



Gutierrez, Yamila Tatiana

**Recreación en dos ruedas.
Caso de estudio ciclistas recreativos de las ciudades
de la Confluencia de Río Negro y Neuquén**

**Tesina presentada para la obtención del título de
Licenciada en Turismo**

Año: 2023

Directora: Mg. F. Andrea Gutauskas

Este documento está disponible para su consulta y descarga en el repositorio institucional RDI, que procura la reunión, el registro, la difusión y la preservación de la producción científico-académica editada e inédita de la Universidad Nacional del Comahue.

Para más información, visite el sitio:

<http://rdi.uncoma.edu.ar/>

La iniciativa está enmarcada en la Ord. N° 0173/2014, con el objetivo de reunir y brindar acceso libre y gratuito a la información científica y académica, producto de las actividades de investigación, docencia y gestión institucional, a fin de garantizar la libre disponibilidad y acceso abierto al conocimiento científico.

Licenciamiento

Esta obra está bajo una licencia Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Argentina de Creative Commons.

Para ver una copia breve de esta licencia, visite

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>.

Para ver la licencia completa en código legal, visite

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/legalcode>



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE

Facultad de Turismo

Tesina de grado - Licenciatura en Turismo



RECREACIÓN EN DOS RUEDAS

Caso de estudio

Ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia de Río Negro y Neuquén



Autora: Gutierrez Yamila Tatiana

Directora: MG. F. Gutauskas Andrea

Índice

Agradecimientos	4
Introducción	5
Fundamentación del tema	6
Definición del tema y planteamiento del problema de investigación.....	10
Objetivos de la investigación.....	11
Marco Referencial.....	12
Marco Teórico.....	19
El ciclista recreativo	21
Factores influenciadores en el proceso de consumo.....	24
Beneficios buscados en la práctica del ciclismo recreativo	30
Generación como variable de perfilamiento de los ciclistas recreativos	31
Resultados.....	44
Características del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia	44
Descripción de los ciclistas recreativos de la Confluencia según criterios generales y específicos, objetivos y subjetivos.....	53
Perfil del ciclista en base a criterios Generales y Objetivos.....	53
Perfil del ciclista en base a criterio Generales y Subjetivos.....	57
actores Influenciadores en la práctica de ciclismo recreativo de los ciclistas recreativos de la Confluencia	63
Beneficios buscados por parte de los practicantes de ciclismo recreativo.....	65
Comparación de los ciclistas recreativos, según generaciones.....	66
Ventajas y generaciones.....	70

Conclusiones	72
Beneficios buscados de los ciclistas recreativos	78
Comparación de los ciclistas recreativos según generaciones.....	80
Limitaciones.....	82
Futuras líneas de investigación.....	82
Bibliografía.....	84
ANEXOS.....	88

Agradecimientos

A Dios, por el privilegio de concluir con una etapa de la vida tan importante.

A mi mamá Oriana y mi abuelita Elena, por su apoyo y motivación constante.

*A mi directora Andrea, que me guío en cada etapa siempre con paciencia y la mejor
actitud.*

A mi amor, que me regaló el mejor de los acompañamientos en esta recta final.

Gracias por ayudarme a hacerlo posible.

Introducción

La presente investigación, surge como resultado de una inquietud de conocer cómo se realiza la práctica del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia, y de esta manera, conocer en profundidad características que construyan un perfilamiento de quienes la practican.

El ciclismo recreativo como actividad enmarcada en el tiempo libre de las personas, tiene características propias y particulares que le han permitido ir ganando mayor cantidad de adeptos a lo largo de los últimos años. Especialmente, posterior a los cambios que desencadenó la pandemia covid- 19, la bicicleta no sólo se afianzó como medio de transporte, sino que, en el marco de la actividad física, ha dejado evidencias de sus beneficios a nivel salud, físico y emocional.

Es por esto que el eje del presente trabajo, se enriquece con diversas variables teóricas que permiten tener un conocimiento más abarcativo de los practicantes de la actividad (factores influenciadores, beneficios buscados, motivaciones, entre otros). Luego, serán extrapolados con las generaciones a la cuales pertenecen los ciclistas recreativos, a fin de realizar comparaciones en el comportamiento de los mismos y visualizar si existe o no, relaciones significativas entre ambas.

En la presente investigación, realizada a los ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia, se describen sus características sociodemográficas, comportamentales de cada salida recreativa, motivacionales, influencias y beneficios buscados por los mismos, que, debido a la escasez de investigaciones relacionadas al tema elegido, y más aún por lo reciente de la temática, se considera una contribución valiosa de información a la actividad turística y la recreación.

Se presenta en este informe las siguientes secciones: fundamentación del tema, definición del tema y planteamiento del problema de investigación, objetivos de la investigación, marco referencial, marco teórico, metodología de la investigación, resultados, conclusiones, limitaciones y futuras líneas de investigación.

Fundamentación del tema

Según lo que se puede apreciar y corroborar en las estadísticas, el uso de medios de transporte ecológicos, individuales, que evitan la aglomeración en los diversos transportes públicos, ha ido en incremento, con la bicicleta como principal protagonista a lo largo de todo el mundo (Diario Río Negro, 2020).

Dicha situación, se ha ido intensificando posterior al año 2020, cuando el mundo atravesó la pandemia covid-19, que afianzó la bicicleta como medio alternativo de locomoción hacia lugares de trabajo (evitando la exposición en los medios de transporte públicos), como así también hacia los espacios recreativos de las ciudades, basado en los múltiples beneficios, a decir, mantener distanciamiento y fortalecer la salud.

A nivel internacional, en relación al uso de la bicicleta en tiempos de ocio y recreación, los datos provenientes del ECF CyclingBarometer (2015) elaborado por la Federación Europea de Ciclistas Europeos (ECF), permiten constatar el grado de popularidad que representa en países como Holanda donde más del 35% de su población usa la bicicleta como medio habitual de transporte. Asimismo, se destacan países como Finlandia, Suecia, Hungría y Holanda, cuya población realiza un mayor número de viajes en bicicleta. Es relevante destacar que, “se aprecia una mayor tendencia a practicar el cicloturismo en aquellos países con un mayor número de usuarios de la bicicleta como medio de transporte” (Moral- Moral, 2016, p.2).

Por ejemplo, como lo dice Herce (2009) “la construcción de carriles-bici ha fomentado el uso masivo de la bicicleta, presentando una inclinación positiva por el uso de este vehículo, lo cual genera una considerable disminución de gases contaminantes a la atmósfera. Esta situación, puede visualizarse en España, donde poco a poco, se está considerando a la bicicleta como una herramienta para mejorar la movilidad al interior de sus ciudades, e intentar equipararse con los países que están dominando este tipo de transporte, como lo son Holanda y Dinamarca, donde la bicicleta es el vehículo preferido para la movilidad en las ciudades” (Trujillo Aristizabal, 2015, pp. 64).

Dicha situación, también puede evidenciarse en las grandes ciudades del territorio argentino, como son por citar algunos ejemplos, La Plata, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe, Salta, Jujuy, San Luis y Neuquén. En el caso de la ciudad de Bahía Blanca, el uso de la bicicleta como medio de transporte, se incrementó un 30%, en detrimento de la utilización del transporte público. La ciudad de Rosario, cuenta con un servicio público de bicicletas denominado “Mi Bici Tu Bici”, con lo cual se sumaron 34 kilómetros de

bicisendas provisorias, alcanzando un total de 173 kilómetros. En Salta, se implementó el Plan de Movilidad Sustentable en algunos sectores del centro de la capital e incluye la peatonalización de algunas calles y bicisendas, dado que es una de las ciudades de Latinoamérica con mayor cantidad de bicicletas (Regules, 2020).

En la ciudad de Neuquén, previa a la extraordinaria situación de Covid-19, en el año 2017, los gobiernos provinciales de Neuquén y Río Negro firmaron un acuerdo, para la implementación de la segunda fase del programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI). El mismo, tiene como objetivo el favorecer, a partir de la realización de acciones concretas, el funcionamiento de los servicios en las Áreas Metropolitanas del Interior (AMI), con la intención de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y la competitividad de sus economías urbanas, así como también, diseñar y poner en funcionamiento modalidades innovadoras de gestión para la ejecución de proyectos y las prestaciones de servicios. Dicho esquema, comprende en esta región, un total de u\$u 5.000.000 de inversión, financiados a través de un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (UPEFE, 2017). Tanto la Nación, como las dos provincias involucradas, aportan un porcentaje para cubrir este préstamo, de manera tal que los municipios que conforman la región accedan a este financiamiento a título no reembolsable. Intervienen en este proceso las Unidades Ejecutoras Provinciales de financiamiento externo: la UPEFE en Neuquén y la UPCEFE en Río Negro. También participan las áreas provinciales dedicadas a la planificación, como la Secretaría del COPADE neuquina y la Secretaría de Planificación del Gobierno rionegrino (UPEFE, 2017).

Más recientemente, durante el mes de Julio de 2020, integrantes de la región metropolitana Confluencia (REM), avanzaron con los proyectos para la construcción de una red de bicisendas para integrar las localidades de las dos provincias. Vale mencionar que la Región Metropolitana Confluencia, se encuentra conformada por 12 municipios. Ellos son: Senillosa, Plottier, Neuquén, Centenario, Vista Alegre y San Patricio del Chañar, dentro de la provincia del Neuquén; y Allen, Fernández Oro, Cipolletti, Cinco Saltos, Campo Grande y Contralmirante Cordero, en la provincia de Río Negro.

En la provincia de Neuquén, se prevé la construcción de 50 kilómetros de bicisenda a lo largo de toda la Región Metropolitana de la Confluencia. Las obras, son parte del proyecto de Reestructuración Vial y Ferroviaria que ya cuenta con la aprobación del Banco Interamericano de Desarrollo, por un monto total de u\$u 2.000.000.-

Incluye siete kilómetros entre Neuquén y Plottier, siete kilómetros entre Centenario y Neuquén, y la iluminación de los siete kilómetros de bicisendas existentes entre San Patricio del Chañar y Campo Grande (Neuquén Informa, 2018).

En relación a esta visión, el subsecretario de Desarrollo Territorial de Río Negro, Carlos Verdecchia, explicó que “en el marco de la pandemia, desde la Región Metropolitana Confluencia priorizamos la construcción de bicisendas como alternativa al uso del transporte público”, entendiendo que es un sistema que evita la aglomeración de personas (Neuquén Informa, 2018).

La referente del COPADE, Daniela Torrisi, sostuvo que “la idea es que podamos reunir alguna estrategia conjunta como región Metropolitana” partiendo de “los principales problemas que cada comunidad enfrentó en este contexto, si tienen alguna estrategia durante la pandemia, y qué creen que se necesitará para la nueva normalidad” (Gonzales, 2020).

A nivel municipio de Neuquén Capital y como parte de la implementación de esta visión en la ciudad, durante junio de 2020, comenzó la construcción de la mega- bicisenda que une la Plaza de las Banderas y el Río Limay, mejorando la conectividad de forma significativa, entre la zona norte y sur de la ciudad.

Además del indiscutible uso de la bicicleta como medio de movilidad sustentable, a nivel local, se evidencia la gran cantidad de grupos de ciclistas aficionados, que no sólo utilizan la bicicleta como medio de traslado durante la semana, sino que planifican y desarrollan actividades turístico- recreativas, preferentemente durante los fines de semana. Las mismas, les permiten desplazarse hacia diversos atractivos naturales, culturales, urbanos, interaccionando internamente como grupo y externamente con residentes de las ciudades de la Confluencia.

Estas actividades, se generan en lo que se denomina tiempo de ocio, el cual Dumazedier (1996) define como “el conjunto de operaciones a las que el individuo puede dedicarse voluntariamente; sea para descansar o para divertirse, o para desarrollar su información o formación desinteresada, su voluntaria participación social o su libre capacidad creadora, cuando se ha liberado de sus obligaciones profesionales, familiares y sociales” (Dumazedier, 1966, citado en Antonio Mendo, 2005, p. 4).

Entendiendo que la mayoría de los ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia, desarrollan las salidas grupales de forma planificada, pero autónoma a cualquier prestador turístico- recreativo, éstos se transforman en un grupo de potenciales consumidores de productos específicos, como el cicloturismo, eventos

deportivos relacionados, competencias, entre otros. Dada esta situación, se pretende analizarlos y caracterizarlos, utilizando herramientas conceptuales que proporciona el marketing turístico y, de esta forma, identificar y analizar aquellos factores influenciadores y los beneficios que buscan, según su generación, al desarrollar esta actividad en su tiempo libre. Dicha información, es pertinente y oportuna, para mejorar las estrategias de la gestión público- privada de la zona, en el ámbito de la recreación.

Definición del tema y planteamiento del problema de investigación

Como consecuencia de lo dicho anteriormente, se puede definir la necesidad de analizar a los ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia, para poder comprender su comportamiento, motivaciones y beneficios buscados en la práctica del ciclismo recreativo.

Dicha información, obtenida por medio de la aplicación de diversos métodos de recolección de datos, es de relevancia para orientar las estrategias de marketing de las agencias receptoras de la zona, además de generar un marco de referencia para organismos de gestión turístico- recreativos de la región.

En relación a lo mencionado, se reconoce que existe escaso conocimiento sobre la temática del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia, por lo cual la presente tesis, puede brindar información y conocimiento acerca de las motivaciones, beneficios buscados, necesidades que dirigen a los recreacionistas a este tipo de prácticas.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar a los ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia, los factores influenciadores y beneficios buscados por los mismos, en la práctica recreativa del ciclismo.

Objetivos específicos

- Conocer y describir las características del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia
- Describir a los recreacionistas de las ciudades de la Confluencia, que realizan ciclismo recreativo, según criterios de segmentación generales y específicos, tanto subjetivos como objetivos y los factores influenciadores.
- Indagar acerca de los beneficios buscados por parte de los practicantes de esta modalidad.
- Realizar una comparación de los ciclistas recreativos, según generaciones.

Marco Referencial

Región Metropolitana de la Confluencia, Provincia de Neuquén y Río Negro

Perfil de la región

El alcance geográfico del presente estudio, comprende la Región Metropolitana de la Confluencia, conformada por el Área Metropolitana del Alto Valle de Río Negro y Neuquén. Es uno de los primeros diez aglomerados urbanos del interior y comprende 652 km², con una población que alcanzaba a 474.756 habitantes en el año 2010 (Censo 2010) y al año 2015, se estimó que ascendía a 530.100 habitantes (Tabla 1)

PROVINCIA DEL NEUQUEN	POBLACION	PROVINCIA DE RIO NEGRO	POBLACION
CENTENARIO	34.421	ALLEN	27.443
NEUQUEN	231.780	CAMPO GRANDE	5.166
PLOTTIER	33.600	CINCO SALTOS	24.138
SAN PATRICIO DEL CHAÑAR	7.457	CIPOLLETTI	87.492
SENILOSA	8.130	CONTRALMIRANTE CORDERO	3.322
VISTA ALEGRE	3.178	FERNANDEZ ORO	8.629
Subtotal	318.566	Subtotal	156.190
TOTAL REGION CONFLUENCIA : 474.756 habitantes urbanos			

Tabla 1: Población de los centros urbanos de la Región Metropolitana Confluencia.

Fuente: Censo 2010

Según el Programa DAMI (2015) el crecimiento de la población, ha sido uno de los signos distintivos de la región. Se manifiesta que, en un primer momento, el desarrollo se basó en el cultivo de frutas de pepita, luego en la actividad petrolera y, más adelante, en la realización de grandes obras hidroeléctricas. Ese desarrollo fue acompañado, a lo largo de todas estas etapas, con el crecimiento del sector terciario, siendo las actividades administrativas y comerciales un componente principal de las actividades económicas. En la actualidad, se anuncia un importante crecimiento de la actividad extractiva, a partir de la utilización de nuevas tecnologías que permiten acceder a reservas de gran proyección. Esta región, es el principal nodo logístico patagónico de referencia en la escala nacional. La ciudad de Neuquén es centro de ese nodo y soporte administrativo, de servicios para las localidades con actividad hidrocarburífera,

comercial y vitivinícola. La actividad logística relacionada con el complejo frutihortícola, se posiciona en la ciudad rionegrina de Cipolletti (Programa DAMI, 2017) (Figura 1)

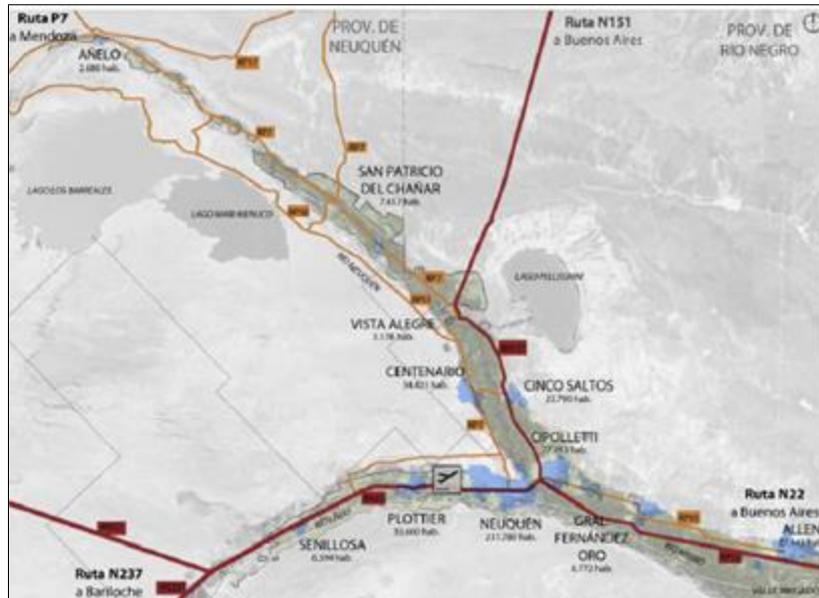


Figura 1: El Área Metropolitana Neuquén- Cipolletti. Fuente: Programa DAMI (2017).

La presencia de los ríos Limay y Neuquén que forman el Río Negro, han determinado la disposición de las tierras fértiles del valle, lo cual explica la lógica de asentamiento y localización de los centros de población fundados desde fines del siglo XIX hasta el presente (Programa DAMI, 2017). (Figura 2).

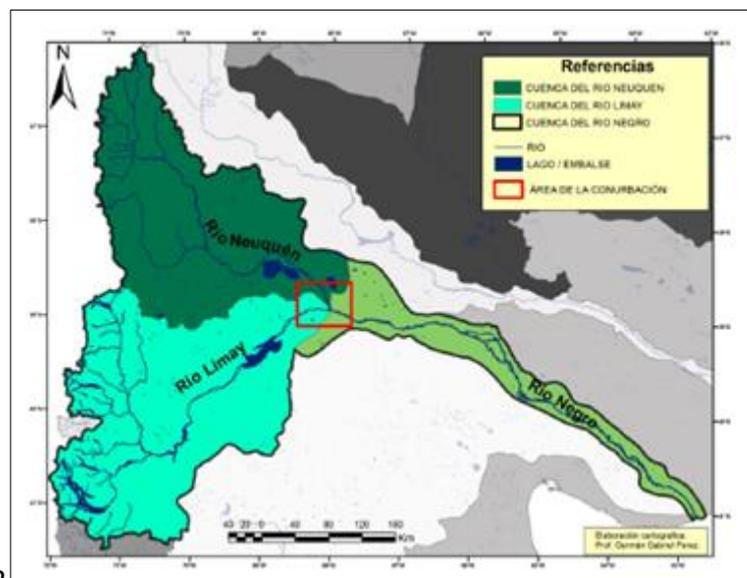


Figura 2

Figura 2: Cuencas hidrográficas del área de estudio. Fuente: Programa DAMI (2017)

En la actualidad, la ciudad de Neuquén y en menor grado, Cipolletti, se conforman como atractoras de las actividades que se desarrollan en el área metropolitana, conforman el primer anillo, son ciudades consolidadas y tienen una cierta capacidad de absorción de las problemáticas a las que se enfrentan dentro las pautas de desarrollo para la región. Las ciudades que conforman el segundo anillo Plottier, Centenario, Vista Alegre (en territorio de la Provincia de Neuquén), Fernández Oro, Ferri, Cinco Saltos y Contralmirante Cordero (en territorio de la Provincia de Río Negro), conforman un sistema de ciudades satélites. Las ciudades del tercer anillo las conforman Senillosa, San Patricio del Chañar, Añelo (Provincia de Neuquén) y en Provincia de Río Negro, Allen y Campo Grande (San Isidro, Villa Manzano y Sargento Vidal), en donde muchas de ellas contemplan funciones de carácter rural y otras coexisten con el desarrollo de la actividad de Vaca Muerta, fundamentalmente las localidades de Añelo y San Patricio del Chañar y recientemente, dada la dinámica hidrocarburífera, Allen (Programa DAMI, 2017) (Figura 3)

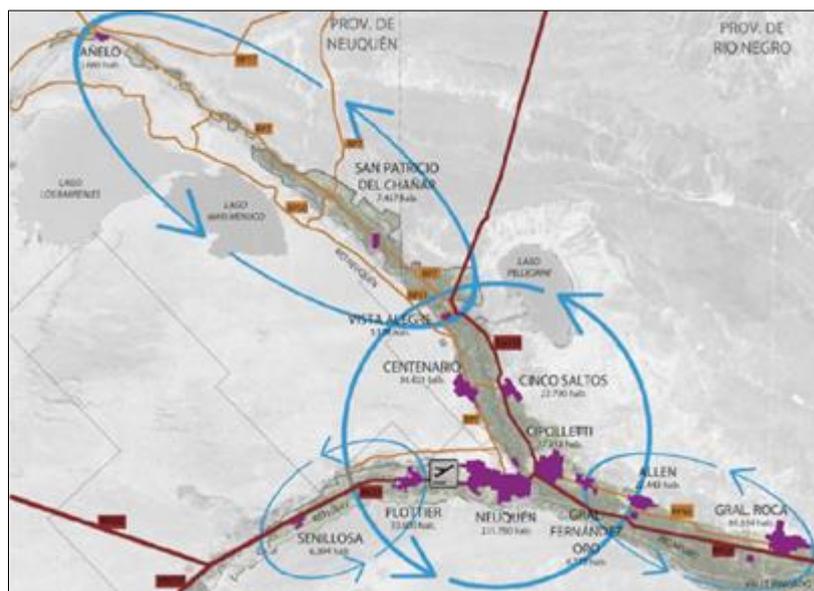


Figura 3: El Sistema de ciudades en el AM Neuquén- Cipolletti. Fuente: Programa DAMI (2017)

Conectividad para la práctica del ciclismo recreativo

Según el Programa DAMI (2017), la red vial de la región se estructura a través de la Ruta Nacional (RN) N° 22 que conecta a la Provincia de Río Negro con la Neuquén, a través de dos puentes carreteros y en sentido este-oeste atraviesa longitudinalmente los ejidos de Allen, Cipolletti, Neuquén, Plottier con cuatro carriles y Senillosa hasta el cruce con la RN 237 cercano al ingreso a la localidad de Arroyito.

En sentido este-oeste, pero al norte de la RN 22, se ubica la denominada Autovía Norte, que circunvala la ciudad de Neuquén en la zona de la meseta y que actualmente culmina en el cruce con la RN 22 ubicado entre Plottier y Senillosa.

En sentido sur norte la Ruta Provincial (RP) N°7 conecta la Ciudad de Neuquén con Centenario, Vista Alegre y San Patricio del Chañar y empalma antes de llegar a Vista Alegre con la RP 51 por la que se accede a la zona de potencial agropecuario bajo riego circundante al lago Mari Menuco.

En la región, existen otros puentes que vinculan con el Alto Valle de Río Negro. Sobre el río Neuquén se ubica el puente Centenario-Cinco Saltos al que se accede utilizando la ruta interprovincial que une transversalmente la RP 7 con la RN 151 emplazada en Río Negro. Sobre el río Limay, se localiza el puente que vincula el ejido de la capital provincial con Las Perlas, asentamiento urbano residencial y recreativo perteneciente al ejido de Cipolletti (Río Negro) pero con mayor cercanía y vinculación con la ciudad de Neuquén.

Recientemente se ha habilitado el tercer puente, de tránsito pesado prioritario, que cruza el río Neuquén, el cual completa la conexión por la Autovía Norte, descongestionando el puente Cipolletti-Neuquén.

Existe un alto volumen de tránsito terrestre automotor. Esto se explica por tres causas fundamentales. La primera, es que se trata de un territorio que concentra actividades económicas y población, siendo la pieza territorial más urbanizada y con mayor cantidad y distancia de desplazamientos cotidianos de personas y de cargas. La segunda, viene determinada por la característica de centro logístico y administrativo que torna elevado el volumen de tránsito de personas y cargas con origen y/o destino en la región. La tercera, es que por razones geopoblacionales e históricas viales, la región es también nodo de conexión terrestre de personas y cargas entre otras zonas del país y el resto de las regiones y a través de ellas con la República de Chile.

El camión, es el principal medio por el que se transportan las cargas que arriban a, parten de, o atraviesan la región y, el modo predominante de movilidad urbana y metropolitana de personas es el automóvil.

Adicionalmente, las principales rutas de conexión en la región, la RN 22 y la RP 7, atraviesan la zona metropolitana en sentido longitudinal este-oeste y sur-norte, respectivamente. Es así que se producen tensiones entre usos para recorridos urbanos, metropolitanos y de media y larga distancia como también entre transportes livianos y pesados, que coinciden con el amplio uso de la bicicleta en un mismo espacio territorial (Programa DAMI, 2017). (Figura 4)



Figura 4: Congestión vehicular en las arterias de circulación principales de la zona. Fuente: Programa DAMI (2017)

Este uso intensivo de las principales arterias viales, se ve claramente reflejado en la capital neuquina, para la cual, recientemente se ha presentado el Plan Capital de obras de infraestructura y movilidad, por un total de siete millones de pesos (\$7.000.000.-) y con un plazo de 24 meses. Se trata de un proyecto conjunto entre el gobierno y el municipio de la provincia de Neuquén, que busca disminuir las tensiones entre los distintos medios de transporte de la capital, apostando al desarrollo sostenible, ejecutándose con fondos municipales, provinciales, nacionales y de organismos crediticios (Programa DAMI, 2017).

Dicho plan, incluye lineamientos específicos para mejorar la conectividad entre las diversas ciudades, algunos de ellos son:

- ✓ Ciclovía Allen- Campo Grande- Centenario, incluyendo conexiones peatonales, de motos y bicicletas.
- ✓ Bicisenda desde casco urbano Plottier hasta calle Solalique, en Neuquén (7km).
- ✓ Obra iluminación y construcción bicisenda San Patricio del Chañar- Campo Grande (3 km).
- ✓ Bicisenda entre calle Jaime de Nevaes (Centenario) y el ingreso a Vista Alegre (4,9 km).
- ✓ Ciclovía Allen – Campo Grande

Como puede observarse, existe una clara intención y puesta en marcha de proyectos para incentivar la movilidad sustentable, a lo largo de la Región Metropolitana de la Confluencia. Los mismos, impactan positivamente en la nueva tendencia que incorpora la bicicleta como medio de transporte para la recreación de los residentes de dicha región, convirtiendo al ciclismo recreativo en una de las opciones más elegidas al momento de disfrutar de tiempo libre.

Situación similar ocurre en la ciudad de Neuquén capital, con el desarrollo de diferentes alternativas de bicisendas que fueron construidas al borde del Paseo de la Costa, en sus diferentes tramos. Se desarrolló un plan de ciclovías costeras de un solo tramo desde el balneario Valentina hasta la península de Hiroki, en la confluencia misma con el río



Neuquén, contando con 14 km. de ciclovía (Diario Río Negro, 2022). Así mismo, se adicionó una extensión de 1.500 metros que conecta con la ciclovía de la calle Bahía Blanca, completando un recorrido de 3 kilómetros y se incorpora a la red de bicisendas y ciclovías de más de 60 kilómetros. Dicha intervención, fue acompañada con infraestructura lumínica y mobiliario (Municipalidad de Neuquén, 2023).

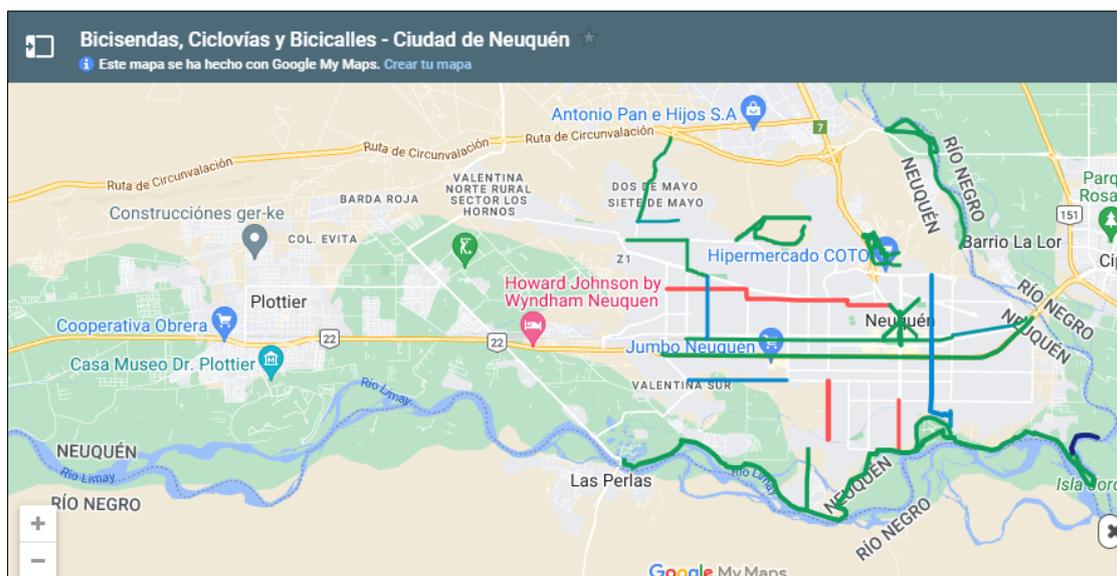


Figura 5: Mapa de bicisendas.

Fuente: Municipalidad de Neuquén (2023). <https://www.neuquencapital.gov.ar/actividades/mapa-de-bicisendas/>

En relación a lo antedicho, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), desde el año 1987, cita al ciclismo como “la actividad física más popular en el mundo, con 400 millones de usuarios, de los cuales un 97% utiliza el vehículo como medio de transporte y el resto con fines educativos o deportivos” (Trujillo Aristizabal, 2015, pp. 24).

A pesar de que esta información tiene más de 20 años de antigüedad, hoy en día se puede observar que son muchísimas personas las que adoptan el ciclismo, ya sea como actividad lúdica y de ocio, o como medio de transporte, debido a que es un medio sencillo de practicar.

En concordancia, es importante destacar que esta nueva visión que se desarrolla en los centros urbanos que conforman la región, requiere de estudios académicos que proporcionen una base teórica y empírica, aportando conocimiento actual sobre el desarrollo de esta actividad en el marco del turismo y la recreación. Más precisamente, se pone énfasis en caracterizar a quienes comparten esta modalidad, a fines de analizar los grupos generacionales que la practican, los beneficios que buscan, motivaciones, influencias, entre otros.

Se puede corroborar que, si bien no se dispone de información de fuentes primarias de datos relacionadas a este tema, si se encuentran disponibles artículos periodísticos, anuncios de organismos oficiales e informantes clave, lo cual genera gran expectativa sobre la situación actual del ciclismo recreativo en la zona y su futura proyección como actividad recreativa.

Marco Teórico

El ciclismo como medio de movilidad urbana y recreación

Según Hernández (2005) “la recreación es el desenvolvimiento placentero y espontáneo del hombre en el tiempo libre, con tendencia a satisfacer motivaciones psicosociales de descanso, entretenimiento, expresión, aventura y socialización. La persona que busca una estabilidad psíquica y emocional intenta unir a las satisfacciones diarias de su jornada laboral, las desarrolladas durante sus momentos de ocio y tiempo libre tanto a nivel individual como colectivo” (p. 17).



La importancia de este concepto radica en que permite enmarcar y caracterizar el tiempo de la vida de las personas, en el cual se desarrolla el ciclismo como actividad recreativa. El ciclismo recreativo, es lo que se conoce como cicloturismo y consiste en una práctica no competitiva, que utiliza la bicicleta como medio de divertimento. El cicloturismo, puede ir desde salidas diarias con un grupo de amigos por simple hobby a viajes de varios días en los que la bicicleta se convierte en el medio de transporte principal (Blog, 2016).

Dentro del ciclismo recreativo, hay una subdivisión que incluye las competiciones cicloturistas, dado que, aunque el cicloturismo no tiene un carácter competitivo, existen certámenes en los que los corredores se ponen a prueba de una manera autónoma. (Blog, 2016)

En este sentido, Algarra y Gorrotzategi (1996) describen una modalidad llamada “ciclismo de carácter lúdico: esta manera de ciclismo se desarrolla sin fines competitivos. En esta se destaca el cicloturismo, la cual se practica masivamente por un determinado grupo de población, la mayoría de veces estas modalidades son practicadas por grupos de personas con objetivos similares y aprovechan ese hecho para salir a conocer sitios, que normalmente no hacen cuando se movilizan en solitario” (Trujillo Aristizabal, 2015, pp. 28).

De esta forma, se puede evidenciar que la bicicleta ofrece la posibilidad de transporte personal, que permite desplazarse por rutas diferentes a las que normalmente se usaría si se desplazara en el transporte urbano, por ejemplo. Por eso, es posible salir de la monotonía e indirectamente, mejorar la salud psico-social.

A pesar de no tener un carácter competitivo, “las salidas en grupo tienen un gran efecto motivacional, esto lo pueden aprovechar las personas para exigirse un poco más de lo normal y de esta manera impulsar al grupo a mantener un ritmo general” (Trujillo Aristizabal, 2015, pp. 27)

De igual manera, “las salidas en grupo ofrecen un sentimiento de comunidad y de competición amistosa”, Relacionado con esto, los autores plantean que “una de las principales virtudes de la bicicleta es que además de desarrollar el sentido del equilibrio y el movimiento, da confianza en sí mismo y ayuda a perder los miedos”. Si la persona logra sentirse con más confianza y su autoestima elevada, se le facilitará formar relaciones sociales con el medio que le rodea. (Trujillo Aristizabal, 2015, pp.27)

Bajo el contexto actual, lo mencionado guarda relación con lo recientemente sugerido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) (Claro, 2020), cuando sugiere que siempre que sea posible, se considere andar en bicicleta o caminar, ya que ayuda a cumplir con el requisito mínimo para la actividad física diaria, que actualmente se ha tornado difícil de cumplir, debido al aumento del home office y el acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas.

En tal sentido, la bicicleta en la actualidad y, más aún, luego del contexto de pandemia, se convirtió en un elemento fundamental para moverse; no sólo porque fomenta el distanciamiento social sino porque es sustentable, saludable y mejora la calidad de vida de las personas. Es ecológica, ya que no necesita combustible, no produce contaminación sonora y evita la emisión de gases de efecto invernadero y, por último, pero no menos importante, promueve un cambio cultural que se procura evolucione en los próximos años (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2021).

El ciclista recreativo

Entendiendo que los ciclistas recreativos componen un grupo de potenciales consumidores de productos específicos, como el ciclismo recreativo, eventos deportivos y competencias relacionadas; a continuación, se pretende ahondar en algunos conceptos teóricos de marketing, que permitan caracterizar en profundidad a este grupo.



Puede observarse que los individuos que practican el ciclismo recreativo como tal, presentan características propias que los diferencian de otros recreacionistas. De esta manera, dentro del mismo grupo de ciclistas, se presentan algunas cualidades que los hace homogéneos internamente y heterogéneos respecto al exterior. El concepto que da contenido a esta diferenciación es la *segmentación*, la cual según Tamagni (2011), tiene como objetivo identificar grupos de sujetos que comparten determinadas características, que permiten generar ofertas de productos que satisfacen sus necesidades y deseos.

Según la autora mencionada, en la segmentación o microsegmentación, se analiza con mayor profundidad la diversidad de necesidades y se identifican subconjuntos de compradores que buscan en el producto los mismos atributos. Es decir, que la microsegmentación, se efectúa al interior de cada uno de los productos-mercados específicos identificados y surge del reconocimiento de que los distintos grupos, si bien requieren la misma función de base, establecen prioridades en los beneficios esperados, al elegir cómo satisfacer sus necesidades y deseos.

Los criterios de referencia, para realizar la micro- segmentación son generales y específicos. Los primeros, son independientes del proceso de compra y utilización del producto/servicio/actividad, siendo útiles para segmentar a cualquier población. En tanto los criterios específicos, se vinculan con el uso del producto-servicio y su proceso de compra. Y en ambos casos, se los subdivide en objetivos y subjetivos (Serra, 2002), como se puede ver a continuación (Figura 6).

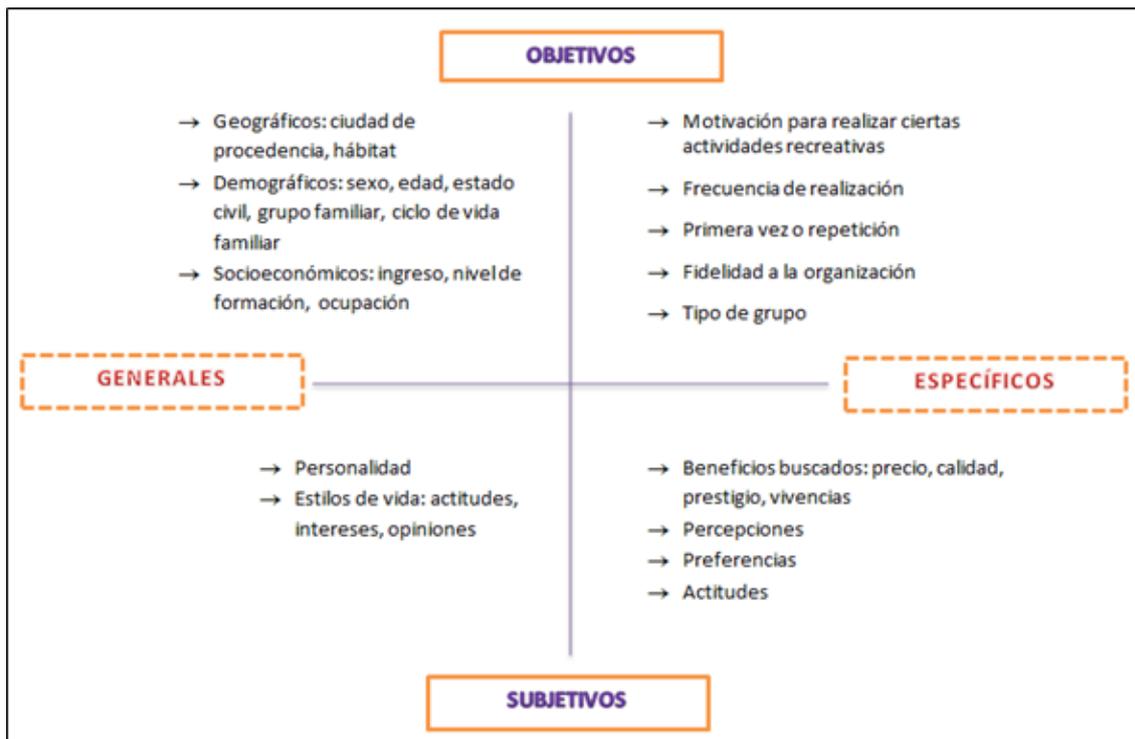


Figura 6: Criterios de micro-segmentación.

Fuente: Serra (2002 p.141,158).

Según criterios generales- objetivos, la segmentación por variables socio- demográficas es relativamente sencilla de implementar, pero no siempre se consigue ser representativo para la población.

Por otro lado, la segmentación socioeconómica, determina diferentes necesidades y comportamientos de compra ante determinados estímulos de marketing.

Según criterios generales- subjetivos, las variables son más difíciles de medir y de aplicar al tratarse de variables psicográficas:

- Personalidad: determina distintos individuos que busquen emociones y/o experiencias diferentes, algunos más predispuestos a la aventura (*alocéntricos*) y otros a la tranquilidad (*psicocéntricos*).
- Estilos de vida: se determina por los tipos de bienes que consume, incluyendo también los viajes y servicios. También incluye actitudes y opiniones respecto a los mismos.

Según criterios específicos- objetivos, las variables están vinculadas con el proceso de compra o uso del producto turístico y son de fácil medición, siendo las mismas: motivación para realizar determinada actividad, comprar determinado producto o realizar un viaje, frecuencia, primera vez o repetición, fidelidad a la organización y tipo

de grupo. La motivación puede ser ocio, visita a familiares, negocio, entre otras. La frecuencia puede ser mayor o menor, dependiendo de la motivación.

Conocer si es primera vez o repetición, permite conocer hasta qué punto el comportamiento de compra difiere al tratarse de la primera vez o no.

La fidelidad de un cliente, determina si su decisión de compra tendrá que ver con el uso y/o consumo de un servicio o producto por su marca, o si el mismo fluctuará en relación a un cambio de precios.

De acuerdo a criterios específicos- subjetivos, relacionados al producto/servicio turístico o su proceso de compra, son de mayor dificultad para medir o valorar, siendo algunos de ellos los beneficios buscados, percepciones, preferencias y actitudes. En cuanto a los beneficios buscados, estos varían según cada persona. Por ejemplo, para un mismo bien o servicio, como un vehículo, hay quienes pueden buscar sólo un medio de transporte y otros un indicativo de estatus o posición social. Actualmente, se considera una de las formas de segmentar más importantes, ya que conocer lo que la gente busca y su motivación principal, permite predecir qué es lo que hará. Las percepciones, preferencias y actitudes propician la aparición de determinados servicios/productos turísticos y dificultan la permanencia de otros.

La interacción de los criterios de segmentación presentados, permite construir lo que se conoce como "Perfil del consumidor". Al ahondar en el perfil del ciclista recreativo, puede decirse que éstos dedican un tiempo estipulado para recrearse a través de la bicicleta, ya sea realizando recorridos en ciclovías, visitando un lugar determinado, o en el mejor de los casos, para transportarse en la ciudad.

Del mismo modo, quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte, lo hacen preferentemente por motivos de ocio y deporte: En un estudio realizado por Rondinella, Fernández y Monzón (2010), se determinó lo siguiente: "los motivos por ocio y deporte reciben una especial atención en el análisis. Estos motivos concentran gran parte de los viajes en bicicleta y se parte de la hipótesis, de que los ciclistas que usan la bicicleta por estos motivos, podrían tener un comportamiento distinto al resto de usuarios o no usuarios de la bicicleta". Con esta información se puede plantear la hipótesis de que las personas que utilizan la bicicleta como instrumento para el esparcimiento social y la recreación, presentan patrones de comportamiento más tranquilos que aquellos sujetos que no lo hacen." (citado en Trujillo Aristizabal, 2015, p. 77).

El estudio mencionado, esboza la idea de que el solo hecho de utilizar la bicicleta para cualquier actividad, propicia tener una actitud más relajada y sin estrés, contrario a lo que presentan las personas que no se relacionan con esta.

Factores influenciadores en el proceso de consumo

Según Kerin (2014, p. 121), conceptos como “motivación”, “personalidad”, “percepción”, “aprendizaje”, “valores”, “creencias”, “actitudes” y “estilo de vida” son útiles para interpretar los procesos de compra y dirigir los esfuerzos de marketing.



En tal caso, el ciclismo en tanto práctica de desplazamiento, va más allá de la movilidad y se coloca en lo que Pierre Mayol (2010) define como práctica cultural, es decir, una manera particular de hacer cultura, una operación cotidiana. Es “práctica”, por lo que se transforma en decisivo para la identidad de un usuario o de un grupo, ya que esta identidad le permite ocupar su sitio en el tejido de relaciones sociales inscritas en el entorno (Hidalgo Pino, 2017 p. 32).

Al hablar de una práctica de desplazamiento, se vislumbra la estrecha relación que guarda el ciclismo con la movilidad cotidiana, sin que se reduzca a ésta, es decir, si bien el ciclismo es una forma particular de desplazamiento en el conjunto de la movilidad de la población (la forma que está condicionada por el uso de la bicicleta), la trasciende al incluir formas de desplazamiento no cotidianas, poco frecuentes o excepcionales, y que no responden al modelo pendular origen-destino de los recorridos del día a día, tal es el caso del ciclismo deportivo o recreativo y otras formas colectivas o individuales (Hidalgo Pino, 2017 p.32).

Una forma de visualizar la complejidad de los factores que influyen en el proceso que origina una actividad como el ciclismo recreativo, es el esquema propuesto por Kerin (2014) (Figura 7).

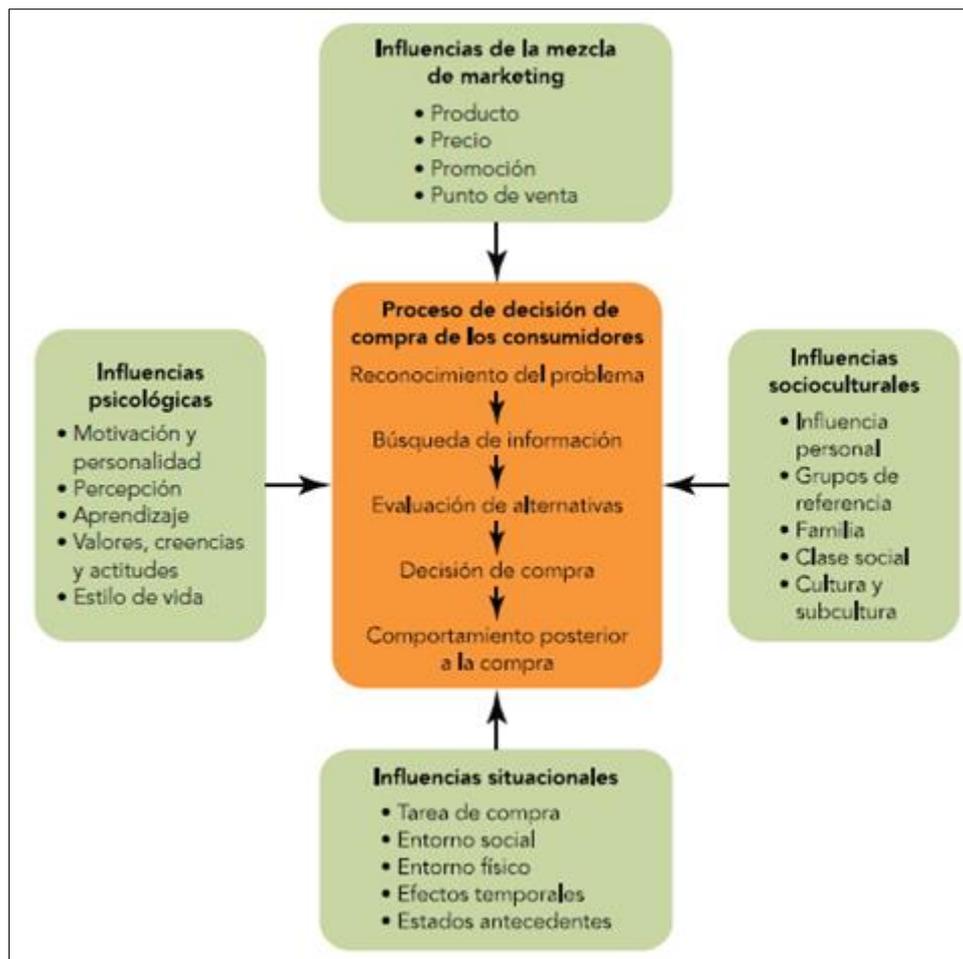


Figura 7: Factores influenciadores del proceso de decisión de compra de los consumidores.

Fuente: Kerin (2014 p. 122)

Influencias psicológicas

Motivación, personalidad y percepción

“Motivación” y “personalidad” son dos conceptos muy relacionados y se usan para describir por qué las personas emprenden ciertos actos y no otros.

La motivación, es la fuerza impulsora del comportamiento para la satisfacción de una necesidad. Si bien la motivación es la fuerza motriz que le da un propósito al comportamiento del consumidor, la personalidad guía y dirige ese comportamiento.

La motivación, definida en el contexto turístico, es el conjunto de necesidades o fuerzas psicológicas que “predisponen a una persona a participar en una actividad turística” (Pizam, Neumann y Reichel, 1979; Crandall, 1980; Beard y Raghep, 1983; Pearce y Caltabiano, 1983; Moutinho, 1987), que aparecen y se forman en el lugar de procedencia del visitante, pues es ahí donde las necesidades son estimuladas y reconocidas (Cobo, Hervé y Aparicio, 2009 p. 10).

Paralelamente, Crompton (1979) cimentó las bases sobre la variedad de motivos turísticos agrupándolos en dos categorías: motivos *push* y *pull*.

Los motivos *push* o de empuje resultan ser de carácter sociopsicológico y sin relación con el destino a elegir. Estos estarían relacionados con aspectos internos y emocionales tales como el deseo de escapar, de descansar y relajarse, de aventura o de interacción social. Previamente, Dann (1977) había establecido siete bloques de motivos *push* que predisponen al individuo hacia la actividad turística. Todas estas variables serían “razones” para viajar.

Los motivos *pull* o de arrastre están conectados con aspectos externos, cognitivos y de situación: los atractivos del lugar, las infraestructuras recreativas o los escenarios culturales y naturales. Por tanto, los motivos *pull* son de índole cultural y están en relación con características propias del destino. Representan el detonante en la elección de un destino concreto y, por tanto, ubican el “dónde” de la actividad turística.

El término personalidad, se refiere a los comportamientos o respuestas constantes de la persona ante situaciones recurrentes. Aunque existen muchas teorías de la personalidad, casi todas identifican rasgos clave, características perdurables de la persona o de su relación con otras (Kerin, 2014).

Valores, creencias y actitudes

Una actitud es una “predisposición aprendida para responder a un objeto o clase de objetos de manera consciente, favorable o desfavorablemente” (Kerin, 2014, pp. 126). Las actitudes se forman con base en valores y creencias aprendidos. Dichos valores pueden ser sociales o personales de cada individuo y afectan las actitudes, mediante su influencia en la importancia que se asigna a atributos específicos de los productos (o actividades, en este caso). Por ejemplo, suponiendo que el deseo de ahorrar es uno de los valores personales de un individuo, al evaluar automóviles, tendría importancia la economía de combustible (que es un atributo del producto). Si considera que un vehículo específico tiene ese atributo, es probable que tenga una actitud favorable hacia él (Kerin, 2014).

En relación al ciclismo, como práctica deportiva, los valores adquieren gran relevancia, ya que el deporte se considera un medio apropiado para adquirirlos. Al hablar de valor, se hace referencia a aquellos ideales deseables que, siendo compartidos por los miembros de una sociedad y/o cultura, tienden a concretar un determinado modo de comportamiento. (Llamas G.R, 2004).

Según el artículo periodístico publicado por el diario digital Señal Colombia Deportes (2017), son 7 los principales valores que prevalecen en la práctica del ciclismo. A mencionar:

1. Respeto: hacia uno mismo, a los demás y al deporte como tal.
2. Solidaridad: refiere a la posición de empatía hacia los compañeros de actividad, ante la presencia de imprevistos, tanto personales, como técnicos en relación al funcionamiento de la bicicleta.
3. Bondad: se refiere a buscar el bien de los demás, sin pretensiones de reconocimiento o distinción.
4. Perseverancia: ya que se trata de una actividad que requiere procesos, trabajo, entrega, compromiso y sobre todo tiempo. Por eso, el ciclismo exige paciencia tanto en los entrenamientos como en la competencia.
5. Responsabilidad/Disciplina: hacia el rendimiento físico, la adecuada nutrición y las rutinas de ejercicio. Es la disciplina aplicada al deporte.
6. Amistad: en esta actividad se fortalecen los lazos de amistad. La confianza y el respeto que exige una relación de compañerismo.
7. Amor: enamorarse, apasionarse y disfrutar de la actividad.

Dichos valores, van a estar presente en mayor o menor medida en cada practicante de esta actividad, dando como resultado diversas actitudes en relación a la misma.

Las creencias también participan en la formación de actitudes. Las creencias son la percepción subjetiva que tiene el consumidor de cuán bueno es un producto o marca en relación con diferentes atributos. Se basan en experiencias personales, publicidad y conversaciones con otras personas. Las creencias sobre los atributos de productos son importantes porque, aunadas a los valores personales, generan actitudes favorables o desfavorables del consumidor hacia ciertos productos, servicios, actividades y marcas (Kerin, 2014).

Estilos de vida

El estilo de vida, es la manera de vivir que se identifica con la forma en la que las personas utilizan su tiempo y recursos, lo que consideran importante en su entorno y lo que piensan de sí mismas y del mundo que los rodea (Kerin, 2014).

Según la OMS, el estilo de vida es el resultado de un conjunto de hábitos que permiten a las personas, disfrutar de un equilibrio entre el bienestar físico, mental y social. Dicha definición está formada por tres componentes que se interrelacionan:

- a. La salud física. Esta hace referencia al buen funcionamiento del organismo, así como a la ausencia de enfermedades.
- b. La salud mental. Relacionada a la ausencia de estrés, cansancio, ansiedad y de cuidado personal, de autoestima y pensamientos positivos.
- c. La salud social. Hace alusión a las relaciones con otras personas, participación en el desarrollo de la sociedad y otros factores que influyen en la calidad de vida: necesidades básicas cubiertas, condiciones laborales favorables, buena educación, entre otros.

De la interrelación existente entre los factores mencionados, se puede desprender la siguiente clasificación de estilos de vida:

1. Estilo de vida saludable. Este es el más completo de todos. Y combina buenos hábitos de alimentación, actividad física, relación con el medioambiente, actividad social y prevención.
2. Estilo de vida sedentario. Normalmente quienes siguen hábitos sedentarios no gozan de buena salud física. El sedentarismo lleva a padecer dolores y molestias en músculos y articulaciones que les impiden realizar determinadas actividades.
3. Estilo de vida minimalismo. Este otro ejemplo se basa en la simplificación. Quienes lo practican únicamente se enfocan en buscar lo más imprescindible y se alejan de cualquier derroche o mal uso de sus recursos.
4. Estilo de vida activo. Es aquel que siguen las personas que hacen ejercicio de forma regular, están en constante aprendizaje, viajan y realizan todo tipo de actividades.
5. Estilo de vida eco. Es uno de los ejemplos de estilo de vida que más adeptos está ganando en los últimos tiempos. Se trata de quienes siguen prácticas sostenibles y responsables con el medioambiente.

Influencias socio-culturales

Influencia personal

Se refiere a puntos de vista, opiniones o comportamientos de otros. Dos aspectos de la influencia personal son importantes en el marketing: el liderazgo de opinión y la publicidad verbal (“de boca en boca”). (Kerin, 2014). Para este caso, un líder de opinión es aquel que ejerce influencia sobre las decisiones de otros y la publicidad verbal es la influencia que una persona ejerce sobre otra durante una conversación, especialmente entre amigos, familiares y colegas.

Grupos de referencia

Se compone de personas a quienes recurre el individuo como base de evaluación o como fuente de normas personales. Tienen efecto en las compras de los consumidores, ya que influyen en la información, actitudes y aspiraciones que ayudan a conformar las normas del consumidor (Kerin, 2014).

Un *grupo de membresía* es al que en realidad pertenece el sujeto, como las asociaciones estudiantiles, clubes sociales y familia. Se trata de grupos identificables con facilidad, en los que centran su atención las empresas que venden pólizas de seguros, productos insignia y vacaciones. Un *grupo de aspiración*, es al que desea pertenecer una persona o con el cual se identifica; por ejemplo, una asociación profesional. Un *grupo disociativo*, es aquel del cual la persona desea distanciarse porque encuentra diferencias en valores o conductas (Kerin, 2014).

Influencia familiar

Según Kerin (2014), la influencia de la familia en el comportamiento de los consumidores se puede visualizar en tres aspectos (Figura 8):

- a. En la socialización del individuo como consumidor: las personas adquieren habilidades, conocimientos y actitudes que se requieren para funcionar como consumidores.
- b. En la etapa del ciclo de vida familiar en el que el mismo se encuentre: las personas actúan y compran de formas diferentes, según la etapa familiar.

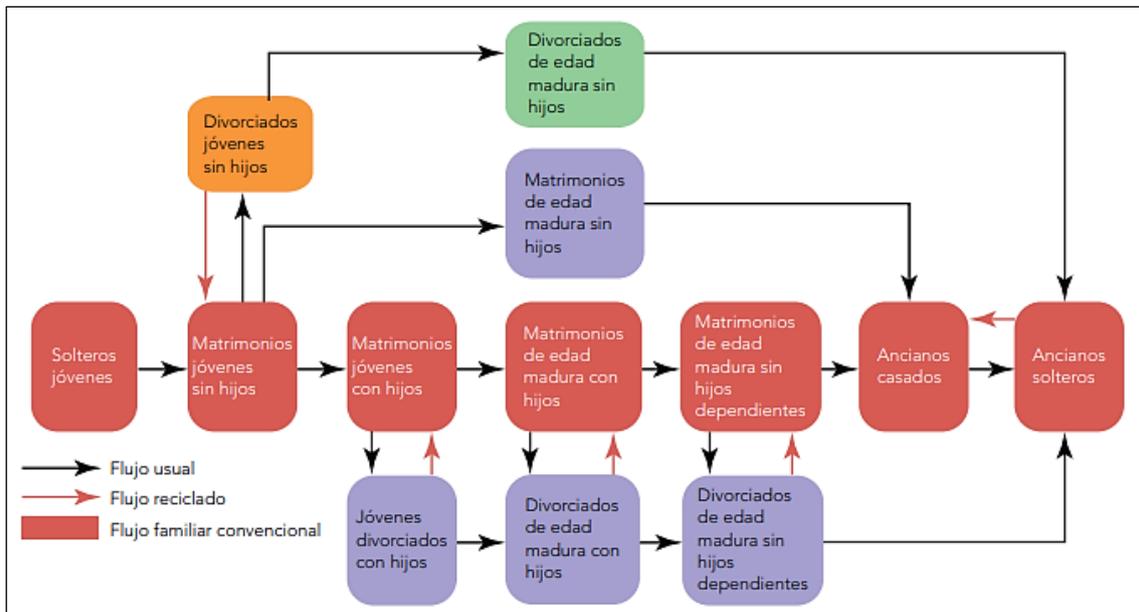


Figura 8: Etapas y flujos del ciclo de vida de una familia moderna. Fuente:

Kerin (2014 p. 132)

- c. En la toma de decisiones familiares, éstas pueden ser tomadas de forma conjunta o con el predominio de alguno de sus integrantes. El papel de cada integrante de la familia en el proceso de compra constituye otro elemento en la toma de decisiones familiar. Existen cinco papeles o funciones: 1) recopilador de información, 2) persona que influye, 3) tomador de decisiones, 4) comprador y 5) usuario.

A los fines del presente trabajo, se emplean sólo algunas de las categorías mencionadas por dicho autor y se reformulan, a mencionar: solteros, solteros con hijos, en pareja, en pareja con hijos.

Beneficios buscados en la práctica del ciclismo recreativo

La segmentación por beneficios es el proceso de agrupar a los clientes en segmentos de mercado con base en los beneficios que buscan del producto, servicio o actividad. La mayor parte de los tipos de segmentación de mercados se basan en el supuesto



de que esta variable y las necesidades de los clientes están relacionadas. La segmentación por beneficios es diferente, porque agrupa a los clientes potenciales con

base en sus necesidades o deseos, en lugar de alguna otra característica, como edad o género (LambHair, 2011)

Para ampliar esta conceptualización, se toma como referencia el estudio realizado por Dimitra Papadimitriou & Heather Gibson (2008), en el cual los beneficios buscados, se consideran como "condiciones mejoradas o deseadas de los individuos", de manera que se agrupan según diversos factores. Tales son: socialización, experiencia deportiva, emoción y relajación. Para cada uno de ellos, los autores mencionan una serie de indicadores que los componen:

1. *Socialización*: conocer gente interesante, pasar tiempo con amigos, socializar con el grupo, buscar una experiencia educativa.
2. *Experiencia deportiva*: satisfacción post- actividad, participar en actividades físicas (eventos, competencias), aprender una nueva habilidad, perfeccionar una habilidad, practicar deporte.
3. *Emoción*: hacer actividades emocionantes, hacer algo novedoso, alejarse de todo, sentir euforia.
4. *Relajación*: hacer algo nuevo, desconexión de la rutina, estar en contacto con la naturaleza, conocer lugares nuevos.

Generación como variable de perfilamiento de los ciclistas recreativos

Las variables demográficas son muy utilizadas en el marketing para perfilar a los usuarios de determinado producto/servicio, las cuales corresponden a cierto atributo objetivo físico (género, raza), medible (edad, ingresos) u otra clasificación (fecha de nacimiento, ocupación) de los consumidores/usuarios (Kerin, 2014). Para el caso de estudio, se pone énfasis en la variable generación, dado que se trata de una actividad accesible a todas las edades, lo cual permite comparar cómo se genera la práctica de acuerdo a la generación de pertenencia.

A nivel conceptual, se puede decir que la generación, es una variable de perfilamiento que permite diferenciar los grupos generacionales, tales como Generación Silenciosa (nacidos entre 1925-1945), BabyBoomers (nacidos entre 1946 y 1964), Generación X (nacidos entre 1965 y 1977), Generación Y o Millennials (nacidos entre 1980 y 2004), Generación Z (nacidos a partir de 1995). (Kotler, 2011).



Figura 9: Clasificación de Generaciones.

Fuente: Maluenda, V.; Gutauskas, F. A. & Zanfardini, M. (2021) p. 160

Dilthey (2015), define generación como un grupo de personas que viven en un tiempo común, en el cual se comparten conductas y costumbres que los identifica y los hace sentirse cercanos en diferentes facetas de su vida. Su idea de generación y de la conexión que une a los individuos con una generación en particular, son los hechos, circunstancias y acontecimientos que se suscitan en su época; siendo estos los que ocasionan que, los individuos de una misma generación, puedan responder a situaciones de manera similar. El autor, resalta que debido a que ese grupo humano vive el mismo momento de la historia y recibe la misma influencia cultural, política y social tendrá entonces una estructura de comportamiento, valores y moral semejante. Por esto, lo que da la esencia a las generaciones, no es su tiempo cronológico sino su tiempo vivencial que construye un ser interior idénticamente determinado.

La Generación Silenciosa, se aplicó a las personas nacidas en Norteamérica, pero también se usó para quienes nacieron en Europa Occidental, Australia y Sudamérica. Esta generación vivió la Gran Depresión en Estados Unidos, que afectó a las economías mundiales, el auge del nazismo y la Segunda Guerra Mundial, siendo la revista TIME, la que denominó a esta generación como Silenciosa en 1951. En relación a las prácticas de actividad física, los deterioros de salud influyen en sus estilos de vida. (ICEMD, 2017)

Baby Boomers, es un término usado para describir a las personas que nacieron durante el baby boom, que sucedió en algunos países anglosajones, en el periodo contemporáneo y posterior a la Segunda Guerra Mundial. Los Boomers, a menudo se asocian con el movimiento por los derechos civiles, la causa feminista en la década de 1970, los derechos de los homosexuales, los discapacitados, así como el derecho a la intimidad. En relación a las prácticas de actividad física, su salud es una prioridad, quieren permanecer activos y sentirse jóvenes e integrados.

La Generación X, vivenció la llegada del CD, el ordenador portátil, el walkman y el fin de los casetes y videocasetes. También el nacimiento de Internet y la burbuja punto com en la década de los 90, y el consumismo de principios de esa década. En relación a la actividad física, la salud y hacer ejercicio físico es prioritario para ellos.

La Generación Y o Millennials, es la generación “selfie”, componen la generación más grande en cuanto a número a nivel global. Han sufrido de lleno la última crisis económica, lo que ha derivado en un boom de emprendimiento y creación de startups. En relación a las prácticas de actividad física, para ellos cobran gran relevancia en un concepto integral de experiencia.

La Generación Z, se compone de preadolescentes y adolescentes, son los conocidos como nativos digitales, ya que desde muy pequeños han interactuado con los dispositivos móviles e internet. Han crecido durante la última crisis económica, por lo que son más realistas, responsables y precavidos en lo referente al consumo. Es una generación que tiene predisposición a realizar actividad física de forma regular.

En lo que refiere al ciclismo como actividad recreativa, la misma se encuentra presente en todas las generaciones, con diferentes intensidades. Los autores Fajardo y Vivas (2010), aseguran que la edad no implica un obstáculo para usar la bicicleta como medio de transporte, es más, las personas más adeptas a la bicicleta oscilan entre los 20 y 50 años. Corroborando esta información, Amicis (citado en Trujillo Aristizabal, 2015, p.32) aduce que “andar en bicicleta da al sujeto una sensación de libertad y regocijo que no discrimina en ningún sentido, en especial, no reconoce la edad”, con esto se puede estar seguro de que la bicicleta fue hecha para que todos la usen, depende de cada uno establecer los fines y objetivos que quiera lograr a través de este medio de locomoción.

Metodología de la investigación

Para alcanzar los objetivos de la presente tesina, se llevó a cabo una investigación con un diseño descriptivo abordado desde diferentes técnicas de recolección de datos a detallar:

En principio, se llevó a cabo una fase exploratoria que incluyó la exploración sobre la temática de estudio. Así mismo, se realizó una aproximación en primera persona, realizando 5 entrevistas en profundidad a informantes clave, los cuales comprendieron aquellas personas que lideran salidas recreativas de ciclismo y se presentan como organizadores y participantes de las mismas. La muestra se conformó con 2 hombres y 3 mujeres ubicados en el rango etario de 38 a 60 años, que son practicantes del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia. (Tabla 2: Entrevistas en profundidad. Tabla 2)

En dicha entrevista, se abordaron diversos factores que interactúan en la práctica de la actividad del cicloturismo, como: modalidad de práctica (individual-grupal), beneficios buscados, ventajas de la actividad en comparación a otras, influencias, preferencias, entre otros.

. N°	Fecha de entrevista	Nombre	Género	Edad	Residencia
1	01/04/2022	Roxana	F	38	Centenario
2	22/07/2022	Daniela	F	58	Plottier
3	22/07/2022	Fabio	M	55	Plottier
4	25/07/2022	Elina	F	50	Plottier
5	05/06/2023	Marcelo	M	52	Neuquén

Tabla 2: Entrevistas en profundidad.

Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la tabla precedente, las entrevistas fueron realizadas durante el periodo 2022 concluyendo con la última en el presente año 2023.

Por otro lado, durante el mes de septiembre del corriente año 2023, se realizó una fase descriptiva, en la cual la recolección de datos se llevó a cabo aplicando una encuesta estructurada a los ciclistas recreativos con residencia en las ciudades de la Confluencia. La misma, surge luego de realizar una operacionalización de variables teóricas hasta llegar a indicadores medibles, según los objetivos de investigación planteados. Dichas encuestas, se llevaron a cabo a través de la aplicación de un cuestionario en línea, en

el que se incorporaron las variables que responden a los objetivos planteados (Tabla 3 y Tabla 4). Las mismas permitieron la recolección de una muestra total de 220 encuestados, siendo las unidades de relevamiento aquellas personas que residen en alguna de las ciudades de la Confluencia y que han realizado ciclismo recreativo al menos una vez.

Dichas encuestas, fueron diseñadas en Google Docs. y se distribuyeron por medio de grupos de redes sociales tales como WhatsApp, Facebook e Instagram, considerando que son los medios más utilizados para la coordinación de las salidas recreativas. Por lo cual se trata de un tipo de muestreo no probabilístico (por bola de nieve). En el anexo del presente informe, se puede visualizar el cuestionario utilizado.

Fase	Objetivo	Fuente de información	Técnica de recolección	Variables
Cualitativa-Exploratoria	Conocer y describir las características del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia	Primaria: ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia	Entrevistas en profundidad a informantes clave (organizadores de las salidas recreativas)	Ciclistas recreativos Frecuencia de actividad Conformación de los grupos de salidas en bicicleta Ventajas del ciclismo recreativo Beneficios buscados en la práctica Influencias Ciclismo recreativo: Descripción de la experiencia del ciclismo recreativo
Cuantitativa-Descriptiva	Describir a los ciclistas recreativos según criterios generales y específicos, objetivos y subjetivos	Primaria UA: ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia	Encuestas online	Variables sociodemográficas: edad, género, ocupación. Generación Beneficios buscados

				Factores influenciadores Motivaciones
Cuantitativa- Descriptiva	Realizar una comparación de los ciclistas recreativos, según generaciones	Análisis de resultados de la investigación		

Tabla 3: Síntesis metodológica.

Fuente: elaboración propia

Objetivo específico	Unidad de Relevamiento	Variable Teórica	Indicador	Pregunta	Escala de medición	Opciones de Respuesta
2	Ciclistas recreativos de la Confluencia que hayan realizado ciclismo recreativo al menos una vez	Criterios generales objetivos	Género	Indique sexo	Nominal	1. F 2. M
			Edad	Indique su edad	Numérica	Abierta
				Generación	Nominal	1 - BB 2- X 3- Y 4- Z
			Ciudad de residencia	Indique ciudad de residencia	Nominal	1. Neuquén 2. Plottier 3. Senillosa 4. Centenario 5. Cinco Saltos 6. Vista Alegre 7. San Patricio del Chañar 8. Cipolletti 9. Fdez. Oro

			Ocupación actual	Ocupación	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estudiante 2. Trabajador activo 3. Jubilado
			Ciclo de vida	¿En qué etapa del ciclo de vida te encuentras?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Soltero 2. Soltero con hijos 3. En pareja sin hijos 4. En pareja con hijos
2	Ciclistas recreativos de la Confluencia que hayan realizado ciclismo recreativo al menos una vez	Criterios generales subjetivos	Estilo de vida	¿Con cuál de los siguientes estilos de vida te identificas?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saludable (buena alimentación, deporte, naturaleza) 2. Sedentario (escasa actividad) 3. Minimalista (enfocados sólo en la actividad, sin invertir muchos recursos) 4. Activo (ejercicio de forma regular) 5. Eco (sólo prácticas responsables)

						con el medio ambiente)
2	Ciclistas recreativos de la Confluencia que hayan realizado ciclismo recreativo al menos una vez	Criterios específicos objetivos	Motivación	¿Qué te motiva a practicar ciclismo recreativo?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deseo de escapar 2. Descansar y relajarse 3. Aventura 4. Interacción social
			Frecuencia	¿Con qué frecuencia practicas ciclismo recreativo?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Casi nunca: menos de 1 vez por mes 2. Ocasionalmente: 1 vez por mes 3. Frecuentemente : entre 2 a 4 veces por mes 4. Habitualmente: más de 4 veces al mes
				¿Realiza la práctica durante todo el año?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. SI 2. NO

				En una salida en bicicleta, ¿Cuántos kilómetros realizas en promedio?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menos de 30 kilómetros 2. De 30 kilómetros a 50 kilómetros 3. De 51 kilómetros a 100 kilómetros 4. Más de 100 kilómetros
			Primera vez o repetición	En la semana, ¿Cuántas horas practicas ciclismo recreativo?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menos de 10 hs a la semana 2. Entre 10 hs y 20 hs a la semana 3. Más de 20 hs a la semana
				¿Siempre realizaste ciclismo recreativo?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. SI 2. NO
				¿Hace cuánto tiempo?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menos de 1 año 2. 1 año a 5 años 3. Más de 5 años

			Tipo de realización	¿Cómo se conforma su grupo de salidas en bicicleta?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Solo/a 2. Con mi pareja 3. Con un grupo organizado 4. Con amigos/Familia
				¿Cómo se organizan las salidas en bicicleta?	Nominal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grupos de WhatsApp 2. Redes sociales 3. Cronograma semanal 4. Espontáneamente
			Ventajas que destaca de la práctica del ciclismo recreativo	Cuando salgo en bici puedo...	Nominal Escala 1 (nada de acuerdo) 5 (muy de acuerdo)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conocer lugares 2. Hacer amigos 3. Mejorar mi salud
2	Ciclistas recreativos de la Confluencia que hayan realizado ciclismo recreativo al menos una vez	Factores influenciadores	Valores	¿Cuál es el nivel de importancia que le atribuye a los siguientes valores en la práctica del	Escala 1 (nada importante) y 5 (muy importante)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Respeto 2. Solidaridad 3. Bondad 4. Perseverancia 5. Responsabilidad /Disciplina 6. Amistad 7. Amor al deporte

			<p>Grupos de referencia</p> <p>Influencia</p>	<p>ciclismo recreativo?</p> <p>En relación a los grupos organizados de salidas en bicicletas, como es su sentimiento hacia los mismos...</p> <p>¿Quién lo influenció a practicar la actividad?</p>	<p>Nominal</p> <p>Nominal</p>	<p>1. "Me siento parte"</p> <p>2. "Quisiera ser parte algún día"</p> <p>3. " No me interesa ser parte"</p> <p>1. Pareja</p> <p>2. Un familiar</p> <p>3. Un amigo/a</p> <p>4. Compañero/a de trabajo</p> <p>5. Iniciativa propia</p> <p>6. Profesional de salud</p>
3	Ciclistas recreativos de la Confluencia que hayan realizado	Criterios específicos subjetivos	Beneficios buscados	Indica la importancia de los siguientes beneficios buscados en la	Nominal Escala 1 (para nada importante)	Conocer gente Generar amistad Aprender

	ciclismo recreativo al menos una vez			práctica del ciclismo recreativo	y 5 (muy importante)	Generar satisfacción Poder competir Ser hábil Hacer deporte Sentir emoción Ser original Escapar de la rutina Sentir euforia Desconectar Vivir la naturaleza Conocer lugares
--	--------------------------------------	--	--	----------------------------------	----------------------	---

Tabla 4: Operacionalización de variables.

Fuente: elaboración propia

Resultados

Características del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia

Para responder al objetivo específico *“Conocer la situación actual del ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia”*, se acude a los resultados obtenidos en las entrevistas en profundidad, los cuales serán detallados a continuación.

De acuerdo al diálogo mantenido con los practicantes y al consultarles sobre cómo, dónde y cuántas veces realizan la práctica de ciclismo recreativo, los entrevistados coinciden en que practican ciclismo entre 2 a 4 días a la semana. Normalmente, dependiendo el clima, realizan por lo menos 1 o 2 salidas durante la semana y 1 de mayor duración y distancia el fin de semana. Así mismo, si bien se trata de una actividad practicada durante todo el año, se evidencia que se realiza con mayor frecuencia y duración durante la temporada de clima más favorable de septiembre a marzo. Como se puede ver en la siguiente cita *“en invierno cuesta un poco por el horario, capaz que no salgo y hago rodillo, pero trato de cumplir los días de entrenamiento, porque no es como otras actividades”*. *“En invierno, se nota que bajó la cantidad de kilómetros porque salgo de 16,30hs a 17hs y 18,15hs ya está oscuro, entonces tenes tiempo más acotado”* (entrevistada 1)

En relación a la modalidad elegida para realizar la actividad, se puede mencionar que se practica de forma individual y grupal, dependiendo del día y horarios laborales de cada uno: *“Si puedo coordino con alguien para salir, pero es difícil, porque me organizo en el momento con el entrenamiento, la hora y demás. El finde, por ahí puedo llegar a organizar con alguien”* (entrevistada 1)

Otro de los entrevistados expone que *“la práctica de este deporte en sí, es individualmente colectivo. Te tenes que preparar individual y después que te ayude un colectivo, ayuda al desempeño. Y al salir en grupo, también se puede apuntar a la recreación, aunque sea muy individual. No es como el fútbol o el básquet que dependes de un equipo, dependes del otro, que el otro esté en condiciones, acá al final dependemos de uno mismo”* (entrevistado 2 y 3) (Figura 10)

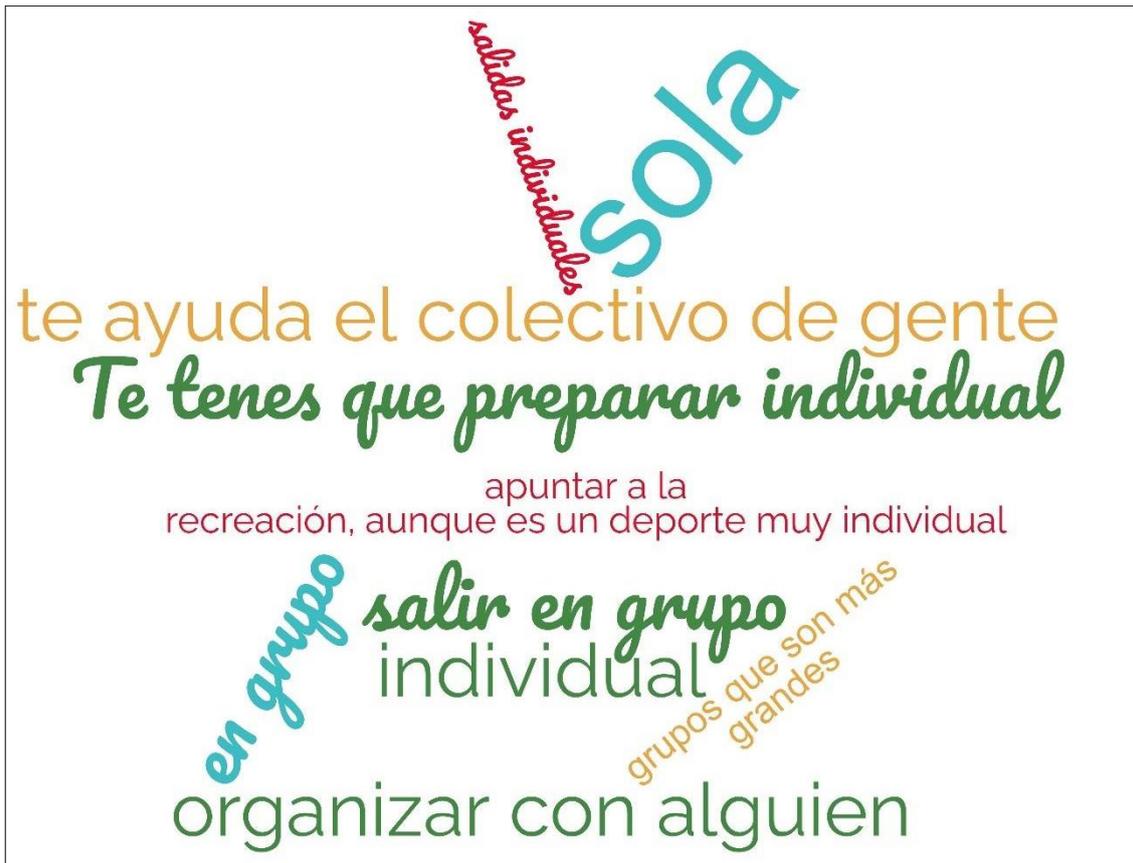


Figura 10: Nube de palabras: modalidad en la práctica del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia

Otra entrevistada menciona que su práctica es diaria, con el descanso de dos días en la semana. *“Tengo un horario fijo, normalmente el grupo es bastante disciplinado, todos compartimos las ganas de entrenar, y lo hacemos siempre con la idea de sentirnos bien, y si se puede participar en una carrera, que vayamos a disfrutar, ese es el objetivo, pero siempre está el trasfondo de salud”* (entrevistada 4)

De las características que los entrevistados destacan como importantes para elegir un grupo de salidas en bicicleta, se destacan el compañerismo, el crecimiento, la buena energía, el ser positivo, valores, posibilidad de compartir, respeto, entre otros: *“primero que nada, a mí me gusta salir con gente que sea positiva, con similares deseos y características, actualmente, me encanta el grupo en el que estoy justamente por eso. Me gusta mucho pasarla lindo, porque no se trata solo de hacer bici sino de compartir”* (entrevistada 3) (Figura 11)

bicicleta, la bici tiene que estar en la casa. A partir de la escuela, sobre todo de la escuela secundaria, fui todos los años en bicicleta, porque también estaba a 14 kilómetros. Y mi primer trabajo, también era hacer los repartos y cobranzas de una florería, así que en bicicleta andaba todo el día. Primero, para poder estudiar tenías que trabajar, entonces sí o sí estaba arriba de la bicicleta. Después jugué mucho tiempo al básquet y al fútbol, entonces para ir a entrenar desde donde yo vivía, tenía que ir en bicicleta porque era más rápido y menos costoso. Y mucho más ágil y te mantenía bien físicamente. Después me recibí y empecé a trabajar, mi trabajo me quedaba a 32 kilómetros, así que por más que hubiera tenido vehículo, elegía la bici". (entrevistado 3)

Por otro lado, una de las entrevistadas manifiesta que a ella la influenció un profesional del deporte, dado una patología previa, que le impedía realizar actividades de impacto: *"Mi profesora del gimnasio, justamente fui ahí por un problema de salud en mi columna y ella ya estaba formando un grupo de ciclismo. Cuando empecé no sabía ni usar la bici. Siempre soñé y veía a los ciclistas preguntándome si algún día podría usar la bici. Le comenté a ella "me encantaría hacer bici", a lo que ella respondió "y qué estas esperando, sumate al grupo, justo la semana que viene vamos a empezar así que prendete".*

Del mismo modo, al buscar *indagar sobre los beneficios buscados por los practicantes*, se puede mencionar que prevalecen aquellos vinculados al bienestar emocional sobre lo físico y mental. Una de las entrevistadas plantea que al andar en bici busca *"En principio despejarme, es mi cable a tierra, después mantenerme físicamente, poder competir e ir mejorando. Creo que no solo entrenas el físico sino también la mente, cuando tenes que hacer los fondos y demás. A veces, no son lindos, no es tan divertido andar en la ruta, menos a mí que no me gusta la ruta, pero bueno yo creo que eso te ayuda a ser fuerte de cabeza, que es por ahí lo que se necesita".* También se trata de *"compartir tiempo con gente de mentalidad positiva, con características similares. No es sólo hacer bici, sino compartir, reírnos, pasarla bien y ayudarnos (entrevistada 1 y 4)*

Otro de los entrevistados, opina que para él prevalece lo emocional por sobre los demás beneficios: *"Para mí, lo que yo busco es felicidad, eso engloba todo, cuestiones de salud y demás. La bici es como nuestra psicóloga. A veces andas mal, te subís a la bici y sentís el renuevo" (entrevistado 3)*

Así mismo, otro de los ciclistas, menciona que el principal beneficio es la sensación de libertad. *"Yo me siento libre, respiro aire puro, no solo me siento bien físicamente, sino mi alma. Puedo salir muy mal o triste por algo que me haya pasado, o sin energías ni ganas de salir, pero cada vez que vuelvo, vuelvo renovada y feliz. No importa lo que me*

haya pasado, y así no tenga energía (muchas veces he salido sin energía), pero precisamente para eso sirve el grupo, cuando no tenes ganas, tu compañero te dice “dale, vamos”, te levanta. Y eso tiene que ver con un equipo, con gente que le gusta lo mismo que a mí. Yo digo que esto es una pasión, siempre le digo a todo el mundo que tiene que hacer lo que más le gusta. Y a mí me apasiona la bici, me siento feliz” (entrevistada 4) (Figura 12)



Figura 12: Nube de palabras: beneficios buscados en la práctica del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia

En relación a las ventajas del ciclismo recreativo, en comparativa con otras actividades, los entrevistados destacan la adaptabilidad de la actividad a todas las edades, las mejoras a nivel salud y que “al ser una actividad que no tiene impacto, se puede seguir sosteniendo en el tiempo, y eso me parece un factor importante” Además, “podes practicarlo en cualquier lado, donde vayas, vas a encontrar una bici para andar, y después esto del contacto con la naturaleza. A mí, me pasa mucho que amo salir en bici cuando viajo, porque los paisajes que ves arriba de la bici no tienen nada que ver con los que ves en el auto, que no te permite llegar a muchos lugares. Todo eso le veo como

bueno” (entrevistado 2 y 3). En relación a lo mencionado, una entrevistada manifiesta que la gran ventaja de la bici es “conocer lugares que realmente no podrías ingresar caminando, porque en la bici podemos hacer muchos kilómetros, llegar a lugares donde con vehículo no podrías ir y caminando sería mucho desgaste físico”. Así mismo, destaca que “después de los 40 años, nuestra estructura ósea es diferente, por más que dependa de la alimentación y demás, hay algo muy importante en el caso del ciclismo y es que vas a ver gente de mayor edad haciendo bici, porque justamente somos nosotros los que nos estamos jubilando, los que tenemos más tiempo, los que ya no tenemos hijos a cargo. El ciclismo es un deporte caro, entonces yo antes no lo podía practicar porque no es solamente la bici, tienes que salir seguro, comprarte casco, guantes, anteojos, indumentaria. Todo esto, requiere recursos y no todos podemos” (entrevistada 4)

Del mismo modo, en la mayoría de los entrevistados se evidencia la apreciación por la mejora a nivel integral *“uno nota los cambios físicos casi inmediatamente, a lo mejor, no en el estereotipo físico sino interiormente. Cardio-pulmonarmente, hay una respuesta a los 30 días. Por ejemplo, haces la prueba hoy de inflar un globo, practicas ciclismo durante 30 días e inflas el mismo globo y tardas la mitad del tiempo. Los primeros cambios que notas son la mejora en la capacidad pulmonar. Mejora tu frecuencia cardiaca, te sentís más relajado” (entrevistado 3) (Figura 13)*



Figura 13: Nube de palabras: Ventajas en la práctica del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia

Por otro lado, los aspectos que los entrevistados tienen en cuenta para realizar la actividad esencialmente se vinculan a tres factores: lo climatológico, la seguridad y el grupo con el cual comparte la actividad.

Una de las entrevistadas manifiesta que *“primero que nada, siempre trato de mirar cómo estará el clima, para generalmente tener una idea de la semana. Entonces si hay un día que me toca hacer pasadas, que, si o si las tengo que hacer afuera, si veo que va haber viento fuerte, cambio el entrenamiento evaluando qué ejercicios voy hacer. Después bueno, según el horario, también determina por dónde voy andar, por ahí si salgo temprano elijo ir a la barda que me encanta, y si ya sé que es tarde, sé que puedo andar por ciertas calles no más y solamente sé que voy a poder hacer ejercicios en llano. El horario y el clima creo que son lo que más influye”* (entrevistada 1 y 5)

En relación a lo antedicho, uno de los entrevistados también menciona que casi siempre eligen zonas transitadas: *“Paso Cordova por ejemplo siempre tiene gente, no importa el día. Caminando, corriendo, trotando, en bici, para el lado que vayas hay gente siempre. Lo mismo pasa si vas para Senillosa, Arroyito, siempre te encuentras con gente. No es lo mismo que si vas para la zona alta de la barda, no anda nadie, seguro te encuentras con alguno que anda robando”* (entrevistado 5)

Además de lo climatológico y la seguridad, también cobra relevancia lo referido al grupo con el que se comparte la actividad. Uno de los entrevistados, menciona que *“Primero que nada, a mí me gusta salir con gente que sea positiva, con similares deseos y características, actualmente, me encanta el grupo en el que estoy justamente por eso. Me gusta mucho pasarla lindo, porque no se trata solo de hacer bici sino de compartir. Además, hoy en día es importante salir acompañada y coincidir con los horarios. Pero, sobre todo, como son las personas, re buena onda, nos reímos y no nos dedicamos a más que pasarla bien y ayudarnos”* (entrevistada 3).

A fin de darle un cierre a cada entrevista, se procede a preguntarle a cada entrevistado cómo definiría la experiencia del ciclismo recreativo con sus propias palabras, surgiendo que lo más destacado es la aventura, pasión, posibilidad de conocer nuevos lugares, entre otros: *“es la actividad más linda, yo la disfruto muchísimo, para mí es mi pasión”* (entrevistada 3); *“Para mí es una aventura. No sé qué nos va a pasar, con quién nos vamos a encontrar, ni relacionar, ni qué topografía ni que paisaje. Pero que lo que sé es que lo vamos a disfrutar”* (entrevistado 2).

De una manera visual, se pueden distinguir dichas percepciones en la siguiente nube de palabras (Figura 14)

Descripción de los ciclistas recreativos de la Confluencia según criterios generales y específicos, objetivos y subjetivos

Siguiendo la metodología planteada, se realizaron 220 encuestas estructuradas, arribando a los siguientes resultados:

Perfil del ciclista en base a criterios Generales y Objetivos

Como puede observarse (Figura 15), prevalecieron las respuestas de aquellos ciclistas recreativos residentes en la ciudad de Neuquén (75%), seguido por los que habitan en la ciudad de Cipolletti (8.6%) y Plottier (6.8%). Luego, aquellos que residen en Centenario (5.5%), General Fernández Oro (2.3%), Cinco Saltos (0.9%), Senillosa (0.5%) y Vista Alegre (0.5%).

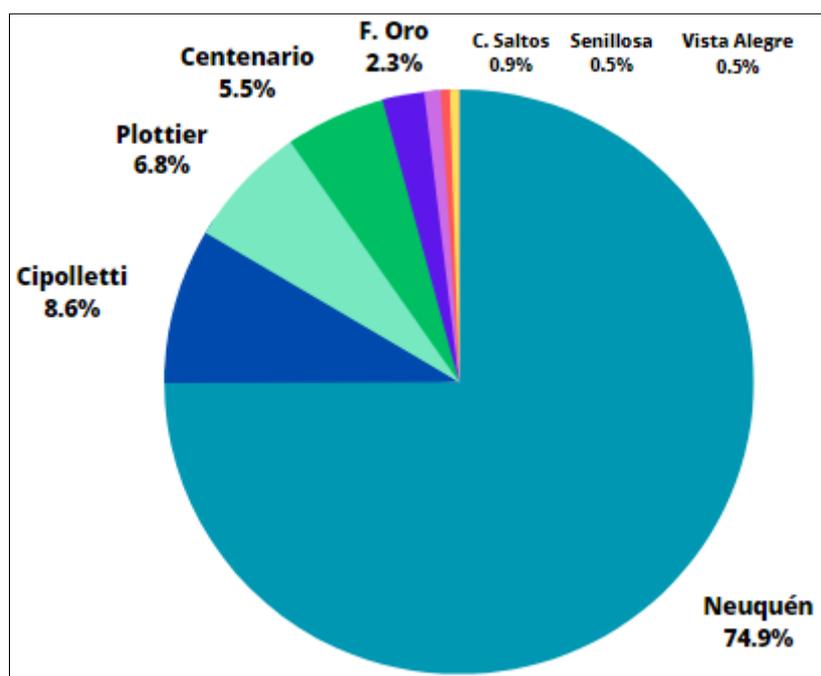


Figura 15: Ciudad de residencia. Fuente: elaboración propia

Respecto al género, hubo una participación relativamente equitativa, con un total de 52.7% masculino y 47.3 % femenino (Figura 16).

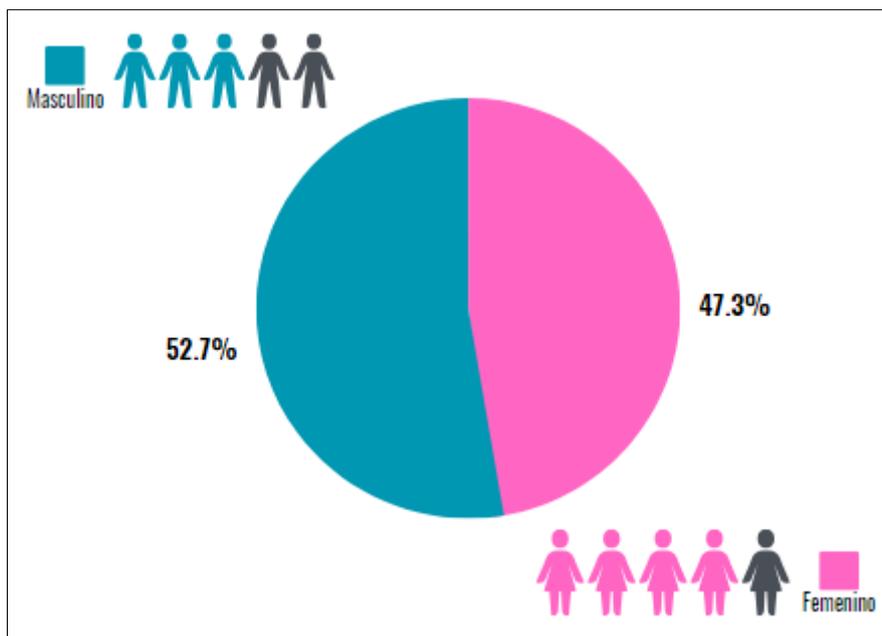


Figura 16: Género.

Fuente: elaboración propia

En relación a la edad, este dato cobra importancia, dado que la misma, permite ubicar a los encuestados dentro de una u otra generación. Se destaca que el rango de edad de los ciclistas recreativos, va desde los 17 a 68 años, siendo la media de 46 años (Tabla 5 y Figura 17).

N	Válido	220
	Perdidos	0
Media		45,95
Mediana		47,00
Moda		46
Desv. Desviación		10,853
Rango		51
Mínimo		17
Máximo		68

Tabla 5: Edad.

Fuente: elaboración propia

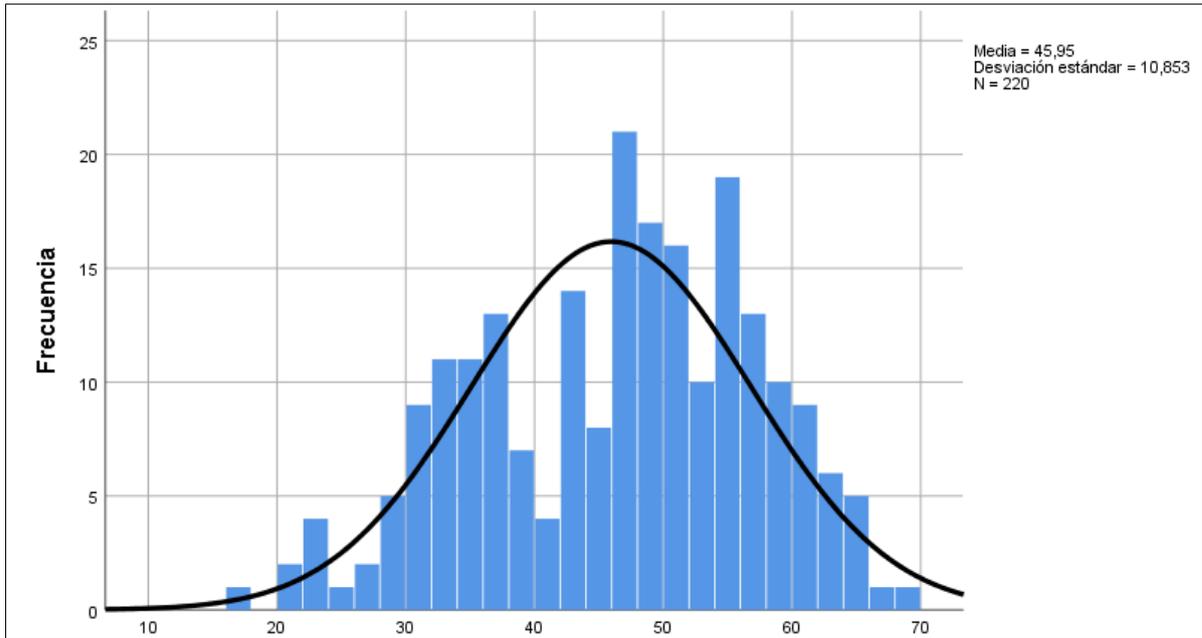


Figura 17: Distribución etaria.

Fuente: elaboración propia

Del total de 220 encuestas, el 70% de los encuestados pertenecen a la Generación X, el 35% a la Generación Y o Millennial, el 11.8% a la Generación Baby Boomer y el 3.2 a la Generación Z (Figura 17 y Figura 18).

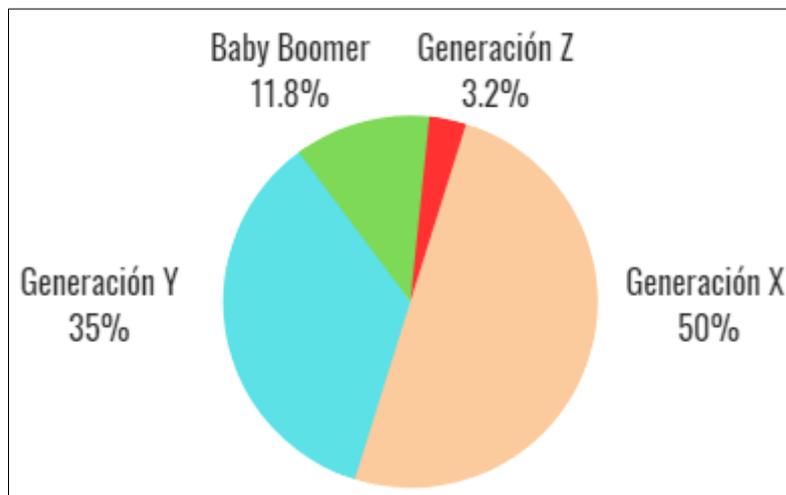


Figura 18: Generaciones de los ciclistas recreativos.

Fuente: elaboración propia

En relación a la ocupación de los encuestados, mayormente se trata de trabajadores activos (80%), estudiantes el 10.2% y los jubilados componen el 9.8% (esta pregunta fue formulada con respuesta múltiple; n=235) (Figura 19)

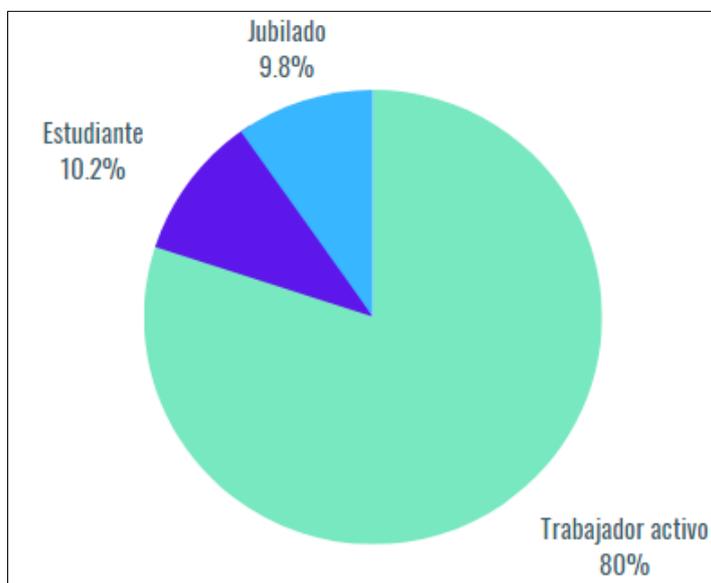


Figura 19: Ocupación actual.

Fuente: elaboración propia.

Con un 51.3% prevalecieron los ciclistas recreativos que actualmente se encuentran en pareja con hijos, seguidos por los que también se encuentran en pareja sin hijos (17.3%), aquellos que se encuentran solteros componen el 15.9% y los solteros sin hijos el 15.5% del total (Figura 20)

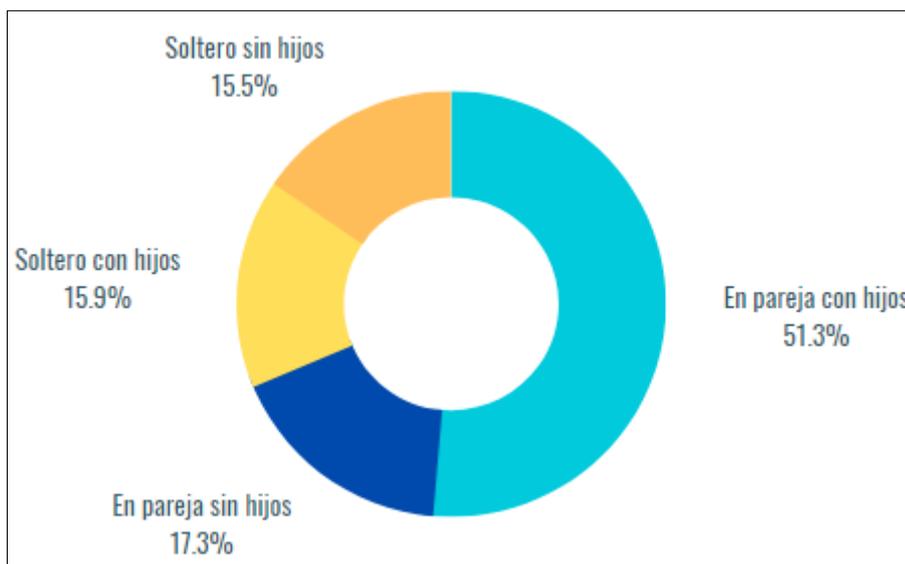


Figura 20: Etapa del ciclo de vida. Fuente: elaboración propia.

Perfil del ciclista en base a criterio Generales y Subjetivos

El 58.6% de los encuestados, se identificaron con un estilo de vida saludable, seguido por el 34.5 % que se identifican como activos, un 3.6% aquellos identificados como sedentarios y 3.2% el grupo que se considera minimalista (Figura 21)

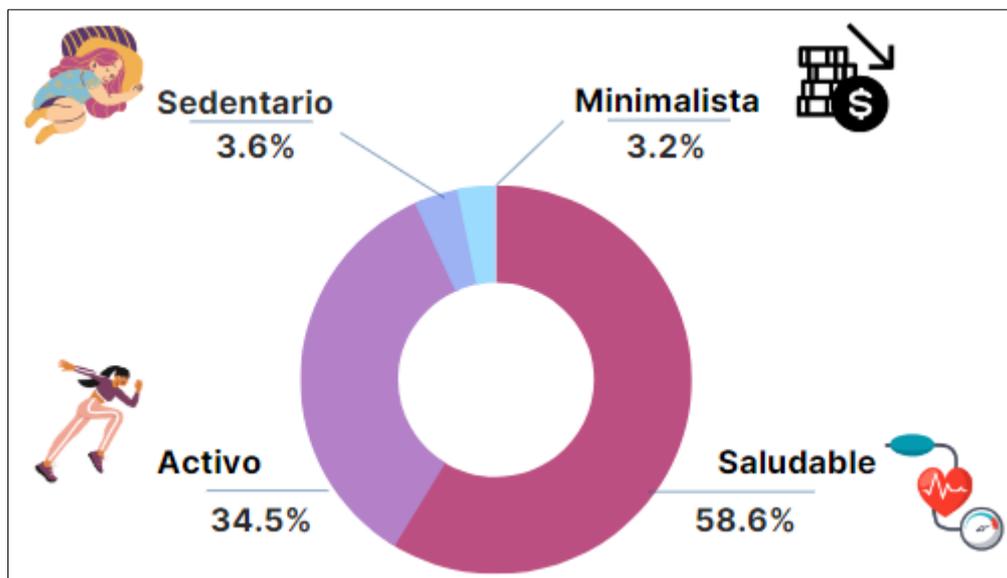


Figura 21: Estilos de vida.

Fuente: elaboración propia.

Perfil del ciclista recreativo en base a criterios Específicos y Objetivos

En relación a la motivación para realizar la práctica de ciclismo recreativo, el 39.6% es motivado por la posibilidad de vivir aventuras a través de la misma, el 31.3% es motivado por el hecho de descansar y relajarse, el 18.3% se motiva por la posibilidad de interactuar con otros y el 10.8% por el deseo de escapar (esta pregunta fue formulada con respuesta múltiple; n=361) (Figura 22).

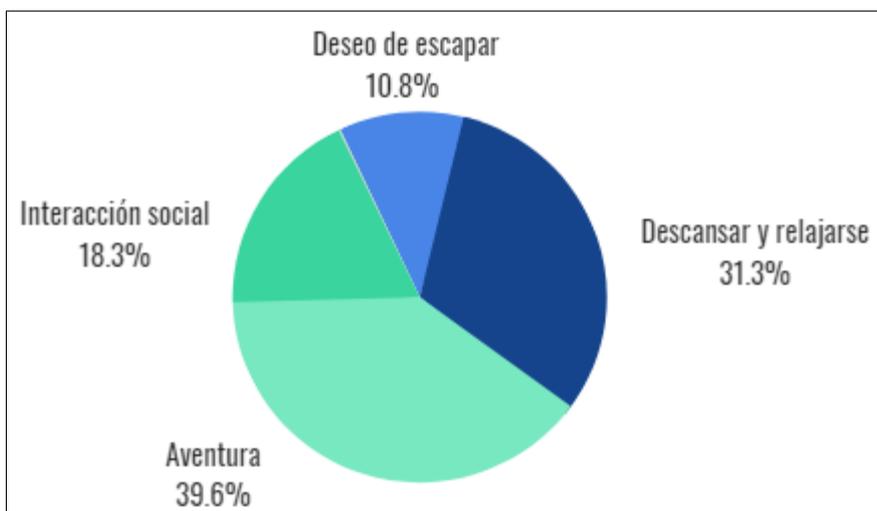


Figura 22: Motivación a practicar ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

El 51.8% de los encuestados, expresa que realiza ciclismo recreativo de forma habitual (más de 4 veces al mes), mientras que el 27.3% lo realiza frecuentemente (2 a 4 veces por mes). Ocasionalmente (1 vez por mes) el 15.5% y sólo el 5.5% casi no realiza la actividad (menos de 1 vez al mes) (Figura 23)

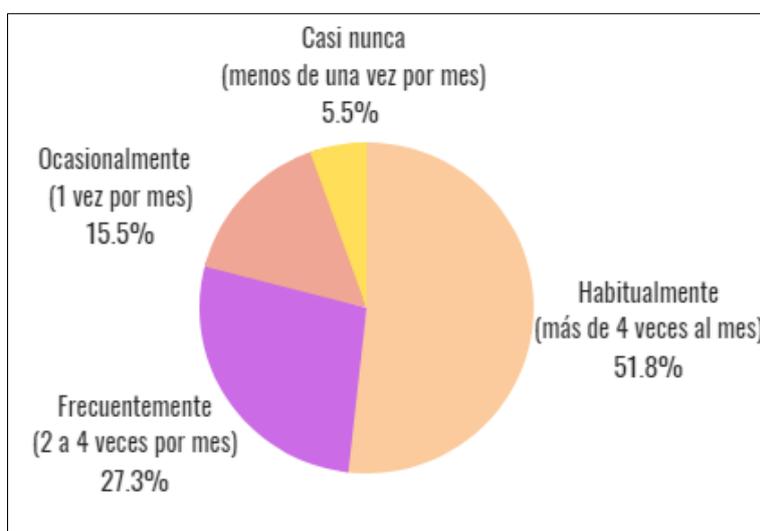


Figura 23 Frecuencia en la práctica de ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

Del total de encuestados, el 87.3% expresa que realiza ciclismo recreativo a lo largo del año. Y el 12.7% que no (Figura 24).

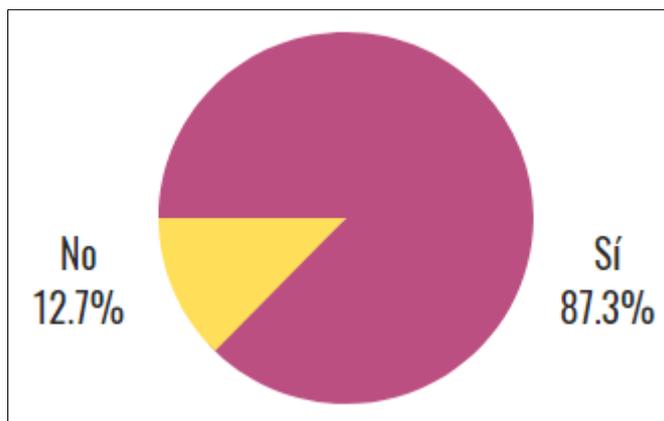


Figura 24: Realización de la actividad a lo largo del año.

Fuente: elaboración propia.

El 41.8% de los encuestados realiza entre 30 a 50 kilómetros por salida, seguido por el 31.8% que realiza menos de 30 kilómetros en cada salida. El 25.5% realiza de 51 a 100 kilómetros por salida y sólo el 0.9% realiza supera los 100 kilómetros en cada salida (Figura 25)

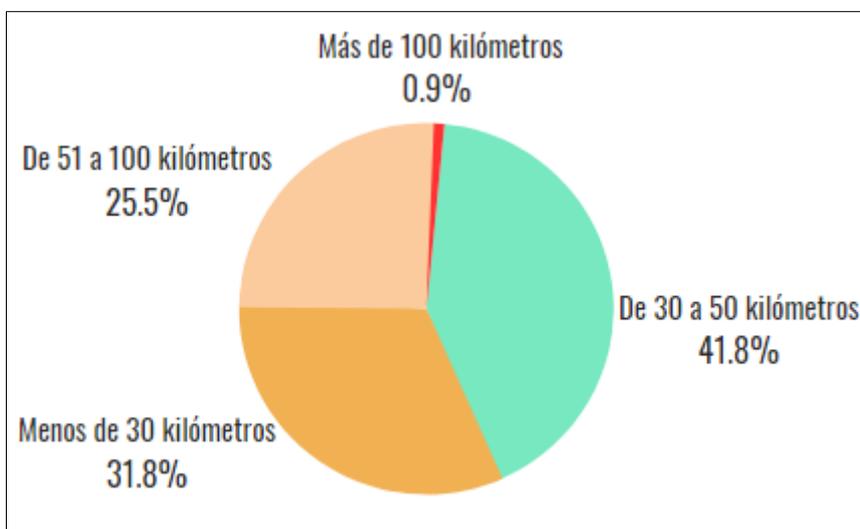


Figura 25: Cantidad de kilómetros por salida en bicicleta.

Fuente: elaboración propia.

El 70.5% de los encuestados realiza ciclismo recreativo menos de 10 horas a la semana, mientras que el 27.3% lo hace entre 10 y 20 horas a la semana, con sólo un 2.3% de ciclistas que realizan la actividad más de 20 horas a la semana (Figura 26)

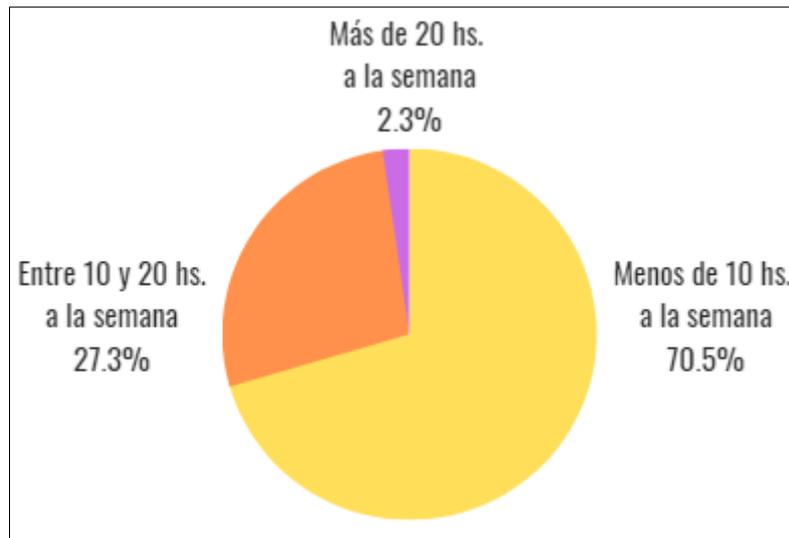


Figura 26: Cantidad de horas que realiza ciclismo recreativo por semana.

Fuente: elaboración propia.

El 53.2% de los encuestados, realiza ciclismo recreativo desde siempre, mientras que el 46.8% no lo realiza desde siempre (Figura 27)

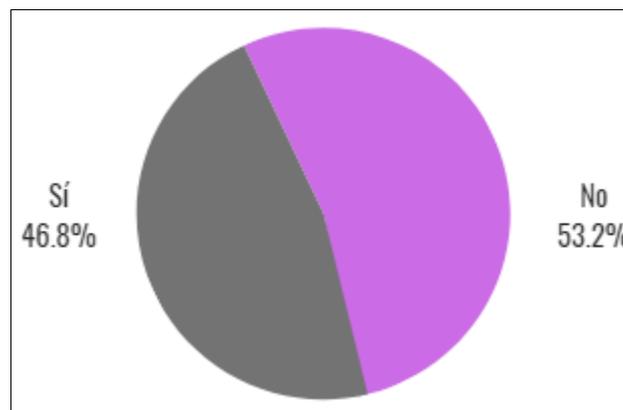


Figura 27: Siempre realizaste ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

El 50.9% de los encuestados, realiza ciclismo recreativo hace más de 5 años, mientras que el 42.7% comenzó a practicarlo hace 1 a 5 años y el 6.4% lo realiza hace menos de un año (Figura 28)

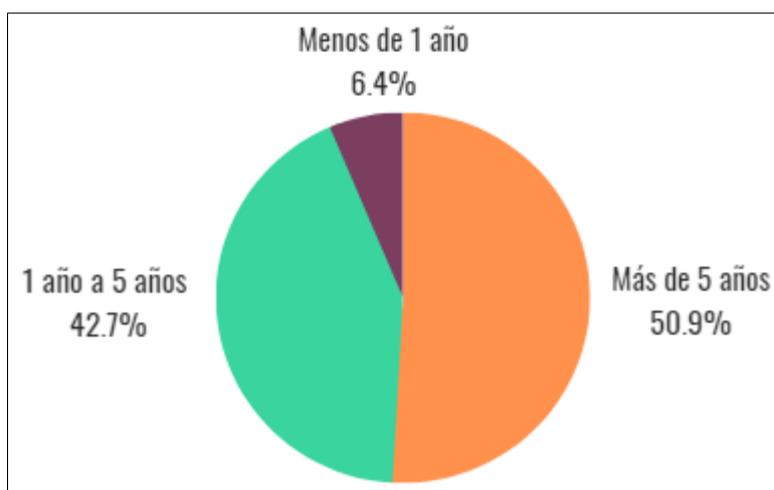


Figura 28: Hace cuanto realizas ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

En relación a la conformación del grupo de salidas en bicicleta, los mismos mayormente realizan la práctica con un grupo organizado (51.4%), continúan los que salen en bicicleta solos (27.9%), los que realizan la práctica en pareja (14.3%) y finalmente los que salen con amigos o familia (6.5%) (esta pregunta fue formulada con respuesta múltiple; n=294) (Figura 29).

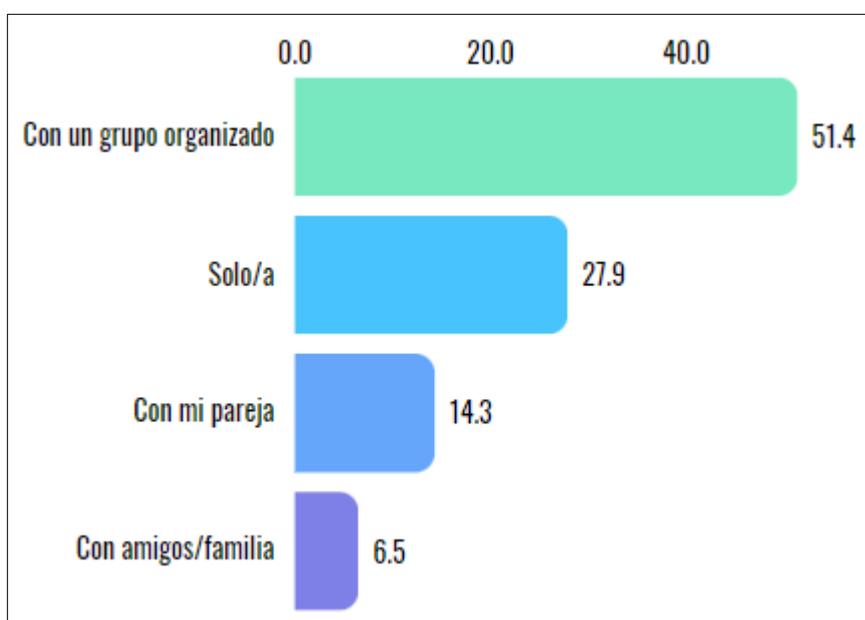


Figura 29: Conformación del grupo de salidas en bicicleta.

Fuente: elaboración propia.

En relación a la organización de las salidas en bicicleta, las mismas mayormente se planifican a través de grupos de WhatsApp (51.6%), espontáneamente (26%), a través de cronograma semanal (12.2%) y por redes sociales (10.3%) (esta pregunta fue formulada con respuesta múltiple; n=312) (Figura 30).

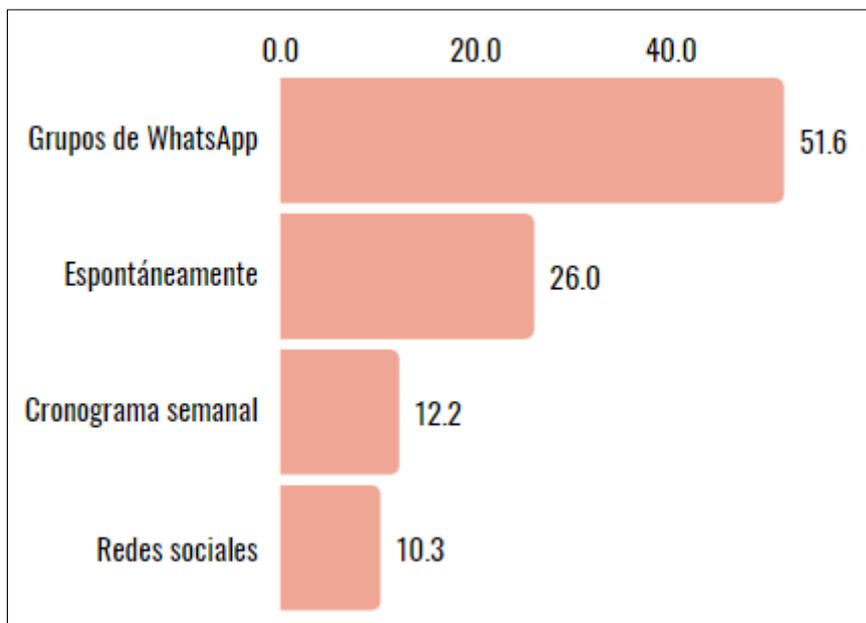


Figura 30: Organización de las salidas en bicicleta.

Fuente: elaboración propia.

En relación a las ventajas que los ciclistas recreativos mencionan sobre la actividad, los mismos fueron valorados según una escala de 1 (nada de acuerdo) a 5 (muy de acuerdo), dando como resultado que la ventaja de “mejorar la salud a través de la práctica del ciclismo” sea lo más destacado por los mismos, con una puntuación promedio de 4.55; muy de acuerdo. Seguido por la posibilidad de “conocer lugares” (4.48; de acuerdo) y, por último, “hacer amigos” (3.84; de acuerdo). De esta forma, se visualiza que las ventajas propuestas para valorar en la encuesta y surgidas en el proceso anterior de entrevistas en profundidad, tuvieron una aceptación por encima del valor medio de la escala. (Figura 31).

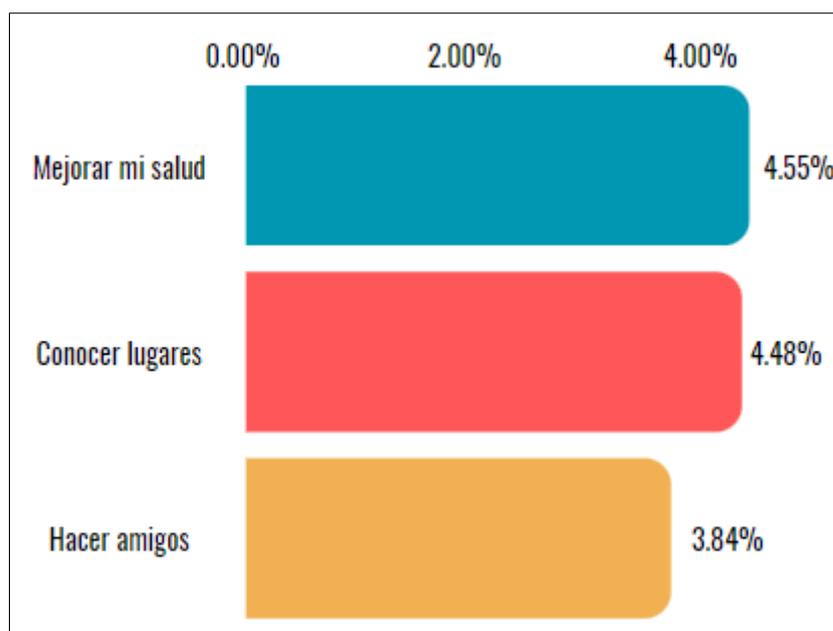


Figura 31: Ventajas del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

Factores Influenciadores en la práctica de ciclismo recreativo de los ciclistas recreativos de la Confluencia

En relación a los valores humanos en la práctica del ciclismo recreativo, los encuestados calificaron a cada uno según el nivel de importancia, siendo 1=nada importante y 5=muy importante. De esta forma, el valor puntuado como el más importante es la “solidaridad”, con una puntuación promedio de 4.24, seguido por el “respeto” (4.21), “perseverancia” (4.15), “disciplina” (4.13), “amor al deporte” (4.10), “amistad” (3.87) y “bondad” (3.19) (Figura 32)

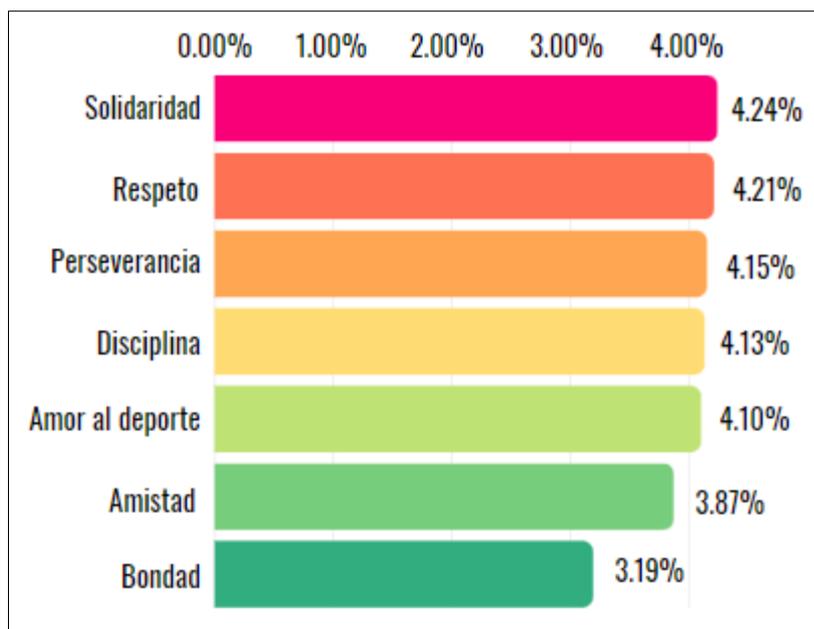


Figura 32: Nivel de importancia de los valores en la práctica del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

En relación a los grupos organizados de salidas en bicicletas, el sentimiento hacia los mismos muestra que el 70% de los encuestados “se siente parte”, mientras que el 18.6% “quisiera ser parte algún día” y un 11.4% manifiesta que “no le interesa ser parte” de un grupo organizado de salidas en bicicleta (Figura 33)

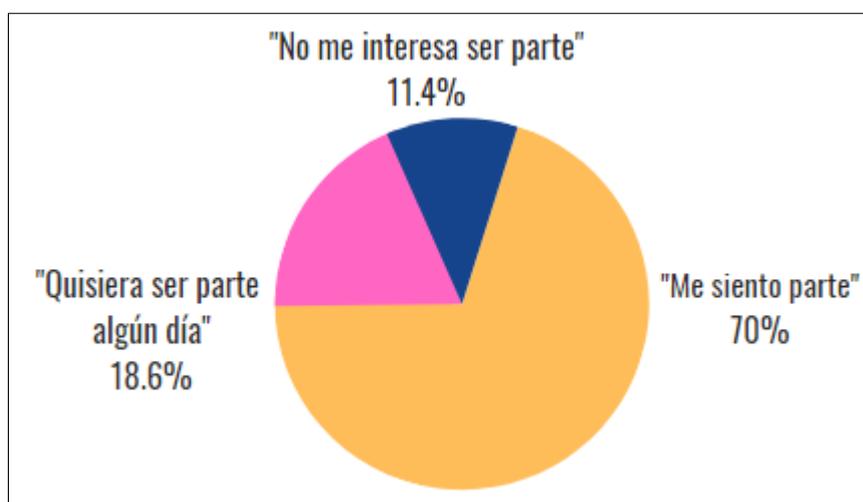


Figura 33: Sentimiento hacia los grupos organizados de salidas en bicicleta.

Fuente: elaboración propia.

Vinculado a quienes han influenciado a los encuestados a iniciar actividades de ciclismo recreativo, puede decirse que el 45.30% expresa haber sido influenciado por un amigo/a, el 18.20% por iniciativa propia, el 18.20% influenciado por un familiar, el

11.40% por la pareja, el 5.90% por un compañero de trabajo y el 5.90% por algún profesional de salud (esta pregunta fue formulada con respuesta múltiple; n=236) (Figura 34)

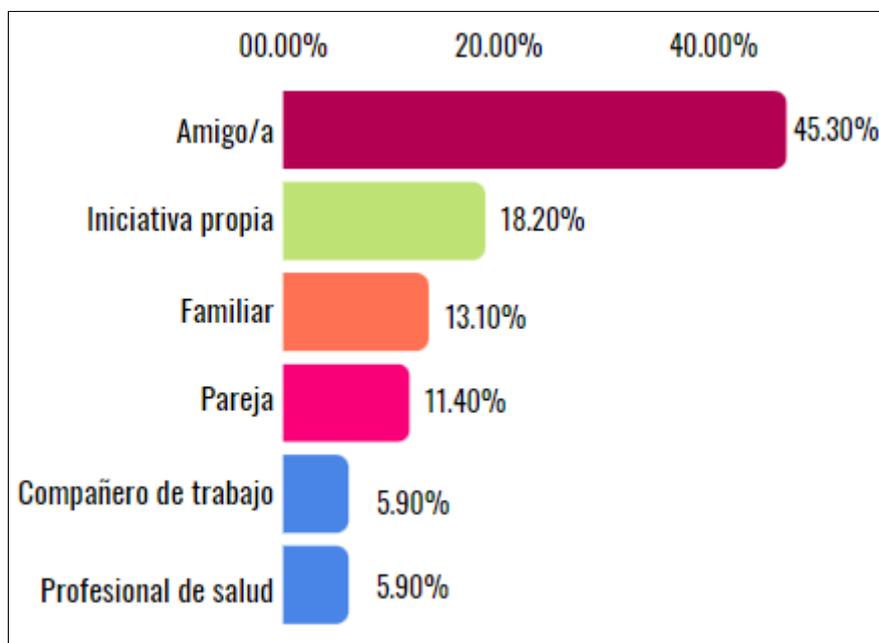


Figura 34: Influencias en la práctica de la actividad.

Fuente: elaboración propia.

Beneficios buscados por parte de los practicantes de ciclismo recreativo

En relación a los beneficios buscados en la práctica de ciclismo recreativo, se valoraron una serie de beneficios (extraídos y adaptados de Dimitra Papadimitriou & Heather Gibson (2008)), según una escala donde 1=nada importante, 5=muy importante. De esta forma, puede verse que principalmente se busca y se puntúa como importante: “vivir la naturaleza” (mejor puntuado con 4.42, “conocer lugares” (4.39), “hacer deporte” (4.35), “generar satisfacción” (4.28), “desconectar” (4.12), “sentir emoción” (4.12), “aprender” (4.04), “ser hábil” (3.77), “escapar de la rutina” (3.68).

“Conocer gente”, “generar amistad” y “sentir euforia” son beneficios que ocupan una posición neutral, con 3.43, 3.39 y 3.03 respectivamente.

“Ser original” y “poder competir” se puntuaron como beneficios poco importantes, con una puntuación de 2.80 y 2.59 respectivamente.

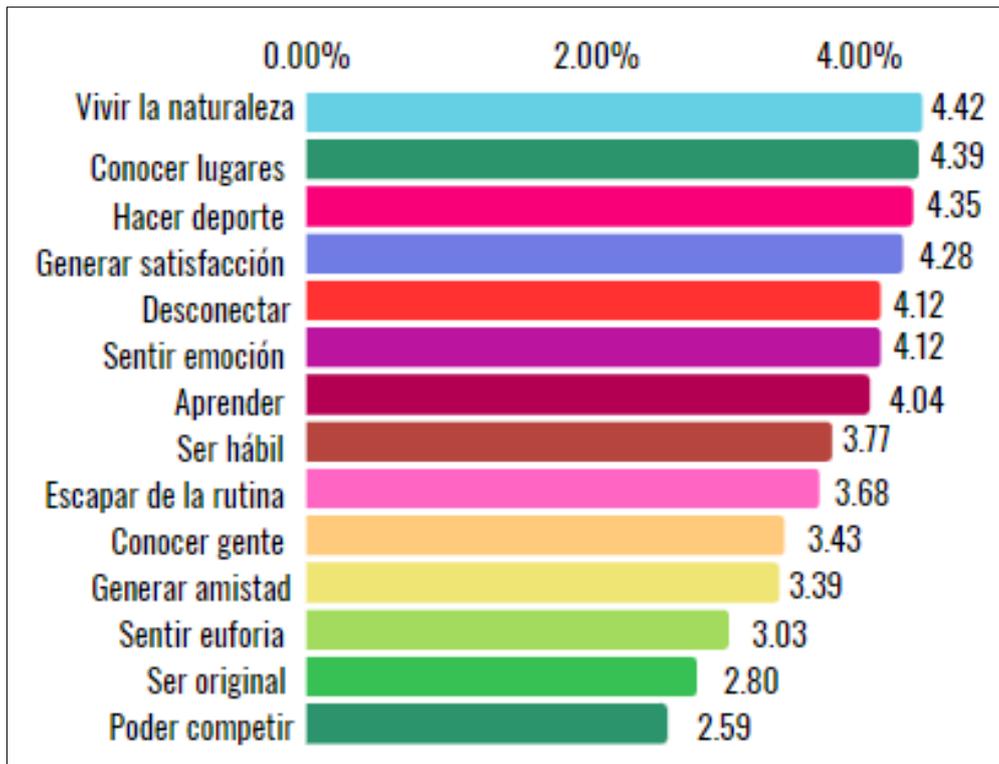


Figura 35: Beneficios buscados en la práctica del ciclismo recreativo, según nivel de importancia.

Fuente: elaboración propia.

Comparación de los ciclistas recreativos, según generaciones

Para dar cumplimiento a este objetivo, con el programa SPSS, se realizó un análisis bivariado comparando la generación de los ciclistas recreativos con todas las variables estudiadas. Al respecto, se puede mencionar que solo dieron significativas ($\text{sig.}=0.05$) algunos cruces a detallar: la frecuencia en la práctica, el kilometraje promedio de cada salida, el tiempo que lleva realizando la actividad, obteniendo los resultados presentados a continuación y la cantidad de horas que practica.

En lo que respecta a la frecuencia en la práctica, la Generación X practica el ciclismo de manera habitual (más de 4 veces al mes) con un 60.5%, siguiendo con una práctica de tipo frecuente (entre 2 a 4 veces por mes) con un 43.3% y una práctica ocasional (1 vez por mes) para el 26.5% de dicha franja etaria. Para el caso de la Generación Y, un 61.8% realiza ciclismo recreativo de forma ocasional (1 vez por mes), el 40% practica de manera frecuente (2 a 4 veces por mes), el 33.3% no lo realiza casi nunca (menos de 1 vez al mes) y los que realizan la practica habitualmente (más de 4 veces al mes) ocupan el 24.6%. Los BB realizan ciclismo recreativo principalmente de manera

ocasional (1 vez por mes) con el 11.8%, habitualmente (más de 4 veces al mes) con el 6.36%, y frecuentemente (2 a 4 veces por mes) con el 3.64%. La generación Z, casi nunca realiza ciclismo recreativo (16.7%), 3.3% lo realiza frecuentemente y el 2.6% habitualmente. (Figura 36).

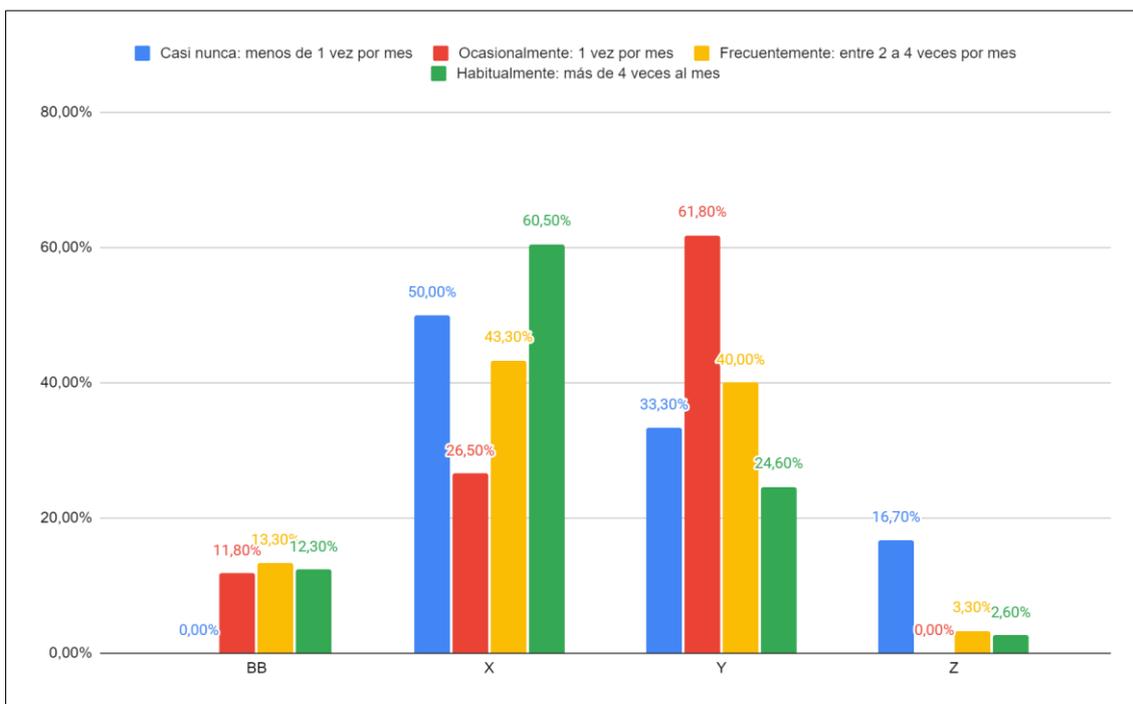


Figura 36: Generación y frecuencia en la práctica de ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

En relación a la distancia recorrida en cada salida, se observa que la Generación X realiza mayores distancias: un 60.7% realiza de 51 a 100 kilómetros, un 53.3% de 30 a 50 kilómetros, el 50.0% realiza más de 100 kilómetros en cada salida en bicicleta y un 37.1% recorre menos de 30 kilómetros. La Generación Y opta principalmente por distancias menores de 30 kilómetros (50.0%), continuando por un 32.6% que practica de 30 a 50 kilómetros en cada salida y sólo el 21.4% realiza de 51 a 100 kilómetros. De los BB, el 16.1% realiza de 51 a 100 kilómetros en cada salida en bicicleta, el 12.0% realiza de 30 a 50 kilómetros, y el 8.6% realiza menos de 30 kilómetros. En el caso de la Generación Z, el 50.0% realiza más de 100 kilómetros, el 4.3% realiza menos de 30 kilómetros por salida, el 2.2% de 30 a 50 kilómetros y el 1.8% de 51 a 100 kilómetros (Figura 36).

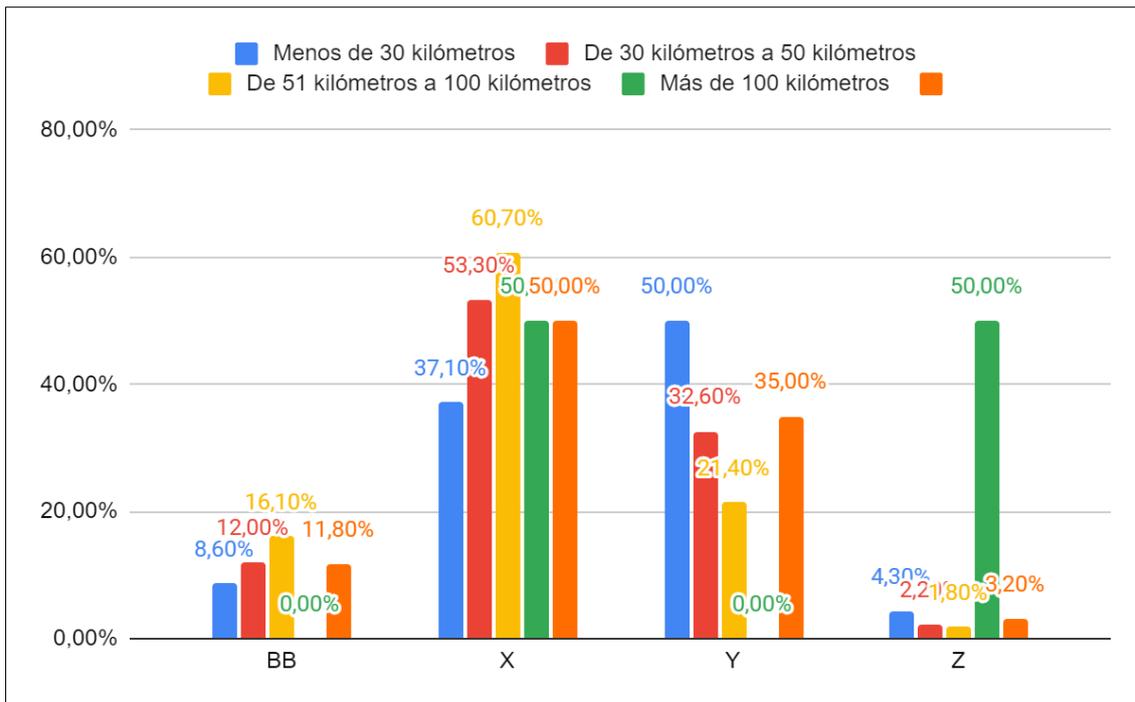


Figura 37: Generación y la cantidad de kilómetros que realizan en cada salida.

Fuente: elaboración propia.

En lo que refiere a la Generación y la cantidad de tiempo desde que cada ciclista realiza ciclismo recreativo, vale mencionar que en la Generación Y ocupa un mayor porcentaje los que comenzaron hace menos de 1 año (64.3%), continuando el grupo de ciclistas que iniciaron con la actividad hace 1 a 5 años atrás (41.5%), los que iniciaron hace más de 5 años (25.9%). La Generación X es la que lo realiza desde hace mayor cantidad de años, siendo el 52.7% aquellos que lo realizan desde hace más de 5 años, el 50.0% quienes practican desde 1 a 5 años atrás y sólo el 28.6% lo realiza hace menos de 1 año. En tanto, el 18.8% de los BB, iniciaron con la actividad hace más de 5 años, seguidos por el 5.3% que comenzaron hace 1 a 5 años atrás. Y finalmente, en la Generación Z el 7.1% comenzó hace menos de 1 año, el 3.2% hace 1 a 5 años y el 2.7% hace más de 5 años (Figura 37).

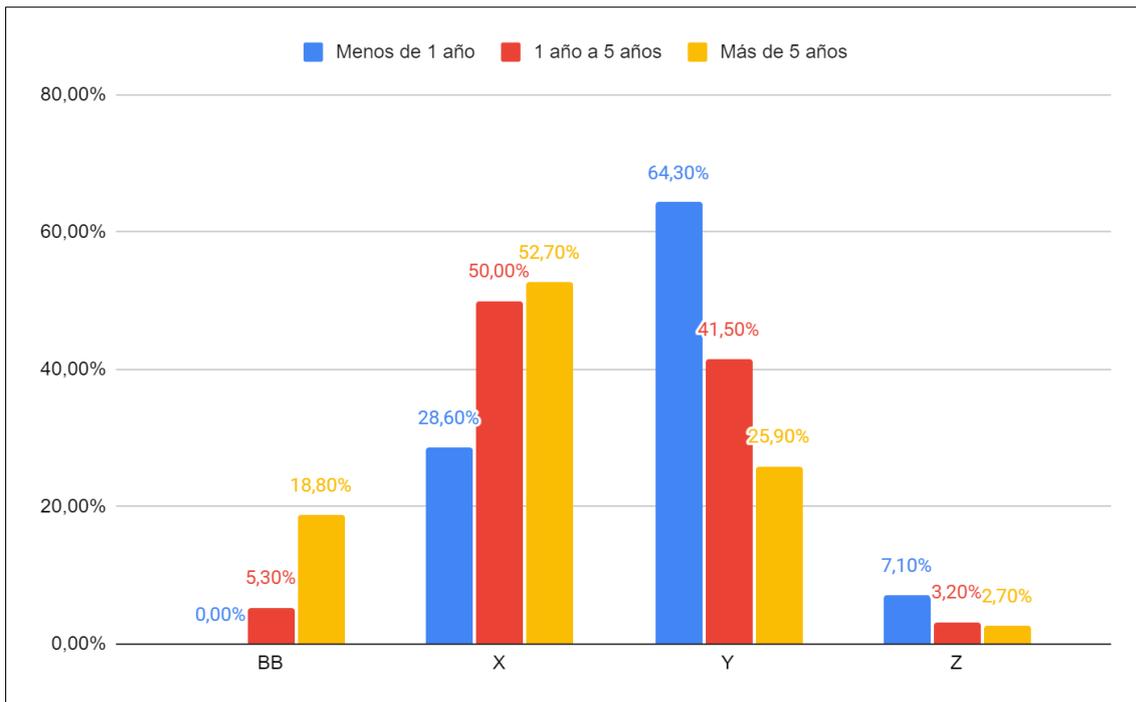


Figura 38: Hace cuanto realiza ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la Generación y la cantidad de horas que los ciclistas realizan la práctica, pudo conocerse que, en la Generación X, el 80.0% realiza ciclismo recreativo más de 20 horas a la semana, el 56.7% entre 10 y 20 horas a la semana y el 46.5% realiza la práctica menos de 10 horas a la semana. Así mismo, el 40.0% de la Generación Y realiza la actividad menos de 10 horas a la semana y el 25.0% entre 10 y 20 horas a la semana. Los BB, poseen un 16.7% que lo hace entre 10 y 20 horas a la semana y un 10.3% que realiza ciclismo recreativo menos de 10 horas a la semana (Figura 38).

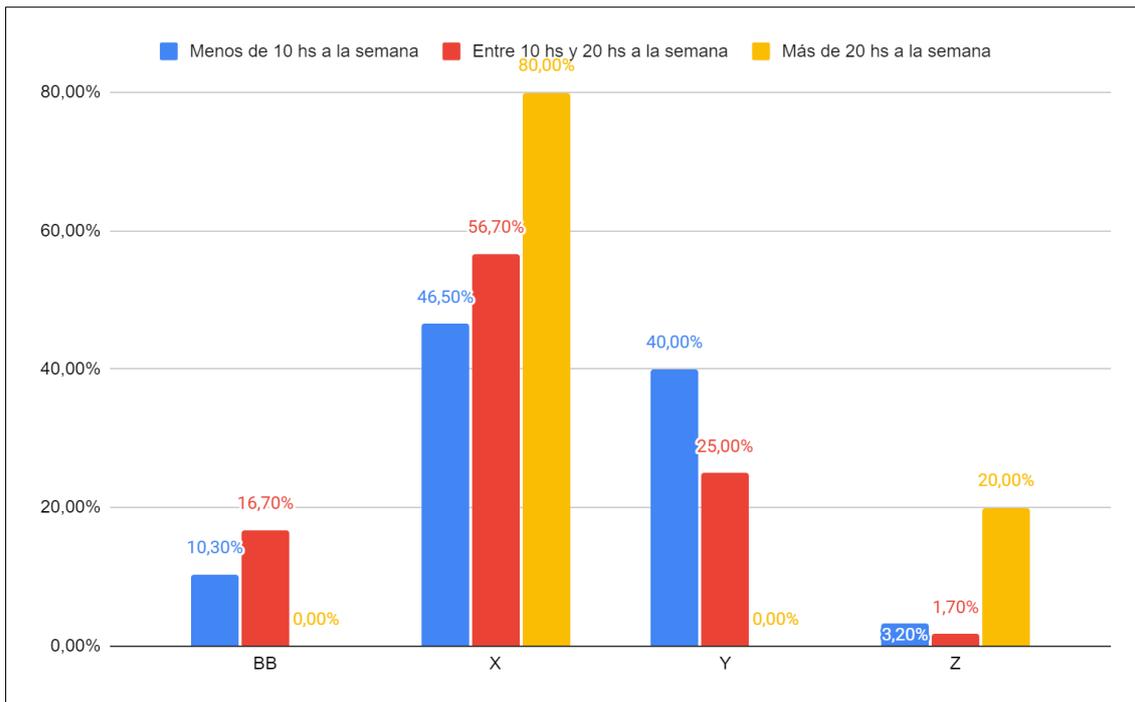


Figura 39: Horas de práctica de ciclismo recreativo a la semana.

Fuente: elaboración propia.

Ventajas y generaciones

Por otra parte, se realizó un cruce bivariado entre la generación de pertenencia y las ventajas buscadas en la práctica de ciclismo recreativo, las ventajas propuestas fueron 3: “conocer lugares”, “hacer amigos” y “mejorar mi salud”, que se puntuaron en una escala de 1=nada de acuerdo a 5=muy de acuerdo. A nivel general, cabe resaltar que las 3 generaciones se encuentran mayoritariamente *de acuerdo* y *muy de acuerdo* con las ventajas propuestas. Aunque se encontraron algunas diferencias significativas en la comparativa, a detallar:

Con una puntuación promedio de 4.86, la Generación Z se manifiesta muy de acuerdo con que la principal ventaja del ciclismo recreativo es “mejorar la salud”. Seguido por un valor promedio de 4.57, que plantea que está muy de acuerdo con que “conocer lugares” es una ventaja y finalmente, resulta un 3.57 de valor promedio para quienes están de acuerdo con que el ciclismo recreativo posibilita el “hacer amigos”.

Con una puntuación promedio de 4.74, la Generación Y considera estar muy de acuerdo con que “mejorar mi salud” es la ventaja más importante, obteniendo un valor promedio de 4.62 (muy de acuerdo) para “conocer lugares” y un 3.7 (de acuerdo) para la ventaja de “hacer amigos”.

Con una puntuación promedio de 4.49 (de acuerdo), la Generación X, prioriza la ventaja de “conocer lugares”, con un 4.47 (de acuerdo) “mejorar mi salud” y con 3.95 (de acuerdo) la ventaja de “hacer amigos”.

Con una puntuación promedio de 4.19 (de acuerdo), la Generación BB reconoce la ventaja de “mejorar mi salud”, con un promedio de 4 (de acuerdo) la posibilidad de “conocer lugares” y de 3.81 (de acuerdo) para “hacer amigos”.

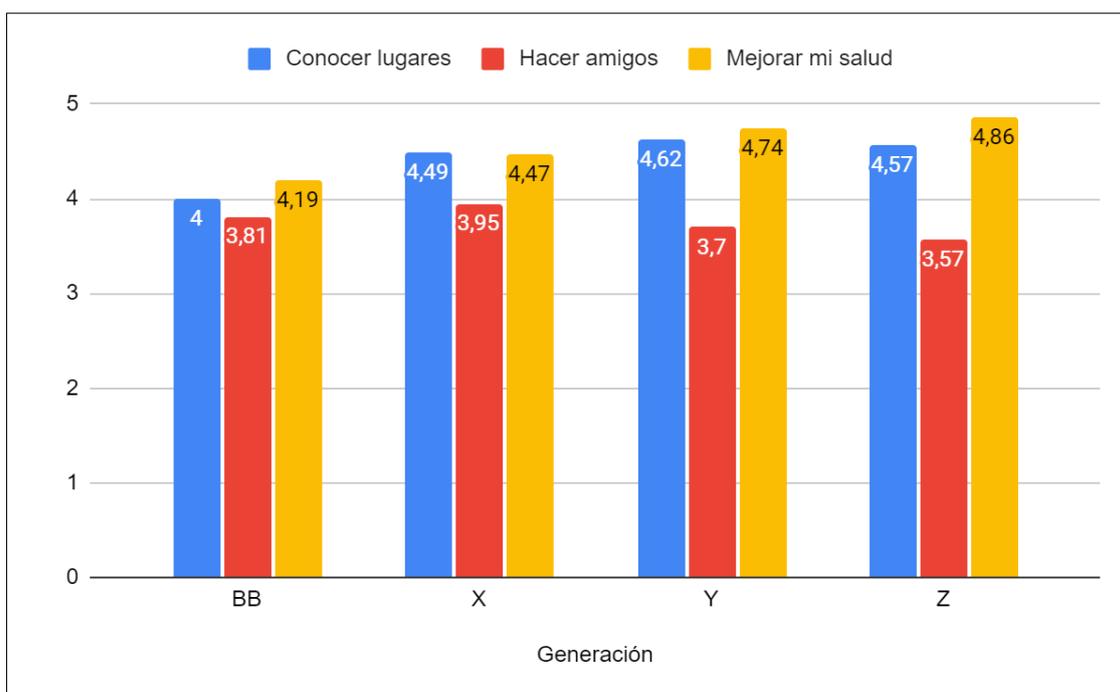


Figura 40: Puntuación promedio de cada generación para las ventajas del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia.

Como pudo observarse la generación de pertenencia guarda una relación significativa con las ventajas “conocer lugares” y “mejorar mi salud”, sin obtener dependencia para “hacer amigos” (Ver en Anexo).

Conclusiones

El interrogante base que dio el puntapié para realizar la presente tesina, buscaba conocer factores influenciadores y beneficios buscados por parte de los ciclistas recreativos de las ciudades de la Confluencia, para luego compararlos según su generación de pertenencia.

A fin de lograr este objetivo general, se realizó un abordaje teórico centrado en describir a los ciclistas recreativos, según variables y conceptos pertinentes al tema, construyendo así un perfilamiento de los mismos, a lo largo de la investigación.

Como puntapié metodológico inicial, se desarrollaron entrevistas en profundidad que no sólo permitieron un acercamiento al tema de investigación, sino que también enriquecieron el abordaje metodológico, con el surgimiento de variables e indicadores que posteriormente se profundizaron en el diseño y ejecución de las encuestas estructuradas.

El ciclismo recreativo, es una actividad en desarrollo en las ciudades de la Confluencia, donde la proyección a mediano y largo plazo, incluye diversos proyectos de infraestructura que incorporan a la bicicleta no sólo como medio recreativo o deportivo, sino también la posibilidad de expandirla como modalidad de transporte sustentable a lo largo de los centros urbanos.

En el caso del ciclismo recreativo, actualmente existen diversas maneras de practicarlo ya sea de manera solitaria, en pareja, en grupo, etc., todas ellas dependiendo de preferencias personales, esquemas de trabajo, clima, seguridad y demás factores que se profundizarán a continuación. Se destaca que es una actividad multi propósito, de bajo impacto, lo cual la convierte en una alternativa sostenible a lo largo de la vida para todas las franjas etarias de las personas, sumado al alcance que poseen los recorridos en bicicleta, que permiten llegar a sitios más lejanos e interesantes, que si se realizaran los recorridos a pie. Parafraseando a Trujillo Aristizabal, B. D. (2015), con la misma energía que un peatón recorre 1km, un ciclista puede llegar a recorrer hasta 5km, y la sensación de agotamiento va a ser igual en ambos casos.

Así mismo, se trata de experiencias, paisajes y apreciaciones de la naturaleza, que nada tienen que ver con lo que se podría descubrir en vehículos motorizados, lo cual evidencia que se convierta en una de las alternativas más elegidas a la hora de disfrutar del tiempo libre.

Para ahondar específicamente en aquellas personas que realizan ciclismo recreativo, se fue construyendo un perfilamiento de quienes lo practican, que será detallado a continuación en base a los objetivos de la investigación propuestos:

Descripción de los recreacionistas de las ciudades de la Confluencia, que realizan ciclismo recreativo, según criterios de segmentación generales y específicos, tanto subjetivos como objetivos y los factores influenciadores.

En relación a la construcción del perfilamiento de los recreacionistas según criterios de segmentación generales objetivos, puede decirse que, en relación al género, la proporción de hombres y mujeres que componen los grupos es relativamente equitativa. Esto denota la conformación de grupos mixtos de salidas, ya sea con fines recreativos o entrenamiento para competencias.

Las *edades* se concentran bajo una media de 46 años, siendo el máximo 68 años y el mínimo 17 años. Así mismo, si se tiene en cuenta la generación, puede decirse que la más presente es la Generación X (superando la mitad de los encuestados), continuando con la Generación Y o Millennials, y el menor número lo componen la Generación Baby Boomers y la Generación Z.

Si bien, como se verá más adelante, el ciclismo recreativo cuenta con múltiples beneficios, vale aclarar que, en relación a la edad, existen estudios (Espinosa, citado en Trujillo Aristizabal, 2015) que afirman lo benéfico de andar en bicicleta en los adultos mayores, debido a la posibilidad de incrementar la musculatura de las piernas, el equilibrio y las habilidades físicas, y asimismo preservar la densidad de los huesos y la integridad de la función muscular. Lo mencionado, es fundamental para evitar caídas y posibles roturas de cadera, ambas lesiones más recurrentes en adultos mayores.

En relación a la *ciudad de residencia*, principalmente se trata de ciclistas recreativos que viven en la ciudad de Neuquén, continuando casi con igual participación, las ciudades de Cipolletti, Plottier y Centenario, siendo las demás ciudades de la Confluencia (General Fernández Oro, Cinco Saltos, Senillosa y Vista Alegre) las de menor participación.

Al indagar acerca de la *ocupación actual*, los trabajadores activos superan ampliamente la mitad, continuando con similar participación, estudiantes y jubilados. En tal caso, cobra relevancia lo que menciona una de las entrevistadas (entrevistada 4), al plantear que el promedio de edad de quienes realizan ciclismo recreativo es de gente adulta,

próxima a jubilarse: Según lo que ella menciona, las personas que superan los 40 años de edad, se dedican al ciclismo al tratarse de una actividad de bajo impacto, algunos por propia iniciativa o recomendación médica. Así mismo, al tratarse de un deporte que requiere invertir en indumentaria, seguridad (casco, guantes, anteojos), mayormente lo eligen quienes por la etapa de la vida que están atravesando, normalmente ya no se encuentran con hijos a cargo, disponiendo de esos recursos.

En lo que respecta al *ciclo de vida*, aproximadamente la mitad de los encuestados, se compone por parejas con hijos, mientras que la otra mitad, la componen aquellos que se encuentran en pareja sin hijos y los/as solteros con hijos y sin hijos; ambos grupos con similar participación.

Al indagar sobre el *estilo de vida*, más de la mitad de los encuestados se identifica con un estilo de vida saludable, continuando por aquellos que se consideran a sí mismos como activos, teniendo escasa participación los que se identifican con un estilo de vida sedentario y minimalista.

La principal *motivación* para realizar la práctica de ciclismo recreativo es la *aventura*, el *descanso* y *relajarse* continúan en nivel de importancia, siendo la *interacción social* y el *deseo de escapar* los motivos menos elegidos.

En lo referido a la *frecuencia* en la práctica de ciclismo recreativo, a nivel general, se trata de una actividad muy recurrente. Siendo más de la mitad de los encuestados los que realizan la actividad de forma *habitual* (más de 4 veces al mes), continuando con una gran proporción de ciclistas que la practican *frecuentemente* (2 a 4 veces por mes), y en menor medida, aquellos que sólo lo practican de manera *ocasional* (1 vez al mes) o *casi nunca* (menos de 1 vez al mes).

Bajo el contexto actual, lo mencionado guarda relación con lo recientemente sugerido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), donde la misma plantea que siempre que sea posible, las personas deben considerar andar en bicicleta o caminar, dado que ayuda a cumplir con el requisito mínimo para la actividad física diaria, cuestión que puede ser más difícil actualmente, debido al aumento del home office y el acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas". (Claro, 2020)

Las salidas recreativas en bicicleta, son realizadas a lo largo del año, para casi la totalidad de los ciclistas recreativos, si bien, durante las entrevistas en profundidad pudo conocerse que los factores que más repercuten en el uso de la bicicleta son los referidos a lo climatológico: la lluvia, los fuertes calores, los fuertes vientos, etc.

Del mismo modo, más de la mitad de los encuestados concluye que realiza la actividad desde siempre, prevaleciendo aquellos que la realizan desde hace más de 5 años, continuando en nivel de importancia por aquellos que practican ciclismo recreativo hace 1 a 5 años atrás, siendo solo una minoría aquellos que la realizan hace menos de 1 año.

En cada recorrido en bicicleta, los ciclistas mayormente realizan una *distancia* intermedia entre 30 y 50 kilómetros e incluso una gran parte de los mismos, superan los 50 kilómetros, siendo sólo una minoría, quienes realizan menos de 30 kilómetros en cada salida.

En lo concerniente al tiempo que le dedican a la actividad, más de la mitad de los encuestados realiza ciclismo recreativo menos de 10 horas a la semana, siendo sólo un tercio de los ciclistas recreativos los que realizan salidas que superan las 10 horas a la semana.

En tal sentido, el ciclismo recreativo ofrece el medio necesario para entrenarse regularmente y, según especialistas, un promedio de actividad de 20 a 60 minutos al día, de 3 a 5 días a la semana, permiten alcanzar una buena salud y un buen trabajo muscular (mayormente en la zona inferior del cuerpo), proporcionando el estímulo aeróbico necesario en el sistema cardiovascular, generando menos riesgo de lesión en las articulaciones.

La mayor parte de las salidas en bicicleta, se dan en el contexto de un grupo organizado o de manera solitaria, siendo sólo un grupo minoritario el que realiza ciclismo recreativo en pareja o con amigos y/o familia.

Normalmente a las personas que salen a rodar en solitario, les resulta un poco más difícil el ejercicio cuando se recorren distancias largas (más o menos 30km), ya que según Trujillo Aristizabal, B. D. (2015), en estos casos, el ciclista emplea la mayor parte de su energía en vencer la resistencia al aire. Es por ello, que, para contrarrestarlo, los ciclistas organizan las salidas en grupo, que ofrecen un sentimiento de comunidad y de competición de manera amistosa. Así mismo, a nivel físico, permite organizar el grupo de ciclistas de manera tal que se coloquen en fila y en caso de pedalear con viento en contra, exista la posibilidad de ir intercambiando quien va delante de la fila. Esto no sólo fortalece el compañerismo del grupo, sino que, a nivel físico, las mejoras son importantes en cuanto a resistencia, potencia, capacidad cardio- pulmonar, entre otros. Por otro lado, la planificación de cada salida y recorrido, principalmente se realiza por medio de grupos de WhatsApp, que permiten una comunicación constante entre sus miembros, respecto a días, horarios y detalles de la actividad a realizar. Hay un grupo considerable de ciclistas que realizan la actividad de manera espontánea, y un grupo

reducido que se organiza con un cronograma semanal, difundido por WhatsApp o alguna red social.

Los grupos de referencia cobran gran relevancia en este tipo de actividades dado que, el ciclismo recreativo como actividad grupal, abre un abanico de posibilidades que exceden a la práctica en sí misma, ya que según Trujillo Aristizabal (2015) una de las principales virtudes de la bicicleta es que además de desarrollar el sentido del equilibrio y el movimiento, genera confianza en cada practicante y ayuda a perder los miedos. Si la persona logra sentirse con más confianza y su autoestima elevada, se le facilitará formar relaciones sociales con el medio que le rodea.

En relación al sentimiento que los ciclistas reconocen al hablar de estos grupos organizados, la gran mayoría “*se siente parte*” de un grupo, conformando lo que Kerin (2014) expone como un *grupo de membresía*, referido a aquel al cual la persona tiene sentido de pertenencia, son grupos identificables con facilidad, que, en el caso del ciclismo, también pueden incluir el uso de indumentaria particular que identifica visualmente al equipo. Si bien la connotación de membresía, normalmente incluye una compensación económica, en este tipo de actividades, sólo se visualiza de esta forma en equipos de entrenamientos guiados por profesionales fuera de la ciudad de residencia, que preparan planes de entrenamiento a distancia. Lo antedicho lo confirma una de las entrevistadas cuando expone que sus salidas y entrenamientos son planificados por un profesor que reside en la ciudad de Tandil.

Por otro lado, se visualiza un gran porcentaje que expresa que “*quisiera ser parte algún día*” de un grupo organizado de salidas en bicicleta, transformándose en lo que el mencionado autor denomina *grupo de aspiración*, siendo aquel al que desea pertenecer una persona o con el cual se identifica.

Sólo una minoría expresa que “*no les interesa ser parte*” de un grupo organizado de salidas en bicicleta, manifestando lo que se conoce como *grupo disociativo*, siendo aquel del cual la persona desea distanciarse porque encuentra diferencias en valores o conductas (Kerin, 2014).

Dentro de la práctica del ciclismo recreativo, se evidencian algunas *ventajas* que son calificadas por los encuestados, dando como resultado que la posibilidad de *mejorar la salud* de aquellos que la practican, sea la más relevante para los ciclistas. Así mismo, la posibilidad de *conocer lugares* es una ventaja importante, en relación al uso de la bicicleta como medio de transporte, quedando en menor relevancia la ventaja de *hacer nuevos amigos*.

Según Trujillo Aristizabal (2015), las mejoras a nivel salud son considerables, incluso el hecho de desplazarse con ayuda de la energía que el propio cuerpo pueda otorgar, permite que se desarrollen capacidades sensoriales como la vista y el sentido del equilibrio, además de estimular el sistema nervioso, tornándolo más eficaz a la hora de enviar información a los miembros superiores e inferiores. Consecuentemente, la actividad fortalece músculos, corazón y pulmones, y hace que trabajen más eficientemente haciendo las tareas diarias más fáciles.

La posibilidad de conocer lugares, es también una ventaja significativa, dado que en la experiencia en bicicleta las distancias se acortan, y aquellos lugares más retirados de la ciudad, se vuelven más accesibles. Además, los traslados en bicicleta son sencillos y tranquilos y no requieren gasto de dinero en combustibles ni en pasajes.

En cuanto a la ventaja de hacer nuevos amigos, se considera que la bicicleta funciona como elemento de integración, dado que no importa la distancia a recorrer, ni las diferencias culturales internas; se logra establecer nuevas relaciones sociales mientras las personas se desplazan por caminos no transitados con frecuencia junto a personas que no se conocen, pero que se mueven por un motivo en común.

Por otro lado, en el ciclismo como actividad recreativa, existen distintas influencias que intervienen en los practicantes de esta modalidad, tales como valores e influencias familiares.

Los valores, adquieren participación y son de gran influencia para los ciclistas recreativos. La actividad física que le da el marco al ciclismo recreativo, es un ámbito que posibilita la resignificación de valores en las personas que la practican, por lo que al indagar sobre aquellos que son más relevantes para cada ciclista, la *solidaridad* es el más puntuado, siguiendo en nivel de importancia el *respeto*, *perseverancia*, *disciplina*, *amor al deporte*, *amistad* y *bondad*. Es importante destacar, que todos los valores mencionados fueron puntuados casi en igualdad de importancia, lo cual evidencia que todos los valores se potencian en este tipo de prácticas.

Otra de las influencias que participan en la iniciativa a realizar ciclismo recreativo, es la que realiza el entorno más cercano de cada ciclista actual. En tal sentido, casi la mitad de los encuestados expresa haber sido influenciado por un amigo/a, continuando en nivel de importancia aquellos que comenzaron a desarrollar la actividad por iniciativa propia. Así mismo, hay una proporción de encuestados que han sido influenciados por algún familiar, pareja, y una minoría incentivada por un compañero/a de trabajo o profesional de la salud.

Beneficios buscados de los ciclistas recreativos

En relación a los criterios específicos subjetivos, se acudió a la variable beneficios buscados para profundizar en la caracterización del perfil de los ciclistas recreativos.

De esta forma, pudo obtenerse que los beneficios más buscados son la **relajación** y la **experiencia deportiva**. En relación a la **relajación**, los indicadores más elegidos fueron *vivir la naturaleza, conocer nuevos lugares*, siendo *desconectar* y *escapar de la rutina* los indicadores menos puntuados dentro de este beneficio. En relación a esto, ambos beneficios forman parte de lo que engloba al ciclismo recreativo como tal, donde la práctica es realizada por personas que poseen objetivos similares y aprovechan ese hecho para salir a conocer sitios, que normalmente no hacen cuando se movilizan en solitario.

No solo por no encontrarse en solitario, sino también por el valor agregado del medio de desplazamiento, la bicicleta, que en sí misma, atribuye a una acción muy relajante, además de permitir una sensación de libertad cuando el viento roza la cara, experiencia que no se logra cuando se va en un bus o en un automóvil. El autor Trujillo Aristizabal (2015) expresa que se va transformando en un “vicio benéfico”, ya que la persona empieza a sentir relajación desde los primeros metros del recorrido, motivando al usuario a prolongar esas sensaciones durante todo el trayecto y, de esa manera, querer volver a utilizar la bicicleta en el menor lapso de tiempo posible.

Así mismo, el hecho de *vivir la naturaleza* y *conocer nuevos lugares*, involucra actividades lúdico- recreativas, como ir a conocer zonas rurales de una ciudad, disfrutar de un paseo hacia el río, hacia la zona de barda e incluso, visitar algún municipio cercano.

En relación al beneficio buscado de la **experiencia deportiva**, el hacer *deporte, generar satisfacción, aprender* y *ser hábil*, fueron los indicadores mejor puntuados, *siendo el poder competir*, el indicador menos puntuado dentro de este beneficio.

Si se refiere al ciclismo recreativo como experiencia deportiva, la misma, se trata de una vivencia integral y multipropósito, dado que los beneficios, ventajas y mejoras a nivel físico de la bicicleta, en comparación con otras actividades de impacto, son superlativos: permite ganar salud, tener una vida mejor y divertirse.

En cada caso, la actividad genera distintas oportunidades y vivencias, el acceso a la mejora continua de la condición física y salud, al reconocimiento entre los pares,

alcanzar otros fines también a nivel grupal, la posibilidad de recrearse, de entrar en contacto social con otros, e incluso, de tener experiencias que marquen la vida de cada ciclista, de buscarse y autoafirmarse; en todos estos casos, de alcanzar satisfacciones específicas, de acuerdo con los intereses particulares que han llevado a realizar esa actividad. Esta satisfacción, más bien posterior a concluir la salida recreativa o entrenamiento, es lo que genera auto-afirmación personal, a la vez que permite celebrar como equipo, afianzando el sentido de pertenencia al mismo.

El hecho de buscar *poder competir*, si bien no fue el beneficio más buscado, se vincula a llegar a una instancia en la que cada ciclista pueda confrontarse a sí mismo y con los demás competidores, evaluando no solo la condición física, sino poner a prueba todas las habilidades y conocimientos aprendidos en cada salida recreativa o entrenamiento, que van desde el uso correcto de los cambios (transmisión de la bicicleta), posición del cuerpo, maniobras y demás factores, vinculados a sortear hábilmente los obstáculos y condiciones que se puedan presentar. Dicho beneficio, también guarda relación con lo que Ortíz Riveros (2019) vincula a la *búsqueda de reconocimiento y gratificación*.

Otro de los beneficios buscados a través del ciclismo recreativo es la **emoción**, con los indicadores *sentir emoción, sentir euforia y ser original*.

Según Roberts (citado en Trujillo Aristizabal, 2015), andar en bicicleta permite ver y escuchar cosas que no se captan dentro de un coche, le da un *encanto y viveza particular*. Esto permite vislumbrar a la bicicleta como instrumento de ocio y placer, lo cual desencadena que siempre incluya un grado de diversión, de lo contrario el interés por la misma sería menor. Claro está, depende de la persona o del grupo de salida, el hecho de buscar los paisajes que desee conocer y transitar, para que la salida sea más amena.

La **socialización** es otro de los beneficios buscados, siendo *conocer gente y generar amistad* los indicadores puntuados por los ciclistas. En ambos casos, se trata de los que han sido elegidos en menor medida, prevaleciendo todos aquellos mencionados anteriormente. La posibilidad de *conocer gente y generar amistad*, son indicadores que fueron mencionados en las entrevistas en profundidad, donde se trató de una alternativa muy valorada, principalmente para aquellas personas que, por cuestiones de seguridad, siempre buscan salir en compañía. Normalmente, al practicar ciclismo recreativo, se abre un abanico de posibilidades de interacción con otros ciclistas que pueden generar no sólo salidas en grupos numerosos los fines de semana, sino que también permite coordinar salidas más cortas en grupos reducidos durante la semana, según afinidad de

horarios de trabajo y/o responsabilidades diarias e incluso la preparación grupal para futuras competencias.

Así mismo, parafraseando a Ortiz Riveros (2019), en la práctica del ciclismo, cada ciclista encuentra en su par, un pilar fundamental de su propia experiencia, al propiciar la sociabilidad o la competencia, para definir un *rival*, un *compañero*, o un *espejo* de sí mismo. El otro es un rival en algunas prácticas del ciclismo, en particular en competencias o bien, es un *acompañante* cuando el ciclismo responde a beneficios como mejorar la salud, la sociabilidad, utilizar el tiempo. El otro es un *espejo* o *testigo*, cuando la actividad se da en medio de la emulación, y el ciclismo se orienta al cuidado de sí mismo.

Comparación de los ciclistas recreativos según generaciones

En función de la generación de pertenencia varían la *frecuencia en la práctica*, el *kilometraje promedio de cada salida*, cantidad de horas *que realiza la actividad* y *hace cuánto tiempo realiza ciclismo*.

Es la Generación X la que compone el mayor grupo de ciclistas recreativos, con la *frecuencia* más alta en la práctica de la actividad (*habitual*), continuando con la Generación Y que prevalece un tipo de práctica *frecuente* y *ocasional*. En el caso de los BB, prevalece la frecuencia de práctica ocasional, con porcentajes menores para aquellos que realizan ciclismo recreativo de forma habitual o frecuente. La Generación Z, *casi nunca* realiza ciclismo recreativo con mínimos valores para quienes lo realizan frecuentemente y habitualmente.

Vinculado al *kilometraje promedio*, la Generación X es aquella que realiza las mayores distancias en cada salida con un alto porcentaje que hace de 51 a 100 kilómetros, continuando por los que recorren de 30 a 50 kilómetros y más de 100 kilómetros, con valores menos relevantes para quienes hacen menos de 30 kilómetros en cada salida en bicicleta.

Sin embargo, en las distancias menores, como lo son menos de 30 kilómetros, es la Generación Y la que principalmente opta por ello, continuando por los que practican de 30 a 50 kilómetros en cada salida y sólo un mínimo de ciclistas realizan de 51 a 100 kilómetros. Los BB, ocupan un grupo minoritario, y optan principalmente por recorrer de 51 a 100 kilómetros, continuando por los que realizan de 30 a 50 kilómetros con sólo

una minoría que realiza menos de 30 kilómetros por salida. La Generación Z, principalmente opta por distancias que superan los 100 kilómetros, continuando en iguales proporciones, por quienes realizan menos de 30 kilómetros por salida, luego los que hacen 30 a 50 kilómetros y finalmente, quienes optan por 51 a 100 kilómetros respectivamente.

En lo que refiere a la *cantidad de horas que realiza la actividad*, la Generación X casi en su totalidad realiza ciclismo recreativo más de 20 horas a la semana, seguido por quienes practican entre 10 y 20 horas, con un grupo minoritario que practica menos de 10 horas a la semana. La Generación Y principalmente opta por realizar ciclismo recreativo, continuando con aquellos que realizan la actividad entre 10 y 20 horas a la semana. Para los BB, la práctica normalmente es de 10 a 20 horas a la semana continuando por los que realizan ciclismo recreativo menos de 10 horas a la semana.

Referido a *hace cuánto tiempo realiza ciclismo*, la Generación Y ocupa un mayor porcentaje los que comenzaron hace menos de 1 año, seguido por quienes iniciaron con la actividad hace 1 a 5 años atrás y los que iniciaron hace más de 5 años. La Generación X es la que lo realiza desde hace mayor cantidad de años, siendo el porcentaje más significativo para aquellos que lo realizan desde hace más de 5 años, continuando por quienes practican desde 1 a 5 años atrás y un grupo minoritario que comenzó hace menos de 1 año. En tanto, la Generación X, es la que lo realiza desde hace mayor cantidad de años (hace más de 5 años), luego quienes practican hace 1 a 5 años atrás y finalmente, los que comenzaron hace menos de 1 año ocupan un mínimo grupo. Los BB, comenzaron con la actividad hace más de 5 años, seguidos por los que comenzaron hace 1 a 5 años atrás en menor proporción. Y finalmente, en la Generación Z, la mayoría inició hace menos de 1 año y una minoría hace 1 a 5 años y hace más de 5 años.

Para el caso de las *ventajas del ciclismo recreativo*, al solicitar una valoración de “conocer lugares”, “mejorar mi salud” y “hacer amigos” y luego realizar el análisis bivariado, se determina que el “conocer lugares” y “mejorar mi salud” dependerá de la generación. Las puntuaciones promedio que se vislumbran en las 3 generaciones expresan que prevalece el estar *muy de acuerdo* con que el ciclismo recreativo permite “conocer lugares” y “mejorar mi salud”.

Limitaciones

Una de las principales limitaciones para el desarrollo de la presente investigación es el tamaño de la muestra, ya que se trató de un trabajo individual y en el marco de un trabajo final de una carrera de grado, requiriendo mayor cantidad de tiempo si se quiere lograr una recopilación más grande. Consecuentemente, se considera que, para el objetivo planteado de realizar una comparación de los ciclistas recreativos según generaciones, se debería haber contado no solo con una muestra más grande que permita visualizar dicha comparación de manera más significativa, sino que respetando el % de encuestados para cada generación según la pirámide poblacional. También se podría haber acotado el estudio a dos generaciones (X e Y) que son las que más realizan la actividad.

El tipo de muestreo, de tipo intencional también es una limitación a destacar.

Futuras líneas de investigación

Uno de los desafíos de las ciudades de la Confluencia, tiene que ver con la concientización del uso de la bicicleta como medio de transporte y/o recreativo, donde en un mismo espacio puedan convivir con otros medios de traslado de forma segura. Es por esto que se sugiere que las próximas líneas de investigación enriquezcan el estudio del ciclismo recreativo, poniendo el foco en el uso de los diversos espacios y cómo los avances de infraestructura han facilitado, en el mejor de los casos, la incorporación de la bicicleta como medio sustentable de circulación. Se considera que una buena infraestructura para el correcto desplazamiento por este medio, es un agente motivador más grande para que paulatinamente, exista mayor afinidad hacia dicha modalidad.

De esta forma, no sólo se orienta el conocimiento hacia cómo se realiza la actividad recreativa, sino también se abre el panorama a futuras sugerencias que puedan realizar directamente los protagonistas del uso de los espacios de recreación, vías de circulación y ciclovías a fin de que puedan apropiarse de los mismos de manera segura.

Otra línea de investigación que resultaría interesante, guarda relación con los eventos deportivos y competitivos que se originan en las ciudades de la Confluencia y abarcan principalmente la disciplina del MTB (*mountain bike*). Cada año, estos eventos son más recurrentes y, estudiarlos, permitiría conocer de qué manera los mismos pueden favorecer el turismo de eventos en la zona. Así mismo, lograr replicar los resultados

obtenidos hacia algún otro destino que considere oportuno el desarrollo de la temática del ciclismo.

Bibliografía

Antonio Mendo, V. M. S. (2005). Ocio, tiempo libre y animación sociocultural. CIENCIA DEPORTE Y CULTURA FÍSICA, 1 (2005), 4-36. URL: https://www.academia.edu/16409329/Investigaci%C3%B3n_Ocio?email_work_card=thumbnail

Blog, C. (2016, 02 10). Todo sobre el mundo del ciclismo a fondo. Todo sobre el mundo del ciclismo a fondo, 2020, URL: <https://www.ar-hotels.com/blog/todo-sobre-el-mundo-del-ciclismo-a-fondo>

Claro, R. M. (2020, 04 25). La OMS recomienda usar la bicicleta durante la pandemia del COVID-19. Marca Claro, 2020, URL: <https://www.marca.com/claro-x/trending/2020/04/25/5ea45cf0e2704e82558b459a.html>

Diario Río Negro. (2020, 09 17). Crece en todo el país el uso de la bicicleta para el transporte en la pandemia. Diario Río Negro Online, 2020, URL: <https://www.rionegro.com.ar/crece-en-todo-el-pais-el-uso-de-la-bicicleta-para-el-transporte-en-la-pandemia-1503353/>

Diario Río Negro (2022, 09 22). El Paseo Costero del Limay sumará nuevas bicisendas en la zona sur de Neuquén. URL: <https://www.rionegro.com.ar/municipales/el-paseo-costero-del-limay-sumara-nuevas-bicisendas-en-la-zona-oeste-de-neuquen-2523172/>

Díaz Sarmiento, C. (2017). Entendiendo las generaciones: una revisión del concepto, clasificación y características distintivas de los babyboomers, X y millennials. Revista Clio América, 11 (Diciembre 2017), 7. URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6509216>

Dimitra Papadimitriou & Heather Gibson (2008) Benefits Sought and Realized by Active Mountain Sport Tourists in Epirus, Greece: Pre- and Post-Trip Analysis, Journal of Sport & Tourism, 13:1, 37-60, DOI: 10.1080/14775080801972056. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/14775080801972056>

Gonzales (2020). Gutiérrez y Gaido presentaron un plan de obras para Neuquén capital. Diario La Mañana de Neuquén, 2020, URL: <https://www.lmneuquen.com/gutierrez-y-gaido-presentaron-un-plan-obras-neuquen-capital-n709722>

Hernández, M. A. (2005). Ocio y Tiempo Libre. Revista ciencia deporte y cultura física, 1(2005)

Hidalgo Pino, E. A. (2017, 09 01). El ciclismo popular. Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por reconocer. *Ciclismo Popular. Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por reconocer*, 2020, URL: https://www.researchgate.net/publication/328890194_Ciclismo_popular_Una_practica_de_desplazamiento_y_un_campo_de_estudio_por_reconocer

Kerin (2014). *Marketing*. McGraw Hill Education.

Lamb, C. W. (2011). *Marketing* Cengage Learning. 11va Edición.

LLAMAS, G.R. (2004). Los valores en el deporte. *Revista de Educación*, núm. 335. URL: <https://www.educacionyfp.gob.es/dam/jcr:61fac5cf-2550-463c-947e-6462de143872/re33503-pdf.pdf>

Lopez Diaz, G. S. & Sastre Espada, J. (2021 5) | Perfil, motivación y satisfacción del visitante turístico: El caso de Cuenca, ciudad patrimonio de la humanidad | Ayana *Revista de Investigación en Turismo* | 1(2).

Maluenda, V.; Gutauskas, F. A. & Zanfardini, M. (2021). PERFIL Y MOTIVACIONES DE LOS VISITANTES DEL FESTIVAL PROVINCIAL DEL CHEF PATAGÓNICO VILLA PEHUENIA NEUQUÉN - COMPARACIÓN POR GENERACIÓN. URL: https://drive.google.com/file/d/1BzPCeclZAWdadAourdC5lKlix5hQSPS/view?usp=drive_link

Municipalidad de Neuquén (2023). Movilidad saludable: Incorporan más bicisendas en la ciudad de Neuquén. <https://www.neuquencapital.gov.ar/prensa/movilidad-saludable-incorporan-mas-bicisendas-en-la-ciudad-de-neuquen/>

Municipalidad de Neuquén (2023). Mapa de bicisendas. URL: <https://www.neuquencapital.gov.ar/actividades/mapa-de-bicisendas/>

Moral- Moral, M. (2016, 12 01). El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible. *RevistaTurydes*, 21 (Diciembre 2016), URL: <file:///E:/TESIS%202020/BIBLIOGRAFIA%20CICLISMO/Moral-Moral-cicloturismo.pdf>

Neuquén Informa. (2018, 11 16). Prevén 50 kilómetros de bicisendas a lo largo de toda la región metropolitana Confluencia. *Diario Online Neuquén Informa*, 2020, from <https://www.neuqueninforma.gob.ar/preven-50-kilometros-de-bicisendas-a-lo-largo-de-toda-la-region-metropolitana-confluencia/>

Programa DAMI. (2017, 10 01). Plan de Ejecución Metropolitano para la Región de la Confluencia. Ministerio del Interior, obras públicas y vivienda, 2020, URL:https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pem_rmconfluencia_final_marzo_2018_0.pdf

Regules, Y. (2020, 09 17). Crece en todo el país el uso de la bicicleta para el transporte en la pandemia. Diario Río Negro, 2020, URL:<https://www.rionegro.com.ar/crece-en-todo-el-pais-el-uso-de-la-bicicleta-para-el-transporte-en-la-pandemia-1503353/>

Rekalde, Itziar. (2014, 07 01). La Observación Como Estrategia De Investigación Para Construir Contextos De Aprendizaje Y Fomentar Procesos Participativos. Redalyc.org. 2020, URL:<https://www.redalyc.org/pdf/706/70629509009.pdf>

Rodríguez, M.C. (2012, 11 12). Motivaciones del turista: cambio de paradigma. Universidad de Castilla-La Mancha. Facultad de Ciencias Sociales. URL: https://www2.fue.uji.es/gesfue2/doc_fue/docs/jornadas/15turismo/motivaciones.pdf

Rolleat (2021). Cambios en el estilo de vida y concepto según la OMS. URL: <https://rolleat.com/es/estilo-de-vida/>

Ortiz Riveros, Edwin Giovanny (2019). El ciclismo como práctica deportiva que configura sujetos. Universidad Pedagógica Nacional Maestría en de educación énfasis en educación superior, conocimiento y comunicación grupo de investigación en educación superior, conocimiento y globalización. Bogotá D.C. URL: <http://repository.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/10676/TO-23443.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Señal Colombia Deportes (2017). URL: <https://www.senalcolombia.tv/deportes/valores-y-las-bondades-que-promueve-ciclismo>

Tamagni, L. (2011). Ficha interna de cátedra. Segmentación. Facultad de Turismo. -

Trujillo Aristizabal, B. D. (2015). El desempeño de la bicicleta en los campos de: la salud, la movilidad urbana y la recreación. Mg. Walter Lara González. Universidad del Valle Instituto de Educación y Pedagogía Licenciatura en Educación Física y Deportes

UPEFE. (2017, 06 17). Funcionarios firmaron un acuerdo para el desarrollo del Programa DAMI II. Unidad Provincial de Enlace y Ejecución de Proyectos con Financiamiento Externo (UPEFE), 2020, URL <https://www.upefe.gob.ar/funcionarios-nacionales-provinciales-y-municipales-firmaron-un-acuerdo-para-el-desarrollo-del-programa-dami-ii/>

ICEMD. (2017) Instituto de economía digital. Las 6 generaciones de la era digital. URL: https://cdn5.icemd.com/app/uploads/2018/12/Estudio_6-generaciones-de-la-era-digital-.pdf

ANEXOS

Modelo de entrevista en profundidad

- Sexo
- Edad
- Ciudad de residencia
- Estado civil
- Nivel de formación

Preguntas abiertas

¿Hace cuánto tiempo practica el ciclismo recreativo? Me podrías mencionar cómo es tu práctica del ciclismo recreativo... cómo, donde, cuántas veces.

¿De qué forma realiza la actividad; en grupo o individualmente?

¿Qué es lo que busca o los beneficios que busca en la práctica del ciclismo recreativo?

¿Cuáles considera que son las ventajas? ¿Por qué eligen el ciclismo en lugar de otra actividad recreativa?

¿Qué aspectos tiene en cuenta para realizar esta actividad?

¿Qué/quién lo influenció a practicarla?

¿Cómo describiría la experiencia del ciclismo recreativo?

¿Considera que se encuentra en un nivel principiante, intermedio o avanzado respecto a la actividad?

¿Forma parte de algún grupo de ciclistas de la zona? ¿Cómo lo conoció?

¿Qué factores considera relevantes al momento de elegir un grupo para realizar las salidas en bicicleta?

Modelo de encuesta utilizada

Encuesta Ciclismo recreativo en las ciudades de la Confluencia. URL:
<https://forms.gle/gS7XK5aVXeKXgo136>

Informe				
Generación		Conocer lugares	Hacer amigos	Mejorar mi salud
BB	Media	4,00	3,81	4,19
	N	26	26	26
	Desv. Desviación	1,166	1,096	,939
X	Media	4,49	3,95	4,47
	N	110	110	110
	Desv. Desviación	,810	1,184	,798
Y	Media	4,62	3,70	4,74
	N	77	77	77
	Desv. Desviación	,670	1,298	,497
Z	Media	4,57	3,57	4,86
	N	7	7	7
	Desv. Desviación	,787	,976	,378
Total	Media	4,48	3,84	4,55
	N	220	220	220
	Desv. Desviación	,830	1,209	,736

Tabla 6: Puntuación promedio para ventajas del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia (Programa SPSS)

Tabla de ANOVA						
		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Conocer lugares * Generación	Entre grupos (Combinado)	7,644	3	2,548	3,841	,010
	Dentro de grupos	143,283	216	,663		
	Total	150,927	219			
Hacer amigos * Generación	Entre grupos (Combinado)	3,454	3	1,151	,785	,503
	Dentro de grupos	316,655	216	1,466		
	Total	320,109	219			
Mejorar mi salud * Generación	Entre grupos (Combinado)	7,426	3	2,475	4,812	,003
	Dentro de grupos	111,119	216	,514		
	Total	118,545	219			

Tabla 7: Puntuación promedio para ventajas del ciclismo recreativo.

Fuente: elaboración propia (Programa SPSS).