



FUNDACIÓN
UNIVERSITARIA
DE POPAYÁN

NOTA DE ACEPTACIÓN

La mesa de jurados del proyecto de investigación "Representaciones sobre la movilidad sostenible y convivencia social: experiencias de usuarios de bicicleta que transitan la ciudad de Popayán", presentado por Erika Julieth Muchavisoy Mutumbajoy, Jesús David Burbano Ortiz y Valentina Manzano Niño. Una vez revisado el informe final y aprobado su sustentación, dan fe que éste trabajo cumple con los requisitos estipulados como opción de grado para la obtención del título de Psicólogo(a).

Valoración del trabajo

ACEPTABLE:
BUENO:
SOBRESALIENTE:
EXCELENTE: X

Eleonora Castellanos J

ELEONORA CASTELLANOS J.
Asesora

MARIA ALEJANDRA CEBALLOS C.
Presidente del Jurado

Popayán, 26 de noviembre de 2020

Sedes administrativas: Claustro San José Calle 5 No. 8-58 - Los Robles Km 8 vía al sur
Sede Norte del Cauca: Carrera 13 #1sur-51, Santander de Quilichao- Cauca

Popayán, Cauca, Colombia
PBX(57-2) 8320225 | www.fup.edu.co | Fundación Universitaria de Popayán



**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y
CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE
TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

**Burbano-Ortiz Jesús-David, Manzano-Niño Valentina y
Muchavisoy-Mutumbajoy Erika-Julieth**

Estudiantes del Programa de Psicología de la Fundación Universitaria de Popayán

Castellanos Jaramillo Eleonora, asesora. Magister en Psicología.

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo, describir las representaciones sobre la movilidad sostenible y convivencia social en las experiencias de 6 usuarios de bicicleta que transitan la ciudad de Popayán, partiendo de las teorías de Moscovici (1961); Villarroel (2007) sobre representaciones sociales y su relación con la Convivencia (Berns y Fitzduff, 2007). Este estudio tiene un enfoque cualitativo de método fenomenológico; se utilizaron técnicas e instrumentos como la entrevista semiestructurada y cartografía social (mapa de miedos), lo que evidenció que las representaciones de los Bici-Usuarios, van orientadas hacia los beneficios a la salud física, mental y ambiental. Además, resaltan aspectos que hacen falta por desarrollar tales como la seguridad, infraestructura, cultura vial, normas de tránsito, para generar una convivencia armónica.

Palabras claves: *Movilidad sostenible; Convivencia Social; Representaciones Sociales; Bicicleta; Bici-usuarios; Experiencias.*

Abstract

This research aims to describe the representations about sustainable mobility and social coexistence in the experiences of 6 bicycle users who travel the city of Popayán, based on the theories of Moscovici (1961); Villarroel (2007) on social representations and their relationship with Coexistence (Berns and Fitzduff, 2007). This study has a qualitative approach of phenomenological method; Techniques and instruments such as the semi-structured interview and social cartography (fear map) were used, which showed that the representations of the Bike-Users are oriented towards the benefits to physical, mental and environmental health. In addition, they highlight aspects that need to be developed such as safety, infrastructure, road culture, traffic regulations, to generate a harmonious coexistence.

Key words: *Sustainable mobility; Social Coexistence; Social Representations; Bicycle; Bike-Users; Experiences.*

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

Introducción

Durante los últimos años se ha visto un creciente interés académico por indagar percepciones, actitudes y representaciones que tienen distintos actores sobre la movilidad sostenible (Quintero-González, 2019; Acevedo y Bocarejo, 2009; Dangond, Jolly, Monteoliva y Rojas, 2011) y específicamente sobre la bicicleta (Pérez, 2013; Mosquera, 2016; Jakovcevic, Franco, Dalla y Ledesma, 2016). En un proyecto interdisciplinar, liderado por el programa de Arquitectura de la Fundación Universitaria de Popayán (Serrano, En imprenta), se comparte que las apuestas políticas en este tema y en contextos de ciudad, favorecen a la movilidad motorizada, omitiendo las necesidades de otro tipo de movilidad en donde se evidencia que en el espacio público intervienen distintos actores viales tales como vehículos motorizados (Buses, auto-móviles, motocicletas) y no motorizados (Bicicleta, peatones) para realizar sus desplazamientos.

De hecho, aunque ha sido un tema de reciente interés, Giorgi (2003) refirió que el éxito de la movilidad alternativa sigue dependiendo de lo que se implementa diferencialmente del transporte tradicional; en estos términos las planificaciones suelen estar vinculadas más a la ingeniería. Esto significa que cuando se trata de temas de movilidad, los cambios más significativos han sido alrededor del diseño e infraestructura de las calles que benefician a los vehículos motorizados. La necesidad entonces consiste en incluir en el estudio de espacios físicos la perspectiva social y como lo plantea Lynch (como se citó en Serrano, En imprenta) hacer un análisis de los aspectos simbólicos, en donde se evidencie el aprovechamiento funcional de la estructura física del espacio para ubicarse en los significados y vínculos que establecen las personas en su entorno.

Teniendo en cuenta lo anterior, en este proyecto de investigación “*Calles Vivas: Imaginarios y construcción colectiva de*

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

herramientas para la movilidad urbana y la convivencia social en Popayán-Cauca” de Serrano (En imprenta) en donde participa el programa de la Psicología de la FUP, se cree que, en Popayán, los imaginarios y en esa medida las representaciones como el miedo son producto de una dialéctica social que sintetiza las percepciones y experiencias basadas en la inseguridad. Estas afectaciones arraigadas también al miedo, se han evidenciado con mayor frecuencia en actores de movilidad como peatones, ciclistas e incluso se incrementan en mujeres, niños, adultos mayores y personas con algún tipo de capacidad especial. Sin embargo, esa limitación social, cultural y emocional, debería ser trasladada hacia el aprovechamiento de los beneficios de la bicicleta y se pueda construir ciudad, cultura y convivencia.

Centrándose nuevamente en la representación miedo por inseguridad y delincuencia, se evidencia no solamente en Popayán sino también en distintas regiones y en distintos

usuarios de la movilidad (sean motorizados, en ruedas o no). A nivel nacional, La Policía Nacional (citado en Rojas, 2020) registró 7.717 hurtos a bicicletas, generando un aumento del 5% respecto al año anterior y en el caso de Popayán. El Ministerio de Defensa (2017-2018) no presenta cifras de este medio de transporte, pero si mencionan que se registraron alrededor de 243 casos de hurtos de vehículos motorizados, además de 719 hurtos a personas; Cifras que también son representativas en muchas ciudades del país. Entendiendo entonces la inseguridad como una problemática estructural en el sistema de movilidad, los ciclistas son uno de esos actores afectados. En esa medida, (I) intentando superar esas dificultades y (II) entendiendo los beneficios de la bicicleta en distintos ámbitos de la vida humana y social, es que aparece el interés por analizarla como medio de transporte alternativo que aporta y contribuye a la convivencia social y al

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

desarrollo de las sociedades más justas, dinámicas, equitativas y sostenibles.

Referente conceptual

La convivencia social

El ser humano nace dentro de una sociedad con la necesidad de sobrevivir y para ello es fundamental la convivencia con sus pares y con los otros. Según el Diccionario de la Real Academia española (s.f), convivir hace referencia a “vivir en compañía de otro y otros”. Es decir, implica relacionarse de forma pacífica y armónica dentro de una sociedad, asimismo adaptarse a las normas que exigen, aceptando y respetando a los demás para comprender su actuar y así lograr una convivencia solidaria.

Por otra parte, Calderón (2018), propone mirar la convivencia desde el pluralismo y la ética; en el pluralismo toda persona tiene la libertad de expresar con convicción sus ideas, sin embargo, debe tener la capacidad de aceptar que dichas expresiones pueden generar consecuencias en el convivir de la sociedad,

para ello se debe tener claro que el otro es inherente a las relaciones con los demás.

Partiendo de aspectos morales, se debe asumir una corresponsabilidad en donde se incluya la tolerancia y aceptación de las experiencias de los demás. Calderón (2018) afirma que “La educación está llamada a una búsqueda de reencuentro del hombre con su humanidad. Se puede decir que la educación es una posibilidad a ser construida en el encuentro y acogimiento del otro” (p.15).

Por último, Berns y Fitzduff (2007) consideran que la convivencia se genera cuando se supera las diferencias y se rigen en base a la confianza, el respeto y el reconocimiento mutuo, brindando espacio a la inclusión y la integración social. Es por esto, que la convivencia social no puede ser vista solamente desde las relaciones de parentesco; se trata de ver más allá del individualismo que significa acercarse y conocer al otro y conformar una sociedad en la interacción con los demás. Y, para terminar, se retoma

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

nuevamente a Arístegui, et al. (2005) quien agrega a este orden de ideas, que para lograr la convivencia es fundamental tener en cuenta la diversidad para favorecer pensamientos críticos basados en la comunicación, que tenga en cuenta al otro de manera subjetiva y democrática.

Novedad: La convivencia social como un aspecto necesario en la movilidad alternativa

Al hacer una búsqueda de las categorías convivencia y bicicleta se encuentran algunos estudios, pero no son muchos (Orellana, Hermida y Osorio, 2017).

Sin embargo, estos temas no han sido abordados en investigaciones como aspecto principal de la teoría de representaciones sociales ni para la creación de políticas públicas que contribuyan al desarrollo social. Además, se evidencian manuales como el Manual del Buen Ciclista de la Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá (2017); Manual de Bolsillo para Ciclo Usuarios

Escolares de la Secretaria de Educación y Dirección de Bienestar Estudiantil de Bogotá (2014); Manual del Ciclista Urbano de Bucaramanga de la Alcaldía de Bucaramanga (2017); El Bici Usuario Seguro: Guía de Movilidad Urbana de la Universidad Libre de Colombia (2018). En donde proponen a nivel pedagógico las prácticas para ayudar a la movilidad y el cuidado de la vida de los bici usuarios. Tal como lo plantea Arrué (citado por Dangond, Jolly, Monteoliva, y Rojas, 2011) se comparte que las apuestas en movilidad deben ir más allá de los desplazamientos; no solo se trata de infraestructuras y vehículos, sino también de condiciones sociales, políticas y culturales.

Considerando todo lo anterior, desde la disciplina psicológica, se vuelve necesario y de vital importancia conocer las voces de los actores de movilidad alternativa, esto con el fin de incluir sus experiencias y opiniones en los planes de ciudad que favorecen la promoción y fortalecimiento de sociedades,

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

haciéndolas más dinámicas, generadoras de cambio y equidad a niveles socioculturales y ambientales. Siendo el objetivo de este estudio “Describir las representaciones sobre la movilidad sostenible y convivencia social en las experiencias de usuarios de bicicleta que transitan la ciudad de Popayán”.

Las representaciones sociales

Las Representaciones Sociales, permiten el descubrimiento de nuevas formas de percepciones que tienen las comunidades en torno a las características de su contexto, y que científicas o no, tienen la misma importancia para su construcción. Según Villarroel (2007) las Representaciones Sociales, cumplen una función orientadora y de intercambios de la práctica cultural, mostrándose como una actividad diligente y cambiante a las diferentes formas de pensamiento trabajando de manera integrada sobre las expresiones cotidianas, identificando dos tipos de conocimientos “un conocimiento específico, es decir, el contenido

de la representación; y un proceso, la reconstrucción mental de la realidad” (p. 442).

Según Moscovici (1961) hay tres dimensiones de las Representaciones Sociales: campo de información, campo de representación y campo de la actitud. El campo de la información, hace énfasis en la organización de los conocimientos respecto de un objeto social, es decir, hacia la búsqueda de conocimientos para obtener una congruencia entre la información. El segundo es el campo de representación, el cual hace alusión a la imagen del objeto de la representación donde se jerarquiza los componentes de los contenidos producidos en cada uno de ellos. Por último, el campo de la actitud según Vala (citado en Rangel, 2009), “se vincula a la naturaleza afectivo-cognitiva de las representaciones, pudiéndose observar, en la actitud, la posición del sujeto frente al objeto representado y su relación con intereses y objetos individuales y grupales” (p.3). La manera cómo interpreta y se relaciona con el

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

entorno puede ser favorable o desfavorable según las experiencias propias del sujeto.

Por último, es importante resaltar que las Representaciones se forman a partir de los conocimientos que se construyen en interacciones sociales y la ciencia, es decir, que van integrando nuevas informaciones que permiten a los sujetos descifrar la realidad (Villarroel, 2007).

Metodología

Enfoque y Método

La presente investigación se abordó desde un enfoque cualitativo con el fin de conocer los significados, discursos y experiencias que tienen algunos usuarios de bicicleta de la ciudad de Popayán. Así mismo se aplicó un método fenomenológico que de acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista (2017) consiste en “explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias” (p.493). En este

caso, las representaciones sociales que tienen tres tipos de usuarios distintos sobre movilidad sostenible y convivencia social.

Técnicas e instrumentos

Se aplicó una entrevista semi-estructurada considerando que ésta, permite conocer los significados y experiencias de los usuarios a través del lenguaje y las manifestaciones discursivas que emergen de cada uno de ellos. Las preguntas de la entrevista se formularon en base a las dimensiones de las representaciones sociales que son campo de información, campo de representación y actitud. Por otro lado, se implementa la técnica de Cartografía Social Participativa la cual hace parte de la sociología, sin embargo, se adaptó este estudio a partir de un mapa de miedos desde el campo de la psicología, dado a que aporta una información relevante de la comunidad, conllevando a una caracterización geográfica del espacio, resaltando la importancia de distintos aspectos de las relaciones sociales presentes en dicho espacio.

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

Población

Se escogieron seis usuarios de bicicleta con las siguientes características:

Tabla 1

Tipos de usuarios

<i>Usuarios</i>	<i>Tipo de usuario</i>	<i>Sexo</i>	<i>Edad</i>
U1	Transporte	Femenino	24
U2	Transporte	Femenino	22
U3	Deporte	Femenino	29
U4	Deporte	Masculino	22
U5	Hobbies	Masculino	22
U6	Hobbies	Masculino	21

Fuente: Autoría propia.

Procedimientos de análisis

Una vez aplicados los instrumentos se prosiguió al proceso de codificación en donde se crearon unos códigos que emergieron de la información obtenida en los relatos y posteriormente estos fueron agrupados en familias.

Tabla 2

Conteo de Familias y Códigos priorizados

<i>Categoría</i>	<i>Familia</i>	<i>Código</i>	<i>Cantidad por Código</i>	<i>Cantidad por Familia</i>	
Movilidad Sostenible	Seguridad	Accidentalidad	26	95	
		Infraestructura	38		
		Riesgos	31		
	Salud	Física	30	54	
		Mental	24		
	Cultura Vial	Normas de transito	Normas de transito	28	45
			Movilidad tradicional	17	
			Factores contaminantes	10	
		Impacto ambiental positivo	Impacto ambiental positivo	18	
			Ambiente	Clima	
Interacción	Bienestar colectivo	12	23		

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

	Social	Dificultad en la convivencia	11	
Convivencia	Responsabilidad	Solidaridad	8	14
Social	Colectiva	Cuidado	6	
	Inclusión	Equidad	5	5

Fuente: Autoría propia

Aspectos éticos

Según el Colegio Colombiano de Psicólogos (2009) con base al Código Deontológico y Bioético del ejercicio de la Psicología, se hizo necesario en este estudio garantizar y respetar la confidencialidad de los participantes, hacer uso de consentimientos informados y recordar que su participación es de carácter voluntario.

Problemática

En este apartado se encontrarán planteamientos y estudios que relacionan la bicicleta con normatividad, medio ambiente, salud y seguridad vial como parte del eje problemático.

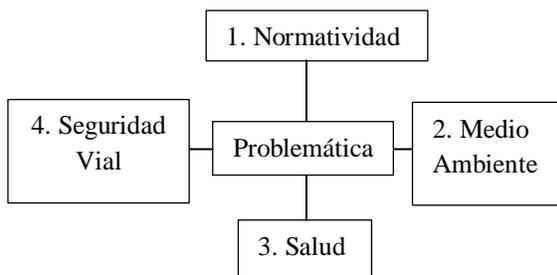


Figura 1. Eje problemático en relación al uso de la bicicleta.

A continuación, se hará referencia de los ejes problemáticos y posteriormente se mostrarán los resultados alusivos a los mismos, más los que emergieron en los discursos de los seis usuarios de bicicleta que participaron en este estudio.

1. Normatividad: Apuestas internacionales, nacionales y locales.

A nivel Internacional.

A nivel normativo se encuentran muchas organizaciones internacionales que comienzan a introducir el tema del uso de la bicicleta resaltando los beneficios que trae para el usuario y para el medio ambiente. La Organización Mundial de la Salud (s.f) es una de ellas, mencionando la importancia de su uso para promoción de prácticas saludables a nivel personal y

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

ambiental. Cuidar el medio ambiente, ayuda a reducir afectaciones físicas, cardiovasculares y respiratorias, provocadas por la contaminación atmosférica. Ambientalmente considera que favorece la preservación del medio ambiente con la disminución de contaminación de gases y una mejora en la calidad del aire. De hecho, es información que se constata en otras fuentes como la de Organización Panamericana de la salud (2020) al decir que la reducción de la contaminación por combustible en tiempos de la emergencia sanitaria mundial del Covid-19 favoreció la calidad del medio ambiente. Finalmente, las Naciones Unidas (s.f) dicen que es un medio de transporte alternativo que aporta al desarrollo económico, físico y ambiental, además de facilitar encuentros sociales y de identificación cultural.

A nivel nacional.

Colombia es uno de los países que ha incluido en sus políticas públicas, la promoción del uso de la bicicleta, tanto así que Quintero-González (2019) realizó una investigación, que tiene por objeto “formular las estrategias de un Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) para Colombia” (p. 60). Lo anterior, trae consigo la necesidad de implementar un Sistema de Transporte que fomente el crecimiento urbano, social y ambiental.

Por otra parte, el Congreso de la República de Colombia (2016) aprobó la ley 1811 del 2016 en donde se promueve su uso como medio de transporte principal, con el fin de generar impactos ambientales positivos en el país. Y de hecho Auto Crash (20 agosto, 2019). afirma que, en el año 2019 en Colombia, la frecuencia de su uso aumentó en un 43%. En ese orden de ideas, el Ministerio de Transporte (2015) por medio de la Semana Nacional de la Movilidad

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

Sostenible Bicicleta, realizó diferentes estrategias pedagógicas y recreativas para promoverla como un medio de transporte alternativo frecuente que mejora la calidad de vida y las condiciones ambientales.

A nivel local.

Siguiendo esas iniciativas, el Concejo Municipal de Popayán (2016) anclado a las iniciativas del Plan de Desarrollo Municipal de Popayán para el periodo 2016-2019, establecieron acciones y planes de la movilidad sostenible, implementando alternativas a favor del bienestar social y ambiental. Además, la Alcaldía Municipal de Popayán (2016) mediante el Decreto número 20161900007235 creó la mesa de la bicicleta en donde se consolidan políticas públicas incluyentes sobre el uso de la bicicleta y una movilidad sostenible segura. En sus planes se establecen estrategias en materia de movilidad sostenible, permitiendo implementar el uso

de la bicicleta como medio de transporte recurrente y cotidiano.

Así se han visto ejecuciones como las realizadas por la Alcaldía de Popayán (2016) a través de la Secretaria de Tránsito y Transporte, con el sistema público de bicicletas. Con este se buscaba promover el uso en la ciudad, facilitando acceso a 1.233 bicicletas, y según muestran, los resultados estos fueron positivos en términos de participación. Este tipo de iniciativas han ido aumentando; están por ejemplo “semanas de bicicleta en Popayán” (Gaviria, Valencia, y Acosta, 2017) y “universicicletas” (Arcos y Soluciones Arcos Soft SAS, 2019). Así mismo, se evidencia que existen programas en pro del desarrollo sostenible que contribuya al cuidado del medio ambiente y aporten al bienestar de la sociedad.

2. La relación entre bicicleta y medio ambiente

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

Sobre el cambio climático que es una de las problemáticas más significativas que ha tenido el planeta, la bici es pensada como un medio de transporte que favorece su cuidado y preservación. De hecho, en un estudio realizado por Gómez y Moncada (2015) de las percepciones que tienen los estudiantes de química sobre el cambio climático, se encontró una propuesta relacionada con una posible disminución de vehículos motorizados y un aumento del uso de la bicicleta, como alternativas para contrarrestar los daños climáticos.

Algunos autores argumentan que el uso de la bicicleta contribuye a la disminución de factores contaminantes como la congestión vehicular con los motores, la energía, el combustible y el CH_2 en el aire. Es decir que, con la inclusión de la bicicleta, como medio de transporte, se estaría contrarrestando en mayor medida al acelerado calentamiento global, pero y al mismo tiempo se estaría beneficiando a la

salud de las personas (Morales, 2011; Paz, 2017; Barbero y Rodríguez, 2012). De hecho, Suero (2010) resalta la importancia de articular a la sociedad con este medio de transporte porque debido a que los desplazamientos en ella son ecológicos, saludables, económicos e interactivos, podrían beneficiar de muchas maneras al medio ambiente y al mismo tiempo a la calidad de vida de las personas y de su salud.

3. La relación entre bicicleta y salud

En esa lluvia de ideas, y continuando la relación con el ambiente, Castellar, Fuente, López, Risco y Pérez (2013) refieren a la bicicleta como una herramienta que le permite a la persona descubrir el entorno natural mientras se desplaza en esta alternativa de transporte. Y mencionan que es importante realizar proyectos de aulas en educación que incluyan procesos pedagógicos de inclusión y uso de la bicicleta por sus beneficios deportivos en

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

el desarrollo de habilidades motoras y físicas, pero también ecológicas en términos del cuidado del medio ambiente.

Desde un punto de vista socio cultural, Jordi (2017) describe las percepciones sobre salud física y emocional de usuarios de bicicleta en un contexto español. Los resultados se resumen en que si hay un disfrute de esta actividad en la medida que se puede jugar con el movimiento del cuerpo, la actividad física y el contacto con el entorno natural; lo que significa para ellos, un espacio para el deporte, pero también para liberar tensiones y mantener el equilibrio mental y corporal. Además, Lizana *et al.* (2019) consideran el uso de la bicicleta como actividad física en espacios abiertos siendo escenarios que favorecen la calidad física, mental y emocional de los usuarios. En general la actividad física ayuda en el fortalecimiento de músculos, disminución de fracturas, diabetes, obesidad y otras enfermedades.

Interactuar en este tipo de espacios a través del deporte puede facilitar el desarrollo de competencias de conocimiento con el entorno y ayudar a mantener sanas a las personas en distintos ámbitos. Así lo afirma Mallada (2012) quien dice que al ser actividades que se realizan con el entorno natural se están promoviendo prácticas saludables de consumo para favorecer la conservación del medio ambiente; promoviendo al mismo tiempo el deporte, funcionamiento del cuerpo, condición física, resistencia y fuerza de las personas. Se trata de una relación responsable con el medio natural, como se dijo, a través de actividades físicas realizadas en la naturaleza.

4. La relación entre bicicleta y seguridad vial

Para que haya un buen desarrollo de la bicicleta como medio transporte alternativo y distinto al motorizado, la seguridad vial se convierte en un factor

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

imprescindible y son varios autores los que se han interesado por indagar esta problemática.

Neumann (2011) considera necesario que se tenga espacios inclusivos que permitan la movilización segura y rápida de vehículos motorizados y no motorizados, integrándolos bajo una misma infraestructura. Mosquera (2016) determina que cada una de las figuras viales son importantes para el desplazamiento a los diferentes destinos; sin embargo, los vehículos motorizados han estado por encima de la bicicleta, impidiendo que se afiance como medio de transporte, lo que ha ocasionado durante mucho tiempo, conflictos que afectan mayoritariamente al ciclista. Duarte, López y Meneses (2018) señalan que la falta de infraestructura y señales de tránsito son factores causantes de inseguridad vial, además, resalta la responsabilidad ciudadana para que los ciudadanos tengan

conciencia en las calles, evitando el exceso de velocidad y manteniendo la bicicleta en condiciones óptimas.

Finalmente se encuentra Bohián (2017) que propone dos puntos de discusión. El primero es tener en cuenta las necesidades de infraestructura y seguridad vial de los ciclistas, para mejorar y expandir ciclo rutas como solución al excesivo tráfico vehicular. Y el segundo sin sacar del análisis la necesidad social, acude a la importancia de políticas públicas que tenga un lugar en las estructuras sociales, económicas y dinámicas culturales, de lo contrario, podría haber un incremento de siniestros en las vías.

Resultados

En la siguiente figura se identifican las categorías de Movilidad Sostenible y Convivencia Social con sus respectivas familias y códigos, los cuales surgieron a partir de la codificación y organización de

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

los relatos y discursos basados en las experiencias y vivencias que tienen los bici usuarios de Popayán.

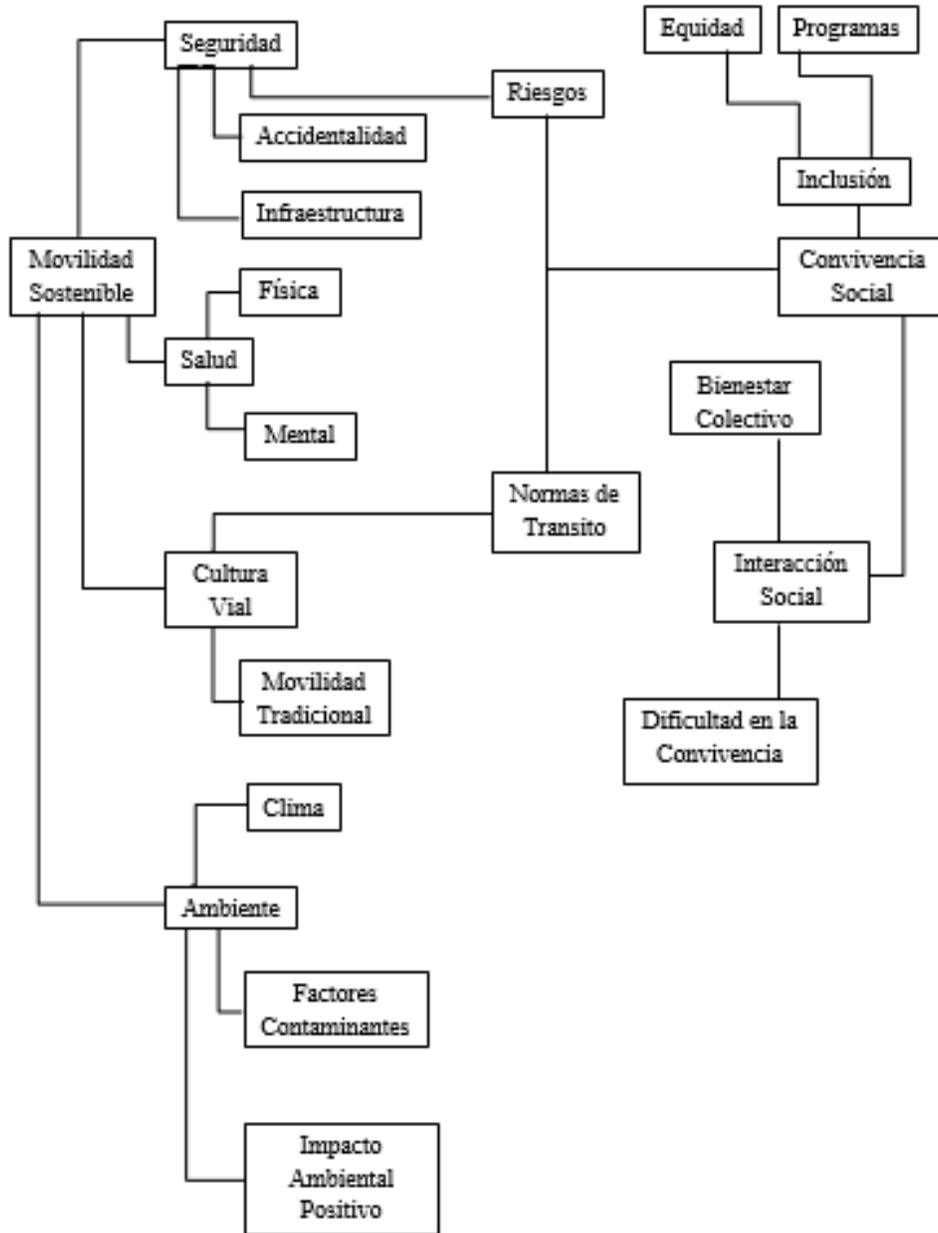


Figura 2. Categorías, familias y códigos

La seguridad y la bicicleta

Gran parte de la accidentalidad es atribuida al estado de las vías por donde

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

se transita en bicicleta, tal como lo expresan los usuarios 1 y 3 “*calles grandes principales tienen demasiados huecos*”; “*uno que en otro lado hay ciertos huecos*”. Por lo cual, el usuario 1 cuenta haber tenido accidentes “*más de una vez me he caído por un hueco*”. La variante de la ciudad de Popayán, mejor conocida como la vía panamericana, es la más insegura en términos de accidentalidad, como refieren los usuarios 4 y 5 respectivamente, “*hay tracto mulas transitando*”; “*los carros te pueden llevar y tampoco hay espacio para la bicicleta*”. De hecho, el usuario 2 como el usuario 5 relatan haber tenido al menos un accidente, “*me caí y una moto me pasó por encima*”; “*terminé prácticamente encima del taxi*”. Y para los usuarios 1, 3, 4 y 6, la dificultad también recae en falta de espacios exclusivos para las bicicletas “*No pues más que todo es como el no saber dónde dejarla*”; “*debería tener un espacio exclusivo para bicis*”, “*mayor*

número de kilómetros de ciclo-rutas”; “*creo que es una o dos ciclovías si mucho*”.

Para el usuario 5 la responsabilidad de esos hechos de accidentalidad, recae en los distintos actores de la movilidad “*tanto el culpable como el afectado no estuvieron atentos al estar en un medio de transporte*” y reafirma “*uno debe estar atento con todos sus sentidos*”. Opinión que también comparte el usuario 4 “*debe estar más alerta y pues con los cinco sentidos*”.

Así mismo los distintos participantes reconocen que hay riesgos relacionados a la delincuencia de su ciudad que atenta con la integridad de sus vidas o de su vehículo, el U6 “*si andas solo te la pueden robar*”, U4 “*si tienes una buena cicla pues te van a, siempre tiran a robar*”; U1 “*en cualquier momento sabes que te la pueden robar*”; “*no falta el ladrón de que por robarte la bicicleta*

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

termine llevándote la vida". De hecho, son realidades cotidianas del contexto de vida, que terminan despertando respuestas negativas frente al uso de este medio de transporte como cuenta en distintas ocasiones el U1, retomando de ellos, el siguiente: *"Está el miedo de que roben la bicicleta y en la torre siempre está el miedo de eso, la inseguridad"*. Algunos de los lugares de la ciudad, de acuerdo al U5 que también despiertan miedo son *"la esmeralda al salir de la calle quinta y (...) el barrio Valencia"*. Y U4 le atribuye una causalidad a la inseguridad en su forma de ver las cosas que es *"hay unos sitios donde no cuenta con ningún tipo de vigilancia"*

Beneficios en la salud

Los usuarios resaltan que el uso de la bicicleta beneficia la salud: U5 *"nuestro cuerpo nos está quedando como sedentario entonces al hacer uso de la bicicleta podemos incentivar al cuidado*

de la salud física", U2 *"empezando con que podría adelgazar"*, U4, *"aquellas personas que prácticamente que sufren de obesidad pueden disminuir de peso"*.

También los participantes consideran que el uso de la bicicleta incide en la salud mental y emocional de los usuarios: U1 menciona *"siempre va a generar también mejoras en la salud y mejoras en el estado de ánimo"*. Por su parte, los Usuarios 3 y 6 refieren que el uso de la bicicleta genera emociones y un cambio de actitud en su día a día, U3 *"Casi siempre es como alegría, como energía no se olvida de todo"*, U6 *"sentir un poco más alegre"*.

Cultura vial

Según los relatos de los bici usuarios, se evidencia en la falta de cumplimiento de las normas de tránsito respecto a la movilidad y al uso adecuado de herramientas que previenen situaciones que afectan la convivencia entre los

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

ciudadanos, así como lo refieren: U1 *“fomentar una cultura de respeto o de educación frente a esta alternativa”*, U5 *“uno debe tener respeto por el ciclista, pero en realidad hay unos conductores no lo tienen no respetan... Aprender a respetar las normas”*. A diferencia del usuario 3 quien refiere no haber tenido dificultades en la convivencia por las normas de tránsito, *“Hasta el momento he topado con personas que han sido tolerantes y simplemente es como por favor den... cosas así, pero hasta ahorita no he tenido ningún altercado”*.

En cuanto a la movilidad tradicional se evidencia una relación en los relatos de los participantes frente al uso de la bicicleta ya que favorece los recorridos cortos, evitando congestiones, U2 *“la cicla no la vas a llevar de aquí a lugares lejos”*, U3 *“yo utilizo el vehículo utilizo a veces también el taxi o las busetas de la ciudad”*, U4 *“ En esta ciudad pues*

considero que es más favorable una bicicleta para recorridos cortos que un vehículo como lo es una moto o un carro por la cuestión de maya vial porque se forman demasiados trancones”.

La preservación ambiental y el uso de la bicicleta

Los usuarios refieren que el uso de la bicicleta genera un impacto ambiental positivo, ya que disminuye la contaminación, el usuario 1 y 3 refieren que haciendo uso de la bicicleta están aportando al cuidado ambiental, *“Le estamos ayudando al planeta”*, *“cuidando el medio ambiente”*, así mismo el U2 relata *“ayudar el medio ambiente, movilidad responsable y amigable... Va hacer que se mejore la capa de ozono y disminuya toda esa contaminación”*, también U4 *“obtienen mayores beneficios en cuenta a la calidad de vida ya no se dan tanta contaminación*

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

de los vehículos y va disminuir el ruido y prácticamente tranquilidad”

Así mismo se reconoce que los vehículos motorizados son los principales causantes de generar un deterioro ambiental por medio de gases contaminantes, como lo resalta el U6 *“Yo pienso que el uso de estos automóviles, motos, que están funcionando con gasolina pues causan gravemente pues afectaciones a nivel ambiental”*.

Bicicleta y Convivencia

En cuanto al bienestar colectivo que genera entre los mismo usuarios de bicicleta en donde se desarrollan relaciones sociales al realizar sus recorridos, U1 *“Yo creo que la bicicleta es un medio muy bueno para mejorar o generar también relaciones sociales”*, U3 *“se genere un poco más de interacción con las personas que están a nuestro alrededor...vamos esta interactuando con*

las personas quizá contagiándonos de los demás va a generarse de pronto alguna conversación”, también el U5 tiene expectativas frente a la disminución de conflictos en las sociedad, *“haya menos pleito menos peleas en las calles”*, *“un ciclista se quedó pinchado entonces yo no sabía, era una chica y tenía como miedo entonces yo le dije que la acompañaba por ahí para que encontrara una vulcanizadora y se pudiera hacerle mantenimiento a la cicla”*, por último el U4 *“uno debe estar mucho más alerta, debes ir con precaución de que no vayas a atropellar a algún peatón”*

Por otra parte, la bici usuarios refieren que hay una dificultad en la convivencia respecto a usuarios de vehículos motorizados y transeúntes, U1 *“no les gusta a las personas que están en automóviles o en motos, tienen como dificultades con las personas que a veces vamos en bici”*.

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

Los participantes reconocen que el uso de la bicicleta no tiene limitaciones de edad, sexo o género, ya que no discriminan su uso, U1 *“Que fomenten el uso de la bicicleta desde los niños hasta las familias enteras pues porque es un medio que también puede activas y mejorar la socialización”, U2 “es una población bastante grande que usa cicla desde señoras de 70 años en cicla hasta niños que lo utilizan como medio de transporte, la mayoría de mis vecinos la utiliza la bicicleta”, U3 “toda su familia desde los más chicos hasta las personas de mayor edad”*

En la ciudad de Popayán se han generado algunos programas que promueven el uso de la bicicleta, así como lo menciona los usuarios en los siguientes relatos, U1 *“Si he estado en uno de ellos que pues promueve la cuestión de la bicicleta en el cual he participado durante dos años que es jueves de bici, y se hace semanalmente*

todos los jueves se hace un recorrido”

También U3 *“Claro que si conozco el club los patojos que este club o colectivo se trata de incluir a todas las personas que tengan su bicicleta todos los jueves a la siete de la noche en el parque caldas”.*

Discusión

Evocando la importancia que plantea Lynch (como se citó en Serrano, En imprenta) sobre los significados y vínculos que establecen las personas con el entorno habitado y siguiendo la perspectiva cognitiva de la psicología con respecto a la construcción de conocimiento en la relación con los objetos, en este estudio se encuentra la existencia de dos generalidades de las representaciones que tienen los 6 usuarios de bicicleta que participaron en este estudio. La primera de ellas, tiene que ver con la perspectiva que cada uno le da a este medio de transporte, es decir, independientemente del uso, reconocen la

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

importancia que tiene debido a los beneficios que trae en la salud física, emocional y ambiental. La segunda generalidad, está relacionada a la realidad del contexto físico y socio-cultural, pues es ahí donde enmarcan sus vivencias con el entorno a través de este medio transporte. Desde este lugar, el valor negativo es acusado a factores externos; específicamente ligados a la infraestructura y la delincuencia común. Estas dos generalidades de representaciones han sido evidenciadas en otras investigaciones, algunos de ellos referidos en la problemática (Jordi, 2017; Mosquera, 2016; Duarte, López y Meneses, 2018; Bohián, 2017).

Sin embargo, hay que recordar, que, en este estudio, el interés está centrado al análisis de la convivencia en esas representaciones sociales. Si se sigue la perspectiva asumida por Villarroel (2007) al ser las representaciones, producto de

intercambios, es posible que el pensamiento se transforme y exista una posibilidad de que en esa transformación se puedan integrar a otros pensamientos que han sido productos de experiencias ajenas. Por ejemplo, con la seguridad vial y la accidentalidad, es interesante, haber encontrado que, aunque las representaciones de accidentalidad de todos los tipos de usuarios coinciden en un factor externo como es el estado de las calles e incluso las actitudes de otros actores de movilidad, algunos de ellos, también consideran que las acciones asumidas por el ciclista podrían contribuir a disminuir estos riesgos. En esos términos, la responsabilidad de disminuir los índices de accidentalidad, recae en todos los actores de movilidad en donde es evidente que hay alto grado de correspondencia por parte del bici-usuario para lograrlo, a propósito de las medidas de seguridad que deben ser consideradas al momento de desplazarse con este

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

medio de transporte (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2017; Secretaría de Educación y Dirección de Bienestar Estudiantil de Bogotá, 2014; Alcaldía de Bucaramanga, 2017; Universidad Libre de Colombia, 2018).

Sin embargo, aunque como actores viales asumen corresponsabilidad en esos hechos, es importante detenerse en los planteamientos de Berns y Fitzduff (2007) quienes dicen que la convivencia es posible en la medida que se superan las diferencias y se rigen con base en la confianza, respeto y reconocimiento mutuo. Y aquí es donde recae con más fuerza la problemática, porque de acuerdo a los tres tipos de usuarios entrevistados, es muy difícil encontrar acciones de respeto y tolerancia hacia la bicicleta de parte de los actores motorizados. Así mismo, el Diccionario de la Real Academia española (s.f), define la convivencia como “vivir en compañía de

otro y otros”, lo que significaría como primer paso, entender que no hay un actor vial que valga más que los otros o que sea más importante que los otros; todos deberían conocer, reconocer y aceptar las distintas alternativas de desplazamiento y de transporte en las vías y esa aceptación colectiva probablemente implicaría cambios en las prácticas cotidianas. De hecho, sobre esto Villarroel (2007) dice que el contenido de la representación se puede transformar en un proceso de reconstrucción mental de la realidad y entendiendo esta afirmación es que es importante que todos los actores viales se reconozcan entre sí en la aparición de un escenario vial real cotidiano.

Las experiencias en el marco de la convivencia entre los actores sociales de movilidad alternativa y tradicional, en donde reconocen la falta de tolerancia, aceptación y respeto frente al otro, hace que se vuelva necesario y pertinente

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

promover acciones y generar estrategias que conlleven a la construcción de una cultura vial y así propiciar nuevos espacios de interacción para evidenciar una convivencia armónica, como ya lo han hecho algunas entidades gubernamentales (Congreso de la República de Colombia, 2016; Ministerio de Transporte, 2015). De igual manera, los usuarios de bicicletas participan o conocen el programa “jueves de bici” que se realiza en la ciudad, con el objetivo de incentivar su uso en la población. No obstante, dichas iniciativas no logran consolidar estrategias pedagógicas que apunten al desarrollo cultural ciudadano sano, por lo que se requiere aunar más esfuerzos que ayuden a mejorar la interacción y los espacios entre los distintos actores viales. De hecho, tanto El Consejo Municipal de Popayán (2016) como el Ministerio de Transporte (2015) hablan de la importancia de la práctica recurrente y cotidiana en las estrategias

que fomentan el uso de la bici, lo que para este estudio se vuelve pertinente porque posiblemente de esas maneras, la aceptación hacía este medio de transporte se presentaría más fácil, favoreciendo en esa medida a todos los actores. Tal como lo plantean Arístegui et al. (2005) al decir que es fundamental considerar la diversidad y el pensamiento crítico basado en la comunicación, para que se dé satisfactoriamente una convivencia sana entre todos.

Sin embargo, uno de los hallazgos más significativos sobre el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte que aporta a la convivencia, es su connotación inclusiva, tal como lo refirieron la mayoría de los participantes. Es decir, es una herramienta que puede ser utilizada tanto por niños, adultos y mayores como también es de fácil acceso a propósito de los precios y los distintos estratos socio-económicos. El valor agregado es que, al

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

no ser motorizado, no requiere de inversiones en términos de la gasolina y combustible, por ende, evitar el uso del transporte tradicional disminuye las afectaciones causadas en el ambiente.

De hecho, con estos temas de salud ambiental y en esa medida salud física, se quiere finalizar la discusión de este estudio. Para ello, es importante retomar a Vala (citado en Rangel, 2009) quien vincula a las representaciones sociales, una naturaleza afectivo-cognitiva. Es decir, la percepción y conducta que ocupa la persona en proporción al objeto priorizado, convirtiéndolo en una experiencia positiva o negativa. Dichas representaciones se modifican a partir de los beneficios que tiene el uso de la bicicleta, pues ayuda a crear y mantener estilos saludables que contribuyan al acondicionamiento físico y al mismo tiempo impactando positivamente a nivel emocional (Jordi, 2017; Lizana *et al.*,

2019; Mallada, 2012; Castellar *et al.*, 2013). Se trata de una representación social que tienen como grupo y colectivo para favorecer la construcción y conservación de estilos de vida saludables.

Por último, el uso de la bicicleta contribuye no solo a la salud, sino, también a la preservación del medio ambiente, dado que la movilidad alternativa cambia los combustibles fósiles conservando las energías renovables, permitiendo el disfrute de los recorridos y contrarrestar la contaminación ambiental (Morales, 2011; Paz, 2017; Barbero y Rodríguez, 2012; Suero, 2010). Sin embargo, los cambios climáticos en la ciudad de Popayán (Gómez y Moncada, 2015), influyen directamente en la decisión que toman con respecto a la movilidad, haciendo que algunos replanteen el uso de esta alternativa, pues obstaculiza el

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

desplazamiento teniendo un efecto directo que disminuye la participación colectiva y el encuentro en zonas comunes.

Conclusión

Finalmente, se puede afirmar que los tipos de usuarios de bicicleta tienen diferencias con otros medios de transporte al momento de compartir la vía, representando dificultades en la convivencia, a su vez reclamando más respeto por parte de los vehículos motorizados y por el cumplimiento de las normas de tránsito. Comparten representaciones frente a la infraestructura insuficiente, trayectos deteriorados e inseguridad, en espacios de la ciudad de Popayán. Sin embargo, algunos de ellos asumen corresponsabilidad en la accidentalidad.

Así mismo, se encuentran diferentes representaciones según el tipo de bici usuario; respecto a los que utilizan la

bicicleta como medio transporte, tienen construcciones cognitivas que van encaminadas hacia la implementación de la bicicleta como parte principal de la movilidad cotidiana. No obstante, identifican emociones negativas como el miedo frente a los posibles robos que se puedan presentar durante los recorridos, dificultando el desarrollo de una sana convivencia. Por otra parte, se encuentran los bici usuarios de deporte, quienes tienen representaciones en cuanto a los diferentes beneficios en salud física-mental como ambiental, además de generar la posibilidad de nuevas interacciones sociales en espacios comunes. Esto es un aspecto reconocido por todos, pero en este grupo de usuarios se enfatiza mucho más. Y por último, la construcción que tienen los bici usuarios de hobbies frente a sus representaciones, es la de no descartar el uso de otros medios de transporte motorizados como la moto, el carro y el transporte público,

REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL: EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN

ya que todos hacen parte de una manera de movilizarse, fortaleciendo la coexistencia social en términos de movilidad.

Recomendaciones

El uso de la bicicleta sin duda alguna simboliza el presente y futuro del desarrollo sostenible del país, lo que permite que más personas se incorporen a estas formas de movilidad, desarrollando más acciones que conlleven a un avance a nivel social y estructural. En vista de esas consideraciones se recomienda:

Promover pedagógicamente factores que se relacionen a los beneficios en salud, seguridad, cultura vial y cumplimiento de las normas de tránsito a todos los actores viales, además de expandir y mejorar la capacidad de la infraestructura vial de bici

rutas en donde los usuarios tengan un espacio seguro y de calidad en sus desplazamientos, para que, de esta manera, se logre masificar la participación social y se disminuya aspectos negativos relacionados con el medio ambiente.

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

Referencias

- Acevedo, J. y Bocarejo, J.P. (2009). Movilidad sostenible: una construcción multidisciplinaria. *Revista de Ingeniería*, 29, 72-74. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=121013257009>
- Alcaldía de Bucaramanga. (2017). *Manual del Ciclista Urbano de Bucaramanga*. Recuperado de http://transitobucaramanga.gov.co/ofibici/wp-content/uploads/2018/05/Manual-del-Ciclista-Urbano-de-Bucaramanga_ISBN-Digital-978-958-59809-6-9-Digital.pdf
- Alcaldía de Popayán (2016). *Decreto N° 20161900007235 por medio del cual se crea la mesa de la bicicleta del municipio de Popayán y se expide su reglamentación*. Popayán: Alcaldía de Popayán.
- Arcos, C. y Soluciones Arcos Soft SAS (febrero 7 de 2019). Unicauca implementa el servicio de Univercicleta. *Universidad del Cauca*. Recuperado de <http://www.unicauca.edu.co/versionP/noticias/proyecci%C3%B3n-social/unicauca-implementa-el-servicio-de-universicleta>
- Arístegui, R., Bazán, D., Leiva, J., López, R., Muñoz, B. y Ruz, J. (mayo de 2005). Hacia una Pedagogía de la Convivencia. *PSYKHE*, 14 (1), pp. 137-150. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22282005000100011>
- Auto Crash. (20 agosto, 2019). *Incrementa 43% el uso de la bicicleta como transporte en Colombia*. Recuperado de <https://www.revistaautocrash.com/incrementa-43-el-uso-de-la-bicicleta-como-transporte-en-colombia-desde-2013/>

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

- Barbero, J.A. y Rodríguez, R. (2012). Transporte y cambio climático: hacia un desarrollo sostenible y de bajo carbono. *Revista Transporte y Territorio*,6, pp. 8-26. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027352004.pdf>
- Berns, J., y Fitzduff, M. (2007). ¿Qué es la convivencia y por qué adoptar un enfoque complementario? *Coexistence International en Brandeis University*. Recuperado de https://flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1281636421.What_is_coex_Spanish.pdf
- Bohián, S. (2017). Uso de la bicicleta en Costa Rica: repaso histórico y caracterización del tipo de ciclistas y su movilidad en el entorno vial nacional. *Revista Infraestructura Vial*, 19 (33), pp. 26-34. Recuperado de <https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v19n33/2215-3705-infraestructura-19-33-26.pdf>
- Calderón, A. (2018). *La convivencia social entre la ética y el pluralismo: Una perspectiva desde Emmanuel Lévinas*. doi: <https://doi.org/10.15517/aie.v18i2.33165>
- Castellar, C., Fuente, F., López, M., Risco, I. y Pérez, S. (2013). Aula en bici: un proyecto longitudinal de intervención docente en Ed. Primaria. *RETOS. Nuevas Tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 23, pp. 5-9. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3457/345732289001.pdf>
- Colegio Colombiano de Psicólogos. (2009). *Deontología y bioética del ejercicio de la psicología en Colombia*. Recuperado de https://www.infopsicologica.com/documentos/2009/Deontologia_libro.pdf

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

Concejo Municipal de Popayán (2016). *Acuerdo N° 010 de 2016 por la cual se adopta el plan de desarrollo 2016-2019*. Popayán: Concejo Municipal de Popayán.

Congreso de la República de Colombia (2016). *Ley 1811 de 2016 por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*. Bogotá D.C.: Congreso de la República de Colombia.

Dangond, C., Jolly, Jean-François, Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano.

Pap. Polít. 16(2) pp. 485-514. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77722772007>

Diccionario de la Real Academia española. (s.f). *Convivir*. Recuperado de

<https://dle.rae.es/convivir>

Duarte, D., López, K., J., y Meneses, S. (2018). Caracterización de riesgos en la

accidentalidad de biciusuarios. Bogotá – Engativá. *Actualidad y Nuevas Tendencias*, 6

(21), pp. 91-108. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=215058535007>

Gaviria, M.A., Valencia, W. y Acosta, F. (abril 24 de 2017). Presentan proyecto para

incentivar el uso de la bicicleta en Popayán. *Concejo Municipal de Popayán*.

Recuperado de <http://concejodepopayan.gov.co/presentan-proyecto-para-incentivar-el-uso-de-la-bicicleta-en-popayan/>

Giorgi, L. (2003). Movilidad sostenible. *Revista internacional de ciencias sociales*, 55 (2),

pp. 179-183. Recuperado de

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000131443_spa?posInSet=1&queryId=N-EXPLORE-ac914abd-7a9d-44a7-bcac-e915706b3125

Gómez, A., y Moncada, J. (2015). Ideas sobre cambio climático y consumo energético en estudiantes de Ingeniería de la UNEXPO-LCM. *Revista de Investigación*, 39 (85) pp. 93-113. Recuperado de <http://ve.scielo.org/pdf/ri/v39n85/art06.pdf>

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, L. (2017). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGRAW-HILL. Recuperado de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Jakovcevic, A., Franco, P., Dalla, M., V., y Ledesma, R. (2016). Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte. *Suma Psicología*, 23, pp. 33-41. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/sumps/v23n1/v23n1a05.pdf>

Jordi, M. (2017). Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. *Salud colectiva*, 13(2), pp. 307-320. doi: 10.18294/sc.2017.1164

Lizana, A., Contreras, O.H, Pérez, L, Villanueva, C.A, Vela, J.L y Ortiz, J. (2019). Uso de la bicicleta como propuesta para mejorar los hábitos de vida saludable. *Investigación valdizana*, 13(2), pp. 85-94. doi: <https://doi.org/10.33554/riv.13.2.234>

Mallada, O. (2012). El ciclo turismo en el currículo de Educación Secundaria de Cantabria. *Revista Digital*, 164. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4213419.pdf>

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

- Ministerio de Defensa. (2017-2018). *Indicadores de seguridad*. Recuperado de https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/estudios_sectoriales/deptos/CAUCA.pdf
- Ministerio de Transporte. (2015). *Colombia pedalea en la semana nacional de la movilidad sostenible*. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4488/colombia-pedalea-en-la-semana-nacional-de-la-movilidad-sostenible/>
- Morales, L. (2011). La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en la ciudad de Sevilla. *Habitad y Sociedad*, 2, pp. 109-130. Recuperado de <https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/3944/3418>
- Moscovici, S. (1961). El psicoanálisis, su imagen y su público. Avda. Belgrano 624, Buenos Aires: ANESA-HUEMUL. Recuperado de <https://taniars.files.wordpress.com/2008/02/moscovici-el-psicoanalisis-su-imagen-y-su-publico.pdf>
- Mosquera, M. (2016). El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. *Revista Sociedad y Economía*, 31, pp.95-119. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/996/99647007005.pdf>
- Naciones Unidas. (s.f). *Día Mundial de la Bicicleta: 3 de junio*. Recuperado de <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

Neumann, V.X. (2011). Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco. *Revista INVI*, 26 (72) pp. 153-184. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/258/25819959005.pdf>

Orellana, D., Hermida, C., y Osorio, P. (2017). Comprendiendo los patrones de movilidad de ciclistas y peatones. Una síntesis de literatura. *Revista Transporte y Territorio*, 16, pp. 167-183. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6122689.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (s.f). *El cambio climático: un problema para el sector de la salud*. Recuperado de <https://www.who.int/world-health-day/theme/es/>

Organización Panamericana de la salud. (2020). *La bicicleta, movilización segura y saludable en tiempos de COVID-19: 3 de junio, Día mundial de la bicicleta*. Recuperado de <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2020-bicicleta-movilizacion-segura-saludable-tiempos-covid-19-3-junio-dia-mundial>

Paz, M.S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, pp. 112-126.

Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591006.pdf>

Pérez, R. (2013). El sistema de bicicletas públicas “Ecobici”: del cambio modal al cambio social Espacialidades. *Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura*, 3 (2) pp. 106-124. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/4195/419545120004.pdf>

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

- Quintero-González, J. R. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (3): 59-68. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v29n3/0124-7913-biut-29-03-59.pdf>
- Rangel, M. (2009). Teoría de la representación social: revisión de enfoques significativos para la investigación. *Revista Xihmai*, 9(7), 3-46. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4953795.pdf>
- Rojas, D. (27 de julio de 2020). Robo de bicicletas subió 20% y los homicidios 2% en Bogotá aunque son cifras mínimas. *asuntos: legales*. Recuperado de <https://www.asuntoslegales.com.co/consumidor/el-robo-de-bicicletas-subio-20-y-los-homicidios-2-en-la-ciudad-de-bogota-3036299>
- Secretaría de Educación y Dirección de Bienestar Estudiantil de Bogotá. (2014). *Manual de Bolsillo para Ciclo Usuarios Escolares*. Recuperado de [https://idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/Manual%20al%20Colegio%20en%20Bici%20\(disen%CC%83o%20final\).pdf](https://idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/Manual%20al%20Colegio%20en%20Bici%20(disen%CC%83o%20final).pdf)
- Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2017). *Manual del Buen Ciclista*. Recuperado de <https://www.urosario.edu.co/Periodico-NovaEtVetera/Documentos/DMU/Digital-Manual-del-Buen-Ciclista-2.pdf>
- Serrano, R. O. (En imprenta). Calles vivas: imaginarios y construcción colectiva de herramientas para la movilidad urbana y la convivencia social en Popayán-cauca. *Fundación Universitaria de Popayán*.

**REPRESENTACIONES SOBRE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONVIVENCIA SOCIAL:
EXPERIENCIAS DE USUARIOS DE BICICLETA QUE TRANSITAN LA CIUDAD DE POPAYÁN**

Suero, D. F. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. *AVANCES Investigación en Ingeniería*, 12, pp. 54-62. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/229913695.pdf>

Universidad Libre de Colombia. (2018). *El Bici Usuario Seguro: Guía de Movilidad Urbana*. Recuperado de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15582/El%20Biciusuario%20seguro%20gu%C3%ADa%20de%20movilidad%20Urbana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Villarroel, G.E. (2007). Las representaciones sociales: una nueva relación entre el individuo y la sociedad. *Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 17(49), pp. 434-454. Recuperado de https://www.academia.edu/27979564/Las_representaciones_sociales_una_nueva_relacion_entre_el_individuo_y_la_sociedad