

Movilidad y espacio público: condiciones para el bienestar de las personas que laboran en Chapinero, Bogotá, Colombia

Mobility and public space: welfare conditions of people who work in Chapinero, Bogotá, Colombia

Yelinca N. Saldeño-Madero y Rosángela A. Blanco-Rodríguez

Recibido 11 noviembre 2016 / Enviado para modificación 14 septiembre 2017 / Aceptado 20 abril 2018

RESUMEN

YS: Ing. Civil. Ph. D. Gestión del Territorio e Infraestructura del Transporte. Docente Investigadora. Universidad Católica de Colombia. Bogotá, Colombia. yelinca@gmail.com
RB: Lic. Educación. Esp. Gestión Ambiental. Gerente en Halbus SAS. Bogotá, Colombia. r.blancor@hotmail.com

Objetivo Analizar la percepción de bienestar de las personas que laboran en la localidad de Chapinero, en Bogotá, relacionada con su forma de movilidad desde su casa al trabajo, y su relación con el entorno.

Materiales y Métodos Investigación documental a partir de revistas, libros, trabajos de grado e información propia de entes especialistas en los temas abordados; con aplicación de encuestas a una muestra de población.

Resultados Se obtiene, como resultado más relevante, que las personas que laboran en Chapinero perciben mayor seguridad trasladándose en Uber, 58 % excelente, y menor en Transmilenio, 30% muy malo. Se sienten más cómodos en Uber, 78% excelente, y menos en Transmilenio, 38% muy malo. Consideran que el mejor tiempo en el trayecto es en moto, 47% excelente, y el peor en SITP, 21% muy malo. Y el mejor trato de los usuarios es en Uber, 64% excelente, y el peor en Transmilenio, 32% muy malo.

Conclusiones La forma en que se movilizan las personas, los medios que usan para tal fin y la relación que tienen con el medio que los rodea influye en su bienestar y en su calidad de vida.

Palabras Clave: Calidad de vida; transportes; psicología ambiental (*fuentes: DeCS, BIREME*).

ABSTRACT

Objective To analyze the perception of welfare among people working in the locality of Chapinero in Bogotá, Colombia, regarding their forms of mobility from home to work and their relationship with the environment.

Materials and Methods Documentary research conducted in journals, books, graduation projects and information from specialists on the topics to be addressed; with application of surveys to a population sample.

Results The most relevant result shows that people who work in Chapinero perceive greater safety when moving in Uber (58% rate it as an excellent service) that when using Transmilenio (30%, very bad). 78% of the population feels more comfortable in Uber (78%), compared to 38% who rate Transmilenio as very bad (38%). The best travelling time was found when using the motorcycle (47%, excellent), and the worst in SITP (21%, very bad). Finally, users felt better treated the best by Uber (64% excellent) and the worst by Transmilenio (32% very bad).

Conclusions The way how people travel, the means of transportation they use for that purpose, and the relationship they have with the environment that surrounds them can influence their well-being and quality of life.

Key Words: Quality of life; transportation; environmental psychology (*source: MeSH, NLM*).

Diariamente se desplazan grandes cantidades de personas a sus lugares de trabajo (1). Este movimiento, generalmente del lugar donde habitan hacia el lugar donde laboran, se realiza por medio de un sistema de transporte o de una forma de movilidad, donde el individuo interactúa con el espacio público, la infraestructura, el tránsito, las condiciones climáticas y la posible inseguridad ciudadana, según sea el caso, así como todos aquellos elementos que en su conjunto conforman la ciudad donde habita (2).

Entender la relación del individuo con el entorno, bajo condiciones específicas para llevar a cabo su rutina de trabajo obligatorio, puede generar situaciones particulares en cada persona, en cuanto a su conducta y las variaciones de ésta de acuerdo a eventos y estímulos que ocurran a su alrededor, afectando su calidad de vida y que esta vaya en detrimento de su propia salud física y mental (psicológica) (3).

En el ámbito de la psicología ambiental (4), se estudian los procesos psicosociales que se derivan de la relación de las personas con el entorno sociofísico. Esta disciplina puede trabajar directamente con otras, donde se encuentre cualquiera de los dos elementos importantes como son el entorno y el individuo; lo que en definitiva se resume como la influencia del ambiente físico en la conducta del ser humano (5).

El estudio de la psicología ambiental proviene de diferentes disciplinas donde se destacan la planeación urbana, la geografía y la arquitectura; así como también la psicología social y comunitaria y el análisis experimental del comportamiento. Es así como se vincula la relación entre la mejora de espacio físico, de la infraestructura y de los elementos con los que se interactúa diariamente en la ciudad para la solución de problemas humanos (5).

Bogotá, debido a su crecimiento poblacional y a su expansión urbana (6), ha presentado un aumento del uso del vehículo particular y de las motos, así como del incremento del número de personas que usan los diferentes medios de transporte, mostrándose la ciudad como un gran espacio conductual, donde se interconectan sistemas que permiten el tránsito tanto vehicular como peatonal (2); esto ha generado una necesidad de brindar alternativas diferentes de movilidad, como el uso de la bicicleta o la movilidad a pie, que aparte de contribuir a la disminución del uso del transporte motorizado puedan ofrecer unas condiciones de desplazamiento que repercutan en la mejora de la calidad de vida.

La siguiente investigación se centra en estudiar la percepción de bienestar de las personas que laboran en la localidad de Chapinero en Bogotá, de acuerdo a la forma como se desplazan de su vivienda al lugar de trabajo

y de la interacción con el entorno físico de la localidad, teniendo en cuenta aspectos como la infraestructura y el espacio público urbano.

MÉTODOS

La investigación se centró en la documentación, mediante la consulta de revistas, libros, trabajos de grado, información de entes públicos y privados con datos pertinentes para cada uno de los temas.

El proceso se centró en las personas que laboran en la localidad de Chapinero y que se desplazan, de sus casas a su lugar de trabajo, a través de diferentes formas de movilidad. A partir de la delimitación del lugar de estudio y del requerimiento de las características específicas de los consultados, se desarrolla una encuesta para cada sistema de movilidad, donde se abordan temas concernientes al tipo de movilidad que realiza y de transporte que usa, al tiempo empleado por trayecto, su percepción de acuerdo a las condiciones físicas del entorno, entre otros.

Se realiza un estudio transversal, con población estimada de 300 000 personas que trabajan en la localidad, con una muestra 900 personas que laboran como población objetivo, un margen de error del 3,3% y un nivel de confianza de 95%. Un muestreo bietápico: primero estratificado en el cuál se tuvo en cuenta la proporción de la población que labora en la localidad y que se moviliza en cada uno de los diferentes sistemas considerados. Posteriormente, un muestreo aleatorio simple donde se seleccionaron las personas de acuerdo a cada uno de los medio de movilización. Finalmente se procesa la información a partir de la aplicación de las encuestas, para luego analizar y estructurar los resultados.

RESULTADOS

Del 100% de las personas encuestadas por cada medio de transporte, en total nueve, se obtuvo que: 9% se transporta en Uber, 11% en taxi, 12% en vehículo particular, 11% en moto, 12% en Transmilenio, 11% a pie, 10% en bicicleta, 12% en bus y 12% en SITP, de esta manera se completa el total de la muestra.

a. Uber: El 42% de los usuarios son hombres y el 58% mujeres. El 35% del total tiene entre 21 y 29 años, y el 18%, entre 30 y 39 años. El 58% considera que la seguridad en Uber es excelente y el 33% que es buena. Además, el 78% considera que la comodidad es excelente.

Acerca de la localidad, el 58% se siente seguro y el 42% no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, en un 42%, y presencia de habitantes de la calle, en un 26%. El 38% considera que la limpieza de

las calles es regular y el 27% que es mala. La estética de las fachadas la perciben buena, el 36%; regular, el 22%; y mala, el 22%. Los grafitis los consideran regular el 29%, y malos el 27%. El 29% percibe el ruido muy malo, y el 25%, regular. Además, el 33% tiene percepción buena de los olores y el 31%, regular.

Respecto al servicio Uber, el 61% lo considera excelente, y el 73% califica como excelente la amabilidad del conductor y las condiciones del vehículo. El 51% no se ha sentido agredido por otros sistemas de transporte, y el 49%, sí. Los medios que consideran causan más agresión son: el taxi, en un 49%, y el SITP, en un 22%.

El 65% consideró que su calidad de vida no se ha visto afectada por el tiempo en el trayecto, y el 35% que sí. Además, el 84% indicó que su calidad de vida no se ha visto afectada por las condiciones y el trato en Uber, y el 16% que sí.

b. Taxi: El 66% de los usuarios son mujeres y el 34%, hombres. La mayoría tiene entre 21 y 29 años, el 29%, y entre 30 y 39 años, el 22%. La seguridad en taxi la consideran regular, en cuanto al tiempo en el trayecto, el 37% lo considera regular, y el 26% bueno.

Con respecto a la localidad, el 59% se siente seguro, y el 41% no. La sensación de inseguridad es por: presencia de habitantes de la calle, en un 39%, y falta de personal de seguridad, en un 36%. Asimismo, el 38% considera regular la limpieza de las calles, y el 27%, mala. Además, perciben regular la estética de las fachadas, en un 31%, y buena, en un 28%. Los grafitis los califican como muy malos, en un 43%, y apenas un 19% los considera regular. Al ruido lo califican de excelente, el 28%, y bueno, el 20%. Y los olores los consideran buenos, el 27%, regular, el 22%, y muy malo, el 22%.

La amabilidad del conductor la califican regular, el 47%, y mala, el 21%. Y las condiciones del vehículo las consideran regular, en un 39%.

El 78% no se ha sentido agredido por otros medios de transporte, y el 22%, sí. Indican que el medio que más agrede es el SITP, en un 19%. El 65% manifiesta que no se ha visto afectada su calidad de vida por el tiempo en el trayecto. El 72% expresa que tampoco se ha visto afectada su calidad de vida por las condiciones y el trato en el servicio.

c. Vehículo particular: El 63% de los encuestados son hombres, y el 37%, mujeres. El 29% tiene entre 21 y 29 años, el 19%, entre 40 y 49, y otro 19% entre 30 y 39 años.

La seguridad la perciben como excelente, el 41%, y regular, el 23%. Sienten una comodidad excelente, en un 62%. Y el 29% considera que el tiempo en el trayecto es bueno, y el 27%, regular.

En cuanto a la localidad, el 6% se siente seguro y el 37%, no. La sensación de inseguridad es por: falta de per-

sonal de seguridad, en un 41%, y presencia de habitantes de la calle, en un 35%. Perciben regular la limpieza en las calles, el 39%, y buena, el 29%. Asimismo, la estética de las fachadas la consideran regular el 36%. Sobre los grafitis, el 33% los califica de muy malos, y el 27%, regular. El ruido lo consideran malo, el 33%, y el 32% muy malo. Los olores los perciben malos, el 36%, y regular, el 29%.

Además, el 67% se ha sentido agredido por usuarios de otros medio de transporte. En su mayoría, el 24%, por el SITP.

d. Moto particular: El 77% de los usuarios son hombres y el 23%, mujeres. La mayoría del total, el 53%, tiene entre 21 y 29 años.

Perciben la comodidad como regular, el 33%. El tiempo en el trayecto lo califican de excelente, el 47%. El trato de otros medios de transporte lo perciben regular, el 33%.

En referencia a la localidad, el 71% dijo que se siente seguro y el 29% dijo que no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, en un 38%. Perciben la limpieza de las calles de forma regular, el 41%. La estética de las fachadas también la consideran regular, el 36%. Igualmente, califican los grafitis como regular, el 39%. El ruido lo sienten regular, en un 31%. Y los olores, regular, en un 34%.

e. Transmilenio: El 51% de los usuarios son hombres, y el 49%, mujer. El 36% del total tienen entre 21 y 29 años, y el 29%, entre 30 y 39 años.

La percepción de seguridad es muy mala, en un 30%, en un 25% es mala y en otro 25%, regular. La comodidad la califican muy mala, el 38%, y regular, el 23%.

Sienten que el tiempo en el trayecto es regular, el 28% y bueno, también un 28%. El trato de los otros usuarios también se percibe como regular, el 35%, y muy malo el 32%.

Con respecto a la localidad; el 61% se siente seguro, y el 39%, no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, el 40%, y presencia de habitantes de la calle, el 38%. Consideran regular la limpieza de las calles, el 34%. Igualmente, la estética en la fachada la ven regular, el 36%, y el 24%, muy mala. Los grafitis los califican regular, el 37% y malo el 23%. Mientras que el ruido lo perciben como muy malo, el 25%, y regular el 24%.

El aseo en el sistema lo consideran regular, el 29%, y el 24%, bueno. El estado general de las estaciones lo califican de regular, el 51% y bueno, el 40%.

La percepción de la ocupación en el sistema, el 29% considera que es muy malo frente a un 28% que es malo. El tiempo de espera en las estaciones es muy malo, según el 30%, y malo, según el 27%. Mientras que el tiempo en el trayecto lo consideran regular, el 29%. Y el estado de las estaciones lo consideran malo, el 32%, y regular el 28%. Además, la iluminación de las estaciones la perciben mala, el 31%, y el 29%, regular.

El 52% considera que se ha visto afectada su calidad de vida por el tiempo en el Transmilenio, y el 48% que no. Igualmente, el 56% estima que se ha visto afectada su calidad de vida por las condiciones y el trato en el Transmilenio, mientras que el 44%, que no.

f. Movilización a pie: El 45% son mujeres, el 54% son hombres, y el 1% intersexual. El 34% del total tiene entre 21 y 29 años y el 29% tiene entre 30 y 39 años.

El 29% percibe una buena comodidad a pie, y el 26%, excelente. Consideran que el tiempo trasladándose es excelente, el 38%, y regular el 21%. El trato de otros usuarios es excelente, en un 40%.

En lo referente a la localidad, el 62% se siente seguro y el 38%, no. La sensación de inseguridad es por: en un 43%, la presencia de habitantes de la calle, y en un 30%, la ausencia de personal de seguridad. La percepción de limpieza es regular, en un 37% y mala, en un 30%. Con respecto a la percepción de la estética de las fachadas un 35% tiene una percepción regular y un 29% buena. Los grafitis, lo consideran regular, el 36% y muy malo, el 29%. El 33% percibe el ruido como muy malo y el 25%, malo. Con respecto a los olores, el 30% lo considera bueno, un 23% muy malo y un 23% malo.

El 38% considera que la contaminación del aire es alta y el 32%, que es regular. Además, el 38% estima que la contaminación que más predomina es la del aire, y el 30%, la auditiva.

El 67% se ha sentido agredido por otros medios de transporte, y el 33%, no. Los medios que indican que son los agresores son: taxis, en un 23%, y bicicletas, en un 21%.

g. Bicicleta: El 89% de los usuarios son hombres y el 11%, mujeres. El 48% tiene entre 21 y 29 años, y el 20% tiene entre 30 y 39 años. El 38% considera que es regular la seguridad y el 22%, que es buena. El 35% percibe buena la comodidad, y el 25%, regular. El 42% considera regular el trato de otros usuarios.

Con respecto a la localidad, el 60% considera que sí se siente seguro, y el 40%, no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, el 34%, y presencia de habitantes de la calle, el 27%. El 43% considera regular la limpieza en las calles. El 40% considera regular la estética en las fachadas. La percepción de los grafitis es mala, en 34%, y muy mala, en 23%. El 32% considera el ruido muy malo y el 25%, regular. Mientras que los olores los califican como malo, el 34% y el 29%, regular.

Frente a la pregunta de si le preocupa el robo de la bicicleta, el 77% considera que sí y el otro 23% considera que no.

Con respecto al grado de contaminación del aire, el 43% considera que es alta y el 37%, muy alta. El 55%

considera que la contaminación más recurrente es la del aire, y el 24%, la de la basura.

El 55% ha dicho que sí se ha sentido agredido por otros usuarios, y un 45%, que no. El 27% señala al taxi como primer agresor, y el 20% al SITP.

h. Buses: El 63% son mujeres, y el 37%, hombres. El 41% tiene entre 21 y 29 años. La percepción de seguridad es en un 35%, mala, La comodidad la consideran mala, en un 27%. Asimismo, el 33% considera malo el trato con otros usuarios.

El 51% se siente seguro y el 49%, no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, el 49%, y presencia de habitantes de la calle, el 29%.

Teniendo en cuenta la localidad, el 39% considera regular la limpieza. El 34% considera buena la estética de las fachadas de las edificaciones. Los grafitis los percibe como regular, el 28%, y el 27%, malo. El 32% percibe el ruido como muy malo. Y los olores, regular, en un 35%.

El 59% ha visto afectada su calidad de vida por el tiempo en el trayecto, y el 49%, no. También, el 57% ha visto afectada su calidad de vida por las condiciones y trato en buses, y el 43%, no.

i. SITP: El 64% son mujeres y el 36% son hombres. El 35% de los usuarios tiene entre 21 y 29 años.

El 36% considera regular la seguridad. El 30% siente una comodidad regular y otro 30%, malo. Tanto el tiempo en el trayecto como el trato con otros usuarios, es considerado regular, el primero en un 27% y el segundo en un 33%.

En lo que respecta a la localidad, el 60% se siente seguro, y el 40%, no. La sensación de inseguridad es por: falta de personal de seguridad, en un 46%, y presencia de habitantes de la calle, en un 30%. Con respecto a la limpieza de las calles, el 40% lo percibe como regular. Al igual que la estética de las fachadas que la perciben regular, el 38. En lo que respecta a los grafitis, el 31% lo percibe como malo y el 29%, muy malo. En lo que respecta al ruido, el 32% lo considera malo; y con respecto a los olores, el 37% lo considera regular.

Finalmente, sobre la pregunta de si ha visto afectada su calidad de vida por el tiempo de traslado en el SITP a su lugar de trabajo, el 51% dijo que no y el 49%, que sí. Además, el 60% dijo que no ha visto afectada su calidad de vida por las condiciones y el trato en el SITP, y el 40%, dijo que sí.

DISCUSIÓN

Acerca de la percepción de seguridad, el Uber y el vehículo particular se destacan como excelentes. Mientras que en el taxi, la moto, la bicicleta y el SITP, la seguridad se percibe regular. Sin embargo, en Transmilenio y buses, la seguridad es considerada mala. A medida que el transpor-

te acepta mayor cantidad de personas, la percepción de seguridad disminuye.

Los usuarios de Uber, taxi, vehículo particular, bicicleta y los de a pie consideran que son medios muy cómodos. Para los que se movilizan en SITP y en moto, la comodidad resulta regular. Para los que se trasladan en buses y Transmilenio, resulta muy mala. Indicando que, mientras el sistema acepte más personas, se ve comprometida la percepción de comodidad. Es por ello que Tomas (7) analiza la complejidad de la conducta socio espacial, a partir de situaciones estresantes que conllevan al desarrollo de conductas adoptadas frente a situaciones ambientales. En los sistemas de transporte, esta conducta varía, logrando identificar que cuando el individuo siente que su espacio es invadido, se genera un estado de tensión, estrés e incomodidad, donde la reacción puede ser de huida o agresividad.

Las personas que se movilizan en SITP, taxi y buses, consideran regular el tiempo de desplazamiento. Esto supone que, de acuerdo a factores como la congestión vehicular, las paradas que realizan el SITP y los buses, y el uso poco frecuente de aplicaciones móviles que permitan ubicar la mejor ruta, el tiempo en el trayecto se dilata y por ende se percibe de forma negativa. Para todos los modos de transporte, exceptuando a pie y en bicicleta, la congestión vehicular es el motivo por el cual las rutas utilizadas no son eficientes.

Con respecto a la localidad, en cuanto a la percepción de limpieza de las calles, la estética de las fachadas, los grafitis, el ruido y los olores en la localidad, casi todos coinciden en darles una valoración regular, excepto a los grafitis que los consideran muy malos. Esto permite asegurar que dicha contaminación visual es uno de los elementos que más perturba, desde el punto de vista de la salud emocional a los encuestados.

Para los que se trasladan a pie y en bicicleta, la contaminación atmosférica, los olores, y la contaminación sónica, son aspectos que consideran más negativos, lo que indica que al estar con mayor contacto con el medio, son más vulnerables y más afectados. Presenta una investigación, donde se cuantifican las concentraciones de carbono elemental a las que los peatones están expuesto en una zona de Bogotá con alto flujo vehicular, evidenciando que hay circunstancias propias de la vía y de la proximidad a las fuentes de emisión (intersecciones y paraderos de transporte) que alteran los niveles de carbono que afectan al peatón (8). Así mismo, en una de las propuestas para mejorar la problemática generada por el impacto ambiental a partir de la movilidad motorizada es limitar la circulación del parque automotor, pensando en lineamientos de crecimiento sostenible donde se valore la capacidad de las mallas viales, sin que eso signifique la generación de nuevos trazados (9).

Sobre la afectación de la calidad de vida, por el tiempo en el trayecto y por las condiciones del medio de transporte y trato de otros usuarios, solo las personas que se movilizan en Transmilenio y buses afirmaron que su calidad de vida había sido vulnerada por estos aspectos. De esta manera, estos resultados indican que los sistemas de transporte masivos son los que más generan percepción negativa desde el punto de vista del bienestar de sus usuarios.

Moreno (10), señala que entre las patologías ligadas al transporte motorizado se encuentran trastornos neuróticos y trastornos relacionados con el estrés, debido en gran medida a la congestión vehicular, al modo de transporte utilizado, a las diferentes variables ambientales y de personalidad que pueden perturbar al individuo. Destacan además las enfermedades del oído por la exposición al ruido del tráfico vehicular y las enfermedades del sistema respiratorio por las emisiones.

La relación entre el medio de transporte que usan las personas que se trasladan a Chapinero, y la intensidad y el tipo de interacción con su entorno es muy estrecha y no se puede desvincular. La relación entre su entorno y su percepción de bienestar es directamente proporcional a la afectación que recibe en el trayecto. Mientras más cercano y constante es el contacto entre las personas y los aspectos negativos del entorno, la calidad de vida la sienten más vulnerada.

De acuerdo con Gómez (11), los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público, reducirían el estrés ambiental que puede ocasionar el vehículo, ya que potencian el contacto y la interacción con el espacio público. Resaltando que la mejora de la calidad ambiental (menos contaminación atmosférica, visual, de ruido y seguridad) es directamente proporcional a la calidad de vida de los ciudadanos, brindando un espacio público de calidad, con gran proporción de zonas verdes con respecto a la infraestructura y las dinámicas que estas generan, sobre todo a nivel de movilidad; donde la persona pueda pasear y tener contacto con el entorno de manera amable y donde sienta bienestar físico, mental y social.

Se considera importante la mejora de los medios de transportes que los usuarios perciben menos positivos para su bienestar, tales como el Transmilenio y buses. Esta percepción de desvalorización de estos sistemas, coinciden con el análisis de Páramos (12), en el que menciona la importancia de masificar el uso de este tipo de medios, además de la bicicleta, incentivando las medidas a partir de la educación, de la cultura y de la concientización, unido evidentemente a mejoras de la infraestructura y de la relación de ésta con el espacio público.

Este tema que implica ciudadanía, convivencia, cultura y confianza, se llevó a cabo en Bogotá a partir de campa-

ñas pedagógicas, donde uno de los principales objetivos era que confluyesen con el sistema de movilidad; dando prioridad al individuo como usuario y como medio, sin centrarse al tema exclusivo del tránsito y transporte, entendiendo la movilidad como el derecho al desplazamiento libre y a la relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura (13).

Otro tema importante es la institucionalidad ya que en gran medida, su capacidad y sus decisiones en la regulación del crecimiento de la ciudad, la organización y desarrollo del sistema de transporte, generan directamente un impacto en la calidad de vida de los ciudadanos (14).

Fontana (15) hace énfasis en la importancia de la integración infraestructura-espacio urbano, donde el movimiento es generador de urbanidad y donde el modo de locomoción no debe reñir con el entorno; pero para que esto se materialice debe ser planeado y resuelto, a partir del análisis urbano, con una interrelación mutua entre viario, espacio libre y edificación, fomentando el contacto físico-visual.

Magrinyà (16), señala que la infraestructura como conformador espacial y como sustento de relaciones y flujos, aportando soluciones al tema de integración, accesibilidad y adaptación del espacio público urbano. Siendo estos diferentes elementos de movilidad, unos generadores de recorridos que se complementen y que conviertan el espacio urbano en entornos de integración y cohesión social y del territorio ♣

REFERENCIAS

1. Thomson I, Bull A. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL*. 2002; 76:109-121.
2. Mercado D, Serafin J, Terán A, Landázuri A. La ciudad: un análisis teórico desde la psicología ambiental. *Psicología para América Latina* [Internet] 2007; 10:0-0. Disponible en: <https://goo.gl/eVUTG5>. Consultado octubre de 2016.
3. Páramo P. La ciudad: una trama de lugares. *Psicología para América Latina* [Internet] 2007; 10:0-0. Disponible en: <https://goo.gl/QtyKTx>. Consultado octubre de 2016.
4. Valera S. Psicología Ambiental: bases teóricas y epistemológicas. En L. Íñiguez y E. Pol (Eds.), *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona. *Psico-socio Monografies Ambientals*; 1996.
5. Páramo P. *Psicología ambiental*. *Suma Psicológica* 1996; 3(1):1-12.
6. Lulle T, Dureau F, Gouéset V, Barbary O, Pissoat O. Ciudades y sociedades en mutación. *Territorios*. 2008; 18-19:247-252.
7. Tomas R, Américo M. El comportamiento socio-espacial en los transportes públicos urbanos: una aproximación cualitativa. *Nueva Época*. 2011; 1(1):6-29.
8. Segura J, Franco J. Exposición de peatones a la contaminación del aire en vías con alto tráfico vehicular. *Rev. Salud Pública (Bogotá)*. 2015; 18(2):179-187.
9. Martínez J. Movilidad motorizada, impacto ambiental, alternativas y perspectivas futuras: consideraciones para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. *Rev. Salud Pública (Bogotá)*. 2018; 20 (1):126-131.
10. Moreno F, Zumaya M, Curiel A. El transporte motorizado como presión al bienestar en ciudades en expansión. *Rev. Salud Pública (Bogotá)*. 2015; 17(2):242-253.
11. Gómez F. Las zonas verdes como factor de calidad de vida en las ciudades. *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*. 2005; XXXVII (144):417-436.
12. Páramos P. La recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en comportamientos urbanos responsables. *Revista educación y ciudad*. 2011; (21):155-166.
13. Ballén F. Derecho a la movilidad. *La experiencia de Bogotá D. C. Prolegómenos. Derechos y Valores*. 2007; 169-181.
14. Bocarejo J. La movilidad bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad. *Revista de Ingeniería*. 2009; 29:75-81.
15. Fontana M, Mayorga M. Espacios de centralidad y redes de infraestructura. *La urbanidad en cuatro proyectos urbanos*. *Revista Bitácora Urbano Territorial*. 2012; 21(16):123-138.
16. Magrinyà F, Mayorga M. *Infraestructura y espacio urbano. Proyectos de integración y transformación urbana*. *Jornada de Recerca i Innovació a l'Escola de Camins*. "Jornada de Recerca i Innovació a l'Escola de Camins". Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya; 2011.