

Más pedal. Uso de la bicicleta de forma segura en Ambato y dar a conocer rutas recreacionales para fomentar rutas recreacionales.

**Valeria Ocaña
Juan Fernando Váscquez
Red de Desarrollo Urbano Sostenible de Tungurahua**

Red DUS. Grupo FARO y GIZ Ecuador

Diciembre 2020

Índice general

Resumen.....	1
1. Introducción.....	2
2. Aproximación conceptual.....	3
3. Metodología.....	3
4. Resultados.....	4
5. Reflexiones finales.....	9
6. Recomendaciones.....	10
7. Bibliografía.....	11
8. Anexos.....	12

Índice de gráficos

Imagen 1. Composición etaria.....	5
Imagen 2. Uso de la bicicleta por sexo (Porcentaje).....	5
Imagen 3. Dificultades para utilizar la bicicleta en la ciudad.....	6
Imagen 4. Usos de la bicicleta.....	6

Índice de tablas

Tabla 1. Vías de utilización de bicicletas.....	7
Tabla 2. Reproducciones del video en su totalidad versus el alcance que tuvo.....	8
Tabla 3. Reproducciones del video en su totalidad por genero.....	9
Tabla 4. Reproducciones del video en su totalidad por edad.....	9

Este documento de trabajo ha sido realizado en el marco de cooperación técnica de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, desde el Programa Ciudades Intermedias Sostenibles. Las ideas, opiniones y datos contenidos en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no representan una posición institucional de GIZ o BMZ.

Resumen.

El proyecto Más Pedal aportó como un esfuerzo complementario a los proyectos implementados en la capital de la provincia de Tungurahua enfocados a la construcción de un sistema de movilidad sostenible. El uso de la bicicleta permite comenzar procesos de apropiación de múltiples derechos dentro de la ciudad como la movilización, accesibilidad a medios sostenibles de uso del espacio público y visibilización de necesidades menos priorizadas dentro de la planificación vial. A nivel social, económico y ambiental la bicicleta se presenta como una alternativa al incremento acelerado del parque automotor que la ciudad ha experimentado en las dos últimas décadas. La propuesta del proyecto Más Pedal se planteó como objetivo fomentar el conocimiento de ciclo-rutas recreacionales y ecológicas alrededor de Ambato. El contacto con dos colectivos ciclistas facilitó la difusión de la encuesta preparada para usuarios de bicicleta, la participación de un grupo de ciclistas locales, de composición heterogénea para la realización del video y la difusión del mismo. Como resultados se obtuvieron la recolección de información sobre preferencias y preocupaciones en ciclismo recreativo y la preparación de un video difusivo sobre educación vial promoviendo rutas de ciclismo recreativo alrededor de la ciudad. Uno de los hallazgos más interesantes de este proyecto fue la capacidad organizativa de las personas usuarias de la bicicleta para satisfacer hacer uso de un medio de transporte que mejore su calidad de vida en una ciudad donde no existen ciclo-rutas delimitadas. En conclusión, el trabajo para alcanzar la movilidad sostenible en Ambato es un proceso que requiere del compromiso y acompañamiento de todo el conjunto de actores en la ciudad.

Palabras clave: urbanismo, movilidad, sostenibilidad, inclusividad

1. Introducción

La investigación que realizamos permitió a las personas usuarias de la bicicleta en Ambato contar con información sobre seguridad vial enfocada dentro de su contexto de ciudad en el marco de las normas sugeridas para contrarrestar el contagio de COVID-19.

Nuestra propuesta dio a la ciudadanía una herramienta de fácil alcance, entendible, educativa que trata de mejorar las capacidades de los ciclistas de manera participativa e inclusiva para procurar su bienestar. Al no existir infraestructura ciclística en Ambato promovimos ciclistas preparados, responsables y conscientes. Además, mediante la promoción del uso de la bicicleta como deporte que ayuda a mejorar el sistema inmunológico y la salud mental, apoyamos a que más personas se animen a tomar su bicicleta a las calles.

Se investigó el uso recreacional de la bicicleta, y mediante las herramientas y productos de la investigación tratamos de generar una conexión entre lo recreativo y el uso de la bicicleta como medio de transporte. Ejecutando así el objetivo general planteado en un inicio, el cual establecía el Fomentar el conocimiento de ciclorutas recreacionales y ecológicas alrededor de Ambato. Y por ende los objetivos específicos los cuales establecían el: Educar sobre seguridad vial y cuidados específicos de los ciclistas al momento de practicar este deporte e Informar sobre la existencia, seguridad y sostenibilidad que ofrecen las ciclorutas.

La Red DUS Tungurahua se benefició directamente de este trabajo porque generamos una relación directa con gremios de la sociedad civil comprometidos con este medio de transporte y generamos sinergias para fomentar la participación ciudadana en procesos de planificación urbana.

Las capacidades investigativas y de vinculación de la Red DUS-T estarán trabajando a un nivel más aplicado dentro de esta propuesta. Puesto que requeríamos el responder las preguntas de investigación, las cuales contemplan: ¿Qué haría que las personas de Ambato escojan ciclorutas recreacionales? ¿Qué personas usan estas ciclorutas recreacionales? ¿Las personas que usan esta cicloruta se sienten seguras? ¿Si las personas se sienten seguras en esta cicloruta, optarían por usar la bicicleta como medio de transporte urbano en Ambato?

Más bicicletas en la vía, implica un gran esfuerzo de planificación, identificación y satisfacción de necesidades de todos los actores que forman el ecosistema de movilidad en la ciudad de Ambato. Por lo que fortalecer estos enlaces entre organizaciones de base con la Red, facilita el diálogo y la participación con instituciones encargadas del diseño de la política pública.

Este tema está relacionado con el primer paso recomendado por el SUMP sobre el análisis de la situación de movilidad y el desarrollo de escenarios ya que la encuesta que usamos para este proyecto sirvió de insumo para conocer las preferencias de ciclistas en la ciudad de Ambato y aportó al banco de información requerido para este proceso. Sobre todo, estos datos cuentan con legitimidad social por contar con la participación directa de gremios sociales en ciclismo

2. Aproximación conceptual.

Ambato está suscrito a los SUMP (GAD Ambato, 2020), que apuntan a una reducción de 50% de CO₂ en las ciudades que se implementen, dicho esto Ambato se encuentra en vías de la implementación de estrategias de movilidad sostenible.

Hoy, la relación de los ciudadanos con el contexto urbano recreacional se está moviendo hacia la difusión de nuevas prácticas para la reapropiación de espacios públicos en todo el mundo. Es cada vez más claro hoy en día, que solo la ciudad que mejora la calidad de vida de sus habitantes es verdaderamente inteligente, colocando el elemento humano en el centro de cada proyecto urbano. (Asociación Española de Paisajistas, 2020.)

Las ciudades de todo el mundo están implementando intervenciones flexibles, creativas y ligeras para catalizar cambios profundos dentro del contexto urbano, este es el caso de Ambato, con la implementación de planes de movilidad sostenible para que sus habitantes opten por un medio de transporte sostenible y amigable para ellos y para su entorno.

Dentro de varios estudios de movilidad los ciclistas son tomados en cuenta, sin embargo, eso no los excluye del riesgo a que se exponen al momento de no existir: educación vial, señalización y otros.

Definimos a las ciclorutas como nombre genérico de una parte de la infraestructura pública, a espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles o paralelos a las carreteras de conexión entre poblados (Barreto & González, 2017).

Según varios autores, definimos a la movilidad sostenible como un modelo de movilidad que reduce la afectación al ambiente y que además apoya a un nuevo estilo de vida saludable para quienes la adopten (Zulaga, 2017).

La investigación se centró en los ciclistas por ser de los primeros en la pirámide de la movilidad, en el caso de la ciudad de Ambato al momento no existen ciclorutas definidas, lo que ocasiona que ciclistas de la ciudad usen carreteras y calles de la ciudad sin demarcación como una cicloruta, su utilización es improvisada para su movilización diaria o recreacional.

El derecho al acceso a una movilidad segura, incluyente y responsable es un derecho en sí de toda la población de la ciudad de Ambato. La apropiación de espacios públicos para su uso adecuado representa el pleno ejercicio de su derecho a la movilidad de quienes habitan centros poblados. Ambato, al igual que en muchos centros poblados del mundo, refleja una tendencia ascendente por el uso de la bicicleta como medio de transporte, recreación y medio de vida. El uso de la bicicleta en Ambato representa la visibilización de un sector de la población que no ha sido incluido dentro de procesos de planificación de movilidad anteriores y que demanda la satisfacción de sus necesidades de infraestructura y de un espacio que también es suyo

3. Metodología.

La metodología usada para llevar a cabo el proyecto de investigación fue por fases de implementación, lo cual nos llevó a una primera instancia de recopilación información; Aquí mediante entrevistas a los actores directos (Ciclistas Urbanos y Recreacionales) e investigación de fuentes secundarias obtuvimos cierto número de ciclorutas

recreacionales más usadas y seguras; Los actores directos fueron miembros de los colectivos que apoyaron a la realización del producto, así también a los ciudadanos ambateños los cuales pertenecen a la RED DUS Tungurahua.

Así las 2 rutas relevadas en las entrevistas e investigación, fueron mapeadas mediante el uso de SIG (Ver Anexo 1); También para la obtención de información de forma masiva por parte de los ambateños elaboramos y se puso en circulación una encuesta digital (Ver Anexo 2) que contiene preguntas que apoyaron a resolver la hipótesis de la investigación, finalmente, sintetizamos los resultados de la encuesta y pasamos a la etapa de intervención.

La etapa de la intervención se realizó con el apoyo del personal que conforman los colectivos de ciclistas de Ambato. Aquí se coordinó la grabación con una reunión previa para identificar los sitios de grabación (de acuerdo a la ruta seleccionada para ser propuesta), personajes necesarios y demás insumos para la producción audiovisual. La grabación la llevamos a cabo de acuerdo al cronograma, y la producción de este producto apoyo a poner a prueba la hipótesis planteada.

El video fue grabado con normalidad indicando la ruta recreacional que los ambateños pueden acceder con seguridad y facilidad, consecuentemente se inició el proceso de difusión del material. Esta difusión se la realizó por medio de la Página en Facebook de la RED DUS Tungurahua y en las páginas de aliados estratégicos que apoyaron a la realización del proyecto de investigación.

Finalizado el plazo para otorgado para la socialización y reproducción del material digital procederemos al análisis de los resultados obtenidos de la difusión del material visual, es decir, sistematizar los resultados obtenidos para en un futuro se realice un análisis comparativo, es decir comparar el ex antes y ex después de la intervención.

4. Resultados.

Para la expresión de los resultados obtenidos en el proceso investigativo, decidimos diferenciar los resultados de acuerdo a los productos generados, es decir resultados de la encuesta y resultados del video. Y se detalla a continuación:

Encuesta

El cuestionario utilizado fue diseñado para recolectar información sobre el tipo de uso que se da a la bicicleta, las dificultades identificadas con el uso de la misma y las soluciones que las personas usuarias de la bicicleta proponen. Las preguntas fueron diseñadas dentro de estos tres ejes, tal como lo muestra el documento del anexo 2. La difusión del cuestionario se la realizó mediante vía digital por medio de las redes sociales de los colectivos ciclistas Ambato MTB y Actitud Bike para facilitar el acceso seguro a las personas encuestadas y de esta manera precautelar su seguridad debido a la emergencia sanitaria.

Resultados encuesta

El universo compuesto por 114 respuestas que la encuesta arrojó está compuesto en su mayoría por personas adultas de entre 30 y 44 años de edad correspondiendo al 60% dentro del grupo. Esto quiere decir que la mayoría de personas que utilizan la bicicleta en la ciudad de Ambato son personas adultas pertenecientes a la población económicamente activa (PEA) en conjunto con el siguiente grupo etario de mayor porcentaje correspondiente a personas de entre 45 – 60 años.

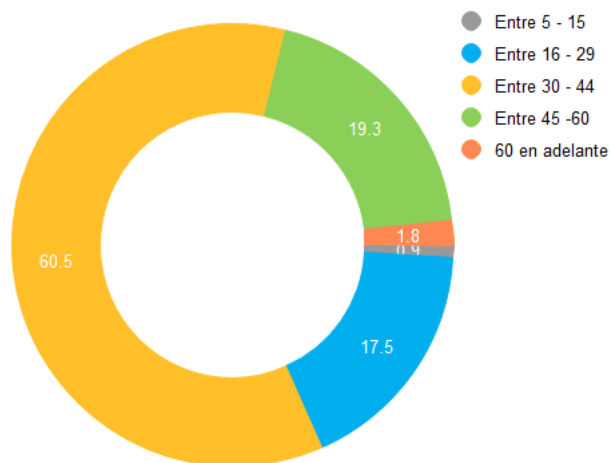


Imagen 1. Composición etaria

La participación de hombres dentro de la encuesta representó un 73%, lo que indica que existe mayor interés por los temas relacionados al uso de la bicicleta de parte de los hombres. Una de las razones que responde a este interés puede ser el uso de la misma dentro de la ciudad y los niveles de participación en encuestas como ésta. La imagen 2 muestra que el total de mujeres participantes fueron 31 y de hombres 83. De ese total, las personas que no utilizan la bicicleta se componen de 39% de mujeres y 5% de hombres, mientras que las personas que si utilizan bicicleta están compuestas por 95% hombres y 61% mujeres. Este resultado coincide con algunos estudios realizados sobre uso de la bicicleta en la ciudad de Ambato donde la gran mayoría de usuarios son hombres.

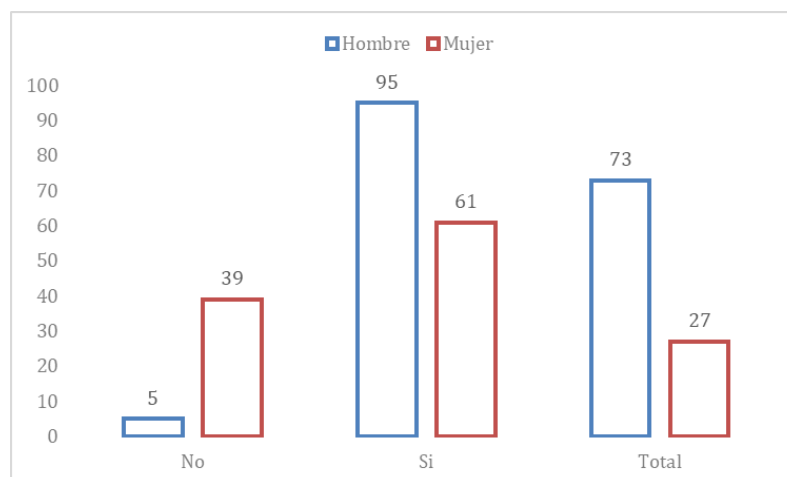
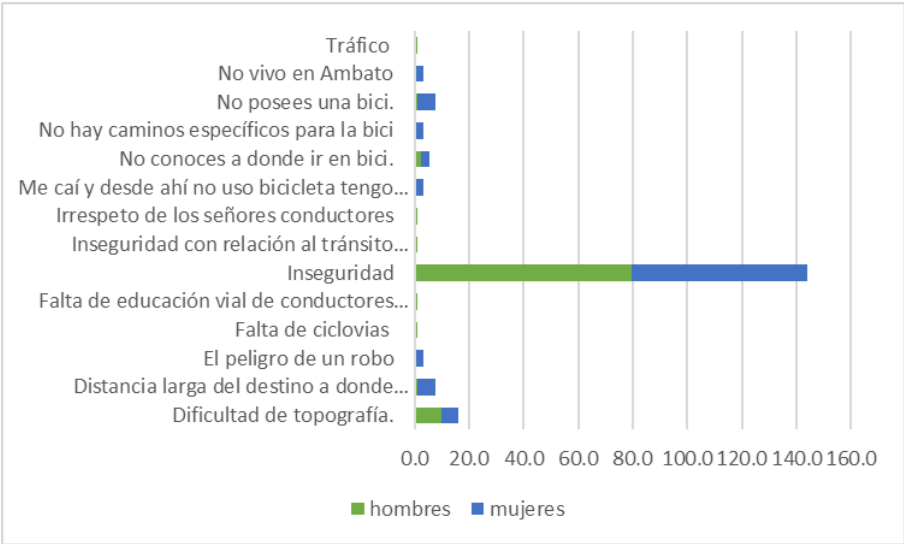


Imagen 2. Uso de la bicicleta por sexo (Porcentaje)

Las personas usuarias de la bicicleta se encuentran en su mayoría localizadas en las parroquias Huachi Loreto, Huachi Chico y la Matriz. Además, se identifica que la inseguridad es la dificultad número 1 a la que se enfrentan los ciclistas (imagen 3). El segundo obstáculo tiene que ver con la dificultad de topográfica, misma que se relaciona con el lugar de proveniencia de los ciclistas que anteriormente se identificaron fueron tres parroquias urbanas de Ambato. Y la tercera razón por la que andar en bicicleta en la ciudad de Ambato es difícil se relaciona al poco conocimiento de rutas a donde dirigirse para realizar deporte o actividades recreacionales.

Imagen 3. Dificultades para utilizar la bicicleta en la ciudad



Un hallazgo interesante fue identificar que el uso de la bicicleta para entrenamiento o deporte es mayoritario entre los hombres con un 49.4% mientras que las actividades de recreación son de mayor aceptación entre las mujeres con un 41.9%. La visión en general revela, además, que aún existe un número reducido de participantes que utilizan la bicicleta como medio de transporte para actividades no relacionadas al deporte o recreación dentro de la ciudad. Dentro de estos dos escenarios se encuentra la percepción de seguridad, ya que las actividades de deporte o recreación pueden realizarse de manera acompañada por rutas específicas. De hecho, el 66.7% de los encuestados respondió que la búsqueda principal en una ruta de deporte o recreación es que sea segura.

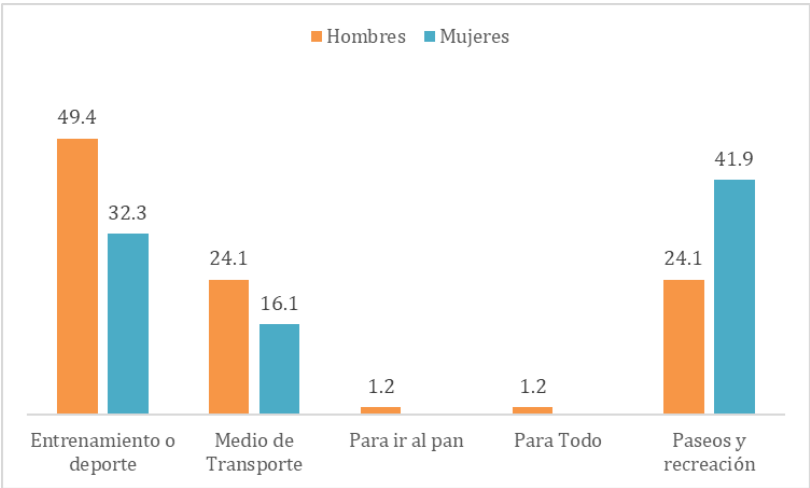


Imagen 4. Usos de la bicicleta razones por las que utilizan la

bicicleta fue interesante hallar que la motivación principal tiene que ver con mantener una buena salud física y mental.

“Uso la bici por recreación y deporte, porque me mantiene saludable, es el deporte que más me gusta y me siento libre al manejarla” (Encuestada, mujer, entre 16 – 29 años)

Dentro de las principales razones de uso de la bicicleta también se encuentra emplear un medio sostenible de transporte que alivia la carga de tráfico vehicular en la ciudad. Y la última, es que la bicicleta permite incluir a todos los miembros de una familiar en esta actividad. La conciencia sobre el bienestar mental, físico y del medio ambiente es bastante desarrollada de parte de las personas encuestadas. Existe concientización sobre la necesidad de medios que procuren la calidad de vida. Se demuestra un avance en cuanto a la relevancia de tomar en cuenta, dentro del desarrollo urbano, la visión del desarrollo de las necesidades no materiales o del ser interior.

El 50% de las personas encuestadas no conoce de una ciclo-ruta para poder realizar deporte o actividades de recreación. El otro 50% conoce rutas variadas que las enlistamos a continuación en la tabla 1 para utilizar esta información en futuras promociones de ciclo-rutas. Las rutas que este proyecto tomó en cuenta fueron las de Aguaján y la de Camino Real debido al gran número de sugerencias que los mismos encuestados aportaron. El punto de partida de la promoción de rutas recreacionales y deportivas fue justamente basado en la experiencia de y las características de las rutas para incluir a personas de todos los niveles y motivar su uso seguro.

Tabla 1. Vías de utilización de bicicletas

Nº	Vía utilizada para circulación de bicicletas
1	Aguajan
2	Alrededores de Cevallos, Mocha, Tisaleo
3	Quisapincha
4	Viñas de Patate y Pillaro
5	Pinllo
6	Atahualpa
7	Constantino Fernández
8	Martínez
9	Izamba-Aeropuerto
10	Ambato - Baños
11	Av Luis Anibal Granja
12	La Panamericana Sur
13	Camino Real
14	Casigana
15	El sueño
16	Ingahurco bajo hasta quilla
17	Izamba
18	Quillan loma
19	Vía a Pilishurco
20	Vía a Casigana
21	Vía a la cascada de Jun Jun
22	Paseo ecológico a Tisaleo

23	Vía a Niton
24	Antigua Vía Flores
25	Ingahurco las viñas

El principal problema identificado para las personas usuarias de la bicicleta es la falta de infraestructura vial que permita el paso exclusivo de ciclistas y la falta de educación vial por parte de conductores y ciclistas compartiendo un mismo espacio vial. Sin embargo, los ciclistas toman acciones proactivas para visibilizar su presencia y la necesidad de incluir otro medio de transporte dentro de la planificación urbana. Se han creado hasta el momento 3 colectivos ciclistas de bastante impacto y presencia en la comunidad: Ambato MTB, Actitud Bike y el recientemente creado Warmis en Bici.

La sugerencia principal de parte de ciclistas es la adecuación del espacio que posee Ambato en base a la disponibilidad física existente, es decir una adaptación al terreno que beneficie a todos los actores involucrados dentro del mismo. En concreto, sugieren realizar cambios que tienen que ver con señalización adecuada para ciclistas, educación vial para ciclistas y conductores y adecuaciones físicas. Dentro de la última categoría se incluye transformar ciertas vías dentro de la ciudad que no son altamente transitadas durante el fin de semana para convertirlas en exclusivas para bicicletas y la definitiva construcción de una ciclovía que permita el traslado seguro de ciclistas.

Video

El video realizado, fue estudiado y realizado de acuerdo con la síntesis de los resultados obtenidos de la encuesta, en el mismo, mostramos la inclusividad del uso de la bicicleta, el uso de forma segura, el uso de forma recreativa y también se mostró que la bicicleta puede ser usada como medio de transporte diario y también de trabajo. La difusión del video se lo realizo mediante las Páginas de la red social Facebook pertenecientes ha: Red DUS Tungurahua, Grupo Faro, Actitud Bike, Ambato MTB y EcoUrban Group, en el anexo 3 se muestra una vista previa de la campaña audiovisual montada para la difusión del video.

Resultados del Video

Lo obtenido por medio del video promocional arrojo los siguientes resultados, en un universo de 23.325 personas alcanzadas, el video se visualizó por al menos 3 segundos 14.858 veces (ver anexo 4). Por lo que el resultado del objetivo específico dos se está cumpliendo, es decir se obtuvo aproximadamente 3 veces más del número de reproducciones requeridas para cumplir el objetivo.

Para la medición y obtención de estos resultados usamos la aplicación de Adds de Facebook, la cual tiene como objetivo el medir el impacto real de campañas publicitarias que son pagadas o pagadas, es decir en la siguiente tabla expondremos el número de reproducciones del video en su totalidad versus el número de reproducciones de 3 segundos.

Tabla 2. Reproducciones del video en su totalidad versus el alcance que tuvo.

Reproducciones del video en su totalidad (4 minutos 11 segundos)	Alcance total
4.158	23.325

Así con ese número de visualizaciones totales y alcance del video asumimos que promovimos el conocimiento dos ciclorutas ecológicas y seguras mediante la realización y difusión de video promocional, cumpliendo con el objetivo general y con el objetivo específico dos y los resultados esperados respectivamente. Además de que también se obtuvieron comentarios y reacciones positivas sobre el video, su impacto y su contenido, cabe recalcar que al ser un video en una red social excluyente para menores de edad, solamente se pudo contabilizar reacciones e interacciones de personas mayores de edad, desconocemos el número de personas menores de edad que hayan visualizado el video.

Los detalles del género de personas que reprodujeron el video y edad de esas personas. (Los resultados sacados de la aplicación se muestran en el Anexo 5)

Tabla 3. Reproducciones del video en su totalidad por género

Genero	Reproducciones por genero del video en su totalidad	Alcance total
Mujeres	987	6.167
Hombres	3.151	17.150
Desconocido	12	8

Con la tabla 3 observamos una tendencia similar a lo dicho en resultados anteriores, lo cual muestra una mayoritaria atención en lo referente al ciclismo en Ambato por parte del sexo masculino versus al sexo femenino, sin embargo dentro de la realización de nuestro video promocional se promulgo la equidad e inclusividad de genero para la participación en el video.

Tabla 4. Reproducciones del video en su totalidad por edad

Edad	Reproducciones por genero del video en su totalidad	Alcance total
18-24	944	6.637
25-34	1.890	10.878
35-44	1.316	6.079

No existe una tendencia marcada en cuanto a la edad de personas que vieron en su totalidad el video, existe diferenciación en el número de reproducciones entre intervalos de edades, sin embargo podemos definir que las personas entre 18 y 44 años de edad están interesadas por el ciclismo en Ambato, el conocimiento de rutas recreacionales y el ciclismo urbano seguro.

5. Reflexiones finales.

Las personas usuarias de la bicicleta en Ambato han adoptado esta actividad principalmente como un método para mejorar su calidad de vida. Desde este punto de vista, la intención de fomentar el conocimiento de medidas de educación vial para ciclistas es extremadamente necesaria al no contar con ciclo-rutas que permitan la libre circulación exclusiva de ciclistas dentro y fuera de la ciudad. Las y los ciudadanos de Ambato han

identificado en la bicicleta un medio de recreación saludable y que se presenta como alternativa viable en un contexto de pandemia. La visión de utilización de la bicicleta como medio de transporte es aún reducida y se puede concluir que se alimenta de la falta de incentivos para utilizarla en el día a día.

En parte la decisión de no utilizarla de manera cotidiana se basa en la constante competencia por el espacio que se da en Ambato entre Ciclistas, conductores de automóviles, motociclistas, transporte urbano y peatones.

6. Recomendaciones

Dentro del marco de las entrevistas con usuarios que utilizan diariamente la bicicleta como medio de transporte señalan que una adecuada señalética en las rutas mapeadas y en la ciudad sería de gran aporte para su seguridad.

Más ciudadanos usarían la bicicleta como medio recreativo si las vías ecológicas al final contarían con un atractivo turístico o sitio de descanso adecuado.

Al no contar con un tiempo amplio para realizar la investigación en su totalidad algunos de los resultados solo fueron sintetizados, más no comparados para medir el impacto real de nuestro proyecto.

Por lo que recomendamos realizar una segunda etapa del estudio donde se mida este impacto que los videos e interacción con la ciudadanía y colectivos generó.

Recomendamos también realizar un estudio similar al finalizar las restricciones de movilidad por efectos del Covid-19. Puesto que con las condiciones de movilidad más ciudadanos ambateños han optado por el uso de la bicicleta como medio de transporte en vez de usar el transporte público como lo hacían. Este estudio reflejara si prevaleció el uso de la bicicleta o los ciudadanos retornaron al transporte público y determinar por qué para generar nuevas soluciones de movilidad.

Esta es la oportunidad clave que tiene la ciudad de Ambato para un cambio de paradigma en la movilidad sostenible así como en el turismo ecológico y nuevas fuentes de empleo en ciertos lugares recreativos, porque con el uso masivo de la bicicleta se generan conexiones e interacciones reales que promueven el intercambio de bienes y servicios a lo largo de las rutas ciclísticas.

7. Bibliografía.

Ambato. (2016) Ordenanza de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Ambato, <https://www.ambato.gob.ec/wpcontent/uploads/2016/04/200.315.2.pdf>

Asociación Española de Paisajistas. (2020). Asociación Española de Paisajistas. Obtenido de <https://aepaisajistas.org/concurso-urbanismo-tactico-ahora/>

Barreto, M., & González, A. (2017). Propuesta del trazado de rutas para ciclovías en la zona urbana de Cuenca. . Cuenca. Bicirutas Ecuador. (2017).

Euroclima Plus. (2020). EUROCLIMA PLUS. Obtenido de Ambato transforma la emergencia del COVID-19 en una oportunidad para la movilidad sostenible

GAD Ambato. (2020). GAD Ambato. Obtenido de <https://ambato.gob.ec/ambatose-integra-a-la-movilidad-urbana-sostenible> PDOT

Wikiloc. Obtenido de <https://www.wikiloc.com/cyclingtrails/ruta-aguajan-ambato-18648591>

ONU. (2020). Organización de las Naciones Unidas. Obtenido de [https://www.un.org/en/coronavirus/un-eyes-bicycles-driver-post-covid-19- %E2%80%98green-recovery%E2%80%99](https://www.un.org/en/coronavirus/un-eyes-bicycles-driver-post-covid-19-%E2%80%98green-recovery%E2%80%99)

Zulaga, J. (2017). SURA. Obtenido de [https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/por-que-debes-saber-que-es-movilidad-sostenible](https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad-por-que-debes-saber-que-es-movilidad-sostenible)