

Factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán sede San José jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio.

Gaby Carolina Diago Rivera

Darley Fernando López Calderón

Luisa Fernanda Manquillo López



FUNDACIÓN
UNIVERSITARIA DE POPAYÁN
35 ANIVERSARIO

Fundación Universitaria de Popayán

Programa de Psicología

Popayán

2020

Factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán sede san José jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio.

Gaby Carolina Diago Rivera

Darley Fernando López Calderón

Luisa Fernanda Manquillo López

Asesor

Henry Ernesto Arévalo Fernández

Psicólogo, Especialista en Intervención Social Comunitaria



**FUNDACIÓN
UNIVERSITARIA DE POPAYÁN
35 ANIVERSARIO**

Programa de Psicología

Popayán

2020

Agradecimientos

Primero que todo expresamos nuestra gratitud a Dios por bendecirnos la vida, por guiarnos y ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

Nuestro profundo agradecimiento a la Fundación Universitaria de Popayán por permitirnos hacer parte de esta gran institución y brindarnos las herramientas suficientes para ser unos profesionales íntegros y éticos.

Del mismo modo expresamos nuestros sinceros agradecimientos al programa de Psicología que nos dio los conocimientos con los cuales saldremos a ejercer nuestra profesión.

También queremos agradecer a nuestro asesor Henry Ernesto Arévalo Fernández principal colaborador durante todo este proceso, quien con su dirección, conocimiento, enseñanza y colaboración permitió el desarrollo de este trabajo.

Yo Carolina Diago, agradezco a mis padres Alirio Diago y Gaby Rivera por todo el apoyo brindado a lo largo de mi vida y por darme la oportunidad de estudiar esta carrera, a mi hija Valentina Rengifo por ser mi fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día y a mi hermano por estar siempre presente, brindándome una voz de aliento.

Yo Fernando López, agradezco a mis padres Darley López Marín y Laura Calderón Meneses y hermanas quienes fueron los pilares en mi proceso académico dándome una voz de aliento y un abrazo reconfortante para seguir adelante, brindándome su apoyo incondicional en el transcurso de estar arduo camino de la academia.

Yo Luisa Manquillo, agradezco a mis padres Manuel Manquillo y Carmen Elvira López por su infinito amor y apoyo incondicional, a mi hija María Camila Molina por ser mi mayor motivación y a mis hermanas y mi sobrino por ser mis cómplices y una mano amiga en cada momento de mi vida.



FUNDACIÓN
UNIVERSITARIA
DE POPAYÁN

NOTA DE ACEPTACIÓN

La mesa de jurados del proyecto de investigación “FACTORES PSICOLÓGICOS QUE INFLUYEN EN LOS ESTUDIANTES DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DE POPAYÁN SEDE SAN JOSÉ JORNADA NOCTURNA QUE HACEN USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA DIRIGIRSE A SU LUGAR DE ESTUDIO”, presentado por Gaby Carolina Diago Rivera, Luisa Fernanda Manquillo López y Darley Fernando López Calderón . 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: X

SOBRESALIENTE:

EXCELENTE:

Henry Ernesto Arevalo F.

HENRY ERNESTO AREVALO
Asesor

Pablo Cesar Peña

PABLO CESAR PEÑA
Jurado

Sedes administrativas: Claustro San José Calle 5 No. 8-58 - Los Robles Km 8 vía 1 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

MARIA ALEJANDRA CEBALLOS C.
Presidente del Jurado
Popayán, 19 de agosto de 2020

Línea de Investigación

En el proyecto de investigación de los factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio, se inscribe en la línea de estudios del desarrollo humano y social, estipulado en la guía de trabajos de grado, programa de psicología ya que en esta se conoce la evolución y el mejoramiento en las condiciones de vida de los individuos de una sociedad y en las relaciones que estos individuos mantienen entre sí, y con otros grupos e instituciones que conforman el tejido social de una nación.(Caicedo,2019).

Esta línea de investigación considera al individuo como un actor partícipe del contexto en el que se desarrolla, teniendo en cuenta las categorías de los factores psicológicos, la bicicleta como medio de transporte y estudiantes, esta investigación se encamina a la relación que puedan tener estas categorías en el contexto académico de la Fundación Universitaria de Popayán.

Por lo tanto, éste consiste en el desarrollo del sujeto en un contexto social, lo cual abarca aspectos como la salud, la educación, la seguridad ciudadana y el empleo, y sólo se concreta con la disminución de los niveles de pobreza, desigualdad, exclusión, aislamiento y vulnerabilidad.

Asimismo, desde esta línea de investigación se logra hacer un aporte psicológico, abordando fenómenos y/o problemáticas que se presenten en la actualidad involucrando diferentes disciplinas con el fin de alcanzar una transformación social, y esta se realizara haciendo partícipes a estos actores viales desde la psicología, esto comprendiendo que presuntamente hay unos factores psicológicos involucrados en estas personas que optan por utilizar la bicicleta como medio de transporte alternativo para trasladarse a su lugar de estudio.

Resumen

Describir los factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio, es un valor agregado no solo para el programa de psicología sino también para la ciudadanía en general, debido a que es una temática poco abordada en la ciudad de Popayán, por eso en función de ello, a partir del trabajo desarrollado por medio del diseño biográfico centrado en la implementación de una entrevista con preguntas guía, la historia de vida y análisis de datos mediante la categorización, implementadas en tres estudiantes mayores de edad, los resultados indicaron que los participantes reconocen claramente las desventajas que conlleva el uso de la bicicleta, pero las numerosas ventajas que evidencian provocan que posean una percepción favorable de la misma, entre los aspectos demostrados se encontró el uso por un factor económico, el uso por movilidad y el uso por beneficio físico, como las principales razones, reforzados por un factor ambiental y de beneficio emocional y entre las conductas encontradas, se halla la frecuencia de uso y el cambio conductual.

Palabras clave: bicicleta, medio de transporte, motivación, percepción, conducta.

Abstract

Describing the psychological factors that influence the students of the University Foundation of Popayán at the San José campus, a night shift that uses the bicycle as an alternative means of transportation to go to their place of study, is an added value not only for the program of psychology but also for citizens in general, because it is a subject that is rarely addressed in the city of Popayán, therefore, based on this, based on the work carried out through the biographical design focused on the implementation of a descriptive interview, life history, and data analysis through categorization, implemented in three older students, the results indicated that the participants clearly recognize the disadvantages that bicycle use entails, but the numerous advantages that they show cause them to have a perception favorable thereof, among the reasons shown was the use for an economic factor, the use for mobility and use for physical benefit, as the main reasons, reinforced by an environmental factor and emotional benefit and among the behaviors found, are the frequency of use and behavioral change.

Keywords: bicycle, means of transport, motivation, perception, behavior.

Índice

Introducción,	1
Planteamiento,	2
Formulación del problema,	2
Antecedentes,	5
Contextualización,	15
Justificación,	18
Objetivos,	21
Referente conceptual,	21
Metodología,	26
Enfoque,	26
Método,	27
Técnicas,	28
Instrumentos,	29
Población,	30
Aspectos éticos,	30
Resultados,	31
Discusión,	43
Conclusiones,	48
Recomendaciones,	50
Referencias bibliográficas,	50
Anexos,	60

Índice de anexos

Anexo 1. Formato de entrevista para los participantes, 60

Anexo 2. Consentimiento informado, 61

Anexo 3. Guía Reporte Socialización a Participantes, 62

Anexo 4. Historias de vida, 65

Índice de tablas

Tabla 1. Características de los participantes, 31

Tabla 2. Categorías y subcategorías, 33

Índice de figuras

Figura 1. Relación entre categorías, 34

Introducción

La presente investigación está enmarcada dentro de los factores psicológicos que influyen en el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna, se desarrolló a través de un plan de trabajo, el cual permite indagar y conocer una serie de elementos que están presentes en las personas que hacen uso de este medio de transporte.

Lo que motivó a que se desarrolle esta investigación es la inquietud que causa el incremento de esta alternativa de transporte en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán, por otro lado, se quiere identificar las categorías de los factores psicológicos como la percepción, motivación y la conducta que influyen en los estudiantes que se transportan en bicicleta.

Para la indagación se propuso conducir un análisis desde el punto de vista cualitativo, en torno a cómo perciben los estudiantes el uso de la bicicleta, cuál es la motivación que los hace elegir esta opción de movilidad y su conducta frente a este tipo de transporte. Éste con el fin de hacer un aporte desde la psicología a la inclusión de estos actores viales en un ambiente universitario y en la ciudad.

Esta indagación también se basará en el enfoque cognitivo conductual de la psicología, el cual afirma que la conducta de un individuo está relacionada o se ve afectada por la aparición de una emoción, en este caso se desea encontrar la motivación que produce reacción en la conducta de los estudiantes que utilizan la bicicleta como una opción de transporte.

Este proceso investigativo está construido bajo el método de historia de vida temática, el cual busca por medio de un relato, conocer las vivencias y acontecimientos que tienen o hayan presentado en algún momento los estudiantes que frecuentan las instalaciones de la Fundación

Universitaria de Popayán, donde se encuentra que algunos de estos se desplazan en bicicleta, considerando que es un tema con pocos antecedentes estudiados a nivel local, se llevará a cabo una investigación de tipo cualitativo que pueda aportar a la comunidad o a posibles investigaciones futuras.

Planteamiento

Formulación del problema

El uso de la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte significativo para muchas personas alrededor del mundo; siendo alternativa al transporte público que resulta más económica y ecológica para el desplazamiento urbano. En países como China, Bélgica y Suiza más de la mitad de la población utiliza la bicicleta; mientras en ciudades como Bogotá, que cuenta con la mayor extensión en kilómetros de ciclorrutas de Latinoamérica, el número de usuarios que utilizan este medio es de al menos 835.000 personas (Revista Semana, 2018).

De acuerdo con Calderón, Paz y Orozco (2020), los jóvenes universitarios interactúan con factores personales, sociales, económicos, culturales y políticos que influyen en la adopción de conductas en su estilo de vida. Estas interacciones tienden a ser más o menos difíciles dependiendo de variables psicológicas como la tolerancia a la frustración y la autosuficiencia de cada uno, así como el capital social y económico. En este sentido, Soler-Martinez (2016) afirma que “Los universitarios constituyen un grupo de riesgo para la ansiedad por sus exigencias psicológicas, sociales, académicas y elevado estrés.” (p,6).

A nivel interno, muchos estudiantes experimentan presión por el rendimiento académico, la búsqueda del reconocimiento o la constitución de su identidad; mientras paralelamente, afrontan situaciones externas relacionadas con la falta de recursos materiales o económicos, la competitividad y el mantenimiento o rompimiento de sus relaciones con otros. Estos factores

estresantes pueden ser catalizadores para la recursividad de algunos, mientras para otros esto desborda su capacidad de afrontamiento llevándolos al aislamiento, el consumo de sustancias o la deserción académica. En este panorama, es importante pensar el tema de la salud mental considerado “como un estado de homeostasis tanto interno como externo que le favorece al individuo en sus entornos, puesto que tiene una visión optimista de la vida, pero cuando este estado se ve afectado puede traer consigo desequilibrios anímicos” (René y Cotonieto, como se citó en Soler-Martinez, 2016. p, 80).

Además de los factores psicológicos, económicos y sociales que afrontan los estudiantes, se presenta un factor espacial común a todos ellos y es el desplazamiento entre el lugar de residencia y la institución. Palma-Leal, Escobar, Palma-Chillón y Rodríguez (2020), encontraron que para los estudiantes la distancia es la primera limitante para transportarse activamente, siendo el cansancio su principal obstáculo. En este sentido, Villaquirán, Cuero, Cerón y Ordoñez (2020) afirman que “Existe una alta prevalencia de sedentarismo en los estudiantes universitarios, siendo menor en carreras afines al movimiento. p, 112.” Lo anterior se relaciona con la preferencia de los estudiantes por vivir cerca de los centros educativos.

En este marco se presenta el uso de la bicicleta como un medio de transporte que alivia diferentes cargas en los estudiantes. Tener acceso a la bicicleta como un vehículo para lograr movilizarse, trae una serie de beneficios a nivel global de la estructura de los individuos, se puede resaltar a nivel individual impacta en la salud física en general, mejora las condiciones cardio vasculares, la coordinación y posturas corporales, aumenta la flexibilidad y fuerza de los músculos, así como reduce los niveles de estrés, ansiedad y depresión (Devarie, s.f.).

Aportar conocimiento desde la psicología, respecto al uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo será de gran utilidad para esta disciplina, debido a que es una temática

poco abordada en la ciudad de Popayán, lograr identificar una serie de factores psicológicos que permitan conocer, el para qué hacer uso de la bicicleta como un vehículo opcional es un valor agregado no solo para el programa de psicología sino también para la ciudadanía en general.

Puesto que es de conocimiento general que la ciudad de Popayán, es distinguida como la ciudad universitaria; dado a que algunas de estas universidades tienen ubicadas varias de sus facultades en el centro histórico, se muestra como un claro ejemplo la Fundación Universitaria de Popayán, con sede en San José, la cual agrupa diferentes programas académicos, por esta razón recibe diariamente una gran afluencia de estudiantes, los cuales usan la bicicleta como medio transporte.

A nivel social el uso de este vehículo aporta el desarrollo de habilidades sociales, debido a que permite interactuar con otro tipo de personas y comunidad en general, como también se conoce que a nivel ambiental hacer uso de la bicicleta es altamente positivo para el medio ambiente ya que no genera ningún tipo de contaminación, no emite gases y ayuda a mejorar la calidad del aire y por otro lado, lograr promover el uso de la bicicleta como una alternativa de medio de transporte y no solo deportiva, será garantía de reducir tiempos a la hora de movilizarse por la ciudad, así como mejorar la salud física y mental de quien hace uso de ella.

Además, como elementos hipotéticos que llevan al uso de este tipo de vehículo, se puede encontrar el crecimiento del parque automotor, las vías en mal estado, el pésimo servicio de transporte masivo y el beneficio económico que aporta en cuanto a no tener que invertir dinero en transporte público.

Por otra parte, no se puede desconocer que movilizarse por las calles y avenidas de las ciudades resulta peligroso, no solo por los hurtos sino también por las grandes tasas de accidentalidad que hoy en día empaña el uso de la bicicleta. Como lo indica El Espectador

(2019) de acuerdo con el último informe revelado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, “en los últimos tres años han muerto 1.183 ciclistas a causa de accidentes de tránsito. Esto quiere decir que en promedio diariamente un ciclista muere en el país.” Los siniestros se producen por el choque con actores viales de mayor tamaño como motocicletas, automóviles y camiones.

También, no se puede dejar de mencionar que hacer uso de este medio de transporte, hoy en día genera miedos e inseguridad, debido a los hurtos constantes en las vías y la alta accidentalidad a la que se ven expuestos las personas que usan la bicicleta, debemos tener en cuenta que la ciudad de Popayán cuenta con pocas vías exclusivas para que los ciclistas puedan circular tranquilamente, mucho menos cuenta con la seguridad vial necesaria, es así como se enfrentan a las imprudencias de otros actores viales.

Por lo anterior, se puede indicar, que nace la iniciativa de conocer ¿cuáles son los factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio?

Antecedentes.

Para efectos de la presente investigación, se realizó una revisión documental que contribuya y fortalezca en cuanto al diseño metodológico, interpretaciones teóricas, entre otros. Por tal razón, para atender la diversidad del actual estudio se retomaron antecedentes a nivel internacional, nacional y local para que aporten con elementos a discutir referentes al uso de la bicicleta.

Por lo tanto a nivel internacional, en La Habana, Cuba, Martínez (2010) realizó una investigación denominada, caminar y usar la bicicleta para vivir, centrada en el objetivo de

“hacer ciudades más amigables a los peatones, a los ciclistas, al transporte público” (p. 2), en la búsqueda de mejorar el medio ambiente, de la salud de las personas y su economía, postulando los beneficios de usar la bicicleta en búsqueda de un futuro más sustentable y humano, con el fin de crear una ciudad civilizada. De esta manera a través de ejemplos claros se expone la importancia de la bicicleta como medio de transporte, como lo es el caso de París en los años 90 cuando hubo una crisis de transporte público obligando a la gente a optar por usar la bicicleta como medio de transporte, o la crisis del petróleo en Dinamarca que obligo a la gente a usarla como medio de transporte, de igual manera las figuras públicas predicán a través del ejemplo como lo es el alcalde de Vancouver, el cual se transporta en bicicleta.

Asimismo, surge la necesidad de establecer la bicicleta y la caminata nuevamente como medios de progreso y de transporte, no tratándose de volver al pasado, si no ver un futuro encaminado al ambiente y la calidad humana, creando una civilización consciente de los beneficios que puede aportar estos medios.

El estudio realizado por Caballero, Franco, Mustaca y Jakovcevic (2014) en la Universidad abierta Interamericana de Buenos Aires, Argentina, cuyo objetivo fue “analizar cuáles son las variables psicológicas que mejor predicen el uso de la bicicleta como modo de transporte” (p. 317), recalando cuales son las principales problemáticas sobre el uso continuo del automóvil en vez de la bicicleta, generando así grandes problemas a nivel ambiental como lo es la polución, contaminación auditiva, y congestión vehicular. De este modo, grandes ciudades luchan constantemente por resolver este problema, en búsqueda de mejorar la estructura vial para las bicicletas ya que estas no contaminan como los automóviles, además de los beneficios que conlleva, como lo son una mejoría significativa en la salud, el estado de ánimo, mejor estado físico y la economía tanto de conseguir una bicicleta como de transportarse en ella, no obstante,

este medio posee algunas desventajas, como lo son el cansancio y la exposición a las condiciones climáticas. Teniendo en cuenta la elección de medio de transporte, se encuentra en juego los factores motivacionales de cada persona, entre los cuales encontramos dos, los sociodemográficos y los psicológicos; los sociodemográficos hacen referencia a la edad, si posee un trabajo, o la necesidad de movilizarse, y los psicológicos son las normas, actitudes y hábitos, catalogando estos últimos como los más importantes a la hora de hacer la elección de un medio de transporte.

De acuerdo a la revisión sistémica de la literatura de los últimos diez años los resultados encontrados en la presente investigación fueron que la bicicleta como medio de transporte está determinada por la intención de usar la bicicleta por apoyo social o porque es una destreza ya adquirida, de esta manera, este estudio permitió indagar las características psicológicas no solo de aquellos que usan la bicicleta como medio de transporte, sino también de los que no la usan, o de las que la usan con poca frecuencia, surgiendo la necesidad de promover el uso de la bicicleta como método de transporte.

Por otro lado, Jackovcevic, Franco, Dalla y Ledesma (2015), realizaron una investigación cuyo objetivo fue la percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte, lo cual da un aporte a beneficios ambientales y sociales, El estudio se llevó a cabo con 161 usuarios del Sistema de Transporte Público en Bicicleta (STPB) durante los meses de abril a agosto de 2014, aplicando un instrumento relacionado con la calidad de vida residencial, teniendo en cuenta cuatro aspectos principales, primero, valores y actitudes, segundo, uso del sistema de transporte público de bicicletas (STPB), tercero, importancia y efectos con el viajar, y cuarto datos sociodemográficos. Los resultados encontrados en esta investigación se basaron en conocer en qué medida el Sistema de

Transporte Público de Bicicletas (STPB) de la ciudad de Buenos Aires produjo impactos positivos sobre los aspectos que las personas valoran en el momento de viajar, analizando si estas evaluaciones varían en función de la intensidad de uso del STPB.

Desde otro punto de vista, se encontró una encuesta realizada en Lima, Perú por Miranda y Arellano (2017), llamada Encuesta de movilidad: uso de la bicicleta en Lima metropolitana, la cual la realizaron con el propósito de observar la percepción sobre el uso de la bicicleta y la disposición a cambiar el modo de transporte por ella, con una muestra aleatoria de 385 personas que transitaban diariamente para ir a estudiar o trabajar. La información se recolectó por medio de encuestas, de las cuales 297 fueron aplicadas en físico, teniendo en cuenta lugares con determinados criterios, como zonas interdistritales de Lima Metropolitana, zonas de la ciudad con mayor número de empleados por manzana, zonas comerciales de mayor afluencia, paradas de transporte público de mayor afluencia, plazas y parques de carácter zonal, pero también se aplicaron 94 encuestas por medio del Facebook.

Dentro de los resultados encontrados se observa que la principal motivación para usar la bicicleta dentro de un grupo que no la utiliza como manera de transporte, es que la prefieren por salud y deporte, pero también hay otras razones, como es por recreación. Por otro lado, están las personas que se trasladan regularmente en bicicleta para ir a trabajar o estudiar, por lo tanto, su principal razón es que la utilizan como manera de transporte, como también por razones de ahorro de tiempo y dinero. Mientras que otras personas no utilizan la bicicleta como principal medio de transporte, por razones de inseguridad, la distancia a recorrer, las escasas ciclo vías y la falta de una adecuada infraestructura. Este estudio contribuye para la actual investigación ya que permite tener conocimientos sobre la percepción sobre el uso de la bicicleta y la disposición que

tienen las personas para cambiar el modo de transporte, ya que se demuestran diferentes preferencias.

Soler-Martinez (2016) en su estudio titulada: “Aportes de la actividad física en la disminución del estrés y la ansiedad en jóvenes estudiantes universitarios”, realiza un análisis sistemático de investigaciones que se han realizado frente a los beneficios de la actividad física para disminuir el estrés y la ansiedad en jóvenes estudiantes universitarios. Si bien, no menciona directamente el uso de la bicicleta, concluye que la práctica de la actividad física se encuentra altamente vinculada al bienestar psicológico.

Jordi (2017) en un estudio cualitativo denominado: “Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte” recurre la triangulación metodológica, empleando entrevistas, grupos de discusión y foros participativos; con el objetivo de describir desde un punto de vista sociocultural las percepciones sobre la salud de los usuarios de la bicicleta como medio de desplazamiento en la ciudad de Sevilla en España. Concluye que los usuarios encuentran mejoras en su estado de salud físico y en su bienestar psicológico por el uso de la bicicleta.

En una investigación denominada “Sentidos en la promoción de la bicicultura por docentes universitarios sudamericanos” realizada por Troncoso y colaboradores (2019) realizan un estudio fenomenológico con el objetivo de comprender las motivaciones existenciales de los docentes universitarios. A través de “unidades de significado”, describen la experiencia que cada docente ha establecido en torno al uso de la bicicleta. Los hallazgos señalan una relación cualitativa entre el uso de la bicicleta y las ideologías, así como entre el uso y el estilo de vida, sugiriendo que montar en bicicleta es mucho más que pedalear involucrando aspectos políticos, de cultura vial y convivencia.

Lizana y colaboradores (2019) realizan una investigación denominada: “Uso de la bicicleta como propuesta para mejorar los hábitos de vida saludable” con el objetivo de determinar a través de una investigación cuasi experimental en qué medida la utilización de la bicicleta influye en la mejora de los hábitos de vida saludable en los estudiantes de Educación Secundaria del Colegio Nacional de Aplicación UNHEVAL de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán. A modo de conclusión encuentran una relación directa entre el uso de la bicicleta y el mejoramiento de la salud física y resaltan la posibilidad de que el moldeamiento de hábitos de autocuidado pueda ser enseñados a través de la práctica de la bicicleta. Esto constituye algo de vital importancia para la investigación, si se piensa en la posibilidad de moldear otro tipo de hábitos y habilidades a partir del uso de este medio de transporte.

Por otra parte, a nivel nacional se encuentran investigaciones como es la de Herrera (2005), cuyo objetivo principal es elaborar una propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la Universidad Tecnológica de Pereira, donde su población objeto de estudio fueron los estudiantes de pregrado de los años 2002, 2004 y 2005 y los ciclistas de los primeros dos años estudiados. Se plantearon 4 encuestas diferentes para calcular el estado de aprobación social y el potencial ciclístico al hacer uso de la bicicleta en la UTP, como también una ficha técnica de evaluación de estacionamiento de bicicletas en la UTP y otra ficha de técnica de evaluación de las vías y caminos de la UTP usados por los ciclistas, lo cual se aplicó mediante observación estructurada en los sitios previamente identificados para evaluar las condiciones presentes en los lugares donde se dejan las bicicletas en la UTP.

Las conclusiones arrojadas de este estudio fueron que la comunidad universitaria está puesta a utilizar la bicicleta como medio de transporte y recreación para ir a la universidad desde las áreas urbanas de Pereira y Dosquebradas, pero consideran como un medio problemático el

acceso vehicular en la universidad, porque se pierde tiempo para entrar. Además de que a estas dos ciudades les hace falta unas condiciones físicas imprescindibles para la tranquilidad y seguridad del ciclista en la vía, puesto que utilizar la bicicleta como medio de transporte es arriesgado e inseguro.

El estudio realizado por Mosquera (2016), en la Universidad del Valle, Cali, busco indagar “el papel de la bicicleta como medio de transporte” (p. 99) en la ciudad de Cali, a través de entrevistas semiestructuradas y la recolección de información aplicada a nueve participantes oriundos de la ciudad de Cali pertenecientes a diferentes ramas laborales representantes del gobierno local, nacional y del sector privado, los cuales tenían un nivel de conocimiento sobre el sistema de buses articulados en Cali.

Los resultados obtenidos por esta investigación se centraron en indagar cuatro aspectos principales, los cuales fueron, la visión sobre el transporte urbano en Cali, el papel de la bicicleta como medio de transporte, oportunidades y desafíos, y la relación que el transporte urbano tiene con la equidad social y la salud, favoreciendo de esta manera la comprensión de como las decisiones sobre la movilidad urbana en Cali se ve afectada por diferentes procesos, en los cuales la lucha por el espacio vial la lleva el sistema de transporte masivo el cual espera cubrir el 100% de la demanda de transporte público, asimismo se recalca la importancia de la bicicleta como medio de transporte alternativo, aunque el tema de las ciclo rutas paso a segundo plano, y visto más como una práctica recreativa que como una actividad de transporte.

Este estudio fue importante para la presente investigación ya que se logró tener claridad a cerca de la percepción que tienen los habitantes de la ciudad de Cali sobre la bicicleta como un medio de transporte alternativo, de igual manera identificando que el sector de la economía se centra más en el sistema de transporte masivo por las retribuciones encomias que este conlleva.

El estudio realizado por Metaute y Arias (2017), en la Universidad de Antioquia, tiene como objetivo “describir los significados que tienen los estudiantes universitarios que utilizan la bicicleta en la ciudad de Medellín, hacia el uso de estas” (p. 19). La metodología aplicada en la presente investigación es de corte cualitativa, la cual consistió en la recolección de datos con el fin de identificar la interacción entre el individuo y el ambiente, además de entrevistas semiestructuradas que favorecieron la obtención de la información, a 11 participantes que debían cumplir características fundamentales como usar la bicicleta frecuentemente, ser adulto – joven, ser estudiante universitario y oriundo de la ciudad de Medellín.

Los resultados de esta investigación fueron que los sujetos de acuerdo a sus experiencias cuentan cómo surge y como se modifica el significado de la bicicleta para cada uno de los participantes de esta investigación, reconociéndola como una actividad rutinaria que hace parte de su diario vivir, estas acciones cambian acorde a las necesidades y experiencias de cada uno, argumentando que en sus inicios se le dio un sentido lúdico, continuo a esto, este concepto es modificado por las interacciones sociales, transformando el uso de la bicicleta como un beneficio por el desplazamiento, un medio para disminuir los niveles de contaminación, facilidades económicas y pasando a ser un objeto significativo.

Este estudio fue importante para la presente investigación ya que se logró identificar el significado que tienen los usuarios respecto a la bicicleta como medio de transporte, describiéndolo como un excelente, en contraposición, se tienen en cuenta algunos aspectos como el miedo y la ansiedad al momento de transitar con peatones y otros actores viales, de igual manera el peligro de accidente permanece latente en los usuarios.

Se encontró otro estudio de Peñuela y Cruz (2017), cuyo objetivo de estudio fue determinar las estrategias que permiten fomentar el uso masivo de la bicicleta como medio de

transporte para dirigirse a la Institución Educativa Liceo Mayor de Villavicencio. Para la investigación tuvieron en cuenta a la población perteneciente a toda la colectividad de la Institución Educativa, la cual estaba establecida por 1.450 individuos, con edades de 20 a 38 años, utilizando como instrumento, la encuesta para recolectar información sobre las opiniones que se tenían acerca de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la Institución.

Los resultados encontrados en este trabajo de investigación, son que el 74% de la población sondeada escogería como alternativa de uso diario a la bicicleta, en remplazo de su transporte acostumbrado, que el uso de la bicicleta necesita una mejor distribución y organización vial, al igual que parqueaderos en la institución educativa, campañas de cultura ciudadana para fomentar el respeto por el ciclista, así como también que la bicicleta brinda a los usuarios ventajas de economía, salud, protección del medio ambiente, al mismo tiempo que es un transporte rápido y eficaz.

Este estudio fue importante para la presente investigación ya que se pudo dar cuenta que muchos estudiantes si estarían dispuestos a utilizar la bicicleta como un medio de transporte para dirigirse a su lugar de estudio, pero siempre y cuando se les brinden unas garantías ya que, si son conscientes de que la bicicleta tiene ventajas en cuanto a la economía, salud, protección del medio ambiente y entre otras.

En ese mismo sentido Rincón (s.f.), realizo una investigación enfocada en la “percepción que se tiene sobre el uso de la bicicleta los habitantes encuestados de Bogotá y Cali” (p. 32), a través de una prueba piloto que permitió el registro de la información y la medición de las percepciones de los participantes que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte, teniendo en cuenta diferentes ejes temáticos a evaluar como lo son las características socioeconómicas (edad, genero, estrato social), el tipo de usuarios y la percepción y satisfacción

sobre el uso de este medio, aplicadas a un total de 1200 encuestados haciendo de este una población representativa y significativa para este estudio.

De acuerdo a los resultados encontrados en la recolección de información del presente estudio, Rincón (2017) afirma que “la bicicleta ha empezado a emerger como un actor dinámico y trascendental en las ciudades de América Latina” (p. 5), entendido como un beneficio en contra de la presente crisis de los sistemas de transporte público, generando un impacto favorable en la economía, por su fácil acceso y fácil desplazamiento sin la necesidad de pagar elevados costos de transporte, además de costosos mantenimientos de estos medios de transporte masivos.

Este estudio fue significativo para la presente investigación ya que permite tener claridad de los beneficios y desventajas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte, encontrando que gran parte de la población encuestada no hace uso de las medidas de aseguramiento que protejan su integridad física, además de diferentes factores que desfavorecen este medio como lo son la inseguridad, los accidentes y las distancias; contrario a esto, también se identifican diferentes factores que favorecen este medio de transporte como un excelente medio como lo son una menor contaminación, facilidad de desplazamiento y una mejora en la salud de los usuarios.

En 2019, Giraldo realiza un trabajo de grado denominado “Percepciones de riesgo en salud de estudiantes de la UdeA en Medellín, que usan bicicleta como transporte urbano” encontrando percepciones de riesgo respecto a infraestructura, seguridad y salud con el objetivo de proponer un plan de mejoramiento que involucra el desarrollo de políticas públicas. Pese al número de participantes y las amplias posibilidades de respuesta, este estudio no encontró factores psicológicos afectados más allá del estrés por el ruido o la congestión vehicular.

Finalmente en las investigaciones a nivel local se encontró a Chara, Palta y López (2017), quienes realizan una investigación en la ciudad de Popayán, Cauca, en la Universidad Cooperativa de Colombia, cuyo eje central se enfoca en el “estudio de la movilidad eficiente, medio ambiente, y propuestas para mejorar los sistemas de movilidad urbana” (p.335), lo cual, permite identificar las principales problemáticas que impiden la movilidad de la población en entornos urbanos, brindando soluciones que favorezcan la educación vial de los usuarios, como también el desplazamiento, movilidad y la eficacia en este tipo de transporte, por lo cual este estudio es de diseño metodológico de tipo cuantitativo.

De acuerdo a los resultados encontrados en la presente investigación se identificó que la calidad de la movilidad urbana el total de encuestados califica con un 52,8% como mala o muy mala, el 32,1% como regular, y el 13,7% como positiva, surgiendo de esta manera la necesidad de mejorar y promocionar estrategias que permitan ponerle frente a estas situaciones, enfocados en una “Movilidad futura” cuyo objetivo según Chara, Palta y López (2017), se centra en “implementar en todos sus componentes el Sistema Estratégico de Transporte público de pasajeros de Popayán, que permita satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía, a través de procesos eficientes y eficaces” (p. 348), lo cual permite una mejora en la intervención de las estructuras viales de la ciudad de Popayán, rehabilitando las vías y construyendo un mejor espacio público para la implementación del sistema estratégico de transporte público, ejecutando cambios y adelantando obras que permitan evidenciar el cumplimiento de los objetivos ya establecidos.

Contextualización.

Drais (s.f.) diseño en 1800 el primero velocípedo, en la cual el cuadro y las ruedas estaban contruidos con madera, no se conocían los pedales por lo tanto no tenía, por lo que la

gente arrastraba el artefacto utilizando los pies para poder avanzar. Más adelante en 1840, se le pusieron los primeros pedales, estos permitían hacer rodar la rueda trasera por medio de palancas unidas a unos palos largos. Posteriormente en 1871, se diseñó con una rueda alta delante y otra rueda pequeña en la pieza de atrás y un cuadro, todo esto fabricado con acero pesado por lo que el andar se hacía agitado por lo cual se le llamó “la quebrantahuesos” y después otros inventores franceses diseñaron pedales que hacían girar la rueda delantera de la bicicleta, esta tenía un cuadro pesado de hierro y neumáticos hechos de hierro o de madera.

Por otro lado, ya adentrándonos a la época actual refiriéndonos a la bicicleta como un recurso que nos sirve para transportarnos, Jordi (2017) refiere que el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano presenta múltiples beneficios para la salud, más patentes en la medida en que se plantean como alternativa al sedentarismo y a los perjuicios que ocasiona el transporte urbano motorizado. Una parte de estos beneficios son indirectos, mejorando la calidad del medio ambiente de la ciudad, haciéndola más humana y habitable. Otros beneficios son directos y provienen tanto de las connotaciones de este vehículo en cuanto a la libertad de movimientos, autonomía y ampliación del contacto sensorial con el entorno, como de su vinculación con el ejercicio físico (p.317).

Como también, se ha incrementado significativamente el uso de la bicicleta como una opción diferente para trasladarse con el fin de disminuir el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro y convirtiéndose como la mejor elección para aportar al mejoramiento de la movilidad, esto debido a que en las vías sin importar que estas sean extensivas o pequeñas, se presentan varias dificultades que truncan la movilidad de las personas, tales como el aumento significativo de vehículos circulando por las calles, el alza en la tarifa del transporte público y el cambio

climático causado en parte por la contaminación generada por los vehículos que utilizan combustibles fósiles.

Por consiguiente, el Congreso de la Republica decreto la ley 1811 del 21 de octubre del 2016 ,la cual busca incentivar a quien haga uso de este recurso, por lo tanto en la actualidad las administraciones departamentales y municipales se han dado a la tarea de generar programas que buscan impulsar el uso de este vehículo y como referente tenemos a la ciudad de Bogotá, que es pionera en movilizarse en bicicleta ya que desde hace unos años atrás organizo un programa llamado “al colegio en bici “, que ha impulsado la movilización de miles de estudiantes a sus establecimientos educativos por medio de este medio de transporte y la misma administración se ha delegado la capacitación del personal en temas relacionados. Por otra parte, Popayán no se queda por fuera de esta nueva tendencia, puesto que la Alcaldía de Popayán, estableció el programa llamado BICIPP (programa de bicicletas públicas), el cual consiste que en calidad de préstamo la ciudadanía en general pueda acceder a este vehículo, por consiguiente, es así como esta administración busca impulsar el uso de este medio de transporte en los funcionarios de muchas empresas de la ciudad. Teniendo en cuenta el contexto de la ciudad, se pretende indagar sobre la motivación, la percepción y la conducta, en la población de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que giran en torno al uso de este medio de transporte como una alternativa para dirigirse a su lugar de estudio.

La Fundación Universitaria de Popayán está ubicada en el departamento del Cauca, en el suroccidente de Colombia. Es una región pluri étnica y multicultural, que cuenta con un 22% de población indígena, un 25% de población afrodescendiente y el resto de población mestiza y la capital, Popayán, está situada en el Valle de Pubenza que ha sido reconocida por ser una ciudad culta, con un amplio y bello patrimonio histórico y por ser la ciudad universitaria.

La Fundación Universitaria se ha consolidado como la más importante Institución de Educación Superior privada de la región, con más de 6000 alumnos matriculados solamente en el programa de Psicología. La mayoría de sus estudiantes provienen de algunos sectores del sur occidente del país, y sus alrededores, concentrando gran parte del estudiantado en la sede San José que está ubicada en el sector histórico de la ciudad en la Calle quinta con carrera octava, contiguo al Templo de San José.

La investigación se llevó a cabo con tres estudiantes que asisten a la universidad en la jornada nocturna en la sede San José, pertenecientes a los programas académicos de Psicología e Ingeniería de Sistemas, con edades que oscilan entre 20 y 24 años.

Justificación.

Es una gran necesidad generar estudios desde la psicología en temas tan desligados de lo convencional y en este caso, direccionados hacia el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, creados desde una mirada más social, es de gran importancia, llegar a promover el uso de este vehículo, no solo porque contribuye a la economía de quien hace uso, sino por razones que se unen a mantener una óptima salud física; de igual manera, el uso constante de la bicicleta combate el sedentarismo generando cambios positivos a nivel mental.

El sedentarismo si afecta a la salud mental y psíquica; pues se ha encontrado en la población universitaria altos niveles de sedentarismo, con repercusión en el estado emocional y físico; se sabe que la participación en actividades físicas puede reducir en las personas los niveles de exacerbación de trastornos psicológicos como: la depresión, ansiedad y altos niveles de estrés.” (Organización Mundial de la Salud como se citó en Calderón, Paz y Orozco, 2020. p, 53).

El uso de este medio de transporte en los últimos años ha venido generando efectos favorables; no sólo por la contribución al medio ambiente y a la movilidad dentro de las grandes ciudades, sino también por configurar un estilo de vida saludable y un alivio económico para millones de personas. La relevancia social de esta investigación reside en la posibilidad de visibilizar el uso de la bicicleta desde la historia de vida de tres estudiantes que perciben su uso más allá de la movilidad, hacia una alternativa efectiva para desarrollar sus actividades académicas, laborales y cotidianas que podría beneficiar a muchos estudiantes más, quienes por desconocimiento, vergüenza o temor se abstienen de utilizar un medio que se ha demostrado que contribuye a lograr conductas saludables en una población que por sus características se encuentra en riesgo de sufrir desde enfermedades físicas hasta ansiedad y depresión (Soler-Martinez, 2016). De acuerdo con Villaquirán, Cuero, Cerón y Ordoñez (2020), las largas jornadas de clases, los múltiples deberes estudiantiles y el estrés por el rendimiento académico, son algunos de los factores que pueden traer consigo conductas poco saludables. En este sentido, como advierten Villaquirán, Cuero, Cerón y Ordoñez (2020), debido a su estilo de vida, los estudiantes “pueden aumentar el riesgo de enfermedades no transmisibles a temprana edad, el peligro de obesidad y diabetes producto de una dieta no saludable” (p, 118)

Por otro lado, como señala Soler-Martinez (2016) la persona que practica ejercicio con frecuencia permanece más activa, con una mejor concentración y control emocional; algo que de acuerdo con Calderón, Paz y Orozco (2020) contribuye a tener mejores condiciones para alcanzar un adecuado rendimiento académico, “representado en la reducción de las cifras de mortalidad y deserción académica.” (Calderón, Paz y Orozco, 2020. p, 12). De este modo, se evidencia que la actividad física no sólo beneficia la salud física, sino que tiene implicaciones importantes a nivel mental.

Por medio de este estudio se espera aumentar el capital investigativo, dando pie al conocimiento de factores psicológicos involucrados en acciones cotidianas que anteriormente no se habían explorado dentro de las investigaciones del programa de psicología; teniendo en cuenta estudios realizados desde áreas y enfoques diferentes a la psicología, asumiendo una mirada transdisciplinar. Se conocen múltiples estudios a nivel nacional e internacional que abordan el uso de la bicicleta desde la movilidad, la infraestructura, las políticas públicas o la salud, dejando un vacío en torno a componentes psicológicos, los cuales se enmarcan en el bienestar o salud integral pero no se especifican. En este sentido, se espera contribuir a la disciplina de la psicología develando posibilidades que podrían interesar a futuros investigadores.

Esta investigación se considera una fuente valiosa para identificar factores psicológicos asociados al uso de la bicicleta, desde un discurso que no busca la generalización, pero si la representatividad, en tanto las personas entrevistadas no sólo dependen de la bicicleta como medio de transporte, sino que la valoran por encima de otros medios siendo conscientes de las ventajas y desventajas del uso e incluso la relacionan con un estilo de vida. En este sentido, las percepciones, motivaciones y conductas de los participantes son significativas y podrían estar presentes en otros estudiantes y ser tenidas en cuenta para futuras investigaciones, aun desde el enfoque cuantitativo, en la medida en que se retomen los resultados como guía para diseñar un instrumento que permita medir las variables en una población mayor. A nivel cualitativo la investigación se presenta como una forma de visibilizar a los estudiantes que usan la bicicleta e informar a otros que no la utilizan, respecto las percepciones (favorables y desfavorables), motivaciones y conductas en torno a la misma, para guiar su decisión respecto a la elección de un medio de transporte que se adecue a sus necesidades, posibilidades y deseos.

Objetivos

Objetivo general

Describir los factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio.

Objetivos específicos.

Indagar sobre la motivación que impulsa a los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna para dirigirse a su lugar de estudio utilizando la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Identificar la percepción que tienen los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna, sobre el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo.

Conocer la conducta que adoptan los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como transporte alternativo, frente a los otros actores viales presentes en su desplazamiento.

Referente conceptual**La bicicleta como medio de transporte**

Un gran porcentaje de desplazamientos que se hacen en las grandes ciudades del mundo, aparte de transitar en carro y en moto, se realizan caminando o utilizando la bicicleta y en las urbes latinoamericanas se han implementado estrategias que estimulan el uso de la bicicleta para trasladarse hacia sus diferentes destinos, pero, aún es una utopía utilizar la bicicleta como una alternativa para movilizarse (Lippi, 2018). Planteado esto, sería de gran importancia dar un lugar privilegiado a la bicicleta como se le da a cualquier otro vehículo motorizado dentro del tejido vial de la ciudad. Que llegue un momento donde las personas se den cuenta de la importancia

que tiene la bicicleta para la vida, la salud y el aporte al cuidado del medio ambiente, evitando las consecuencias psicológicas por transitar en el caos de los trancones (Hernández, 2019).

Desde el punto de vista de las ventajas que aporta la bicicleta en la actualidad, el uso cotidiano de ésta promueve e incentiva a una mayor conciencia ciudadana, de forma generalizada la población ha adquirido una mayor conciencia en pro del medio ambiente y han acatado sobre los problemas de tráfico como la congestión de vehículos motorizados siendo el mayor factor como generador de contaminación. Por esto, es posible interpretar el aspecto de mayor conciencia de los ciudadanos en una mejor imagen hacia los bici-usuarios, contribuyendo a que más personas se motiven a ser parte de este cambio. (Vicente, 2006).

Como también visto desde la parte social, el uso de este vehículo al igual que caminar permite generar un mayor contacto con otro tipo de personas, en otras palabras, fortalece las habilidades sociales y desde una dimensión monetaria, se manifiesta que el valor de este medio de transporte resulta mucho más económico a comparación de los otros que circulan por las vías y los costos de manutención se logran ajustar a un bajo presupuesto, además que utilizar este vehículo, tiene un beneficio muy grande y de mucho impacto a nivel ambiental, pues no genera ninguna emisión de gases contaminantes y mejora la calidad del aire que se inhala. (Pardo et al., 2018).

Dentro de los aspectos negativos es importante mencionar la inseguridad que aqueja a el gremio de ciclistas independientemente que sea utilizada la bicicleta como medio de transporte, hobby o deporte, estos sufren las inclemencias de los hurtos constantes en las vías, esto lo demuestra un estudio que se realizó para Bogotá, en enero, donde ocurrieron 512; en febrero, 563; en marzo, 605; en abril bajó levemente y el número de bicicletas hurtadas se ubicó en 560; en mayo, 527; en junio volvió a aumentar a 534 vehículos robados y en julio se disparó hasta

cerrar con 710. El promedio mensual se ubica entonces en 573 bicicletas hurtadas (El Espectador, 2019). y, por último, en relación con el estado climático, la bicicleta como medio de desplazamiento le proporciona una desventaja para sus usuarios, por lo que, estarían expuestos a los diferentes cambios de clima dependiendo en la ciudad en que se encuentren, además que tendrían que cargar siempre su equipamiento, el cual ocuparía espacio dentro de sus útiles, lo que no colaboraría con su comodidad.

Factores psicológicos.

De acuerdo con Núñez et al. (2010) los factores psicológicos se refieren a criterios comportamentales, cognitivos y afectivos en la vida de las personas. Son disposiciones que tienen las personas y que a la vez estas contienen un componente afectivo el cual busca satisfacer una necesidad, para lo cual se tendrá en cuenta tres factores como son: la motivación, la percepción y la conducta.

Teniendo en cuenta como primer factor a la motivación, se retoma el postulado de Herrera, Ramírez, Roa y Herrera (2004) según el cual:

La motivación podríamos entenderla como proceso que explica el inicio, dirección, intensidad y perseverancia de la conducta encaminada hacia el logro de una meta, modulado por las percepciones que los sujetos tienen de sí mismos y por las tareas a las que se tienen que enfrentar (p. 5).

Por lo cual se quiere indagar sobre la motivación que impulsa a los estudiantes a ver en la bicicleta una opción viable para trasladarse del hogar a la universidad y viceversa, interpretando todos los estímulos tales como beneficios o peligros que encuentran en el contexto donde se movilizan. De acuerdo con Naranjo (2009), las recompensas pueden motivar el comportamiento agregando interés y motivación a la conducta, en tanto “dirigen la atención hacia

comportamientos adecuados y la distancian de aquellos considerados inapropiados” (p.155). En la práctica, si una persona se siente satisfecha en su ambiente, respecto a los pensamientos, sentimientos y emociones buscará otros reforzadores, a lo que repercutirá en su conducta. La búsqueda de reforzadores internos se configura desde la motivación intrínseca, mientras la búsqueda de reforzadores externos se relaciona con la motivación extrínseca.

La motivación intrínseca se centra en la ocupación por el valor que se le da en sí misma y no como un resultado para adquirir otra cosa. En ella, la autodeterminación cumple un papel central, considerada como “una necesidad psicológica que impulsa a las personas a dominar su entorno. De manera que cuando uno se siente auto determinado inmediatamente se generan sentimientos positivos, relacionados con el interés y el placer” (Curione, Huertas, s.f. p. 214). Este concepto es relevante para saber en qué medida el uso de la bicicleta se produce más por autodeterminación que por influencia externa.

Por su parte, la motivación extrínseca es la que conduce a hacer algo porque produce un resultado ya definido (Curione, Huertas, s.f. p. 213). De modo que la motivación no solo se modifica en función a cuando se presenta la elevación de motivación, sino que igualmente se da en la disposición de esta. En ella la teoría de la motivación de logro, señala otra posibilidad, afirmando que existe una tendencia a la búsqueda del poder en las acciones que se realizan, una “necesidad de tener impacto, control o influencia sobre otras personas, grupo o el entorno en general” (Curione, Huertas, s.f. p.207). Por lo que los estudiantes universitarios con alta motivación de poder pueden preferir buscar el reconocimiento de otras personas, por lo tanto, tienden a hacerse notar ante los demás en un esfuerzo por lograr influencia desde el uso que le dan a la bicicleta. En este sentido, es posible que al observar a otros de cierto estatus utilizándola, deseen usarla también.

Por otro lado, se tiene en cuenta como segundo factor psicológico a la percepción, que se establece para el análisis de información de la investigación, con el cual se busca identificar las percepciones que tienen los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán, con respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Por ello se puede decir que al definir el concepto de percepción, puede resultar algo complejo teniendo en cuenta que esta terminología, la envuelve una serie de factores que están constituidos desde una parte cultural, social, donde se encuentran prejuicios y valores que los seres humanos han adquirido sobre una situación en particular y los cuales se ven inmiscuidos en el momento de emitir un concepto ya sea de una idea, persona o situación en particular. De acuerdo con Fuenmayor y Villasmil (2008), la percepción conlleva la interpretación de la información que se recibe por medio de los sentidos; en un proceso que involucra los procesos mentales básicos y superiores.

Por otra parte, cabe mencionar que la percepción, no es un proceso fijo acompañado solo de estímulo y respuesta, aquí existen otros procesos involucrados como es el mismo individuo y la sociedad en la conformación de percepciones particulares, por lo que se debe ser entendida de manera relativa, en donde se tiene en cuenta la situación histórico-social, que consta de una ubicación espacial y temporal, así como también depende de las circunstancias cambiantes y la adquisición de experiencias novedosas que en conjunto con otros elementos generan estructuras perceptuales, las cuales se modifican y se adecuan a las condiciones. (Vargas, 1994).

Finalmente, se pretende conocer la conducta que adoptan los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán de la sede San José, jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como transporte alternativo, frente a los otros actores viales presentes en su desplazamiento, dado que, desde un punto de vista psicológico, se plantea que una persona aprende nuevas cosas

con el fin de adaptarse a un entorno, ser aceptado o sobrevivir en el mismo, es por eso, que dentro del estudio se plantean que es posible que la preferencia del uso de la bicicleta sea un aprendizaje social que desencadena en una conducta aprendida, puesto que se expone en la teoría anteriormente mencionada que para se dé el aprendizaje en una persona deben estar presentes tres componentes tales como: factores personales, factores ambientales y conducta, de forma que la relación permanente de estos tres elementos permita el aprendizaje de la persona (Bandura, 1977).

En otro orden de ideas, la conducta humana es definida de manera individual, puesto que cada sujeto es diferente desde una perspectiva fisiológica como psicológica y con certeza se entiende que el sujeto mismo, es quien mejor conoce dicha conducta, por esto, las personas se confían y muchas veces llegan a pensar que los demás actuaran de la misma forma que ellos lo harían, dejando a un lado lo que los otros sujetos sienten y perciben” (Skinner, 1974).

Metodología

Enfoque

El enfoque sobre el cual se desarrolla la investigación es de tipo cualitativo, debido a que genera y analiza los datos, por lo que la metodología cualitativa permite que se identifique la forma de sentir, pensar, hacer o indagar en los procesos culturales de los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán, sede San José, jornada nocturna, como también las relaciones que se tejen de manera individual y con su medio, por lo tanto se puede resaltar que en la investigación cualitativa se le da el valor a la percepción, la motivación y la conducta que manejan estos estudiantes sobre su propio contexto.

De acuerdo con Gibbs (2012) “los datos cualitativos están esencialmente cargados de significado (...) no incluyen recuentos y las medidas, pero sí casi cualquier forma de

comunicación -escrita, en audio o visual- o comportamientos humanos, símbolos o artefactos culturales” (p, 20). Por medio de la investigación cualitativa, se puede observar, recoger un hecho o un episodio con un marco general teórico y atender los contextos a analizar, con categorías que se construyen antes o durante el curso de la investigación.

Para Denzin y Lincoln (2012) “Los investigadores cualitativos subrayan la naturaleza socialmente construida de la realidad, la relación íntima entre el investigador y aquello que estudia, y las restricciones contextuales que dan forma a la investigación.” (p, 62).

Método.

El método dentro de cualquier propuesta investigativa permite optimizar la perspectiva del estudio a realizar, es por esta razón que se utiliza el diseño biográfico, el cual indaga en aspectos generales y/o específicos en la vida de los individuos. por lo que García, Lubián y Moreno (s.f.) refieren que este método “proporciona mayor control sobre la información no solamente a través de la narrativa del sujeto biografiado, sino que puede complementarse con las declaraciones de las personas que constituyen el entorno social inmediato” (p.3).

Este método permite trabajar sobre los relatos que el entrevistado desea compartir, de historias, sucesos y experiencias dadas de manera personal en algún momento de la vida, la información adquirida deja conocer, categorizar y analizar la percepción que tiene el sujeto indagado de una realidad social. Considerando lo anterior, las percepciones de los estudiantes sobre el uso de la bicicleta no sólo reflejaran aspectos de su historia personal sino también de su interacción con los otros y el contexto, a modo de una interacción entre su historia personal y la historia social (Puyana, s.f.).

Técnicas.

La técnica que se utilizara en el desarrollo de esta investigación es la historia de vida temática ya que por medio de ella se logrará acceder a un relato de experiencias propias, el cual será proporcionado por el entrevistado. Para Puyana y Barreto (s.f.). la historia de vida es “una herramienta invaluable para el conocimiento de los hechos sociales” (p.187).

La técnica de la historia de vida permanece aún muy arraigada a sus orígenes psicológicos, preocupándose antes con el desarrollo de la personalidad en su relación con el medio social o cultural, que con los hechos sociales propiamente dichos. Se trata siempre de la oposición tradicional entre el individuo y el colectivo” (Bastide como se citó en Veras, 2010).

Se encuentran distintos tipos de historia de vida, pero esta investigación hace uso de la técnica conocida como historia de vida focal o temática, este tipo de técnica es muy utilizada dentro de las investigaciones de tipo cualitativo es una buena herramienta para la recolección de datos, se puede desarrollar de manera individual o grupal. (Hernández, 2014).

La historia de vida individual y la historia de vida focal comparten una serie de similitudes, la diferencia radica, en que en la historia de vida focal se habla, se expresa o se narra un episodio concreto de la vida del entrevistado. (Deslauriers, 2004).

Para hacer uso de este tipo de recurso investigativo, es necesario contar con la aprobación del entrevistado y con la necesidad de reconocerse por medio del discurso de sus experiencias, el dialogo, las palabras, signos y símbolos presentes en la comunicación que contribuirán a los procesos interpretativos de la información captada.

Instrumentos.

Dentro de la investigación planteada se hará uso de un instrumento como lo es el formato de entrevista con preguntas guía, para adquirir datos puntuales sobre nuestro objeto de estudio. Esto teniendo en cuenta que durante el transcurso de la entrevista se realizaran otras preguntas con el fin de ahondar en situaciones que se vea necesario para enriquecer la historia de vida que se pretende crear, además que se realizara en encuentros diferentes con el fin de llegar a identificar los factores psicológicos implicados en la investigación como lo es la motivación, la percepción y la conducta que presentan los participantes en la investigación.

El tipo de conversación producida en la entrevista dará información que se obtiene que puede ser comprendida en el contexto de un relato el cual tiene que ser reconstruido una y otra vez en el marco de las condiciones de enunciación y en relación a comentarios pasados y futuros; el texto producido mediante la situación de entrevista, representa el universo social de referencia de la persona entrevistada y permite captar mediante sucesivas lecturas y relecturas los distintos elementos que componen su mundo significativo, la visión de sí mismo, la emergencia de discursos que relacionan al entrevistado con sus grupos de referencia entre otros aspectos.

(Vargas, 2012. p. 132).

Por medio de la aplicación de entrevistas, se profundizó en la historia de vida de cada uno de los participantes. Teniendo en cuenta que la historia de vida de una persona no sólo refleja su subjetividad sino también el espacio y momento histórico en el que la persona se desenvuelve, el discurso obtenido de los participantes refleja una conexión más o menos explícita con la bicicleta como objeto, la ciudad como espacio y la universidad como institución.

Población.

Para la realización de esta investigación se seleccionaron tres estudiantes entre 20 y 24 años (dos mujeres del programa de Psicología y un hombre del programa de Ingeniería de Sistemas) con un nivel socioeconómico 2 y 3, que hacen uso de la bicicleta para desplazarse a la universidad desde más de un año. El muestreo se realizó a conveniencia.

Para la participación en la investigación se tuvieron en cuenta como criterios de inclusión: estar matriculados en la jornada nocturna y activos en la universidad, ser estudiantes de quinto semestre en adelante, usar la bicicleta para desplazarse a la universidad desde hace al menos un año, manifestar su deseo voluntario de colaboración, firmar el consentimiento informado y responder con sinceridad a la entrevista. A cada participante se le explicó el objetivo del estudio y la metodología de la investigación.

Aspectos éticos.

Esta investigación se acoge a lo estipulado en el artículo 18 del Código Deontológico impartido por el Colegio Colombiano de Psicólogos, en donde manifiesta que se seguirá los medios o procedimientos que se hallen suficientemente contrastados, dentro de los límites del conocimiento científico vigente; considerando especialmente los siguientes apartados:

El valor científico o social: una de las particularidades éticas en una investigación es que tenga un valor que se da para ayudar por medio de esta al mejoramiento de los entornos de las personas, por lo tanto, desde la línea de investigación Desarrollo Humano y Social, se pretende hacer un aporte desde la psicología.

Equilibrio favorable del riesgo beneficio: se debe estudiar los riesgos y beneficios que pueden tener para los colaboradores, en este caso los riesgos deben ser mínimos respecto a los beneficios que deben ser mayores, proporcionales o en su defecto que no sea pernicioso para

quien participa de ésta. Este aspecto está coherente con el principio de no maleficencia del manual deontológico del psicólogo, con el cual pretendemos que la información dada por los participantes que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte sea confidencial para no colocarlos en riesgo y que no sean vulnerados sus derechos como la honra y el buen nombre.

Escenarios de diálogo auténtico: las personas que colaboren en el estudio tienen las capacidades aptas para participar en una entrevista en el que se traten diferentes temas que le aquejen, de esta forma, pueden discutir entre pares o iguales y los comentarios no irán regidos por la burla o el sarcasmo, por consiguiente, las entrevistas que se realicen con los participantes serán guiados desde el respeto, la prudencia, sin desvaloraciones discriminatorias de género, raza o condición social.

Consentimiento informado: su objetivo es dar libertad a las personas respecto a su iniciación o retiro de la investigación y certificar su cooperación en la medida que se respeten sus opiniones, valores, intereses, intimidad, etc. De tal forma se les comunica a las personas el objetivo del estudio, los beneficios, las molestias, las responsabilidades y sus derechos como el de cambiar de opinión para participar, para que después de ya comprendida la información acepten voluntariamente colaborar con la investigación.

Resultados

Para la presentación de los resultados se tomaron fragmentos discursivos de las transcripciones de las tres entrevistas realizadas a los estudiantes (dos mujeres y un hombre) de dos programas académicos (Psicología e Ingeniería de Sistemas) de la Fundación Universitaria de Popayán respecto al uso de la bicicleta para ir a la universidad, específicamente cómo perciben los estudiantes el uso de la bicicleta, cuál es la motivación que los hace elegir esta

opción de movilidad y qué tipo de conductas que desarrollan frente a este tipo de transporte. Las características de los participantes se resumen en la Tabla No. 1:

Tabla No. 1

Características de los participantes

<u>Participante</u>	<u>Sexo</u>	<u>Edad</u>	<u>Nivel socioeconómico</u>	<u>Programa</u>	<u>Semestre</u>
Sujeto 1 (Daniela)	Femenino	24 años	3	Psicología	10
Sujeto 2 (Natalia)	Femenino	22 años	2	Psicología	10
Sujeto 3 (Luis)	Masculino	20 años	3	Ingeniería de Sistemas	5

Fuente: elaboración propia.

La recolección y análisis de la información se realizó a través de 4 fases que se describen a continuación:

Fase 1: definición del tema de investigación. Se realizó una lluvia de ideas entre los integrantes del grupo, seguida de un dialogo con el asesor para la formulación del problema y el planteamiento del mismo.

Fase 2: revisión bibliográfica. Se definieron palabras claves (Bicicleta, medio de transporte, motivación, percepción, conducta, estudiantes, universidad) como criterio para la búsqueda en bases de datos académicas (Google Académico, Redalyc, Dialnet y Scielo). La lectura de los documentos permitió establecer tres categorías para abordar el tema de estudio: Percepción, Motivación y Conducta; la razón de su elección responde a que estos conceptos se repetían en

varias investigaciones y ofrecían la posibilidad de ser adaptarse bien al contexto en la población de la Fundación Universitaria de Popayán.

Fase 3: trabajo de campo. Se seleccionaron tres participantes según los criterios de inclusión a quienes se les aplicó una entrevista.

Fase 4. Categorización de la información. Luego de transcribir las entrevistas, se realizó una lectura detallada de las mismas párrafo por párrafo buscando elementos característicos y compartidos por los participantes. Estos elementos dieron lugar a ocho subcategorías: ventajas, desventajas, factor económico, factor ambiental, beneficio físico, beneficio emocional, frecuencia de uso y cambios conductuales. Los resultados se presentan en torno a estas subcategorías.

Fase 5. Análisis. Se tomaron fragmentos discursivos representativos de las entrevistas evidenciando la relación entre categorías y subcategorías.

Categorías y subcategorías

La recolección de los resultados se realizó a partir de tres grandes categorías: Percepción, Motivación y Conducta, complementadas con ocho subcategorías que surgen de los aspectos comunes en el discurso de los participantes en las entrevistas. Estas categorías y subcategorías se muestran en la Tabla No. 2.

Tabla No. 2

Categorías y subcategorías

<u>Categorías</u>	<u>Subcategorías</u>
Percepción	Ventajas Desventajas (involucra Riesgos y Prejuicios)

Motivación	Factor económico
	Factor ambiental
	Beneficio físico
	Beneficio emocional
Conducta	Frecuencia de uso
	Cambios conductuales

Fuente: elaboración propia.

En el proceso de categorización se emplearon códigos deductivos e inductivos, los cuales permitieron describir el fenómeno. En la investigación cualitativa el aspecto deductivo es algo que se presenta antes del trabajo de campo, quedando bajo el criterio de los hechos investigadores; mientras el aspecto inductivo es algo que surge del trabajo de campo, con elementos que no habían sido contemplados en un principio, pero luego se vuelven importantes. En el caso de esta investigación, los códigos deductivos se refieren a las categorías, las cuales se definieron a partir de la revisión bibliográfica inicial, considerando los focos de atención de otros investigadores en torno al tema luego de leer los documentos. Por otro lado, los códigos inductivos o subcategorías se obtuvieron del discurso de los participantes después de transcribir y leer las entrevistas, encontrando características y elementos comunes que permitieron ver el fenómeno desde los datos mismos. Lo anterior, considerando que, desde la metodología cualitativa, el valor de la investigación no está en la explicación externa de los hechos, sino los conceptos construidos por parte de las personas que vivencian y experimentan los acontecimientos y que otorgan un sentido

y significado a los mismos. La Figura 1 expresa la relación evidenciada entre categorías y subcategorías.

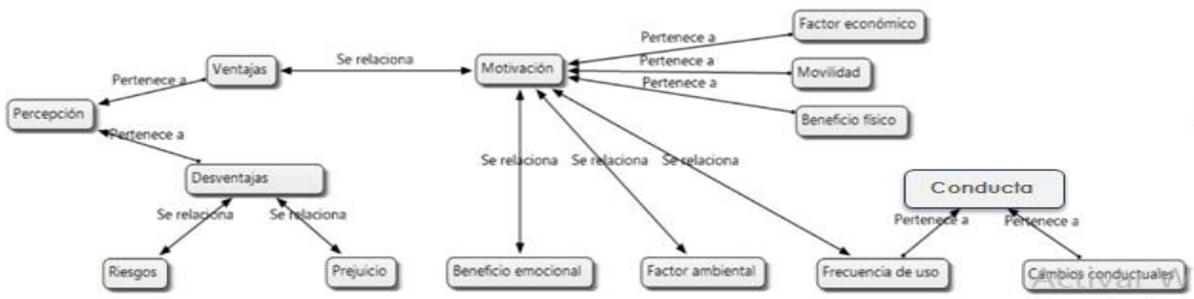


Figura 1. Relación entre categorías y subcategorías

Percepción

La categoría *percepción* dio lugar a las subcategorías *ventajas* y *desventajas*. Las ventajas configuran una percepción favorable, las desventajas una percepción desfavorable y el equilibrio entre ambas establece una percepción neutra. Las ventajas se relacionan con las mismas subcategorías presentes en la categoría *Motivación*, mientras las desventajas incluyen dos aspectos que no se habían considerado inicialmente: los *riesgos* y los *prejuicios* en torno al uso de la bicicleta. Es importante resaltar que, aunque los participantes reconocen claramente las desventajas que conlleva el uso de la bicicleta, las numerosas ventajas que evidencian provocan que posean una percepción favorable de la misma. La percepción de cada participante se presenta a continuación:

Sujeto 1. Considera la bicicleta como un medio de transporte ecológico, lo que le produce la sensación de contribuir con el medio ambiente. En la medida en que pasa el tiempo su gusto por este medio de transporte ha incrementado hasta el punto en que sólo dejaría de utilizarla por eventos externos, que escapan a su control, como vivenciar un atraco o un accidente de tránsito, los cuales a su modo de ver son los dos principales riesgos que conlleva el uso; sin embargo,

asume que dichos riesgos se desencadenan por el uso irresponsable, aunque señala que también se presenta la imprudencia de motociclistas y conductores de servicio público que invaden el carril de los ciclistas. Finalmente, considera que es la bicicleta es un medio de transporte que permite circular mejor por la ciudad, teniendo en cuenta que cuándo se presenta mucha congestión en la vía puede bajarse de la bicicleta y caminar.

Sujeto 2. Considera la bicicleta como un medio de transporte económico. Los beneficios que encuentra en el uso de la bicicleta superan los posibles riesgos, esto se refleja en el siguiente fragmento de la entrevista: “Jamás dejaría la bicicleta, un ejemplo que a mí me lleguen a robar, yo haría todo lo posible por conseguirme otra [bicicleta] y si me llego a accidentar fuertemente me recuperó y sigo.” Señala que, aunque la bicicleta ofrece muchos beneficios, lo que más le gusta es la sensación de libertad al usarla, afirmando que: “uno puede ir para donde quiera dentro de la ciudad.” Paralelo a esto, ha encontrado en la bicicleta una forma de reflexionar, desestresarse y mejorar como persona; finalmente, considera que no cualquiera puede usar una bicicleta, debido principalmente a los prejuicios (vergüenza) y el miedo, lo anterior se refleja en el siguiente fragmento de la entrevista: “Las personas que les gusta mucho las apariencias no harían nunca uso de la bicicleta; tuve muchas compañeras que decían <yo jamás voy a llegar en una bicicleta que vergüenza yo llegar sudada... que el pelo... que una cosa... que la otra...> son personas que les importan mucho las apariencias.”

Sujeto 3. Considera la bicicleta como un medio de transporte ideal, en la medida en que le permite ahorrar dinero mientras mejora su estado físico. Desde su perspectiva tener una moto o un carro contaminan y generan gastos como la póliza de seguro, la revisión técnico-mecánica, gasolina, etc. Por otro lado, concibe el uso de la bicicleta como una actividad de bajo riesgo, lo anterior se refleja en el siguiente fragmento de la entrevista: “Riesgo hay en todo momento, así

se vaya a pie, en moto o en carro, lo único que cambia es la facilidad que se tiene de un lugar a otro, pero el riesgo como tal siempre va estar en todo momento, por lo que ya depende de uno, salir sin casco, ir a toda velocidad, no parar en ciertos sitios que parezcan peligrosos.”

Finalmente, indica que las desventajas de utilizar la bicicleta son: “los accidentes, el sudor que es algo que molesta y el robo si se anda con una bicicleta muy costosa.”

Motivación

Entre los aspectos evidenciados en los participantes para usar la bicicleta se encontró el uso por un factor económico, el uso por movilidad y el uso por beneficio físico, como las principales razones, reforzados por un factor ambiental y de beneficio emocional. Los resultados de estas subcategorías dentro de la categoría motivación se presentan a continuación:

Factor económico. La principal razón por la cual los participantes utilizan la bicicleta es el factor económico, lo cual es algo que les preocupa considerando que no tienen tantos ingresos y deben solventar diferentes gastos. De este modo, la bicicleta los lleva a moverse rápidamente por la ciudad sin gastar mucho dinero. En su condición de estudiantes, el ahorro que conlleva dejar de usar transporte público se vuelve cada vez más significativo con los días, pudiendo utilizar este dinero para fotocopias, libros o alimentación. Los fragmentos de las entrevistas que sustentan esta subcategoría se presentan a continuación:

“Al principio fue con una compañera que vivía muy cerca de mi casa; las dos siempre tratábamos de conseguir el medio de transporte (refiriéndose a la bicicleta) porque era muy costoso el moto taxi y este tipo de cosas (refiriéndose al transporte público) entonces si fue digamos que entre las dos tratamos de conseguirlo para transportarnos”
(...) “La universidad fue como una fuente principal por la que quise utilizarla

(refiriéndose a la bicicleta) y principalmente también por la economía, porque vivía como a 40 minutos o un poco más de la universidad” (Sujeto 1, Entrevista 1).

“El uso de la bicicleta viene de mi estilo de vida; también porque quería ahorrar dinero y tiempo, entonces esto fue lo que me impulsó, la universidad consideró que no tiene como tal un espacio adecuado ni tampoco te impulsa (refiriéndose a incentivar el uso de la bicicleta)” (...) “La he utilizado como para economizar dinero más que todo.” (Sujeto 2, entrevista 2)

“Utilizar la bicicleta ha permitido ahorrar [gastos] en el transporte, y tener un mejor estado físico.” (...) “Ahorro en gastos y en tiempo, porque, aunque viva cerca de la universidad se llega mucho más rápido en bicicleta que a pie.” (Sujeto 3, Entrevista 3)

Movilidad. La facilidad o dificultad con que los participantes se mueven por la ciudad es un aspecto central para seguir usando la bicicleta, esto se considera incluso más importante que los riesgos asociados al uso como la posibilidad de sufrir un robo o un accidente de tránsito. Para los participantes una buena movilidad es aquella que les permite desplazarse rápidamente de un lugar a otro, evitando la congestión vehicular al pasar por lugares más estrechos o bajándose de la bicicleta para avanzar caminando. Reconocen que la principal barrera contra la movilidad, además de los trancones, son las largas distancias. Considerando lo anterior, se encontró que los participantes no sólo usan la bicicleta para ir a la universidad sino también para sus actividades cotidianas y laborales como se muestra en los fragmentos de las entrevistas que se presentan a continuación:

“Aparte de la universidad cuando tengo que ir a hacer una vuelta o dejar cierto tipo de cosas... ahora me dedico a hacer domicilios, digamos que para eso también la utilizo” (Sujeto 1, Entrevista 1)

“Como transporte; la llevaba para la universidad específicamente porque antes me iba caminando” (...) “Como medio de transporte cuando tengo que ir a hacer trabajos, cuando tengo que ir a hacer algún favor, alguna diligencia, a comprar algo y también para ir a visitar a mis amigos” (...) “Una ayuda súper grande, si tenía que ir a comprar algo o si tenía que ir a un barrio lejos iba en bicicleta.” (Sujeto 2, Entrevista 2)

Beneficio Físico. El tercer factor de mayor importancia para los participantes al momento de usar la bicicleta es el beneficio para su salud representado en tener mayor resistencia y desarrollo físico. Este factor se relaciona con la subcategoría *cambios de conducta* de la categoría *Conducta*, en la medida en que el uso de la bicicleta les ha permitido adquirir hábitos de vida saludable como alimentarse mejor, conocer su capacidad para saber a qué ritmo deben pedalear para no sudar demasiado, y percibir que tienen mayor agudeza visual al centrar continuamente su atención sobre una variedad de estímulos visuales y auditivos que se presentan en la vía como las señales de tránsito, los otros vehículos y los peatones. Los fragmentos de las entrevistas que sustentan esta subcategoría se presentan a continuación:

“Al principio fue porque como que no tenía el hábito, me lastimaba un poco, y además pues si me dolía un poco porque tengo un problema en la rodilla; entonces al principio como que trate de retractarme, pero fue más fuerte el hecho que me gusto y porque no generaba tantas cosas económicas” (...) “La bicicleta digamos que suple cierta parte de esos hábitos (refiriéndose a los hábitos de vida saludable).” (Sujeto 1, Entrevista 1).

“Nos ayuda a nosotros como personas a desarrollar habilidades, [como] la inteligencia espacial” (Sujeto 2, Entrevista 2).

“Me gusta ser competitivo, y comparar cómo voy teniendo más fuerza y resistencia mientras más uso la bicicleta” (Sujeto 3, Entrevista 3).

Factor ambiental. Para los participantes la contribución ambiental que realizan al usar un medio de transporte que no contamina es algo muy satisfactorio que, si bien no es el principal motivo para usar la bicicleta, definitivamente refuerza su uso. Los fragmentos de las entrevistas que sustentan esta subcategoría se presentan a continuación:

“Siempre me ha gustado utilizar cosas que no implique como grandes contaminaciones, eso para mí es un gran refuerzo y pues me motiva bastante como a utilizarla (...) porque le aporta un poco a la naturaleza entonces por eso creo que también sería una experiencia significativa.” (Sujeto 1, Entrevista 1).

“Es lo más amigable con el medio ambiente (...) yo soy de las personas que consideró que entre uno menos cosas haga para contaminar es fantástico, de hecho, no consume combustible. A veces se dañan, pero son los neumáticos y las llantas, soy de las personas que reutilizan, así que si se puede arreglar es mucho mejor, en lugar de estar comprando.” (Sujeto 2, Entrevista 2).

Beneficio emocional. Para los participantes el uso de la bicicleta se ha convertido en una forma de distraerse, recrearse y relajarse; el nivel de conexión emocional que establecen con este medio de transporte es tan alto que su uso favorece la reflexión, así como el afrontamiento de sentimientos de estrés, preocupación y tristeza. Aunque el beneficio emocional no es un factor decisivo en los participantes para usar la bicicleta, definitivamente refuerza la intención de continuar usándola. Los fragmentos de las entrevistas que sustentan esta subcategoría se presentan a continuación:

“Soy una persona que me estreso muchísimo por las cosas, pues por las responsabilidades tal vez académicas, exceso de trabajo o cuestiones personales; entonces cuándo me voy en bicicleta es como si me olvidara de todo: me llevo

audífonos y escucho mi música... es como si me desconectara de todo y me ayudara a reducir esos niveles de estrés y también a mejorar mi estado de ánimo. También cuando estoy de mal genio me ayuda bastante (...) He aprendido a valorar lo poco y lo sencillo de la vida con una bicicleta; a veces no se necesita de grandes cosas como para estar contento, como para disfrutar, para ir a visitar a alguien o para darse un espacio uno mismo; entonces considero que la bicicleta me ha permitido reflexionar, conocerme a mí misma y mejorar.” (Sujeto 2, Entrevista 2).

“Ha reforzado positivamente en lo mental, para desestresarse de la carga laboral y de la carga de la universidad, ya que cuando llegan los fines de semana, se puede ir a sitios abiertos, donde hay mucha vegetación y aire que hace que haya como una paz mental, lo cual hace sentir bien, ayuda a pensar, a planear como hacer las cosas, para después volver a empezar la semana” (Sujeto 3, Entrevista 3).

Conducta

Entre las conductas evidenciados en los participantes al usar la bicicleta, se encuentra la *frecuencia de uso* y el *cambio conductual*. Las subcategorías dentro de la categoría *Conducta* se describen a continuación:

Frecuencia de uso. Los participantes comparten la característica de usar la bicicleta todos los días de la semana, varias veces al día desde hace cuatro años. Lo anterior evidencia un nivel de uso alto que sugiere que los participantes no sólo se desplazan desde su residencia hasta la universidad, sino que su movilidad misma se ha configurado en torno a este medio de transporte. El fragmento que mejor representa esta subcategoría se toma del Sujeto 2, Entrevista 2: *Todos los días, varias veces al día desde hace cuatro años; porque me iba a la universidad*

con ella, si tenía que salir a hacer un trabajo y el sábado que por lo general iba a donde mis compañeras. ¡Si tenía que salir tres o cuatro veces me iba en la bicicleta!

Cambio conductual. El uso de la bicicleta ha generado cambios en las conductas en los participantes, mostrándose más activos físicamente, perseverantes, competitivos, autónomos y disciplinados respecto a la conducta que tenían antes de usar la bicicleta; en algunos casos, también se han vuelto más osados y hasta cierto punto imprudentes al momento de usar la bicicleta cuándo tienen prisa por llegar a un lugar cuando antes esto les producía miedo. Los fragmentos de las entrevistas que sustentan esta subcategoría se presentan a continuación:

“Creo que me hizo más activa porque era super perezosa” (Sujeto 1, Entrevista 1).

“Me volví un poco más confiada a la hora de andar en la calle, antes me iba caminando, pero uno va con cierto miedo como si lo fueran a robar, entonces creo que sí favorece mucho la confianza. Al inicio me costó bastante porque me daba miedo.”
(Sujeto 2, Entrevista 2).

“Haber aprendido a arreglar la bicicleta, son conocimientos que no vienen mal, otro es andar con cuidado cuando se está en las vías y tener prevención de los robos.”
(Sujeto 3, Entrevista 3).

Se observó una gran adhesión de los participantes hacia el uso de la bicicleta, considerando que llevan cuatro años usándola y actualmente no encuentran una razón que los lleve a dejar de hacerlo; esto se explica porque valoran más alto las ventajas que los prejuicios y los riesgos. De este modo, se encontró una alta frecuencia de uso que sugiere la utilización de la bicicleta como principal medio de transporte en la vida cotidiana, y una modificación de hábitos importante con relación al descanso físico para la recuperación, mantener una buena alimentación para tener energía, y de administración del tiempo para no llegar tarde a clases.

Discusión

El uso de la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte económico, ecológico y saludable que permite desplazarse rápidamente por la ciudad, constituyéndose como una alternativa viable y sostenible tanto para estudiantes como para trabajadores. En este sentido, no sólo contribuye a la movilidad sino también al empleo, a través de la modalidad de domicilios. Al ser un medio de transporte de fácil acceso contribuye al cumplimiento de algunos de los objetivos de desarrollo del milenio como acabar con la pobreza extrema, alcanzar la igualdad entre los géneros y garantizar una vida saludable.

Los participantes en la investigación tienen una percepción favorable sobre el uso de la bicicleta, identifican claramente los aspectos que los llevan a utilizarla y lo hacen desde hace cuatro años, todos los días, en ocasiones varias veces en un mismo día; utilizándola principalmente para ir a estudiar, pero también para hacer diligencias, visitar a sus amigos, mejorar su salud física e incluso recrearse. De acuerdo con Jordi (2017), “Las percepciones socioculturales referidas a la salud, en su asociación con la práctica ciclista en la ciudad, inciden en el modo en que se contempla la posibilidad de iniciar, mantener o abandonar el uso de este vehículo” (p, 310), lo que valida la relación evidenciada entre las percepciones y la motivación que a su vez orienta determinada conducta.

La bicicleta se ha convertido en un transporte útil en la medida en que permite ahorrar tiempo y dinero en el desplazamiento dentro de la ciudad. En este sentido, Ortiz, Montenegro y Soto (2015) encontraron una relación entre el bajo nivel socioeconómico y el uso de la bicicleta, siendo más probable que la población de estudiantes en un nivel socioeconómico más alto utilice menos la bicicleta para transportarse y más con fines recreativos y deportivos, considerándola como un accesorio y no como un apoyo o algo indispensable para el día a día.

Para los participantes en la investigación, el uso de la bicicleta contribuye con el medio ambiente al no contaminar; lo cual es algo que se repite tanto en el discurso de los participantes como de las instituciones en diversas investigaciones. Lo anterior se explica por la búsqueda de sostenibilidad como tendencia global en medio del crecimiento de la población en las ciudades; en este sentido Álvarez (2016) señala que la sostenibilidad “adquiere visibilidad ante muchas de las problemáticas ambientales que están afectando a la población urbana y, son las ciudades y su acelerada expansión, la causa y el recipiente de la contaminación ambiental derivada de sus dinámicas.” (p, 149).

A nivel de ventajas, los resultados obtenidos corroboran los de Metaute y Arias (2017), en su investigación sobre los “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”; en el que mencionan que los usuarios se mostraron satisfechos con el uso de la misma como opción de transporte, como el hecho de que en la medida en que fueron interactuando con ella percibieron mayores beneficios que consolidaron su intención de seguir usándola. Respecto a las desventajas, los resultados discrepan en el sentido de los participantes de Metaute y Arias “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” (p, 101), mientras los participantes de la Fundación Universitaria señalaron sentirse más seguros y confiados con el paso del tiempo. La razón por la cual los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán no consideran esto tan importante como los participantes de Medellín responde al contexto (tamaño de la ciudad, nivel de tráfico vehicular y seguridad) y al tiempo que llevan usando la bicicleta.

Aunque los estudiantes señalaron la posibilidad de sufrir algún accidente de tránsito y la posibilidad de sufrir un robo; para ellos, esto resulta poco significativo con relación a los beneficios que obtienen al usar la bicicleta. Estos resultados se relacionan con los hallados en la investigación de Ramírez (2017), quien encontró que a mayor tiempo y frecuencia de uso menor es la importancia concedida a variables negativas como la inseguridad y accidentalidad. El hecho de que los estudiantes entrevistados no tengan en cuenta las percepciones desfavorables de los otros podría deberse a dos cosas: una necesidad real de economizar gastos para transportarse y al mantenimiento de una “autopercepción” favorable sustentada desde sus vivencias (Jordi, 2017).

Por otro lado, se encontró una especie de prejuicio, donde los estudiantes han sido objeto de burlas por parte de otros quienes consideran que desplazarse en bicicleta es vergonzoso o poco higiénico, lo que no afecta su decisión de seguirla usando, pero les produce incomodidad. “A veces las personas se burlan porque uno anda en bicicleta (...) otras personas a veces te ven raro si llegas cansado o sudado (...) pero no me interesa, a mí me gusta, entonces yo pienso en todo lo que se gastan en dinero yo me lo ahorro y me lo puedo comprar [gastar] en otras cosas.” (Sujeto 2, Entrevista 2). Respecto a esto, Jordi (2017) plantea la necesidad de cambiar las percepciones sociales dominantes para dar paso a una concepción de la bicicleta como alternativa de transporte viable que permita a su vez superar estos prejuicios.

Respecto a las desventajas percibidas por los participantes, los resultados asumen una vía distinta a lo encontrado por Herrero y colaboradores (2018) denominado “Barreras percibidas por los estudiantes en el desplazamiento al centro educativo: un estudio piloto en niveles postobligatorios.” Mientras los estudiantes en su investigación señalaron limitaciones como la distancia, tiempo, clima, seguridad y cansancio, los estudiantes en la Fundación Universitaria sólo consideraron la distancia como un impedimento, mencionando que un trayecto fuera de la

ciudad o mayor a 15 minutos los desmotiva para usar la bicicleta. Respecto a los otros factores referidos por Herrero y Colaboradores, los estudiantes de la Fundación Universitaria discrepan afirmando que, si bien el uso de la bicicleta demanda de ellos un esfuerzo físico que se traduce en cansancio, ese cansancio es menor en la medida en que usan más la bicicleta y con ello alcanzan mayor resistencia y satisfacción. Respecto al clima y la seguridad los participantes de la Fundación Universitaria no mencionaron molestias por el clima pero sí por el sudor al llegar a clases (un elemento que no mencionaron los participantes de Herrero y colaboradores); respecto a la seguridad, los estudiantes en la Fundación Universitaria afirmaron que el peligro está en todas partes y que aunque se movilizan con la precaución de no detenerse en lugares peligrosos ni exceder la velocidad, no dejarían de usar su bicicleta debido al temor.

Las desventajas señaladas por los participantes no incluyeron otras encontradas en estudios realizados en ciudades más grandes donde la contaminación acústica y atmosférica aparecen como factores importantes de afectación; de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (2017), un ciclista que transita por una vía con alta congestión “puede estar sometido a niveles de ruido que le causen fastidio, malestar, confusión, y posibles cambios en su conducta y actitud” (p, 13). La ausencia de estos factores responde a dos cosas: el número reducido de participantes en la muestra y la dinámica propia de cada ciudad; con relación a esto Götschi, Garrard & Giles-Corti (2016), afirman que si bien el uso de la bicicleta conlleva por sí mismo beneficios para la salud, “La magnitud exacta y el equilibrio de los beneficios y riesgos del ciclismo dependerá de las condiciones locales” (p, 63), lo que hace pertinente seguir desarrollando trabajos cualitativos que aborden experiencias, imaginarios y creencias.

Para los participantes en la investigación los beneficios trascienden el uso por necesidad o utilidad convirtiéndose en un elemento que ha configurado significativamente su estilo de vida.

Entre los beneficios encontrados resalta el factor emocional, donde el uso de la bicicleta parece tener efectos positivos sobre el estado de ánimo. Estos resultados son congruentes a los obtenidos en otras investigaciones que afirman que el uso de la bicicleta contribuye a lograr una “Mejor calidad de vida y menos estrés, depresión y ansiedad”. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017. p, 22). De este modo, la investigación arrojó resultados similares a los evidenciados por Gallo y Muñoz quienes señalan que el uso de la bicicleta permite “una mejor salud mental, mejores condiciones para la atención y por tanto para la productividad, reducción del ausentismo, la accidentalidad y promoción de prácticas saludables como el ejercicio diario y el deporte” (s.f., p.4).

La motivación evidenciada en los participantes es de tipo intrínseca, teniendo en cuenta de que los participantes no refirieron estímulos externos como factor principal para hacer uso de esta, ni se percibió una intención de abandono del uso al vivenciar eventos externos como congestión vehicular, dificultad para guardar su bicicleta en la universidad o burlas de algunos de sus compañeros; lo que sugiere que es congruente con la teoría de la autodeterminación (Curione, Huertas, s.f), lo que explicaría por qué se han mantenido constantes en el uso. Por otro lado, Rodríguez-Castellanos y Novoa-Gómez (2018) encontraron que frente a la actividad física en general, sobresale el refuerzo positivo, con sus consecuencias naturales como son la obtención de mayor energía y el placer de realizar la actividad (algo compartido con los participantes de la Fundación Universitaria), seguidamente se encuentra la aprobación de los pares (algo que no se encontró en los participantes quienes mencionan seguir usando la bicicleta aunque nadie los acompañe o incluso se rían de ellos).

Finalmente, aunque no se profundizó en el tema, algunos fragmentos discursivos sugieren el aspecto social como un reforzador de uso de la bicicleta para los estudiantes. Los resultados

obtenidos en torno a la socialización con otros a partir del uso de la Bicicleta recuerdan los señalados por Troncoso y colaboradores (2019), quienes encontraron en la práctica colectiva del uso “la posibilidad de trabajar la educación vial organizando salidas en grupo buscando responder de forma práctica las preguntas: ¿Cómo manejar un grupo en carretera? ¿Cómo prevenir accidentes?” (p, 17). En este sentido, se pudo evidenciar que el aspecto social (montar bicicleta con amigos) es una conducta que refuerza el uso, aunque no lo subordina a esto; es decir, una persona puede seguir usando la bicicleta solo, pero prefiere hacerlo acompañado. Lo anterior se refleja en el discurso de los estudiantes en la presente investigación, quienes mencionan haberse involucrado en el uso de la bicicleta debido a una amiga (Sujeto 1), llevar en ocasiones a alguna compañera de estudio en la bicicleta (Sujeto 2) y salir con sus amigos los fines de semana para recrearse y entrenar (sujeto 3); sin embargo, hay que resaltar que esto podría haberse presentado debido a una coincidencia que tal vez se haga más distante en estudios que aborden el mismo tema en una población mayor.

Conclusiones

Respecto al cumplimiento del objetivo general, se encontró que, aunque los factores psicológicos asociados al uso de la bicicleta están presentes en los documentos científicos y en el discurso de los participantes, ocupan un lugar secundario frente a otras variables como la economía, la salud física y la contribución ambiental; de este modo, afirman que la actividad física conlleva beneficios para la salud en general, sin mencionar factores psicológicos en particular.

Con relación al primer objetivo específico se encontró que el factor económico es la principal razón por la que los participantes de la jornada nocturna usan la bicicleta para ir a la universidad, permitiéndoles reservar un dinero que emplean para comprar alimentos y fotocopias. Además de esto, valoran la facilidad para desplazarse por la ciudad en su bicicleta, lo que les

permite administrar su tiempo y evitar congestión vehicular. Una tercera razón importante la constituye el mejoramiento de su salud física.

Frente al cumplimiento del segundo objetivo específico, se encontró una sola posición favorable por parte de los estudiantes respecto al uso de la bicicleta, reforzada por sus interacciones con la misma a lo largo de cinco años, situación que los lleva a preferir este medio de transporte por encima de otros. En este aspecto se concluye que la intención de uso aumenta o disminuye dependiendo de la percepción, la cual puede cambiar o reforzarse de acuerdo con las vivencias.

Con relación al tercer objetivo específico, se encontró que la conducta se relaciona con la motivación, en el sentido de que a mayores reforzadores mayor es la frecuencia de uso, lo que se refleja en el hecho de que los participantes usan la bicicleta varias veces al día e incluso los fines de semana cuando no se requiere su presencia en la universidad. Esto sugiere que la presencia de reforzadores a estudiantes que no usen la bicicleta tendría el potencial de convencerlos de usarla.

En la revisión sistemática no se encontró una relación directa entre el uso de la bicicleta y los factores psicológicos, sino diferentes estudios que relacionan la actividad física general (por ejemplo, caminar) con el mantenimiento de la salud física y la prevención de la enfermedad física. Esto refleja un vacío en el conocimiento que invita a realizar un trabajo exploratorio de mayor alcance, en virtud de que algunos de los fragmentos en las entrevistas con los estudiantes sugieren que han logrado un empoderamiento por el uso de la bicicleta, mostrándose más seguros de sí mismos y de sus capacidades, dando como resultado mayor confianza, autonomía, control de sus emociones e independencia.

Recomendaciones

Es importante que los estudiantes reflexionen en torno a las ventajas y desventajas que tienen los medios de transporte que usan, de modo que puedan identificar y elegir los mismos de acuerdo con sus necesidades, posibilidades y deseos.

Permitir una mayor flexibilidad en los planes de estudio para incluir espacios para la promoción de prácticas deportivas diversas, incluyendo ciclo paseos.

Que este trabajo se pudiera divulgar de una manera que de pronto las directivas, institución o los gobiernos locales puedan considerar que hay intencionalidad de utilizar la bicicleta y que de cierta manera se represente el reconocimiento como actores viales.

La formación de hábitos saludables es crucial durante la carrera, considerando que los profesionales tendrán la responsabilidad de replicar los mismos al egresar de la universidad.

Es importante la práctica del autocuidado que puede hacerse desde pequeñas acciones en las aulas de clase o en el desarrollo de al menos una campaña de difusión por semestre para brindar la oportunidad a los estudiantes de conocer esta alternativa de transporte señalando los resultados obtenidos en las grandes ciudades o en los casos particulares de los mismos estudiantes de la universidad.

Referencias

Alcaldía de Popayán. Programa de Bicicletas Públicas – BICIPP se fortalece en Popayán.

Recuperado de <http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/sala-de-prensa/noticias/Programa-de-Bicicletas-P%C3%BAblicas-%E2%80%93-BICIPP-se-fortalece-en-Popay%C3%A1n>

Álvarez, V, C. (2016). La movilidad sostenible como política global y su consolidación hacia el futuro en la ciudad de Medellín en respuesta a la ocupación territorial y sus problemáticas. Trabajo de grado para optar por el título de Magister en Estudios Urbano Regionales.

- Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/52870/1/43876410.2016.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). Cómo promover el buen uso de la bicicleta.
- Caballero, R.; Franco, P.; Mustaca, A. y Jakovcevic, A. (2014). Uso de la bicicleta como medio de transporte: influencia de los factores psicológicos. Una revisión de literatura. *Psico*, 45(3), pp. 316-324. Recuperado de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mCpJNd7de74J:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5633355.pdf+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co>
- Caicedo, M, A (2019) Guía del trabajo de grado. Fundación Universitaria de Popayán, Fup. Programa de Psicología. Popayán – Colombia.
- Calderón, R, D., Paz, V, D., y Orozco, M, Y. (2020). Caracterización de los estilos de vida en estudiantes universitarios, revisión documental en el periodo 2010-2020. Trabajo de grado para obtener el título de Fisioterapeutas. Cali: Universidad Santiago de Cali. Disponible en <https://repository.usc.edu.co/bitstream/20.500.12421/3247/3/CARACTERIZACION%20DE%20LOS%20ESTILOS.pdf>
- Chará Ordóñez, W. D., Palta Limas, M. A., y López Martínez, J. C. (2017). Percepción ciudadana, gestión pública e intervención institucional de la movilidad urbana en el año 2017, en la ciudad de Popayán–Colombia *Summa Iuris*, 5(2), 334-356. Recuperado de: <https://www.funlam.edu.co/revistas/index.php/summaiuris/article/view/2600/1965>
- Congreso de Colombia (2016). Ley 1811. Recuperado de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE%20OCTUBRE%20DE%202016.pdf>

- Curione y Huertas (s.f). Teorías cognitivas de la motivación humana. Manual de introducción a la psicología cognitiva. Recuperado de <https://cognicion.psico.edu.uy/sites/cognicion.psico.edu.uy/files/Cap%C3%ADtulo%209.pdf>
- Denzin, N., y Lincoln, Y. (coords.). (2012). Manual de Investigación Cualitativa. Volumen I. El campo de la investigación cualitativa. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Deslauriers, J. (2004). Investigación Cualitativa, Guía práctica. Editorial Papiro
- Devarie, s.f. El ciclismo y la salud cardiovascular. Med centro, consejo de salud de puerto rico, a la vanguardia de la salud primaria. Recuperado de <http://www.medcentro.org/prensa/01%20Press%20Release/MBR%20-2014-2015%20Digital.pdf>
- Duclo, D. (s.f). Historia de la Bicicleta. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/367123951/Historia-de-la-bicicleta-pdf>
- El Espectador. (05 de agosto del 2019). Cada día muere un ciclista en Colombia, según Medicina Legal. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/cada-dia-muere-un-ciclista-en-colombia-segun-medicina-legal/>
- Fuster Guillén, D. E. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. Propósitos y representaciones, 7(1). Recuperado de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2307-79992019000100010&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Gallo, I., y Muñoz, K. (sin fecha). Caracterización de la Economía de la Bicicleta en Bogotá. Recuperado de

http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

García, Lubián y Moreno (s.f). La investigación biográfico narrativa en educación. Recuperado de http://web.usbmed.edu.co/usbmed/curso_docente/DOCUMENTOS_CALI/TEXTOS%20CURSO%20DE%20FORMACI%C3%93N/INSTRUMENTOS/INVESTIGACION_BIBLIOGRAFICA_NARRATIVA.pdf

Gibbs, G. (2007). El análisis de datos cualitativos en investigación cualitativa. Madrid: Editorial Morata. Alcaldía de Popayán. Programa de Bicicletas Públicas – BICIPP se fortalece en Popayán. Recuperado de <http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/sala-de-prensa/noticias/Programa-de-Bicicletas-P%C3%BAblicas-%E2%80%93-BICIPP-se-fortalece-en-Popay%C3%A1n>

Giraldo Prato, M. (s.f.). Abordaje de la investigación cualitativa a través de la teoría fundamentada en los datos. Actualidad y nuevas tendencias, Año 4, II (6). Recuperado de <http://servicio.bc.uc.edu.ve/ingenieria/revista/Inge-Industrial/VolII-n6/art5.pdf>

Götschi, T., Garrard, J., & Giles-Corti, B. (2016). Cycling as a Part of Daily Life: A Review of Health Perspectives, *Transport Reviews*, 36:1, 45-71, DOI: 10.1080/01441647.2015.1057877

Hernández Sampieri, R. (2014). Metodología de la investigación. 92-416.

Herrera Guzmán, J. C. (2005). Propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la Universidad Tecnológica de Pereira. Universidad Tecnológica de Pereira. Facultad de Ciencias Ambientales. Recuperado de <http://docplayer.es/3366206-Propuesta-para-la-implementacion-de-la-bicicleta-como-medio-de-transporte-y-recreacion-en-la-universidad-tecnologica-de-pereira.html>

- Herrera, F., Ramírez, M., Roa, J., y Herrera, I. (2004). Tratamiento de las creencias motivacionales en contextos educativos pluriculturales. Recuperado de <http://www.rieoei.org/investigación/625Herrera.pdf>
- Herrero, D. C., Solís, M. V., Miguel, P. A. S., & Prieto, J. P. (2018). Barreras percibidas por los estudiantes en el desplazamiento al centro educativo: un estudio piloto en niveles postobligatorios. *TRANCES. Transmisión del Conocimiento Educativo y de la Salud*, (Extra 1), 361–376.
<https://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/ceo/article/view/6552>
<https://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/ceo/article/view/6552>
- Jakovcevic, A.; Franca, P.; Dalla Pozza, M. V. y Ledesma, R. (2015). Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte. *Suma psicológica*, 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), 307-320. doi: 10.18294/sc.2017.1164
<https://www.scielosp.org/pdf/scol/2017.v13n2/307-320>
- Justicia (2019). Muertes de ciclistas en las vías aumentan un 31% este año. *El Tiempo*.
Recuperado de <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/aumentan-las-muertes-de-ciclistas-en-accidentes-de-transito-segun-cifras-de-medicina-legal-405300>
- Martínez, F. (2010). Caminar y usar bicicleta para vivir. *Del reino de este mundo/entrevista*. *Arquitectura y Urbanismo*, Vol.31, No. 1. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:jkqdKzXDAoQJ:rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/download/26/26+&cd=2&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

- Martínez, M. (2006). La investigación cualitativa (síntesis conceptual). *Revista Ipsi*, Facultad de Psicología, vol. 9, Nº 1 – 2006 PP. 123 – 146. Recuperado de http://sisbib.unmsm.edu.pe/bvrevistas/investigacion_psicologia/v09_n1/pdf/a09v9n1.pdf
- Martínez, R. (2017). El robo de ciclas aumentó 66 por ciento este año. *El colombiano*. Recuperado de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/aumenta-el-robo-de-ciclas-este-ano-en-66-por-ciento-HI6695548>
- Metaute Agudelo, S. M. (2017). 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. Universidad de Antioquia, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Recuperado de http://200.24.17.74:8080/jspui/bitstream/fcsh/1089/1/MetauteStephanie_2017_SignificadosEstudiantesUniversitarios.pdf
- Miguel Aignerren, S.F. Técnicas de medición por medio de escalas. Universidad de Antioquia, facultad de ciencias sociales y humanas.
- Miranda Caycho, A. y Arellano Ramos, B. (2017). Encuesta de movilidad: uso de la bicicleta en Lima metropolitana. Universidad Politécnica de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Centro de Política del Suelo y Valoraciones. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/105877/Report+-+Anthony+MirandaC.pdf;jsessionid=6ED7379312AAC0EDB6DCA0B5C9EB7FDA?sequence=1>
- Mosquera, M, J (2016) El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. *Revista sociedad y economía*, núm. 31, pp. 95-119. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99647007005>

- Naranjo, M. L. (2009). Motivación: perspectivas teóricas y algunas consideraciones de su importancia en el ámbito educativo. *Revista Educación*, 33(2), pp. 153-170. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=44012058010>
- Núñez, A., Tobón, S., Arias, D., Serna, J., Rodríguez, M., y Muñoz, A. (2010). Calidad de vida, salud y factores psicológicos en poblaciones no clínicas de dos municipios colombianos. *Hacia la Promoción de la Salud*, 15 (2), 125 - 142. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v15n2/v15n2a08.pdf>
- Ortiz, B, L., Montenegro, C, L., y Soto, R, N. (2015). Efectos socioeconómicos generados por el transporte urbano en la ciudad de Bogotá en los estudiantes de la jornada nocturna de la universidad la Gran Colombia. Trabajo de grado para optar por el título de especialistas en Gerencia Financiera. Bogotá. Recuperado de https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/4254/Efectos_socioecon%C3%B3micos_trasporte_urbano.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Palma, X., Gómez, D. E., Garzón, P. C., & Rodríguez, F. R. (2020). Fiabilidad de un cuestionario de modos, tiempo y distancia de desplazamiento en estudiantes universitarios. *Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación*, (37), 210-214.
- Pardo, C. Moscoso, M. Olivares, C. Van, T. Gómez, D y Herrera, I. Eds. (2018). *La bicicleta*
- Peñuela Chipatecua, C. A. y Cruz Sarmiento, W. A. (2017). Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la Institución Educativa Liceo Mayor de Villavicencio. Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO, Villavicencio Meta. Recuperado de https://repository.uniminuto.edu/bitstream/handle/10656/7102/TE.PRO_PeñuelaChipateucaCamiloAndrés_2017..pdf?sequence=1&isAllowed=y

Pereira – Colombia 2004.

Pereira – Colombia 2004.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2015). Objetivos del Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.who.int/mediacentre/events/meetings/2015/un-sustainable-development-summit/es/>

Puyana, Barreto (s.f). La historia de vida: Recurso en la investigación cualitativa Reflexiones metodológicas. Departamento de Trabajo Social Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/18451/2/14265-48104-1-PB.pdf>

Quecedo Lecanda, R. y Castaño Garrido, C. (2003). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. Revista de Psicodidáctica, 14, pp. 5-40. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/39219263_Introduccion_a_la_metodologia_de_investigacion_cualitativa

Ramírez, S. (2017). Factores que afectan el uso de la bicicleta como medio de transporte por parte de las estudiantes de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Boletín Semillas Ambientales, Vol. 11 No. 2, pp. 118 –126: Bogotá. ISSN: 2463-0691. Recuperado de: <http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/14612/1/RamirezZamudioSoniaRocio2017.pdf>

Redacción Bogotá (2019). En enero hubo 441 casos de hurto de bicicletas en Bogotá: al menos 14 cada día. El espectador. Recuperado por <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/en-enero-hubo-441-casos-de-hurto-de-bicicletas-en-bogota-al-menos-14-cada-dia-articulo-838538>

- Rincón Alonso, J. D. (s.f.). Pedaleando por Bogotá: la ciudad como espacio de percepción, la reconstrucción y reapropiación. Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Facultad de Ciencias y Educación. Recuperado de <http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/5633/1/PEDALEANDO%20POR%20BOGOT%C3%81.pdf>
- Rodríguez-Castellanos, F., & Novoa-Gómez, M. (2018). Prácticas culturales de sedentarismo y actividad física de estudiantes de Psicología. *Revista Suma Psicológica*, 25, 70-89.
- Silva, N (2019). Sigue aumentando el índice por muertes de ciclistas en las vías. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/por-que-estan-aumentando-las-muertes-de-ciclistas-en-bogota-327718>
- Soler-Martinez, D.M. (2016). Aportes de la actividad física en la disminución del estrés y la ansiedad en jóvenes estudiantes universitarios. Trabajo de grado para optar por el título de Psicóloga. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia. Recuperado de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/14602/1/2017_estres_ansiedad_actividad.pdf
- Straus y Corbin. (2002). *Revista de Investigaciones CESMAG*, 11(11), pp. 113-118
- Torrijos, Gustavo (2019). En enero hubo 441 casos de hurto de bicicletas en Bogotá: al menos 14 cada día. *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/en-enero-hubo-441-casos-de-hurto-de-bicicletas-en-bogota-al-menos-14-cada-dia-articulo-838538>
- Troncoso, L. D. M., Robles, S. S. T., Arévalo, S. T., Pimentel, G. G., & Puttini, R. F. (2020). Sentidos en la promoción de la bicicultura por docentes universitarios sudamericanos. *Revista iberoamericana de psicología del ejercicio y el deporte*, 15(1), 12-18.

Vargas, Ileana. (2012). La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos.

Revista Calidad en la Educación Superior, Vol. 3, núm. 1, 2012, pp. 119-139. Recuperado de

Vargas, Ileana. (2012). La entrevista en la investigación cualitativa: nuevas tendencias y retos.

Revista Calidad en la Educación Superior, Vol. 3, núm. 1, 2012, pp. 119-139. Recuperado de

http://biblioteca.icap.ac.cr/BLIVI/COLECCION_UNPAN/BOL_DICIEMBRE_2013_69/UNED/2012/investigacion_cualitativa.pdf

Villaquirán AF, Cuero P, Cerón GM, Ordoñez A, Jácome S. Características antropométricas, hábitos nutricionales, actividad física y consumo de alcohol en estudiantes universitarios.

Salud UIS. 2020; 52(2): 111-120. doi: <http://dx.doi.org/10.18273/revsal.v52n2-2020005>

Zora, A. L., Canto, O. H. C., Naupay, L. P., Villanueva, C. A., Rojas, J. L. V., & Ortiz, J. C.

(2019). Uso de la bicicleta como propuesta para mejorar los hábitos de vida saludable.

Investigación Valdizana, 13(2), 85-94.

Anexos

Anexo 1. Formato de entrevista para los participantes

1. ¿A qué edad comenzó a utilizar la bicicleta?
2. ¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta entre semana?
3. ¿De qué manera la ciudad tendría que estar adaptada para el uso de la bicicleta?
4. ¿Desde hace cuánto utiliza la bicicleta como medio de transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio?

Motivación

1. ¿Cuáles son las situaciones que ha identificado que refuerzan positivamente en usted el uso de la bicicleta?
2. ¿Qué lo motiva a usar la bicicleta como un medio de transporte alternativo?
3. ¿El medio universitario influyó de alguna manera para que usted hiciera uso de la bicicleta?
4. ¿Cuáles son las situaciones que refuerzan negativamente o afectan en usted el uso de la bicicleta?
5. ¿Que lo impulsa a ver la bicicleta como una opción primordial para trasladarse del hogar a la universidad y viceversa?
6. ¿Se siente satisfecho utilizando la bicicleta como un medio de transporte?
7. ¿Cuáles serían las razones por las cuales usted tomaría la decisión de no usar la bicicleta?

Percepción

1. ¿Qué experiencias significativas ha tenido cuando ha hecho uso de la bicicleta?
2. ¿Qué impresión tiene usted sobre el uso de la bicicleta como un medio de transporte?
3. ¿Considera que el uso de la bicicleta es una actividad de bajo o alto riesgo? ¿Por qué?
4. ¿Cuáles cree que son las ventajas y desventajas para desplazarse por la ciudad en bicicleta?
5. ¿Con cuál de las siguientes frases relaciona la bicicleta y por qué?
 - a. La bicicleta es deporte.

- b. La bicicleta es salud.
- c. La bicicleta es un medio de transporte.
- d. La bicicleta es un modo de ahorrar.
- e. La bicicleta es diversión.
- f. La bicicleta es ecológica.
- g. ¿Existe otra frase que no se haya considerado y que usted crea que está relacionada con el uso de la bicicleta?

Conducta

- 1. ¿En qué situaciones hace uso de la bicicleta como medio de transporte?
- 2. ¿Qué tipo de aprendizajes ha logrado obtener para su vida a partir del uso de la bicicleta?
- 3. ¿Qué tipo de conducta deben asumir todos los actores viales para que el desplazamiento se realice de una manera segura?
- 4. ¿Qué cambios ha notado en su conducta desde que eligió la bicicleta como un medio de transporte?
- 5. ¿Cómo se comporta usted frente a otros actores viales presentes en su desplazamiento, cuando hace uso de la bicicleta?
- 6. ¿Cuál es su relación con los otros actores viales?

Anexo 2. Consentimiento Informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO ADULTO

ESTUDIANTES EVALUADORES: Luisa Fernanda Manquillo López,

Gaby Carolina Diago Rivera,

Darley Fernando López

**FACTORES PSICOLÓGICOS QUE INFLUYEN EN LOS ESTUDIANTES DE LA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DE POPAYÁN SEDE SAN JOSÉ JORNADA
NOCTURNA QUE HACEN USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE
TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA DIRIGIRSE A SU LUGAR DE ESTUDIO**

Señor(a) _____ lo estamos invitando a un proceso de investigación para el proyecto de grado del programa de psicología de los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán.

Queremos que sea de su conocimiento que:

- Su participación es absolutamente voluntaria, esto quiere decir, que usted puede negarse a participar o retirarse en cualquier momento de la investigación.
- Debe quedar claro que por su participación **NO** recibirá una remuneración económica y que su contribución será para el desarrollo del conocimiento y el aprendizaje.
- Usted **NO** participará en un proceso de terapia ni recibirá beneficio económico del estudio actual.
- Los temas abordados serán analizados manteniéndose en absoluta reserva los datos personales de la persona participante.

PROCEDIMIENTO

La evaluación es un proceso en el cual a usted se le realizará una entrevista y la información obtenida a través de aquella entrevista será utilizada para el proceso de aprendizaje y conocimiento de los estudiantes de decimo semestre.

Los resultados serán entregados a la fundación universitaria de Popayán (manteniendo absoluta reserva de los datos personales de los participantes como requisito para la divulgación de este proyecto de investigación y socializados a usted como participante.

Anexo 3. Guía Reporte Socialización a Participantes

GUIA DE ENTREVISTA A PARTICIPANTES

Título de la Investigación: Factores psicológicos que influyen en los estudiantes de la Fundación Universitaria de Popayán sede San José jornada nocturna que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo para dirigirse a su lugar de estudio.

Grupo #: 215

Entrevista #: 2

1. Indique QUIEN RESPONDE la encuesta (Marque con X)

Participante directo del estudio	
Jefe/supervisor	
Líder comunitario	

Otro, cual	
------------	--

2. ¿Para usted fue claro el propósito de la investigación? (Marque con X)

Si:	No:
-----	-----

3. Aporte ACTUAL: Considera que la investigación genero algún CAMBIO a nivel:
(Marque NO, No aplica o enliste)

Individual	Describa al menos tres aspectos
Familiar	Describa al menos tres aspectos
Institucional	Describa al menos tres aspectos
Comunitario	Describa al menos tres aspectos

4. Aporte a MEDIANO PLAZO: Considera que la investigación tiene algún efecto, o beneficio a nivel... (Maque NO, No aplica o enliste)

Individual	Describa al menos tres aspectos
Familiar	Describa al menos tres aspectos
Institucional	Describa al menos tres aspectos
Comunitario	Describa al menos tres aspectos

5. Aporte a LARGO PLAZO: Considera que la investigación tiene algún efecto, o beneficio a nivel... (Maque NO, No aplica o enliste)

Individual	Describa al menos tres aspectos
Familiar	Describa al menos tres aspectos
Institucional	Describa al menos tres aspectos
Comunitario	Describa al menos tres aspectos

6. Nivel de satisfacción. ¿SE SINTIÓ A GUSTO durante la realización de las actividades de la investigación?

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni en acuerdo NI en desacuerdo	De acuerdo	Muy Deacuerdo

7. ¿Volvería a participar en una investigación de este tipo?

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni en acuerdo NI en desacuerdo	De acuerdo	Muy Deacuerdo

9. ¿Comentarios, sugerencias o recomendaciones para el grupo de investigadores o la Universidad?

--

Firmas de quienes diligencian la encuesta	Firma de quien responde la encuesta y teléfono o correo de contacto
--	--

--	--

Anexo 4. Historias de vida

Sujeto 1

¡Yo empecé a utilizar la bicicleta uff! hace muchísimo, tenía unos diez años quizás, pero dejé de utilizarla porque tuve una pequeña caída y después de eso muchísimo tiempo como hasta la universidad la volvía coger, pero me toco como volver a aprender porque le cogí mucho miedo. Y ahora le doy uso todos los días de lunes a viernes, el fin de semana muy esporádicamente porque la verdad la utilizo para transportarme a la universidad, pues ahorita no, no la he utilizado. Pero si por lo general, durante todos los cinco años con bicicleta.

Pero la ciudad debe tener unas adecuaciones para poder transitar adecuadamente, Pues como lo que normalmente tienen ciertas partes de la ciudad de Popayán, la ciclo ruta...si como la señalización más que todo en la que nosotros podemos pues ir en ese carril.

Yo utilizo este medio de transporte hace cinco años y hay varias situaciones que me refuerzan positivamente para hacer uso de este medio, una que me ayudado muchísimo y además que siempre me ha gustado utilizar cosas que no implique como grandes contaminaciones, eso para mí es un gran refuerzo y pues me motiva bastante como a utilizarla y además porque es un medio que no te genera grandes ingresos económicos, estas son las cosas que me motivan a transportarme en bicicleta.

Por otro lado la universidad fue un medio influenciador para que yo utilice la bicicleta como medio de transporte porque como les contaba, a partir del accidente que tuve no la volví a utilizar como por miedo, eeh... pero después si me vi díganos en un primer momento como obligada a utilizarla porque como les decía si se me hacía un poco complicado y además pues como que la misma ciudad daba para que estés en ese medio de transporte y ahí fue cuando le cogí aún más gusto del que le tenía, entonces como la universidad si fue como una fuente principal por la que quise utilizarlo y principalmente también por la economía porque vivía como a 40 minutos o un poco más de la universidad de retirado y entonces eso también como que motivo a realizarlo. Al principio si fue con una compañera que vivía muy cerca de mi casa entonces si fue como que las dos siempre tratábamos de conseguir el medio de transporte porque era muy costoso la moto taxi y este tipo de cosas entonces si fue díganos que entre las dos tratamos de conseguirlo para transportarnos.

También hay unas situaciones negativas que me desmotivan a utilizar la bicicleta como medio de transporte al principio fue porque como que no tenía el hábito, me lastimaba un poco y además

pues si me dolía un poco porque tengo un problema en la rodilla entonces al principio me empezó a desgastar esa parte entonces como que trate de retractarme pero fue más fuerte el hecho que me gusto y pues porque no generaba tantas cosas económicas entonces pues al principio fue el momento que me estaba lastimando que me quise retractar pero al final obviamente no lo hice. De pronto no se quizás que me lleguen a atracar en la bicicleta o que llegue a tener otro accidente muy grande. Digamos que esas serían las razones por las que dejaría de utilizarla.

Lo que me impulso a utilizar la bicicleta como medio de transporte es prácticamente lo que a lo largo de las preguntas les he respondido y es el factor económico, es como para no tener que pagar por otros transportes y este medio de transporte me deja muy satisfecha.

Las experiencias significativas que he tenido utilizando la bicicleta son: primero tener como digamos no tan sedentaria, o no tener como un hábito de vida saludable entonces como que para mí la bicicleta es uno de ellos ehh... entonces como que eso también es una parte... digamos que en mi alimentación suelo cuidarme bastante entonces soy más como de cuestiones ecológicas y ese tipo de cosas no por verme bien físicamente ni mucho menos pero porque le aporta un poco a la naturaleza entonces por eso creo que también sería una experiencia significativa porque digamos que me impulso a seguir en la misma honda de esta parte ecológica y además otra experiencia significativa es hacer amigos que también utilicen el mismo medio de transporte.

Mi impresión del uso de la bicicleta como medio de transporte es que es demasiado bueno porque como les he dicho y repito contribuye mucho al medio ambiente y a estar como saludable entonces eso también como que me motiva a tener esos hábitos de vida saludable o muchos que quizá no lo tienen en comidas o en deportes, pero a veces la bicicleta digamos que suple cierta parte de esos hábitos entonces creo que sería eso.

Considero que el uso de la bicicleta como medio de transporte es quizás de alto riesgo digamos que una parte puede ser por la persona que utiliza la bicicleta, existen personas imprudentes, como también existen aquellas personas que consideran que la bicicleta no es un medio de transporte como que realmente merece el respeto que todos los vehículos pue se merecen entonces digamos que si tiene bastante riesgo porque por ejemplo en la ciudad de Popayán como se le da el manejo a las busetas entonces a veces ellas digamos que no respetan ciertos carriles de las bicicletas, igualmente las motos entonces por eso creo que si hay un alto riesgo. las desventajas de este medio de transporte creo que son, el tráfico es bastante alto y además hay ciertas partes en las que circulo o paso pues de una forma concurrida y no existe mucha señalización, esas serían las desventajas y las ventajas, creo que es un medio que permite... bueno primero creo que no genera tanta contaminación auditiva ni tampoco a nivel general y la otra ventaja es que uno puede desplazarse con mayor fluidez por la carretera independiente mente del tráfico, existe algún momento en el que te puedes bajar y de pronto andar un poco por otras partes como para no chocarte mucho con el tráfico entonces ese sería un medio de transporte que te permite circular mejor. De las frases que me presentan las que más creo que se relacionan son las que tienen que ver con hábitos de estilo saludable.

También aparte de la universidad cuando tengo que ir a hacer una vuelta o dejar cierto tipo de cosas, ahora me dedico a hacer domicilios digamos que para eso también la utilizo y he encontrado unas conductas poco favorables cuando tránsito, utilizan la bicicleta muy deportivamente, o sea la utilizan de una forma de alto riesgo porque juegan mucho con ella en plena carretera donde existen como gran fluidez de carros entonces creo que juegan mucho con ella y eso pues sería un riesgo para la persona que maneja o por si alguien se cruza en medio de la carretera, creo que también viví una cosa de esas y creo que no sería el medio adecuado como para hacer ese tipo de juegos, creo que existen otros medios.

Otros aprendizajes que me ha dejado el uso de la bicicleta como medio de transporte son mirar las dos caras de la moneda porque digamos que como peatón antes creo que era muy irresponsable, como que a veces trataba de cruzarme las calle y como que no miraba o no respetaba la cebrá y el momento en el que uno debe pasar, entonces ahora que estoy del otro lado, digamos que como conductora creo que si me doy cuenta de ese tipo de cosas de respetar señalizaciones y más que todo mirar quien tiene la vía y todo ese tipo de cosas que anteriormente jamás había conocido y tampoco pues no me llamaban la atención, mientras que ahora ya procuro conocer este tipo de cosas y también como que ubicarme un poco mejor en las calles porque soy malísima orientándome entonces creo que la bicicleta también me ayudo en eso.

Los actores viales deben adoptar unas conductas que principalmente no tiene que ver con las cosas de tránsito y ese tipo de cosas porque... bueno las señalizaciones va un poco más del ordenamiento territorial de las ciudades pero como conductores no se creó que la tolerancia y el respeto es fundamental, la gente que es intolerante y que es como una guerra de quien avanza más rápido quien acelera, quien está de primero y ese tipo de cosas entonces creo que todos deberíamos entender esa parte que siempre existe una parte del respeto y la tolerancia con la otra persona que igual está compartiendo vía con nosotros.

Gracias al uso de la bicicleta como medio de transporte he notado unos cambios en mi conducta como ser un poco más activa creo que como les mencionaba eso de los hábitos de vida saludable y ese tipo de cosas creo que me hizo más activa porque si era super perezosa, de hecho, me gustaba muchísimo, me gusta un montón caminar, pero creo que con la bicicleta como que afiance un poco eso.

Mi comportamiento como bici usuaria creo que es respetar la señalización cuando alguien tenga la vía independientemente que sea una bicicleta o no o sea creo que muchos toman ese rol que por ser bicicleta se comen la señalización, creo que por esa parte suelo ser un poco más clamada, muy pocas veces, de pronto que este super afanada me he saltado ciertas señalizaciones. De resto trato de ser una buena peatona, y una buena conductora y el comportamiento que tengo siempre de respetar ese tipo de cosas como señalizaciones y eso. Creo que algo que resaltaría es que hay otra bicicletas o bueno en su mayoría motos que tratan de adelantarte, entonces procuro no estar a la par de ellos sino como que guardar mi espacio y seguir en mi velocidad normal y prudente.

Sujeto 2

Estudiante de psicología de la Fundación Universitaria de Popayán, empezó a usar la bicicleta para un cumpleaños, justamente cuando celebraba sus 17 años, desde aquel momento la usa para movilizarse, aunque menciona que antes se dirigía a la universidad caminando, al contar con este medio de transporte, indica que fue de gran ayuda, debido a que a donde tuviera que ir, se movilizaba en ella, además que le ayudo a economizar; el uso de la bicicleta por las condiciones actuales se ha visto afectado, anteriormente hacía uso de ella, todos los días, ósea de lunes a viernes, debido a que tenía que ir a la universidad y a realizar trabajos y el día sábado, hacía uso se ella, las veces que necesitara salir, sin importar que fueran tres o cuatro, el uso más frecuente era para ir de visita donde las compañeras. Por otra parte nos indica que es importante contar con espacios para los ciclistas debido a que cuando le regalaron la bicicleta no existía ciclo vía alguna, por esta razón le toco tomar muchas vías alternas, en su momento, pues desde de donde vive, hasta el centro de la ciudad no hay espacio establecido y sumándole a ello, se encuentran muchos vehículos estacionados en el camino, lo cual hace más pequeñas las vías, teniendo en cuenta lo anterior sería importante crear ciclo vías en las calles principales, por seguridad del ciclista, al

llevar cuatro años usando la bicicleta como medio de transporte, nos expresa que la ha llevado a realizar ejercicio, esto le ha permitido ganar resistencia y fuerza, independientemente de que no sea una deportista de alto rendimiento y específicamente a reforzar el estado de ánimo, ya que el estrés es un factor dominante en el diario vivir, las responsabilidades, académicas, exceso de trabajo y las cuestiones personales, empiezan afectar, y al usar este medio de transporte es como si se olvidara de todo, en compañía de los audífonos y música, logra desconectarse de todo, logrando reducir los niveles de estrés y con esto va mejorando el estado de ánimo, pues de vez en cuando el malgenio sale a flote, una de sus mayores motivaciones que la ha llevado a usar la bicicleta, como medio de transporte alternativo, es que, es un vehículo que no contamina, y ella es una persona que trata de usar cosas que no atenten contra el medio ambiente, le abona a este vehículo que no consume combustible, los daños son de menor impacto y de menor valor a comparación de otros, continuo a esto se rescata la facilidad de movilizarse por las calles y el impacto que genera en el estado de ánimo.

Por otra parte nos indica que el medio universitario no ha influido en el uso de la bicicleta, puesto que es un estilo de vida que adopto desde años atrás, lo cual le ha permitido ahorrar dinero y tiempo; La universidad, precisamente en la sede san camilo son muy pocas las personas que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte por esta razón tocaba ir a dar una vuelta, el ingreso es por otra entrada diferente a la convencional y esto quita tiempo, diferente a la sede de San José que si cuenta con espacio propio para el parqueo de las bicicletas, exalta y admira la labor que ha cumplido la universidad del Cauca respecto a este tema, pues se han encargado de impulsar el uso de este vehículo, hasta llegar al punto de prestarlos a su comunidad estudiantil.

Las razones por las cuales no se utilizaría este vehículo sería principalmente cuando llueve o por cuestiones de distancia y obviamente en caso de que se presentara un accidente o alguna otra cosa, de contrario no se tiene motivo para dejar de usarla, existe una gran satisfacción de usar este medio de transporte, pues se disfruta de los lugares donde se transita, independientemente de que Popayán es una ciudad con muchos huecos y las carreteras son muy estrechas, esto permite cambiar el chip por el momento, por eso se disfruta del día sin carro, donde la ciudad permite usar la bicicleta, a otras personas, es como si se estuviera en la misma honda. Muchas veces las personas se burlan por el hecho de llegar en bicicleta, pero en realidad eso es lo de menos, porque a diferencia de otros esto ha permitido ahorrar y comprar una serie de cosas, incluso si se llega cansada, un poco sudada, se es víctima de miradas raras, a consideración de Sujeto 2 el único obstáculo que le impediría dejar a un lado la bicicleta es en el caso de un robo, pero siendo así, haría todos los esfuerzos por contra otra.

Dentro de las experiencias significativas que ha dejado el uso de la bicicleta nos narra, un día donde el mal genio y el estrés la acompañaban y se puso los audífonos y salió en su bicicleta, aparte el día estaba maravilloso, donde pudo observar un buen panorama, porque hasta el volcán logro observar e inmediatamente su actitud fue positiva y muy cambiante, otra historia para resaltar es el compartir la bicicleta con sus amigas, un momento donde debían llegar a tiempo y sin problema alguno se movizaron dos en una sola bicicleta, entre risas y carcajadas lograron llegar a tiempo a su clase, es momentos como estos pequeños y gratificantes que se disfruta el poder moverse en este medio de transporte.

Con respecto a las impresiones que se tienen al uso de la bicicleta se considera que es hasta lo más adecuado además es lo más amigable con el medio ambiente y ayuda a las personas a desarrollar habilidades la inteligencia espacial, esto trae muchos beneficios y se contribuye a la salud y al medio ambiente también en la parte económica.

El uso de la bicicleta es de un impacto de bajo riesgo, pero existen conductores imprudentes y gente poco tolerante que lleva a que esto se vuelva de alto impacto, pues en la experiencia de montar bicicleta se ha visto como las motos y carros invaden las ciclo vías, al ciclista no le dan espacio, ni respeto a diferencia de otras ciudades donde se exalta la educación por las personas que transitan en las bicicletas, por lo mencionado se afirma que es de alto riesgo circular en la ciudad, en una bicicleta. Las ventajas y desventajas de para desplazarte por la ciudad en bicicleta, entre las desventajas no se cuenta con buenos espacios, las ventajas se reúnen todo lo que ya se ha mencionado anteriormente.

Para ella la bicicleta es libertad, dice “lo siento de esa manera porque uno puede ir para donde uno quiera, bueno si uno está dentro de la ciudad uno puede ir para donde uno quiere y reuniendo todo lo que ustedes han mencionado, pero para mí para mí (menciona su propio nombre) para mí la bicicleta es libertad.”

La bicicleta la he usado como medio de transporte cuando tenía que ir a hacer trabajos o hacer algún favor, alguna diligencia al centro o algún banco a comprar algo la llevaba y también para ir a visitar a mis amigos encuentros sociales, dentro de las conductas observadas en otras personas, que resultan poco favorables serían como los comportamientos o las actitudes de otras personas que yo digo no ellos no harían nunca uso de la bicicleta a ver principalmente las personas que les gusta mucho las apariencias porque tuve muchas compañeras que decían jamás yo voy a llegar en una bicicleta que vergüenza yo llegar sudada que el pelo que una cosa que la otra Considero que las personas que les importa mucho las apariencias que tienen que estar muy esbelta son muy pulcros Entonces no lo haría también el miedo porque existen muchas personas Qué son muy miedosas tampoco Considero que lo harían y también algunas personas que hayan sido agredidas cuando han estado utilizando la bicicleta; entonces es de las experiencias que han tenido poco favorables cómo con esta herramienta y es que tengo muchos compañeros que desde pequeños no les han dado la seguridad ni la confianza para esta herramienta entonces creo que esto influye demasiado.

En cuanto al aprendizaje significativo Sujeto 2, indica que ha aprendido a valorar lo poco y lo sencillo de la vida con una bicicleta, muchas veces no se necesita de grandes cosas para estar contento, para disfrutar, para ir a visitar a alguien o para darse un espacio uno mismo, entonces se considerara que la bicicleta ha permitido conocerse a sí misma, a mejorar muchísimas cosas, andar en bicicleta lo pone a reflexionar.

Ella nos comparte que las conductas que deberían existir en otros actores viales, sería el respeto al ciclista, es decir que también les dé un valor porque muchas personas pasan por delante, entonces sería bueno generar estrategias de concientización sobre esos espacios que los ciclistas.

Resalta que los cambios que se han tenido desde que se empezó a usar la bicicleta como medio de transporte, la confianza que ha ganado, esto ha permitido movilizarse de manera tranquila, sin pensar que puede llegar a ocasionar algún accidente, estas cosas quedaron atrás, por qué ahora ha mejorado el estado de ánimo, el estrés no es el mismo y se ha permitido liberar de pensamientos, en pocas palabras su actitud cambio.

El comportamiento que Sujeto 2 tiene frente a otros actores viales, expresa que depende, pues en la vía se encuentra gente muy amable y respetuosa, pero otras pasan por encima y esto la lleva a renegar y muchas veces gritar, porque le disgusta que las personas no respeten el carril, ni la vía por dónde va el ciclista.

Ella, expresa que la relación con otros actores viales no es tan buena, asume que algunas veces ha violado los espacios de otros y también ha estado del otro lado, pero aun así considera que las

personas que conducen, carro o moto, no son conscientes y que deberían pensar también en el impacto que genera al medio ambiente este tipo de vehículos.

Sujeto 3

Estudiante de ingeniería de sistemas de la Fundación Universitaria de Popayán, empezó a usar la bicicleta a los 16 años, como un medio de transporte, por lo cual expresa que lleva cuatro años utilizando la bicicleta, de lunes a viernes la utiliza para ir al trabajo, entre ida y vuelta la maneja una hora en el día y en la noche para ir a estudiar la utiliza aproximadamente una hora y media, pero los fines de semana algunas veces sale a montar haciendo rutas largas, se puede demorar dos o tres horas, según la ruta que haga, como cuando va a la torre o a las tres cruces, además dice que hay pocas ciclo rutas, lo cual hace que tenga que esquivar los carros y arriesgar la vida por lo que sugiere que deberían haber más ciclo vías, también señala que utilizar la bicicleta, le ha permitido ahorrar en el transporte, tener un mejor estado físico y fuerza en las piernas, como también le ha reforzado positivamente en lo mental porque se desestresa de la carga laboral y de la carga de la universidad, ya que cuando llegan los fines de semana, se puede ir a sitios abiertos, donde hay mucha vegetación y el aire que hace que haya como una paz mental, lo cual lo hace sentir bien, lo ayuda a pensar, a planear como va a hacer sus cosas, para después volver a empezar la semana dándolo todo. Además, dice que la motivación para utilizar la bicicleta como medio de transporte, primero es para no perder el hábito de tener un buen estado físico, de estar mentalmente bien, de no tener pereza, aunque también que ahorra en gastos y en tiempo porque así él viva cerca de la universidad llega mucho más rápido en bicicleta que a pie y además en otro medio de transporte gasta dinero.

También expresa que el medio universitario de la Fundación Universitaria de Popayán ha influido en que él utilice la bicicleta ya que ha visto por parte de los ingenieros y algunos administrativos que hacen uso de esta, con el mismo fin de él, que es lograr ahorrarse gastos, de tener un buen estado físico, además que los de bienestar universitario programan ciclo paseos nocturnos y también hacen concursos de ciclismo, donde él ha tenido la oportunidad de participar pero no ha clasificado en ninguno, todo esto lo incentiva a utilizar la bicicleta.

Pero en cuanto a lo que afecta negativamente para hacer uso de la bicicleta, según Sujeto 3, es el sudor que aparece cuando se avanza muy rápido, caso que no ocurre si va en una moto o un bus, posiblemente uno no llegaría cansado, por lo que menciona que es más como de acostumbrarse a ciertas distancias, del rango que uno tiene de resistencia, de asimilar las subidas, lo que hace que ya no se canse, ni sude tanto y le parezca más sencillo el trayecto, otro aspecto negativo que señala él, es el estar expuesto a que le roben la bicicleta, dice que anda en una bicicleta no tan fina pero que es decente, entonces indica que hay que tener cuidado en ese sentido, estar pendiente, igual cambiar de rutas frecuentemente, que no ha tenido la desgracia de que le hayan intentado robar la bicicleta pero si ha tenido sus sustos.

Sujeto 3, ha pensado en varias ocasiones en comprar una moto, pero más como para suplir una necesidad, dice que, si estuviera en el caso de vivir o trabajar en un lugar muy lejano, hay si sería bueno comprar una moto, pero por el momento no, que 10 o 15 minutos se los aguanta manejando la bicicleta, por lo que no ve la necesidad de utilizar otro medio de transporte, porque la bicicleta le trae muchos beneficios, también opina que cuando se ha tenido mucho uso de una misma cosa, como es la bicicleta, se asimila como bien por eso buscarle un mal es como difícil, pero que como algo malo, sería los accidentes y que es más por descuido de él mismo por andar alocado, sin parar

en los semáforos, por no mirar para los dos lados y que como accidentes de ruta tuvo uno por una piedra en el camino.

En cuanto a experiencias significativas que ha tenido, menciona el sentido de la competitividad, ya que se ha sentido superior en cuanto al estado físico de otras personas que pensaba que eran mejores que él para recorrer rutas, otra es la satisfacción de cuándo va hasta la facultad y ve que va disminuyendo el tiempo de recorrido porque su capacidad física va aumentando, entonces ya se demora menos en el trayecto y otra experiencia es de cuando dio sus inicios en el uso de la bicicleta como medio de transporte, es que valora que algunas personas tenían la capacidad de pagar un transporte y otras no, entonces el no teniendo la capacidad de suplir esa necesidad, se las ingenio y pudo seguir adelante con su bicicleta y ahora que ya puede suplir esa necesidad, ve innecesario optar por una moto o un bus, si perfectamente puede utilizar la bicicleta como medio de transporte, colocándola como prioridad ante otras formas de moverse.

Dice que invitaría a las personas a usar la bicicleta porque se ahorran dinero, tienen un mejor estado físico, ayuda a desestresarse y de paso contribuye con el medio ambiente, porque tener una moto o un carro contaminan, al igual que tienen gastos como es la póliza de seguro, la tecto mecánica, gasolina, por eso no ha optado por comprar una moto, además considera que el uso de la bicicleta es una actividad de bajo riesgo porque dice que peligro hay en todo momento, así se vaya a pie, en moto o en carro, lo único que cambia es la facilidad que se tiene de un lugar a otro, pero el riesgo como tal siempre va estar en todo momento, por lo que eso ya depende de uno, salir sin casco, ir a toda velocidad, no parar en ciertos sitios que parezcan peligrosos. Por otro lado, indica que las desventajas de utilizar la bicicleta son los accidentes, el sudor que es algo que molesta y el robo si se anda con una bicicleta muy costosa.

En cuanto que aprendizajes le ha dejado el hacer uso de la bicicleta, menciona Luis, que el haber aprendido a arreglar el mismo su bicicleta, son conocimientos que no vienen mal, otro es andar con cuidado cuando se está en las vías y tener prevención de los robos, como también el no perder la constancia, el seguir dándola toda, en todos los sentidos, como es lo laboral y el estudio, el planear, el planificar cual es la mejor opción para uno.

El cree que tiene que haber un respeto mutuo, tanto del ciclista como de los otros actores viales y los peatones, que uno no se vaya a meter o atravesar en el carril del otro, asimismo que ninguno transite muy rápido y si hay mucha congestión, tener conciencia de que no se puede pasar por ahí por lo que se debe pensar en la alternativa de ir por otra vía, también conservar las distancias, porque así se tenga afán hay que respetar la vía de los demás y así evitar los accidentes, porque Sujeto 3 dice que él antes andaba muy rápido, no prestaba mucha atención a los semáforos, se atravesaba, incluso le pitaban y una que otra vez lo insultaron e insulto, pero a raíz de un buen susto que se llevó, tomo conciencia, cambio esas conductas, evitando problemas, como además de que va más prevenido utilizando el casco y las rodilleras cuando hace uso de su bicicleta.