

Nº
26



Datos
breve
ISSN-E: 2711-2772

26

DATOS EN BREVE

CicloVida de Cali: una intervención para incentivar hábitos saludables y promover la cohesión social.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis

    Polisicesi

Datos en breve # 26
Publicación bimensual
Cali, Enero 2021

Datos breve

Datos en Breve - POLIS

CicloVida de Cali: una intervención para incentivar hábitos saludables y promover la cohesión social.

© Observatorio de Políticas Públicas - POLIS

Cali / Universidad Icesi, 2021

ISSN: 2711-2772 (en línea).

Palabras claves:

Datos / Santiago de Cali / Políticas Públicas /
Políticas Urbanas/ Cali (Colombia)

Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas

Primera edición / Enero de 2018

Rector: Francisco Piedrahita Plata

Secretaria General: María Cristina Navia Klemperer

Director Académico: José Hernando Bahamón Lozano

Decanos de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas:

Carlos Enrique Ramírez

Ramiro Guerrero

Coordinador Editorial: Adolfo A. Abadía

Diseño y Diagramación: Sandra Marcela Moreno

Editorial Universidad Icesi

Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali – Colombia

Teléfono: +57 (2) 555 2334

E-mail: editorial@icesi.edu.co

Forma de citación:

POLIS (2021) CicloVida de Cali: una intervención para incentivar hábitos saludables y promover la cohesión social. [Datos en Breve No. 26]. Recuperado de: www.icesi.edu.co/polis/publicaciones/datos-en-breve.php



El Observatorio de Políticas Públicas (POLIS) es un centro de investigación dedicado a la comprensión y a la mejora de la calidad de vida en la región del Pacífico. Llevamos a cabo investigación aplicada en temas urbanos, sociales y educativos que proporciona evidencia que puede ayudar a los responsables de la política pública a tomar decisiones mejor informadas.

EQUIPO DE TRABAJO

Lina Martínez

Directora de POLIS

Valeria Trofimoff

Coordinadora

Isabella Valencia

Coordinadora

Nicolás Vidal

Asistentes de investigación

Andrés David Espada

Asistentes de investigación

Sandra Moreno

Diseñadora

Esteban Robles

Monitor Académico

Índice

The background of the entire page is a photograph of three runners in silhouette, captured in mid-stride on a paved path. The scene is set against a bright, low sun, creating a strong backlight effect and long shadows on the ground. The overall color palette is dominated by teal and blue tones, with the white text providing high contrast.

Introducción

01

Estado de Salud y Obesidad

02

Hábitos saludables

03

Cohesión Social

04

Gestión Pública

CicloVida

Datos
breve

26

CicloVida de Cali: una intervención para incentivar hábitos saludables y promover la cohesión social

El cierre dominical de las vías dedicadas al tráfico vehicular, para ponerlas al servicio de los ciudadanos con el fin de que éstos realicen deporte y actividades recreativas, es una estrategia que nació en Colombia. Primero, se implementó en Bogotá en los años 70 (Alcaldía de Bogotá, s.f.a) y, posteriormente, se expandió a otras ciudades del país. Tanto en Bogotá como en otras ciudades, la iniciativa fue promovida por grupos de ciudadanos que demandaban más espacios verdes y mejor oferta recreativa, razón por la cual se destinó la infraestructura vehicular por un par de horas al uso exclusivo de peatones y ciclistas. Tuvieron que pasar varios años antes de que estas iniciativas ciudadanas fueran adoptadas y apalancadas con recursos públicos para su implementación.

Desde los 70 hasta la fecha, los programas de “Vías Activas”, como se les conoce de manera genérica, han pasado por todas las etapas a las que subsiste un programa de intervención pública: implementación, mejoramiento en el diseño, financiación continua, monitoreo y evaluación. Muy pocos programas de intervención pública en el país subsisten a lo largo de tantas décadas y muestran mejoras continuas a lo largo del tiempo. Las Vías Activas en el país no solo son un ejemplo de estrategias para promover la recreación y la actividad física en nuestro contexto, sino que también son un ejemplo para muchos países en el Sur Global.

Las Vías Activas, como estrategia de política pública, han mostrado beneficios importantes.

Primero, es una intervención sencilla en su diseño y en entrega al ciudadano. Distinto a muchos programas públicos, los ciudadanos que usan las vías activas como programa público no tienen que llenar requisitos o esperar un cupo, cualquiera puede participar. Este sentido democrático y abierto no es una constante en la entrega de bienes públicos, lo que la hace una estrategia inclusiva y altamente democrática.

Segundo, las Vías Activas llenan muchos de los requisitos que se esperan en estrategias públicas encaminadas a cambiar el comportamiento de los individuos. Al reducir las barreras de acceso y modificar el ambiente urbano construido (dar otro uso a las vías), los beneficiarios encuentran todas las condiciones necesarias para realizar actividad física al tiempo que usan de manera proactiva su tiempo libre, y se recrean en actividades distintas a las que realizarían en ausencia del programa.

Tercero, al ser una estrategia abierta e inclusiva, permite la interacción entre los participantes y la posibilidad de movilizarse por espacios urbanos que, de lo contrario, la gente no lo haría. Las ciudades son espacios segregados, y abrir las vías es un mecanismo para promover la cohesión social y la movilidad a través de la malla urbana.

Cuarto, con el paso del tiempo, los programas de Vías Activas han mostrado capacidad de adaptación y mejora. Desde los años 70 hasta la actualidad, las Vías Activas han incluido de manera gradual un sin número de programas asociados a la promoción de la recreación y la actividad física, como la diversificación

de actividades, incluyendo clases dirigidas y programas para niños, entre otros.

Quinto, las Vías Activas al tener recorridos que atraviesan gran parte de las ciudades son capaces de llegar a un mayor número de usuarios. Según las alcaldías de Bogotá, Medellín y Cali, las Vías Activas de estas ciudades reciben, en promedio, cada semana 1.500.000¹, 26.000 y 22.000 usuarios, respectivamente (Alcaldía Mayor de Bogotá, s.f.b; Alcaldía de Medellín, 2019; Alcaldía de Cali, 2019). Atender de manera directa a tantos beneficiarios, ofrece la posibilidad de extender y proveer otros servicios a la comunidad, como información y orientación para el acceso a otros servicios públicos. Esto hace la gestión pública más eficiente e incluyente.

En Cali, la CicloVida se ha implementado desde 1996 los días domingo, con 32 Km de recorrido y una periodicidad semanal. Con el objetivo de evaluar esta intervención y conocer cómo incide en la salud de los usuarios, POLIS en asociación con la Secretaría del Deporte y la Recreación de Cali, realizó un levantamiento de información entre los usuarios del programa. En 2019 se recolectaron 1159 encuestas con un margen de error del 2.8% y un nivel de confianza del 95%. El estudio es estadísticamente representativo por sexo y por sector de la CicloVida – central (76%) y comunitaria (16%) –. Esta información la recolectamos usando las mismas medidas usadas por la Universidad de los Andes en una evaluación realizada en 2013 de la Ciclovía de Bogotá. En este estudio, recogimos información sobre: datos demográficos, salud, actividad física relacionada con transporte, uso de la CicloVida, uso de ciclorrutas, capital social, etc.

La información recolectada en la CicloVida la comparamos con CaliBRANDO, la encuesta poblacional que realiza anualmente POLIS y que recolecta las mismas medidas en salud física, salud emocional, hábitos saludables, obesidad y satisfacción con la gestión gubernamental. Esta comparación permite identificar diferencias entre el usuario de la CicloVida y el caleño promedio.

Este Datos Breve presenta los resultados más importantes de estudio:

-

1. En Bogotá, el programa funciona domingos y festivos.



Obesidad



Estado de salud y obesidad

El 86% de los usuarios de la CicloVida perciben su salud como excelente, muy buena o buena en comparación con el 79% de los caleños (ver gráfico 1). Si bien hay una leve correlación entre ser asistente de la CicloVida y percibir un mejor estado de salud, los usuarios de este programa no necesariamente tienen mejores indicadores de salud, dado que similar a la tendencia de la ciudad (51%), tienen una tasa de sobrepeso y obesidad del 55% (ver gráfico 2) y el 33% de los asistentes con sobrepeso u obesidad tienen hipertensión arterial. Además, experimentan, en promedio, un día más en el cual no se sintieron bien emocionalmente durante el mes comparado con el resto de la población (ver tabla 1).

-

2. Las encuestas fueron recolectadas en los puntos de Atención Prehospitalaria (APH) de la CicloVida. En estos puntos se pesó y se tomó la presión arterial de los encuestados.

Si no existiera la CicloVida,

43%

DE LOS CALEÑOS

con sobrepeso u obesidad se quedaría en casa.

Estos datos permiten inferir que, posiblemente, la población que asiste a la CicloVida se autoselecciona, debido a que al programa asisten en mayor proporción personas con sobrepeso y obesidad que con peso normal y que experimentan en el mes más días en los cuales no se sintieron bien emocionalmente. La autoselección de los participantes es una herramienta que el gobierno puede utilizar con mayor efectividad, dado que el programa se puede convertir en una estrategia focalizada para entregar servicios directos que contribuyan a disminuir las tasas de sobrepeso y obesidad en la ciudad y, por ende, brindar servicios para personas que requieren mayores cuidados de salud.

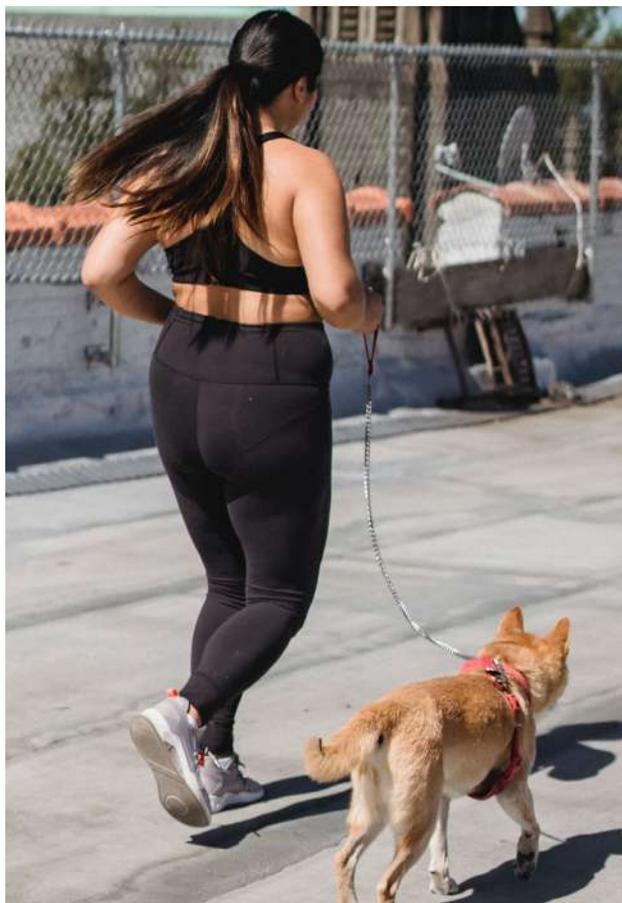
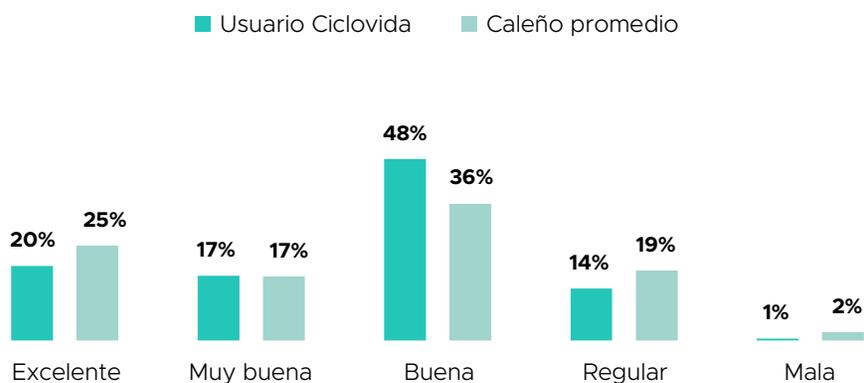


Gráfico 1. Percepción estado de salud



La relación entre las variables es significativa al 1%.
Fuente: estudio CicloVida 2019 y CaliBRANDO 2019.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



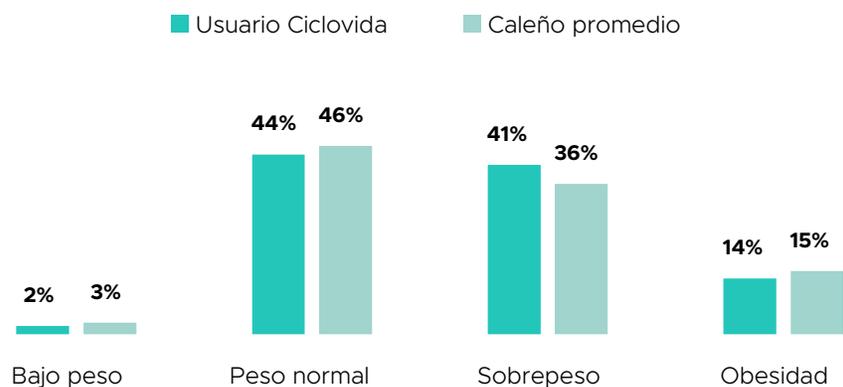
Tabla 1. Promedio de días al mes que no se sintió bien física o emocionalmente

Variable	Usuario Ciclovida	Caleño promedio
Promedio de días al mes que no gozó de buena salud física	2.8*	3.1*
Promedio de días al mes que no gozó de buena salud emocional	4.0***	3.1***
Promedio de días al mes de incapacidad	1.8**	2.5**

Las diferencias son estadísticamente significativas *10%, **5% y ***1%.

Fuente: elaboración propia.

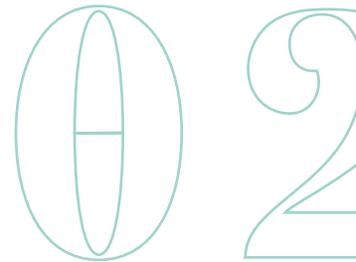
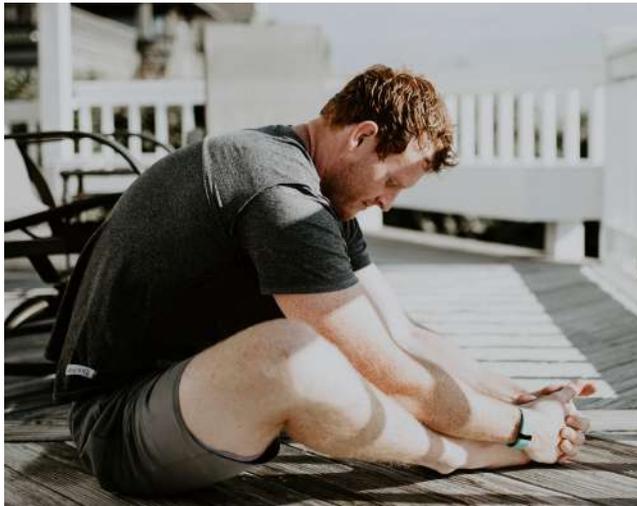
Gráfico 2. Tasas de sobrepeso y obesidad



La relación entre las variables es significativa al 10%.

Fuente: estudio CicloVida 2019 y CaliBRANDO 2019.

HÁBITOS



Hábitos saludables

Cambiar los hábitos alimenticios o deportivos de las personas es un reto para el gobierno, porque elegir qué comer o qué tanta actividad física realizar es una decisión individual. Por ejemplo, si una persona decide tomar diariamente bebidas azucaradas, el gobierno no puede incidir en esta decisión, dado que la alimentación es elección del consumidor. No obstante, ¿hasta qué punto este tipo de decisiones son también un problema público? La evidencia indica que el consumo diario de bebidas azucaradas incrementa la probabilidad de obesidad y, por consiguiente, de sufrir otras enfermedades: diabetes, hipertensión, cáncer, entre otras (PAHO, 2016; CDC, 2020). En este punto es cuando los hábitos poco saludables no sólo residen en la esfera privada – el individuo –, sino que también se trasladan a la esfera pública – el gobierno –, porque los costos del sobrepeso y la obesidad recaen sobre el sistema de salud.



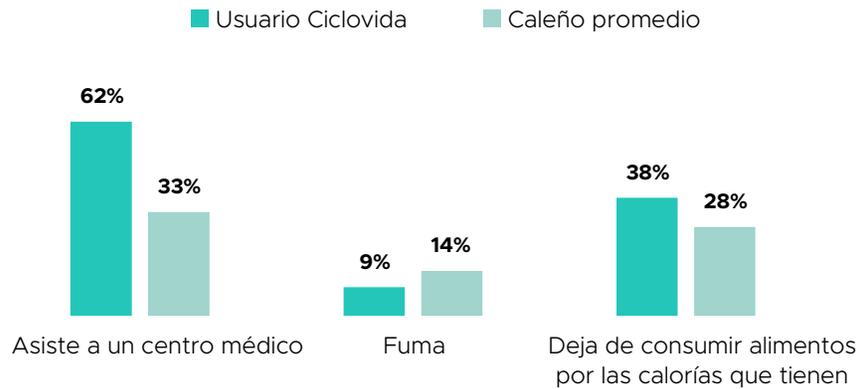
Colombia destina el 4.3% de su PIB nacional para atender a pacientes con algún problema relacionado con el sobrepeso u obesidad, es decir, que al país le cuesta más de tres billones de pesos atender esta problemática en el sistema de salud (OECD, 2019). Actualmente, Cali, similar al promedio nacional, tiene una tasa de sobrepeso y obesidad de aproximadamente el 50% (POLIS, 2018), pero si el gobierno no puede imponer qué comer o qué tanta actividad física realizar, ¿cómo se puede intervenir desde una perspectiva pública esta problemática? Los resultados de este estudio sugieren que la CicloVida es una herramienta que la administración municipal puede aprovechar con mayor eficacia para mejorar el estado de salud de los caleños.

Los caleños que asisten a la Ciclovida tienen mejores hábitos de salud en comparación con el caleño promedio, debido a que han asistido en una mayor proporción a un centro médico en los últimos seis meses, fuman menos e, incluso, se preocupan más por las calorías de los alimentos que consumen (ver gráfico 3). Además, el 88% de los usuarios de la Ciclovida que tienen sobrepeso u obesidad y no están conformes con su peso están haciendo algo para modificarlo, mientras que este porcentaje es del 57% en el resto de la población (ver gráfico 4). Estos datos también contribuyen a afirmar la autoselección de los usuarios de la CicloVida, porque quienes asisten, aunque tengan, por ejemplo, tasas similares de sobrepeso u obesidad al resto de la población, la proporción que tiene hábitos saludables es considerablemente mayor comparado con el caleño promedio.

CICLOVIDA

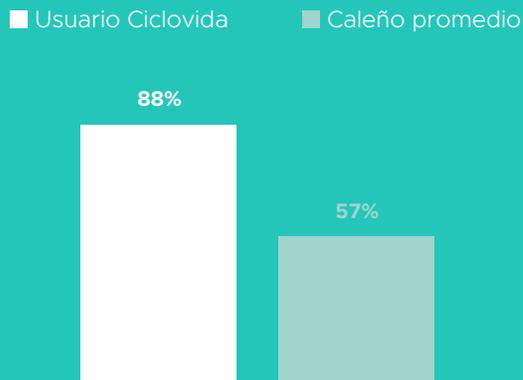
Los caleños que asisten a la Ciclovida tienen mejores hábitos de salud en comparación con el caleño promedio.

Gráfico 3. Hábitos saludables



La relación con cada una de las variables es significativa al 1%.
Fuente: estudio CicloVida 2019 y CaliBRANDO 2019.

Gráficos 4. Personas con sobrepeso u obesidad que no están satisfechas con su peso, pero están haciendo algo para modificarlo



La relación con cada una de las variables es significativa al 1%.
Fuente: estudio CicloVida 2019 y CaliBRANDO 2019.

¿Por qué estos datos son relevantes? En políticas públicas, específicamente en el área de economía del comportamiento, se han incorporado enfoques de algunas teorías de la psicología social con el fin de analizar qué motiva a los individuos a actuar de una forma determinada. Hay dos tipos de motivaciones: extrínsecas e intrínsecas. En las primeras, las personas realizan la acción por una presión u obligación, en otras palabras, responden a factores externos: pagos, promociones, castigos, etc. En las segundas, la acción está impulsada por el interés que despierta en la persona la actividad en sí misma, es decir, se realiza por la satisfacción que genera una actividad sin que intervenga explícitamente un incentivo externo (Cortés, 2010; Deci y Ryan, 1985). Este estudio indica que los usuarios de la CicloVida, posiblemente, tengan una motivación intrínseca de mejorar su estado de salud, porque, comparado con el resto de la población, tienen tasas de sobrepeso y obesidad similares, pero adoptan hábitos saludables.

La evidencia empírica muestra que las motivaciones intrínsecas incrementan la probabilidad de desarrollar un hábito (Oria et al., 2012) y, por ende, a diferencia de las extrínsecas, tienen mayor sostenibilidad en el largo plazo. En este sentido, si la CicloVida recibe usuarios interesados por mejorar su salud, el gobierno puede aprovechar con mayor eficacia este comportamiento, dado que es más fácil tener un efecto en quien ya hace algo para modificar, que en alguien que, aunque tenga sobrepeso u obesidad, no esté interesado en modificarlo. La CicloVida es un espacio que se puede enriquecer con otro tipo de servicios que promuevan la salud de sus usuarios y, así, contribuir a la reducción de las tasas de sobrepeso y obesidad en la ciudad.

Por último, este programa tiene como reto promover a través de sus servicios que la población que requiere mayores cuidados de salud desarrolle hábitos saludables con una permanencia en el tiempo. Además, es importante continuar trabajando en la ampliación del programa, porque, actualmente, recibe el 1% de la población en Cali cada domingo, mientras que en Bogotá la cifra es del 21%. La CicloVida es un espacio que le proporciona a los caleños diversos beneficios y, por ello, es importante realizar un mejoramiento continuo al programa. Cabe resaltar que, en este espacio, los caleños realizan en promedio 140 minutos de actividad física cada domingo, lo cual es cercano a los 150 minutos semanales que recomienda la OMS.

140 MINUTOS

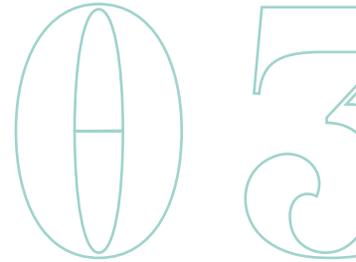
En la CicloVida, los caleños realizan, en promedio, 140 minutos de actividad física cada domingo, lo cual es cercano a los 150 minutos semanales que recomienda la OMS.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



SOCIAL

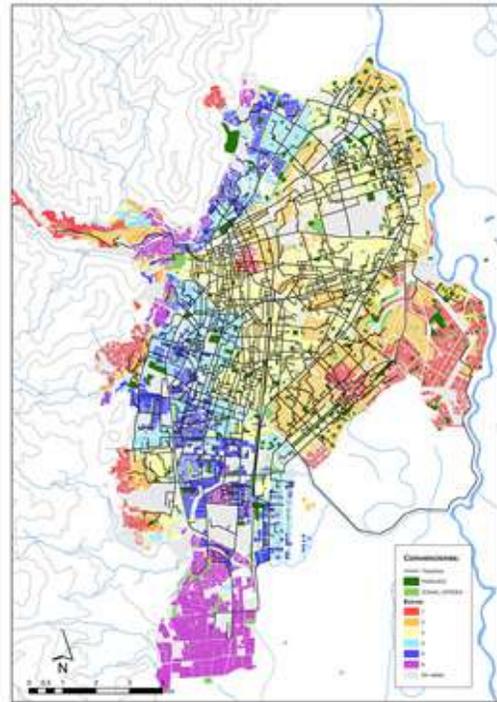


Cohesión Social

Cali es una ciudad cuya distribución espacial es un reflejo de su estratificación social, dado que en la ladera y el oriente predominan los estratos socioeconómicos 1 y 2, mientras que en el sur se concentran los estratos 5 y 6. Duhau (2003) afirma que esta división social del espacio tiene efectos en la interacción entre grupos sociales distintos, los grados aceptación de proximidad espacial entre estratos socioeconómicos diferentes, y la facilidad para acceder a bienes públicos. La segregación espacial ha conllevado a que existan pocos espacios donde además de confluír también interactúen las distintas clases sociales e, incluso, ha contribuido a construir un imaginario colectivo donde el oriente de la ciudad se percibe como una “Cali distinta”, que no está integrada al resto del tejido urbano.

La segregación espacial ha contribuido también a un deterioro en la confianza entre ciudadanos, porque es más fácil confiar en el vecino, a quien conozco, que confiar en alguien que vive en otra parte de la ciudad y, además, tiene un nivel socioeconómico distinto. La CicloVida es una de las pocas intervenciones públicas que no sólo reúne, sino que también promueve la interacción entre ciudadanos de distintos estratos socioeconómicos a través de las actividades que ofrece. Según los resultados de la encuesta, los usuarios recorren prácticamente toda la ciudad – en trayectos origen-destino – en las rutas habilitadas para este espacio (ver mapa 1) (POLIS, 2020). La CicloVida promueve que los ciudadanos transiten por otros espacios urbanos que, en circunstancias distintas, posiblemente, evitarían.

Mapa 1. Análisis origen – destino de los usuarios de la CicloVida dominical en Cali.



Fuente: estudio CicloVida 2019.



63%

*asiste a la CicloVida
cada semana.*

81%

*de los usuarios asiste a la
CicloVida con su familia
y/o su pareja.*

El BID (2020) afirma que los programas deportivos son una actividad colectiva que promueve la confianza interpersonal. La CicloVida brinda a los ciudadanos no sólo un espacio para montar bicicleta o caminar, sino también para asistir a clases dirigidas de aerorumba, aeróbicos y, en general, a una gran variedad de actividades deportivas para todas las edades, donde hay personas de todos los estratos socioeconómicos. Confiar en los demás es indispensable para construir una democracia más sólida y promover el crecimiento económico, porque si confiamos, por ejemplo, tenemos mayor disposición a trabajar en conjunto para solucionar problemas colectivos. Los resultados de la encuesta muestran que las personas confían más en quienes asisten a la CicloVida en comparación con los ciudadanos del resto de la ciudad, ya que interactuar con el otro me permite obtener más información sobre él y, por consiguiente, la CicloVida es una herramienta para promover la cohesión social.

Tabla 2. Un ambiente que genera mayor confianza

	Ciclovida	Cali
Se puede confiar en la mayoría de las personas.	3.5*	2.7*
Las personas se ayudan entre ellas.	3.9*	3.0*

*Escala de 1 a 5, donde 1 es totalmente en desacuerdo y 5 es totalmente de acuerdo con la afirmación.
Fuente: estudio CicloVida 2019.

SIN FORTALECIMIENTO

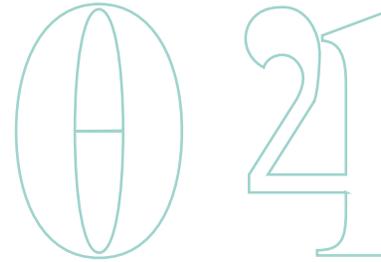
41%
se quedaría en casa, si no existiera la CicloVida.



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis



Question



Gestión Pública

El gobierno, por lo regular, es un actor que las personas perciben lejano a su cotidianidad. La administración municipal interviene, pero, en diversas ocasiones, los ciudadanos no saben cómo, o si saben, consideran que lo hace mal. La CicloVida es uno de los pocos programas gubernamentales que recibe una puntuación de 8.9, en una escala de satisfacción 0 a 10³, por parte de sus usuarios. Tener contacto directo con un programa público y, más aún, estar satisfecho con éste incide en la percepción que tienen los ciudadanos sobre cómo el gobierno maneja sus impuestos y, también influye en el nivel de confianza institucional.

CALIFICACION

8.9

es la calificación que los usuarios dan a la CicloVida en una escala de 0 a 10.

Si bien la CicloVida es un programa a través del cual la alcaldía brinda espacio público y actividades para el deporte y la recreación, sus usuarios no sólo están más satisfechos con el espacio público en la ciudad, también están más satisfechos, en comparación con el caleño promedio, con otros aspectos que no están relacionados con el quehacer del programa: transporte, salud, educación y servicios públicos. La CicloVida es un mecanismo que tiene el gobierno para mejorar su percepción sobre la gestión gubernamental y, también, para generar confianza institucional entre los ciudadanos.

Tabla 3. Satisfacción con la gestión gubernamental.

	Ciclovida	Caleño promedio
Seguridad	4.7	4.6
Servicios de salud	5.0	4.8
		Significancia: ***
Transporte público	4.7	4.5
		Significancia: ***
Generación de empleo	4.5	4.4
Parques y espacios públicos	6.4	6.1
		Significancia: ***
Educación	6.1	5.7
		Significancia: ***
Servicios públicos	5.9	5.4
		Significancia: ***
Tráfico	3.9	5.1
		Significancia: ***
Barrio	5.8	5.9
		Significancia: ***

Las diferencias son estadísticamente significativas *10%, **5% y ***1%.

Fuente: CicloVida 2019 y CaliBRANDO 2016-2019.



Visítenos en:

www.icesi.edu.co/polis



Polisicesi

Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá (s.f.a). Historia ciclovía bogotana. Recuperado de: <https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana#:~:text=El%2015%20de%20diciembre%20de,actualmente%20se%20conoce%20como%20Ciclov%C3%ADa>

Alcaldía Mayor de Bogotá (s.f.b). Ciclovía bogotana. Recuperado de: <https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>

Alcaldía de Medellín (2019). Ciclovías de Medellín, 35 años de servicio. Recuperado de: <https://www.inder.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias/857#:~:text=105.000%20usuarios%20es%20el%20promedio,diferentes%20tramos%20de%20las%20Ciclov%C3%ADas>

Alcaldía de Cali (2020). Dimensionamiento y caracterización del mercado de la CicloVida.

BID (2020). El papel de la confianza en la elusiva búsqueda del crecimiento económico. Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/ideas-que-cuentan/es/el-papel-de-la-confianza-en-la-elusiva-busqueda-del-crecimiento-economico/>

CDC (2020) Los efectos del sobrepeso y la obesidad en la salud. Recuperado de: <https://www.cdc.gov/healthyweight/spanish/effects.html>

Cortés Fonnegra, L. M. (2010). La economía del comportamiento y la teoría de las motivaciones en el estudio de los factores determinantes en el uso del recurso hídrico en comunidades rurales en Colombia. Trilogía Ciencia Tecnología Sociedad, 2(2).

Deci, E. y R. Ryan (1985) "The general causality orientations scale: Self-determination in personality" Journal of Research in Personality. E. U. University of Rochester.

Duhau, E. (2003a). División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. Papeles de Población, 36, 161-210.

OECD (2019). The Heavy Burden of Obesity: The Economics of Prevention, OECD Health Policy Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/67450d67-en>.

Oria, H. M., Sánchez, M. L. Z., López-Barajas, D. M., & Aguilera, S. C. (2012). Prevención de la obesidad infantil a través de una motivación intrínseca hacia la práctica de actividad física. Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación, (22), 49-52.

PAHO (2016). La OMS insta a tomar acción a nivel mundial para reducir el consumo de las bebidas azucaradas y su impacto sobre la salud. Recuperado de: https://www.paho.org/per/index.php?option=com_content&view=article&id=3595:la-oms-insta-a-tomar-accion-a-nivel-mundial-para-reducir-el-consumo-de-las-bebidas-azucaradas-y-su-impacto-sobre-la-salud&Itemid=900

POLIS (2018) ¿Cómo está la salud física de los caleños? [Datos en Breve No. 3]. Recuperado de: <https://www.icesi.edu.co/polis/publicaciones/-datos-en-breve.php>

POLIS (2020) Movilidad sostenible para la post-pandemia [Datos en Breve No. 15]. Recuperado de: <https://www.icesi.edu.co/polis/publicaciones/-datos-en-breve.php>

Ficha técnica:

Estudio CicloVida

Grupo objetivo:
Hombres y mujeres mayores de 18 años residentes en Cali y usuarios de la CicloVida.
Tamaño de la muestra:
1159 encuestas realizadas en mayo y junio de 2019. Encuesta representativa por sexo y por sector de la CicloVida – central (76%) y comunitaria (16%). 8% de las encuestas se realizaron en la CicloVida nocturna.
Técnica de recolección:
Encuestas directas – cara a cara – en los puntos de Atención Prehospitalaria (APH) de la CicloVida.
Margen de error:
2.8% con un nivel de confianza del 95%.

Calibrando 2019

Grupo objetivo:
Hombres y mujeres mayores de 18 años residentes en Cali.
Tamaño de la muestra:
1286 encuestas realizadas en junio de 2019. Encuesta representativa por sexo, estrato socioeconómica y raza/etnia.
Técnica de recolección:
Encuestas directas – cara a cara – en puntos centrales de la ciudad.
Margen de error:
2.8% con un nivel de confianza del 95%.

Más información: observatoriopolis@icesi.edu.co o visítanos en nuestra web

www.icesi.edu.co/polis

Haz click aquí y síguenos en nuestras redes sociales: **#Polisicesi**



Visítenos en:
www.icesi.edu.co/polis
f t i y Polisicesi