



CONOCER LA VIABILIDAD E IMPLEMENTACION DE BICIPARKING PARA LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL UNIVERSITARIO ERASMO MEOZ DE LA CIUDAD DE CUCUTA NORTE DE SANTANDER (ESE HUEM)

Shirley Viviana García Forero. Id: 834894

Erika Tatiana Florian Jacome. Id: 837631

Carlos Jair Corredor Mendoza. Id: 838283

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

Rectoría Regional Santanderes

Sede Cúcuta (Nortde de Santander)

Especialización en gerencia en riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo

2022

CONOCER LA VIABILIDAD E IMPLEMENTACION DE BICIPARKING PARA LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL UNIVERSITARIO ERASMO MEOZ DE LA CIUDAD DE CUCUTA NORTE DE SANTANDER (ESE HUEM)

Especialización en gerencia en riesgos laborales, seguridad y salud en el trabajo

CURSO:

Metodología de la investigación

PRESENTADO POR:

Shirley Viviana García Forero. Id: 834894

Erika Tatiana Florian Jacome. Id: 837631

Carlos Jair Corredor Mendoza. Id: 838283

PROFESORA:

Yolanda Viviana Castellanos Romero

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

Cúcuta

2022

Resumen

La presente investigación atiende a conocer la viabilidad de implementar un biciparking en el Hospital Erasmo Meoz para sus colaboradores, con el objetivo de mejorar espacios para los trabajadores que por salud, ambiente y movilidad prefieran hacer uso de la bicicleta como medio de transporte principal, para lo cual fue fundamental para el cumplimiento de los objetivos propuestos, determinar el porcentaje de los colaboradores que harían el uso del biciparking en el Hospital Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta Norte de Santander, Respecto al uso de bicicletas como medio de transporte; se identificó el de interés de la Subgerencia sobre la implementación del biciparking a través de una encuesta; y se estableció el área de ubicación y construcción de los módulos del biciparking con los respectivos croquis señalización y cantidad; seguidamente se disponen las conclusiones para finalizar el documento que se construyó a partir de este trabajo de investigación.

Abstract

This research aims to determine the feasibility of implementing a bike park in the Erasmo Meoz Hospital for its collaborators, with the aim of improving spaces for workers who, due to health, environment and mobility, prefer to use the bicycle as the main means of transport, to which was fundamental for the fulfillment of the proposed objectives, to determine the percentage of the collaborators who would make use of the bike parking at the Erasmo Meoz Hospital in the city of Cúcuta Norte de Santander, regarding the use of bicycles as a means of transport; The one of interest of the Submanagement on the implementation of bicycle parking was identified through a survey; and the location and construction area of the bike parking modules is established with the respective signaling sketches and quantity; then the conclusions are arranged to finalize the document that was built from this research work.

Dedicatoria

Agradecimientos

Contenido

Capítulo 1.....	10
1.1 Título.....	10
1.2 Planteamiento de problema.....	10
1.3 Pregunta de investigación.....	12
1.4 Justificación.....	12
1.5 Objetivos.....	13
1.5.1 Objetivo general.....	13
1.6 Alcance.....	14
Capítulo 2.....	14
2.1 Marco de referencia.....	14
2.1.1 Antecedentes o estado del arte.....	15
2.2.1 Antecedentes internacionales.....	15
2.2.2. Antecedentes nacionales.....	16
2.2.3 Antecedentes regionales.....	16
2.3 Marco teórico.....	17
2.3.1 Teoría de la felicidad organizacional.....	17
2.3.2. Teoría del aprendizaje social.....	20
2.3.3. Teoría de los estilos de vida.....	23
2.4 Marco legal.....	25
2.4.1. Internacional.....	25
2.4.2 Nacional.....	26
2.4.3. Institucional.....	27

Capítulo 3.....	29
3.1 Diseño metodológico	29
3.2 Población y muestra	29
3.3 Recolección de la información	30
3.4 Instrumentos.....	31
3.5 Método de análisis.....	31
Capítulo 4.....	32
4.1 Análisis de Instrumentos.....	32
4.1.2 Análisis Inferencial.....	39
Capítulo 5.....	40
5.1 Porcentaje de colaboradores que harían uso del Biciparking en el Hospital Erasmus Meoz de la ciudad de Cúcuta Norte de Santander, con ocasión a disponer de la bicicleta como medio de transporte.....	40
5.2 Nivel de interés de la dependencia de Talento Humano Desarrollo Organizacional, sobre la implementación de un Biciparking que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte para los colaboradores	44
5.3 Área de Ubicación y Construcción de los Módulos del Biciparking con los respectivos Croquis, Señalización y Cantidad.....	47
Conclusiones.....	49
BIBLIOGRAFÍA	50
ANEXOS	55

Lista de Tablas

	Pag.
Tabla 1. La Bicicleta como medio de transporte	32
Tabla 2. Utilizaría la bicicleta como medio de transporte	33
Tabla 3. Beneficios de salubridad y movilidad del uso de la bicicleta	34
Tabla 4. Desplazamiento seguro en bicicleta	35
Tabla 5. Llegada al HUEM	36
Tabla 6. No hay cuidado y seguridad para la bicicleta en el parqueadero del HUEM...	37
Tabla 7. Biciparking en el HUEM	38

Lista de Gráficas

	Pag.
Gráfica 1. La Bicicleta como medio de transporte.....	33
Gráfica 2. Utilizaría la bicicleta como medio de transporte	34
Gráfica 3. Beneficios de salubridad y movilidad del uso de la bicicleta	35
Gráfica 4. Desplazamiento seguro en bicicleta	36
Gráfica 5. Llegada al HUEM	37
Gráfica 6. No hay cuidado y seguridad para la bicicleta en el parqueadero del HUEM.....	38
Gráfica 7. Biciparking en el HUEM	39

Capítulo 1

1.1 Título

CONOCER LA VIABILIDAD E IMPLEMENTACION DE BICIPARKING PARA LOS COLABORADORES DE EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL UNIVERSITARIO ERASMO MEOZ DE LA CIUDAD DE CUCUTA NORTE DE SANTANDER (ESE HUEM)

1.2 Planteamiento de problema

La bicicleta ha tomado un papel muy importante como una alternativa de movilidad y una revolución urbanística en las grandes ciudades (Bogotá Cómo Vamos, 2017), donde la ciudad de Cúcuta, no se ha quedado atrás, sin embargo, de acuerdo con la nota periodista realizada por el periódico La Opinión (2017), solo el 4% de los cucuteños utiliza la bicicleta para desplazarse a sus actividades habituales, el 62% lo hace en transporte público, el 24% en vehículo propio, y el 10% caminando. Ante cuyas cifras se evidencia la falta de implementación de este transporte, como un medio que sea utilizado durante la rutina diaria.

La movilidad urbana es uno de los puntos álgidos en el orden y desarrollo de una ciudad, en este entendido es fundamental tener en cuenta que la movilidad atañe al desplazamiento que una persona hace de un lugar a otro y en este ejercicio hace uso de instrumentos que le facilitan el mismo, haciendo referencia a los medios de transporte (Velásquez, 2015).

En el cotidiano transcurrir del movimiento de una ciudad se presentan diferentes problemáticas de movilidad, de las cuales Cúcuta no está exenta, estas confluyen en la congestión del tránsito vehicular, la accidentalidad, el impacto medioambiental, determinando la calidad de vida de los ciudadanos e influyen en el acceso de vías del municipio, la solución a estos problemas radica en abrir las posibilidades a que se proporcione la seguridad y se mitiguen los hechos que propician los accidentes y/o muertes

de peatones y conductores, así como las condiciones ambientales tendientes a reducir la contaminación del aire y los desplazamientos de energía (Velásquez, 2015).

De igual forma, la movilidad como parte del desarrollo urbano, es un eje fundamental en la planeación urbanística, de acuerdo con Velásquez (2015), la movilidad no sólo se convierte en un hábito, sino también se aprehende en el aprendizaje, y se construye desde sus actores sociales, es decir los usuarios que constantemente se desplazan (Velásquez, 2015).

Ahora bien, la movilidad y el transporte son dos factores importantes en el desarrollo sostenible urbano, teniendo en cuenta el impacto ambiental, y socioeconómico sobre todo en temas de accesibilidad, factor que se relaciona con sectores económicos, en este sentido el uso frecuente de la moto y la bicicleta contribuye con la sostenibilidad urbana (Montezuma, 2003).

Según diferentes datos, se revela que unos de los factores para que la gente no utilice la bicicleta en su día a día se encuentran: Seguridad ciudadana (robos), seguridad vial (accidentes viales), la exposición a emisiones (Gases emitidos por los vehículos) y la falta de parqueaderos seguros para dejar sus bicicletas (Guerrero Rodriguez, Leal Rojas, Salazar Herrera, & Sanchez Orduz, 2018), donde en la ciudad de Cúcuta, la problemática se encuentra enfocada a dos factores anteriormente mencionados, los cuales son la falta de malla vial, pues la ciudad cuenta con 9 km de ciclorrutas segregadas y sin ningún tipo de interconexión, por lo que urge una intervención para generar más espacios a los ciclistas y promover el uso de la bicicleta (La Opinión, 2017) y la seguridad alrededor de falta de parqueaderos seguros para dejar sus bicicletas.

Además, se debe hacer hincapié en los pros y los contras que trae el uso de la bicicleta como medio de transporte principal, factores que están sujetos al trabajo coordinado entre el sector empresarial, el Estado y la sociedad en lo referente a consentir las medidas que se dispongan en lo pertinente (vías, acceso, tránsito, espacio, orientaciones) (Camacho, 2016).

Por la anterior, ante estas problemáticas, se han desarrollado iniciativas en las cuales se ha buscado la construcción de 130 kilómetros para consolidar en este territorio de frontera el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad más saludable y amigable con el medioambiente, además de la construcción de tres puntos de parqueo de bicicletas en la zona céntrica de Cúcuta, donde, los ciudadanos podrán ubicar cerca de 66 bicicletas (El Tiempo, 2017). Sin embargo, estas iniciativas, no han logrado ser suficientes para que, en la ciudad fronteriza de Cúcuta, el uso de la bicicleta sea considerado como un medio de transporte masivo usado por un porcentaje considerable de la población cucuteña.

Por otra parte, teniendo en cuenta lo pertinente en salud y seguridad en el trabajo de los colaboradores de la ESE HUEM, por lo anteriormente mencionado, es importante implementar estrategias que contribuyan al mejoramiento de los hábitos y estilos de vida saludables de sus colaboradores, determinando la importancia de disfrutar de un ambiente sano a partir de acciones propias que permiten mitigar la contaminación por gases de la utilización de automóviles, así como de desarrollar actividades que permitan ejercitar el cuerpo mejorando la salud y contribuir a la mejora de la movilidad en la ciudad de Cúcuta.

1.3 Pregunta de investigación

¿Cómo determinar si es viable la implementación del biciparking para el mejoramiento de los hábitos y estilos de vida saludables de los colaboradores de la ESE HUEM?

1.4 Justificación

El uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades plantea una alternativa a diferentes modelos, como los dirigidos al fortalecimiento del transporte público, a la circulación de vehículos motorizados no contaminantes o a la promoción de los desplazamientos a pie. Los beneficios de la presencia de este vehículo han sido analizados desde diversos enfoques en los últimos años, abarcando aspectos económicos,

urbanísticos, sociales, ambientales y paisajísticos, por citar algunos de los más relevantes (Jordi, 2017).

Ante las problemáticas relacionadas al uso de la bicicleta en la ciudad de Cúcuta, el desarrollo de este trabajo busca enfocarse en brindar solución a uno de ellos, siendo esta, la problemática en torno a la falta de parqueaderos o parking en la ciudad que permitan a las personas dejar este medio de transporte de forma segura, en un caso más específico al personal adscrito a la ESE HUEM, al cual se pretende llevar a cabo con el desarrollo de este, de un programa de promoción que incentive y motive el uso de la bicicleta, no solo como una alternativa de movilidad, sino en especial, como una alternativa que permita fortalecer hábitos y estilos de vida saludable en ellos por medio del uso de la bicicleta.

Teniendo en cuenta la contribución al mejoramiento de la calidad del medio ambiente, de la movilidad urbanística, y del desarrollo sostenible de las ciudades este documento pretende dar a conocer la viabilidad de la implementación de un biciparking en la ESE HUEM de la ciudad de Cúcuta, que finalmente también mejorará los hábitos y estilos de vida saludable de sus colaboradores.

La importancia de esta investigación radica entonces no sólo en lo anteriormente expuesto, sino que la construcción del presente proyecto sirve como fundamento de próximas investigaciones en relación con el tema objeto de estudio, así como se constituye un documento de consulta del Hospital Erasmo Meoz en lo concerniente a la seguridad y salud en el trabajo.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo general

Conocer la viabilidad e implementación del biciparking en las instalaciones para mejorar hábitos y estilos de vida saludables para los colaboradores de la ESE HUEM.

1.5.2 Objetivos específicos

1. Determinar el porcentaje de los colaboradores que harían el uso del biciparking en el Hospital Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta Norte de Santander. Respecto al uso de bicicletas como medio de transporte a través de la aplicación de encuestas.
2. Identificar el nivel de interés de la Dirección de Talento Humano y Desarrollo Organizacional sobre la implementación del biciparking a través de una encuesta.
3. Establecer el área de ubicación y construcción de los módulos del biciparking con los respectivos croquis señalización y cantidad.

1.6 Alcance

El presente Proyecto de Investigación abarca el conocimiento de la viabilidad de la implementación de un biciparking para los colaboradores de distintas dependencias del hospital Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta.

Capítulo 2

2.1 Marco de referencia

En el presente ítem se presentan diferentes investigaciones, proyectos, documentos teóricos, artículos relevantes en torno al tema objeto de estudio desde el contexto internacional, nacional, y regional.

2.1.1 Antecedentes o estado del arte

2.2.1 Antecedentes internacionales

Morales, Gómez, García, Chaparro y Carreño (2018). “Estilo de vida saludable en estudiantes de enfermería del Estado de México”. Programa de Enfermería. México.

Este artículo de investigación tuvo por objetivo realizar una descripción del estilo de vida saludable de los estudiantes del programa de enfermería de la Universidad Autónoma del Estado de México. Por lo tanto, toma pertinencia en la relación que existe con hábitos saludables, siendo en este caso la transición de juventud a la adultez y que tendencias tienen en el consumo de alimentos y actividades físicas.

Por otra parte, un estudio realizado en México tuvo la finalidad de establecer los efectos de los estilos de vida en las capacidades sociales de los jóvenes (Otáñez, 2018). Este antecedente cobra relevancia debido a que las capacidades sociales se relacionan con los hábitos que mejoran la salud de los jóvenes, tomando en cuenta dos componentes: el físico que se enfoca en el estado de la salud y el social, que se orienta a la capacidad de relacionarse con otras personas, considerando el factor en común que son los hábitos saludables.

Vargas, Escárzaga y Martínez, (2019). “Elaborar un diagnóstico que revelara cuáles son las prácticas inclusivas que se realizan en un entorno escolar en relación con los estilos de vida saludable”.

Por ende, el desarrollo de los jóvenes mediante la implementación de estilos de vida saludables toma relevancia al contextualizar la importancia de estas prácticas para el mejoramiento de la salud física, lo cual, abarca el bienestar integral a nivel individual y puede tomarse como referente para argumentar el tema objeto de estudio en la presente investigación.

2.2.2. Antecedentes nacionales

(Calpa, Santacruz, Álvarez, Zambrano, Hernández y Matabanchoy, 2019). “Analizar las estrategias de promoción de la salud para el fomento de Estilos de Vida Saludables en escenarios de familia, trabajo, comunidad, educación y sector sanitario”.

Este artículo se enfocó en la implementación de los estilos vida, además se relaciona directamente con el eje temático que se desarrolla en el presente trabajo, por lo cual, resulta válido tener en cuenta la incorporación del referente desde sus objetivos planteados, así como analizar sus resultados.

(Moya y Alvarado, 2018). Evaluación de la estructura del componente regular de los programas departamentales de hábitos y estilos de vida saludable, Colombia, 2014-2015.

A partir, de un análisis de los programas de implementación de estilos de vida saludables se puede considerar la metodología y resultados de este proyecto con relación a la investigación presente.

2.2.3 Antecedentes regionales

Flórez, Leal, Canal, Salgado, Rivera, Rodríguez y Vidal, (2019, p. 83). “analizar la relación entre variables de personalidad y calidad de vida en estudiantes de la Corporación Universitaria Minuto de Dios”

Desde la ciudad de Cúcuta, el desarrollo de este proyecto permite que de acuerdo con las características de la región incorporadas en el mismo se pueda elaborar un análisis correlativo con las variables del presente trabajo, nutriendo el objetivo del mismo.

Por otra parte, otro artículo investigativo indaga e infiere sobre las diversas problemáticas en los hábitos de vida y comunicación saludable en 3 barrios de la zona periférica de la ciudad de Cúcuta (Ortega y Niño, 2021). Es así, que las problemáticas se consideran factores influyentes para la asimilación de estilos de vida saludables, considerando las rutinas que ya poseen los trabajadores, por ende, la incorporación de este

referente permitirá indagar en la relación de estos aspectos a nivel individual y su influencia en las decisiones de transporte de los colaboradores.

Finalmente, se toma un estudio realizado en la ciudad de Cúcuta que tuvo como meta determinar estilos de vida saludables en las personas que acuden a los eventos de ciclovía en la ciudad de Cúcuta (Viviescas, Moncada, Mendiola, Ramírez, Lizcano y Zapata, 2021). El estudio cobra relevancia debido a que se analizan los cambios presentes en los adultos, lo cual, se vincula a los temas que se tratarán en el presente trabajo.

2.3 Marco teórico

En este acápite se desarrollarán las teorías ajustadas al tema objeto de estudio, de manera que sean la columna vertebral de la investigación y permitan la construcción de conocimiento en torno a este.

2.3.1 Teoría de la felicidad organizacional

En relación a las bases teóricas que se utilizaran para dar soporte al presente trabajo de investigación, se resalta en un principio a la teoría de la felicidad organizacional, dado que si bien el enfoque se encamina al fortalecimiento de hábitos y estilos de vida saludables para los colaboradores de la ESE HUEM mediante la implementación de un biciparking en las instalaciones, se debe tener en cuenta que este es un factor determinante dentro de la felicidad que permee a cada uno de los empleados en su puesto de trabajo, lo cual, a su vez influye en el trato que tienen con sus demás compañeros y con los pacientes que acuden al hospital, por ende, es pertinente estudiar la influencia de los estilos de vida dentro de este ámbito y como la construcción de un bici parking podría influir positivamente para mejorar el ambiente laboral dentro de la entidad.

Por consiguiente, es coherente traer a coalición los aportes de Cruz, Ramírez y Sánchez, (2015), ya que establecen que esta teoría se enmarca en la felicidad como un factor determinante en el aumento de la productividad y el bienestar laboral de una empresa,

dado que diversos factores propios y ajenos a la entidad convergen e influyen en la felicidad organizacional, así mismo, estas autoras comparten que a partir de su investigación lograron identificar que un amplio número de organizaciones a nivel mundial hacen uso de herramientas ligadas a la teoría de la felicidad para enmarcarla como un aspecto determinante en la calidad del trabajo.

Entonces, traída la teoría a un entorno como lo es una empresa social del estado encaminada a la prestación de los servicios de la salud, se sobreentiende que su personal maneja altos niveles de estrés y de carga laboral, principalmente, si tenemos en cuenta la situación de emergencia global que se presentó por la pandemia, por lo tanto, es importante que desde la gerencia hospitalaria se tomen medidas que contribuyan a optimizar el estado emocional de los trabajadores promoviendo su salud y seguridad en el trabajo.

Lo anterior, tomando como base el hecho de que, el uso del transporte público por parte de los colaboradores que no tienen vehículo o moto propios para dirigirse a su lugar de trabajo, puede llegar a conducirlos a situaciones de estrés, tanto por los constantes trancones de las horas pico como por las aglomeraciones que se presentan, sin mencionar, el alto gasto económico que conlleva, mientras que el aprovechamiento de la bicicleta como medio de transporte principal, produce cambios positivos para la persona tales como un ahorro en el costo diario del pasaje y disminución de los niveles de contaminación, asimismo, despeja la mente al recibir aire fresco de manera directa, relaja los músculos y los ejercita.

Por consiguiente, el hecho de que la institución cuente con un espacio de bici parking motiva a que los colaboradores quieran utilizar la bicicleta como medio principal de transporte al sentir el apoyo institucional, así como la seguridad de que su medio de transporte no será robado mientras laboran, sino que al contrario cuenta con una zona óptima para su cuidado, lo que en consecuencia, conlleva a aumentar los niveles de felicidad de la persona, mejorando su estado físico al permitirle ejercitarse diariamente e hidratarse constantemente, llevando al empleado a implementar un estilo de vida más

saludable, al tiempo que se aplica de manera directa la teoría de la felicidad organizacional, al mejorar el estado emocional del colaborador al ejercitar su cuerpo y su mente antes de empezar su jornada laboral.

Por otra parte, el planteamiento anterior que justifica la pertinencia de la implementación del bici parking dado las cualidades positivas que brinda en relación a la teoría de la felicidad organizacional, se liga a los postulados de Fernández (2015) al respecto, dado que este afirma que existe una relación entre pensamiento y sentimiento que es mutuamente condicionante, especificando que dependiendo si un pensamiento es positivo o negativo generará emociones encaminadas a esa vibración, por ende, la teoría de la felicidad organizacional plantea que las “emociones positivas producen pensamientos positivos, y a su vez los pensamientos optimistas fortalecen el sentimiento expansivo” (Fernández, 2015).

Por ende, tomando en consideración la característica expansiva que señala el autor se determina la importancia del uso de esta teoría para la consecución efectiva de un bienestar integral y laboral para los colaboradores, ya que como se mencionó anteriormente, la aplicación de esta teoría en los espacios laborales permite mejorar el clima organizacional que se maneja entre los mismos, lo que conlleva a acotar que, al implementar el espacio correspondiente al bici parking, se contribuirá a traer una sensación de seguridad, tranquilidad y bienestar, lo cual, se verá reflejado en la incorporación de la bicicleta a la rutina de transporte de los empleados, lo cual, al mejorar los niveles emocionales de los mismos, llevará a que se genere el efecto expansivo que menciona el autor y contribuirá a optimizar los estados emocionales de sus compañeros, así como a brindar un trato más humano y cordial a los pacientes que se acercan al centro hospitalario, presentando un servicio caracterizado por una actitud armónica y agradable, primando la búsqueda de la satisfacción de las necesidades del paciente de la mejor manera, optimizando la prestación del servicio y el ambiente laboral y por consiguiente, mejorando la calidad de los servicios que brinda la E.S.E. HUEM.

2.3.2. Teoría del aprendizaje social

Por otra parte, la teoría del aprendizaje social toma relevancia debido a los aspectos que se destacan al momento de la observación y asimilación según corresponda para cada individuo el apropiarse ciertos comportamientos, creencias y conductas, siendo en este caso el estilo de vida saludable,

Bandura acepta que los humanos adquieren destrezas y conductas de modo operante e instrumental, rechazando así que nuestros aprendizajes se realicen, según el modelo conductista. Pone de relieve cómo, entre la observación y la imitación, intervienen factores cognitivos que ayudan al sujeto a decidir si lo observado se imita o no. (Lacal, 2009, p. 2).

Es así, que la teoría de aprendizaje es pertinente en relación a las capacidades de análisis de las personas respecto los estilos de vida saludables, tomando en cuenta que beneficios y perjuicios que deben afrontar según corresponda los conocimientos que estos apropien, no obstante, se reconoce que el proceso de observación y aceptación de esta teoría le concierne a los trabajadores y por lo tanto, se deben realizar observaciones durante el proceso de asimilación de los hábitos y estilos de vida saludables.

Sin embargo, las condiciones en que se asimila el aprendizaje por medio de la imitación son susceptibles a la acción colectiva de los demás trabajadores, por lo tanto, el proceso de aprendizaje social se relaciona a la percepción que tengan los individuos de los hábitos que se les está ofreciendo. Desde la postura de Bandura las condiciones del aprendizaje tienen afinidad acorde a lo que se imita y se adjudica (Morinigo y Fenner, 2019). Por lo tanto, la capacidad de asimilación de los sujetos se debe a los requisitos o condiciones en que se encuentren, por lo cual, el adoptar los estilos de vida saludables depende de la disposición de los sujetos, además de la pertenencia que tengan los beneficios en la calidad de vida de los trabajadores.

Además, los procesos de aprendizaje de los estilos de vida saludables se ven influenciados por el ambiente en que se desenvuelven los trabajadores del HUEM. “En todo

proceso de aprendizaje están presentes dos elementos: el factor cognitivo y el factor social” (Rodríguez y Cantero, 2020, p. 73). Debido a la finalidad de la teoría del aprendizaje social, en concordancia con los efectos que ocasionan los hábitos y estilos de vida saludables la ubicación del contexto en que se desarrolla es esencial considerar la pertinencia de esta teoría en cómo los hábitos saludables proporcionan beneficios en el estilo de vida, salud física y mental, dejando resultados beneficios para la población objeto de estudio.

No obstante, la relación entre los estilos de vida saludables y la teoría del aprendizaje social radica en la aceptación de los individuos de nuevas acciones que se asimilan a nivel de grupo, sin embargo, la apropiación de nuevos conocimientos dentro de un área laboral que se vincula a la salud y el bienestar, por lo tanto, la implementación de estos estilos de vida saludables resulta en un proceso de adecuación de los espacios de trabajo, el fomento de un ambiente que proporcione calma y serenidad para los empleados, por lo cual, los estilos de vida saludables se pueden apreciar y asimilar a través de procesos de aprendizaje social que mientras sigan ocupándose continuarán desarrollando nuevos hábitos que contribuyan a establecer estilos de vida saludables.

Al mismo tiempo, los estilos de vida saludables se basan en actividades y hábitos que contribuyan al fortalecimiento físico, mejorando la salud del cuerpo, además de la salud mental, lo cual aporta al desarrollo de los individuos, optimizando así su rendimiento dentro del escenario laboral y personal, por su parte, el ambiente que se desenvuelve dentro del escenario laboral resulta ser más sano tanto para los trabajadores como los usuarios, lo cual fomenta un mejoramiento positivo para el establecimiento.

De la misma forma, el aprendizaje social permite la asimilación de nuevos conocimientos, siendo en este caso los estilos de vida saludables, por ende, las condiciones en que sucede el aprendizaje por imitación se debe al contexto en que se encuentran los individuos, es así, que la apropiación de los distintos tipos de hábitos saludables, por lo cual, como se mencionó anteriormente, los escenarios necesarios para que la apropiación de estos hábitos se realice es primordial tener un ambiente propicio para que los trabajadores

pueden tener un espacio adecuado, en el que se fomente las actividades que mejoren la calidad de vida por medio de la imitación, lo cual fortalece la capacidad de distinción de las acciones que los trabajadores quieren asimilar.

Además, la teoría fundamenta el aprendizaje por medio de los factores que se encuentran en el entorno, por lo cual, la influencia de estos radica en las condiciones que favorezcan el aprendizaje, aun cuando el enfoque primario se debe a la imitación de las acciones, el contexto toma relevancia al momento de plantear un escenario que promueva el desarrollo de los hábitos y estilos de vida saludables dentro de los horarios y eventos que se proporcionen por parte del HUEM, lo cual, se orienta a la motivación e incentivos de los trabajadores por medio de acciones que fortalezcan y favorezcan los principales la aplicación de dichos hábitos, no obstante, para el desarrollo de los saberes que se asimilan es necesario destacar que no se trata de algo que ejerce como normativa de la institución, sino que es un proceso que motiva el pensamiento a través de actividades que aseguran el bienestar físico y mental.

Por otra parte, Ausbel (1983), habla del aprendizaje significativo, el cual hace referencia a que el individuo ya tiene unos saberes previos en relación con el fenómeno, por lo tanto, el aprendizaje es dinámico para construir nuevo conocimiento y será más significativo para él, en la medida en que la información anterior se relaciona con la que acaba de adquirir (Ausbel, 1983); ahora bien, Ballester (2002), indica que este aprendizaje se desarrolla a lo largo del tiempo, en donde se debe producir un choque entre el antiguo saber y el nuevo para lograr un equilibrio entre estos y la estructura cognitiva de la persona una vez se incorpore a ella nuevo conocimiento pasando por un proceso de transformación (Ballester, 2002); lo que se puede complementar con lo ya establecido por Ausbel (2002), respecto a la presente teoría, y es que el conocimiento se edifica armónica y coherentemente desde concepciones concretas, en donde surge la comprensión e interpretación del conocimiento y hace que se mantenga lo aprendido en el tiempo (Ausbel, 2002). De tal manera que para Ausbel el aprendizaje significativo se da a partir de la

experiencia previa, es decir que se construye conocimiento basado en el constructivismo; en tanto que los colaboradores del HUEM como público objetivo de la presente investigación, ya saben de los beneficios de un transporte alternativo como el uso de la bicicleta desde su propia perspectiva y relación con el deporte, ahora bien profundizar, sensibilizar en los hábitos de vida saludable que aporta un bici recorrido hacia su trabajo, además de los efectos positivos para el medio ambiente, conlleva a que se equilibre el conocimiento, se aprehenda y se estructure.

2.3.3. Teoría de los estilos de vida

En lo referente a los estilos de vida saludable, es fundamental recurrir a sus teorías, teniendo en cuenta que la implementación del biciparking tiene que ver con la disposición de espacios previo al uso de la bicicleta como medio de transporte principal.

En este sentido Pérez (2015), señala que la formación integral del ser humano también viene de la misma actividad física a la que dispone su cuerpo, permitiendo una mejor calidad de su salud por lo tanto de su vida, además es beneficiosa también para la integración social, a mantener una mente sana y un estado anímico óptimo propiciando un estado de paz, no discrimina edad (Pérez, 2015); además Romero y Amador (2008), indican que biológicamente mantener una actividad física permite reconocer todos los movimientos del cuerpo, hace que el sistema esquelético se active junto con los músculos y se libere la carga energética corporal, pero también desde el ámbito personal, el ser humano obtiene la capacidad de movilizarse y desempeñarse en cualquier actividad básica o de entrenamiento exigente, igualmente posibilita el reconocimiento del entorno y del mismo cuerpo (Romero & Amador, 2008); ahora bien, el ejercicio físico debe hacerse regularmente en tiempos determinados por semana ayuda en la reducción de enfermedades cardiovasculares, control de peso corporal, a mantener un sistema óseo más sano, prevenir la depresión y estimula la estructura cognitiva (Lee, 2006).

Ahora bien, la teoría de los estilos de vida establecer que “los sistemas de salud están urgidos a fortalecer el carácter preventivo de sus servicios, impulsando actividades tendientes a modificar los estilos de vida” (Goldbaum, 1996, p. 25), lo anterior, cobra relevancia teniendo en cuenta que como entidad prestadora de los servicios de la salud, es fundamental que cuente con una serie de actividades o programa de salud ocupacional en el que se trabaje desde una arista el mejoramiento los estilos de vida, y en este sentido con la iniciativa de la implementación de un biciparking se provea de espacios seguros para quienes opten por usar la bicicleta como medio de transporte principal y permitan la seguridad de este medio, permitiendo incentivar esta actividad física favoreciendo su salud y siendo amigables con el medio ambiente (Goldbaum, 1996).

En otro orden de ideas, Ferrer, et. al. (2021), afirman que la teoría de los estilos de vida, plantea que un grupo poblacional o persona se considera saludable cuando modifica los comportamientos individuales que son considerados por la comunidad médica como perjudiciales para la salud y que, a su vez, son moralmente incorrectos, por lo que, son cambiados para permitir la incorporación de hábitos de vida saludable dentro de la cotidianidad personal (Ferrer, 2021).

De tal manera que esta teoría cobra importancia respecto al tema objeto de estudio de acuerdo con la libertad de elección que los individuos toman decisiones basados en su beneficio moral, personal, económico, físico, entre otros.

Por consiguiente, se resalta la pertinencia de los objetivos establecidos con los planteamientos de la teoría de los estilos de vida, dado que el ejecutar encuentros pedagógicos con los colaboradores de la E.S.E. HUEM, contribuirá significativamente a concientizar al personal sobre los beneficios tanto físicos como mentales del uso de las bicicletas como medio de transporte principal, asimismo, la elaboración de material pedagógico visible permitirá que los colaboradores apropien aspectos como el uso correcto de las bicicletas, las medidas de seguridad y el cuidado tanto propio como de los demás peatones.

Los beneficios que trae consigo el uso de la bicicleta de manera regular son incalculables, pero ya con el hecho de combatir el sedentarismo previene sus enfermedades conexas y esto es de relevancia para la salud del ser humano; esta actividad conlleva a movilizar cuatro sectores fundamentales de la vida diaria, tal es el caso de el trabajo, el transporte, las tareas domésticas, y el tiempo libre (Organización Mundial de la Salud, 2021).

2.4 Marco legal

En este punto se tomará la legislación relevante que enmarca el tema objeto de estudio, teniendo en cuenta la regulación constitucional, hábitos de vida saludable, uso de la bicicleta y en relación con el deporte.

2.4.1. Internacional

En relación al ámbito internacional, se toma inicialmente la Estrategia Mundial sobre Régimen Alimentario, Actividad Física y Salud, propuesto por la Organización Mundial de la Salud (2004), en la cual, se establece que “Los lugares de trabajo son entornos importantes para promover la salud y prevenir las enfermedades. Las personas deben tener posibilidad de adoptar decisiones saludables en el lugar de trabajo para reducir su exposición a riesgos” (p.16), por ende, es propicio incorporar esta estrategia al presente trabajo investigativo, dado que resalta la importancia de que desde los centros laborales se promuevan los estilos de vida saludable, lo anterior, a través de herramientas como la construcción de un biciparking que fomente en los trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Igualmente, es necesario resaltar la afinidad de este trabajo investigativo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos por la Asamblea General de las Naciones Unidas (2015), específicamente con el tercer objetivo de desarrollo sostenible enfocado en “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”, dado que está plantea la importancia de contribuir desde todos los ámbitos a buscar el bienestar en salud para las personas, por lo que, al ser la E.S.E. HUEM una entidad de carácter

público debe buscar acogerse a estos postulados internacionales para contribuir al bienestar físico y mental de sus colaboradores.

2.4.2 Nacional

Seguidamente, pasando al ámbito nacional, enfocándonos en el rol de la institución para con sus empleados, la Ley 1567 de 1998, estipulada por la Presidencia de la República de Colombia (1998), con base en que en su artículo 23, dicta que dentro de las instituciones públicas del estado deben existir áreas de protección y servicios sociales, puesto que, “En esta área se deben estructurar programas mediante los cuales se atiendan las necesidades de protección, ocio, identidad y aprendizaje del empleado y su familia, para mejorar sus niveles de salud, vivienda, recreación, cultura y educación”, lo anterior, sustentando la importancia de que desde las empresas del estado no solo se vea al empleado como una cifra más dentro de la entidad, sino que se reconozca su valor humano y por consiguiente, se busque fortalecer a los colaboradores de manera integral desde diferentes ámbitos.

Por otra parte, como un referente más específico se abarca la Ley 1355 de 2009, dictaminada por el Congreso de la República, (2009), dado que en su artículo sexto establece la promoción del transporte activo, frente a lo cual, estipula que:

Los entes territoriales en coordinación con las autoridades de planeación y transporte, deberán llevar a cabo acciones que garanticen la integración modal de formas de transporte activo con los sistemas de transporte público, debiendo diseñar estrategias de seguridad vial para ciclistas y peatones, buscando, además, incrementar la disponibilidad de espacios públicos para la recreación activa: parques, ciclovías y recreovías.

Por consiguiente, es imprescindible resaltar el vínculo que tiene este artículo en específico con el fortalecimiento de los hábitos y estilos de vida saludables para los colaboradores de la E.S.E. HUEM, tomando en cuenta que se busca contribuir al

cumplimiento de esta ley mediante la implementación de un biciparking en las instalaciones para beneficio de los colaboradores.

Finalmente, cabe resalta la importancia del Plan Institucional de Bienestar Social e Incentivos, establecido por el Ministerio de Salud y Protección Social (2018), dado que en este se tuvo por objetivo fomentar una serie de hábitos saludables tales como la actividad física constante, el consumo de frutas y verduras, el establecimiento de una dieta balanceada, así como la prevención y control de elementos negativos para el cuerpo, tales como el consumo de tabaco y alcohol, lo anterior, se plantea a través de diversos incentivos que motiven a la población general a apropiarse de estos hábitos saludables, como el otorgamiento de un incentivo a servidores públicos por el uso de la bicicleta, el cual, se relaciona de manera directa con el proyecto que se busca implementar al interior de la Empresa Social del Estado Hospital Universitario Erasmo Meoz.

Conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1438 de 2011, se imparten las siguientes directrices técnicas:

Acciones recomendadas para promover las prácticas de alimentación saludable por parte de entidades promotoras de salud del régimen contributivo y subsidiado, entidades que administren planes voluntarios de salud, entidades adaptadas, entidades pertenecientes a los regímenes especiales y de excepción en salud, las administradoras de riesgos laborales en sus actividades en salud y las instituciones prestadoras de servicios de salud.

2.4.3. Institucional

Finalmente, abordando la construcción legal de la E.S.E. HUEM y su relación con la temática, se toma la Resolución N° 000823 Del 03 de Mayo de 2021, la cual, se dictaminó por la Gerencia de la Empresa Social del Estado Hospital Universitario Erasmo Meoz (2021) y establece la creación del Comité de Humanización al interior del hospital, dado que en su artículo tercero plantea las funciones de dicho comité, para lo cual, se resaltan dos funciones principales para los efectos de este trabajo de investigación, la primera función dicta

“Orientar y actualizar la Política de Humanización acorde a las necesidades, entorno institucional y normativo”, mientras que la tercera establece “Promover y velar por un trato y cuidado humanizado entre los colaboradores y en la prestación de los servicios de salud”, por consiguiente, se resalta la pertinencia de la institución en la búsqueda de garantizar el bienestar tanto para sus colaboradores como para sus usuarios a través de la humanización de sus servicios.

En ese mismo orden de ideas, se destacan dos resoluciones que se ligan de manera directa con la temática, la Resolución 001752, puesto que plantea la constitución del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo, que en su función a establecer “Proponer a la administración de la empresa o establecimiento de trabajo la adopción de medidas y el desarrollo de actividades que procuren y mantengan la salud en los lugares y ambientes de trabajo”, mientras que la Resolución 001753, a su vez, propone la creación de la Comisión de Personal de la E.S.E. HUEM, la cual, tiene como objetivo “velar, vigilar y salvaguardar los derechos fundamentales de los empleados públicos”, por lo mismo, se resalta la importancia de estas dos resoluciones, dado que trabajadas en conjunto contribuyen al mejoramiento de la entidad para los empleados, la primera bajo la creación de las condiciones que procuren el bienestar físico y mental de los colaboradores a través de la optimización de los escenarios de trabajo y el segundo enfocado en el personal como centro del funcionamiento de la E.S.E. HUEM.

Capítulo 3

3.1 Diseño metodológico

El presente proyecto de investigación presenta un enfoque cuantitativo, dado que se pretende valorar variables relacionadas con el fortalecimiento de hábitos y estilos de vida saludables para los colaboradores de la ESE HUEM mediante la implementación de un biciparking en las instalaciones, de tal manera es pertinente indagar a través de la aplicación de una encuesta sobre los hábitos y estilos de vida saludables que tiene la población objetivo respecto al uso de bicicletas como medio de transporte principal, determinando así cuáles son los hábitos y estilos de vida saludables que practican diariamente los trabajadores, siendo la encuesta el instrumento fundamental de recolección de datos, pues, a partir de esta se adquiere la información esencial de la investigación, así como resulta de esta un análisis estadístico, que permitirá el cumplimiento de los objetivos propuestos (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p.4).

La presente investigación responde a un tipo explicativo no experimental, teniendo en cuenta que no se manipulan las variables, sino que se observa el fenómeno tal como se da en su contexto natural (Hernández, Fernández y Baptista, 2010).

3.2 Población y muestra

La población objeto de estudio que se plantea para este trabajo de investigación son los colaboradores que hacen parte del equipo de trabajo de la E.S.E. Huem desde sus diferentes dependencias, los cuales, serían los principales beneficiarios con la construcción de la zona de biciparking en el área de parqueadero de la entidad. Por ende, la población serán colaboradores de la entidad pertenecientes a un rango de edad que oscila desde los 20 años hasta los 42 años, siendo estos tanto mujeres como hombres; por otra parte, se tuvo un muestreo de tipo probabilístico, ya que como lo afirma Pimienta (2000), "En un muestreo de tipo probabilístico, a partir de la muestra se pueden hacer inferencias sobre el total de la

población” (p. 264), lo cual, es justamente lo que se pretende realizar posterior a la aplicación de la encuesta, dado que, tomando en cuenta que el Hospital Universitario Erasmo Meos, cuenta con una planta física que se compone de 12 pisos más el área de urgencias, es propicio tener claridad de la imposibilidad de encuestar a cada uno de los colaboradores, sin embargo, la realización de un muestro probabilístico a 45 trabajadores, permitirá tener una idea clara de los hábitos de vida saludables que se practica al interior de la entidad, así como de la disponibilidad e interés que tienen los colaboradores de que se vincule el servicio de biciparking al interior de su lugar de trabajo.

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2}$$

FICHA TÉCNICA	
Nivel de Confianza	95 %
Z	1.96
p	0,5 %
q	0,5 %
e	Margen de error. 6 %

$$n = \frac{1.96^2(0.5)(0.5)}{0.06^2}$$

$$n = 267 \frac{2300 - 267}{2999}$$

$$n = 235,91$$

2300 aboradores

3.3 Recolección de la información

Dentro de los métodos de recolección de información, se tendrá como única fuente de recolección primaria una encuesta, la cual, se aplicara de manera virtual mediante el correo corporativo de los colaboradores, su elección se liga de manera directa al hecho de que todos los empleados de la entidad prestadora de salud cumplen turnos extensos y realizan funciones altamente importantes para el cuidado de los pacientes, por lo que, se

plantea recolectar la información con un instrumento que no solo se adecue a las necesidades de la investigación sino que también se vincule a los requerimientos del contexto, fomentando la participación de los colaboradores en la misma.

3.4 Instrumentos

En cuanto a los instrumentos, como se mencionó previamente, se aplicará un único instrumento dadas las características del contexto, siendo este la encuesta, debido a que, como lo refiere Alvira, (2011), este instrumento recoge información de manera objetiva sobre hechos a través de cuestionarios que se componen de preguntas generalmente cerradas para fomentar el análisis cuántico, las cuales, son aplicadas a un sector de la población seleccionado mediante censos o muestras intencionadas de diversas tipología (p. 6).

Con base en lo anterior, se buscará aplicar una encuesta con escala de Likert, compuesta por 7 preguntas, con el fin de determinar los hábitos que practican los colaboradores de la E.S.E. HUEM, su medio de transporte y percepciones sobre la posible construcción de un biciparking, así como el uso seguro de la bicicleta.

No obstante, para garantizar la pertinencia y viabilidad de la encuesta a aplicar se llevó a cabo una prueba piloto a un grupo de 10 colaboradores para verificar diversos aspectos de la aplicación de la prueba, lo anterior, especificado en la figura 1.

3.5 Método de análisis

El método de análisis que se plantea emplear es el análisis estadístico, tomando en cuenta que la investigación presenta un enfoque cuantitativo que está regido por la aplicación de una encuesta, la cual arrojará resultados de los cuales se sacará un análisis inferencial de acuerdo con lo establecido en los objetivos propuestos

Por ende, el método de análisis estadístico e inferencial permitirá expandir los horizontes investigativos mediante la adopción de tablas y graficas que posibilitan el análisis tanto grupal como individuales de los aspectos mencionados en cada una de las preguntas, fomentando la retroalimentación de los resultados a partir de la visión porcentual y estadística de los factores de interés.

Capítulo 4

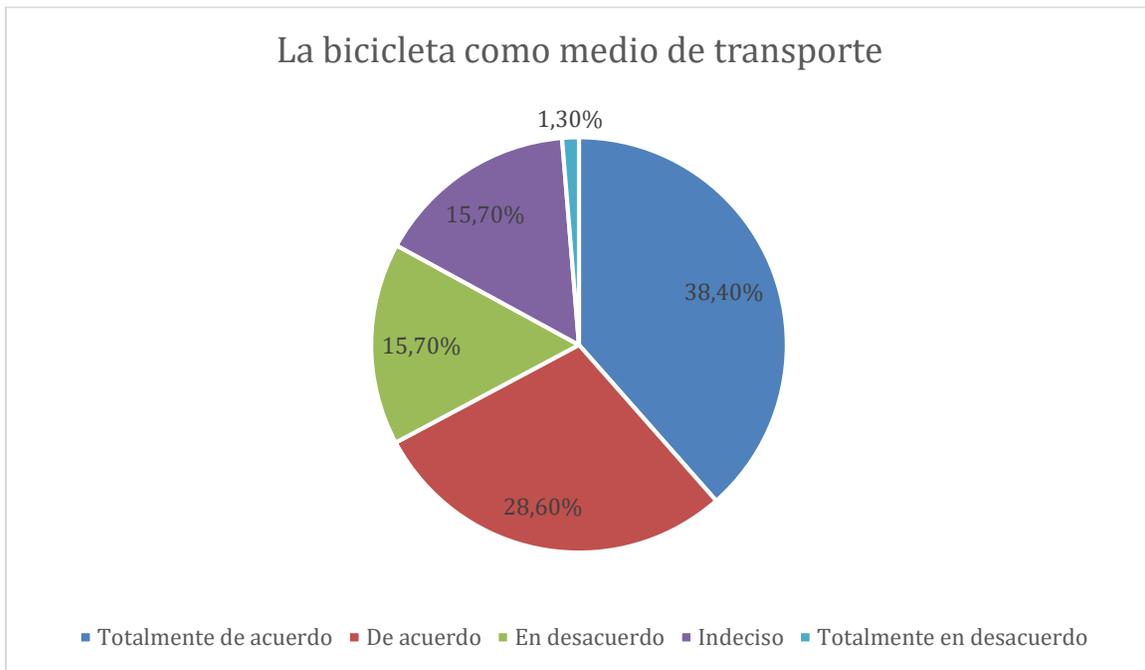
4.1 Análisis de Instrumentos

4.1.1. Encuesta a Colaboradores

Tabla 1. La bicicleta como medio de transporte

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	110	38.4%
De acuerdo	82	28.6%
En desacuerdo	45	15.7
Indeciso	45	15.7
Totalmente en desacuerdo	4	1.3

Gráfica 1. La bicicleta como medio de transporte



Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.

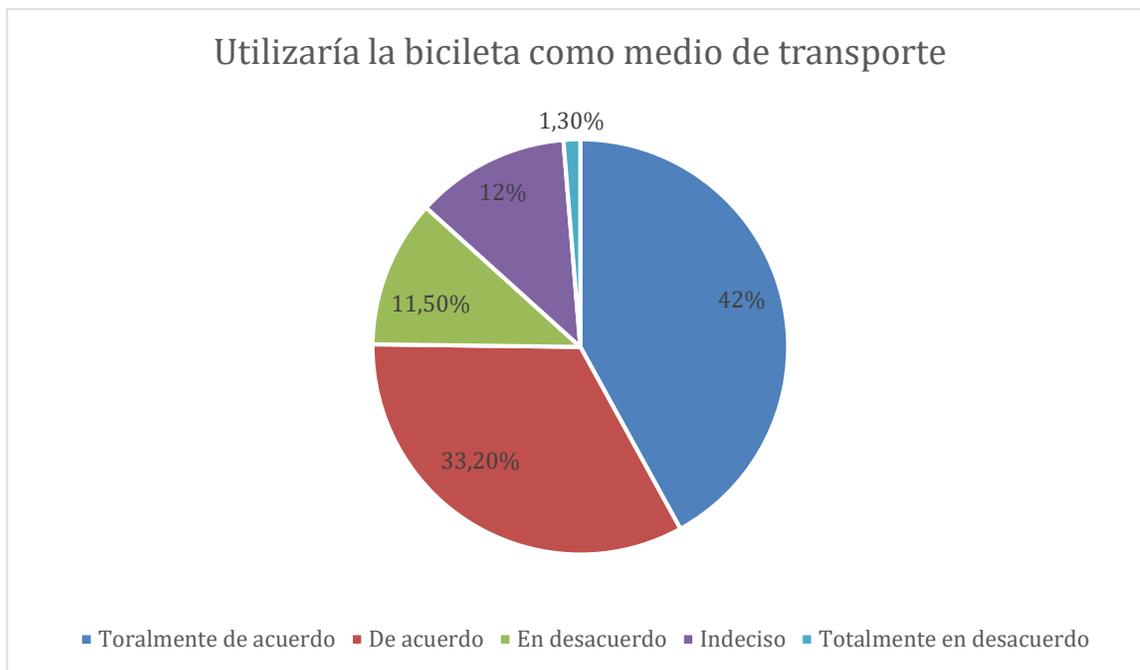
Análisis Inferencial

Encuestada la población objeto, se determinó que el en su mayoría los colaboradores del HUEM están totalmente de acuerdo con que la bicicleta se conciba como un medio de transporte principal para llegar a su lugar de trabajo, reflejándose así en un 38,4% del total de encuestados; por su parte un 28,6% de estos contestaron que están de acuerdo con esta percepción; sin embargo se observa que existe una porción de la población objeto que no está de acuerdo o indeciso en ver como su medio de transporte a la bicicleta, estos datos se determinan en un 15,7% para cada ítem, y en menor cantidad de personas encuestadas que definitivamente no optarían por hacer como su medio de transporte a la bicicleta, esto es un 1,3% de los encuestados.

Tabla 2. Utilizaría la bicicleta como medio de transporte

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	120	42%
De acuerdo	95	33,2%
En desacuerdo	33	11,5%
Indeciso	34	12%
Totalmente en desacuerdo	4	1.3

Gráfica 2. Utilizaría la bicicleta como medio de transporte



Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.

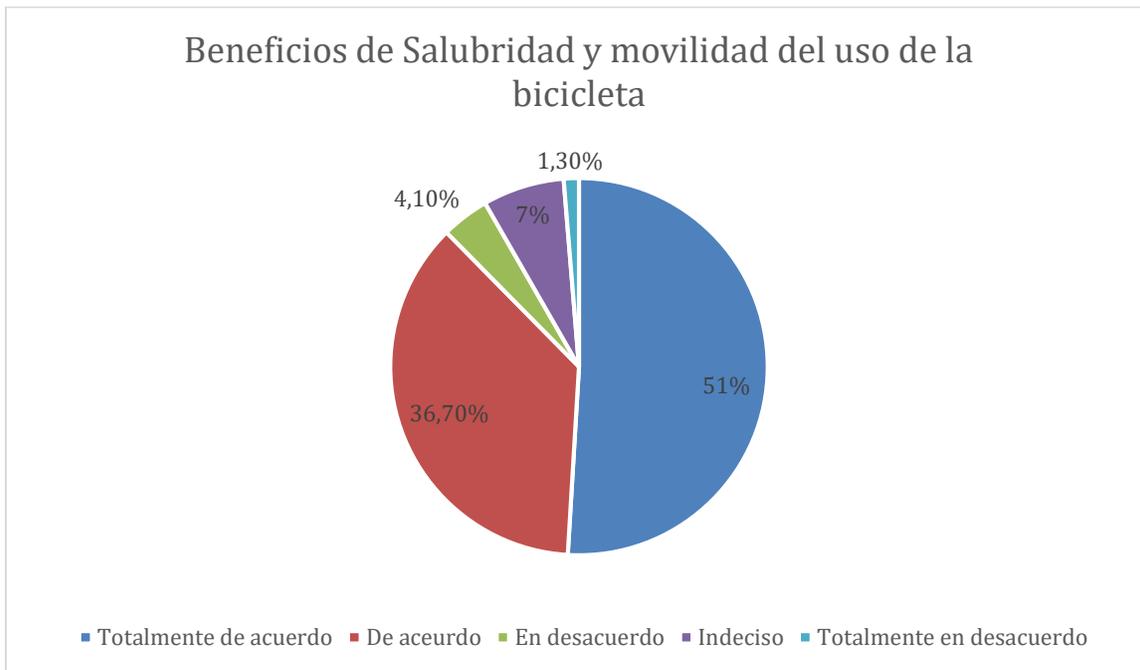
Análisis Inferencial

Encuestada la población objetiva, se observó que, si bien no alcanza a la mitad de los colaboradores a optar por utilizar como su medio de transporte la bicicleta, si en una mayoría representativa está totalmente de acuerdo teniendo así un 42%; por otro lado, de acuerdo están 33,2%, indecisos están en un 12%, mientras que en desacuerdo y totalmente en desacuerdo juntarían un 12,8% de encuestados.

Tabla 3. Beneficios de salubridad y movilidad del uso de la bicicleta

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	145	51%
De acuerdo	105	36,7%
En desacuerdo	12	4,1%
Indeciso	20	7%
Totalmente en desacuerdo	4	1.3%

Beneficios de Salubridad y movilidad del uso de la bicicleta



Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.

Análisis Inferencial

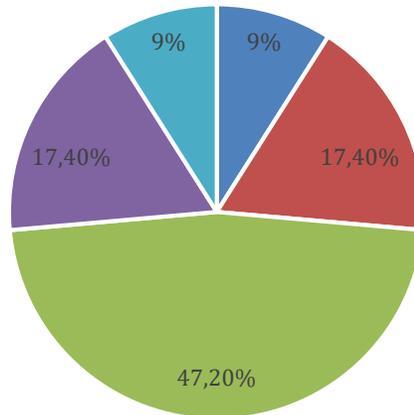
Teniendo en cuenta los resultados en el presente aspecto, se puede observar que más de la mitad de la población objeto está totalmente de acuerdo con afirmar que el uso de la bicicleta genera beneficios no sólo de salud sino también para la movilidad de la ciudad, reflejando un 51%, sin embargo sumándolo con las personas que están de acuerdo hace que esta porción de encuestados que aprueban los beneficios mencionados como producto del uso de la bicicleta como medio de transporte pesa con un 88 por ciento, de tal manera que los colaboradores del HUEM reconocen las ventajas para la vida y movilidad establecer como medio de transporte la bicicleta.

Tabla 4. Desplazamiento seguro en bicicleta

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	25	9%
De acuerdo	50	17,4%
En desacuerdo	135	47,2%
Indeciso	50	17,4%
Totalmente en desacuerdo	26	9%

Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022

Desplazamiento Seguro en bicicleta



■ Totalmente de acuerdo ■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Indeciso ■ Totalmente en desacuerdo

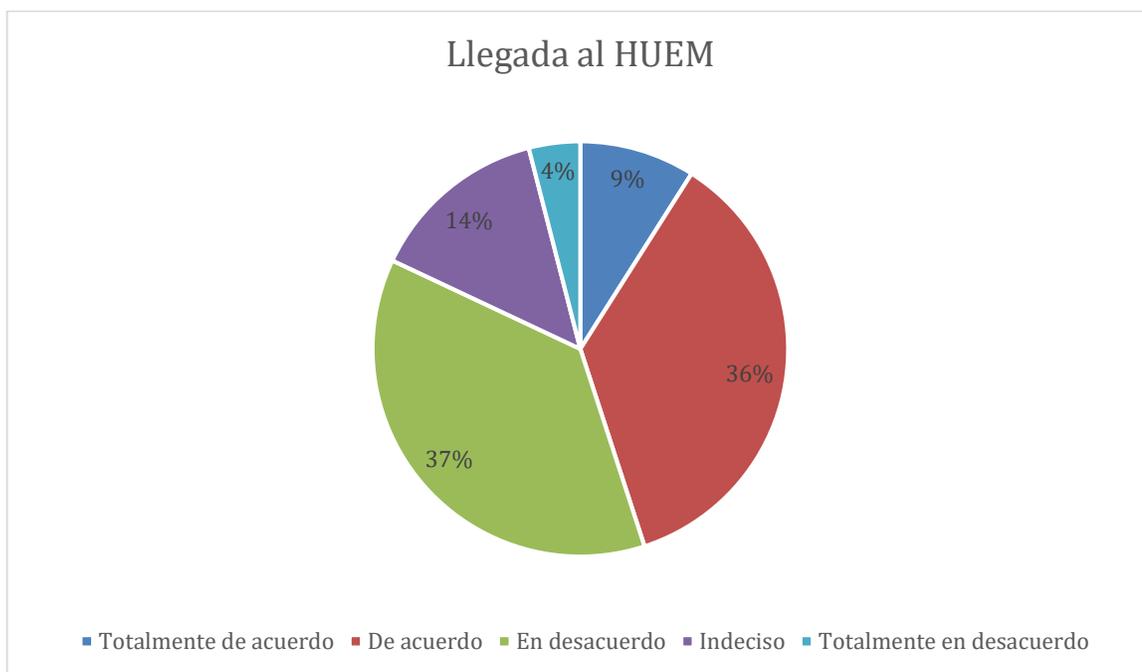
Análisis Inferencial

En esta pregunta se puede observar una variación en los resultados, de manera que, respecto a que si los colaboradores consideran si el desplazamiento por la ciudad de Cúcuta en bicicleta es seguro, un 47,2% respondieron que están en desacuerdo con tal afirmación, sin embargo, el 9% del ítem totalmente en desacuerdo suma para considerar que no es seguro el desplazamiento en este medio de transporte; por su parte un 17,4% de los encuestados están indecisos.

Tabla 5. Llegada al Huem

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	23	8%
De acuerdo	106	37%
En desacuerdo	112	39,1%
Indeciso	35	12,2%
Totalmente en desacuerdo	10	3,5%

Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022

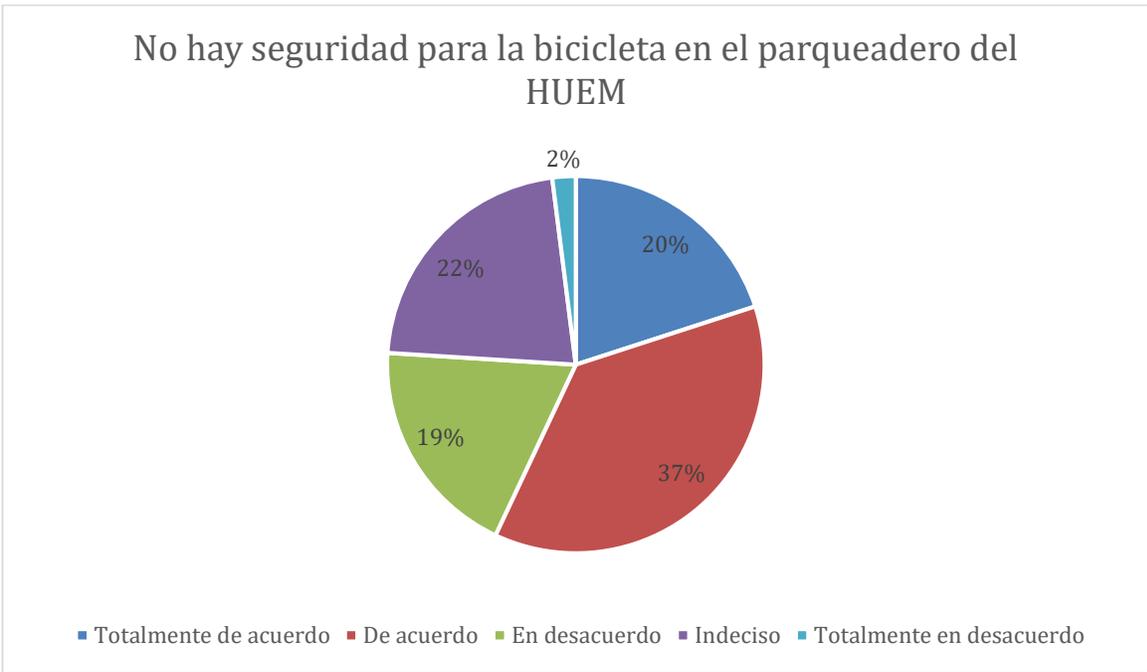


Análisis Inferencial

De acuerdo con la población objeto de la encuesta, un 37% está en desacuerdo con considerar que la llegada en bicicleta al HUEM se da sin obstáculos en movilidad, desplazamiento y parqueo; entre tanto un 36% si está de acuerdo y se observa que un 14% está indeciso en esta apreciación.

Tabla 6. No hay Cuidado y Seguridad para la bicicleta en el parqueadero del HUEM.

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	58	20%
De acuerdo	105	37%
En desacuerdo	55	19%
Indeciso	63	22%
Totalmente en desacuerdo	5	2%



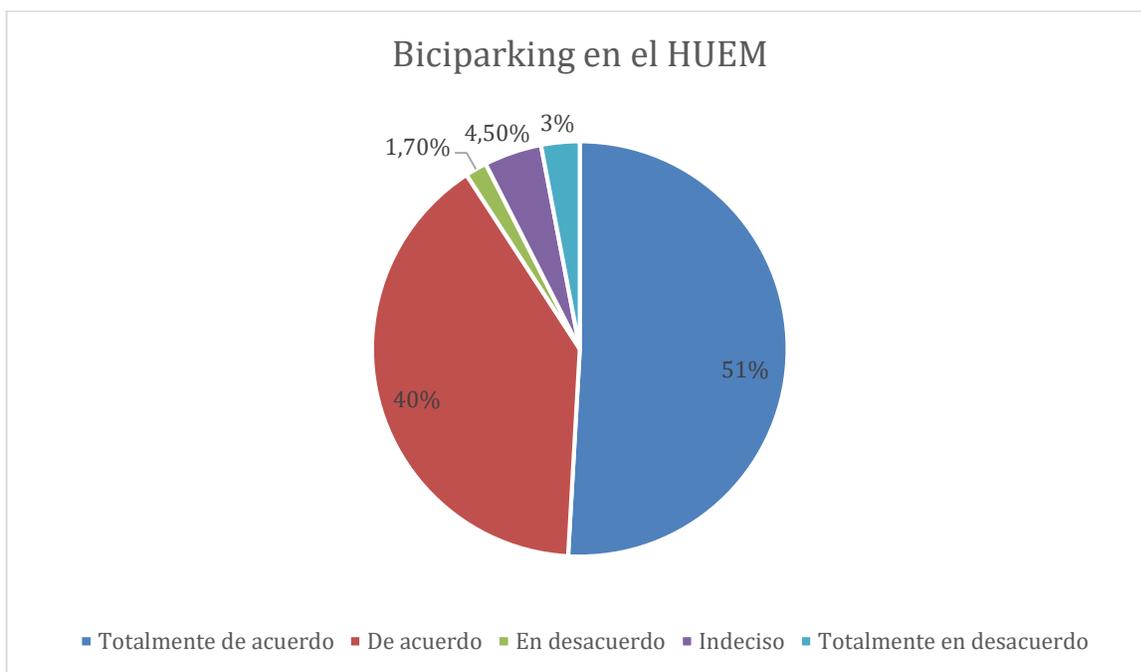
Análisis Inferencial

De acuerdo con los resultados de la encuesta, los colaboradores del HUEM en un 37% y 20% están de acuerdo y totalmente de acuerdo en que en el parqueadero del Hospital no hay seguridad para la bicicleta en lo referente al cuidado y parqueo evidenciando la falencia en la falta de biciparking.

Tabla 7. Biciparking en el HUEM.

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	145	51%
De acuerdo	114	40%
En desacuerdo	5	1,7%
Indeciso	13	4,5%
Totalmente en desacuerdo	9	3%

Fuente: García Forero, Florian Jacome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022



Análisis Inferencial

De acuerdo con la población encuestada, esta determina que entre totalmente de acuerdo y de acuerdo suman 91% en cuanto al gusto porque en el HUEM se disponga de un biciparking, en un menor porcentaje se hallan los ítems en desacuerdo, indeciso y totalmente en desacuerdo.

4.1.2 Análisis Inferencial

De acuerdo con la información obtenida de la aplicación de la encuesta a colaboradores del HUEM respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte principal y con el fin de indagar sobre la aceptación de la implementación de un biciparking dentro de las instalaciones del parqueadero del Hospital, se determinó que la mayoría de este grupo objetivo asienten que el uso de la bicicleta como medio de transporte es una alternativa atractiva, que beneficia la salud y la movilidad, además que estarían dispuestos a hacerla su medio de transporte principal sobre todo al momento de acudir a su lugar de trabajo, sin embargo son conscientes que en la ciudad de Cúcuta actualmente no se garantiza la seguridad de quienes se transportan en bicicleta; además desde otra arista de la situación la llegada al HUEM para estas personas no es segura, por cuanto deben sobrepasar diferentes

obstáculos en el parqueadero de automóviles, desde luego, el cuidado de la bicicleta, las zonas de desplazamiento y el parqueo de las mismas son factores que desaniman y desmotivan el uso de esta forma de transportarse.

Es importante resaltar que la mayoría de las personas encuestadas están de acuerdo con que en el HUEM se disponga de un lugar exclusivo para el parqueo y cuidado de su bicicleta, de ser así optarían por hacer de la bicicleta su medio de transporte principal, de esta manera se contribuye a un mejoramiento de la calidad de vida, en la movilidad de la ciudad y en el medio ambiente.

Capítulo 5

5.1 Porcentaje de colaboradores que harían uso del Biciparking en el Hospital Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta Norte de Santander, con ocasión a disponer de la bicicleta como medio de transporte.

En Colombia, en los últimos años se ha venido generando la importancia de mantener hábitos de vida saludable desde el uso de la bicicleta como medio de transporte principal, pues no sólo se ha constituido como una alternativa ecológica, sino que además se ha posicionado como una iniciativa de salubridad que han empezado a impulsar desde la empresa, basados en la importancia de generar prácticas saludables para sus trabajadores. Diferentes proyectos de biciparking se han generado en distintas ciudades en Colombia, dispuesto como parte del mejoramiento continuo en materia de seguridad en universidades, empresas, centros comerciales (Guerrero, Leal, Salazar & Sánchez, 2018).

Estudios han demostrado que el uso de la bicicleta por parte de los trabajadores impacta positivamente a la empresa, puesto que se obtiene un mejoramiento en la productividad, en el entendido que esta práctica ayuda a que las personas se mantengan

saludables física y mentalmente, determinando que estas se enfermen menos y su disposición sea más efectiva frente a sus funciones laborales (Semana.com, 2019).

De acuerdo con datos establecidos por estudios realizados por la Asociación española La Sonrisa Eléctrica, el uso de la bicicleta como medio de transporte y hábito, disminuye en un 25% el ausentismo laboral, teniendo en cuenta que esta forma de hacer ejercicio repercute en mantener un buen ánimo, mayor rendimiento laboral, y una mejor calidad de la salud (Semana.com, 2019).

Teniendo como referencia el caso en lo pertinente en la ciudad de Bogotá, y de acuerdo con un estudio llevado a cabo por Mercer-Marsh destacó que un 8% de las empresas impulsan el uso de la bicicleta en sus trabajadores; además un 40% les ofrece a sus empleados posibilidades para llevarlas al lugar de trabajo, mediante la creación de parqueaderos sin ningún costo (Semana.com, 2019).

Así mismo, el Dane arrojó resultados de su encuesta multipropósito, de la cual se infiere que el 6,3% de los trabajadores se movilizan en bicicleta; quizás es Bogotá la ciudad por excelencia en promover y hacer realidad el uso de la bicicleta como medio de transporte principal, siendo reconocida como la capital mundial de la bici (Semana.com, 2019).

De tal manera el uso de la bicicleta beneficia la salud de las personas por cuanto reduce el riesgo de enfermedades comunes hoy en día como la obesidad, la diabetes y problemas cardiovasculares, por consiguiente, la calidad de vida de los biciusuarios tiene con esta practica una mejora notable (Jordi, 2017).

Ahora bien, convertir la bicicleta como medio de transporte principal trae distintos beneficios de tipo ambiental, económico, de movilidad, social y como ya se ha mencionado en salud.

Desde el punto de vista ambiental, contribuye a reducir los niveles de ruido, no se consume combustibles fósiles, es así como no produce contaminación atmosférica, la ocupación del espacio es reducida en comparación con los carros, revitaliza el entorno urbano; según la Organización Mundial de la Salud, del total de las emisiones de CO₂ en el

mundo, un 23 por ciento corresponde al transporte, y de este un 16,5% lo emiten los transportes terrestres en cuanto a los beneficios económicos, el gasto familiar es menor, el costo de mantenimiento se disminuye, se percibe un bajo costo en inversión de infraestructura pública, los costos de transporte son bajos; en lo concerniente a la movilidad, el tiempo de viaje se reduce, se goza de autonomía y comodidad, mejora la movilidad; en cuanto a lo social, es de fácil acceso para la mayoría de la ciudadanía, se percibe una mejor calidad de vida y sensación de progreso, contribuye con temas de convivencia (Velazco, 2015).

Es así como las ventajas del uso de la bicicleta recaen sobre lo personal y lo colectivo, por esto se establece como un medio de transporte que brinda mejores condiciones energéticamente; así mismo, “consume 12 veces menos energía que un coche completamente ocupado y 50 veces menos que un coche en el que va una sola persona” (Herrera, 2005).

Y es que ahora ir a trabajar gana popularidad en diferentes ciudades del país, de acuerdo con lo anteriormente mencionado respecto a sus beneficios a la salud, a la productividad de la empresa, a la contribución de un ambiente sano, por estas razones los colaboradores del HUEM hoy se sienten motivados a adoptar como su medio de transporte principal la bicicleta, de tal manera se pudo observar en la encuesta aplicada que tienen más razones para convertirse en bici-usuarios, puesto han demostrado a través de sus respuestas que reconocen que actualmente la bicicleta se posiciona como un medio de transporte principal en esa búsqueda de alternativas para mejorar su calidad de vida, mediante hábitos saludables, es así como se infiere que un 67% de los colaboradores del HUEM indican que la bicicleta si es un medio de transporte sano, alternativo, para su desplazamiento; así mismo afirman que efectivamente haría de su bicicleta su medio de transporte para desplazarse a su lugar de trabajo, evidenciando que es tiempo de aprovechamiento para ejercitarse durante el trayecto, conllevan a que su cuerpo se active y su mente y ánimo se disponga positivamente para ejercer un desempeño laboral eficiente y

productivo, por cuanto un 75% demostraron estar de acuerdo con esta premisa; igualmente, un 88% de la población encuestada de colaboradores, conocen que esta forma de transportarse genera diversos beneficios no sólo para la persona sino también para lo colectivo, puesto que está demostrado que el uso de la bicicleta disminuye las emisiones de tóxicas del combustible de los automóviles, casi 300 gramos de CO₂ se estarían evitando, contribuyendo a mantener un ambiente más sano, un aire más puro para los procesos naturales de las plantas, mejoraría el filtro del ciclo del agua al tener menos cantidad de residuos de aceites y combustibles, de tal manera se proyecta un aire con mejor calidad para respirar y es aquí donde se evidencian las ventajas a la salud, pues tan sólo con diez minutos de actividad a un ritmo de 16km/h, una persona con un peso de 60 kilogramos podría quemar aproximadamente 40 calorías y una con un peso de 100kg puede estar quemando alrededor de las 70 calorías.

Sin embargo, un 47,2% de los colaboradores, tienen claro que convertirse en bici-usuarios también trae consigo unos riesgos a los cuales están expuestos en la ciudad de Cúcuta, pues no están exentos de las imprudencias o conductas de otros conductores, peatones, lo que puede generar la accidentalidad, por causa de manejar a un nivel superior de la velocidad permitida, de la violación de las normas de tránsito, de conducir bajo el grado de alicoramiento, además de no poseer una ciclorruta definida; entre otros aspectos o peligros a los que se exponen las personas que usan la bicicleta para transportarse por la ciudad, se hallan los hurtos, las lesiones que se pueden sufrir por alguna caída o los daño que se le puede ocasionar a la bicicleta, todo esto crea términos de inseguridad en torno al uso de este medio de transporte alternativo y sostenible (López, 2006).

Ahora bien, respecto a la llegada al Hospital Erasmo Meoz, el 37% de los colaboradores determinan que se evidencian obstáculos a la hora de acceder al parqueadero, la movilidad y desplazamiento por dicho espacio no es seguro, y limitado, pudiendo ocasionar incidentes dentro del mismo, de esta forma, otro 37% expresa que las

bicicletas no cuentan con un espacio exclusivo para su cuidado y parqueo lo que desmotiva a estos trabajadores a que hagan uso de esta alternativa de transporte.

Sin embargo, aunque halla limitantes para hacer uso de este medio de transporte, los colaboradores del HUEM si aprecian y demuestran querer disponer de un lugar exclusivo para el parqueo de sus bicicletas, como lo es la implementación del biciparking y tema objeto de estudio de esta investigación, puesto que un 91% de estas personas encuestadas demuestra interés por contar con este biciparqueadero, lo que los motivará a convertirse en bici-usuarios; a razón de este gran porcentaje de aceptación de esta iniciativa se proyecta el estudio de la viabilidad con las autoridades o cabezas visibles de la organización con el fin de que se ponga en marcha un proyecto que mejorara la calidad de vida personal y laboral de los trabajadores del Hospital Erasmo Meoz.

5.2 Nivel de interés de la dependencia de Talento Humano Desarrollo

Organizacional, sobre la implementación de un Biciparking que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte para los colaboradores

Teniendo en cuenta las respuestas obtenidas de la encuesta aplicada a la dirección de la dependencia de Talento Humano y Desarrollo Organizacional del Hospital Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta, se puede inferir que el proyecto de la implementación del biciparking en las instalaciones del mismo tiene buena aceptación, lo que permitiría que la construcción de este sea una realidad en beneficio de los colaboradores y demás trabajadores del HUEM, puesto que al observar las prácticas y hábitos de vida saludable que desarrollan sus compañeros respecto al uso de la bicicleta otros se motivarán a seguir estos patrones de conducta; Albert Bandura, establecía que los sistemas de autoevaluación y auto refuerzo, construyen el cimiento de la motivación interior, y estos llamados reforzadores, evolucionan en el proceso de formación y en el aprendizaje desde la observación, de tal manera los ejemplos de conductas transmiten razonamientos en los juicios o valoraciones principalmente en los niños en su desarrollo, y se valora su propia conducta, para el caso de

los empleados del HUEM, pueden experimentar igualmente criterios de autoevaluación de su conducta al percibir otras encaminadas a mejorar su salubridad, a contribuir con el mejoramiento del medio ambiente y la movilidad por medio del uso de la bicicleta y esto hace que se convierta en hábitos aprendidos que van beneficiándolos a todos (Riviére, A, 1992).

Es así como a la dirección de la dependencia de Talento Humano y Desarrollo Organizacional del Hospital Erasmo Meoz, le gusta la idea de construir un biciparking al interior del HUEM, de manera que ve con positivismo lograr beneficiar a la comunidad interna del Hospital, ofreciéndoles un espacio seguro para sus bicicletas y que de esta manera sientan que tienen las garantías como bici-usuarios desde su lugar de trabajo; de esta forma se generan incentivos para el personal interno, los cuales persiguen como objetivos el mejoramiento del desempeño de los trabajadores, mediante estrategias que beneficien a empleados y a la empresa; motiva al empleado a ser más productivo, esto contribuye a retener el personal valioso, pero también se hace atractivo para otros profesionales de calidad a hacer parte de la organización, como consecuencia se promueve el desarrollo personal y profesional toda vez que se mejora su calidad de vida, y salud (Ministerio de Salud y Protección Social, 2022).

Ahora bien, respecto a la posibilidad que la gerencia del HUEM disponga un rubro para la construcción del biciparking, la dirección de Talento Humano y Desarrollo Organizacional respondió positivamente, es decir que si se tiene el apoyo económico de los directivos del Hospital para la ejecución del proyecto, como base fundamental para ponerlo en marcha; en este sentido y teniendo en cuenta la aceptación de este tipo de iniciativa, los líderes del HUEM, son conscientes de los beneficios que trae para la salud, el medio ambiente y la movilidad promover el uso de la bicicleta en el personal interno, pero además reconocen que de esta forma se fortalecen los programas encaminados al mejoramiento continuo del Hospital como parte de la seguridad y salud en el trabajo, de tal manera que así estarían cumpliendo con lo que demanda la ley en lo pertinente.

Respecto a la valoración de la imagen profesional que repuntaría a la dirección de Talento Humano y Desarrollo Organizacional del Hospital, esta reconoce los beneficios particulares que le traería apoyar esta iniciativa, sin embargo, indica que más que eso lo importante es propiciar ambientes sanos laboralmente, a partir de la satisfacción de sus empleados.

El director de Talento Humano, reconoce que un gran porcentaje de sus colaboradores hacen uso de la bicicleta como medio de transporte, sin embargo, en muchas ocasiones prefieren desplazarse en automóvil, servicio público o motocicleta, teniendo en cuenta que el Hospital no tiene un espacio para el cuidado y parqueo de este transporte sostenible.

Por lo anterior, la dependencia de Talento Humano del HUEM, se ha interesado en promover el uso de la bicicleta en los colaboradores de la ESE HUEM, a través de la implementación del plan de bienestar e incentivos laborales, contribuyendo a un mejoramiento de condiciones de salud física y mental de los biciusuarios y aportando a los objetivos de responsabilidad social empresarial; estos estímulos no son monetarios y se sustentan en la ley 1811 del 21 de octubre de 2016, teniendo en cuenta que mediante esta se otorgan incentivos que promueven el uso de la bicicleta a funcionarios públicos en el territorio nacional, por cuanto la ESE HUEM ha establecido como principal medida que garantice la entrega del incentivo los formatos de inscripción y de verificación, a través de los cuales desde la oficina de Desarrollo Humano y Organizacional, perteneciente a Gestión y Desarrollo del Talento Humano, se certificará el derecho a recibir incentivo por asistir al centro hospitalario treinta veces (días) de trabajo, correspondiente a medio día laboral libre remunerado.

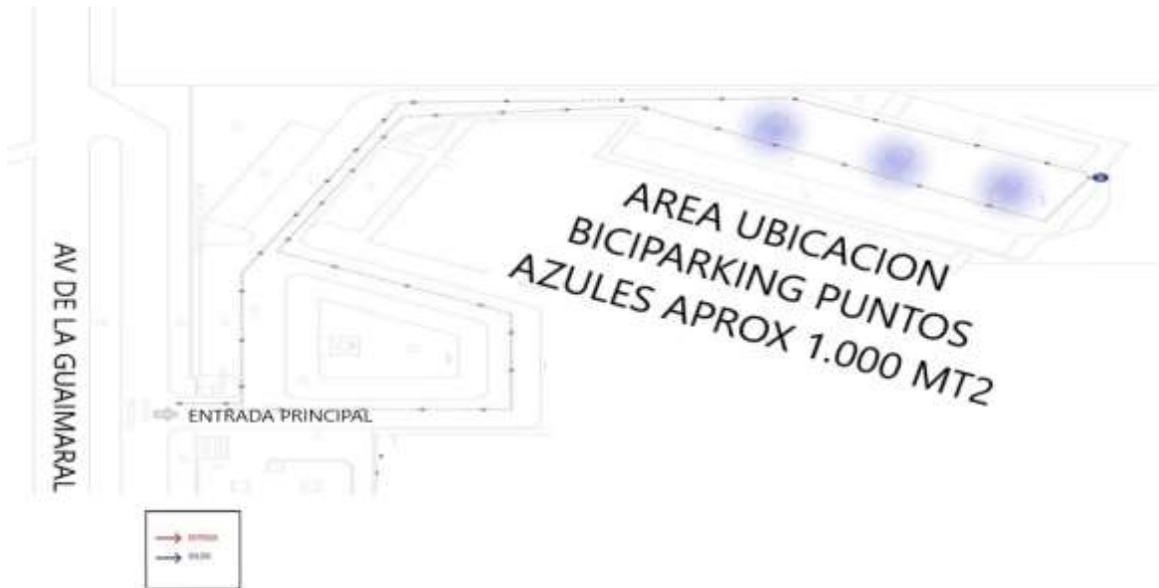
5.3 Área de Ubicación y Construcción de los Módulos del Biciparking con los respectivos Croquis, Señalización y Cantidad.

En este ítem se hace preciso la identificación del área y ubicación de los módulos del biciparking, así mismo se visualiza los diseños establecidos para el proyecto, se determina de igual forma su croquis, señalización y la cantidad de espacios dispuestos para el bici parqueadero.

Una vez determinado el apoyo por parte del direccionamiento de Talento Humano y Desarrollo Organizacional del Hospital Erasmo Meoz, así mismo establecidos los incentivos que se disponen para los colaboradores como bici usuarios y bajo el objetivo del mejoramiento continuo del HUEM, se proyectó la construcción de los módulos del biciparking colgante, los cuales tienen como medidas 21,50 *4,50 metros, equivalentes a 96 M2 para 162 bicicletas, en el espacio de 8 automóviles; por otra parte se disponen para 21 bicicletas, módulos de 2,50*4,50 metros, correspondientes a 11,25 M2, en el espacio de un automóvil.

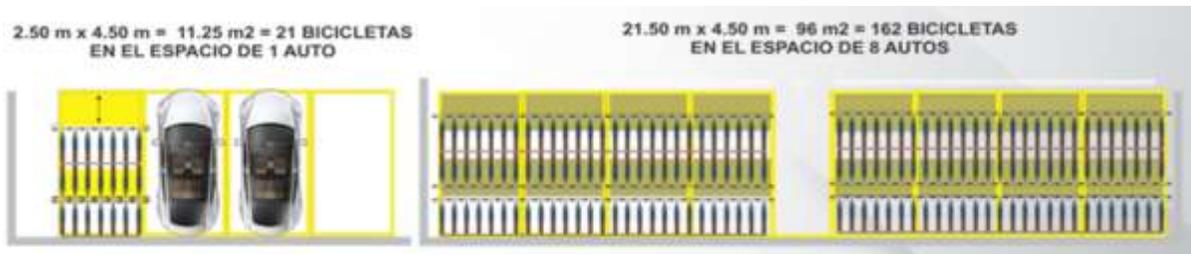
De esta manera se evita el desgaste de espacios y se contribuye con la comodidad de los bici usuarios a la hora de aparcar, así mismo se deberá efectuar la señalización correspondiente, desde la entrada al parqueadero hasta la salida, se podrá visualizar la ciclo ruta, de esta forma se dispondrá de espacios libres de obstáculos para facilitar el tránsito de las bicicletas, evitando incidentes y/o accidentes.

A continuación, se visualiza el área de construcción del biciparking

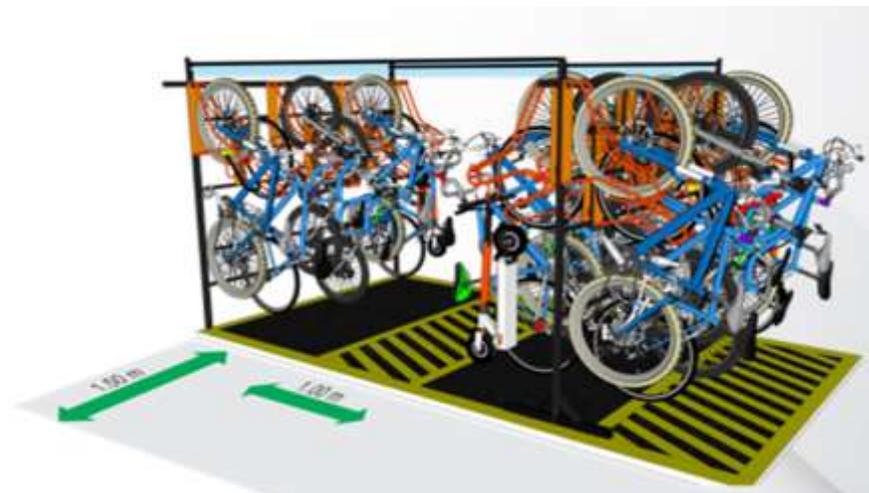


Fuente: García Forero, Florián Jácome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.

De igual forma, se dispone el diseño de los módulos del biciparking colgante, espacio de distribución y área de los mismos.



Fuente: García Forero, Florián Jácome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.



Fuente: García Forero, Florián Jácome, Corredor Mendoza. Octubre, 2022.

Conclusiones

De acuerdo con lo estudiado a lo largo de la presente investigación promover el uso de la bicicleta como medio de transporte principal es una práctica que mejora la calidad de vida de las personas, pero además desde el punto de vista laboral, repercute en la productividad que puede incrementar en el trabajador, lo que permite mantener un recurso humano a gusto con su trabajo, que se siente valorado desde todo punto de vista, y disminuye la circulación de personal en la empresa.

El empleador siempre debe procurar porque dentro de su empresa se establezcan estrategias que generen ambientes laborales sanos, como en el caso del biciparking, este proyecto motivará a los colaboradores a fortalecer hábitos de vida saludable desde el uso de la bicicleta como medio de transporte principal para desplazarse al Hospital Erasmo Meoz.

Promover estrategias de vida saludable le permite al HUEM fortalecer su mejora continua, mediante la construcción del biciparking y la generación de incentivos al respecto.

Los colaboradores del HUEM sienten la necesidad de la construcción del biciparking para que el uso de la bicicleta se convierta en un hábito que goza de seguridad y garantías para el cuidado y parqueo de su bicicleta en el lugar de trabajo.

Los directivos desde la dependencia de Talento humano y Desarrollo Organizacional del Hospital Erasmo Meoz, pretenden apoyar la construcción del biciparking con miras a los beneficios en materia de seguridad y salud en el trabajo para su recurso humano.

BIBLIOGRAFÍA

Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, septiembre, 2015.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

Alvira, F. (2011). *La encuesta: una perspectiva general metodológica* (Vol. 35). Madrid:

Centro de Investigaciones Sociológicas.

Andersen, L., Mota, J., & Di Pietro, L. (2016). Update on the global pandemic of physical inactivity. *The Lancet*, 1255-1256.

Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Pearson.

Calpa, A., Santacruz, G., Álvarez, M., Zambrano, A., Hernández, L., y Matabanchoy, M.

(2019). Promoción de estilos de vida saludables: estrategias y escenarios. *Hacia la Promoción de la Salud*, 24(2), 139-155.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75772019000200139

C. D. López, «Factores de Riesgo de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito de ciclomotores y motocicletas,» Editorial de la Universidad de Granada, Granada, 2006.

Cruz, J., Ramirez, S., y Sanchez, D. (2015). *La felicidad organizacional, un nuevo reto de intervención en la gestión humana para aumentar la productividad y motivación laboral*. [Tesis de posgrado para optar al título de Especialista en Gerencia de Talento Humano - Universidad Sergio Arboleda]. Repositorio Universidad Sergio Arboleda.

<http://repository.usergioarboleda.edu.co/bitstream/handle/11232/956/La%20felicidad%20organizacional%20%20un%20nuevo%20reto%20de%20intervencion.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

El Tiempo. (6 de Enero de 2017). Cúcuta inicia plan para promover el uso de la bicicleta en la ciudad. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/cucuta-promueve-el-uso-de-la-bicicleta-en-zona-de-frontera-29188>

Esteban, N. (2018). Tipos de investigación. Repositorio Institucional CORE.

<https://core.ac.uk/download/pdf/250080756.pdf>

Estrategia Mundial sobre Régimen Alimentario, Actividad Física y Salud, mayo, 2004.

https://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/strategy_spanish_web.pdf

Fernandez, I. (2015). *Felicidad Organizacional. Cómo construir felicidad en el trabajo.*

Ediciones B: Santiago de Chile.

Ferrer, M., Anigstein, M., Bosnich, M., Robledo, C., y Watkins, L. (2021). De la teoría a la práctica: el discurso de estilos de vida saludable y su aplicación en la vida cotidiana de mujeres chilenas de sectores populares. *Cadernos de Saúde Pública*, 37.

<https://www.scielo.br/j/csp/a/wnkMpBPFbChr7Lvtcgm8HB/abstract/?lang=es>

Flórez, H., Leal, L., Canal, M., Salgado, M., Rivera, R., Rodríguez, V., & Vidal, Á. (2020).

Variables de personalidad y estilos de vida saludable en estudiantes universitarios de la Corporación Universitaria Minuto de Dios en el centro regional Cúcuta. *Informes Psicológicos*, 20(2), 83-94.

<https://revistas.upb.edu.co/index.php/informespsicologicos/article/view/195>

Guerrero Rodriguez, C. E., Leal Rojas, J. D., Salazar Herrera, F. A., & Sanchez Orduz, K. A.

(2018). *BIKE-CAMP & M2M, una propuesta de desarrollo de parqueo inteligente de bicicletas a bajo costo en la Unipanamericana.* Bogotá: Fundación Universitaria Unipanamericana – Compensar. Obtenido de

[https://repositoriocrai.ucompensar.edu.co/bitstream/handle/compensar/3129/BIKE-CAMP%20&%20M2M,%20una%20propuesta%20de%20desarrollo%20de%20parqueo%20inteligente%20de%20bicicletas%20a%20bajo%20costo%20en.pdf?sequence=](https://repositoriocrai.ucompensar.edu.co/bitstream/handle/compensar/3129/BIKE-CAMP%20&%20M2M,%20una%20propuesta%20de%20desarrollo%20de%20parqueo%20inteligente%20de%20bicicletas%20a%20bajo%20costo%20en.pdf?sequence=1)

1

Goldbaum, M. (1996). Estilos de vida y modernidad. *Prioridades en la investigación de la salud colectiva*, 107. Ediciones Trilce: Montevideo, Uruguay.

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Capítulo 1. Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias" en Metodología de la investigación*, sexta edición. McGraw Hill Education, México, pp.2-21.

Jordi, M. (2017). Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. *Salud Colectiva*, 13(2), 307-320. Obtenido de <https://www.scielosp.org/pdf/scol/2017.v13n2/307-320/es>

Lacal, P. L. P. (2009). Teorías de Bandura aplicadas al aprendizaje. *Málaga*.
https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/55682388/2_Teoria_de_Bandura_art-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1647290996&Signature=JmFIYvDSXL4NSBfZipw-yaJJhrPCWByBSXXBXRy-dD2ptUf6F1JDzC7KMRtWNt4vy9jcVEcPwUESWNq~nEOZhJMe~LFdXTboraxRWv4cEpUXFotbiZbk47r3262H6T9abOMDHWHaF3Gc6OPlimCTxo4gEJr~-~lhuUuszFADERJJ~UPPHXyiCJnsJrkm0TYF2nnsk92mr5r7Li6of8~PSB4kOUimDM--U0suQJ08WH7zH-sBdIDO8b8APVwV5u6uWn6WiCux6U4rTXNxlu-dKISObuaLzhJxrHdipo4d-5ZV2Ee0ENaTQXllq0KeWqWeelREFJ8nl66tAi4BqvxWg_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

La Opinión. (15 de Septiembre de 2017). Crece el uso de la 'bici' en Cúcuta, pero recreativo. *La Opinión*. Obtenido de <https://www.laopinion.com.co/cucuta/crece-el-uso-de-la-bici-en-cucuta-pero-recreativo#:~:text=Seq%C3%BAAn%20la%20encuesta%20C%C3%BAcuta%20C%C3%B3mo.%20y%20el%2010%25%20caminando>

Ley 1355 de 2009. (2009, 14 de Octubre). Congreso de la República. Diario Oficial No. 47.502. https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley_1355_2009.htm

Ley 1567 de 1998. (1998, 5 de Agosto). Presidencia de la República de Colombia. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1246>

Ley 1581 de 2012. (2012.). Sistema Integrado de Gestión.

<https://www.minambiente.gov.co/politica-de-proteccion-de-datos-personales/#:~:text=Ley%20de%20Protecci%C3%B3n%20de%20Datos,de%20naturaleza%20p%C3%ABblica%20o%20privada.>

Ludick, O., & Eduardo, J. (2018). Efectos de los estilos de vida saludables en las habilidades sociales en jóvenes. *Vertientes. Revista Especializada En Ciencias de La Salud*, 20(2), 5-11. <http://revistas.unam.mx/index.php/vertientes/article/view/67161>

Ministerio de Salud y Protección Social. (2018). *Plan Institucional de Bienestar Social e Incentivos*.

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/SG/GT/Plan-bienestar-incentivos-2018.pdf>

Molano, N. J., Chalapud, L. M., & Molano, D. X. (2021). Estilos de vida y cronotipo de estudiantes universitarios en Popayán-Colombia. *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 53.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-08072021000100007

Morales, M., Gómez M., García, C., Chaparro, L., & Carreño, S. (2018). Estilo de vida saludable en estudiantes de enfermería del Estado de México. *Revista Colombiana De Enfermería*, 16, 14–24. <https://doi.org/10.18270/rce.v16i13.2300>

Morinigo, C., & Fenner, I. (2019). Teorías del aprendizaje. *Minerva Magazine of Science*, 9(2), 1-36.

<http://www.minerva.edu.py/archivo/13/9/TEOR%C3%8DAS%20DEL%20APRENDIZAJE%20DR%20CARLINO,%20DR%20ISMAEL%20.pdf>

Moya, T., & Alvarado, P. (2018). Evaluación de la estructura del componente regular de los programas departamentales de hábitos y estilos de vida saludable, Colombia, 2014-2015. *Gerencia y Políticas de Salud*, 17(34). [https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/RGPS/17-34%20\(2018-I\)/54555308004/](https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/RGPS/17-34%20(2018-I)/54555308004/)

Ortega, Q., & Niño, T. (2021). HÁBITOS DE VIDA Y COMUNICACIÓN SALUDABLE EN EL BARRIOS PERIFÉRICOS DE LA CIUDAD DE CÚCUTA. *Cuidado y Ocupación Humana*, 10(1).

https://revistas.unipamplona.edu.co/ojs_viceinves/index.php/COH/article/view/4645

Pimienta, R. (2000). Encuestas probabilísticas vs. no probabilísticas. *Política y Cultura*, (13), p. 263-276. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26701313>

Resolución N° 000823. (2021, 3 de mayo). Gerente de la Empresa Social del Estado Hospital Universitario Erasmo Meos. (Botta, M.). <http://herasmomeoz.gov.co/wp-content/uploads/2021/07/RESOLUCION%20N%20000823%20Del%2003%20de%20Mayo%20de%202021%20Por%20el%20cual%20se%20crea%20el%20Comite%20de%20Humanizacion.pdf>

Resolución N° 001752. (2020, 19 de noviembre). Gerente de la Empresa Social del Estado Hospital Universitario Erasmo Meos. (Botta, M.). <http://herasmomeoz.gov.co/wp-content/uploads/2021/07/RES.%201752-%2019-NOV-2020%20COPASST.pdf>

Resolución N° 001753. (2020, 19 de noviembre). Gerente de la Empresa Social del Estado Hospital Universitario Erasmo Meos. (Botta, M.). <http://herasmomeoz.gov.co/wp-content/uploads/2021/07/Resolucipon%20001753%20de%202020.PDF>

Rivière, A. (1992) □ Teoría Social del Aprendizaje: Implicaciones Educativas. En: Coll, C., Palacios, J. y Marchesi, A. (Comp.) Desarrollo Psicológico y Educación II. Madrid: Alianza. Disponible en línea en: http://www.ite.educación.es/formación/materiales/185/cd/material_complementario/m6/Teoria_social_aprendizaje.pdf

Rodríguez-Rey, R., & Cantero-García, M. (2020). Albert Bandura. *Padres y Maestros/Journal of Parents and Teachers*, (384), 72-76.

<https://revistas.comillas.edu/index.php/padresymaestros/article/view/15086>

Semana.com. (23 de agosto de 2019). Sección Movilidad. Por qué son más productivos los que van al trabajo en bici? Obtenido de

<https://www.semana.com/empresas/articulo/que-beneficios-tiene-ir-al-trabajo-en-bicicleta/275986/>

Sampieri, R. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: McGraw Hill.

Vargas, A., Escárzaga, F., & Martínez, M. (2019). Estudio diagnóstico sobre hábitos relacionados con estilos de vida saludable en alumnos de una escuela primaria. *RICSH Revista Iberoamericana de las Ciencias Sociales y Humanísticas*, 8(16), 263-287. <https://www.ricsh.org.mx/index.php/RICSH/article/view/183>

Velasco, L. F. (2015). Incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional. Proyecto de ley , Bogota.

Viviescas, B., Moncada, S., Mindiola, A., Ramirez, P., Lizcano, L., & ZAPATA, L. (2021). ESTILOS DE VIDA SALUDABLE DE LAS PERSONAS QUE ASISTEN LOS DÍAS DOMINGOS A LA CICLOVIA DEL MALECÓN DE LA CIUDAD DE CÚCUTA. *SEMILLEROS DE INVESTIGACIÓN*, 3(2).

https://revistas.unipamplona.edu.co/ojs_viceinves/index.php/SEMINVE/article/view/46

[79](#)

ANEXOS

Anexo A

ENCUESTA SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN BICIPARKING EN EL LOS COLABORADORES DE LA EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL UNIVERSITARIO ERASMO MEOZ DE LA CIUDAD DE CUCUTA NORTE DE SANTANDER (ESE HUEM)

1. La bicicleta es un medio de transporte principal para desplazarme hasta mi lugar de trabajo.
 - a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. En desacuerdo

- d. Indeciso
 - e. Totalmente en desacuerdo
2. Utilizaría mi bicicleta como medio de transporte principal para desplazarme hasta mi lugar de trabajo.
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. En desacuerdo
 - d. Indeciso
 - e. Totalmente en desacuerdo
3. La bicicleta como medio de transporte principal me genera grandes beneficios de salubridad, movilidad.
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. En desacuerdo
 - d. Indeciso
 - e. Totalmente en desacuerdo
4. Considera que el desplazamiento en bicicleta por la ciudad de Cúcuta es seguro.
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. En desacuerdo
 - d. Indeciso
 - e. Totalmente en desacuerdo
5. Considera que la llegada en bicicleta al hospital Erasmo Meoz, se da sin obstáculos de movilidad, en el desplazamiento, y en el parqueo.
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. En desacuerdo
 - d. Indeciso
 - e. Totalmente en desacuerdo
6. No me desplazo en bicicleta a mi lugar de trabajo porque considero que no hay seguridad para su cuidado y disposición dentro del parqueadero del Hospital Erasmo Meoz.
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

7. Le gustaría que el Hospital Erasmo Meoz cuente con un espacio exclusivo para aparcar su bicicleta "biciparking".
- a. Totalmente de acuerdo
 - b. De acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

Anexo B

ENCUESTA TALENTO HUMANO DESARROLLO ORGANIZACIONAL HOSPITAL ERASMO MEOZ

La presente encuesta se aplica en el marco del proyecto de investigación titulado " conocer la viabilidad e implementación de biciparking para los colaboradores de empresa social del estado hospital universitario Erasmo Meoz de la ciudad de Cúcuta norte de Santander (ese huem), la cual, tiene como objetivo identificar la viabilidad y acerca de los hábitos y estilos de vida saludables que tienen los colaboradores de la ESE HUEM respecto al uso de bicicletas como medio de transporte, por ende, se garantiza la confidencialidad de todas las respuestas, ya que su fin es exclusivamente académico:

1. ¿Le gustaría que se construyera una zona de biciparking al interior de la E.S.E. HUEM?

Si

No

2. ¿En el área de gerencia se lograría destinar un rublo para la elaboración de dicho proyecto?

Si

No

3. ¿es consciente que la ejecución de dicho proyecto promueve los estilos de vida saludable de los colaboradores y fortalece el programa de la organización?

Si

No

4. ¿Es consciente que a la ahora de implementar el programa de biciparking incrementaría su imagen institucional a nivel local y nacional?

Si

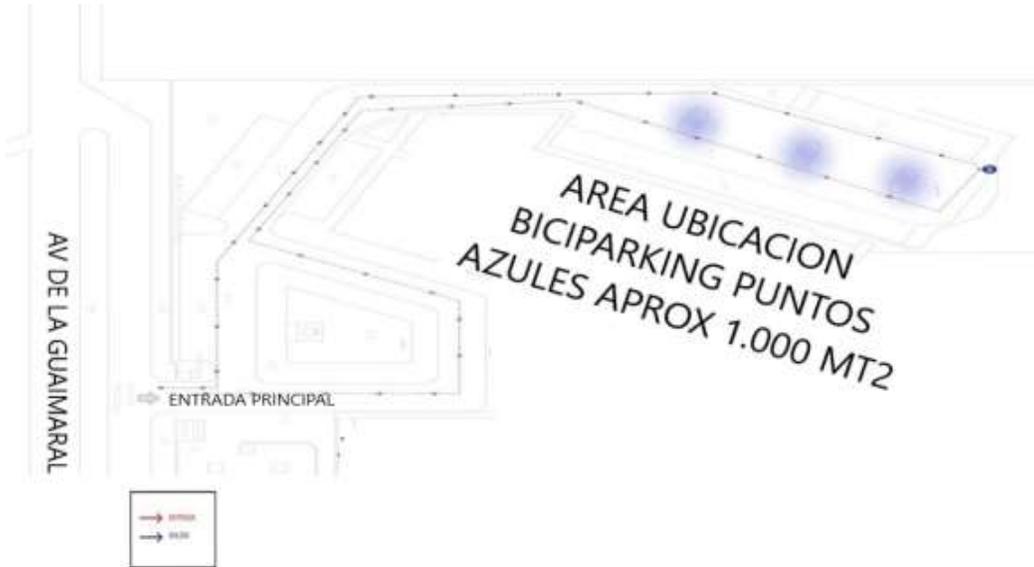
No

5. ¿Tiene conocimiento del porcentaje de colaboradores que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte?

SI

NO

Anexo C

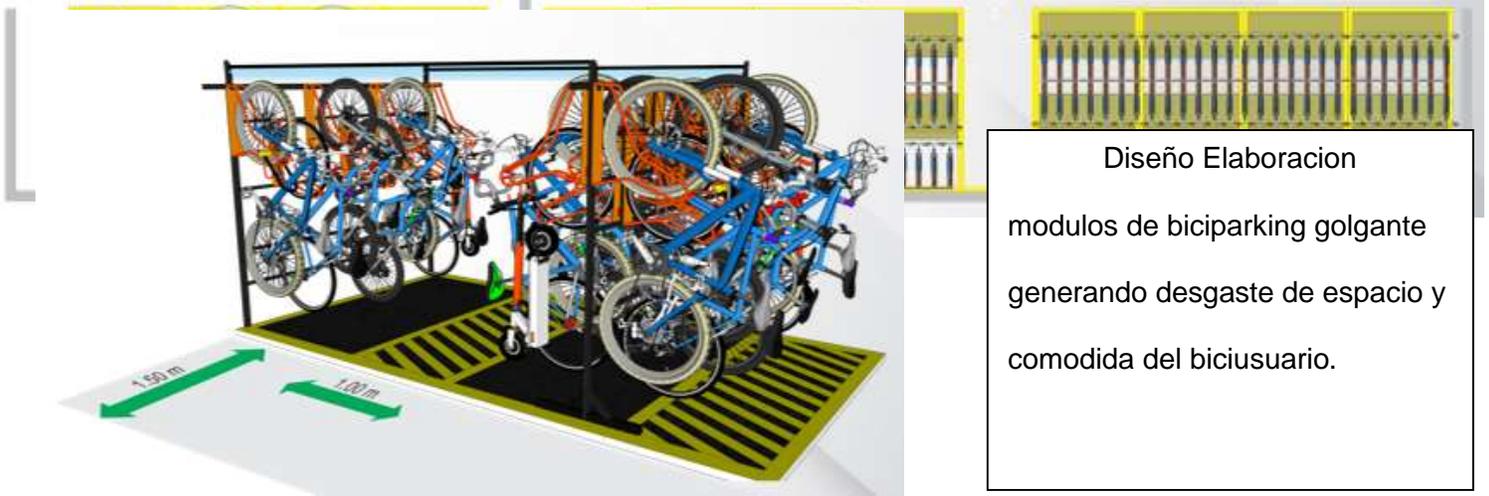


Anexo D

ESPACIO DE DISTRIBUCION AREA DE BICIPARKING

2.50 m x 4.50 m = 11.25 m² = 21 BICICLETAS
EN EL ESPACIO DE 1 AUTO

21.50 m x 4.50 m = 96 m² = 162 BICICLETAS
EN EL ESPACIO DE 8 AUTOS



Anexo F

Formularios de inscripción y verificación de incentivos

		
FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN IMPLEMENTACIÓN INCENTIVO POR USO DE LA BICICLETA COLABORADORES HUEM		
DATOS PERSONALES		
<i>Nombres</i>		
<i>Apellidos</i>		
<i>Dirección (incluya ciudad)</i>		
<i>Número de celular</i>		
<i>Correo Electrónico</i>		
DATOS INSTITUCIONALES		
<i>Dependencia en la cual trabaja</i>		
<i>Cargo</i>		
<i>Entidad/organización</i>		
<i>Líder/Jefe inmediato</i>		
DATOS DE LA BICICLETA		
<i>Número de serie</i>		
<i>Marca</i>		
<i>Color</i>		
<i>Titular tarjeta de propiedad</i>		
PARA ACCEDER A LOS INCENTIVOS DE ESTA INICIATIVA COMO BICIUSUARIO DEL HUEM DEBERÁ COMPROMETERSE A:		
<ul style="list-style-type: none">● Cumplir los requisitos de seguridad vial (Llevar una correcta iluminación cuando transites de noche, No escuchar música ni usar el móvil, Usar un casco de seguridad, Respetar señales, normas de tránsito y límites de velocidad.)● Estacionar su bicicleta en el parqueadero que la institución ha destinado para su resguardo.● Cumplir con indicaciones de ruta de ingreso y egreso en la institución.● Leer la guía “IMPLEMENTACIÓN INCENTIVO POR USO DE LA BICICLETA COLABORADORES HUEM” para conocer las especificaciones y beneficios de formar parte del beneficio.● Participar de las acciones de seguridad vial que se programen desde la oficina de Seguridad y Salud en el Trabajo.		
FIRMA DEL SOLICITANTE		
<i>Gestión y Desarrollo de Talento Humano</i>		
Elaboró:	Revisó:	Aprobó:

Equipo Interdisciplinario	Gestión y Desarrollo del Talento Humano	Comité de gestión y desempeño
----------------------------------	--	--------------------------------------

		CONTROL DE ASISTENCIA IMPLEMENTACIÓN INCENTIVO POR USO DE LA BICICLETA COLABORADORES HUEM		
<small>NOTA: Registrandome en el siguiente listado como Bici-Usuario del HUEM, reconozco que tengo conocimiento del programa y manifiesto mi interés de formar parte del mismo siguiendo todas sus indicaciones y condiciones.</small>				
NOMBRE:		CÉDULA:	CELULAR:	
CARGO:		ENTIDAD/ORGANIZACIÓN:		
FECHA COMPLETA <small>(día/mes/año)</small>	HORA DE ENTRADA	HORA DE SALIDA	CONSECUTIVO DE DÍAS (1 a 30)	VERIFICACIÓN (OFICINA DESARROLLO HUMANO Y ORGANIZACIONAL)
			1	
			2	
			3	
			4	
			5	
			6	
			7	
			8	
			9	
			10	
			11	
			12	
			13	
			14	
			15	
			16	
			17	
			18	
			19	
			20	
			21	
			22	
			23	
			24	
			25	
			26	
			27	
			28	
			29	
			30	
BENEFICIARIO FIRMA		JEFE INMEDIATO FIRMA		LIDER DE TALENTO HUMANO FIRMA

Anexo G

Registro fotográfico

