



**¿COMO LA CICLOVÍA INFLUYE EN LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD DE LOS
CIUDADANOS?**

AUTORES

ALEXANDRA ARAGON HERNANDEZ

ISABELLA MARTINEZ RAMIREZ

DIRECTOR DEL PROYECTO

LINA MARTINEZ

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

SANTIAGO DE CALI

2019

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	6
1. REVISIÓN DE LITERATURA.....	7
1.1 El programa Ciclovía está en el mundo	8
1.2 Ciudad y violencia	9
1.3 Variables que influyen en la percepción de seguridad	12
2. METODOLOGÍA.....	16
2.1 Recolección de datos	16
2.2 Modelo econométrico	18
3. RESULTADOS	20
3.1 Descripción de la muestra	21
3.2 Relación con el trayecto de la ciclovía	22
3.3 Resultados obtenidos del modelo de regresión logística	23
4. CONCLUSIONES	27
REFERENCIAS.....	28
5. ANEXOS.....	33

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variables independientes que explican la percepción de seguridad en la Ciclovía... 19	
Tabla 2. Estadísticas descriptivas	21
Tabla 3. Resultados del modelo de regresión logística (OR).....	23

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Número de denuncias de hurtos a personas en Cali- (2018-2019)	11
Gráfico 2. Número de denuncias de hurtos a personas por cada 100 mil habitantes en Cali (2012-2018).....	11
Gráfico 3. Relación entre percepción de seguridad y confianza institucional	16

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Modelo Logit con variable dependiente Percepción de seguridad en Cali (PSC) ...	33
Anexo 2. Percepción de seguridad en la ciclovía	34
Anexo 3. Estrato.....	34
Anexo 4. Sexo.....	34
Anexo 5. Compañía	35
Anexo 6. Satisfacción con la seguridad en Cali.....	35

Anexo 7. La gente de la ciclovía es confiable	35
Anexo 8. Satisfacción con la ciclovía	36

RESUMEN

En términos generales, se puede afirmar que la percepción de seguridad de los habitantes de la ciudad de Cali es alto aun cuando se trata de una ciudad con altos niveles de inseguridad. Esta situación se puede asociar a factores tales como el género, niveles de confianza, satisfacción con la seguridad en la ciudad, edad, estrato socioeconómico y la compañía al momento de recorrer las calles, los cuales se encuentran relacionados con la existencia de espacios públicos y de programas del gobierno como lo es la ciclovía.

Esta percepción de seguridad en espacios públicos de la ciudad puede variar dependiendo del contexto, y puede aumentar o disminuir según los factores que influyen como lo son la edad, el sexo, la confianza en otros ciudadanos, la satisfacción con el desempeño de la alcaldía y con programas públicos, entre otros. Lo que se busca con esta investigación es establecer los factores que determinan una alta percepción de seguridad en espacios públicos cuando en estos se desarrolla un programa público como la ciclovía utilizando una base de datos extraída de una encuesta desarrollada por la universidad Icesi la cual se fundamenta con base en una anterior encuesta realizada por la Universidad de los Andes para evaluar el desempeño de la ciclovía y una encuesta realizada por la Universidad Icesi (Calibrando).

Palabras claves: Percepción de seguridad, programas públicos, ciclovía recreativa, capital social, gestión gubernamental.

ABSTRACT

In general terms, it can be said that the security perception of the citizens is high even when it is a city with high levels of insecurity. This situation can be associated with factors such as gender, levels of confidence, satisfaction with security in the city, age, socioeconomic stratum and the company when walking the streets, which are related to the existence of public spaces and government programs such as cycling.

This perception of security in public spaces of the city may vary depending on the context, and may increase or decrease depending on the factors that influence such as age, sex, trust in other citizens, satisfaction with the performance of the mayor's office and with public programs, among others. What is sought with this research is to establish the factors that determine a high perception of security in public spaces when a public program such as the bicycle lane is developed using a database extracted from a survey developed by the Icesi University which is based based on a previous survey conducted by the Universidad de los Andes to evaluate the performance of the bike path and a survey conducted by the Icesi University (Calibrando).

Key Word: Security perception, public programs, Recreational Cycling, social capital, government management.

INTRODUCCIÓN

El siguiente documento presenta los un análisis de datos encontrados a partir de las encuestas realizadas en la ciudad de Cali a personas de diferentes niveles socioeconómicos residentes de la ciudad y que utilizan la ciclovía recreativa los domingos de 8:00 a.m. a 1:00 p.m. y/o los jueves de 8:00 p.m. a 10:00 p.m., lo que se busca con dicho análisis es ver el efecto en la percepción de seguridad dentro de los espacios públicos cuando estos se destinan a realizar un programa público como la Ciclovía recreativa. La recolección de datos y el análisis se realizaron con secciones definidas de dicha encuesta las cuales se consideraba que podían influir en la percepción de seguridad de los ciudadanos de Cali, los datos hacen referencia al capital social, satisfacción con la gestión de la alcaldía y datos demográficos.

Este estudio responde a la pregunta de ¿Un programa público como la ciclovía incide en la percepción de seguridad de los caleños? en este sentido el presente trabajo se centrará en aspectos de cohesión social, carencia de espacios públicos, programas públicos que fomenten la convivencia y satisfacción con aspectos de gobernabilidad ciudadana. Para responder a la pregunta de investigación se parte de la hipótesis de que la presencia de una política de intervención pública puede incidir favorablemente en la percepción de seguridad de los ciudadanos, aun cuando Cali es una de las ciudades con más altos índices de inseguridad de Colombia.

Para lograr responder a la pregunta de investigación este documento se divide en 4 secciones generales. La primera, resume toda la revisión literaria que relaciona cada variable de estudio con el modelo, en esta sección se citan diferentes papers e investigaciones que sirven de apoyo para realizar la investigación. Para esto se da una breve contextualización al lector acerca del programa de ciclovías en el mundo y se enfatiza en el programa de la ciclo Vida en Cali, seguido de esto se exploran conceptos como confianza ciudadana, seguridad ciudadana, percepción de seguridad, entre otros.

La segunda sección de este estudio se ocupa de describir a metodología utilizada para realizar la investigación, en primer lugar esta sección describe el cuestionario realizado por la Universidad Icesi que sirvió para la recolección de datos de esta investigación y la manera en la que se recolectaron los datos, para lograr la representatividad a nivel de la ciudad de Cali se realizaron 1159 encuestas cara a cara a ciudadanos mayores de 18 años, habitantes de la ciudad, además en esta sección se establece el modelo que se utilizó para realizar la regresión el cual es un modelo logit ordinal debido a que la variable independiente es de tipo Likert, en esta sección se plantean el modelo teniendo como variable dependiente *Percepción de seguridad en la Ciclovía de Cali (PSC_i)*, y las variables independientes que se usaron en el modelo son: *Sexo, Confianza, Edad, Estrato, Compañía en la ciclovía, Satisfacción con la seguridad en la ciudad (SSC_i)* y *Satisfacción con la ciclovía(SCiclo_i)*.

En la tercera sección se plasman los resultados obtenidos y su relación con la revisión literaria además de contrastes adicionales con nueva información extraída de papers e investigaciones.

Por último la cuarta sección de este documento presenta las conclusiones a las que se llegó con base en los resultados y su utilidad, a través de algunas conclusiones y recomendaciones de política pública.

1. REVISIÓN DE LITERATURA

La presente sección mostrará una revisión de literatura que se dividirá en tres partes. La primera tiene como finalidad dar un panorama general sobre la implementación y evolución de la ciclovía como intervención pública alrededor del mundo. La segunda tiene como propósito explicar cuál es la relación entre la vida urbana y la violencia, y argumentar cómo la presencia de la Ciclovía en espacios públicos puede incidir de manera positiva en la percepción de seguridad de los ciudadanos. Por último, la tercera sección busca explicar qué variables sociodemográficas pueden explicar la percepción de seguridad en los asistentes de la Ciclovía.

1.1 El programa Ciclovía está en el mundo

La Ciclovía es uno de los programas públicos que impacta la salud pública, la calidad de vida de la población y la perspectiva de la comunidad y espacios urbanos. Se refiere a esta como un programa recreativo público que se ha establecido en muchas ciudades del mundo, principalmente en América Latina (Sarmiento O., Torres A., Jacoby E., 2010).

La promoción de este espacio público para la recreación y como forma sostenible de transporte, es una idea que muchos gobiernos municipales han implementado. Por ejemplo, el caso de la Ciclovía recreativa de Soacha nació como opción de solución al problema que supone la falta de espacios verdes en dicho municipio; y no solo benefició los espacios urbanos, sino que fue utilizada en vías rurales también (El Tiempo, 2008). Quizás el caso más emblemático en Colombia sea el de la implementación de la ciclovía en Bogotá, en funcionamiento desde 1976, tras la experiencia de la recuperación de espacios públicos que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos. En muchos congresos, las autoridades bogotanas han manifestado que la ciclovía, realizada los domingos y los días festivos, es el momento más seguro de la ciudad, a pesar del nivel de inseguridad general que sufre la misma (Gonzalo Stierling, 2009); por tal razón, se acuñó la frase: “Bogotá no tiene mar, pero tiene ciclovía” (Uniminuto, 2008).

Paralelamente, las ciclovías de Quito y de Ciudad de México fueron un factor determinante para que estas capitales recibieran el premio a las ciudades más activas, en 2005 y 2008, siendo el programa que más promueve el estilo de vida saludable y activo. En este mismo orden de ideas, en Santiago de Chile, este año se inauguró el nuevo tramo de la CicloRecreoVía, que ahora cuenta con dos kilómetros más en la vía urbana, conectando con el mirador más alto de Sudamérica. Este programa se realiza todos los domingos de año, cerrando las calles para los vehículos motorizados y abriéndose para el paso libre de personas que desean realizar alguna

actividad física. Actualmente, existe el Plan Maestro de Ciclovías para la región Metropolitana de la ciudad trasandina, conformado por 640 kilómetros de ciclovía.

Este programa, si bien es muy común en las ciudades latinoamericanas, no es exclusividad de nuestro continente. Según Sarika Panda (2018) experta en movilidad sostenible de la India, hasta el año pasado, este programa se había implantado en 78 ciudades del país.

Según la Alcaldía de Santiago de Cali (2019), en el tema de las ciclovías recreativas, Cali fue la sede del congreso de la RED CRA, el cual reunió a los promotores de las principales organizaciones que desarrollan ciclovías recreativas en América, y que contó con la participación de representantes de Europa y África. Esta ciudad es un modelo internacional por fomentar la tradicional ciclovía dominical e implementar la ciclovía nocturna, en la que los usuarios encuentran alternativas saludables dirigidas al mejoramiento de la calidad de vida.

1.2 Ciudad y violencia

El predominio del desplazamiento del campo a las grandes ciudades y el crecimiento de estas, ha convertido a Colombia en un país, cada vez más, predominantemente urbano. Esto ha hecho que la violencia y la inseguridad se vuelvan un problema central en las grandes urbes de la nación (Giraldo, 2001).

Debido a la gran diversidad y heterogeneidad social que se da en la ciudad por diferentes aspectos como la cultura o el nivel económico, las ciudades en general son un espacio para potenciales conflictos. Para analizar la relación entre ciudad y violencia, Carrion (1994) plantea que la violencia es resultado de un proceso acelerado de urbanización que se caracteriza por: falta de servicios públicos, desempleo, migración, carencia de espacios públicos y programas públicos que fomenten la convivencia, entre otros. En este sentido, el presente trabajo se centrará en estos dos últimos aspectos – carencia de espacios públicos y programas públicos que fomenten la convivencia – para responder a la pregunta de investigación, dado que se parte

de la hipótesis que la presencia de una intervención pública como la ciclovía puede incidir en la percepción de seguridad de los ciudadanos, aun cuando vivan en una ciudad con altos niveles de inseguridad.

Para Carrion (1994), los altos niveles de inseguridad pueden despertar distintos estados de ánimo como: la angustia, el aislamiento, la desconfianza y la agresividad, debido a que la ciudad pierde espacios de integración públicos y, además, aumenta la urbanización de carácter privado, lo cual incrementa en mayor medida los niveles de segregación. En este orden de ideas, los programas públicos como la ciclovía, que tienen como finalidad recuperar el espacio público urbano, son una medida que tienen la posibilidad de brindar a los ciudadanos un espacio de interacción social donde se reduzcan sus sensaciones de inseguridad.

Por otro lado, el problema de la violencia e inseguridad en la ciudad de Cali es un tema que por muchos años ha estado en el foco de alcaldes y gobernadores, y que mantiene a la sociedad temerosa por su seguridad. En los últimos años, esta problemática ha adquirido relevancia en la agenda pública. Anualmente, la fiscalía y otros organismos del Estado hacen un seguimiento a la evolución o desarrollo de la calidad de vida de las personas en la ciudad de Cali por medio de indicadores técnicos en diversas áreas como la seguridad ciudad. Esta preocupación tiene sentido, puesto que Cali es una de las ciudades con mayor índice hurtos en Colombia. Según un reporte preliminar de la Policía Nacional (2019), durante el primer trimestre de 2019, se presentaron 4422 hurtos aumentando en un 19.7% en relación con el registro del 2018.

Gráfico 1. Número de denuncias de hurtos a personas en Cali- (2018-2019)

Fuente: Policía Nacional- Cálculos Cali Cómo Vamos

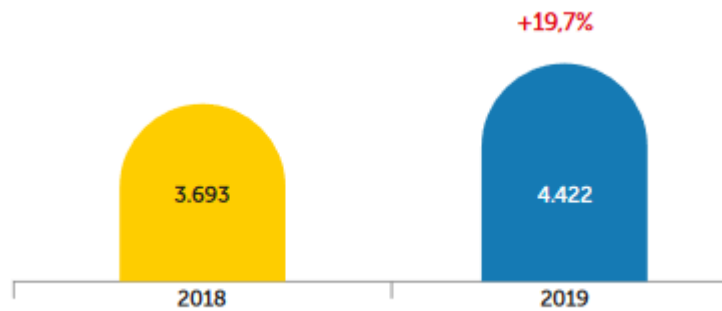
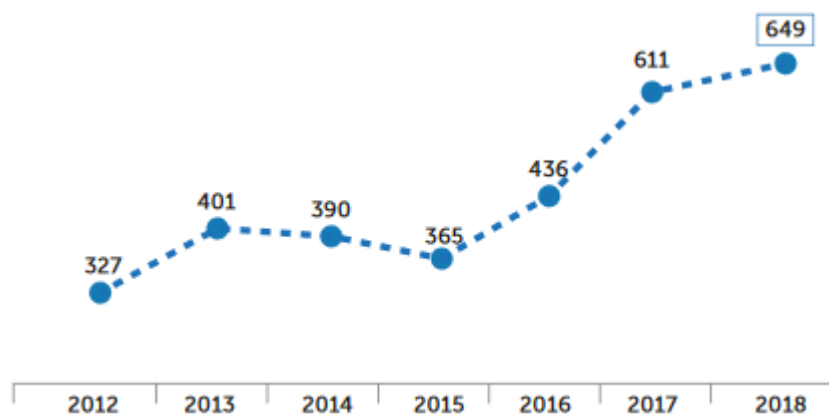


Gráfico 2. Número de denuncias de hurtos a personas por cada 100 mil habitantes en Cali (2012-2018)

Fuente: Policía Nacional, DANE - Cálculos Cali Cómo Vamos



En este contexto, la creación y gestión de un programa público como la ciclovía recreativa representa una oportunidad para disminuir la percepción de inseguridad entre la población, pues lo que se busca con estos espacios es generar un ambiente seguro en las ciudades donde la ciudadanía pueda interactuar con tranquilidad. Este espacio no solamente está diseñado con el propósito de atacar las consecuencias de estilos de vida poco saludables, sino también como una alternativa para abordar retos derivados de la convivencia urbana, la segregación social, la falta de espacios y programas públicos para la gente. La ciclovía recreativa cada vez toma más fuerza como parte de la planeación pública en distintas ciudades de Latinoamérica debido a su

impacto social y su capacidad para enfrentar problemas sociales como el hurto y la desconfianza.

1.3 Variables que influyen en la percepción de seguridad

En esta sección se expondrán las variables demográficas que están relacionadas con la percepción de seguridad en la ciudad. Esto con el propósito de tener un soporte teórico para las variables independientes que explicarán la percepción de seguridad en los usuarios de la ciclovía a través de un modelo econométrico, el cual se anunciará en la sección de metodología. Así pues, se tendrán en cuenta las siguientes variables: sexo, nivel de confianza, satisfacción con la seguridad en la ciudad, edad y si la persona asiste o no acompañado a la ciclovía.

Sexo

El interés de este trabajo es evaluar si existe un cambio o no de percepción de seguridad tanto en hombre como mujeres, por esto es importante incluir variables sociodemográficas como el sexo de la persona y la edad.

En un Informe realizado acerca de La percepción de seguridad, convivencia y niveles de victimización en Antioquia por el Centro de Análisis Político Universidad EAFIT (2014), se muestra la importancia de incluir variables sociodemográficas para evaluar la percepción de seguridad dentro de las ciudades.

La variable sexo se incluyó debido a que uno de los intereses del trabajo es evaluar si hombres o mujeres perciben igualmente un cambio en la seguridad o si por el contrario uno de los dos es más sensibles a cambios en la seguridad y a la creación de programas públicos.

Edad

La edad es también una de las variables de interés dado que es importante saber cuál es la relación entre la edad y percepción de seguridad, si el hecho de ser más adultos hace que

perciban mejor o peor la seguridad en espacios públicos que llevan implícitos programas públicos como la ciclovía

Estrato socioeconómico

Según el DANE, la estratificación se da con base en las características de las viviendas y su entorno urbano o rural, las características que se evalúan de la vivienda se limitan a evaluar la fachada de su casa, los materiales con los que está construido el techo y las condiciones en las que se encuentra la vía frente a la vivienda.

Lo que se busca con esta variable es demostrar si las características físicas externas (contexto urbano) e internas de las viviendas, su entorno inmediato y su contexto habitacional y funcional urbano se asocia a la percepción de seguridad, pues según un estudio realizado en 2015 por estudiantes de la Universidad EAN, se observa que sin importar el estrato el nivel de satisfacción frente a la seguridad es cercano al 70% de satisfacción para todos los estratos. (Diego Felipe Suárez, 2015).

Nivel de confianza

Mora (2018) argumenta que la ciclovía no solamente es un espacio que sirve para fomentar la práctica de una actividad física, sino que también ayuda a la cohesión social de las ciudades. Sin embargo, la cohesión social sólo se puede dar si los individuos confían unos en otros. Jacobs (1962) plantea entonces que la seguridad en espacios urbanos tiene relación con el contacto y la creación de vínculos de confianza entre distintas comunidades urbanas, es decir, la cohesión social. En estos espacios, dicha sensación de confianza se da porque existe la posibilidad de observación, pues hay muchas personas capaces de identificar cualquier tipo de delincuencia y puedan actuar frente a ello.

Asimismo, la confianza ciudadana para Luhmann (1996) tiene la capacidad de incrementar la cooperación y la seguridad al interior de las ciudades. Sin la confianza sólo es posible

desarrollar formas de cooperación muy simples, razón por la cual, si se busca aumentar el potencial de un sistema social, la confianza es indispensable. Por esta razón, el presente trabajo considera que el nivel de confianza que existe entre los asistentes de la Ciclovía en Cali es un factor que puede explicar su nivel de cohesión social y, también, la percepción de seguridad al interior del programa.

Compañía

Segovia y Neira (2005) plantearon en una investigación que las familias o grupos cercanos trasladan la vida familiar a los espacios públicos, lo que fortalece la sociabilidad extra familiar entre los usuarios. Por consiguiente, existe una relación entre seguridad y sociabilidad, ya que los espacios públicos fortalecen el sentido de pertenencia, intimidad y seguridad de las personas. La seguridad parece estar muy asociada en una escala con la cantidad de usuarios conocidos, ya que esto es fuente de confianza para las personas y les permite crear una intimidad con los espacios públicos de la ciudad.

Pol (2002) plantea que la identificación de los usuarios con el espacio público genera un vínculo que le permite desarrollar su propia identidad en el lugar y eso no ocurre solo de manera individual, sino colectiva. El espacio público pasa a representar un punto de encuentro y socialización con distintos grupos de amigos y familiares que de cierta forma generan un mayor nivel de seguridad en las personas. Teniendo en cuenta que la Ciclovía es una actividad que puede ser compartida con familiares o amigos se considera que es importante medir la incidencia de esta variable en la percepción de seguridad de los asistentes.

Satisfacción con la ciclovía

La satisfacción con la ciclovía está variables mide que tan conformes y satisfechos se siente el individuo con la implementación de dicho programa público, se decidió agregar esta variable al modelo dado que se considera que al evaluar la eficacia y el impacto en la percepción de las políticas públicas y sociales se encontrará que el gasto en dichas políticas debe dirigirse a la satisfacción de necesidades de

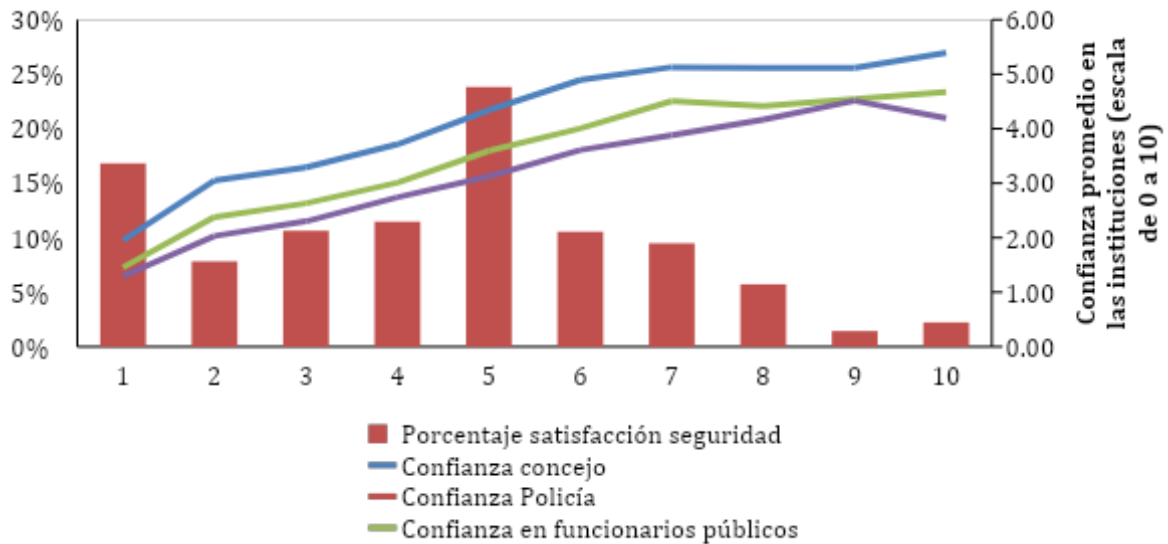
los ciudadanos, la igualdad al acceso del uso de la ciclovía supone satisfacer las necesidades de la mayoría de los ciudadanos como un espacio de recreación y deporte, además de un espacio donde sentirse seguros. (Monsalve Briceño, 2009).

Satisfacción con la seguridad en la ciudad

La satisfacción con la seguridad en la ciudad de Cali será una variable dentro del modelo, dado que según el PNUD (2013) la seguridad ciudadana no solo debe ser vista como la reducción de índices de delincuencia, sino como el resultado de una política pública que tenga un enfoque integral. Este enfoque implica que se tengan en cuenta elementos que contribuyan a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos por medio de la mejora de los niveles de percepción con la seguridad en la ciudad.

La percepción de inseguridad en la ciudad incide en los niveles de confianza que tienen los individuos hacia las instituciones públicas (OECD, 2017). El Observatorio de Políticas Públicas – POLIS – de la Universidad Icesi (2018) analizó la relación que existe entre la satisfacción con la gestión de la alcaldía en términos de seguridad y la confianza hacia instituciones públicas como: el Concejo Municipal, la Policía Nacional y los funcionarios públicos. Los resultados evidencian que a mayor satisfacción con la seguridad en la ciudad se incrementan los niveles de confianza institucional (ver gráfico 1). Teniendo en cuenta que la Ciclovía es un espacio donde los participantes tienen acceso directo a la provisión de un bien público se espera que los niveles de percepción de seguridad en la ciudad de Cali incidan en qué tan seguros se sienten los caleños dentro del programa. Esta variable es una medida importante para determinar también la sensación de confianza y seguridad que tienen los asistentes hacia este tipo de intervenciones desarrolladas por la administración municipal.

Gráfico 3. Relación entre percepción de seguridad y confianza institucional



Fuente: Observatorio de Políticas Públicas – POLIS.

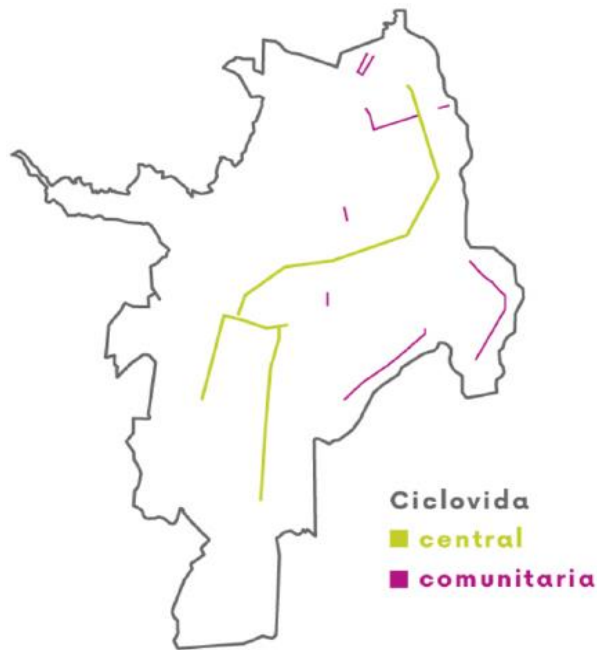
2. METODOLOGÍA

2.1 Recolección de datos

En el proceso de recolección de datos se hizo una encuesta en la CicloVida de Cali. En total se realizaron 1159 encuestas. La muestra se calculó con base en un estudio suministrado por la Secretaría del Deporte y la Recreación, donde se registró que la población total que asiste a la CicloVida cada domingo son 26000 personas (Alcaldía de Santiago de Cali, s.f.). Esta es representativa por sexo y por las zonas donde transita la CicloVida: central y comunitaria (ver mapa 1).

El trabajo de campo se realizó con la intención de recolectar datos por medio de una encuesta que incluye las siguientes secciones: datos demográficos, salud, actividad física relacionada con el transporte, uso de la ciclovía, ciclorutas, ciclo parqueaderos y bicicletas públicas, capital social, ciclovía nocturna y satisfacción con la ciudad.

Mapa 1. Trayecto de la Ciclovía



Fuente: elaboración propia con datos suministrados por la Secretaría del Deporte y la Recreación de Santiago de Cali.

Cabe aclarar que la encuesta que se utilizó se basó en un estudio realizado en la ciudad de Bogotá por la Universidad de los Andes, Colciencias y Coldeportes. Ahora bien, la sección de salud y satisfacción con la ciudad se tomaron de la encuesta poblacional CaliBRANDO realizada anualmente desde el 2014 por el Observatorio de Políticas Públicas – POLIS – de la Universidad Icesi.

De las 6 secciones que incluye la encuesta, el presente trabajo se centrará en tres: datos demográficos, capital social y satisfacción con la ciudad. La sección referente a datos demográficos de la población busca caracterizar la situación económica y social de los usuarios de la ciclovía. Algunas de las variables que se tienen en cuenta son: nivel educativo, sexo, estado civil y nivel de ingresos.

La encuesta también indaga sobre el nivel del capital social que existe entre los usuarios de la Ciclovía. En esta sección, se analizan variables como: disposición a ayudar, confianza, relaciones con otros usuarios y valores. Todas las preguntas de esta sección están medidas en una escala de Likert, razón por la cual se busca medir qué tan de acuerdo o en desacuerdo están los usuarios frente a una serie de afirmaciones sobre la Ciclovía.

Por último, dentro de la sección de satisfacción con la ciudad, se recolecta información sobre la percepción y el nivel de satisfacción que tienen los ciudadanos con la gestión de la alcaldía en Cali. Para evaluar la percepción de los ciudadanos, se realiza una calificación en una escala de 1 a 10, donde 1 es nada satisfecho y 10 totalmente satisfecho en los siguientes aspectos de la ciudad: seguridad, servicios de salud, transporte público, generación de empleo, parques y espacios públicos, educación, servicios públicos, tráfico y el barrio en el que reside el usuario.

2.2 Modelo econométrico

Para el análisis de datos recopilados mediante las encuestas en la Ciclovía recreativa de la ciudad de Cali se realizó la estimación de un modelo econométrico que permiten observar la forma en que se correlacionan las variables de interés. Se debe tener en cuenta que la estructura metodológica se centra en un modelo de regresión econométrico tipo logit ordinal en STATA para identificar los principales determinantes de la percepción de seguridad en el programa Ciclovía Recreativa de Cali y analizar cómo el desarrollo de un programa pública que busca la recuperación del espacio público urbano influyen en la percepción de seguridad de los ciudadanos dentro del programa. La variable dependiente fue *Percepción de seguridad en la Ciclovía de Cali* (PSC_i); dicha variable es cualitativa y está medida en una escala de Likert, razón por la cual debe ser abordada desde un modelo de elección discreta ordinal para estimar las relaciones econométricas (Médica, 2003). Las variables independientes que se usaron en el

modelo son: *Sexo, Confianza, Edad, Estrato, Compañía en la ciclovía, Satisfacción con la seguridad en la ciudad (SSC_i) y Satisfacción con la ciclovía (SCiclo_i)*.

$$PSC_i = B_0 + B_1Sexo_i + B_2Confianza_i + B_3Estrato_i + B_4Edad_i + B_5Compañía_i + B_6SSC_i + B_7SCiclo + \varepsilon_i$$

Para el análisis del modelo se hizo uso de Odds Ratios, para así medir la probabilidad de que suceda un evento sobre la probabilidad de que no ocurra (Moreno, 1997). El Odd ratio es una medida de asociación entre dos variables, se hace uso de los mismos cuando se quiere relacionar dos variables.

En este caso se usan los Odds ratios para comparar la influencia de las variables independientes sobre la variable dependiente. Además, debido a que las variables edad, confianza, satisfacción con la seguridad en la ciudad de Cali, satisfacción con la ciclovía son variables que hacen uso de diferentes escalas, la forma de estandarizar dichas variables y así poder comparar las variables independientes es a través de los Odd ratios.

Tabla 1. Variables independientes que explican la percepción de seguridad en la Ciclovía

Variables explicativas	Opción respuesta (Numero)	Opción de respuesta	Tipo de Variable
Confianza	1	No se puede confiar	variable discreta
	2		
	3		
	4		
	5	Se puede confiar en la mayoría	
Sexo	1	Hombre	Variable discreta
	2	Mujer	
	3	Intersexo	
Compañía en la ciclovía	1	Va acompañado	variable discreta dummy
	0	Va solo	
Edad	-	-	Variable continua
Satisfacción con la seguridad en la ciudad	1	Muy insatisfecho	Variable discreta
	2		
	3		
	4		
	5	Ni buena ni mala	

	6		
	7		
	8		
	9		
	10	Muy satisfecho	
Estrato	1	Estrato 1	Variable discreta
	2	Estrato 2	
	3	Estrato 3	
	4	Estrato 4	
	5	Estrato 5	
	6	Estrato 6	
Satisfacción con la ciclovía	1	Nada Satisfecho	Variable discreta
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10	Muy Satisfecho	

Fuente: Elaboración propia con base en los datos del estudio de la Ciclovía en Cali dirigido por el Observatorio de Políticas Públicas – POLIS.

3. RESULTADOS

Esta sección se divide en 3 partes: la primera hace referencia a la descripción de la muestra; la segunda presenta la relación que existe entre el trayecto de la ciclovía por las diferentes zonas de la ciudad y la percepción de seguridad que tienen los usuarios de este programa; por último, se presentan los resultados obtenidos de la regresión logística ordinal para la variable dependiente de percepción de seguridad en la ciclovía (PSC).

3.1 Descripción de la muestra

Tabla 2. Estadísticas descriptivas

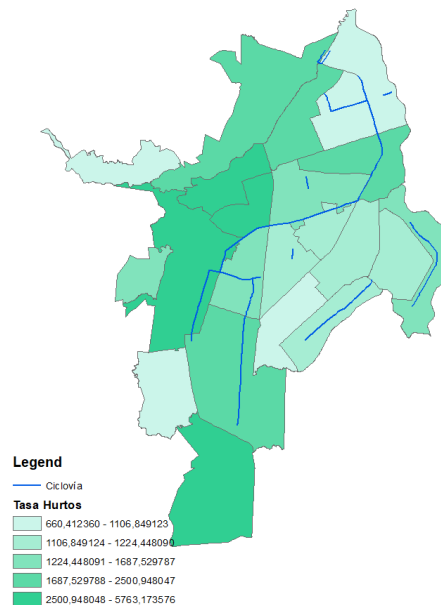
Variable independiente	Observaciones	%
Edad	1155	40.74%
Genero		
Hombre	583	50.48%
Mujer	572	49.52%
Confianza		
No se puede confiar	42	3.63%
2	118	10.21%
3	359	31.06%
4	459	39.71%
Se puede confiar	178	15.40%
Compañía		
Acompañado	859	25.88%
Solo	300	74.12%
Satisfacción de seguridad en cali		
Muy insatisfecho	158	13.63%
2	95	8.20%
3	117	10.09%
4	124	10.70%
Ni buena ni mala	282	24.33%
6	99	8.54%
7	117	10.09%
8	91	7.85%
9	24	2.02%
Muy Satisfecho	52	4.49%
Estrato Socio Economico		
Estrato 1	51	4.40%
Estrato 2	284	24.50%
Estrato 3	612	52.80%
Estrato 4	139	11.99%
Estrato 5	66	5.69%
Estrato 6	7	0.60%
Satisfacción con Ciclovía		
Nada Satisfecho	4	0.35%
1	5	0.43%
2	1	0.09%
3	3	0.26%
4	1	0.09%
5	28	2.42%
6	25	2.16%
7	68	5.87%
8	249	21.48%
9	161	13.89%
Completamente Satisfecho	61	52.98%

Fuente: Elaboración propia

3.2 Relación con el trayecto de la ciclovía

Después de correr el modelo se realizó un análisis sobre cómo la percepción de seguridad de los habitantes de la ciudad de Cali varía cuando estos asisten a programas del gobierno como lo es la ciclovía. Aunque el trayecto de la ciclovía pase por zonas de la ciudad que se caracterizan por elevadas tasas hurtos como el sur de la ciudad (ver mapa 2) o altas tasas de homicidios como lo es el oriente (ver mapa 3), los caleños que asisten a la ciclovía califican mejor la percepción de seguridad¹ en la ciudad (4.7) en comparación con la población caleña en general² (4.4). Las diferencias son estadísticamente significativas.

Mapa 2. Distribución por comunas del número de hurtos en Cali para el 2017.

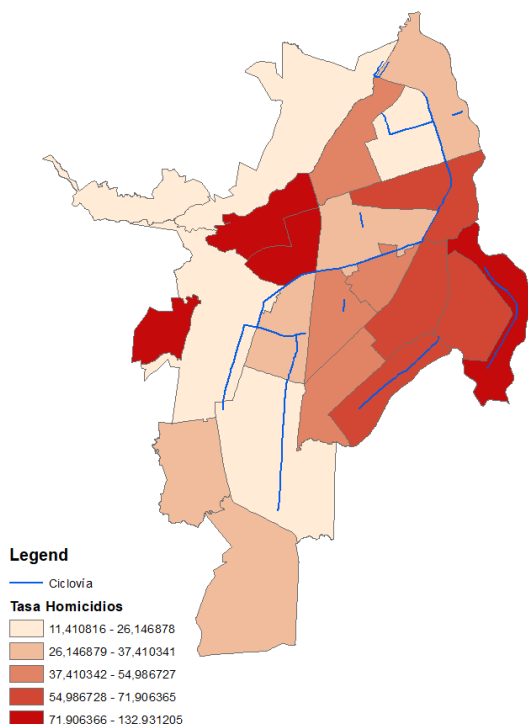


Fuente: elaboración propia con base en datos del Observatorio de Seguridad de la Alcaldía de Santiago de Cali.

¹ En una escala de 1 a a10, donde 1 es nada satisfecho y 10 completamente satisfecho. y la encuesta de la ciclovía.

² Los datos fueron calculados con base en la encuesta poblacional CaliBRANDO realizada por POLIS.

Mapa 3. Distribución por comunas del número de homicidios en Cali para el 2017.



Fuente: elaboración propia con base en datos del Observatorio de Seguridad de la Alcaldía de Santiago de Cali.

3.3 Resultados obtenidos del modelo de regresión logística

Los resultados obtenidos a partir del modelo logit ordinal se clasifican en odds ratio para comparar la influencia exacta de las variables independientes sobre la variable percepción de seguridad en la ciclovía.

Tabla 3. Resultados del modelo de regresión logística (OR)

Variable independiente	PSC (OR)
Edad	1,01016**
Sexo	
Hombre	Referencia
Mujer	0,76079**
Confianza	
No se puede confiar	Referencia
2	1,13684
3	2,3235
4	4,26027***

Se puede confiar	6,6225***
SSC	
Muy insatisfecho	Referencia
2	1,10864
3	1,42295
4	1,09112
Ni buena ni mala	1,23011
6	1,56039*
7	1,69652**
8	1,95139**
9	2,35489**
Muy satisfecho	2,98162**
SCiclo	1,12315**
Compañía	0,950797
Estrato	1,065697

significancia estadística p<0,001*** p<0,05** p<0,1*

Fuente: Elaboración propia

Sexo

El valor de la OR a lo largo de las categorías de percepción de seguridad es 0.76. Esto significa que ser mujer disminuye la probabilidad de sentirse más seguro en la ciclovía en 0.76 veces. Esta variable sociodemográfica nos muestra que las mujeres perciben menor seguridad en la Ciclovía que los hombres según un estudio realizado en Medellín (CICE, 2014) en las mujeres la percepción de inseguridad es más alta con respecto a los hombres. Otro factor que influye en que las mujeres perciben menor seguridad en espacios públicos es el aumento de las tasas de violencia intrafamiliar según la secretaría de seguridad y justicia, 2018 estas tasas van en aumento. Las causas de este resultado se ven explicadas en cierta medida por esto dado que la construcción de vínculos sociales se ve afectada desfavorablemente una vez se admite la interrelación entre familia y sociedad, donde, la constitución de las mujeres como sujetos de derecho, dados los efectos personales, familiares, sociales se ven afectados (Corporación

para la Vida Mujeres que Crean y Corporación Vamos Mujer, 2015). Además El 80 % de las mujeres se siente insegura en la calle según uno de los resultados arrojados por un informe de Mumalá (2017) realizado en Argentina “El acoso y la problemática en el transporte público y espacios públicos”. Dicha inseguridad se da debido a que 8 de cada 10 mujeres tienen una baja percepción de seguridad según los datos pues se sienten inseguras de transitar por espacios públicos por el acoso.

Confianza

El valor de la OR para el nivel más alto de la variable confianza es de 6.62. La probabilidad de que aquellas personas que tienen un alto nivel de confianza en las personas de la ciudad se sientan más seguras en la ciclovía con respecto a las que casi no confían aumenta en 6.62 veces. La vida en sociedad se define en gran parte por la confianza ciudadana pues sin esta se desencadenan problemas de autoritarismo, fragmentación y violencia pues no hay ninguna motivación a que los ciudadanos mantengan buenas relaciones entre ellos (Dammert, L., 2014). Al igual que en un estudio desarrollado en Chile (2014), se constató que cuando la sensación de inseguridad aumenta, se tiende a refugiarse en medidas autoritarias o de violencia debido a los bajos niveles de confianza interpersonales. El resultado encontrado en la ciudad de Cali con respecto que existe una relación positiva entre altos niveles de confianza y una percepción de seguridad más alta, es similar a los resultados de otro estudio realizado en Chile donde se observa que una población que tiene bajos niveles de confianza y desvaloriza lo colectivo tendrá entonces una alta percepción de inseguridad en una ciudad (Rodríguez & Winchester, 1999).

Edad

Ante un aumento de un año en la edad de las personas, es más probable estar en las más altas categorías de sensación de seguridad, es decir, las personas tienen más probabilidad de sentirse seguras en ciclovía, aumentando esta en 1.01 veces.

Según Ruiz, 2009 una mayor edad se asocia a menores niveles de miedo al delito lo que se traduce en una percepción de seguridad más alta, los niveles de miedo al delito se medían teniendo en cuenta miedo a andar de noche cerca de la vivienda, temor a ser víctima de algún delito en general y a serlo dentro del hogar, más tres ítems sobre temor al barrio, a la localidad y a la ciudad (encuesta realizada en la ciudad de Bogotá) para cada uno de estos niveles de miedo se encontró que a mayor edad menor miedo a ser víctima de un delito y mayor percepción de seguridad.

Satisfacción en la seguridad de la ciudad

Es posible esperar que la probabilidad de tener una alta percepción de seguridad en la ciclovía aumente en 2.98 veces mientras mayor sea la calificación de la satisfacción con la seguridad en Cali. Partiendo del hecho de que la ciclovía es una actividad que se realiza en espacios públicos de la ciudad, existe una coincidencia con los resultados encontrados por Jorgensen (2015), quien encontró que el disfrute de los espacios públicos y la movilidad dependen de la sensación de seguridad, debido a que las personas no frecuentan un espacio si lo consideran inseguro, es decir que el uso del espacio se correlaciona con la sensación de de seguridad que estos generen. Además de esto, La seguridad, la planeación urbana, la densificación de las zonas centrales y, sobre todo, la necesidad de generar una convivencia armónica entre peatones, ciclistas y automovilistas son aspectos que hay que considerar al momento de diseñar y construir infraestructura ciclista.” (Vanesa Valle, 2011). Las opciones de control de seguridad y la proporción de una adecuada infraestructura en los espacios públicos donde se encuentra el trayecto de la ciclovía generan un aumento en el número de usuarios que participan y al mismo tiempo da una sensación de seguridad porque el riesgo de peligro es menor.

Satisfacción con la ciclovía

Con un coeficiente de 1.12, se espera que la probabilidad de que las personas se sientan más seguras en la ciclovía aumente en 1.12 veces, en la medida en que dichos usuarios se sienten más satisfechos con este programa.

La satisfacción con la ciclovía se ve mediada por diferentes factores, entre los cuales se encuentra las estrategias implementadas para la seguridad, planeación y estructuras de las vías transitadas y seleccionadas para realizar el programa. Esto es debido a que por lo general las personas presentan una percepción de inseguridad por miedo al delito cuando se encuentran en espacios públicos (Rau, 2007). Al cubrir dichas necesidades en programas públicos como la ciclovía, la percepción de seguridad puede reflejar resultados positivos.

4. CONCLUSIONES

En conclusión, la percepción de seguridad en la ciclovía se ve afectada positivamente principalmente por diferentes factores sociodemográficos tales como el género y la edad, y otros factores de capital social y satisfacción de la ciudad entre los que se encuentran el nivel de confianza hacia las personas de la ciudad, la satisfacción con la seguridad en Cali y la satisfacción con el programa de la ciclovía. La incidencia de cada variable sobre la percepción de seguridad se ve reflejada de diferentes maneras. Partiendo de los resultados, el ser hombre, tener altos niveles de confianza hacia las demás personas de la población y tener una calificación cada vez mayor de la satisfacción con la seguridad en Cali y en el programa de la Ciclovía, aumentan la posibilidad de que los ciudadanos tengan cada vez más una mayor sensación de seguridad cuando estos participan de un programa público como lo es este. Por el contrario, las variables compañía y estrato por lo general parecen ser bastantes influyentes, sin embargo, según los resultados estas no son lo suficientemente significativas en relación con la percepción de seguridad en la ciclovía.

Se debe tener en cuenta que hay una inequidad frente a la percepción de los cambios en la seguridad, debido a que las mujeres son más sensibles frente a los cambios en la seguridad y a

la creación de programas públicos, teniendo en cuenta que el 80% de estas se sienten inseguras en la calle por problemáticas sociales como lo es el acoso.

Por otro lado, los usuarios de la ciclovía califican mejor la percepción de seguridad en la ciudad en comparación con la población caleña en general, y esto va de la mano con el hecho de que dichas personas que participan en este tipo de programas públicos tienen una mayor y mejor percepción hacia el gobierno, debido a que estos usuarios son los que realmente reciben beneficios y son testigos del buen desempeño y desarrollo de programas públicos como la Ciclovía. A pesar de que la ciclovía atraviesa zonas que son consideradas peligrosas en la ciudad por su alto índice de hurtos y homicidios, las estrategias que el gobierno implementa en dichos programas en relación con la seguridad ayudan a mantener una sensación de seguridad cuando se asiste a estos.

Por último, gran parte de los caleños consideran el tema de la seguridad en la ciudad como uno de los principales factores que de alguna forma afectan su satisfacción en la ciudad. Si bien la ciclovía es un programa público que inciden en la percepción de seguridad de los ciudadanos, es un tema se debe tratar en conjunto a políticas públicas que estén encaminadas a fortalecer y generar más programas de este tipo, donde junto con los espacios públicos fomenten la convivencia entre las personas, la cohesión social y la confianza ciudadana para que las dinámicas sociales vayan en pro de los objetivos de gobierno.

REFERENCIAS

- Alvarado, D. (2018). Ciclovía de Bogotá es implementada en 78 ciudades de la India. 1. Obtenido de: <https://conexioncapital.co/ciclovía-implementada-en-india/>
- Arce, E. (2019). La capital Americana del Deporte es la sede del congreso de las Ciclovías Recreativas de las Américas, CRA. Obtenido de:

<https://www.cali.gov.co/deportes/publicaciones/149294/la-capital-americana-del-deporte-es-la-sede-del-congreso-de-las-ciclovias-recreativas-de-las-americas-cra/>

Baumann, C., Bojacá, M., Rambeau, M. y Wanner, Z. (2013). Biciudades 2013: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe.

Obtenido de:

http://www.vanguardia.com/sites/default/files/informe_uso_de_las_bicicletas.pdf

Cali Como Vamos. (2019). Informe anual de calidad de vida. Obtenido de:

<https://www.calicomovamos.org.co/copia-de-icv-2018-1>

Centro de Análisis Político, Universidad EAFIT. (2014). Encuesta de percepción de seguridad, convivencia y niveles de victimización en Antioquia. *I*, 4-53. Obtenido de Universidad EAFIT:

[http://www.eafit.edu.co/centros/analisis-](http://www.eafit.edu.co/centros/analisis-politico/documents/informe%20final%20epscv%20_formato.pdf)

[politico/documents/informe%20final%20epscv%20_formato.pdf](http://www.eafit.edu.co/centros/analisis-politico/documents/informe%20final%20epscv%20_formato.pdf)

Cerda, J., Vera, C. y Rada, G. (2013). Odds ratio: aspectos teóricos y prácticos. *Revista Médica de Chile*, *141* (10), 1329-1335.

Ciclovías Recreativas de las Américas. (2019). CicloRereovía de Santiago crece 2 kilómetros y conecta con el mirador más alto de Sudamérica. Obtenido de:

<http://cicloviasrecreativas.esy.es/noticias/ciclocreovia-de-santiago-crece-2-kilometros-y-conecta-con-el-mirador-mas-alto-de-sudamerica/>

Corporación Universitaria Minuto de Dios. (2008). Uniminuto, El periodismo ciudadano de Engativá. *Nuevo Milenio*, *1*(19), 2-20.

Dammert, L. (2014). La relación entre confianza e inseguridad: el caso de Chile. *Revista Criminalidad*, *56*(1), 189-207.

Dammert, L. (2014). La relación entre confianza e inseguridad: el caso de Chile. *Revista Criminalidad*, *56*(1), 189-207.

DANE. (2019). Boletín Técnico, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC).

Bogotá

D.C.

1-34.

Obtenido

de:

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/convivencia/2018/Bol_ECSC_2018.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Grupo de Estratificación. (2015). Metodología de estratificación socioeconómica urbana y rural para servicios públicos domiciliarios. *Manual de Actualización del DANE, 1, 1-128*. Obtenido de DANE: <https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/estratificacion/ManualdeActualizacion.pdf>

Díaz del Castillo, A., Hipp, A. y Sarmiento, O. (2016). Ciclovías Recreativas, tendencias y oportunidades. Obtenido de: <https://www.880cities.org/images/880tools/openstreets-policy-brief-spanish.pdf>

El Tiempo. (2008). La Ciclovía ya llega hasta Soacha. *El Tiempo Casa Editorial, 1*. Obtenido de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3045971>

Estudios de Economía Aplicada. (2006). Estudio de la Potencialidad del Comercio Electrónico en la Región de Murcia mediante un Modelo de Regresión Logística. *24(1), pp. 499-529*.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. Historia ciclovía Bogotana. Obtenido de: <https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovia-bogotana>

Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD. (2019). Programa Ciclovía. Obtenido de: <https://guiatramitesyservicios.bogota.gov.co/tramite-servicio/https-www-idrd-gov-co-ciclovia-bogotanaprograma-ciclovia/>

Jacobs, J. *Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books, 1962.

Jorge, J. (2006). La confianza interpersonal en la Argentina. *Question, 1(12)*. Obtenido de: <https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/268>

Jorgensen, L.J., Ellis, G.D. y Ruddell, E. Fear Perceptions in Public Parks: Interactions of Environmental concealment, the presence of people recreating, and Gender. *Revista Environment and Behavior*. Mayo, 2012, *45(7)*, p. 803-820.

Marcos, A. (2018). Los estratos en Colombia: eres el lugar en el que vives. Bogotá. Obtenido de El País: https://elpais.com/internacional/2018/04/20/colombia/1524176587_818282.html

Medina, E. (2003). Modelos de elección discreta. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid. *Psicothema*, 2005, 17. *Aportaciones de los modelos logit en evaluación de programas de formación*, pp. 522-527.

Monsalve, Y. (2009). Seguridad ciudadana, desempeño policial y la calidad de vida en las políticas sociales. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 15(1). Obtenido de: http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-64112009000100003

Montoya Ruis, A. M. y Correa, A. M. (2018). Ciudades seguras y sin violencias para las mujeres y las niñas, avances y retos de la ciudad de Medellín, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 23(2), 59-82.

Moreno, J. M., Banegas J.R. (1997). Sobre la traducción del término inglés Odds ratio como oportunidad relativa. *Salud Pública Mexico* 1997, 39-72.

OECD. (2017). Guidelines on Measuring Trust. Obtenido de: <https://www.oecd.org/governance/oecd-guidelines-on-measuring-trust-9789264278219-en.htm>

Pallarés, J. La metodología cuantitativa aplicada al estudio de la reincidencia en menores infractores. Universitat Jaume. Obtenido de: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/432779/2016_Tesis_Pallares%20Mestre_Jacinto.pdf?sequence=1

Periodismo Público. (2014). Soacha tiene una de las ciclovías más grandes del mundo. Soacha. *Periodismo Público*. Obtenido de: <https://periodismopublico.com/soacha-tiene-una-de-las-ciclovias-mas-grandes-del-mundo>

Pol, E. (2002). El modelo dual de apropiación. Obtenido de <https://goo.gl/lbBPRn>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2013). Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014, Seguridad ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuesta para América Latina. *Centro Regional de Servicios para América Latina y el Caribe, 1, 1-94.*

Obtenido de: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/hdr/human-development-report-for-latin-america-2013-2014/>

Ramírez, D.F. (2017). Comparación de las formulaciones de la policía pública de seguridad ciudadana en Bogotá, Medellín y Cali entre 1995 y 2012 desde el enfoque cognitivo. Obtenido de: <http://bdigital.unal.edu.co/60828/1/1019051443.2017.pdf>

Rau, M. (2007). “Prevención situacional en América Latina y el Caribe”. En: Alda y Beliz, ¿Cuál es la salida? La agenda inconclusa de la seguridad ciudadana, USA, *Banco Interamericano de Desarrollo. Pag 316.*

Rodrigo Mora. Las Ciclovías Recreativas fomentan la cohesión social. Universidad Diego Portales. Obtenido de Ciclovías Recreativas de las Américas: <http://cicloviasrecreativas.esy.es/noticias/estudio-en-chile-las-ciclovias-recreativas-fomentan-la-cohesion-social/>

Sarmiento, O., Torres, A., Jacoby, E., Pratt, M., Schmid, T. y Stierling, G. (2010). The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program with public health potential. *Revista Journal of Physical Activity and Health, 7(2), 163-180.*

Schnettler, B., Miranda, H., Sepúlveda, J., Mora, M., Lobos, G. y Denegri, M. (2013). Satisfacción con la vida en personas de etnia Mapuche residentes en la región metropolitana, Chile: Un análisis comparativo con modelos logit y probit. *Revista Suma Psicológica, 20(1), 69-82.*

Segovia, O. y Neira, H. (2005). Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada. *Revista Invi, 20(55), 166-174.*

Valle, V. (2011). La armonía entre ciclistas, peatones y autos, la meta de las ciclovías. Revista Expansion en alianza con CNN. Obtenido de: <https://expansion.mx/planetacnn/2011/11/01/la-armonia-ente-ciclistas-peatones-y-autos-la-meta-de-las-ciclovias>

5. ANEXOS

Anexo 1. Modelo Logit con variable dependiente Percepción de seguridad en Cali (PSC)

Variable independiente	PSC (OR)	P > z
Edad	1,01016**	
Sexo		
Hombre	Referencia	
Mujer	0,76079**	0,015
Confianza		
No se puede confiar	Referencia	
2	1,13684	0,749
3	2,3235	0,025
4	4,26027***	0
Se puede confiar	6,6225***	0
SSC		
Muy insatisfecho	Referencia	
2	1,10864	0,667
3	1,42295	0,124
4	1,09112	0,701
Ni buena ni mala	1,23011	0,271
6	1,56039*	0,062
7	1,69652**	0,02
8	1,95139**	0,008
9	2,35489**	0,039
Muy satisfecho	2,98162**	0,002
SCiclo	1,12315**	
Compañía	0,950797	0,698
Estrato	1,065697	0,008

significancia estadística p<0,001*** p<0,05** p<0,1*

Fuente: Elaboración propia

Anexo 2. Percepción de seguridad en la ciclovía

¿Qué tan seguro se siente en la Ciclovía respecto al robo?	Freq.	Percent	Cum.
Nada seguro	102	8.85	8.85
2	96	8.33	17.17
3	275	23.85	41.02
4	301	26.11	67.13
Muy seguro	379	32.87	100.00
Total	1,153	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 3. Estrato

Estrato	Freq.	Percent	Cum.
Estrato 1	51	4.40	4.40
Estrato 2	284	24.50	28.90
Estrato 3	612	52.80	81.71
Estrato 4	139	11.99	93.70
Estrato 5	66	5.69	99.40
Estrato 6	7	0.60	100.00
Total	1,159	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 4. Sexo

Sexo	Freq.	Percent	Cum.
Hombre	583	50.48	50.48
Mujer	572	49.52	100.00
Total	1,155	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 5. Compañía

compania	Freq.	Percent	Cum.
0	300	25.88	25.88
1	859	74.12	100.00
Total	1,159	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 6. Satisfacción con la seguridad en Cali

Seguridad	Freq.	Percent	Cum.
1	158	13.63	13.63
2	95	8.20	21.83
3	117	10.09	31.92
4	124	10.70	42.62
5	282	24.33	66.95
6	99	8.54	75.50
7	117	10.09	85.59
8	91	7.85	93.44
9	24	2.07	95.51
10	52	4.49	100.00
Total	1,159	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 7. La gente de la ciclovía es confiable

La gente en la Ciclovía es confiable	Freq.	Percent	Cum.
Totalmente en desacuerdo	42	3.63	3.63
2	118	10.21	13.84
3	359	31.06	44.90
4	459	39.71	84.60
Totalmente de acuerdo	178	15.40	100.00
Total	1,156	100.00	




Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 8. Satisfacción con la ciclovia

¿Que tan satisfecho se siente con la Ciclovida en Cali?	Freq.	Percent	Cum.
Nada satisfecho	4	0.35	0.35
1	5	0.43	0.78
2	1	0.09	0.86
3	3	0.26	1.12
4	1	0.09	1.21
5	28	2.42	3.62
6	25	2.16	5.78
7	68	5.87	11.65
8	249	21.48	33.13
9	161	13.89	47.02
Completamente satisfecho	614	52.98	100.00
Total	1,159	100.00	

Fuente: Elaboración con el programa econométrico Stata

Anexo 9. Encuesta de la Ciclovia Recreativa de Cali

 Encuesta Ciclovida Ciclovida recreativa de Santiago de Cali año 2019		 																							
Fecha aplicación: Día <input type="text"/> Mes <input type="text"/> Año <input type="text"/>		Sector de realización de la encuesta:																							
Nombre del encuestador(a): <input type="text"/>		<input type="checkbox"/> Central <input type="checkbox"/> Comunitaria <input type="checkbox"/> Ciclovida nocturna																							
Revisado por: <input type="text"/>																									
Dirección de zona: <input type="text"/>																									
<small>A. Durante el proceso de recolección, digitación y manipulación de los datos suministrados por usted, no existió forma de identificarlo. Dado lo anterior, usted dispuesta a participar en esta encuesta?</small>		<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No																							
DATOS DEMOGRÁFICOS																									
1. ¿Usted reside en Cali? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No (Termine la encuesta)		8. ¿Cuál es su estado civil? <input type="checkbox"/> Casado(a) <input type="checkbox"/> Unión Libre <input type="checkbox"/> Separado/Divorciado (a) <input type="checkbox"/> Soltero(a) <input type="checkbox"/> Viudo(a)																							
2. ¿En qué barrio vive? Barrio <input type="text"/> Dirección/Intersección <input type="text"/>		9. En su hogar, ¿qué posición ocupa? <input type="checkbox"/> Jefe de hogar <input type="checkbox"/> Ama(o) de casa <input type="checkbox"/> Jefe hogar y ama de casa <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> Hijo(a)																							
3. Año de nacimiento <input type="text"/> <small>(Antes del 2001)</small>		10. Incluyéndolo a usted, ¿cuántas personas viven en su hogar? <input type="text"/> <small>(N° de personas con las que comparte alimentos)</small>																							
4. Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer <input type="checkbox"/> Intersexo		11. ¿De los siguientes rangos, en cuál ubica su ingreso mensual? <input type="checkbox"/> \$0 - \$200.000 <input type="checkbox"/> \$200.001 - \$400.000 <input type="checkbox"/> \$400.001 - \$700.000 <input type="checkbox"/> \$700.001 - \$1.000.000 <input type="checkbox"/> \$1.000.001 - \$1.500.000 <input type="checkbox"/> \$1.500.001 - \$2.000.000 <input type="checkbox"/> \$2.000.001 - \$3.000.000 <input type="checkbox"/> \$3.000.001 - \$4.500.000 <input type="checkbox"/> Más de \$4.500.000 <input type="checkbox"/> No responde/No sabe																							
5. ¿Cuál es el estrato socio-económico de su vivienda? <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6		12. ¿Tiene carro o moto en su casa? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No																							
6. De acuerdo con su cultura, pueblo o rasgos físicos usted se reconoce como: <input type="checkbox"/> 1 Blanco (a) <input type="checkbox"/> 4 Negro (a)/Año <input type="checkbox"/> 2 Mestizo (a) <input type="checkbox"/> 5 Otro <input type="checkbox"/> 3 Indígena <input type="checkbox"/> 6 Ninguno																									
7. ¿Cuál es el nivel educativo más alto alcanzado por usted (así no lo haya terminado) y el último grado aprobado en este nivel? <small>*Marque con una X el nivel educativo</small> <small>(1) Nivel, (2) Año</small> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>Nivel</th> <th>Año</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 Primaria incompleta</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>2 Primaria completa</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>3 Secundaria incompleta</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>4 Secundaria completa</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>5 Técnica/Tecnológica **</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>6 Profesional **</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>7 Especialización **</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>8 Maestría/Doctorado **</td><td><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>9 Ninguno</td><td>NA</td></tr> <tr><td>10 No sabe</td><td>NA</td></tr> </tbody> </table>		Nivel	Año	1 Primaria incompleta	<input type="checkbox"/>	2 Primaria completa	<input type="checkbox"/>	3 Secundaria incompleta	<input type="checkbox"/>	4 Secundaria completa	<input type="checkbox"/>	5 Técnica/Tecnológica **	<input type="checkbox"/>	6 Profesional **	<input type="checkbox"/>	7 Especialización **	<input type="checkbox"/>	8 Maestría/Doctorado **	<input type="checkbox"/>	9 Ninguno	NA	10 No sabe	NA		
Nivel	Año																								
1 Primaria incompleta	<input type="checkbox"/>																								
2 Primaria completa	<input type="checkbox"/>																								
3 Secundaria incompleta	<input type="checkbox"/>																								
4 Secundaria completa	<input type="checkbox"/>																								
5 Técnica/Tecnológica **	<input type="checkbox"/>																								
6 Profesional **	<input type="checkbox"/>																								
7 Especialización **	<input type="checkbox"/>																								
8 Maestría/Doctorado **	<input type="checkbox"/>																								
9 Ninguno	NA																								
10 No sabe	NA																								

15. Ahora piense acerca de su salud mental, la cual incluye tensión, depresión y problemas emocionales: ¿Durante cuántos de los pasados treinta días no gozó de buena salud mental? - (CDC 5)

_____ (Número de días)
99 No sabe/no responde

16. ¿Durante cuántos de los pasados treinta días, el mal estado de salud mental o física le impidieron realizar sus actividades, tales como cuidado personal, trabajo o recreación? - (CDC 5) - SI EN LAS DOS PREGUNTAS ANTERIORES CONTESTÓ "NINGUNO" SALTAR ESTA

_____ (Número de días)
99 No sabe/no responde

17. ¿Usted ha asistido a un centro médico en los últimos 6 meses?

1 Sí

0 No

18. ¿Usted fuma?

1 Sí

2 No

3 Ocasionalmente

19. Ahora le voy a hacer unas preguntas sobre su fisiónomía

1 ¿Cuál es su altura? _____

2 ¿Cuál es su peso? _____

3 ¿Se siente conforme con su peso actual?

1 Sí

0 No

3.1 ¿Usted está haciendo algo para modificar su peso?

1 Sí

0 No

4 Circunferencia abdominal _____

5 Presión arterial _____ / _____
Sistólica / Diastólica

20. ¿Realiza alguna actividad física como trotar, caminar, practicar algún deporte o ir al gimnasio?

1 Sí

0 No (Pase a la p21)

*Indique la frecuencia y el número de días

1. Frecuencia	2. N° días
1 Semanal	
2 Mensual	

21. ¿Usted deja de consumir alimentos por el número de calorías que tienen?

1 Sí

0 No

22. ¿Padece de alguna enfermedad o discapacidad?

1 Sí

2 No

3 No sabe/no responde

23. Durante los últimos 7 días, Usted:

	Sí	No
1 ¿Caminó por lo menos 10 minutos seguidos por recreación, deporte, o en su tiempo libre?		
2 ¿Realizó actividades físicas moderadas en su tiempo libre por lo menos 10 minutos seguidos? (Ej. montar bicicleta a paso regular, trotar a un ritmo suave, bailar, practicar yoga, etc.)		
3 ¿Realizó actividades físicas vigorosas en su tiempo libre por lo menos 10 minutos seguidos? (Ej. Aerobicos, corra, pedalear rapido, etc.)		

24. Cuando practica deporte o actividad física, ¿usualmente cuánto tiempo invierte en el ejercicio?

1 Menor a 20 minutos

2 De 21 a 45 minutos

3 De 46 a 1 hora

4 De 1 hora a 1 hora y media

5 De 1 hora y media a 2 horas

6 Más de 2 horas

7 Otro, ¿Cuál? _____

8 No aplica

ACTIVIDAD FÍSICA RELACIONADA CON TRANSPORTE

25. ¿Qué medio de transporte utiliza con más frecuencia para desplazarse en Cali? (UNICA RESPUESTA)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Taxi | 4 <input type="checkbox"/> Pírate/motorización |
| 2 <input type="checkbox"/> MIO/ Bus | 5 <input type="checkbox"/> Bicicleta propia |
| 3 <input type="checkbox"/> Vehículo | 6 <input type="checkbox"/> Otro, ¿Cuál? _____ |

26. Durante los últimos 7 días, ¿Montó en bicicleta por lo menos 10 minutos seguidos para ir de un lugar a otro, con propósitos distintos a los de recreación y deporte? Incluya ir a lugares como su trabajo, supermercados, cines, bancos, sitios de estudio, entre otros

- 1 Sí 0 No

27. Durante los últimos 7 días, ¿Caminó por lo menos 10 minutos seguidos para ir de un lugar a otro, para ir a hacer vueltas o diligencias, para ir al colegio o universidad o para ir y venir de su trabajo?

- 1 Sí 0 No

2

IV. USO DE LA Ciclovía

La siguiente pregunta es sobre qué tan satisfecho se siente usted con la CICLOVIDA, en una escala de 0 a 10. Cero significa que usted no está nada satisfecho y 10 significa que usted está completamente satisfecho.

28. En general, ¿qué tan satisfecho se siente con la Ciclovía en Cali?

Nada satisfecho 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Completamente satisfecho

29. ¿El día de hoy, desde qué horas salió a la Ciclovía y hasta que horas piensa quedarse?

Hora inicial _____
Hora final _____

30. ¿Cuál fue su punto de partida el día de hoy? (Intersección aproximada en caso de que el informante no quiera dar la dirección)

Dirección/Intersección _____

31. ¿Cuál es el lugar más alejado de su punto de partida al que irá el día de hoy? (Intersección aproximada en caso de que el informante no quiera dar la dirección)

Dirección/Intersección _____

33. ¿Qué haría usted si no existiera la Ciclovía?

- 1 Ver Televisión
- 2 Estar en la casa
- 3 Otra actividad recreativa
- 4 Uso de videojuegos o Internet
- 5 NS/ NR
- 6 Otro, ¿Cuál? _____

34. ¿Con qué frecuencia asiste a la Ciclovía?

- | | |
|---|---|
| 1 <input type="checkbox"/> Una vez por semana | 5 <input type="checkbox"/> Cada 6 meses |
| 2 <input type="checkbox"/> Quincenalmente | 7 <input type="checkbox"/> Cada año |
| 3 <input type="checkbox"/> Mensualmente | 6 <input type="checkbox"/> Otro, ¿Cuál? _____ |
| 4 <input type="checkbox"/> Cada 2 o 3 meses | |

32. ¿Cuáles son sus razones para ir a la Ciclovía? (Múltiple respuesta)

- 1 Para hacer deporte/actividad física
- 2 Es un espacio para recreación/ diversión
- 3 Para mejorar la salud
- 4 Compartir de con la familia
- 5 Para desestresarse
- 6 Compartir con amigos
- 7 Le gusta el ambiente
- 8 Salir con las mascotas
- 9 Las clases en las tarimas
- 10 Es gratuito
- 11 Hábito
- 12 No puede acceder a más actividades de recreación
- 13 Otro, ¿cuál? _____

35. ¿Cuáles servicios ha usado de la Ciclovía? (Múltiple respuesta)

- 1 Las rutas
- 2 Juegos
- 3 Baños móviles
- 4 Primeros auxilios
- 5 Actividad en tarima
- 6 Estación recreativa
- 7 Otro, ¿Cuál? _____

36. ¿Qué tipo de actividad realiza en la ciclovía?

- 1 Montar bicicleta
- 2 Patinar
- 3 Actividades que se ofrecen en las tarimas
- 4 Trotar
- 5 Caminar

37. Usualmente, ¿con quién va a la Ciclovía? (Múltiple respuesta)

- | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> Pareja | 3 <input type="checkbox"/> Hijos | 5 <input type="checkbox"/> Amigos | 7 <input type="checkbox"/> Solo |
| 2 <input type="checkbox"/> Padres | 4 <input type="checkbox"/> Familiares | 6 <input type="checkbox"/> Mascota | |

CICLOVÍAS

38. ¿En los últimos 12 meses ha utilizado las Ciclorutas para movilizarse?

- 1 Sí (pasa a la p39) 0 No (pase a la p41)

39. ¿Cuánto es el tiempo en minutos que recorre aproximadamente en la Ciclo Ruta?

_____ Minutos

40. ¿Cuántas veces en los últimos 12 meses ha usado las ciclorutas?

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Por lo menos una vez al año | 4 <input type="checkbox"/> 3 días/semana |
| 2 <input type="checkbox"/> Algunas veces por mes | 5 <input type="checkbox"/> 4 días/semana |
| 3 <input type="checkbox"/> 1 día/semana | 6 <input type="checkbox"/> 5 días/semana |
| 4 <input type="checkbox"/> 2 días/semana | 7 <input type="checkbox"/> 6 días/semana |
| | 8 <input type="checkbox"/> 7 días/semana |

VI. CICLOPARQUEADEROS Y BICICLETAS PÚBLICAS

41. ¿Conoce los cicloparqueaderos del sistema SITM-MIO?

- 1 Sí 0 No

42. ¿Usted ha usado el servicio de bicicletas públicas que ofrece el SITM-MIO?

- 1 Sí 0 No

VI. CAPITAL SOCIAL

43. En términos generales, ¿cree usted que se puede confiar en la mayoría de las personas que viven en Cali o que nunca se es demasiado precavido en el trato con los demás? Por favor responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que se puede confiar en la mayoría de las personas y 1 que no se puede confiar en nadie.

Se puede confiar en la mayoría de las personas					No se puede confiar en nadie
5	4	3	2		1

3

CONTINUACION

44. ¿Cree usted que la mayoría de las personas que viven en Cali intentarían aprovecharse de usted si pudieran, o intentarían ser justas con usted? Por favor responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que intentarían ser justas con usted y 1 que las personas se aprovecharían de usted.

Intentarían ser justas					Se aprovecharían
5	4	3	2		1

45. ¿Cree usted que las personas que viven en Cali casi siempre intentan ayudar a los demás o que la mayoría de las veces están pensando principalmente en ellas mismas? Por favor, responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que intentan ayudar a los demás y 1 que las personas están pensando en ellas mismas.

Intentan ayudar a los demás					Están pensando en ellas mismas
5	4	3	2		1

46. Le voy a leer una serie de afirmaciones sobre la Ciclovida, por favor dígame qué tan de acuerdo está con cada una de ellas de acuerdo a la siguiente escala: Totalmente de Acuerdo (5), De acuerdo (4), Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3), En desacuerdo (2), Totalmente en desacuerdo (1).

	Totalmente de acuerdo 5	De acuerdo 4	Ni de acuerdo ni en desacuerdo 3	En desacuerdo 2	Totalmente en desacuerdo 1
a. En la Ciclovida las personas están dispuestas a ayudarse unas a otras.					
b. En la Ciclovida la gente generalmente se lleva bien con los demás					
c. La gente en la Ciclovida es confiable					
d. La gente que asiste a la Ciclovida comparte los mismos valores.					
e. La gente que asiste a la Ciclovida se conoce entre sí.					

47. ¿Confiaría en alguien para que le cuidara la bicicleta durante 40 minutos o más? Por favor responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que SIEMPRE confiaría en alguien y 1 que nunca confiaría en alguien.

Siempre					Nunca
5	4	3	2		1

48. ¿Cree que si necesitara que le fiaran \$2,000 pesos para comprar algo de comer en la Ciclovida se los fiarían? Responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que las personas estarían dispuestas a fiarle y 1 donde las personas no le fiarían.

Estarían dispuestas a fiarle					No le fiarían
5	4	3	2		1

49. ¿Cree que si se cayera en la Ciclovida le ayudarían a levantarse? Responda en una escala de 1-5, donde 5 significa que los demás le ayudarían y 1 donde las personas no le ayudarían

Le ayudarían					No le ayudarían
5	4	3	2		1

50. Responda en una escala de 1-5 donde 5 es la Muy seguro y 1 es Nada seguro

	Muy seguro				Nada seguro
	5	4	3	2	1
a. ¿Qué tan seguro se siente en la Ciclovida respecto al riesgo de accidentes?					
b. ¿Qué tan seguro se siente en la Ciclovida respecto al robo?					

51. ¿Cuáles de los siguientes factores es el que más contribuye a su percepción de inseguridad en la Ciclovida? (Múltiple respuesta)

- | | |
|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Criminalidad o robo | 4 <input type="checkbox"/> Riesgo de accidentes por estado de las vías |
| 2 <input type="checkbox"/> Riesgo de accidentes por otros usuarios | 5 <input type="checkbox"/> Otro, ¿Cuál? _____ |
| 3 <input type="checkbox"/> Riesgo de accidentes por tráfico vehicular | |

4

CICLOVIDA NOCTURNA

<p>52. ¿Usted conoce el programa Ciclovía nocturna?</p> <p>1 <input type="checkbox"/> Sí (Pase a la p53)</p> <p>0 <input type="checkbox"/> No (Pase a la p53)</p>	<p>53. ¿Ha asistido a la Ciclovía nocturna?</p> <p>1 <input type="checkbox"/> Sí (Pase a la p54)</p> <p>0 <input type="checkbox"/> No (Pase a la p53)</p>	<p>54. En general, ¿qué tan buena considera que es la medida de una Ciclovía nocturna? (siendo 0 para nada bueno y 10 muy bueno) PREGUNTAR TAMBIÉN EN LA ZONA DE CICLOVIDA NOCTURNA.</p> <p>Nada bueno Muy bueno</p> <p style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 </p>
---	---	---

SATISFACCIÓN CON LA CIUDAD

55. Por favor dígame en una escala de 1 a 10, qué tan satisfecho se siente con la gestión de la alcaldía en los siguientes aspectos de la ciudad, siendo 1 la peor calificación, 5 ni buena ni mala, y 10 la mejor calificación.

SEGURIDAD	SERVICIOS DE SALUD	TRANSPORTE PÚBLICO	GENERACIÓN DE EMPLEO	PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS	EDUCACIÓN	SERVICIOS PÚBLICOS	TRÁFICO	BARRIO
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

56. Usted acaba de calificar su satisfacción con varios aspectos de la ciudad. Le voy a entregar una tarjeta con todos esos aspectos. Dígame por favor, cuáles son los 5 factores que más afectan su satisfacción con la ciudad, siendo el primero el más importante y el quinto el menos importante, pero que igualmente influye en su satisfacción.

<p>57. ¿Usted tiene parques cerca a su casa?</p> <p>1 <input type="checkbox"/> Sí (pase a la p58)</p> <p>0 <input type="checkbox"/> No (Finalice la encuesta)</p>	<p>58. ¿Usted usa los parques cerca a su casa?</p> <p>1 <input type="checkbox"/> Sí (pase a la p59)</p> <p>0 <input type="checkbox"/> No</p>	<p>59. ¿Cuántos días a la semana usa los parques cerca a su casa?</p> <p>Día: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 Días</p>
---	--	---