llegan a varios de los barrios de la ciudad, y se han extendido hasta los municipios cercanos: Copacabana, Girardota, Barbosa, Envigado, Itagüí y La Estrella.

Otro medio de transporte muy utilizado por la población, son las diferentes rutas de buses que transitan en el Valle de Aburrá, debido a que éstas llegan a casi todas las comunas de la ciudad, posibilitando un mayor acceso al transporte público en sectores donde el sistema metro por ejemplo no llegaría. No sólo encontramos el transporte público, con el transcurrir de los años la compra de automóviles y motos ha ido incrementando, para finales de 2015 se vendieron en Colombia 44.128 carros, con un incremento del 2,9 % a comparación del año anterior donde fueron vendidos 40.444 carros en todo el país (Mercado, 2015), en el caso de las motos, hacia el mes de septiembre del mismo año la



compra de estas en Colombia registraba un aumento del 2,6% en balance con los resultados del año anterior, dando una totalidad de 507.228 unidades vendidas (Redacción autos, 2015). Para las personas se hace necesario tener transporte propio, ya que este le facilita comodidad y ahorro de tiempo en sus desplazamientos; en general por ser de tipo motor, las condiciones ambientales han decaído, viéndose afectado tanto el ambiente como la salud, al inhalar un aire que está en gran parte contaminado. Así mismo el tráfico masivo de vehículos genera problemas y molestias, tales como: el caos circulatorio, la contaminación acústica y atmosférica, el estrés de los conductores que hacen que estos se tornen agresivos, y en casos graves el deterioro de la salud tanto física como mental (Ortega, 2002).

En los últimos años el uso de la bicicleta se ha ido promoviendo por toda la ciudad, y ha constituido una estrategia dinámica que permite interactuar con el medio ambiente tanto desde el deporte como desde la utilización de la misma como medio de transporte alternativo. Esta nueva cultura de la movilidad, por así decirlo, ha hecho aportes para el cuidado del medio ambiente, ya que la bicicleta no es solo un medio de transporte eficaz, rápido y económico, sino que también es saludable, amigable y respetuoso con la naturaleza (Ortega, 2002), permitiendo que se cuide tanto la salud como la naturaleza en una sola acción.

En Colombia el uso de la bicicleta ha sido adoptado por personas de todas las edades, en especial los universitarios, Riaño (2010) afirma que en Colombia existen diversos grupos estudiantiles universitarios que promueven el uso de la bicicleta por medio de programas apoyados por las mismas universidades, entre ellas encontramos a la



Universidad de los Andes, la Universidad Javeriana, Universidad del Rosario, entre otras. Así mismo, Calvo, García, Hernández, Márquez y Ituarte (2011) en una investigación que llevaron a cabo en la ciudad de Sevilla, encontraron que la mayoría de los encuestados que usan bicicleta eran individuos en calidad de estudiantes, que además la usaban con el fin de transportarse al lugar de estudio (p.25). Estos se han destacado por ser en gran parte gestores de este nuevo medio de transporte, ya que facilita que los estudiantes puedan movilizarse de manera ágil y económica a sus lugares de estudio. De esta manera, el uso de la bicicleta por parte de los universitarios ha ido creciendo de manera visible, y no es necesario tener bicicleta propia, ya que actualmente existe un programa en la ciudad que fomenta el uso de este medio de transporte: Encicla, se ha convertido en el primer sistema de bicicletas públicas de la ciudad, funcionando como un medio alternativo de movilidad urbana, este sistema tiene la facilidad de prestarle a los ciudadanos cierto número de bicicletas de manera compartida por cierta cantidad de tiempo, presentándose como una alternativa integrativa y complementaria al sistema de transporte público y masivo del Valle de Aburrá, prestando servicio a todos los usuarios que sea posible y generando un cambio en la movilidad, la naturaleza y la salud.

2.1. Antecedentes

El uso de la bicicleta ha sido objeto de estudio desde diferentes ámbitos inter y multidisciplinares en varios países de Latinoamérica incluyendo Colombia, también en Europa se han logrado localizar algunos estudios sobre el tema. A continuación, se presentan los estudios precedentes que se han llevado a cabo por diferentes disciplinas y



que han utilizado diferentes metodologías y enfoques que permiten identificar ciertos factores relacionados con el uso de esta.

En la actualidad el ciclismo urbano ha ido aumento debido al interés de muchas personas por tener otra alternativa de transporte, ya que hay ciertas percepciones respecto a las ventajas que el uso de la bicicleta trae en la cotidianidad del individuo y la sociedad como: la disminución de problemas sociales y ambientales, dependencia del petróleo, congestionamientos, cambios climáticos, mejoramiento de los ámbitos urbanos, y también a nivel personal es usada por el control del horario, rapidez y ahorro económico (Olave & Núñez, 2011; Jakovcevic, Franco, Ledesma, & Visona, 2016). Sin embargo, existen ciertas percepciones relacionadas con la vulnerabilidad que siente el ciclista en la vía y que están asociadas al riesgo que se tiene de sufrir un accidente de tránsito, robo, etc. (Olave & Núñez, 2011; Márquez, 2016)

En las grandes ciudades es habitual el tráfico ocasionado por los vehículos motorizados que ocasionan desventajas en los desplazamientos de los individuos, situación que los ha llevado a optar por cambiar la forma de moverse dentro de la ciudad, apropiándose de esta por medio de la bicicleta como una estrategia de movilidad personal, que facilita la disminución de la congestión vial, y la concientización hacia conductas proambientales que buscan mejorar la calidad del aire y por tanto de vida de las personas (Silvente, 2006; Padilla, 2008; Palacio 2009; Cámara de comercio, 2009; Pérez, 2013; Rinaldi, 2014; Navarro & Sarabia, 2015).



A partir de lo anterior muchos le dan significados al uso de la bicicleta, algunos desde la sensibilidad ambiental o militancia ecologista, otros desde las motivaciones personales que encuentran al usarla, (García, 2008; Restrepo, 2015) y sumándole a lo anterior, se encuentran aquellas mujeres que se van apropiando de la bicicleta para ser más visibilizadas en las urbes y cambiar los imaginarios que se tienen (Arellano & Morillo, 2014). Más allá de la característica que le dan a la bicicleta como medio de transporte también permite una serie de beneficios personales que mejoran la calidad de vida de quienes la incorporan en su rutina (Elisségaray, 2009).

La bicicleta ha constituido un medio que posibilita la recreación y la lúdica, sin embargo, se han ido implementando otros usos para esta, que están asociados a los intereses subjetivos de cada persona como mencionamos anteriormente, aparecen entonces la movilidad urbana (Prada, 2013; Navarro & Saravia, 2012; Cámara de comercio de Bogotá, 2009; Bianchi, 2008; Alcaldía mayor de Bogotá, 2014), los factores de ahorro económico y cuidado ambiental (Rogat, 2009), el impacto positivo de este uso en la salud física y mental de las personas (Jakovcevic, Franco, Dala & Ledesma, 2015; Caballero, Franco, Mustaca & Jakovcevic, 2014), además de actividades de ocio y deporte (Monzón, La Paix & Rondinella, 2008; Morales & Morales, 2011). La bicicleta puede ser usada prácticamente por la mayoría de la población, sin discriminar edad, complejión física ni tampoco nivel económico o social (Embajada del Ecuador en los países bajos, 2014).



2.2. Pregunta de investigación

¿Cuáles son los significados de los estudiantes universitarios de Medellín hacia el uso de la bicicleta?

3. JUSTIFICACIÓN.

En la administración “Medellín Competitiva” 2001-2003, se propuso que dada las políticas universales sobre la reducción de la contaminación y el empleo de sistemas de transporte más limpios y paralelos, era pertinente promover la cultura de caminar y uso de la bicicleta, la cual se apropiaría de los espacios públicos de manera lúdica, convirtiendo a la bicicleta en una alternativa económica, saludable y respetuosa del medio ambiente y de los ciudadanos en general. De este propósito se construyeron en la ciudad las primeras ciclorrutas con una extensión de 21 km y se dejó la proyección de un plan de 100 km para las mismas (Ballesteros, 2012).

La idea de llegar a usar la bicicleta de manera frecuente como medio de transporte, no fue inicialmente acogida por los habitantes de la ciudad y las ciclorrutas no tuvieron el mayor de los impactos ni el uso para el cual fueron construidas, por un lado, por la poca conectividad entre tramos, y por el otro por el uso inadecuado que le dieron los ciudadanos; pero en los últimos años, en Medellín, se ha visto cómo ha ido incrementando el uso de la bicicleta no solo como un medio de ocio, sino también de transporte urbano, que en el 2015 representaba “el uno por ciento de los 5.700.000 viajes que hay cada día en la ciudad”



(Pareja, 2015, párr. 3) y en el 2016 aumentó al dos por ciento, según el último informe de la percepción ciudadana, Medellín Cómo Vamos 2016 (Zambrano, 2017), en gran parte gracias al Sistema de Bicicletas Públicas Encicla, que comenzó a funcionar en el 2011 y a los nuevos tramos de ciclorrutas que hoy suman un total de 80 kilómetros en todo el Valle de Aburrá, de los cuales 45 kilómetros están en Medellín, haciendo que se proyecte a largo plazo un aumento en el uso de la bicicleta y que se propongan nuevas estrategias para el aumento de la movilidad no motorizada.

Por otro lado, es un tema que ha sido poco abordado desde la psicología ambiental y social en nuestra ciudad, pues se ha hablado del uso de la bicicleta desde la parte saludable y recreativa dejando asuntos tan importantes como la relación del individuo con el ambiente, donde el individuo ha jugado un papel importante en el agotamiento de muchos de los recursos ambientales notándose de manera más evidente el cambio ejercido por el hombre en su entorno. Dicha relación ha sido estudiada por la psicología ambiental donde además se analiza como las acciones ejercidas por el hombre han dado origen a ciertos movimientos para promover conductas pro ambientales y buscar soluciones a los problemas existentes, entre esas el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable en donde se da la lucha por recuperar el medio de la contaminación tan devastadora que ha causado el uso masivo del carro.

Desde la psicología social al tratar el interaccionismo simbólico como uno de los posibles indicadores del comportamiento social al momento de ejercer acciones que lleven a las conductas, opiniones, sentimientos o pensamientos pro ambientales y al desarrollo de



los significados a partir de la interacción. Este ha sido un tema poco abordado, pero de gran importancia para la psicología.

Otro aspecto importante y a su vez preocupante, fue que, en marzo del 2016, la ciudad pasó por una alerta roja por contaminación, ya que los niveles de material particulado se habían duplicado en comparación al 2015, esto debido a los efectos negativos de la utilización masiva del automóvil, las motos y otros vehículos motorizados. Así mismo el tráfico y la contaminación auditiva que se viven día a día al desplazarse de la casa al lugar de trabajo o estudio, son factores que influyen en las personas a gran escala, por lo cual se ha venido promoviendo el uso de la bicicleta como transporte urbano sustentable y como forma de alivianar estas cargas del día cotidiano.

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo general.

Describir los significados que tienen los estudiantes universitarios que utilizan la bicicleta en la ciudad de Medellín, hacia el uso de esta.

4.2. Objetivos específicos.

- Describir cómo los estudiantes orientan sus acciones en función de lo que significa el uso de la bicicleta para ellos.
- Describir cómo a través de la interacción social surgen los diferentes significados por parte de los estudiantes, hacia el uso de la bicicleta.



- Describir cómo los significados que surgen alrededor del uso de la bicicleta se manipulan y modifican mediante la interpretación que se da a la experiencia de los estudiantes.

5. MARCO TEÓRICO.

Fue necesario trabajar conceptos que facilitaron el desarrollo de la investigación con el fin de alcanzar los objetivos propuestos. Se abordó el campo de la psicología social desde un enfoque que permitió la descripción de los componentes sociales asociados al uso de la bicicleta. En segunda instancia se trabajó el concepto de psicología ambiental, donde se articula la relación individuo-ambiente. Por último, se expuso la perspectiva teórica del interaccionismo simbólico y cómo facilitó la interpretación de los significados que las personas o grupos dan a los objetos con los cuales interactúan. A continuación, se llevará a cabo una descripción de cada uno de ellos.

5.1. Psicología social

De acuerdo a la literatura, se ha señalado al año 1908 como el punto de partida de la psicología social, y durante el siglo XX esta fue tomando forma y fuerza para consolidarse como disciplina y adquirir sus límites actuales. La variedad de procesos estudiados por la psicología social es muy grande, encontramos temas como: actitudes, estereotipos, identidad, altruismo, prejuicio, relaciones interpersonales, medio ambiente, etc., siendo todos procesos psicosociales (Morales, Moya, Gaviria & Cuadrado, 2007).



Ofrecer una definición determinada de cualquier disciplina es una tarea compleja, sin embargo, se hizo necesario para la investigación identificar de qué trata la psicología social como campo de estudio de la psicología misma y como esta se tornó importante para el desarrollo del proceso investigativo. De este modo

La psicología social es una disciplina en la cual las personas intentan comprender, explicar y predecir cómo los pensamientos, sentimientos y acciones de los individuos son influenciados por los pensamientos, sentimientos y acciones percibidos, imaginados o implícitos de otros individuos (Raven y Rubin, 1983, p.16).

Allport (citado por Morales, Moya, Gaviria & Cuadrado, 2007) expone que la psicología social es aquel “intento de comprender y explicar cómo el pensamiento, el sentimiento o la conducta de las personas individuales resultan influidos por la presencia real, imaginada o implícita de otras personas” (p.6).

Queda claro de qué trata la psicología social y de cómo en esta toma relevancia no sólo en el comportamiento del individuo, sino también el grupo o grupos a los cuales pertenece, y a las interacciones sociales que surgen en estos, modificando e influyendo en la conducta de la persona. Se resume que la psicología social estudia la acción humana, dado que la acción incluye también la intencionalidad concibiendo la articulación entre lo social e individual por medio de procesos de interacción y de representación intra e intergrupales (Ovejero, 2007).



5.2. Interaccionismo simbólico

El interaccionismo simbólico, nos ayuda a entender la importancia de los significados y de cómo estos influyen en el comportamiento social. En este ejercicio se tuvo en cuenta los significados que las personas dan a su mundo y de cómo estos terminan haciendo parte fundamental del comportamiento de los individuos en sus interacciones sociales, y que constituyen una herramienta básica para comprender las conductas de las personas y el significado que le dan a las cosas en su propia cotidianidad.

Álvaro y Garrido (2007), Ibáñez (2003), Munné (1989) (citados por Pons, 2010) han considerado al interaccionismo simbólico como la corriente más influyente para la psicología social de tradición sociológica, y que está interesado preferentemente por la naturaleza de los grupos y los fenómenos colectivos.

El término interaccionismo simbólico fue acuñado por Herbert Blumer en 1937, quien al ver que las personas usaban constantemente símbolos en su cotidianidad, se encargó de establecer la premisa básica de este concepto:

Si la conducta de las personas está vinculada al significado que tengan las cosas, lo que signifiquen estas para el sujeto va a depender de su interacción social con otros actores de su entorno y, en definitiva, de los significados aprendidos en su experiencia social interactiva. (Blumer, citado por Pons, 2010, p.24).

El interaccionismo simbólico expone que la capacidad simbólica del ser humano es uno de los grandes logros filogenéticos, ya que, por medio del manejo interno de símbolos



las personas llegan a determinar conductas y situaciones, atribuyéndole a estos significados (Pons, 2010). Por tanto, el individuo ya no es considerado un ente pasivo para recibir estímulos, ni tampoco un procesador mecánico desvinculado de significados colectivos, al contrario, se convierte en un constructor activo de significados, que tienden a ser organizados de manera dinámica en torno a procesos compartidos de interacción (Gil-Lacruz, 2007). A propósito de lo ya expuesto, y considerando que la sociedad es el contexto más natural para que surjan los significados, Sabucedo, D'Adamo y García-Beaudoux (citados por Pons, 2010) mencionan que la sociedad es un tejido de interacción simbólica que crea a la persona, y esta última, a través de la interacción crea a la sociedad. Dando cuenta de que la interacción simbólica es un referente para entender cómo las personas, a través de sus relaciones y de los acuerdos que van estableciendo entre sí, generan símbolos por medio de las interpretaciones que hacen, los cuales vienen a conformar universos diversos, que harán parte de sus comportamientos.

Existen tres premisas fundamentales para comprender la importancia de los significados en la vida de las personas y de cómo influyen estos en el comportamiento de las mismas. Blumer (1982) las expone así:

La primera sugiere que los seres humanos orientan sus actos hacia los objetos, hacia todo lo que perciben, en función de lo que estos significan para ellos, el interaccionismo simbólico sostiene que el significado que los objetos encierran para los individuos constituye un elemento central para sí mismo.



La segunda premisa menciona que el significado de las cosas surge a partir de la interacción de cada individuo con los demás, de esta forma, el significado que una cosa encierra para una persona es el resultado de las distintas formas en que otras personas se comportan de acuerdo a esta, es decir, los actos de los demás producen el efecto de definir el objeto cosa a esa persona, ya que el significado como interpretación humana, solo puede existir cuando las personas lo comparten.

Por último, la tercera premisa da cuenta de que dichos significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo, que ha sido diseñado con anterioridad por el individuo a causa de las experiencias por las cuales ha pasado, según Turnen y West (2005) este proceso tiene dos fases la primera que es, cómo interpretó el individuo, entablado comunicación consigo mismo y la segunda se refiere a los actores, seleccionando, comprobando y transformando significados en el contexto en el que se encuentran.

Rock (1979 citado por Ritzer, 1993), menciona los conceptos básicos del interaccionismo simbólico, así:

- **Capacidad de pensamiento:** a diferencia de las demás especies los seres humanos tienen la capacidad de pensamiento, a su vez,

Los individuos en la sociedad humana no son considerados como unidades motivadas por fuerzas externas o internas que escapan a su control o situadas dentro de los confines de una estructura más o menos establecida. Antes bien, son vistos



como unidades reflexivas o interactivas que componen el proceso social. (Mead citado por Ritzer, 1993, p.238).

Esta capacidad reside en la mente y no es considerada como una estructura física sino como un proceso.

- **Pensamiento e interacción:** el pensamiento se configura y afina a través de un proceso de interacción social que está enfocado en la socialización.

Para los interaccionistas simbólicos la socialización es un proceso dinámico que permite a las personas desarrollar la capacidad de pensar de una manera distintivamente humana, además, esta no constituye un proceso unidireccional en el cual el actor recibe información de forma pasiva, más bien se trata de un proceso dinámico en el cual el actor adapta y da forma a la información de acuerdo a sus propias necesidades. (Mannis y Meltzer, citados por Ritzer, 1993, p.272).

- **Aprendizaje de significados y símbolos:** el significado en sí mismo no se deriva de los procesos mentales sino de los procesos de interacción. Al respecto, Pons (2010) menciona que aprender un símbolo es uno de los procesos mentales del ser humano, también está el aprender a diferenciarlos y colocarles juicios de valor (definiciones aprendidas de atracción o rechazo hacia algo) todo por medio de la interacción con las demás personas.



- **Acción e interacción:** el interés particular de los interaccionistas simbólicos se sitúa principalmente en la influencia de los significados y símbolos sobre la acción o comportamiento del individuo en la interacción social. Así mismo, Pons (2010) plantea que los seres humanos viven en un ambiente simbólico, al igual que un ambiente físico, y adquieren por medio de procesos sensoriales conjuntos, una cantidad inmensa de símbolos, los cuales se encargaran de emitir modos de comportamientos a nivel social.

- **Elección:** debido a la capacidad del ser humano para manejar significados y símbolos las personas a diferencia de los animales, pueden hacer elecciones de las acciones que van a emprender. Los seres humanos no necesitan verse obligados a aceptar los símbolos que le vienen de afuera, ya que estos cuentan con la capacidad para construir y formar nuevos significados y nuevas líneas de significados (Mannis y Meltzer, citados por Ritzer, 1993, p. 275). Así mismo, los individuos deciden que hacer y que no, a partir de los símbolos que han aprendido con otros y de las creencias que tienen sobre el significado de dichos símbolos (Pons, 2010).

- **El self:** en palabras de Rock (citado por Ritzer, 1993), el self “es el concepto que constituye el esquema intelectual de los interaccionistas simbólicos” (Pons, 2010, p. 276) menciona que los seres humanos a diferencia de otras formas de vida, son capaces de pensar de manera compleja que le permite distinguir entre una gran variedad de objetos, siendo las personas más reflexivas y en su introspección crean, de manera gradual, una definición de self, este es un “proceso



de concienciación y definición del propio sí mismo, y como tal, siempre es cambiante y dinámico” (p. 28). También el self puede ser entendido como “la totalidad de los pensamientos y sentimientos que el individuo tiene de sí mismo como objeto” (Rosenberg, citado por Ritzer, 1993, p. 243), constituyendo una pequeña parte de la personalidad, pero siendo a su vez, el objeto más importante de todos.

● **Grupos y sociedades:** las pautas entrelazadas de acción e interacción constituyen los grupos y sociedades. Existe una inclinación de los interaccionistas por criticar el interés de otros enfoques en las macroestructuras, pero no ignoran su existencia, consideran que estas son deterministas, externos, atemporales, resistentes al cambio, Shalin (citado por Ritzer, 1993, p. 287). Para Blumer (1962) la sociedad no se compone de macroestructuras, sino que su esencia debe buscarse en los actores que construyen la realidad, y las acciones que se llevan a cabo en el intercambio social.

De esta manera, los presupuestos teóricos del interaccionismo simbólico toman en cuenta que la realidad social se construye a través de los significados surgidos por medio de la experiencia propia y de los demás, así mismo como de las interacciones que con ellos se tenga. En definitiva, para llegar a comprender esa realidad, se hace necesario utilizar una metodología que contemple los testimonios propios de los actores sobre la ejecución de sus actos, siendo la metodología cualitativa de investigación social, la más apropiada para alcanzar dichos fines (Pons, 2010), y siendo el interaccionismo simbólico parte de ella.



5.3. Psicología ambiental

La psicología también se ha encargado del estudio de los individuos y su interacción con los ambientes que los rodean, como estos afectan o influyen de manera relevante las creencias, emociones, percepciones y comportamientos del individuo, es así, que se han llevado a cabo una variedad de estudios que para la actualidad resultan importantes a la hora de explicar el comportamiento humano dentro de un contexto o ambiente determinado, por ejemplo: la contaminación ambiental, visual, el ruido, hasta las grandes ciudades y sus edificaciones que en gran parte han obstruido el ambiente minimizando los espacios naturales y dificultando la movilidad sana dentro de las ciudades.

De esta manera, la psicología ambiental como disciplina o campo de la psicología misma, estudia las relaciones de los sujetos con su ambiente, así como la influencia del ambiente sobre los mismos, “en definitiva, estamos hablando de una disciplina en la que se define su objeto de estudio como el análisis de los fenómenos ligados a la actividad humana en tanto se desarrolla en un contexto ambiental determinado” (Hernández, 1997, p. 6). Por lo tanto, esta disciplina está orientada al análisis de los problemas generados por la interacción entre el individuo y el medio (Pol, 1993), pero no se dedica sólo al estudio de problemas, también ha propuesto soluciones, principalmente en todo lo relacionado con al ámbito del ambiente construido (Ovejero, 2007).

Morales, Maya, Gaviria y López-Sáez (2010), exponen una definición muy apropiada de la psicología ambiental, así:



La psicología ambiental puede entenderse como la disciplina que tiene como objeto el estudio y la comprensión de los procesos psicosociales derivados de las relaciones, interacciones y transacciones entre las personas, grupos sociales o comunidades, sus entornos sociofísicos y los recursos disponibles. Como disciplina científica comparte con otras disciplinas un campo de estudio común configurado por el conjunto de fenómenos que implican directamente a las personas con sus entornos naturales y construidos (p. 238).

Retomando a Aragón y Américo (2010) se encuentra que las principales características o principios básicos de la psicología ambiental se pueden clasificar en dos grandes esferas: una que se refiere a la perspectiva del estudio, y la otra a todos aquellos escenarios y problemas estudiados. Respecto a la primera esfera encontramos principalmente que se estudian las relaciones entre la conducta y el ambiente, considerando este último desde una perspectiva holística, es decir, tal y como todos los individuos lo experimentan en su vida cotidiana. De esta manera, se toma más en cuenta la relación entre ambos, que los elementos en sí mismos. En la segunda esfera se plantean contextos y problemáticas asociadas a todas aquellas relaciones posibles entre el medio ambiente y la conducta, es decir, cómo el medio ambiente influye en la conducta humana y cómo ésta produce cambios en el medio ambiente. De igual forma se puede tomar el proceso interactivo de ambos como objeto de estudio.



Al haber nacido como una vocación claramente aplicada, su desarrollo ha permitido la generación de varios conceptos, y las relaciones que se establecen entre ellos han podido llevar a la psicología ambiental a convertirse en una disciplina básica.

La existencia de otras disciplinas interesadas en estudiar las relaciones que se dan entre individuo y ambiente, hace que la psicología ambiental participe de un campo interdisciplinar. Por lo tanto, es posible encontrar aproximaciones en los conceptos de acuerdo a cada disciplina, por ejemplo: la sociología, el urbanismo, la antropología, la biología, etc.

La investigación realizada en la psicología ambiental, se lleva a cabo a través de trabajos de campo en el ambiente natural y con una metodología ecléctica (Aragón & Américo, Psicología Ambiental, 1998), adaptada a la naturaleza de cada variable, recurriendo, según sea el caso a diseños selectivos con enfoque cuantitativo o cualitativo, a diseños cuasi-experimentales, y en pocas ocasiones a diseños de tipo experimental. Los objetivos implícitos de las investigaciones o estudios que se realizan, se refieren a la mejora en la calidad de vida y del medio ambiente.

En este campo de la psicología aparece como característica exógena a los contenidos propiamente dichos, aquellos propósitos de los investigadores de crear un cuerpo teórico a partir de los hallazgos que obtengan, que sean útiles y que tengan valor aplicado. Para ello, buscan publicar investigaciones a través de revistas científicas especializadas y que posibiliten su divulgación. A sí mismo, realizan encuentros entre los



profesionales del campo, estableciendo programas de educación Bechtel (citado por Aragonés & Américo, 2010).

La psicología ambiental como proyecto de futuro, ha tenido una mayor preocupación por temas diversos según el momento histórico, aproximándose a uno u otros temas. En un principio fueron temas cercanos a la arquitectura y el urbanismo, más tarde temas que destacan lo verde y el ecologismo (Pol, 1993). A su vez, también se ocupa de alguna manera de temas específicos, que pueden generar una mejor comprensión, acerca del porqué se habla de psicología ambiental y no del medio ambiente como un simple objeto. De esta manera un tema de importancia dentro de este campo es el de espacio físico, generando estudios que demuestran que las personas tienden a comportarse de manera distinta en función del espacio donde se encuentra, a partir de la cognición que les genera estos lugares. Otro tema fundamental es la dimensión temporal, que implica una proyección hacia el futuro y la referencia del pasado y la historia. Dentro de este campo de la psicología es importante la relación del individuo con el tiempo, de cómo este actúa de manera característica, no solo de acuerdo al lugar sino también de acuerdo a la etapa en la cual se encuentra en su propia existencia (Moser, 1998).

Las actividades ejercidas por el hombre bien sea a nivel laboral, cultural y social han generado a lo largo del tiempo un problema que cada vez se acrecienta más: la contaminación ambiental, es allí donde entra la psicología ambiental, tratando de cambiar la conducta del individuo en su relación con el entorno para que, de esta forma sea el hombre quien le dé solución a los problemas que ha generado, ya que, “el hecho de que el ambiente



natural sea, al menos tal y como hoy lo conocemos, el resultado de ambiciones humanas, deseos, actuaciones y actitudes significa que está en nuestras manos mejorar su situación” (Ovejero, 2007, p. 349).

Según Vega (citada por Ovejero, 2007), uno de los temas menos tocados es nuestra sociedad y que impactan de forma grave en el medio ambiente es el uso indiscriminado y masivo del carro, donde además de las miles de muertes y heridos que dejan los accidentes en carretera (produciendo consecuencias de diversa índole bien sea de tipo social, económico, etc.) , es también “derrochador de energía de carácter no renovable” participando en gran parte en la contaminación atmosférica, sin dejar de lado que el tráfico generado en lo que en nuestra ciudad conocemos como horas pico, es uno de los mayores generadores de contaminación auditiva, por el ruido que se produce.

Desde la psicología ambiental se interviene el medio ambiente a partir dos frentes, el primero pretende conservarlo, por medio de la preservación de espacios naturales, reducción de riesgos y conservación de recursos, entre otros; y el segundo, dedicado a la intervención y a la mejora de la calidad ambiental donde se tratan problemas de contaminación atmosférica, acústica, depósito incontrolado de residuos, entre otros, además de tratar con asuntos referente a lo saludable tanto en lo físico como en lo mental de los individuos. Ambos frentes necesitan de la intervención psicosocial del profesional, bien sea desde la perspectiva del cambio en las actitudes ambientales o de las normas sociales en la interacción de las personas con el entorno.



6. METODOLOGÍA.

6.1. Tipo de enfoque y estrategia

6.1.1. Enfoque cualitativo.

Se adoptó una investigación cualitativa que permitió un acercamiento más profundo con la población y la información que se deseaba obtener. Este enfoque “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación” (p.7) (Hernández Sampieri, Fernández Collado & Baptista Lucio, 2010), lo cual, brindó mejores posibilidades a la hora de obtener la información, siendo esta diversa. Así mismo, este enfoque proporcionó profundidad en los datos, dispersión, riqueza al momento de hacer interpretaciones, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias únicas (Hernández Sampieri., et al. 2010).

La investigación estuvo orientada a la descripción de los significados de un grupo de personas respecto a un fenómeno social definido, en este caso el uso de la bicicleta. La metodología cualitativa posibilitó que el investigador viera el escenario y a las personas desde una perspectiva holística, donde fueron estudiadas tomando en cuenta su contexto y las circunstancias en las cuales se encuentran en la actualidad (Galeano, 2009), siendo a su vez protagonistas de la investigación y brindando información variada y precisa. Este enfoque se convirtió en el eje del proceso investigativo, brindando las herramientas necesarias para cumplir con cada uno de los objetivos propuestos.



6.1.2. Estrategia

La estrategia usada fue el interaccionismo simbólico, en el cual se destaca un enfoque metodológico dirigido al análisis y descripción de los significados de las personas respecto a sus propios comportamientos.

Desde el punto de vista metodológico o de investigación el estudio de la acción debe hacerse desde la posición del actor. Puesto que la acción es elaborada por el actor con lo que él percibe, interpreta y juzga, uno tiene que ver la situación concreta como el actor la ve, percibir los objetos como el actor los percibe, averiguar sus significados en términos del significado que tienen para el actor y seguir la línea de conducta del actor como el actor la organiza: en una palabra, uno tiene que asumir la función del actor y ver este mundo desde su punto de vista. (Blumer, citado por Martínez, 2004, p.126).

6.2. Contextos y escenarios.

Las condiciones actuales en las que se encuentra Medellín (2016-2017), que se promueve como ciudad innovadora, corresponden al contexto y escenario del caso que se estudia en la investigación, allí se ubicaron los estudiantes que hacen uso de la bicicleta de manera frecuente.

6.3. Participantes

Los participantes fueron hombres y mujeres estudiantes de cualquiera de las universidades de la ciudad de Medellín y cuya edad oscilaba entre los 19 y los 28 años.



Además, debían cumplir con una característica fundamental que consistía en usar la bicicleta regularmente, con una frecuencia mínima de 3 veces por semana. En total fueron 11 personas quienes aceptaron participar en la investigación.

La muestra fue elegida de manera no probabilística, es decir, que los elementos de la población se seleccionaron por uno o varios propósitos y no se pretendió que los casos fueran representativos de la población (Hernández Sampieri., et al. 2010).

6.3.1 Características de los participantes

En la tabla se presentan los datos sociodemográficos y características de los estudiantes seleccionados como muestra, están en edad de joven-adulto, entre las edades correspondientes para la investigación, estudiantes de educación superior y residentes en la ciudad de Medellín.

Tabla 1. *Características de los participantes.*

Participante 1	Hombre de 25 años de edad, estudiante de décimo semestre de ingeniería industrial en la Universidad Nacional sede Medellín, vive en Belén.
Participante 2	Mujer de 26 años, estudiante de quinto semestre de diseño gráfico en la Universidad Luis Amigó, vive en Los Colores.
Participante 3	Hombre de 22 años, estudiante de quinto semestre de licenciatura en educación física en el Politécnico Jaime Isaza Cadavid, vive en San Javier.
Participante 4	Hombre de 23 años, estudiante de sexto semestre de ingeniería civil en la Universidad Nacional sede Medellín, vive en Robledo.



Participante 5	Hombre de 27 años, estudiante de noveno semestre de ingeniería de sistemas de la Universidad Nacional, vive en Pajarito.
Participante 6	Mujer de 27 años, estudiante de psicología de octavo semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Prado Centro.
Participante 7	Hombre de 23 años, estudiante de antropología de séptimo semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Belén.
Participante 8	Hombre de 28 años, estudiante de psicología de sexto semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Sevilla.
Participante 9	Mujer de 23 años, estudiante de psicología de sexto semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Santa Cruz.
Participante 10	Hombre de 24 años, estudiante de psicología de octavo semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Córdoba.
Participante 11	Mujer de 26 años, estudiante de psicología de octavo semestre en la Universidad de Antioquia, vive en Pajarito.

Fuente: Arias y Metaute (2017).

6.4. Técnicas de recolección de información

La recolección de datos se realizó a través de un trabajo de campo, inicialmente se hizo una observación en los contextos en los cuales se mueven los participantes, con el fin de identificar la interacción entre individuo-ambiente que gira entorno a la bicicleta, además, se aplicaron entrevistas semiestructuradas con preguntas abiertas a 11 estudiantes universitarios que usan la bicicleta en su cotidianidad, lo que favoreció la obtención de información de manera rápida y flexible siendo el entrevistado el actor principal.



6.4.1. Observación

Según Hernández Sampieri, Fernández y Baptista (2010), la observación implica “adentrarnos en profundidad a situaciones sociales y mantener el papel activo, así como una reflexión permanente. Estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones” (p. 411), así mismo, se debe tener en cuenta: el ambiente físico, ambiente social y humano, actividades individuales y colectivas, hechos relevantes, etc. Esto como forma de conocer y contextualizar el uso de la bicicleta como medio de transporte, lo cual benefició el análisis y la descripción de la información.

6.4.2. Entrevista

Según López y Deslauriers (2011) la entrevista tiene un enorme potencial que permite acceder a la mente de las personas, así mismo a su parte vital a través de la cual descubrimos su cotidianidad y las relaciones sociales que hacen parte de su vida, información que se hizo necesaria para los intereses de la investigación.

King y Horrocks (citados por Hernández., et al. 2010) plantean que la entrevista cualitativa tiende a ser más íntima, flexible y abierta (p.418), de esta forma, las entrevistas realizadas facilitaron el contacto con la realidad de las personas, posibilitando la descripción de los significados que hacen estas respecto al uso de la bicicleta. Guerrero (citado por López & Deslauriers, 2011) expone que la entrevista en el enfoque cualitativo es:



Una relación diádica canalizada por la discursividad, propia de la cotidianidad, bajo la condición de encuentros regidos por reglas que marcan márgenes apropiados de relación interpersonal en cada circunstancia. Ésta permite acceder al universo de significaciones de los actores, haciendo referencia a acciones pasadas o presentes, de sí o de terceros, generando una relación social, que sostiene las diferencias existentes en el universo cognitivo y simbólico del entrevistador y el entrevistado.

6.5. Procedimiento

Inicialmente la investigación estaba planteada desde un enfoque de tipo cuantitativo, ya que la exploración de referencias investigativas sobre las actitudes que era el tema de mayor relevancia y su relación con el uso de la bicicleta, arrojó ciertas categorías que podrían trabajarse en nuestro contexto y que darían cuenta de la información que se deseaba obtener, para ello se pensó en la realización de un pilotaje con un cuestionario tipo escala likert que fue adaptado por las autoras con base a otros cuestionarios que abordaban el tema, al llevarlo a la práctica se constató que las opciones que se daban en la escala limitaban y sesgaban las respuestas de las personas que participaron en dicho pilotaje. Esta coyuntura llevó a replantear la metodología, donde se eligió el método cualitativo para llevar a cabo el proceso investigativo, precisamente porque permitió un acercamiento más profundo con los participantes, generando mayor y más diversa información, que de otra manera no sería posible.

De allí surgieron ciertos intereses sobre temas específicos que no podrían ser abordados desde el marco teórico inicial, debido a que limitaban la respuesta de las



personas sobre situaciones determinadas. Por tanto, se omitió el tema de las actitudes y se le dio mayor relevancia el interaccionismo simbólico, como cuerpo teórico de la presente investigación.

En la primera fase de la recolección de datos, se realizó una observación en los contextos donde la gente usa la bicicleta, con la intención de identificar los factores que influyen en la interacción que se da entre el ambiente y el individuo en relación a dicho uso, además de establecer un primer contacto con los participantes, esto con el fin de conocer los lugares donde se realizan los desplazamientos y cómo estos influyen en la conducta de las personas. Se visitaron diferentes sitios como los son: las ciclorrutas, las universidades y las casas de algunos de estos participantes, lugares que permitieron adentrarnos en la vida y la rutina de quien usa este medio de transporte.

Posteriormente se escogen los participantes a quienes se les aplica una entrevista semiestructurada que permitió obtener la información requerida por la investigación.

6.6. Análisis de la información

Una vez realizada la totalidad de las entrevistas a los estudiantes universitarios, se inició el proceso de análisis de la información apoyadas por el programa Atlas ti, que permitió segmentar los datos obtenidos en unidades de significado, codificarlos y construir teorías (Hernández Sampieri., et al. 2010), de las cuales surgieron las diferentes categorías y subcategorías que constituyen la esencia de este estudio. Posteriormente se realizó un informe que dio cuenta de los hallazgos que surgieron durante el proceso investigativo, finalizando con la discusión y las conclusiones.



6.7. Criterios éticos.

La investigación se realizó teniendo presente la ley 1090 de 2006 y el manual deontológico del psicólogo en su tercera versión del 2012, del cual tomamos como base asegurar que los principios de: no maleficencia, autonomía, beneficencia, justicia respeto a la vida, la salud, el ambiente y lo social, como puntos básicos de acuerdo, se cumplieron durante el desarrollo de esta.

Según González (2002) son fundamentales los aspectos éticos en toda investigación, de los que menciona retomamos los siguientes como modelo básico para el desarrollo de la nuestra:

1. El valor científico o social: una de las características éticas en una investigación es que tenga un valor que se da al contribuir por medio de esta al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas.

2. Proporción favorable del riesgo-beneficio: se debe analizar los riesgos y beneficios que pueden tener para los participantes, en este caso los riesgos deben ser menores respecto a los beneficios que deben ser mayores, proporcionales o que sobrepasen los riesgos o en su defecto que no sea perjudicial para quien participa de esta. Este aspecto está relacionado con el principio de no maleficencia del manual deontológico del psicólogo.

3. Condiciones de diálogo auténtico: quien participe en el estudio es una persona con las competencias suficientes para comunicarse y ser partícipes en un diálogo en el que



se traten diferentes temáticas que le afecten, de esta forma, pueden discutir entre pares o iguales y los diálogos no irán dirigidos hacia la burla ni el sarcasmo.

4. Consentimiento informado: es indiscutible en cualquier investigación. Su propósito es dar autonomía a las personas respecto a su afiliación o retiro de la investigación y asegurar su participación en la medida que se respeten sus creencias, valores, intereses, etc.

5. Respeto a los participantes potenciales o a los inscritos: la preocupación ética acerca de los participantes no finaliza cuando se firma el consentimiento. En cualquier estudio es necesario considerar permanentemente el respeto por las personas, su privacidad y el derecho de cambiar de opinión respecto a su participación en la investigación, recibiendo todo el apoyo y las atenciones que sean necesarias.

6.8. Criterios de validez

Para garantizar los criterios de validez en la práctica investigativa, se tuvieron en cuenta los siguientes:

- Dependencia: también entendida como "confiabilidad cualitativa", Hernández Sampieri., et al. (2010) indica que es la que concibe la consistencia de los datos, es decir que, al ser revisada por otros investigadores, los resultados concluyan de manera coherente. Este criterio "involucra los intentos de los investigadores por capturar las condiciones cambiantes de sus observaciones y del diseño de



investigación” (p. 473). Para evitar que las creencias y opiniones del investigador afecten la sistematización e interpretación de datos hay un mínimo de estándares, algunos de ellos los son:

- Examinar las respuestas de los participantes por medio de preguntas parecidas
 - Registrar de manera sistemáticas las notas de campo
 - Realizar codificaciones del mismo material por dos investigadores
 - Demostrar las coincidencias en los datos al contrastar con otras fuentes
 - Aplicar método coherente
 - Usar un buen programa de análisis de información
 - Revisar las transcripciones
 - Reuniones para coordinar y conjugar el análisis
- Credibilidad: Mertens (2005, citado por Hernández Sampieri., et al, 2010); señala que es la relación entre cómo el participante percibe los conceptos asociados a la investigación y la forma como son representados por el investigador.
 - Transferencia (aplicabilidad de resultados): La esencia de la investigación se puede aplicar a otros contextos, dando pautas para “tener una idea en general del problema estudiado y la posibilidad de aplicar ciertas soluciones en otro ambiente” (Hernández Sampieri., et al., 2010, p. 474)



- Otros criterios: propuestos por Tashakkori y Teddlie (2008) y Teddlie y Tashakkori (2009), (citados por Hernández Sampieri., et al. 2010) y de los que se rescata para el presente estudio, el de la fundamentación, al contar con bases teóricas sólidas, argumentadas por medio del marco referencial que se explica por medio de la literatura pertinente descrita en el estudio.

7. MÁS ALLÁ DEL PEDALEAR

En la tabla 2 se muestra la clasificación de las categorías trabajadas durante el ejercicio investigativo.

Tabla 2. *Categorías*

Uso de la bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La bicicleta. ➤ Uso actual de la bicicleta. ➤ Regularidad del uso. ➤ Horario de movilidad. ➤ Obstáculos en el uso de la bicicleta. 	Las acciones que llevan a cabo los estudiantes universitarios respecto al uso de la bicicleta.
Aprendizaje	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Figura representativa. ❖ Antecedentes. ❖ Interacciones familiares. ❖ Transmisión de conocimiento. 	Los procesos de aprendizaje asociados al uso de la bicicleta.



Elementos psicoemocionales	<input type="checkbox"/> Emociones. <input type="checkbox"/> Motivación. <input type="checkbox"/> Factores cognitivos. <input type="checkbox"/> Atribuciones.	Elementos que le permiten al estudiante interpretar su experiencia con el uso de la bicicleta.
Sustentabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ● Contribuir al cuidado del medio ambiente. ● Forma de movilidad sustentable. 	Justificación de los estudiantes para promover conductas pro ambientales

Fuente: Arias y Metaute (2017).

La descripción de los significados que tienen los estudiantes universitarios hacia el uso de la bicicleta como medio de transporte, parte de las experiencias narradas por estos, en el análisis del proceso investigativo, se clasificaron en: uso de la bicicleta, aprendizaje, elementos psicoemocionales y sustentabilidad. La primera de ellas se abordan temas como: la bicicleta, el uso actual, la regularidad del mismo, horario de movilidad y obstáculos del uso. La segunda se enfoca en el proceso de aprendizaje y en ella se agrupan: las figuras representativas, los antecedentes, las interacciones familiares y la transmisión de conocimiento que se generan durante este proceso. La tercera especifica los diferentes elementos psicoemocionales relacionados con el uso de la bicicleta, y está constituida por conceptos tales como: emociones, motivación, factores cognitivos y atribuciones. Por último, aparece la sustentabilidad como una característica del uso de la bicicleta como



medio de transporte en la actualidad.

7.1. USO DE LA BICICLETA: La libertad de moverse en la ciudad

El uso de la bicicleta es de mayor antigüedad en comparación con el del automóvil, se podría decir que el mayor uso se le dio en los años 70's e inicios de los 80's, donde este comienza a decaer, en gran medida por la introducción del modelo económico basado en la liberación de los mercados en donde se asocia el progreso con el uso del automóvil, símbolo de éxito a nivel social. De esta forma, la bicicleta pasa a segundo plano, quedando como un objeto meramente infantil o con fines recreativos y deportivos, olvidándose que puede ser usada como medio de transporte sustentable. (Elisségaray, 2009)

Sin embargo en los últimos años se ha podido ver que la bicicleta ha tenido un poco más de protagonismo en diversas ciudades del mundo, en Medellín ha sido promovida por el sistema de bicicletas públicas, Encicla y el colectivo SiClas, este último desde 2010 comenzó a realizar cada miércoles, ciclo paseos nocturnos por toda la ciudad, según este colectivo: “viajar en bici ofrece beneficios en salud, economía y medio ambiente, además de acortar distancias, unir seres humanos, sensibilizarlos frente a su territorio y recuperar la ciudad en espacio público y movilidad”. (SiClas, 2012, parr.1).



Fotografía 1. Ciclorruta San Juan. Metaute (2017)



7.1.1. La bicicleta

Etimológicamente deriva del latín: bi (dos) y ciclos (ruedas), según el diccionario es un vehículo que consta de dos ruedas generalmente del mismo tamaño, que están alineadas a un cuadro y dirigidas mediante un manillar; este medio de transporte se mueve a través del impulso ejercido por los pedales que son impulsados por las extremidades del conductor (Sáenz, 2014). Su estructura y funcionalidad permiten el desplazamiento del individuo de un lugar a otro, además de ser un medio que facilita la satisfacción de ciertas necesidades del individuo como lo son la lúdica y el deporte. Sobre la bicicleta, Augé (2009) comenta que “Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada” (p17.).



7.1.2. Tipos de bicicleta

Se presentan los tipos de bicicleta más usados por las personas en la actualidad, dando cuenta de la estructura y características particulares de cada una de ellas, en relación con las necesidades del ciclista. Losada (2007) menciona que el arquetipo clásico de la bicicleta se ha ido modificando a través de los años, debido en gran parte a las nuevas demandas que se le hacen a este medio de transporte. De esta manera, se plantea que la mayoría de los usuarios se inclinan por bicicletas tipo todo terreno, de ruta y cross.

7.1.2.1. *Bicicleta todo terreno (o de montaña)*

Como su nombre lo indica esta bicicleta puede realizar sus desplazamientos prácticamente en todo tipo de terreno. Fue creada inicialmente para rodar por el campo, aunque en la actualidad se usa en cualquier sitio. Se caracteriza por su estructura delgada, por las ruedas gruesas con tacos, el conjunto de tres platos y hasta nueve piñones, además, de sus frenos potentes (Losada, 2007), lo que permite que su uso sea factible tanto en la ciudad como en caminos destapados debido a su versatilidad. El participante 8 se refiere a su uso así: "he permanecido con este estilo de bicicleta toda la vida, ya que las características particulares de la bicicleta todo terreno, satisfacen la forma de montar que desarrollé y me permite moverme en todo lugar", dando cuenta que la elección de bicicleta va de la mano con las demandas que se tengan para ella.



7.1.2.2. *Bicicleta de ruta (o de carrera)*

Es usada en las competencias atléticas, sin embargo, en la actualidad ha sido adoptada por la población usuaria de la bicicleta para realizar sus recorridos de manera ágil y rápida. Ramírez (2016) expone que las bicicletas de ruta fueron diseñadas para desarrollar velocidad en los diferentes trayectos de la carretera, debido a que son más livianas y su forma se adapta a una posición aerodinámica para el usuario. Sus principales características son la ergonomía, ligereza y solidez. Se destaca porque sus ruedas son tubulares finísimas y normalmente sólo presentan dos platos, además, sus pedales son automáticos y el sillín es largo y muy estrecho (Losada, 2007). En referencia a este tipo de bicicleta habló la participante 6:

La de ruta creo que fue como un antojo o un capricho porque vi las de unos amigos y me parecieron muy bonitas, luego otro amigo se compró una, y esa sí que me pareció estilada y me antojé de tener una, además porque es más veloz y se volvió un reto aprender a montarla.

La bicicleta se elige dependiendo de las propias necesidades, pero también por la influencia de otras personas, en este caso la participante por medio de la cercanía que tuvo a este tipo de bicicleta dado que sus amigos fueron adquiriéndola, terminó por elegirla.

7.1.2.3. *Bicicleta Cross (BMX)*

Es una bicicleta que se destaca por ser utilizada en las competencias de BMX, siendo modificada físicamente para que cumpla con los retos que se le ponen. Las competencias BMX consisten básicamente en correr la bicicleta como si fuera una moto en



circuitos similares a los del motocross y con maniobras de conducción típicas de ese deporte. Este tipo de bicicleta tiene casi 40 años de existencia, y se caracteriza por ser de ruedas pequeñas que son generalmente de 20 pulgadas, el volumen de los cuadros y platos difieren de acuerdo a la modalidad que se vaya a realizar (Losada, 2007). Aunque no es una bicicleta hecha propiamente para el transporte en carretera ha sido la opción más apropiada para cierto tipo de usuarios, esto por sus propiedades lúdicas donde destacan su estructura liviana y flexible, lo que facilita ejecutar piruetas aéreas. La participante 11, usuaria de este tipo de bicicleta, explica el uso que le da y porque la eligió para realizar sus recorridos: “he tenido dos bicicletas ambas cross personalizadas que además eran armadas por mi hermano, me gustan estas bicicletas porque son livianas y rápidas y porque son más cómodas cuando se usan”. La bicicleta comienza a constituir en esencia una pieza importante para la vida del sujeto, que no solo se transporta en ella, sino que le brinda la posibilidad de vivir nuevas y más experiencias dentro de sus límites, de esta manera, su uso permite alcanzar estados de plenitud relacionados a la velocidad y comodidad al montarla, además de satisfacer ciertas necesidades personales que de otra manera no sería posible.

7.1.3. Mantenimiento de la bicicleta

El mantenimiento es entendido como la intervención que se realiza a los elementos de cualquier estructura o máquina con el fin de facilitar y hacer efectivo el funcionamiento de la misma. La bicicleta al ser un medio de transporte requiere de un mantenimiento, este puede ser preventivo o interventivo en el momento en el cual aparezca una falla en la bicicleta. Es ideal que el ciclista conozca cómo funcionan todas las partes de una bicicleta,



ya que en determinados casos tendrán que hacer uso de toda su capacidad para solucionar problemas cuando esta no esté funcionando (López, 2000). A continuación, se detallan las diferentes formas de mantenimiento que realizan los usuarios a sus bicicletas: preventivas e interventivas y se habla de la regularidad con la cual se lleva a cabo dicho mantenimiento.

7.1.3.1. *Mantenimiento preventivo*

Los usuarios de la bicicleta en su mayoría optan por realizar un mantenimiento preventivo en la bicicleta porque de ella depende su movilidad, y tienen en cuenta las fallas y necesidades de su medio de transporte. De esta manera, López (2000) plantea que es recomendable saber sobre la bicicleta, sus partes y sus funciones, para prevenir daños mayores, también insiste en el hecho de que un taller no es prescindible, ya que hay muchas operaciones que por falta de práctica se podrían realizar en casa. Es así, que los ciclistas optan por adquirir conocimiento sobre el mantenimiento y reparación de las bicicletas, para estar preparados de llegar a presentarse cualquier eventualidad que requiera su intervención. El participante 3 lo expresa de la siguiente forma:

Claro, ando mucho, y pues me toca mantenerla en perfecto estado si quiero que me lleve a cualquier parte. La mayoría del tiempo le mantengo aseada la cadena, la engraso, le cuadro cada cosita para que no me deje tirado por ahí.

Esto da cuenta que muchas personas se preocupan significativamente por la bicicleta, tanto así, que la cuidan para evitar percances mayores.



7.1.3.2. *Mantenimiento interventivo*

Este tipo de mantenimiento se da cuando la bicicleta ha sufrido un daño significativo en su estructura o funcionamiento, y por lo general son llevadas a los talleres especialistas en el tema, la participante 4 así lo afirma: "por lo general no le hago mantenimiento, depende mucho de las circunstancias, si es un daño grave prefiero llevarla algún taller especializado en bicis, para no embalarme yo misma". Esta afirmación muestra que para algunos usuarios el compromiso preventivo de este medio de transporte no es algo necesario y que solo deben interceder cuando los daños son notorios. Podría pensarse que la bicicleta es tomada únicamente como un objeto de servicio temporal, donde su cuidado no significa nada para el usuario por ello no le realiza un mantenimiento preventivo que la mantenga mecánicamente en forma para realizar sus viajes.

7.1.3.3. *Regularidad del mantenimiento*

La regularidad del mantenimiento depende en gran parte del estado en el cual se encuentre la bicicleta, es así, que los usuarios establecen un rango de tiempo para llevar a cabo dicha actividad, la mayoría de participantes mencionan que el mantenimiento se hace de acuerdo a las necesidades de esta y a las rutas y trayectos por donde se movilizan. El participante 3 menciona "como ando mucho en ella, me toca mantenerla en perfecto estado si quiero que me lleve a cualquier parte, por tal motivo le hago el mantenimiento por ahí cada quince días", para algunos usuarios el mantenimiento de su bicicleta es algo necesario si desean que esta cumpla con su funcionalidad de la mejor manera, cuidar de este elemento implica un compromiso que de cierta manera refleja el significado de esta en la vida de las



personas.

7.1.4. Uso de la bicicleta

Según la Unep (2009) la bicicleta ha sido usada con fines recreativos, deportivos y a nivel de transporte, siendo las dos primeras las funciones que son más explícitas y aceptadas por las personas como actividades realizables por cualquier nivel socioeconómico, y que para la gran mayoría no hay problema en montar en bicicleta como forma de recreación o deportiva, viéndolo como algo positivo. Para nuestro caso los hallazgos van en la misma vía, como lo señala el participante 7 al contarnos:

Pues, cuando aprendí solo la usaba como para divertirme y salir por ahí por el barrio, ese uso se lo di como hasta los 17 más o menos, antes de salir del colegio, empecé a andar en la bici más seguido, y ya cuando entré a la universidad la usaba con más frecuencia, siempre y para todo.

Algunos participantes utilizan la bicicleta a modo de ciclismo urbano, fenómeno que según Elisségaray (2009), se ha ido desarrollando cada vez más en las ciudades, por una serie de aspectos positivos asociados al uso de esta, como lo es la búsqueda de medios de transporte más eficaces en ciudades, ya que cada día están más congestionadas; la necesidad de desarrollar prácticas de vida saludables para evitar enfermedades como el sedentarismo y otras asociadas que han ido aumentando; la posibilidad de escapar del estrés y poder disfrutar del entorno urbano; de los paisajes que lo rodean, entre otros; relacionados



a los estilos de vida de la persona han llegado a convertir al ciclismo urbano en un fenómeno sociocultural, marcado por un fuerte componente identitario, en la misma vía el participante 5 nos cuenta: “pues en vez de uno estar en un bus parado o sentado pues, así como estático sin hacer nada, entonces prefiero la bicicleta porque uno hace ejercicio, porque me distraigo más, me desestreso”. Señalando algunas de las características mencionadas anteriormente y que él refiere como importantes para continuar con el uso de esta.

Además de lo anterior, se encontró el uso de la bicicleta como medio de transporte, esto por la rapidez y facilidad de manejar, además, porque hay una mayor autonomía para desplazarse en las vías,

En tanto que como medio de transporte ofrece una gran cantidad de ventajas comparativas respecto de otros medios utilizados en la ciudad. Menos congestión del tráfico, menos tiempo perdido en los atascos, menores niveles de contaminación del aire y acústica, así como más espacio disponible para otros usos que no son del transporte motorizado (Elisségaray, 2009, p. 21).

La participante 9 hace la comparación del uso de la bicicleta como transporte y otro sistema de movilidad:

Eso es ahorrar pasajes, eso, y tiempo, porque yo inclusive me puse a analizar en cuánto vengo yo a la universidad en bicicleta y cuánto me demoro yo viniendo en metro, me demoro más en el metro, puede creer, un día me vine como en 15 minutos en la bici, y yo desde mi casa para bajar al metro, mientras espero que llegue el metro, mientras para, mientras para otra vez en caribe, eso es una demora.



Y existe quien, en su uso como transporte, describe que la usa para todo, incluso para salir de fiesta, el participante 7 relata: “para ir a la universidad, o sea como medio de transporte, a veces también de recreación, como para hacer ejercicio y ese tipo de cosas y para salir a rumbar, no, pa’ todas partes”. Al usarla de esta forma obtienen como beneficio adicional el ahorro económico lo cual significa mucho para el usuario de la bicicleta y más en la población universitaria.

7.1.5. Regularidad del uso

Da cuenta de la frecuencia con la que los participantes usan la bicicleta durante la semana y las rutinas para las cuales es utilizada. Esto nos muestra de qué forma todo lo que se piensa de la bicicleta es llevado a la práctica con una constancia marcada en cada uno de ellos.

Caballero, Franco, Mustaca y Jakovcevic (2014), en sus estudios hacen un acercamiento a la importancia significativa de la conducta, esto se puede asociar al momento de usar la bicicleta, mencionando como la relación entre el hábito y la interacción explican la regularidad de la conducta al montarla, es decir, la intención de usarla asociada al hábito explica el uso constante de la bicicleta. Se encontró que la regularidad del uso es de mínimo 4 veces por semana, el participante 3 brindó un ejemplo de esto: “Bueno, yo la uso entre semana, en este momento de martes a viernes, cuando tengo clases en la U, cuando salgo de compras con mi mamá, o cuando me voy con mis parceros a los cerros cercanos”.



Otros participantes hacen un uso diario de la bicicleta, así lo manifiesta el participante 4:

Realmente la uso a diario, es mi medio de transporte neto, voy en ella a la Universidad, luego me vuelvo para la casa, como sabes, estamos lejos de la ciudad, estas lomas de Robledo son duras, pero me emociona subirlas, son un reto para mí.

Quien, a pesar de vivir en una zona difícil para montar en bicicleta, no disminuye su uso, ya que es su transporte y su reto diario.

7.1.6. Horario de movilidad

Da cuenta de los horarios que manejan los usuarios de bicicleta. Estos pueden variar dependiendo de las necesidades personales de cada uno, del lugar al cual desean llegar y del horario de sus actividades. Hay algunos lugares donde el servicio de transporte público es muy limitado, siendo esto una ventaja para el uso de la bicicleta, pues estas ofrecen una mejor movilidad personal y facilita que las personas determinan sus horarios sin limitaciones (Embajada de Ecuador en Países Bajos, 2014).

Los participantes tienen diferentes horarios de movilidad que depende de sus actividades, el participante 5 nos narra:

Pues eso depende del día, hay veces tengo clase por la mañana, tengo clase de 8 am salgo de la casa más o menos a las 7: 30 am, saliendo a medio día retorno a casa, otras veces a las 6 de la mañana, y me regreso a las 4 pm.

Mientras que la participante 2 relata: “estoy saliendo de la casa a las 7 de la mañana,



para salir de la U a las 2 de la tarde o un poquito tarde”.

7.1.7. Obstáculos del uso de la bicicleta

Se describen los obstáculos que se presentan al momento de usar la bicicleta en un contexto determinado, entendiendo por obstáculo a todo aquello que hace difícil el paso, lo que impide o dificulta la realización de algo (Diccionario Larousse, 1996). En el presente caso los obstáculos están referidos a lo personal, a lo ambiental y a la infraestructura física de los contextos donde se desplazan los ciclistas.

7.1.7.1. *Obstáculos personales*

Están conformados por todos aspectos referidos a lo personal y que interfieren en el uso de la bicicleta, aparecen las molestias físicas y las caídas como ejemplo de ello.

7.1.7.1.1. Molestias físicas

Describen todas aquellas dificultades a nivel físico con las cuales se topan los ciclistas y que se convierten en un malestar a la hora de usar la bicicleta. Los usuarios hacen referencia a los altibajos del cuerpo que son manifestados en dolores corporales y articulares (dolor en las piernas, las rodillas, tendinitis, etc.) que los inhibe para realizar recorridos y viajes largos que requieren de un buen esfuerzo físico.

El uso excesivo de la bicicleta puede generar en quien la usa ciertos impedimentos para realizar desplazamientos largos o que se harán en terrenos complejos, el participante 4 nos habla del tema de la siguiente forma:



Siento que a veces la demora en los desplazamientos hace que mi cuerpo se sienta más cansado al otro día, en ocasiones las rodillas me han molestado durante semanas y creo que es por el uso excesivo de la bici.

Wineck (2001) expone que “todo deporte por muy sano que sea, cuando es practicado de una forma excesiva, puede alterar su efecto beneficio y provocar daños a la salud” (p.8), cabe mencionar que el deporte o determinadas prácticas físicas pueden ser perjudiciales para la salud en algunos momentos de la vida del individuo.

7.1.7.1.2. Caídas

Las experiencias de los participantes muestran detalles que han representado para el usuario un momento importante en su vida o al menos no han pasado desapercibidos en su relación con la bicicleta. En palabras de Augé (2009) “nadie puede hacer un elogio a la bicicleta sin hablar de sí mismo, la bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros” (p.17). Se trabajará un aspecto que da cuenta de las experiencias de los usuarios y el significado de la bicicleta en ellos: Las caídas.

Para muchas de las personas la bicicleta ha sido un medio que genera sensaciones de todo tipo, que pueden ser positivas (libertad, tranquilidad, relajación) como negativas (dolor, frustración, miedo). Las caídas hacen parte del uso de la bicicleta y son la consecuencia de cualquier acontecimiento en el cual se ve precipitado el individuo al suelo contra su voluntad, estas tienden a ser significativas para las personas que la usan, porque



de cierta manera representan momentos impactantes para el usuario. Aun cuando se aprende a montarla se continúa teniendo la posibilidad de una caída por accidente, esto puede deberse al estado de las calles, al clima (lluvia) u otros factores externos (Delgado, 2015). La mayoría de las personas temen sufrir un accidente o caída en una vía que es compartida en la mayoría de los casos por los demás medios de transporte, su percepción del riesgo es alta y está asociada a los factores externos que pueden influir negativamente en los ciclistas, además de ser un motivo por el cual muchos individuos no optan por la bicicleta para realizar sus desplazamientos (Calvo, 2011). De cierta manera, los usuarios son conscientes de la posibilidad de tener una caída y sin embargo esto no afecta su interés por transportarse en bicicleta, de esta forma el participante 9 habla acerca de su experiencia con las caídas: "perdí el control y me caí de la bici por la minorista, fue un momento gracioso más no traumático como para no volver a montar en ella, es más segundos después de la caída seguí montando en la bici". Para la participante 11 las caídas generaron un impacto emocional, de la siguiente manera lo expresa:

Yo me descolgaba pero entonces me estaba descolgando ahí en mi casa, pegadita a la casa de mi mamá, y, venía, pues, venía una moto, y a mí me dio mucho pánico, me panique porque como te digo las carreteras son muy chiquitas y me fui a un zaguán de estos de agua, y yo no sé cómo eso se desbarató, porque ese manubrio se torció y me lo metí al estómago yo sé que me privé y cuando me paré mi hermano dizque: "dañaste la bicicleta, mira como la volviste", ni siquiera se preocupó por los pelones, por las heridas, sino por la berraca bicicleta que él me había dado.



Para ambos participantes las caídas son parte del uso de la bicicleta, son conscientes de ello y aun así deciden asumir el riesgo, porque esto les gusta.

7.1.7.2. *Obstáculos de infraestructura*

A continuación, se describen los aspectos relacionados con la dinámica cotidiana de los contextos en los cuales se mueven los usuarios de bicicleta. Se habla de las interacciones que giran alrededor de la bicicleta y se exponen las diferentes dificultades que encuentran los ciclistas en su entorno y que están asociadas a los aspectos geográficos, de seguridad y a la falta de parqueaderos.

7.1.7.2.1. Dificultades geográficas

Se explica cómo la forma de las ciudades o rutas de movilización pueden ser obstáculos para el desplazamiento de los ciclistas. La bicicleta es un medio de transporte que, si bien facilita el traslado de las personas de un lugar a otro tiende a ser limitada para llegar a cierto tipo de lugares, ya sea por la ubicación de estos o por el estado de las vías de acceso. Si bien la geografía se encarga de estudiar el aspecto físico y estructural de los lugares, esta tiende a ser significativa al momento de escoger la bicicleta como medio de transporte (Calvo, 2011). Se presentarán dos aspectos relevantes que tienen que ver con los obstáculos geográficos, estos son: Las pendientes o lomas, y las vías de acceso naturales.

7.1.7.2.1.1. Las pendientes o lomas

Para algunos de los usuarios el vivir en las afueras de la ciudad tiende a ser una



situación compleja al momento de transportarse en bicicleta, ya que algunas vías de acceso están constituidas por lomas bastante empinadas que se tornan difíciles a la hora de subirlas, de acuerdo a esto, el participante 5 afirma: "el vivir en un sector que tiene lomas, puede ser una dificultad, ya que es más duro transportarse en la bicicleta debido al esfuerzo físico que uno debe hacer".

Calvo (2011) expresa que la topografía de ciertos lugares impide el tránsito de las bicicletas, refiriéndose a las cuestas y pendientes que tienden a reducir el uso de la bicicleta porque la actividad requiere un mayor esfuerzo.

7.1.7.2.1.2. Las vías de acceso naturales

Otra dificultad con la cual se encuentran los usuarios hablando de estructuras geográficas, son los caminos naturales (hechos en tierra o piedra) que son visibles en la parte rural de los corregimientos de la ciudad, este tipo de terrenos tornan la movilidad en bicicleta muy difícil debido a que es fácil sufrir una caída o accidente por las características físicas del terreno, al respecto el participante 1 menciona: "los caminos para mi casa son dificultosos porque son hechos en tierra de forma natural pues, y cuando llueve se ponen peligrosos, la bicicleta se resbala y ya me he caído un par de veces por ello", esto puede estar relacionado con la afirmación de Delgado (2015) cuando dice que uno de los obstáculos con los cuales se encuentran los usuarios de bicicleta son las deficiencias estructurales de ciertas vías, además afirma que las vías no son suficientes y que deberían existir estructuras que faciliten el transporte de la bicicleta en buses por ejemplo.



7.1.7.2.2. Aspectos de inseguridad

Habla de qué forma las personas que usan la bicicleta conciben la seguridad y la inseguridad en el entorno en el cual realizan sus desplazamientos. Portugal (2006) define la seguridad como la necesidad básica y derecho por excelencia de cada persona y denota confianza, protección, tranquilidad y garantías. La inseguridad por lo tanto sería toda acción que atente contra estos estados y genere malestar en el individuo. Los ciclistas mencionan que son pocas las condiciones de seguridad favorables que se brindan a las personas que usan la bicicleta. En palabras de la participante 9:

El barrio representó un peligro como usuaria de la bicicleta, pues hay índices altos de delincuencia y violencia en él, la seguridad también respecto a la bicicleta, pues muchas veces es fácil que se las roben, por la poca cultura que se tiene de la bicicleta como medio de transporte, hay un riesgo de la vida en quien la monta.

Al respecto, Márquez (2016) expone que las percepciones de seguridad de los ciclistas son complejas, ya que difieren de una ciudad a otra y cambian con el entorno, con las características particulares de los individuos y con la modalidad de viaje que se hará. Así mismo, Bluemove (2013) afirma que los factores de inseguridad influyen en la decisión de no utilizar la bicicleta, sobre todo en lo referente al robo de la misma.

7.1.7.2.3. Falta de parqueaderos

Los usuarios expresan que la cantidad de parqueaderos de bicicleta que hay en la ciudad es limitada, lo cual ocasiona dificultades a la hora de movilizarse de un lugar a otro,



más aún cuando deben realizar alguna parada. Al no haber lugares seguros para dejar las bicicletas comienza a surgir un desinterés para usarlas, al respecto, la participante 4 nos cuenta que:

En la ciudad he encontrado que no hay muchos sitios donde parquear bicicletas esa es una de las dificultades y que me limita digamos también mucho para salir, para hacer como recorridos por fuera de los que hago en la universidad, entonces cuando quiero ir a algún lado pues me pongo a chequear si de pronto cerca hay donde parquear o no, y me encuentro que pese a que hay ciclorrhutas y muchos lugares pues como por donde ir no hay lugar donde parquear la bicicleta.

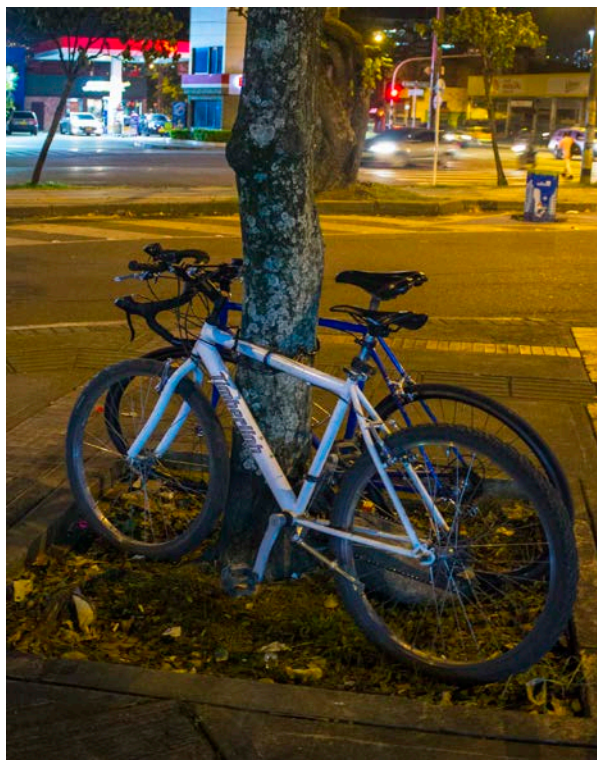
En el párrafo anterior se ve reflejado los aportes de Pereira (2016) cuando manifiesta que la oferta de parqueaderos de bicicleta en las ciudades se queda corta, expresa además que fuera de los carriles exclusivos para ciclistas, los parqueaderos también deberían ser tenidos en cuenta al momento de planear proyectos que velen por la movilidad sustentable.

La necesidad de parqueaderos ha obligado a los usuarios a utilizar objetos que eviten el robo de la bicicleta, es así que andan todo el tiempo con candados y guayas para proteger su medio de transporte, el participante 3 da cuenta de cómo utiliza estos elementos y con qué objetivo: "debido a la inseguridad de la ciudad, debo andar con mi guaya para dejar la bicicleta segura porque tampoco hay parqueaderos por ahí". Aunque es una situación externa a los usuarios, estos se ven afectados directamente porque sienten que no los toman en cuenta al momento de crear proyectos que ofrezcan seguridad a sus medios de



transporte al contrario de los casos de carros y motos.

Fotografía 2. Metaute (2017)



Estas justificaciones de los usuarios dan cuenta de que el medio desfavorece su tránsito y que en ocasiones han sufrido accidentes y dificultades para movilizarse en la ciudad a causa de estos.

7.1.7.3. Obstáculos ambientales

Son todos aquellos elementos ambientales que tienden a causar dificultades en los ciclistas al momento de movilizarse. Es claro que el medio ambiente ejerce una influencia en la conducta del individuo, pero también es importante reconocer que no todos los efectos del medio son positivos para la persona. Es así, como se hace referencia en particular a los niveles de contaminación tan altos que se viven en la ciudad actualmente, y se trabajará el



tema del clima y sus efectos en quien usa la bicicleta constantemente.

7.1.7.3.1. Contaminación

Se habla de los efectos que ocasiona la contaminación en la salud de las personas que usan la bicicleta, quienes expresan que en ocasiones se han sentido enfermos por tanta polución y que los síntomas (tos, dolor en la garganta, ojos y nariz) han persistido por días. Morales, Huici, Moya, Gaviria, y López-Sáez (2007) exponen que todos los elementos y sustancias contaminantes se hallan en distintas proporciones en la naturaleza y son contaminantes cuando su presencia que es habitual se ve alterada. Así mismo, dan cuenta de ciertos síntomas que esta puede generar en los individuos como lo son: la insuficiencia respiratoria, cefalea, cansancio, picor en los ojos, dolor corporal, etc., síntomas propios de intoxicación. El participante 7 manifiesta su experiencia en relación a la contaminación que se vive actualmente en la ciudad, lo relata así: "la polución, en especial en horas picos, afecta las vías respiratorias, llegándome a sentir enfermo, a pesar de que hago ejercicio mientras monto bicicleta, el ambiente está tan contaminado que uno puede convertirse en una persona enferma".

Calvo (2011) expone que la contaminación ambiental y la emisión de gases producida por los vehículos a motor son causantes de que muchos ciudadanos no adopten la bicicleta como alternativa de movilización, sin embargo, afirma que existen otras alternativas como la utilización de vías menos congestionadas y más tranquilas.



7.1.7.3.2. Factores climáticos

Otro aspecto referente al tema de lo ambiental y que causa dificultad a los ciclistas es el clima que, aunque no es algo que dependa del hombre si tiende a ser un elemento clave a la hora de realizar recorridos en bicicleta. Es apropiado tener en cuenta que la temperatura agradable para los individuos es aquella en la cual están habituados para realizar actividades, por lo cual varía de una cultura a otra (Morales et., al, 2007). La lluvia y el calor en ocasiones imposibilitan el uso de la bicicleta, en la misma vía Calvo (2011) comenta que el clima y en especial la lluvia es una de las razones por las cuales la gente no monta en bicicleta, pero afirma que “sólo es necesario vestirse de forma adecuada para protegerse y circular con precaución” (párr.1). El participante 4 compartió su experiencia respecto a la lluvia, así: "fui tan de malas ese día que se largó un aguacero ni el berraco y pues me toco quedarme en la vereda que es campo hasta tarde, porque la lluvia no me dejaba salir". Pero se encuentra que no solo la lluvia ejerce un papel negativo al momento de usar la bicicleta, el calor en exceso también inhibe a los ciclistas, de la siguiente manera lo expresa la participante 1: "depende el clima, porque a veces el sol es tan insoportable que me toca esperar a que baje, en ocasiones me produce dolor de cabeza, fatiga y me siento frágil". Las temperaturas elevadas pueden causar alteraciones en el bienestar personal y en el rendimiento, además de afectaciones fisiológicas como, por ejemplo: cansancio, cefaleas, náuseas, insomnio y bajo rendimiento (Morales, et., al, 2007).



7.2. APRENDIZAJE: De las caídas se aprende.

Fotografía 3. Ciclovía Estadio. Metaute (2017)



Hablamos de aprendizaje cuando una persona conoce algo nuevo o desarrolla habilidades nuevas, que son aprendidas a través de la experiencia. Para nuestro caso, es un aprendizaje práctico, que “se centra en un sistema de implicaciones y acuerdos en el que las personas se integran en una actividad culturalmente organizada en la que los aprendices se convierten en participantes más responsables”. (Rogoff, 1997, p. 4) y el cual según esta autora está guiado por otros. Este tipo de afirmaciones respecto al aprendizaje es relatado por el participante 3:

Mi mamá me explicó para qué servía cada cosa, pues ella montó mucho tiempo,



cuando estaba más joven, mi papá en cambio, ese era, de decir, mótense y dele pata a eso. Así que decidí hacerle caso a mi mamá, porque ella tenía mayor experiencia, subí un pie al pedal, y con el otro tomé impulso en el suelo, y pues ya cuando tenía impulso, logré dar pedalezos dobles y listo salí manejando de una, sin miedo, ni nada.

Podemos ver como la mamá, sirvió de guía al brindarle un poco de información al respecto, que le ayudó para aprender a montar bicicleta, y en la gran mayoría de los casos los participantes fueron responsables de su aprendizaje a la vez que estuvieron acompañados de un adulto.

Según Rogoff (1997), el proceso de aprendizaje, va de la mano con la participación guiada que ofrece el adulto o persona que lo acompaña en este proceso y de la apropiación participativa, que hace referencia a la forma como las personas por compromiso frente a cierta actividad cambian o modifican lo aprendido, el planteamiento anterior cobra fuerza con la experiencia relatada por la participante 2, quien dice:

Cuando mi hermano salía a montar al patio yo me iba detrás y le decía que me regalará vueltas, claro está que las primeras veces yo solo me dedicaba a mirar cómo se debía mantener el equilibrio y como se debía pedalear. Mi hermano entonces me ayuda a montar y me explicaba cómo se debía hacer todo, y así fui aprendiendo, claro que a veces yo me caía y todo, pero estaba tan engomada, pues, que cada rato me mantenía encima de ella.



En este caso, ella comenzó el proceso de aprendizaje solo con la observación, posteriormente fue su hermano quien la guio para que aprendiera y finalmente la apropiación participativa de ella en su proceso hizo que aprendiera.

Se observa como un proceso puede no aprenderse en un momento, pero después de un tiempo y a pesar de los años es posible concluir con este proceso, en este caso la participante 6 nos narra:

Cuando tenía como trece años quería usarla por un personaje de una serie de anime que me gustaba mucho y montaba bicicleta, pero fue un fracaso, era una todo terreno blanca, y la vendieron porque no fui capaz de hacerlo bien y pues no volví a intentarlo. Yo seguí con esas ganas de aprender hasta que con los años en la universidad me encontré un amigo de antropología que tenía bici e iba en ella a la u, y le dije enséñame, y él me soltó y me dijo cómo pues boba ya sabes, y ya desde ahí yo como “ay tengo que perfeccionarlo” y así sin conseguir la bicicleta, fui empezando en bicicletas prestadas, después en Encicla, y ya pues un primo me prestó una y ya me regalaron la que tengo.

Con este caso se ve como el aprendizaje no se dio en un primer momento, pero al volver a intentarlo se aprendió a montar.

No se puede hablar de aprendizaje sin enseñanza, la cual es impartida en su gran mayoría por los padres, tíos y primos con algunas excepciones. El proceso de enseñanza constituye una fuente de interacción potente dentro del contexto familiar, a partir de este se pueden crear lazos sociales que determinarán la conducta de las personas, en este caso las



referentes al uso de la bicicleta. Enseñar implica transmitir conocimientos intelectuales, artísticos, técnicos o deportivos a otra persona, siendo a la vez, un auxilio para el proceso de aprendizaje, es decir, no se enseña en el vacío, sino para que se produzca un cambio en los individuos a quienes va dirigida la enseñanza (Mendéz, 2012) como nos cuenta el participante 4 la interacción dentro del contexto familiar y su importancia en el aprendizaje:

Mi tío cogió la bicicleta de la parte de atrás, y le dijo a mi primo que pedaleara suave que él lo estaría cuidando, y entonces lo soltó y ya, mi primo aprendió.

Después seguí yo, mi tío me dijo lo mismo, que pedaleara, a mí me dio un miedo súper inmenso, no pedalee y me fui de lado. Al segundo intento pues si pedaleé, y pues mi tío me soltó y vi que no era tan difícil montar bicicleta.

En la presente categoría se encuentran temas como: antecedentes, figuras representativas, interacciones familiares y transmisión de conocimiento, descritos a continuación:

7.2.1. Antecedentes

Hace referencia a experiencias previas al aprendizaje de la bicicleta como tal, lo cual facilitó posteriormente su iniciación en la misma, para este caso podríamos decir que “el foco está ahora en los cambios activos que se producen en un acontecimiento o actividad abiertos en los que las personas toman parte” (Rogoff, 1997, p.11) y para el nuestro, el aprender a montar bicicleta sería el cambio a la situación antecesora, como lo dice uno de los participantes, el 8:

Antes de la bicicleta fue el triciclo, cierto, que digamos que es parecido, y entonces



uno empieza a tener ahí como el ánimo y la dinámica pues de pedalear para moverse, y empieza a disfrutarlo, además. Entonces digamos como que ahí empieza un disfrute que consiste en hallarle diversión y utilidad.

7.2.2. Figuras representativas

Describe la persona que usó diversas estrategias y herramientas para enseñar a montar bicicleta, además de hacer un acompañamiento de manera paciente, motivando, apoyando, entre otras. La gran mayoría de los participantes tuvieron un acompañamiento por parte de su figura paterna, algunos con hermanos o primos, y otros con amigos o solos como por ejemplo para la participante 11, quien no tuvo una figura de aprendizaje pero que se las ingenió para aprender sola, ella nos relata:

Mi hermano que en ese tiempo tenía 18 años tenía dos bicicletas, que él mismo las armaba pues, él compraba por partes y las armaba, y pues yo me antojé porque tenía las dos bicicletas en el patio y yo le dije: ay vení enséñame a montar, y él me dijo: ahora no tengo tiempo y bueno, entonces le dije que, si me la prestaba, y me puse a experimentar, y ahí fue que aprendí.

Es fundamental mencionar la participación guiada en la que según Rogoff (1997) se incluyen algunas situaciones e interacciones que estaban pensadas para enseñar, así sucede con la participante 9 para quien su figura de aprendizaje fue su papá: “ mi papá me enseñó, desde que estaba pues muy chiquitica, más adelante empezamos a salir para lugares, y él me enseñaba, cuando íbamos en la ciclovía también me enseñaba cómo eran las normas



para andar en ruta”; hay situaciones que se dan porque estaban disponibles y para los individuos se convierten en participación guiada, como en el caso de la participante 4 donde por un regalo que le hicieron a su primo comenzó el proceso de aprendizaje:

Resulta que a un primo le dieron bicicleta, y yo vivía cerca a la casa de él, así que le pedí que me ayudara porque quería aprender. Lo chistoso es que él tampoco sabía, entonces decidimos sacarla un día a la cancha del barrio para aprender. Así empezó todo;

Y finalmente situaciones que no tienen el objetivo de enseñar como en la participante 11, que anteriormente fue citada y expresa que su hermano no le enseñó, pero el hecho de verlo en relación con las bicicletas, la incentivo para ella aprender.

“En situaciones de enseñanza-aprendizaje, las decisiones que adoptamos obedecen tanto o más a nuestra percepción de cómo nos sentimos” (Monereo, 2007, p. 501), esto se relaciona con las descripciones de emociones, sentimientos y percepciones que tuvo la persona al aprender a montar bicicleta y que fueron estimuladas o no, por quien lo acompañaba en el proceso de aprendizaje, en la misma vía el participante 7 narra: “Yo lloraba y mi papá no hágale que usted es muy guapo, y volvía y me montaba, hasta que ya uno, empieza a coger las curvas uno ya se entusiasma”.

Son las emociones y percepciones que se tienen de la situación lo que influye a tomar decisiones, en algunas ocasiones estas son orientadas por otros, como en este caso, donde la perseverancia del padre para que el hijo aprendiera influyó de cierta manera en el entusiasmo del hijo para lograr su objetivo.



Si bien en un inicio fueron emociones negativas, la motivación y el tratar de cambiar esa emoción por parte de quién le enseña logró que se culminará de manera exitosa el proceso de aprendizaje lo vemos con el participante 10 que narra:

Pues me trataba como de hacer ruido o de hacer reír como pa' que se me olvidara el dolor y me decía que le volviera a intentar, que uno aprende es montando, y que las caídas son lo más natural cuando uno está aprendiendo a montar.

Aunque las caídas conducen al llanto y la tristeza, la forma como lo motivaron y el posterior cumplimiento del logro, cambia la percepción al respecto.

El sentirse triste no fue algo que experimentaron todos en sus caídas al momento de aprender, hay otras opciones como la motivación intrínseca (por interés propio) o extrínsecamente (sus enseñantes), en este sentido la participante 9 dice: “me caía y lo primero que miraba era qué raspones tenía y ya cuando veía que no, que estaba como bien, volvía a cogerla, y yo me decía: no esto no me va a ganar, y seguía, y mi papá me decía: No, hágale, párese que nadie la vio.”

El participante 8 al recibir de manera constante cierta sentencia de su padre, creció con la percepción de que aprendió por el miedo combinado con la persistencia:

Uno con ese impulso tambalea y, en fin, tenga la caída, yo recuerdo que él me paraba y me decía: los golpes son los que enseñan, y ya y entonces, me volvía otra vez, y dele, pues esa fue la dinámica y uno yo no sé si por el miedo de volverse a caer o qué, pero también con las ganas de aprender finalmente la persistencia lo va



haciendo a uno aprender.

Las situaciones de violencia en algunos sectores de Medellín tienden a generar preocupación en quien está aprendiendo y también en sus padres, como nos cuenta el participante 3:

Mis papás siempre se preocuparon por mi desde el día que aprendía a manejar, pues, siempre me daban consejos, porque yo vivía en un lugar maluquito de la ciudad, en la comuna 13, por allá robaban demasiado, y a un amigo le quitaron la bici a punta de plomo. Entonces en la mayoría de las ocasiones salía a montar cuando había mucha gente o cuando estaba en compañía de mi mamá. Ya las cosas fueron cambiando y pues era mejor andar en bicicleta por allá.

Acá se ven diversas emociones tanto en quien aprende como en quien enseña, y son el resultado de un contexto y una época permeada por la inseguridad, lo cual influye en el pensamiento del usuario respecto a las zonas en las cuales se moviliza.

7.2.3. Interacciones Familiares

Describe como el enseñar a montar bicicleta a otro, es una interacción de carácter muy significativo y más por darse ese proceso de aprendizaje entre familia. Rogoff (1990) afirma que las relaciones entre niños y adultos al ser cotidianas, tienen muchas posibilidades de participación guiada de parte de los adultos que los acompañan, pues el desarrollo es un proceso que está en relación con la familiaridad, argumento que está relacionado con lo que nos cuenta el participante 8:



De las cosas más comunes que hemos tenido para compartir afuera van desde las caminadas y la montada en bicicleta, entonces ahí como tiene un sentido como de vínculo con mi familia de compartir espacios de recreación y de deporte, y pues en este momento la herencia que traspaso de generación, el hecho de que Miguel, mi hijo haya aprendido y también se esté convirtiendo en este momento en algo que compartimos, bueno sí, digamos que, con el mismo sentido.

Si bien con su familia aprendió y desarrolló el gusto por montar bici, es algo que él está transmitiendo a su hijo.

El aprendizaje en su gran mayoría hace parte fundamental de la interacción familiar, pues son los familiares los encargados de la enseñanza como nos cuenta por ejemplo la participante 9, en donde se identifica el acompañamiento y la forma como el papá cuidó y le enseñó a montar.:

Mi papá llegaba y le ponía como un palo de la escoba a la parte de atrás de la bicicleta, pero una bicicleta pues pequeña, entonces de ahí me empujaba y tenía las llantas, entonces me empujaba como si eso fuera de esos triciclos de ahora que les ponen a los niños

Según Beltrán y Pérez (2011) las variables del proceso de aprendizaje son aquellos factores independientes de la capacidad cognitiva del sujeto y que ayuda a determinar que estrategias de aprendizaje se usarán como los motivacionales, ambientales, entre otros, con respecto a la forma como le enseñaron a montar bicicleta el participante 1 nos relata:

La primera vez que monté lo hice en una bicicleta que tenía todavía las ruedas, esas que sostienen para mantener el equilibrio, y me tira terreno abajo, como el camino



tenía piedras irregulares una de estas ruedas se atranco y caí.

Para este caso el uso de las ruedas al momento de aprender no era el más propicio debido al ambiente o espacio físico en el que se encontraba aprendiendo. Estas experiencias representan “los comportamientos distintivos que sirven como indicadores de cómo una persona aprende y se adapta a su ambiente” (Gregorc, A. citado por Cabrera y Fariñas, 2005, p. 2) con respecto a esos indicadores el participante 7 nos comparte:

No me puso rueditas, entonces él cogía nos íbamos a una parte plana y él empezaba a correr al lado mío como pedalee mantenga el equilibrio, no sé qué y de un momento a otro me soltaba, entonces al principio en plano eso es fácil, parchado, uno está en plano y uno va pedaleando todo parchado; cuando dizque coja la curva, coja curva y uno cogía la curva y se metía meras raspadas, no, yo hasta lloraba y todo.

Acá él detalla la diferencia de haber aprendido a montar sin ruedas, pues se puede deducir que piensa que la gran mayoría aprendió con las ruedas, y también señala la diferencia de montar en un terreno plano a uno con curvas.

Cada persona vivió experiencias diversas desde lo más fácil hasta lo más difícil, para muchos fueron experiencias dolorosas pero que con la motivación de quienes estaba acompañándolos continuaron el proceso de aprendizaje.

De esta relación diádica, que en su mayoría se dio en las primeras etapas del ciclo evolutivo de los participantes, quedaron como resultados, ciertas visiones del sujeto respecto a sí mismo, a su relación con el entorno y con la bicicleta, logrando ser un



precedente para el uso de la bicicleta en años posteriores.

7.2.4. Transmisión de conocimiento

Posterior al aprendizaje que se obtuvo al montar en bicicleta, las personas que la usan, realizan ciertas acciones para cambiar pensamientos y actitudes de otros, respecto al uso de la misma o para enseñar acerca de esta. Para el caso podemos ver en la enseñanza, como señala Gómez (2001), una especie de integración social activa en una sociedad y cultura con todo lo que ello permite, como hay una apropiación de los saberes, las personas se ponen retos para lograr desarrollos culturales, realizando aportes personales desde la construcción individual y social como miembro de la misma. Señalando que la enseñanza se da como consecuencia de acciones en las que participan diferentes actores, para este caso peatones, los cuales tienen grados diferentes de dominio de conocimiento y de experiencia, en el uso de la bicicleta. Siendo este el caso, es notorio el tratar de usar un lenguaje verbal, claro y amable para que los otros actores traten de interiorizar el significado y uso real de los espacios ciudadanos.

Un ejemplo de lo anterior, es lo que nos indica el participante 8 al tratar de establecer un contacto pedagógico con otros actores de la vía:

Como te digo yo trato de combinar las cosas entre la prudencia, entre buscar la salida por otro ladito y todo, pero cuando encuentro conveniente cuando siento la confianza del mejor modo posible le digo a la gente como: venga la acera está ahí al ladito porque se va justo por la ciclorruta, entonces pues uno lo que hace ahí es como una mini apropiación, mini concientización, una labor ahí medio pedagógica.



También se puede hablar de esta transmisión de conocimiento cuando quien enseña a montar bicicleta, además de hacer esto enseña ciertas normas que van de la mano con el uso de la misma, como nos cuenta la participante 9:

Cuando íbamos en la ciclovía también me enseñaba cómo eran las normas para andar en ruta, a andar por pista, autopista, entonces me decía, como estaba tan pequeñita, que siempre por la línea, dentro de la línea blanca, que desde que yo respetara esa línea los taxis o los carros no tenían por qué, porqué meterse conmigo o porque haber un accidente ni nada.

7.3. ELEMENTOS PSICOEMOCIONALES: Lo que queda de cada viaje.

Al vivir en un mundo en el que estamos expuestos a muchos estímulos, las personas los organizan por medio de los pensamientos, emociones y percepciones, en este caso, al momento de montar bicicleta, desde esas experiencias interpretan el uso de ésta en su entorno, seleccionando, organizando y haciéndolas significativas para continuar con este.

Esta categoría está compuesta por los siguientes elementos: emociones, motivación, factores cognitivos y atribuciones.

7.3.1. Emociones

Establece lo que siente el usuario al montar en bicicleta, bien sean emociones negativas o positivas, estas son importante porque

Tienen un poderoso impacto en nuestro conocimiento del mundo circundante y las expresiones emocionales otorgan una ventana a la experiencia subjetiva del mundo



individual. Nuestras emociones motivan nuestras acciones y afectos cuando interactuamos con otras personas y con nuestro ambiente y proveen de sentido a nuestras experiencias de vida (Jadue, 2002, p. 196).

En relación a las emociones, el participante 7 narra que, aunque al principio tuvo miedo de meterse a la vía con otros vehículos, eso no lo limitó para usar la bicicleta en su cotidianidad:

Al principio no era una postura como tan frentera con los carros, les tenía miedo, sobre todo con los buses, los carros grandes, los camiones, o sea uno le sigue teniendo medianamente miedo a esos carros, pero ya después de acostumbrarse a montar uno viaja con más, cómo con seguridad.

Se puede ver cómo esa emoción después de un tiempo cambia y genera en él ciertos pensamientos de seguridad que lo llevan a seguir usando la bicicleta en la ciudad.

Encontramos a quien al usar la bicicleta siente emociones positivas, así lo expresa el participante 1 “La bici es mi vida, es como una motivación diaria, la monto y soy yo mismo, lo disfruto, y por más cosas negativas que me pasen prefiero montarla que vivir sin ella”. Todo el constructo de representación que elaboró respecto al uso de la bicicleta hace que tome decisiones que lo lleven a continuar con su uso.

7.3.2. Motivación

Podemos decir que la motivación es “el conjunto de procesos que se interesan por las causas de que se hagan o se dejen de hacer determinadas cosas, o de que se hagan de



una forma y no de otra. Remitiendo la motivación a factores causales del comportamiento en un sentido meramente descriptivo” (Barberá, 1997)

Para muchos el solo hecho de montar en bicicleta, genera ciertas sensaciones a partir de las cuales se desprenden ciertos pensamientos, lo cual los motivó para continuar haciéndolo, la participante 6 dice: “yo siento más independencia a la hora de movilizarme, más independencia con respecto al transporte”, el hecho de sentirse independiente, se convirtió en un impulso motivador que hace que use la bicicleta constantemente.

7.3.3. Factores cognitivos

Son diversos los procesos cognitivos con los cuales se construye el mundo, se habla de cognición, cuando se hace referencia a la forma en “que atendemos, interpretamos, analizamos, recordamos y empleamos la información para elaborar juicios y realizar acciones” (Morales., et al. 2007 p. 126). Lo anterior, se da por medio de las experiencias y la interpretación subjetiva que hacemos de estas como el reconocimiento de dificultades y gustos al usar la bicicleta, en esta vía el participante 1 interpreta su gusto así: “la libertad, me encanta, sentir el viento o cuando llueve sentir la lluvia, ir a la velocidad que yo deseo y no depender de otros para llegar al lugar deseado”.

También desde las mismas experiencias han aprendido a analizar ciertas actividades que pueden ser peligrosas o no para su vida, por ejemplo el participante 7 nos cuenta que al hacer uso de la bicicleta como medio de transporte, también sale a rumbar en ella, y consume licor, él dice: “cuando uno toma lo más riesgoso no es andar en bici, es los otros



carros, lo pueden atropellar a uno, pues uno se puede caer, pero es muy difícil que uno se muera de una caída”, para él, tomar y montar en bicicleta no representa ningún riesgo a pesar de que a nivel sensorial y corporal no se está en pleno funcionamiento, piensa que el riesgo son los otros actores de la vía.

Se define la cognición desde una perspectiva que aborda los elementos psicosociales, tomando en cuenta las diferencias personales y grupales (Morales, et al., 2007. P. 20), algunos participantes disfrutaban el montar tanto solos como acompañados, el participante 1 afirma: “Realmente me siento muy bien al montarla, me relajo, hago ejercicio, disfruto de la naturaleza y el estar con gente que monta bicicleta igual que yo”

A partir de los procesos cognitivos, las personas organizan y se mueven entorno al mundo, siendo importante la percepción social y la atención.

7.3.3.1. Percepción social

Son aquellas ideas de las personas hacia otras o hacia otros actores viales, con quienes se relacionan en su cotidianidad, pero también la percepción que tienen hacia el uso de la bicicleta, un objeto.

Para Ovejero (2007) la percepción social es el “proceso por el que llegamos a conocer y pensar a las otras personas, sus características, cualidades y estados internos” (p. 20). Por medio de esta las personas construyen y organizan su mundo, siendo similar tanto para los humanos como para los objetos físicos, estos últimos no son agentes causales, es decir no tienen intenciones sobre el medio que los rodea, es el individuo que percibe el que



influye en lo que representa el objeto, de los cuales no se pueden hacer inferencias relacionadas con las experiencias que hemos vivido, en un sentido de semejanza, y finalmente es una relación unidireccional, donde somos nosotros los que estamos percibiendo y haciéndonos una idea del objeto, mas no éste de nosotros, para este caso podemos ver cómo el participante 7 nos cuenta acerca de la bicicleta como objeto lo siguiente:

Permite contar con el tiempo y el espacio de uno; o sea mientras que uno puede digamos uno va a una parte y si por ejemplo se entretuvo en el camino con algo, uno puede parar pues como bajarse de la bicicleta, quedarse en esa parte y luego seguir su recorrido, cosa que no se puede hacer por ejemplo en un taxi, que vos tenés que pagar como dos carreras o un bus, bueno en fin, eso, y lo otro, es, también, bueno el primero va relacionado con la forma también de vivir la ciudad como que conoce más partes que no conocía, se mete por más partes, es mucho más fácil.

La percepción que desarrolló este participante hacia el uso de la bicicleta, hace que la pueda comparar con otros sistemas de transporte que se usan en la ciudad, y esa comparación va marcada por la forma como se puede conocer la ciudad, apreciarla de manera diferente a la de otros usuarios que utilizan otros medios para movilizarse.

7.3.3.2. Atención

Describe la capacidad que tienen las personas al montar bicicleta para concentrarse y mantener dicha concentración, se define la atención “como la capacidad de atender, de



concentrarse, de mantener la alerta o de tomar consciencia selectivamente de un estímulo relevante, una situación, etc.” (Lupón, Torrents & Quevedo, 2014). Es un mecanismo que al estar controlando nuestros recursos atencionales podría tener la función de filtrar la información con cierta relevancia para las personas, Lupón, et al., (2014) señala que este proceso cognitivo está relacionado con la percepción

En el sentido de que solemos atender a lo que percibimos o nos interesa percibir, y solemos percibir aquellos estímulos a los que atendemos, pero también condiciona otros procesos como la memoria, el aprendizaje, el lenguaje, o la motivación que quedan comprometidos cuando los mecanismos de atención fallan (p. 11).

Por ejemplo, el participante 3 cuenta: “Tuve ciertos pelones y morados en la rodilla derecha, por varios días, la cosa fue que sin saber pisé un plástico que estaba mojado y al girar hacia el lado derecho la bicicleta se inclinó y cayó”, acá podemos decir que debido a una falta atencional no vio por donde estaba montando, este descuido en su concentración le propició una caída.

7.3.4. Atribuciones

Se refieren a las explicaciones que ofrecen los participantes acerca del uso que hacen de la bicicleta en su cotidianidad. Japón (2004) expone que una atribución es la inferencia y explicación que se elabora sobre las causas de la conducta de los demás y de uno mismo, lo cual ayuda a dar sentido, manejar y predecir el mundo social del individuo. En esta medida se describen tres factores que constituyen dichas explicaciones, así:



sociales, deportivos y sociodemográficos.

7.3.4.1. Aspectos sociales

Son todos aquellos elementos del mundo social que constituyen las atribuciones de los individuos hacia el uso de la bicicleta y que de cierta manera afectan o influyen en la posición del usuario respecto al uso de la misma, siendo manifestados en su conducta. Para Porto y Merino (2009) lo social hace referencia al conjunto de individuos que comparten una misma cultura y que interactúan entre sí con el fin de conformar una comunidad, es así, que los ciclistas son vistos como un grupo de personas que tienen un objetivo en común dentro de su contexto social.

En relación a los aspectos sociales se observan tres elementos característicos de los contextos en los cuales se movilizan los participantes y que son percibidos negativamente por los usuarios de la bicicleta, estos son: el estrés (psicosocial), la falta de cultura y la inseguridad.

7.3.4.1.1. El estrés (psicosocial)

Es una reacción ante una situación problemática que genera en el individuo malestar ya sea a nivel físico o mental, y que se ve reflejado en un esfuerzo que sobrecarga a la persona, creando un estado de tensión exagerada. Para Lázarus y Folkman (citados por Ortego, González, & Trigueros, 2011) el estrés “es una relación concreta entre la persona y el ambiente, que es estimada por la persona como impositiva, o que supera sus recursos, poniendo en peligro su bienestar” (p.2). Es así, que los ciclistas vivencian en su cotidianidad episodios de estrés que están relacionados con el uso de la bicicleta en



espacios compartidos con los demás actores de la vía, el participante 3 se refiere a esta circunstancia de la siguiente forma: "pues, de verdad los buses a veces lo estresan a uno, claro que eso depende del conductor, hay unos buenos y otros malos, sus genios y comportamientos". Puede observarse que los ciclistas deben lidiar con las conductas de los demás conductores, situación que en ocasiones puede generar altos grados de estrés, poniendo en riesgo su salud física y mental.

7.3.4.1.2. Falta de cultura

No hay estrategias en la sociedad que fomenten el respeto y la tolerancia hacia las personas que usan la bicicleta, algunos usuarios informan de sucesos en los cuales se han visto afectados por la intolerancia de las demás personas en las vías. La cultura ciudadana es entendida como "el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos" (Hernández, 2015, p.1), en la actualidad no existe una cultura ciudadana que vele por los derechos de quienes usan la bicicleta como medio de transporte, de esta manera lo expresa el participante 10 cuando se refiere a las conductas de algunos individuos frente a los ciclistas,

En la ciudad falta cultura para respetar a quienes usan la bicicleta hasta en los espacios que han sido diseñada para esta, la gente puede ser hasta violenta, en muchas ocasiones tienden a tratar mal al ciclista cuando se ven regañados por no cumplir con la debida señalización en la ciclorruta, además, fuera de ella también se recibe un trato descortés por parte de otros conductores, sabiendo que la bicicleta es



otro medio de transporte.

Delgado (2015) manifiesta que la falta de cultura alrededor del uso de la bicicleta tiende a impedir que en las ciudades más personas la adopten como medio de transporte y como una alternativa ante los problemas de movilidad.

Fotografía 4. Ciclorruta Carabobo. Metaute (2017)





7.3.4.1.3. La inseguridad

Se toma desde un panorama que ha sido socialmente construido. Valencia (2012) afirma que la seguridad “es un estado social, un sentimiento colectivo, frágil y difuso, con fuertes y profundas raíces en la cotidianidad, en la forma como se desarrolla la convivencia humana en un determinado contexto social” (p.9). Para las personas que usan la bicicleta este estado de seguridad se ha ido perdiendo, debido a las experiencias negativas que se han extendido en la población, la participante 6 habla sobre la inseguridad en la noche y su desventaja por ser mujer:

Si uno se transporta a altas horas de la noche, aunque uno diga pues que uno de por sí es un poquito más vulnerable en la bicicleta sea hombre o mujer, de pronto, uno listo asume que se va a quedar hasta tarde en la bicicleta, pero de igual forma si hay ciertas desventajas en las noches y más por ser mujer, porque puede haber más peligros por serlo.

7.3.4.2. *Lo físico y lo deportivo*

Estos aspectos describen todas aquellas atribuciones que brindan las personas usuarias de la bicicleta acerca de los beneficios que se obtienen desde un punto de vista físico y funcional.

Lo físico y deportivo hace referencia a todas aquellas actividades físicas que están constituidas por movimientos corporales y que son realizadas durante un periodo de tiempo, en el que hay un desgaste de energía, con fines saludables, estéticos o



rehabilitadores (Carrera, 2015). Tomando en cuenta la definición anterior se describirán todos aquellos cambios que experimentan los ciclistas en su cuerpo físico, además, se retomará el tema de la lúdica y el deporte como medios que facilitan la obtención de dichos cambios.

7.3.4.2.1. Aspectos físicos

Estos aspectos hacen referencia a las explicaciones que dan los ciclistas acerca de los cambios físicos o corporales que han sido generados por el uso constante de la bicicleta. Estos cambios tienden a ser positivos para la salud y pueden estar asociados al fortalecimiento y tonificación del cuerpo o al mejoramiento funcional del mismo. Carrera (2015) manifiesta que realizar una actividad física diaria es beneficioso para la salud y más cuando estas son actividades de la vida diaria, como caminar, montar bicicleta, subir escaleras, etc., siempre que se realicen con frecuencia.

Se habla de fortalecimiento corporal cuando se llevan a cabo trabajos que incrementan la fuerza de los músculos y los movimientos enérgicos, con el fin de lograr un buen rendimiento en diversas actividades (Ibarra, 2014). A continuación se retoma la experiencia del participante 4 que da cuenta de cómo utiliza la bicicleta para alcanzar dichos objetivos "aprovecho y hago cardio, pues mi carrera me exige estar atento frente a cualquier prueba, entonces hacer ejercicio no está nada mal, es más, me siento un poco más piernón y con mejor tono muscular", esto está relacionado con la afirmación de Carrera (2015) cuando plantea que gracias a la actividad física se puede prevenir el riesgo de caídas y fracturas debido al fortalecimiento de los músculos y huesos y a la mejoría de la agilidad



y la flexibilidad.

El uso regular de la bicicleta puede influenciar positivamente en el funcionamiento organísmico de las personas, mejorando su estado salud y su calidad de vida. Carrera (2015) plantea que la actividad física mejora el rendimiento de varios sistemas del organismo, como lo son el cardiaco, el pulmonar, el cardiovascular, el metabólico, entre otros, la participante 2 se refiere al tema en la siguiente afirmación:

También el uso de la bicicleta me ha beneficiado en la salud, siento mejor estado físico y mejor funcionamiento del mismo, siento que mi cuerpo está más fortalecido, y que soy una mujer mucho más activa y saludable que antes.

7.3.4.2.2. Aspectos deportivos y lúdicos

Son aquellos elementos mencionados por los ciclistas que tienen que ver con la lúdica y el deporte dentro del uso rutinario de la bicicleta, y que de una u otra manera están en las preferencias o necesidades de las personas para llegar a usar este medio de transporte. La lúdica y el deporte puede ser entendidos como toda forma de actividad física que tiene como objeto la expresión o la mejora de la forma física y el bienestar mental de las personas (Carrera, 2015). Se despliegan dos aspectos que es preciso exponer: el ejercicio físico como deporte y la lúdica como bienestar personal.

7.3.4.2.2.1. El ejercicio físico como deporte

Se convierte en un estímulo constante para las personas que lo practican, debido a que estas se ponen metas que alcanzar, ya sea a nivel corporal o funcional, y la bicicleta



puede ser el medio para lograrlas. Entre los efectos que genera el deporte están los correspondientes al propio entrenamiento, sus implicaciones en la modificación de los factores de riesgo cardiovasculares y los cambios que se dan en el estilo de vida (Carrera, 2015). Se presenta la experiencia del participante 3: "para mí el ejercicio físico y el deporte son de suma importancia y pues la bici me permite practicarlo a diario", donde la bicicleta se convierte en una herramienta que posibilita el cumplimiento de metas personales, en este caso las referentes al cuerpo físico y su funcionamiento.

Fotografía 5. Ciclovía Río. Metaute (2017)





7.3.4.2.2. La lúdica como bienestar personal

El uso de la bicicleta tiende a facilitar los procesos de lúdica en el ser humano, algunos participantes manifiestan y explican que este medio de transporte les brinda la oportunidad de salirse de las rutinas cotidianas que tienden a ser estresantes. Para Posada (2014) la lúdica es la “forma de ser o de posicionarse de manera fresca y personal ante la vida” (p.14), lo cual implica un estado de bienestar físico y mental en el individuo.

El participante 1 da cuenta de la lúdica y sus resultados, " el hacer ejercicio y conocer nuevos lugares, son cosas que me agradan absolutamente de andar en bici, además me genera tranquilidad". En este caso la bicicleta cumple con una tarea de mediación que le permite al usuario establecer contacto consigo mismo y con su medio ambiente, como una forma de cambiar las rutinas estresantes de la cotidianidad.

7.3.4.2.3. Sociodemográficas

Estos aspectos están relacionados con todas las justificaciones que brindan los ciclistas sobre las condiciones físicas y sociales que se viven alrededor de la bicicleta en los contextos de desplazamiento. A continuación, se exponen ciertos elementos que resultan importantes y dan cuenta de estas explicaciones, así: geográficos, ambientales, económicos y movilidad.

7.3.4.2.3.1. Aspectos geográficos

Son las explicaciones que dan los usuarios de bicicleta acerca de las condiciones físicas de los lugares en los cuales realizan sus recorridos. Es pertinente aclarar que la



geografía hace parte de los intereses de la propia psicología ambiental y estudia las condiciones físicas y sociales que se dan dentro de un territorio determinado (Roth, 2000). Se describirán aquellos factores geográficos que son elegidos por los ciclistas para llevar a cabo el desplazamiento en dichos contextos.

Los usuarios de bicicleta tienen una concepción positiva hacia los viajes en bicicleta cuando se realizan en lugares estructuralmente apropiados, debido a que facilitan que los desplazamientos sean más largos y cómodos, el participante 4 se refiere al tema de la siguiente forma: "la bicicleta me permite viajar a diferentes pueblos cercanos a la ciudad, puedo realizar recorridos más placenteros en las vías de acceso, que en su mayoría son adecuadas". El estado geográfico de los lugares de movilidad puede ejercer una influencia en el momento de decidir si es pertinente usar la bicicleta o no, en palabras de Morales et al., (2007) el comportamiento humano es el resultado de la interacción de varios procesos dentro de un territorio específico, que se encargan de mediar la relación entre el individuo y el ambiente, y que por ende afecta la conducta y la toma de decisiones.

7.3.4.2.3.2. Aspectos ambientales

Hace referencia a todas aquellas explicaciones de los ciclistas acerca de las condiciones ambientales que toman en cuenta para realizar el uso de la bicicleta. Aragonés y Amérigo (2010) plantean que aun cuando el ambiente influye en la conducta del individuo, está a su vez, produce cambios en el medio ambiente, es decir, que se reconoce una naturaleza interactiva entre la persona y el medio ambiente físico. De esta forma, van apareciendo ciertas intenciones de los ciclistas acerca del cuidado del medio ambiente, lo



cual motiva su decisión de usar la bicicleta como medio de transporte. A continuación, se presenta el testimonio del participante 3 que da cuenta de esta idea:

Pues me gusta la naturaleza y aunque hay mucha contaminación en la ciudad, me gusta hacerle algún aporte a su cuidado, también siento que cuando uso la bicicleta puedo sentirme cómodo socialmente, pues me parece feo la contaminación que hacen algunos vehículos y motocicletas perjudicando el aire.

Esto puede deberse a la apropiación que hace el ciclista del espacio en el cual habita, dicha apropiación puede estar asociada a la identificación simbólica del individuo con su ambiente, con el fin de mantener la identidad personal, la historia y los referentes espaciales y simbólicos de su mundo (Morales et., al., 2007).

7.3.4.2.4. Aspectos económicos

En este punto se exponen los elementos económicos que resultan prescindibles en el uso de la bicicleta, según los usuarios. Se identifican ciertos motivos relacionados al ahorro de dinero y la necesidad o falta del mismo.

7.3.4.2.4.1. Ahorro

El dinero ha sido un tema tocado en la población universitaria que usa la bicicleta continuamente, sobre todo, en lo que tiene que ver con el ahorro, en relación a esto, Spinetto (2013) afirma que la bicicleta como medio de transporte es pura economía para sociedades, ciudades y países, para él, el uso de la bicicleta en comparación con los demás medios de transporte es más económico. De esta forma, para muchos de los usuarios de



bicicleta el dinero constituye un aspecto clave a la hora de utilizarla y más si encuentran en ello un beneficio extra como es el ahorro, el participante 5 habla al respecto: "me ha posibilitado ahorrar dinero con el cual he comprado muchas cosas que desde hace tiempo quería, y que con otro medio de transporte no lograría".

7.3.4.2.4.2. Falta de dinero

Encontramos que otros usuarios hacen uso de la bicicleta porque no cuentan con recursos económicos para movilizarse en el transporte público. Los participantes expresan que prefieren usar la bicicleta porque el transporte público tiende a ser costoso y en ocasiones no tienen dinero para pagar un pasaje, el participante 3 cuenta su experiencia de la siguiente manera: "ahorrar dinero, eso es importante, el mundo es un caos económico y el transporte público cada vez es más costoso". Andunce (2012) expone que la bicicleta es la aliada ideal en la economía doméstica, además de ser un medio de transporte que no gasta nada de locomoción, no sufre de tacs y tiende a ser más ágil y rápida.

7.3.4.2.5. *Aspectos sobre movilidad*

Se da cuenta de las explicaciones que dan los usuarios de bicicleta acerca del tema de la movilidad en sus contextos. Se hablará del tema de las ciclorrutas porque en esencia son las vías establecidas para el desplazamiento de los ciclistas.

Las ciclorrutas son los lugares destinados al tránsito de bicicletas y en casos justificados a motocicletas de hasta 50 CC. Sus conexiones son generalmente en áreas residenciales por medio de paradas o estaciones de transferencia que incluyen el transporte



colectivo, generalmente son exclusivas, pero tienden a combinarse con circulación peatonal (Arqhys,2012). Los usuarios de la bicicleta hablan de la ciclorruta como aquella vía que les permite ágilmente transportarse de un lugar a otro evitando el caos vehicular, la siguiente afirmación del participante 10 así lo señala:

Las ciclorrutas que hay en la ciudad hacen más ágil mi desplazamiento, y así me evito estar en las calles principales con los otros medios de transporte, lo malo es que en ocasiones estas tienden a ser limitadas y no llegan a todos los lugares.

Para la Embajada del Ecuador en países bajos (2014) “la bicicleta es ya el medio de transporte más veloz en las grandes ciudades y por ello y otras características más, es el vehículo del futuro” (p.1).

8. SUSTENTABILIDAD: La lucha por una movilidad y un ambiente mejor

Es un tema que atañe a la psicología ambiental, por la relación individuo- ambiente, y más por las condiciones en las que actualmente se encuentra el ambiente en el que el individuo se desarrolla. Se entiende la sustentabilidad “como una forma de vida que satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones” (World Commission on Environment and Development, citado por Corral y Queiroz, 2004).

El llevar a cabo conductas sustentables indica de manera implícita, que se busque no sólo el cuidado del entorno sino también promover el bienestar humano, al respecto, el participante 8 nos cuenta:



Pues realmente me parece que no solamente yo, sino que siento como que por lo menos muchos de los compañeros y compañeras que la utilizan lo hacemos, como un ejercicio simbólico casi se le podría decir, es el hecho en el sentido de mostrar resistencia, de mostrar que la ciudad es un espacio que no únicamente se debe moverse a punta de automotores y todo, y que hay un sentido ambiental, el hecho de moverse en la bicicleta en medio de tantos carros es decir queremos ver la vida de un modo más saludable y bueno es inclusive tratar de ganar espacios precisamente para eso.

Dando cuenta de la importancia que tiene para muchos el uso de la bicicleta y la forma de pensar respecto a un modo de vida que implique mejores formas de vivir, esto a través de la reducción de la contaminación causada por el uso abusivo de vehículos motorizados, lo anterior va de la mano con las políticas de sustentabilidad, las cuales buscan “ transformaciones estructurales en los patrones de producción y consumo que puedan garantizar y reforzar - por un tiempo ilimitado- la supervivencia” (Corral y Queiroz, 2004, p. 6), los participantes quieren de una u otra forma cambiar esos patrones actuales de movilidad que tanto nos están afectando.

Al estar a favor de la sustentabilidad, la bicicleta cumple con características en las que se vela por la economía, lo social y lo ambiental. Si bien vimos que cada participante tiene unas atribuciones respecto al beneficio económico que les brinda el usar la bicicleta, es una atribución que se da a partir de su experiencia individual, sin embargo, el uso de la bicicleta también genera beneficios económicos de mayor significancia para una ciudad, pues contribuye



a la reducción de la pobreza (dado que el uso de la bicicleta incrementa significativamente el acceso de la población al empleo y los servicios), la reducción de la congestión y por consiguiente el incremento del Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad o país. (Unep, Gef, 2009, p. 12)

Según Unep y Gef (2009) es evidentemente menos costoso para una ciudad construir infraestructura para la promoción y uso de la bicicleta, que, para el uso del automóvil, vehículo que hace perder parte del PIB en las ciudades por los problemas de congestión que genera, sin considerar otras consecuencias negativas que están asociadas a su problemática como transporte insostenible. Por ejemplo, la participante 9 de una u otra forma es consciente de esa economía individual pero también de ciudad cuando nos dice: “a mí me parece que es un transporte que más que ser algo económico, pues aporta un poquito como al medio ambiente también”, continúa diciendo:

yo me voy por la ruta de Moravia y últimamente he notado que el ambiente está pesadísimo para un ciclista, por qué? Porque está muy contaminado, y más cuando uno sale a las 6 de la tarde que es hora pico.

También es más económica y eficiente en el uso de espacio que esta tiene en comparación con otros transportes masivos.

Desde lo ambiental, muchas personas entrarán a criticar el hecho de que la producción y distribución de bicicletas, así como el mantenimiento y cambio de repuestos también genera emisiones contaminantes, sin embargo esto no sucede durante el uso de la bicicleta como transporte, (en comparación con los vehículos motorizados) que como bien



explicitamos en un apartado anterior, las personas en sus atribuciones respecto al uso de esta, hacen referencia tanto a la mejora de un ambiente que comparten con un colectivo, como a su salud e intereses a nivel individual, como lo menciona por ejemplo el participante 7:

¿Por qué también la uso? Medianamente por el discurso ecologista de cuidar el medio ambiente y esas cosas, pero es algo más como una apuesta vital, como una apuesta por otra forma de movilidad que uno puede hacer porque no todos lo pueden hacer, no todos pueden montar en bicicleta, sabiendo eso uno podría decir que es por otra forma de movilidad, por otra forma de habitar el mundo también.

Lo social está relacionado con los dos componentes anteriores, además de que “contrario a lo que muchos piensan, reduce el riesgo de accidentes en una ciudad, y este riesgo se reduce aún más cuando el uso de este vehículo es masivo” (Unep, Gef, 2009, p.14). También es sustentable en lo social en el sentido de que genera en caso de usarse masivamente un “contacto más directo (es decir, más próximo físicamente) entre ciudadanos” (Unep, Gef, 2009, p.14) a diferencia del automóvil, y genera cierto nivel de equidad, pues al considerarse como un transporte urbano generará más facilidad para su uso, “lo cual también genera mayores oportunidades de acceso al trabajo, educación y servicios a la población de menores ingresos” (Unep, Gef, 2009, p.15).



9. DISCUSIÓN

Las experiencias narradas por los participantes respecto a la relación con los otros dan cuenta del surgimiento y modificación de los significados que tienen hacia la bicicleta, especialmente a su uso como una actividad rutinaria que hace parte de sus vidas, esto se corresponde con lo planteado por Blumer (1982) cuando se refiere a que “las actividades de cada miembro se producen primordialmente en respuesta o en relación con las de los demás” (Pág.5).

Las acciones cambian de acuerdo a las experiencias y necesidades de los individuos que se transportan en bicicleta, si bien al principio el significado emergió en un sentido lúdico producto de la interacción con la familia, este se fue modificando por las interacciones sociales que surgieron en la experiencia de cada uno. Así, se fueron transformando los fines del uso de la bicicleta, como los horarios de desplazamiento, las actividades realizadas en ella y hasta el sentimiento hacia esta como un objeto significativo.

“El interaccionismo simbólico apunta al significado subjetivo de los actos humanos y al proceso a través del cual los individuos desarrollan y comunican intenciones o elementos compartidos, y al desarrollo del concepto que las personas tienen de sí mismas —el yo—”. (Olivera, 2006, p.2). Los usuarios de la bicicleta orientan sus acciones tomando en cuenta el significado que le dan a su uso, el cual corresponde a lo que ellos piensan acerca sí mismos y de su postura frente al mundo, esto en el caso de la atribución que hacen al pensar en el bienestar que generan en el medio ambiente cuando montan en la bicicleta, combatiendo los niveles de contaminación del aire, nocivos para la salud humana, es así, que el individuo



comienza a tomar un papel de comprensión social o en palabras de Mead de reflexión, donde es capaz de ponerse en el lugar de otros y de actuar como lo harían ellos:

Es mediante la reflexión que el proceso social es internalizado en la experiencia de los individuos implicados en él; por tales medios, que permiten al individuo adoptar la actitud del otro hacia él, el individuo está conscientemente capacitado para adaptarse a ese proceso y para modificar la resultante de dicho proceso en cualquier acto social dado, en términos de su adaptación al mismo. (Mead, 1934, p.166).

Para Mead el acto abarca los aspectos internos y externos de la acción humana, como lo son la atención, la percepción, las emociones entre otras, siendo estos procesos de la actividad humana (Olivera, 2006). Los usuarios de la bicicleta al momento de realizar cualquier desplazamiento están experimentando sensaciones relacionadas al manejo, al momento y hora del uso, a la intención del viaje, emociones tanto positivas como negativas dependiendo de las experiencias que tienen al interactuar con otros y percepciones o atribuciones propias de sí mismo y del entorno.

Según el punto de vista del interaccionismo simbólico, la realidad de los individuos y sus grupos está conformada por objetos que son fruto de la interacción simbólica, este puede ser indicado, señalado o un referente (Blumer, 1982) como en el caso de la bicicleta, la cual según las categorías dadas por Blumer se encuentra en la de los objetos físicos. Para los estudiantes universitarios que hacen uso de la bicicleta, el significado que tienen respecto a esta hace que actúen de una manera distinta ante el resto de los individuos, además, de que hablan de una forma diferente cuando se trata de ella; sin embargo, no todos le otorgan el



mismo significado, mientras que para unos es solo un medio de transporte, para otros constituye la posibilidad de ahorrar dinero, cuidar el medio ambiente, sentir emociones positivas como la libertad, hacer ejercicio, disfrutar del panorama y mejorar la calidad de la salud, esto se da porque “el significado de los objetos para una persona emana fundamentalmente del modo en que estos le han sido definidos por aquellos con quienes interactúa” (Blumer, 1982, p.8).

Muchos de los estudiantes hicieron referencia al uso de la bicicleta con aspectos relacionados a lo ambiental, más específicamente al cuidado del medio ambiente ante la problemática de la contaminación que se vive en la actualidad en la ciudad,

La opción por la bicicleta no solo incluye consideraciones económicas o de hábitos saludables, sino que también representa un posicionamiento político frente a problemáticas como el medioambiente y un reclamo por nuevas formas de participar y estar en el espacio público (Rinaldi, 2014, p.135).

Lo anteriormente tratado, está en relación con la posición del individuo ante la sociedad, la búsqueda de otras formas de moverse en oposición a la hegemonía del vehículo motorizado y con la psicología ambiental, al ocuparse de la interacción individuo ambiente, ya que “se interesa por el análisis teórico y empírico de las relaciones entre el comportamiento humano y su entorno físico construido, natural y social” (Roth, 2000, p. 64), la persona al ser parte del proceso de interacción con el ambiente puede construir pero también destruirlo; razón por la cual actualmente han aumentado los niveles de contaminación, para evitar el incremento existen redes de personas que fomentan conductas



proambientales, en este caso se promueve el uso de la bicicleta para la mejora ambiental (Morales & Morales, 2011). En Medellín una de las formas de incrementar dicho uso es por medio de varios colectivos ciclistas, que al reunirse en un mismo punto y en una misma hora tratan de sensibilizar a las personas respecto a la bicicleta como una forma de movilidad y de cuidado del medio ambiente, se definen como masa crítica y usan consignas durante sus recorridos como “una bici más es una auto menos”, “menos motor más corazón”, “no contamina ni usa gasolina”, tratando de concientizar a las demás personas de la importancia de cuidar nuestro entorno.

10. CONCLUSIONES

Al entrar en contacto con los estudiantes universitarios usuarios de la bicicleta, se logró identificar los significados que estos tienen respecto al uso de la misma, como lo son los motivos, los beneficios y los obstáculos que han encontrado. La apreciación general que describen los usuarios es que la bicicleta es una excelente opción de transporte, sin embargo, destacaron ciertas emociones como el miedo y la ansiedad al momento de compartir la movilidad con otras personas como los peatones y actores viales, así mismo el sentimiento de vulnerabilidad aparece ante la posibilidad de sufrir un accidente o un robo. A pesar de las dificultades que estos encuentran, describen la experiencia de montar en bicicleta como agradable y satisfactoria.

Los usuarios de la bicicleta dieron cuenta de su constancia al montarla, por razones relacionadas a sus propios intereses, donde para algunos es la posibilidad de hacer deporte,



para otros va de la mano a la economía que esta genera como medio de transporte, y existen quienes la usan porque para ellos significa que el desplazamiento en la bicicleta puede favorecer el medio ambiente, que actualmente está contaminado por el uso masivo de vehículos motorizados.

El significado de la bicicleta para muchos de los estudiantes surge a partir de las interacciones sociales que se dieron en el proceso de aprendizaje impartido en gran parte por sus familiares y en algunos casos por los amigos, quienes se enfocaron en el uso de esta como medio de recreación y ocio.

Las vivencias propias de un contexto en el que económicamente no se poseen los recursos para transportarse hizo que algunos estudiantes optarán por la bicicleta (que usaron en un principio por diversión) como un medio para realizar sus desplazamientos, debido a su facilidad económica y rapidez, razones que impulsan a otros usuarios a usarla a pesar de no tener las mismas dificultades económicas.

La interacción entre pares permitió a los usuarios interpretar y modificar los significados previos que tenían de la bicicleta estableciendo unos nuevos, que influyen en la motivación de estos para usarla, se observan significados relacionados a las conductas proambientales, al uso de esta como medio de transporte no solo desde enfoque económico sino desde la independencia en la movilidad al no tener una restricción horaria, y en la autonomía al momento de desplazarse sin tener que depender de alguien más. Algunos usuarios le atribuyen características de tipo social al uso de la bicicleta ya que les permite salir y compartir con su círculo de amigos como un medio de diversión y distracción. Los



beneficios respecto al estado de salud física y mental han hecho que también se modifique el significado hacia el uso de la bicicleta pasándola del plano de la diversión a uno más saludable.



11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía de Bogotá, secretaría de cultura, recreación y deportes. (2014). *El libro de la bici*. Bogotá. Imprenta nacional de Colombia.
- Aragonés, J. I., & Américo, M. (2010). *Psicología ambiental*. Madrid. Pirámide.
- Aragonés, J. (1998). Cognición ambiental. En J. Aragonés, & M. Américo, *Psicología ambiental* (págs. 43-58). Madrid. Pirámide.
- Arellano Borja, M. C., & Morillo Trujillo, M. E. (2014). *Construyendo ciudad: un enfoque desde las subjetividades femeninas a partir de la decisión del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Quito*. Trabajo de grado. Quito, Ecuador.
- Arqhys. (2012). *Ciclovías*. Recuperado de <http://www.arqhys.com/construccion/ciclovias.html>
- Audunce, F. (2002). *¿Cuánto dinero se ahorra al mes andando en bicicleta?* Recuperado de <https://www.guioteca.com/ciclismo-urbano/cuanto-dinero-se-ahorra-al-mes-andando-en-bicicleta/>
- Augé, M. (2009). *El elogio de la bicicleta*. España. Gedisa Editorial.
- Balderrama Ruedas, J. A., Díaz Domínguez, P., & Castillo, R. I. (2014). *Actitudes hacia la actividad física y el deporte*. Revista Ra Ximhai, 10 (5), 339-352.
- Ballesteros, I. (31,05,2012). *La bicicleta: realidades y retos para su promoción en Medellín y el Valle de Aburrá*. [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://movicity.blogspot.com.co/2012/05/la-bicicleta-realidades-y-retos-para-su.html>
- Barberá, E. (1997). *Marco conceptual e investigación de la motivación humana*. Revista electrónica de emoción y motivación Vol. 2 (1). España. Recuperado de <http://reme.uji.es/articulos/abarbe127211298/texto.html>



- Beltrán, J. & Pérez, L. (2011). *Más de un siglo de psicología educativa. Valoración general y perspectivas de futuro*. Papeles del psicólogo 32(3), 204-231.
- Blumer H (1962). *La sociedad como interacción simbólica*. In: Rose AM (ed.). *Conducta humana y procesos sociales*. Boston: Houghton Mifflin Co., pp. 179–92.
- Blumer, H. (1982). *El interaccionismo simbólico: perspectiva y método*. Barcelona. Hora S.A.
- Bluemove. (2013). *La inseguridad, obstáculo de la bicicleta*. Recuperado de <http://www.hibridosyelectricos.com/articulo/bicicletas-electrica/inseguridad-obstaculo-bicicleta/20130918151759006112.html>
- Caballero, R. Franco, P., Mustaca, A. & Jakovcevic, A. (2014). *Uso de la bicicleta como medio de transporte: Influencia de los factores psicológicos*. Una revisión de la literatura. *Psico*, Vol 45(3), p. 316-324.
- Cabrera, J & Fariñas, G. (2005). *El estudio de los estilos de aprendizaje desde una perspectiva vigostkiana: una aproximación conceptual*. *Revista Iberoamericana de Educación*.
- Calvo, M., García, J., Hernández, V., Marqués, R., & Del Moral, L. (2011). *Sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla*. España.
- Calvo, M. (2011). *Las (aparentes) desventajas de la bicicleta*. Recuperado de <https://twenergy.com/a/las-aparentes-desventajas-de-la-bicicleta-220>
- Carrera, A. (2015). *Beneficios del deporte en la salud*. Navarra, España: Grado en enfermería UPNA.
- Castillo, J., López, L., & Sánchez, A. (2014-2015). *Si vas lejos, coge tu propia bicicleta: determinando la distancia óptima de uso de los Sistemas de alquiler de Bicicletas Públicas*.
- Corral, V. & Queiroz, J. (2004). *Aproximaciones al estudio de la conducta sustentable*. Medio ambiente y comportamiento humano, Vol. 5(1y2), p. 1-21.



- Dangond, C., Jully, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). *Algunas reflexiones sobre movilidad urbana en Colombia, desde la perspectiva del desarrollo humano*. Revista papel político, 485-514.
- Delgado, P. (2015). *Los 10 obstáculos para la movilidad por las ciudades*. Recuperado de http://www.larepublica.co/los-10-obst%C3%A1culos-para-la-movilidad-en-bicicleta-por-las-ciudades_236606
- Elisségaray, P. (2009). *Uso de la bicicleta en la región Metropolitana: Diagnóstico, perspectivas y desafíos*. Trabajo de grado. Chile.
- Embajada de Ecuador en Países Bajos (2014). *El uso masivo de la bicicleta para el buen vivir*. Recuperado de <http://www.embassyecuador.eu/site/images/descargas/uso-masivo-bicicleta-buen-vivir.pdf>
- Fonam, & Apoyo opinión y mercado s.a. (2002). *Conocimiento, actitudes y prácticas sobre la bicicleta*. Perú.
- Gil-Lacruz, M. (2007). *Psicología social: Un compromiso aplicado a la salud*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza.
- Gómez, I. (2001). *Enseñanza y aprendizaje*. Revista Candidus No.15.
- González, M. (2002). *Aspectos éticos de la investigación cualitativa*. Revista Iberoamericana de Educación (29).
- Heimstra, N., & Mc Farling, L. (1979). *Psicología ambiental*. México: Editorial el Manual moderno.
- Hernández, M. A. (2015). *Falta de cultura en México*. Recuperado de http://ieeq.mx/contenido/civica/mexico_y_su_ciudadania/ensayos/catA/maria_andrea_hernandez_vazquez_mellado.pdf
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México. Mc Graw Hill.



- Ibáñez G., T.; I Mas, M.B.; I Argemí, M.D; I Samuel-Lajeunesse, J.F; Martínez Martínez, L.M.; Pallí Monguilod, C.; Pujal I Llombart, M.; Tirado Serrano, F.J., (2004). *Introducción a la psicología social*. Barcelona. Editorial UOC.
- Ibarra, C. E. (2014). *Fortalecimiento en los músculos*. Recuperado de <https://www.uaeh.edu.mx/scige/boletin/prepa4/n4/m25.html>
- Jadue, G. (2002). *Factores psicológicos que predisponen al bajo rendimiento, al fracaso y a la deserción escolar*. Estudios Pedagógicos (28), 193-204.
- Jakovcevic, A., Franco, P., Ledesma, R., & Visona Dalla Pozza, M. (2016). *Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte*. Suma psicológica, 23, 33-41.
- Japón, B. (2004). *Psicología social, tema 4: proceso de atribución*. Recuperado de <http://core.psykia.com/sites/default/files/temas/11-SO4.pdf>.
- La Paix, L., & Rondinella, G. (n.d.). *Potencial uso de la bicicleta en la ciudad universitaria de Madrid*. Recuperado de <http://www.transyt.upm.es/index.php/es/mnu-movilidad/mnu-analisis-2/16-investigacion/gesti%C3%B3n-de-la-movilidad/228-insight.html>
- Lois, D. (2008). *Actitudes hacia modo de transporte urbano: Aspectos expresivos y afectivos*. Tesis doctoral. España.
- López, R.E. & Deslaurie, J.P. (2011). *La entrevista cualitativa como técnica para la investigación en trabajo social*. Revista margen. Pág. 1-19.
- Londoño, L. (2009). *La atención: un proceso psicológico básico*. Revista de la Facultad de Psicología Universidad Cooperativa de Colombia. Vol. 5, (8).
- López, Ó. (2000). *Cursillo de mecánica de la bicicleta*. Recuperado de https://www.ubu.es/sites/default/files/portal_page/files/mecanica_bikeweb_0.pdf



- Losada, R. A. (2007). *Tipos de bicicleta y su funcionalidad*. Recuperado de <http://blog.educastur.es/myrylaapuntes02/files/2007/12/ud1-conduccion-y-manejo-de-la-bicicleta-2-tipos-de-bicicleta-y-su-funcionalidad.pdf>
- Lupón, M., Torrents, A. & Quevedo, L. (2014). *Procesos cognitivos básicos*. Apuntes de Psicología en Atención Visual.
- Márquez, L. (2016). *La percepción de seguridad en la demanda de transporte de la integración bicicleta-metro en Bogotá, Colombia*. *Lecturas de Economía* (84), 143-147.
- Martínez, M. (2004). *Ciencia y arte en la metodología cualitativa*. México. Editorial Trillas.
- Mead, G. (1934). *Espíritu, persona y sociedad*. Barcelona. Paidós.
- Méndez, N. (2012). *¿Qué es la enseñanza?* Recuperado de <http://www.nelsonmendez.com/2009/11/que-es-la-ensenanza.html>
- Menéndez, E. D. (1999). *Aspectos familiares y de relación entre padres e hijos en la problemática del comportamiento alimentario*. *Revista de estudios de juventud*, 45-53.
- Mercado, D.A. (21/01/2015). *Venta de carros en Medellín cerró con cifras record*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/venta-de-carros-en-medellin-cerro-con-cifras-record/15126695>
- Monereo, C. (2007). *Hacia un nuevo paradigma del aprendizaje estratégico: el papel de la mediación social, del self y de las emociones*. *Revista Electrónica de Investigación Psicoeducativa*, No. 13, Vol. 5(3), pp. 497-534.
- Morales, J., Gaviria, E., Cuadrado, I., & Moya, M. (2007). *Psicología social*. Madrid. Mc Graw Hill.
- Morales, F., Huici, C., Maya, M., Gaviria, E., López-Sáez, M., & Nouvilas, E. (2000). *Psicología Social*. Madrid. McGraw Hill.



- Morales, I., & Morales, F. (2011). *La utilización de la bicicleta entre el alumnado universitario*. Wanceulen E.F. digital (8).
- Morales, J., Moya, M., Gaviria, E., & Cuadrado, I. (2007). *Psicología Social* (Tercera ed.). Madrid. McGraw Hill.
- Moser, G. (1998). *Psicología Ambiental*. Revista de estudios de psicología, 121-130.
- Navarro Roso, L. F., & Sarabia Mora, A. J. (2015). *Modelación de elección modal en transporte a partir del uso de la bicicleta: Análisis sobre la movilidad utilizando distribución Logit multinomial*. Colombia.
- Newcomb, T.M. (1958). *Manual de psicología social*. Buenos Aires. Eudeba.
- Olave, J. C., & Núñez Ormazábal, A. A. (2011). *Actitudes, comportamiento y percepción de riesgo de los usuarios de bicicleta en las vías*. Trabajo de Grado. Chile.
- Olivera, E. (2006). *La escuela pública como representación simbólica popular. Una lectura interpretativa desde el interaccionismo simbólico en Iberoamérica*. Revista Iberoamericana de Educación (4). Chile
- Ortega, A. S. (2002). *Bicicleta y movilidad sostenible*. Recuperado de <https://www.um.es/eubacteria/eubacteria2/bicicleta.pdf>
- Ortego, M. D., González, S. L., & Trigueros, M. L. (2011). *Tema 12 estrés psicosocial*. Recuperado de http://ocw.unican.es/ciencias-de-la-salud/ciencias-psicosociales-i/pdf-reunidos/tema_12.pdf
- Ovejero, A. (2007). *Las relaciones humanas. Psicología social teórica y aplicada*. Madrid. Biblioteca nueva.
- Pareja, D. (17/02/2015). *Viajes en bicicleta igualarían cifra de usuarios del metro de Medellín*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/uso-de-la-bicicleta-en-medellin/15258443>



- Pediatría, A. A. (2002). *La seguridad al andar en bicicleta: mitos y realidades*. Recuperado de <https://www.hillsboroped.com/spanish/11%20School%20Ages%20%20-%2010/11a%20TIPP%20Bicycle%20Safety%20S.pdf>
- Pereira, E. (15/11/2016). *La oferta de bicicletas para Medellín se queda corta*. Recuperado de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/la-oferta-de-parqueaderos-para-bicicletas-en-medellin-se-queda-corta-MB5366842>
- Pérez López, R. (2013). *El sistema de bicicletas públicas "Ecobici" del cambio modal al cambio social*. Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura.
- Pol, E. (1993). *Environmental Psychology in Europe: From architectural psychology to green psychology*. London. Avebury.
- Pons D., X. (2010). *La aportación a la psicología social del interaccionismo simbólico: una revisión histórica*. Edupsykhé v.9. Pág.23-41.
- Porto, J. P., & Merino, M. (2009). *Definición de social*. Recuperado de <http://definicion.de/social/>
- Portugal, J. (2006). *Seguridad e inseguridad: Concepto de seguridad ciudadana*. Recuperado de <https://www.google.com.co/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espy=2&ie=UTF-8#safe=active&q=concepto+de+seguridad+e+inseguridad+ciudadana+pdf>
- Posada, R. (2014). *La lúdica como estrategia didáctica*. Bogotá, Colombia. Magister en Educación con Énfasis en Ciencias de la Salud.
- Prada, A. (2013). *El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. Caso de estudio: Sector de las universidades en el centro de Bogotá. Período: 1998-2010*. Trabajo de grado. Colombia.
- Quiroz, R. (2008). *Metodologías cuantitativas aplicadas a la psicología comunitaria*. Cuaderno de trabajo V.6.



- Ramírez, J. L. (2016). *¿Qué es una bicicleta de ruta?* Recuperado de <http://labicikleta.com/una-bicicleta-ruta/>
- Raven, B. & Rubin, J. (1983). *Psicología social* (2nd. ed.). New York. John Wiley & Sons.
- Redacción autos. (20/11/2015). *En Colombia no para venta de motos.* Recuperado de <http://www.elespectador.com/vivir/autos/colombia-no-venta-de-motos-articulo-600474>
- Restrepo R., B.A. (2015). *Significados del uso de la bicicleta para la movilidad en Medellín, según los estudiantes de licenciatura en educación física.* 2º conferencia internacional de formación universitaria del profesorado de educación física, deporte, recreación y afines. Problematicación de la formación en el contexto de la relación: Universidad-Educación-Sociedad. Instituto Universitario de educación física Universidad de Antioquia.
- Riaño V. D. (2010). *Estudiantes universitarios impulsan el uso de la bicicleta en Bogotá.* Recuperado de [http://www.urosario.edu.co/Plaza-Capital/CIUDADANIA/Estudiantes-universitarios-impulsan-el-uso-de-\(1\)/](http://www.urosario.edu.co/Plaza-Capital/CIUDADANIA/Estudiantes-universitarios-impulsan-el-uso-de-(1)/)
- Rinaldi, J. F. (2014). *Bicicletas y equidad vial.* Hacia nuevas formas de entender el tránsito. Revista transporte y territorio, 135-139.
- Ritzer, G. (1993). *Teoría sociológica contemporánea.* Madrid. McGraw Hill.
- Rogoff, B. (1990). *Aprendices del pensamiento. El desarrollo cognitivo en el contexto social.* Barcelona. Paidós.
- Rogoff, B. (1997). *Los tres planos de la actividad sociocultural: apropiación participativa, participación guiada y aprendizaje.* en Wersch, J., Del Río, P. & Álvarez, A. (eds.), *La mente sociocultural. Aproximaciones teóricas y aplicadas.* 1997, pp. 112-121.
- Rondinella, G., Fernández, Á., & Mozón de Cáceres, A. (2010). *Nuevo enfoque en el análisis de los factores que condicionan el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano.* Actas del CIT2010-IX Congreso de Ingeniería del Transporte, julio de 2010. España.



- Roth, E. (2000). *Psicología ambiental: interfase entre conducta y naturaleza*. Universidad católica Boliviana, Revista # 8 diciembre. Pág. 63-78.
- Rousseau, D. (2006). *Diccionario Rousseau ilustrado*.
- San Martín Saavedra, P. D. (2013). *Uso de la bicicleta en ciudades intermedias de Chile Central: Un modo de resistencia en la movilidad urbana*. Trabajo de maestría. Chile.
- Sáenz, R. M. (2014). *La bicicleta y sus orígenes en Europa*. España: Postgrado de Antropología, Evolución y Desarrollo. Universitat Jaume.
- SiClas. (2012). *Un poco de historia*. Recuperado de <http://www.siclas.org/un-poco-de-historia/>
- Soriano, M. (2011). *La motivación, pilar básico de todo tipo de esfuerzo*. Revista de relaciones laborales. Pág. 1-21.
- Spinetto, L. (2014). *La bicicleta como alternativa económica*. Recuperado de <http://labicikleta.com/la-bicicleta-alternativa-economica/>
- Suero, D.F. (2010). *Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá*. Avances en investigación e ingeniería. Pág. 54-62
- Turnen, L. & West, R. (2005). *Teoría de la Comunicación: Análisis y Aplicación*. España. McGraw Hill Interamericana de España, S.A.
- Unep, Gef, (2009). *Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina*. Recuperado de http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:81526/datastreams/file_4045300/content
- Valencia, V. G. (2012). *La seguridad pública como un derecho humano*. México: Quinto Certamen de ensayo sobre derechos humanos.
- Wineck, J. (2001). *Salud, ejercicio y deporte*. Barcelona. Editorial Paidotribo.



Zambrano, D (22,01,2017). *Así se planea crecer los viajes en cicla del 2% al 4% en el Aburrá.*

Recuperado de <https://www.pressreader.com/colombia/el-colombiano/20170122/281517930829955>



12. ANEXOS

Anexo 1. Consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO (entrevistas)

Estimado/a Señor/a:

Usted ha sido invitado/a a participar en la investigación “*Actitudes hacia el uso de la bicicleta*” asesorada por *Dagoberto Barrera V., docente del Depto. de psicología, de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Antioquia*, para el trabajo de grado en el pregrado mencionado.

Por intermedio de este documento se le está solicitando su participación, porque es un estudiante universitario que usa la bicicleta.

Su participación en esta investigación no involucra ningún daño o peligro para su salud física o mental y es voluntaria. Usted puede negarse a participar o dejar de participar total o parcialmente en cualquier momento del estudio sin que deba dar razones para ello ni recibir ningún tipo de sanción. Su participación no contempla ningún tipo de compensación o beneficio. Cabe destacar que la información obtenida en la investigación será totalmente confidencial, ni su nombre ni su documento de identidad ni ningún tipo de información que pueda identificarla aparecerá en los registros del estudio, ya que se utilizarán códigos. El



almacenamiento de los códigos estará a cargo del investigador Responsable, quien sólo la utilizará en los trabajos propios de este estudio.

El participar en este estudio no tiene costos para usted y no recibirá ningún pago por estar en él. Si usted desea, se le entregará un informe con los resultados obtenidos una vez finalizada la investigación.

Su colaboración en esta investigación es muy importante pues permitirá hacer más eficientes y efectivas las actividades de investigación.

Parte del procedimiento normal en este tipo investigación es informar a los participantes y solicitar su autorización (consentimiento informado). Para ello le solicitamos contestar y devolver firmada la hoja adjunta a la brevedad.

Agradezco desde ya su colaboración, y le saludo cordialmente.

Quedando claro los objetivos del estudio, las garantías de confidencialidad y la aclaración de la información, acepto voluntariamente participar de la investigación, firmo la autorización



ACTA CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo.....

....., con documento de identidad, acepto participar voluntaria y anónimamente en la investigación “Actitudes hacia el uso de la bicicleta”, de departamento de Psicología de la Universidad de Antioquia.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos y procedimientos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en una serie de entrevistas que se realizarán durante el transcurso del estudio.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que la información entregada será **confidencial y anónima**. Entiendo que la información será analizada por los investigadores en forma grupal y que no se podrán identificar las respuestas y opiniones de modo personal. Por último, la información que se obtenga será guardada y analizada por el equipo de investigación, sólo se utilizará en los trabajos propios de este estudio.

Este documento se firma en dos ejemplares, quedando uno en poder de cada una de las partes.



Nombre Participante

Nombre Investigador

Firma

Firma

Fecha:

Fecha:

Anexo 2. Guía para la entrevista.

ENCUADRE

- Lectura y firma del consentimiento informado
- Resolver dudas respecto al consentimiento informado
- Petición de grabar la entrevista.

Preguntas para entrevista.

1. ¿Cuál es tu nombre?
2. ¿Qué pregrado cursas?
3. ¿En qué Universidad?
4. ¿Desde qué edad usas la bicicleta?
5. ¿Cómo aprendiste/comenzó a usar la bicicleta?



6. ¿Cuántas bicicletas ha tenido? ¿Qué tipos de bicicleta ha tenido? ¿Qué ha pasado con ellas?
7. ¿Qué tipo de bicicleta tienes actualmente? ¿Por qué la elegiste?
8. ¿Cada cuánto usas la bicicleta? ahondar
9. ¿Qué mantenimiento haces a la bicicleta?
10. ¿Con qué regularidad realizas el mantenimiento?
11. ¿Qué beneficios le ha brindado el uso de la bicicleta?
12. ¿Qué dificultades se te han presentado en relación con el uso la bicicleta?
13. ¿Qué es lo que más te gusta de usar la bicicleta?
14. ¿Qué es lo que no te gusta con respecto al uso la bicicleta?
15. ¿Por qué usas la bicicleta en la actualidad?
16. ¿Cuáles son las anécdotas más significativas que has tenido al usar la bicicleta?