

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FELICIDAD

VANESSA ROJAS LOPERA

Trabajo de investigación para optar al título psicóloga

Asesor

Jonathan Echeverri Álvarez

**UNIVERSIDAD EAFIT
ESCUELA DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA
MEDELLÍN
2016**

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FELICIDAD

Vanessa Rojas Lopera

RESUMEN

La presente investigación tiene como propósito examinar la influencia del uso deliberado de la movilidad sostenible en la percepción de felicidad de algunas personas en el valle de Aburrá del área Metropolitana. A partir de un método cualitativo enmarcado en una intención etnográfica y la realización de doce entrevistas. Los resultados indican que la percepción de felicidad se ve influida por el uso de la movilidad sostenible debido a las diversas conexiones entre las razones que motivaron a los participantes a elegir este tipo de movilidad por mencionar algunas: la eficiencia, libertad, el cuidado ambiental y el cuidado de la salud.

Palabras clave: Felicidad, movilidad, sostenible, salud

ABSTRACT

This research aims to examine the influence of deliberate use of sustainable commute in the perception of happiness of some people in the Aburrá valley. From a qualitative method framed in an ethnographic intent and conducting interviews. The results indicate that the perception of happiness is influenced by the use of sustainable commute due to the various connections between the reasons for participants to choose this type of mobility among which are: efficiency, freedom, care environmental and health care.

Key words: Happiness, commute, sustainable, health

1. INTRODUCCIÓN

Los autores de la psicología positiva Sonja Lyubormirsky, Ken Sheldon y David Schackade encontraron y estudiaron dos factores externos que cuentan para la felicidad: Las condiciones de vida y las actividades voluntarias. Estas son totalmente diferentes, constantes y a las que las personas probablemente se adapten. Las condiciones de vida se conforman de los hechos inmodificables (el sexo, la edad o una discapacidad) y los hechos modificables (estado civil, riqueza, lugar de residencia entre otros). Las actividades voluntarias son acciones que se eligen, por ejemplo, hacer ejercicio, tomarse unas vacaciones, meditar o aprender nuevas habilidades; requieren esfuerzo y atención además no pueden desaparecer de la conciencia de la persona de la misma manera que las condiciones por lo que ofrecen mayores promesas de aumentar la felicidad y a la vez evitan los efectos de la adaptación (Haid, 2006).

Citado por Haid (2006) existen condiciones exteriores que también son importantes, pueden ser modificadas a lo largo de la vida y no están completamente sujetas al principio de adaptación por lo que consiguen generar felicidad, se mencionan algunas: El ruido, viajar hacia el trabajo, la falta de control y encontrar el fluir.

Haid (2006) considera que vale la pena esforzarse por eliminar las fuentes de ruido en la vida de las personas ya que se ha encontrado que por ejemplo quienes viven en una casa situada en una calle transitada y a 25 metros de un semáforo estarán expuestos al ruido constante de los carros (por la aceleración de los motores o la bocina). A este ruido nunca se pueden adaptar y si lo logran lo hacen mínimamente por lo que estas personas sufren posteriores deficiencias en tareas cognitivas y si el ruido es intermitente afecta la concentración e incrementa el estrés.

También vale la pena esforzarse por mejorar el viaje al trabajo según Haid (2006) la mayoría de las personas buscan casas en lugares apartados de sus trabajos lo que los obliga a hacer largos viajes, dado que no se logran adaptar a estos (sobre todo si el tráfico está congestionado) y tras viajar de forma frecuente en estas condiciones (con tráfico congestionado o denso) a largo plazo estas personas presentan mayores niveles de hormonas del estrés (mientras hacerlo en condiciones ideales resulta a menudo agradable y relajante).

En referencia a la falta de control Haid (2006) señala que “uno de los ingredientes activos del ruido y el tránsito, que ayuda a sacarnos de quicio, es que no

podemos controlarlos” (p. 118). Mediante dos estudios, uno realizado por David Glass y Jerome Singer se expuso a un grupo de sujetos a ruidos fuertes producidos por el azar. Estos tenían la posibilidad de eliminar los ruidos al apretar un botón solo cuando fuera estrictamente necesario, aunque nadie lo apretó. Con este se encontró que la creencia de tener el control (la posibilidad de eliminar los ruidos) mitigó los efectos producidos por este. Otro estudio a cargo de Ellen Launger y Judith Rodin que consistió en dar regalos a los ocupantes de dos pisos de una residencia privada para personas de la tercera edad (plantas para sus habitaciones y una película de video una noche a la semana). Uno de los pisos podía elegir qué regalos tomar y cuando hacerlo mientras el otro piso estaba condicionado pues no podían elegir (no tenía el control) esta manipulación marcó la diferencia porque quienes tuvieron mayor control se sintieron más felices, activos y alerta además tenían mejor salud y respecto al otro grupo se produjo la mitad de las muertes. Por eso con estos estudios se encontró que tener un mayor control de condiciones externas como el ruido por ejemplo hace que este sea menos estresante y no afecte tanto las funciones cognitivas como la atención.

El cofundador húngaro de la psicología positiva Mihalyi Csikszentmihalyi creó el “método de muestreo de la experiencia” con el cual descubrió que existen dos clases de satisfacción importantes: una es física, referida a placeres corporales como comer o tener sexo y la otra es estar en el estado de total inmersión o “disfrutar en grande”(p. 121) o “fluir”(p.121) como lo llama Csikszentmihalyi “es el estado de total inmersión en una tarea que es desafiante aunque esté íntimamente ligada a las habilidades de cada uno” (p. 121) que “se percibe como un movimiento realizado sin esfuerzo: el fluir sucede y uno se deja llevar por ese movimiento” (p. 122); este “ (...) aparece a menudo durante el movimiento físico- esquiando, conduciendo velozmente en un camino rural con curvas o practicando un deporte en equipo” (p. 122) aunque “(...) se puede producir también durante actividades creativas solitarias, tales como pintar, escribir o fotografiar” (p. 122). Csikszentmihalyi propone las siguientes claves del fluir (Haid, 2006):

Hay un desafío claro que requiere completamente la atención de las personas; estas tienen la habilidad para concertar el encuentro con el desafío, y obtienen información retroactiva sobre cómo les va en cada paso (este es el principio de progreso). Logran un destello tras otro de sentimientos positivos ganados con cada aspecto negociado, con

cada nota alta bien cantada o con cada pincelada que se posa en el lugar correcto (p. 122).

Seligman recurre al trabajo de Csikszentmihalyi para proponer una distinción fundamental entre: Placeres, gratificaciones y la satisfacción. Los placeres se refieren a “deleites que tienen componentes claramente sensoriales y emocionales” (Haid, año, p. 122) mientras las gratificaciones son “actividades que nos comprometen completamente; entonces recurrimos a nuestras fuerzas y eso nos permite perder la timidez” (Haid, año, p. 122) estas pueden conducir al *fluir* y la satisfacción “exige más de nosotros; nos desafía y hace que nos multipliquemos. A Menudo (...) es el resultado de lograr algo, de aprender algo o mejorar algo.” (Haid, año, p.123).

Por otra parte, el concepto de la movilidad sostenible se basa en la sostenibilidad, noción antigua que se fundamenta en conservar un sistema productivo o patrimonio natural para garantizar convivencia planetaria (una coevolución del hombre y la naturaleza) y un futuro común, más razonable, equitativo, estable y sostenible (que la generación actual pueda perdurar a largo plazo y tenga sentido de responsabilidad consigo misma y con las generaciones venideras), apelando a la conciencia y el respeto por las leyes naturales sin provocar efectos negativos irreversibles para el planeta (Jiménez, 2000). A diferencia de la movilidad convencional para su funcionamiento hace uso de energías renovables o alternativas que eviten la contaminación del ambiente para no comprometer la sostenibilidad o la satisfacción de las necesidades de generaciones futuras y está basada principalmente por la triada peatón, bicicleta y transporte público masivo (Tolley, 2003).

Es evidente que el modelo de transporte actual no es sostenible. Por esto muchos han sugerido enfocarse en las formas más sostenibles de transporte como son caminar o usar la bicicleta. Retornar a las calles como espacios de libertad, seguridad y diversión para los ciudadanos (Tolley, 2013) para humanizar las ciudades y convertirlas en lugares seguros para los humanos quienes son los que corren el riesgo de morir en ellas (Franco, 2012).

La bicicleta según Martínez (2012) es la propuesta de movilidad: más pacífica, eficiente y sostenible. Además, es un medio accesible y económico para todos incluyendo niños, jóvenes, adultos y personas mayores, ya que garantiza el derecho a desplazarse a sus lugares de trabajo, educación e incluso ocio. Podría convertirse en una

de las soluciones a las desigualdades sociales y problemas originados por el modelo actual de movilidad enfocado en el carro particular.

Se evidencia también que su uso aporta múltiples beneficios a la salud mental y el bienestar ya que previene la ansiedad y la depresión, mejora las funciones cognitivas e incrementa el bienestar subjetivo. Respecto al bienestar emocional, mediante estudios transversales se ha encontrado que su uso favorece la reducción del estrés, relajación, diversión, entretenimiento y la interacción social (Ducher y Buehler, 2012). Igualmente tiene beneficios ambientales, en la convivencia, disminuye tanto la contaminación atmosférica como la acústica, y el tiempo de viaje (Ducher y Buehler, 2012; Alcaldía de Medellín, 2011).

Respecto a la movilidad convencional el aumento exagerado de automotores que además hacen uso de combustibles fósiles que contaminan facilita que en la mayoría de las urbes se desencadene una serie de problemáticas que generan: un aumento cada vez mayor en el tiempo de viaje, según la encuesta origen destino de hogares de 2012, el viaje promedio en Medellín aumentó de 25 a 34 minutos (Saldarriaga, 2012) además si el viaje de la casa al estudio, y del hogar al trabajo supera la media hora, el recorrido empieza a ser percibido como un castigo en tiempo (Arias, 2014); mayor contaminación atmosférica y acústica con efectos negativos en la salud, en las relaciones sociales que representa una amenaza al sistema climático (Moller, Beltran y Jiménez, 2009; Arias, 2014). El ruido es un factor que fomenta la violencia intrafamiliar ya que las personas expuestas a este tienden a ser más agresivas, sensibles o complicadas en sus relaciones interpersonales (Moller, 2006); el aislamiento social que además preocupa puesto que aún no se ha estudiado el efecto que este aislamiento pueda tener en el desarrollo de los niños a largo plazo al no permitirles desplegar ciertas capacidades como relacionarse con otros niños, detectar el entorno, desarrollar la creatividad, manejar situaciones de riesgo (subir a un árbol y cruzar una calle sin control de un adulto) entre otras, las cuales según explica Helmunt Holzapfel no pueden ser reemplazadas por jugar dentro de la casa (Moller, 2006).

Si bien, se han realizado estudios acerca de la movilidad en países como España desde una perspectiva psicológica enfocados en los aspectos prácticos e utilitarios que los modos de transporte ofrecen a los usuarios y en los que se han tenido en cuenta variables relacionadas con la infraestructura o han estado orientados a revisar qué comportamientos y factores influyen al problema de tráfico en las ciudades para saber

de qué modo se pueden modificar esas conductas y poder mitigar el problema (Arias, Morales, Nouvilas y Martínez, 2012) aún no existen estudios rigurosos semejantes en Medellín –Colombia.

Por otro lado, en el área metropolitana del Valle de Aburrá tan solo el 1% de los 45.100 viajes diarios se realizan en bicicleta, aunque Medellín hasta el momento cuente con solo 28 km de ciclorutas y con un Plan estratégico de la bicicleta que apuesta por tener elementos y directrices para convertir la vía en un escenario sostenible, amable, accesible y seguro mediante la propuesta de acciones que, a corto, mediano, y largo plazo generen mejores condiciones para la movilidad en bicicleta (Alcaldía de Medellín, 2011).

La investigación de la felicidad desde el ámbito académico y político puede dar una visión más amplia de esta además podría estar sustentada principalmente para el fomento del comportamiento sostenible (O'Brien, 2008) y sus conocimientos ser útiles a instituciones u organizaciones interesadas en el tema para posibles intervenciones.

A partir de los antecedentes expuestos, se deriva la pregunta de investigación que guía el presente estudio ¿Qué influencia tiene el uso deliberado de la movilidad sostenible en la percepción de felicidad en algunas personas que hacen uso de esta en el área metropolitana del valle de Aburrá? De esta forma, se propone como objetivo general examinar la influencia que tiene el uso deliberado de la movilidad sostenible en la percepción de felicidad de algunas personas en el área metropolitana del valle de Aburrá y específicamente: a) Indagar el uso de la movilidad sostenible; b) Comprender la posible conexión entre el uso deliberado de la movilidad sostenible y la percepción de la felicidad.

2. MÉTODO

2.1 Tipo de estudio

El diseño de la investigación tiene un enfoque cualitativo que se enmarca en una intención etnográfica desde una observación participante. Se aclara que, como su nombre lo indica, es una intención puesto que no pretende ser una etnografía propiamente dicha pues no cuenta con un trabajo de campo de por lo menos dos años de inmersión total o parcial en la comunidad o grupo humano, sin embargo, conserva la

mirada etnográfica que “proporciona una imagen de la vida, del quehacer de los individuos y los grupos en sus escenarios específicos y contextualizados” (García, González, Quiroz y Velásquez, 2012, p. 65).

2.2 Fuentes de información

La población de estudio correspondió a 6 hombres y 6 mujeres entre los 19 y 39 años de edad habitantes del Área Metropolitana (11 de Medellín y 1 de Envigado) con diversas ocupaciones (estudiantes y profesionales) que hacían uso deliberado de algún tipo de movilidad sostenible (bicicleta, monociclo eléctrico o Airwheel) para transportarse a sus lugares de trabajo o estudio. Por uso deliberado se entiende que los participantes eligieron el medio de transporte por convicción más no por obligación. Su participación fue voluntaria.

2.3 Instrumentos

Los instrumentos correspondieron a: una entrevista semiestructurada, un diario de campo y la observación no participante. Ver anexo 1 que corresponde al modelo entrevista.

2.4 Recolección de información

Se realizó durante el segundo semestre del año 2015 después de la ejecución, de la respectiva prueba piloto, luego se contactó a los participantes para realizarla en sus lugares de trabajo/estudio o lugares acordados ubicados principalmente en la ciudad de Medellín y Envigado.

2.5 Plan de análisis

El procedimiento que se llevó a cabo fue grabar cada una de las entrevistas y realizar una observación durante los trayectos de viaje en bus y bicicleta y llevar un registro en el diario de campo. Metodológicamente fue un proceso que partió desde la escritura

personal de las situaciones observadas mediante narraciones propias que resultaron de la observación participante.

Se utilizó la interacción y la triangulación, la primera según Páramo (2011) “se refiere a la constante reevaluación de los hallazgos a medida que se consiguen nuevos datos, con implicaciones para la generación de nuevas preguntas a la luz de tal reevaluación” (p. 146), es decir, se hizo una revisión constante de los datos registrados en el diario de campo y de los que surgieron de las entrevistas luego fueron convertidos en material escrito y la segunda se utilizó para buscar la validez y la confiabilidad de la información” (p.146). Cuando se realizó la categorización se fraccionó la información en subconjuntos y se le asignaron nombres o códigos, para lograr en el proceso de análisis identificar los elementos fundamentalmente comunes a ellos; crear subconjuntos de datos que permitieran discriminarlos y lograr la construcción de un concepto que designara con exactitud la pertenencia a determinada categoría (Toro y Parra, 2006) y finalmente “Una vez categorizada y codificada la información, es decir, fraccionada en sus componentes más simples y organizada en los archivos correspondientes, se inicia una labor de recomposición parcial de los datos, seleccionando aquellos grupos de categorías más relevantes para dar respuesta a las principales preguntas del estudio” (Toro y Parra, 2006, p. 340).

2.6 Consideraciones éticas

A cada participante después de manifestarle los objetivos del presente estudio, se le hizo entrega de un consentimiento informado donde se le notificó que la información recogida era confidencial y no sería usada para ningún otro propósito fuera de la investigación por lo que las respuestas serían anónimas. Su participación en el estudio fue estrictamente voluntaria. Ver anexo 2 del consentimiento informado.

3. RESULTADOS

A continuación, se presenta la información producto de las entrevistas y su respectivo análisis del cual surgieron dos categorías que permiten responder ¿Qué influencia tiene el uso deliberado de la movilidad sostenible en la percepción de felicidad en algunas personas que hacen uso de esta en el área metropolitana del valle de Aburrá? Las categorías fueron: Uso deliberado de la movilidad sostenible de la cual surgieron tres

subcategorías correspondientes a los beneficios que aporta su uso y la categoría percepción de felicidad. En cada una de ellas se presentan los resultados de forma general y sintética, luego en el apartado de la discusión estos se relacionan con la teoría y de forma simultánea se expone la posición personal de lo descubierto.

La información fue codificada de la siguiente manera como se presenta en el siguiente ejemplo 1A4 (donde 1 corresponde al número de la entrevista o entrevistado, la letra A es la columna de donde se extrajo la unidad de análisis y 4 el número de la fila donde se ubica dicha unidad).

Los participantes usaron en su mayoría: la bicicleta y vehículos eléctricos como la rueda eléctrica, monociclo eléctrico o Airwheel.

3.1 Uso deliberado de la movilidad sostenible

En esta categoría se exponen las razones que motivaron a los participantes a elegir la movilidad sostenible como su opción de transporte dentro del Área metropolitana del valle de Aburrá. Estas se clasifican en tres subcategorías: funcional o práctico, personal y social que corresponden a los beneficios que este tipo de movilidad brinda en cada nivel.

Una de las razones más importantes y valoradas por los participantes se relaciona con la funcionalidad y practicidad. La movilidad sostenible es eficiente y da la libertad de fluir sin restricción por la vía a una velocidad menor pero constante comparada a la de otros vehículos. El tamaño de los vehículos permite el acceso a lugares reducidos y resulta más fácil parquear. Al mismo tiempo se está exento del pago de la gasolina, pasajes, impuestos o parqueo lo que implica “Liberarse del pago de la gasolina, liberarse del impuesto que genera, liberarse de ese tipo de cosas” (9A10); “¡ay es que uno como que se relaja tanto! no tiene que estresarse es que uno ve la gente que tiene vehículos tan estresada, tan intolerante y además padeciendo porque es que tener la gente cree no me voy a comprar un carro pero es que es pagar impuestos, pague no sé qué, parquéelo” (1A20); “es muy práctico vivo muy cerca de la universidad, vivo en Patio Bonito entonces caminando me tomaba más o menos 25 minutos llegar hasta mi bloque pues donde trabajo eh desde mi casa en cambio en bicicleta me demoro por hay 5 minutos” (3B4).

Por otra parte, a nivel personal tiene beneficios en la salud pues exige un ejercicio anaeróbico (en el caso de la bicicleta) que al mismo tiempo permite autonomía por la autoimpulsión que logra un desplazamiento con la energía de las propias piernas “la verdad yo pienso que el estado físico que vos ganas en una bicicleta y como pues a nivel físico te sentís súper bien que eso no lo compra nada en el mundo ni un carro ni una moto pues yo me siento feliz andando en bicicleta” (7A9) además da tranquilidad el ahorro de tiempo en el viaje y del dinero, es una actividad que provoca adrenalina, alegría y diversión “por lo general me gusta mucho me divierte, me entretiene en verdad me hace me pone muy contenta pues como salir en la bicicleta, me oxigena la cabeza” (1A5)

Respecto a la dimensión social en ocasiones es el círculo de amigos quien influye en la elección de este tipo de movilidad y se evidencia una vivencia e interacción más cercana y diferente con la ciudad lo que al mismo tiempo permite una mayor socialización con los otros: “me trae muchas alegrías y es muy charro porque como que la gente lo empieza a identificar a uno y lo saludan y le hablan por la bicicleta y le dicen ay tan bonita o vea niña donde la compró entonces también es una cosa que lo pone a uno a socializar sin querer queriendo” (3B13). El cuidado ambiental algunas veces potencia la conciencia del sentido de pertenencia y de solidaridad “(...) me gusta cuidar el medio ambiente y creo que la bicicleta es una es un medio que cuida el medio ambiente evidentemente (...) y por ayudar a la movilidad de la ciudad también como un asunto de solidaridad con todos los ciudadanos de Medellín; “cuando hay movilidad sostenible estamos cuidando el medio ambiente, estamos respirando un mejor aire” (4A18)

En general la movilidad sostenible es usada primeramente por sus factores funcionales y prácticos: es eficiente, libera de los trancones y permite ahorrar dinero. A nivel personal potencia la autonomía, la salud, la tranquilidad, la consciencia ambiental y la diversión además en la dimensión social permite una relación más abierta y constante con los otros y el entorno que se transita.

3.2 Percepción de felicidad

En este apartado se abordan las ideas o nociones que indican lo que a los participantes les provoca felicidad al hacer uso de la movilidad sostenible, esto con el fin de

comprender la posible conexión entre el uso deliberado de la movilidad sostenible y la percepción de felicidad.

La felicidad surge de la conjugación de las razones que motivaron a los participantes a elegir este tipo de movilidad. A nivel personal movilizarse en medios como la bicicleta o vehículos eléctricos no solo suple la necesidad de transporte dentro de la ciudad también de forma simultánea implica una actividad física saludable que tiene efectos inmediatos en la mente y el cuerpo asimismo se convierte en una actividad placentera o que supone un disfrute, esto es, se transforma en un hobby, así lo confirman algunos de los participantes: “a mí me genera felicidad montar en mi bicicleta pues es uno de mis mayores hobbies” (4A17); “yo sinceramente en mi bicicleta yo pienso que hasta disipo como mis penas porque a veces uno está preocupado o está triste, pero yo me monto en la bicicleta y ya es como otro mundo pues ya tengo como otra cosa como en que disipar mi mente, no pienso tanto en los problemas, me siento más relajada (...)” (7A16); “me gusta mucho montar en bicicleta me hace sentir como más libre como feliz y además como activo porque cuando uno llega a su lugar de destino al que iba en la bicicleta entonces uno ya se ejercitó y como que siempre ejercitarse lo ayuda uno mucho como persona” (4A6); Aunque el miedo siempre está presente, por el riesgo que se corre en la vía, este sentimiento se transforma en adrenalina y es parte de la experiencia que los participantes manifiestan disfrutar como se indica a continuación: “pues igual es rico también esa parte pues, todo el riesgo que implica también es rico me gusta también como lo el riesgo y la aventura pues de montar en bicicleta de un lugar a otro” (1A7).

Los vehículos como las bicicletas no cuentan con elementos que separan al individuo del entorno por lo que existe una mayor exposición al mismo, esto permite sentir el aire, conectarse e interactuar de forma más cercana y abierta con los espacios de la ciudad que se transitan, se puede mirar de cerca y en ocasiones detenidamente elementos, detalles de forma más vívida. Claramente lo anterior sumado a la camaradería que se activa entre quienes usan este tipo de medios permite que a nivel social se facilite la socialización y sumado al sentimiento de estar haciendo el bien al evitar la excesiva emisión de CO₂ que influye en la percepción de felicidad:

“(...) siento que soy una buena ciudadana pues una buena persona con el planeta porque realmente sí sé que hace un impacto aunque yo sé que mínimo pero me siento una mejor persona y porque además porque siento que le estoy ayudando a mi cuerpo pues al hacer

una rutina de 30 minutos de cardio así sea sé que es algo pues puede ser menos de lo que hacen muchos pero es más de lo que también hacen bastantes” (11A15).

En cuanto a las características funcionales y prácticas de la movilidad sostenible es muy valorado el hecho de que sean medios eficientes y prácticos ya que al permitir tanto un ahorro de dinero como de tiempo los participantes se sienten tranquilos: “Feliz pues tengo un ahorro aproximado de 25 mil pesos semanales en gasolina y parqueadero que eso en el mes es... 20 por 4 es 20 por 4 es 80 mil pesos mensuales” (12A6). Por esto la gran mayoría de los participantes con excepción de uno de ellos manifestó sentirse triste sin su medio de transporte ya que esto implicaba que tenía que invertir más tiempo en otros medios de transporte con sus propias palabras una de las participantes dice:

“(..) dos o tres días sin bicicleta y realmente los días son horribles (..) son 4 trayectos que normalmente me demoro en total 20 minutos y caminando me demoro por hay una hora y media pues de pronto estoy exagerando, pero si como que no la vida es terrible, me toca madrugar más para poder llegar a tiempo a la oficina, llego más tarde a mi casa, no es son terribles los días sin la bicicleta, horribles” (3B10)

Igualmente implica renunciar sus otros beneficios “Triste, sería tan duro porque es uno de los transportes muy divertido de utilizar y además de que como me ahorra tiempo y dinero entonces implicaría tristeza económica y tristeza sentimental” (12A13).

En conclusión, los resultados encontrados evidencian las diversas conexiones que existen entre el uso deliberado de la movilidad sostenible y la percepción de felicidad las cuales se establecen gracias a una constante relación entre las razones que motivaron a los participantes a elegir este tipo de movilidad. La eficiencia resulta esencial y transversal seguida por la sensación de libertad y autonomía que en conjunto generan una sensación de tranquilidad. Esta última también se aprecia en la consciencia del cuidado ambiental y de la salud junto a la dimensión social que se activa gracias a una mayor vivencia de los espacios de la ciudad y facilita la socialización.

4. DISCUSIÓN

El objetivo general de esta investigación ha sido examinar la influencia que tiene el uso deliberado de la movilidad sostenible en la percepción de felicidad de algunas personas en el valle de Aburrá. Según los resultados encontrados los beneficios que la movilidad

sostenible ofrece a nivel personal, social y funcional o práctico, de forma conjunta y constante, permiten a los participantes sentirse felices cuando hacen uso de esta.

Resulta necesario aclarar que los resultados no indican la existencia de una relación causal entre el uso deliberado de la movilidad sostenible y la percepción de felicidad, es decir, no implica que por el hecho de que una persona use un medio de este tipo entonces se va a sentir más feliz y quien no haga uso de esta entonces no va a ser feliz. Lo que los resultados revelan es que las personas que hacen uso de la movilidad sostenible indican sentirse felices durante el momento del viaje, pero no de forma total o perpetua ya que también indican sentir miedo u otras emociones. No supone lo anterior como lo nombra Lopera (2016) que, porque “esas experiencias sean momentáneas, incluso intermitentes, cambiantes, no las hace despreciables ni mucho menos existentes; todo lo contrario, realzan su valor y sirven de acicate para buscarlas y hacerlas presentes: iluminan la vida y la colorean de alegría (p. 295).

Con el uso de la movilidad sostenible de forma deliberada de acuerdo a los resultados entra dentro de las actividades voluntarias como un factor externo que promete aumentar la felicidad y a la vez evitar los efectos de la adaptación según lo advertido por los autores Sonja Lyubormirsky, Ken Sheldon y David Schakade (Haid, 2006) puesto que los participantes eligen transportarse de forma voluntaria en estos medios y es una actividad que requiere de su esfuerzo y atención.

Viajar en medios de transporte sostenible posibilita una satisfacción física al ser una actividad placentera con componentes sensoriales y emocionales. Esta forma viajar implica un ejercicio físico anaeróbico que logra la autoimpulsión precisamente esta acción posibilita “estar en el estado total de inmersión” o “fluir” como nombró la otra clase de satisfacción que descubrió Mihalyi Csikszentmihalyi, y este fluir “(...) aparece a menudo durante el movimiento físico- esquiando, conduciendo velozmente en un camino rural con curvas o practicando un deporte en equipo” (Haid, 2006, p. 122). Además, cuando se hace uso de estos medios se entra en un estado de total inmersión primero por ser una tarea desafiante ya que el área metropolitana del Valle de Aburrá aún no cuenta ni con la cultura ni la infraestructura para este tipo de movilidad lo que representa un riesgo para quien hace uso de esta entonces obligatoriamente se debe estar atento y alerta en el presente sin pensar en el futuro ni el pasado para evitar un

accidente, por ejemplo y porque al ser una actividad placentera y gratificante se convierte incluso en un hobby. Este flujo explica por qué la mayoría de participantes logran que su mente se despeje o “disfrutar en grande” mientras viajan en estos medios de transporte.

Es consecuente que al hacer uso de la movilidad sostenible se evitan la mayoría de los problemas que el actual modelo de movilidad como ya se mencionó. Esto es importante sin embargo resulta muy interesante considerar los efectos que esto tiene en los participantes. No contaminar parece una acción en apariencia con efectos externos e inmediatos “no produzco CO₂ y por ende no contamina el aire” pero a profundidad los efectos de esta acción son más trascendentes tal como se encontró que en la mayoría de participantes además de manifestar mayor consciencia del cuidado ambiental también logran que su autopercepción mejore ya que sienten que su decisión ayuda a mejorar el ambiente, la movilidad de la ciudad y por ende son buenos ciudadanos lo cual también se traduce en tranquilidad que se suma al sentir felicidad.

Contrario al aislamiento que ha generado por la movilidad convencional (Moller, 2006) el uso de la movilidad sostenible en especial por vehículos como la bicicleta facilita la socialización por la camaradería y el entorno se vive de forma más cercana porque las características de los vehículos así lo posibilitan.

Tener la posibilidad de evitar la congestión vehicular y por lo tanto no perder el tiempo por causa de los trancones se traduce en tener mayor control de variables como el tiempo de viaje y la forma de viajar. Control que hace parte de las condiciones exteriores que fueron citadas por Haid (2006) que son importantes, pueden ser modificadas a lo largo de la vida y no están completamente sujetas al principio de adaptación por lo que consiguen generar felicidad.

Respecto al tiempo de viaje (de la casa al estudio, y del hogar al trabajo) según Arias (2014) si supera la media hora, el recorrido empieza a ser percibido como un castigo en tiempo. Según esto resulta preocupante que el tiempo de viaje siga en aumento si para el 2012 según la encuesta origen destino de hogares el viaje promedio en Medellín aumentó de 25 a 34 minutos (Saldarriaga, 2012) además los niveles de contaminación cada vez son más altos en Medellín y el Área metropolitana donde tan solo se realizan en bicicleta el 1% de los 45.100 viajes diarios (Alcaldía de Medellín, 2011). Cifra que indudablemente es muy baja y aunque existe un sentimiento de

tranquilidad por disminuir la cantidad de CO₂ en el ambiente al hacer uso de la movilidad sostenible es necesario tener en cuenta que indiferentemente del medio que se use todos respiramos el mismo aire y si las personas no hacen uso de medios más sostenibles y eficientes que les permitan ahorrar el tiempo de viaje, entre otras, entonces están expuestas a los múltiples problemas como el estrés que podrían afectar su salud a corto, mediano o largo plazo. Precisamente uno de los participantes expresa lo siguiente:

“A mí me a mí me puede desesperar una cosa en la vida y es tener que estar sin poder moverme mejor dicho yo estoy ahí parado media hora esperando que me pasen al parqueadero yo me pongo a sudar pues me da muchas cosas, en ese sentido para mí poder llegar a donde yo quiera, meterme por donde yo quiera, eso es felicidad y eso me contribuye a mi estado de ánimo del día pues si yo pierdo en un día dos horas yo morí pues como voy a perder 2 (dos) horas de mi vida.” (5A17)

De acuerdo a lo anterior y desde un enfoque holista que tiene en cuenta cómo“(…) En las prácticas sociales cada hecho constituye un acontecimiento y cada circunstancia genera nuevas situaciones, desencadenando un proceso relacional que afecta al todo en sus posibilidades” (García, Gonzales, Quiroz y Velásquez, 2002, p.44) y desde la teoría fractal la cual explica que “El todo se refleja en cada una de las partes dando cuenta de una dialéctica fundamental entre lo general y lo específico. Esta aparición del todo en las partes y de las partes en el todo” (Lopera y otros, 2010, p.229) por consiguiente, si el tiempo de viaje es un momento o una parte del día y éste es afectado positiva o negativamente entonces se podría inferir que el día como un todo ha sido afectado en algún grado. Por lo cual resulta muy interesante empezar a dimensionar cuál es el alcance de dichas emociones durante el momento del viaje, es decir, los efectos que estas puedan tener en el día completo y en la vida en general.

Respecto a los hallazgos encontrados se confirma lo mencionado en anteriores estudios realizados por (Ducher y Buehler, 2012; Alcaldía de Medellín, 2011; Martínez, 2012) en los que se indica que la movilidad sostenible es una opción de transporte pacífica, eficiente, económica, saludable, divertida, entretenida que permite la interacción social y no contamina. Que evidentemente aporta múltiples efectos positivos a nivel físico, psíquico, social y ambiental.

El estudio presenta la limitación de no generalizar ya que acuerdo al enfoque cualitativo los resultados solo pueden ser aplicables a sujetos con características similares.

Finalmente, según los resultados se afirma que la conjunción de las razones que motivan al uso de la movilidad sostenible son factores que afectan positivamente la percepción de felicidad de quien hace uso de esta. Se refleja con los hallazgos la importancia de considerar una movilidad más sostenible más que una opción que contribuye al cuidado del ambiente sino también por los múltiples beneficios que aporta para lograr una vida más saludable a nivel físico y mental. Además, más que una opción de transporte funcional que satisface la necesidad trasladarse a un lugar a otro es una actividad trascendental que convierte en un momento placentero y saludable el momento del viaje. Por lo que existe se evidencia una urgente necesidad de hacer una transición hacia formas de transporte más sostenibles por lo mencionado anteriormente, sin embargo se tiene en cuenta que es un proceso que requiere de la voluntad tanto individual como gubernamental para que se ejecuten acciones contundentes y efectivas como políticas públicas que vayan por esta vía, sólo que quizás como lo acostumbrado dicha transición toma bastante tiempo teniendo en cuenta los tiempos que exijan los intereses particulares y la burocracia.

REFERENCIAS

Arias, A; Morales, F; Nouvilas, E; Martínez, J (2012). Análisis de la conducta de movilidad urbana. En Mercedes. López; David. García. *Psicología social aplicada* (201-221). Madrid: Médica panamericana.

Arias, M (2014, julio, 25) *Si el viaje de la casa al trabajo pasa de 30 minutos se vuelve castigo.* El colombiano. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/bancoconocimiento/s/si_el_viaje_de_casa_al_trabajo_pasa_de_30_minutos_se_vuelve_castigo/si_el_viaje_de_casa_al_trabajo_pasa_de_30_minutos_se_vuelve_castigo.asp

Ducher, John; Buehler, Ralph (2012) *City Cycling*. Massachusetts: Sabon.

Franco, J (2012). *Ciudad vs carros*. Anales de Ingeniería, 124 (0921), 14-17

- García, Beatriz; Gonzáles, Sandra; Quiroz, Andrea; Velásquez, Ángela. (2002). *Técnicas interactivas para la investigación social cualitativa*. Medellín: Fundación Universitaria Luis Amigó.
- Haidt, Jonathan. (2006). *La hipótesis de la felicidad*. España: Gedisa
- Jiménez, Luis. (2000). *Desarrollo Sostenible*. Madrid: Ediciones pirámide
- Lopera, J. (2016) *Sabiduría práctica y salud psíquica*. Bogotá: Editorial San Pablo
- Lopera, Juan Diego; Ramírez, Carlos Arturo; Zuluaga, Marda y Ortiz, Jenifer. (2010). *El método Analítico*: CISH- UdeA
- Martínez, D (2012). *La movilidad en bicicleta*. Anales de ingeniería, 124 (0921), 44-47
- Moller, Rolf. (2006). *Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina*. Cali: Universidad del Valle
- Moller, Rolf; Beltrán, Dolly; Jiménez, Fernando. (2009) *Transporte urbano sostenible y calidad de vida para los municipios de Colombia*. Cali: Universidad del Valle
- O'Brien, C (2008). Sustainable Happiness: How Happiness studies can contribute to a more sustainable future. *Canadian Psychology*, 49(4), 289-295
- Páramo, Pablo. (2011) *Investigación en ciencias sociales. Estrategias de investigación*: Universidad Piloto de Colombia.
- Alcaldía de Medellín. (2011) *Plan estratégico de la bicicleta de Medellín*. Medellín: Alcaldía de Medellín. Recuperado de:
<https://docs.google.com/file/d/0B71YtwMKOgrLZnBWVEILVU5sZG8/edit>
- Saldarriaga, L (2012, septiembre, 04) *El viaje promedio en Medellín aumentó de 25 a 34 minutos. El colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/E/el_viaje_promedio_en_medellin_aumento_de_25_a_34_minutos/el_viaje_promedio_en_medellin_aumento_de_25_a_34_minutos.asp
- Secretaría de transportes y tránsito de Medellín. (2011). *Movilidad, Derecho Ciudadano: Educación Vial*. Medellín: Alcaldía de Medellín

- Tolley, Rodney. (2003). *Sustainable transport*. India: Replika Press
- Toro, Iván; Parra, Rubén. (2006). *Método y conocimiento. Metodología de la investigación*. Medellín: Fondo editorial universidad EAFIT

BIBLIOGRAFÍA

- Denegri, M; García, C & González, N. (2015) Experiencia de bienestar subjetivo en adultos jóvenes profesionales chilenos. *Revista CES Psicología*, 8(1), 77-97
- Gómez, Marcelo. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Córdoba: Editorial Brujas.
- Kleinke, Chris L. (2002) *Principios comunes en psicoterapia*. (4edición). España: Publidisa
- Lyubomirsky, S; Sheldon, K; Chkade, D. (2005) Pursuing happiness: The architecture of sustainable chance. *Review of General Psychology*, 9(2) 111-131
- McMahon, Darrin. (2006). *Una historia de la felicidad*. Madrid: Santillana
- Olsson, L; Garling, T; Ettema, D; Friman, M; Fujii, Satoshi (2013). Happiness and satisfaction with work commute. *Social indicator Research*, 111(1), 225- 263
- Secretaria de transportes y tránsito de Medellín. (2011). *Medellín, La ciudad de la movilidad inteligente balance de gestión*. Medellín: Alcaldía de Medellín
- Solano, A; Tonon, G (2013) *Naciones Felices: Más allá del dinero*. *Revista ECOS*, 3(2), 219-228 recuperado de <http://www.uff.br/periodicoshumanas/index.php/ecos/article/view/1252/896>
- Tkach, C; Lyubormisky, S (2006) how do people pursue happiness? Relating personality, happiness increasing strategies, and well- being. *Journal of happiness studies*, 7(2) 183- 225
- Veenhoven, R (2009). Measures of Gross National Happiness. *Psycho-social Intervention*, 18 (3), 279-299

ANEXOS

Anexo 1

INSTRUMENTO

Entrevista semiestructurada

1 Nombre

2 Género

3 Edad

4 Profesión

5 Barrio, comuna o municipio

6 Medio de transporte personal

7 ¿Cuáles son sus objetivos o metas en la vida?

8 ¿siente que las actividades y decisiones que toma lo /la ayudan a alcanzarlas?

9 ¿Qué le provoca felicidad en la vida en general?

10 ¿cómo se siente respecto a la elección de montar en su (medio de transporte)?

11 ¿Cómo se siente mientras se transporta en... (Medio de transporte)?

12 ¿cómo se siente viajando en medios de transporte convencionales en comparación a su (medio de transporte)?

13 Suponiendo que tiene la facilidad de adquirir un vehículo (carro o moto a gasolina)
¿Lo tomaría? ¿Cómo cree que se sentiría respecto a esta elección?

14 ¿Recuerda cuándo y a qué edad aprendiste a montar en (bici, patineta u otro)?

15 ¿Qué sentirías o como te sentirías si no puedes usar tu medio de transporte personal?

Anexo 2

Consentimiento Informado

La presente investigación es conducida por Vanessa Rojas Lopera estudiante de psicología de la Universidad EAFIT.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista. Esto tomará aproximadamente ____ minutos de su tiempo, durante ____ encuentros. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parecen incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por Vanessa Rojas Lopera. He sido informado de que la meta de este estudio es meramente académico el cual busca conocer qué se entiende por movilidad sostenible e indaga la relación que existe entre el uso deliberado de la movilidad sostenible y la percepción de la felicidad.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre

mi participación en este estudio, puedo contactar a Vanessa Rojas Lopera al teléfono 300 760 98 89.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a Vanessa Rojas Lopera al teléfono anteriormente mencionado.

Nombre del Participante	Firma del Participante	Fecha
-------------------------	------------------------	-------