

**LA BICICLETA COMO MEDIO PARA LA DISMINUCIÓN DE CONTAMINACIÓN
AMBIENTAL, ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES LABORALES
EN LAS ORGANIZACIONES**



JULIAN DAVID VILLALOBOS RAMÍREZ

CODIGO: 0800657

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA
Y SEGURIDAD
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ D.C
2016**

**LA BICICLETA COMO MEDIO PARA LA DISMINUCIÓN DE CONTAMINACIÓN
AMBIENTAL, ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES LABORALES
EN LAS ORGANIZACIONES**



JULIAN DAVID VILLALOBOS RAMÍREZ

CODIGO: 0800657

PROYECTO DE GRADO

GERMÁN LOAIZA

DIRECTOR

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ D.C.
2016**

Resumen

Actualmente las organizaciones deben sujetarse a todo tipo de requisitos legales y contractuales, para garantizar la calidad de vida de los trabajadores en materia de seguridad y salud en el trabajo. El ambiente también ha entrado a jugar un papel protagónico en el desarrollo sostenible, esto permite evidenciar cómo determinadas organizaciones (gubernamentales y no gubernamentales) realizan todo tipo de esfuerzos para disminuir sus impactos en este tema. Es por eso que este documento busca combinar estas dos temáticas (Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo), incentivando a las organizaciones para promover el constante uso de la bicicleta, como medio de transporte alternativo, con el fin de aportar a la reducción de contaminación de la atmósfera por emisión de gases (Dióxido de Carbono) y crear una cultura de vida saludable, disminuyendo los niveles de sobrepeso en las personas, situación que incrementa la probabilidad de sufrir hipertensión, aumento del colesterol, desórdenes músculo esqueléticos y otro tipo de síntomas y enfermedades relacionadas con el estrés, teniendo en cuenta la exposición al riesgo psicosocial por el tráfico de la ciudad de Bogotá. Todo esto como consecuencia de la falta de actividad física y falta de hábitos saludables.

Palabras clave:

Ambiente, Medio de Transporte, Bicicleta, Seguridad y Salud en el Trabajo, Riesgo Psicosocial, actividad física

Introducción

Hoy por hoy son diversas las normas que regulan la seguridad y salud en el trabajo y el medio ambiente, pues anteriormente, en el ámbito laboral eran pocos los empleadores que se preocupaban porque sus trabajadores ejecutarán sus labores en un ambiente de trabajo seguro y sin afectar el medio ambiente.

Pero, ¿es posible reducir los riesgos ambientales y de seguridad y salud en el trabajo simultáneamente? Usando la bicicleta como medio de transporte, mejora el estilo de vida de quienes la utilicen, disminuyendo la emisión de gases efecto invernadero como el Dióxido de Carbono generados por el uso de combustibles fósiles y contribuyendo a la prevención y ocurrencia de accidentes de trabajo y enfermedades laborales asociadas con el riesgo psicosocial y los estilos de vida saludables.

La ciudad de Bogotá, por su número de habitantes, distancias, tiempos de desplazamientos de los hogares a los sitios de trabajo, zonas industriales o centros empresariales y contando con un sistema de transporte ineficiente y saturado con relación a la necesidad de la ciudad; requiere con urgencia medidas que hagan parte de la solución integral a la problemática expuesta, a través de un medio de transporte eficiente, limpio y saludable como lo es la bicicleta.

Desarrollo

La mayoría de los habitantes deben lidiar con el problema de movilidad a diario, pues Bogotá actualmente cuenta con un Sistema Integrado de Transporte Masivo colapsado, acompañado de otros problemas como la infraestructura vial inefectiva, inseguridad en el transporte público y aumento del parque automotor en la ciudad. Adicionalmente, con esta problemática llega el incremento de emisión de gases aumentando el cambio climático. Debido a esto, se ve afectada la calidad de vida de los ciudadanos, ya que con la degradación del ambiente hay repercusiones negativas en la salud como lo son las enfermedades respiratorias, cardiovasculares, oculares, cutánea, entre otras. Asimismo, se generan afectaciones en la salud mental de las personas producidas por el estrés que se evidencia en una ciudad tan grande como Bogotá.

Por otro lado, con el aumento de los trancones, Colombia pierde cerca del 2% del Producto Interno Bruto (PIB), donde las personas pasan en promedio 20 días al año en un vehículo y la duración de un desplazamiento está en hora y media aproximadamente, cuando el lapso normal de traslado entre la casa y el trabajo es alrededor de 30 minutos (Departamento de Planeación Nacional, 2015). Esto evidencia que es una problemática que requiere atención inmediata no solo por el tiempo y dinero que los colombianos están perdiendo, sino también por los efectos negativos en la salud que este problema trae y el aumento del riesgo psicosocial en los hogares y las organizaciones.

En los últimos años se ha podido evidenciar cómo el gobierno ha realizado diversas gestiones para incentivar el uso de múltiples medios de transportes alternativos, como la bicicleta, con el fin de reducir la contaminación y solucionar los problemas de movilidad. Sin embargo, no basta solo con incentivar el uso de este

medio, también es necesario que la ciudad cuente con la malla vial adecuada, seguridad y cultura ciudadana, teniendo éste último como el mayor reto.

Como medida para ampliar la infraestructura vial para la bicicletas en el 2015, durante el mandato del señor Gustavo Francisco Petro Urrego, Alcalde mayor de Bogotá para la fecha, se empiezan a realizar adecuaciones en las vías para que las bicicletas tengan un carril exclusivo; a estos se le denomina bicicarriles y se pueden observar en algunas calles de la ciudad, como se muestra en la imagen 1.



Imagen 1. Bicicarril Bogotá carrera 11. Fuente: Publimetro (2016).

Los bicicarriles, ciclorutas y de más estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transportes sostenible se pueden evidenciar en diferentes ciudades del mundo, tales como Berlín, Amsterdam, Dublín, Copenhague, Ciudad de México, París y Sevilla.

En el caso de la capital alemana, hay aproximadamente 3.5 millones de bicicletas y sólo 1.2 millones de carros; con más de 620 kilómetros de bicicarriles

Berlín se convierte en una de las ciudades con mayor malla vial para el tránsito de bicicletas, incluso cuentan con sus propias normas de tránsito y asimismo multas para controlar la movilidad de estas (El Tiempo, 2015).

Otro de las ciudades destacadas en este tema es Amsterdam, ciudad en la cual en la década de los 70's debido a la denominada "Primer crisis del petróleo" y al incremento del parque automotor y muertes de niños ciclistas, el gobierno decide apostar por la opción de modificar la infraestructura vial, dando cabida a las bicicletas, optimizando espacios públicos y promoviendo políticas como lo fue el domingo sin carro.

No se puede olvidar Copenhague que según la Federación Europea de Ciclistas destaca como una de las ciudades líderes en uso de la bicicleta. Esta ciudad es actualmente la mejor ciudad para los ciclistas, ya que todo el mundo sin importar estrato social utiliza la bicicleta para transportarse, esto es posible gracias a los casi 400 kilómetros de bicicarriles seguros y separados de la carretera que permiten desplazarse por la ciudad fácilmente. Entre el 2012 y el 2014 el gobierno Kobmendense reporto un aumento del 36% al 45% en el uso de la bicicleta (El tiempo, 2015).

Demostrando que no importa el tamaño de la ciudad, en América Latina, Ciudad de México está haciendo un gran esfuerzo por promover el uso de la bicicleta con su sistema de bicicletas públicas ECOBICI, el cual es gestionado por la Secretaria del Medio Ambiente e inicio operaciones en febrero del 2010 con 84 cicloestaciones y 1.200 bicicletas. Actualmente, cuenta con 452 cicloestaciones y más de 6.000 bicicletas, mostrando un crecimiento del 400% y dando cobertura a un área de 35Km².

Lo que está aconteciendo en todas estas ciudades del mundo es el claro ejemplo de como la bicicleta aporta una solución integral a problemas de movilidad,

salud pública y medio ambiente, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y demostrando que no es imposible implementar este medio de transporte cualquier ciudad u organización que se lo proponga.

Riesgo psicosocial y el estrés

Los factores de riesgo psicosocial son “Condiciones psicosociales cuya identificación y evaluación muestra efectos negativos en la salud de los trabajadores o en el trabajo” (Resolución 2646, 2008, p.2). Siendo uno de los principales problemas con los que debe lidiar cada organización, lo que da pie al origen de enfermedades laborales o accidentes de trabajo.

Los riesgos psicosociales pueden provocarse por diversas condiciones de trabajo, como lo son todos los aspectos individuales, intralaborales y extralaborales.

Los aspectos intralaborales, como su nombre lo dice, son todos los posibles escenarios a los que está expuesto un trabajador dentro de su organización, como lo es la sobre carga laboral, acoso laboral, carga física, condiciones del ambiente, jornadas de trabajo extensas, remuneración, entre otros.

Por otro lado, los aspectos extralaborales hacen referencia a todas las condiciones que rodean al trabajador fuera de la organización, como por el ejemplo el caso cotidiano de los bogotanos, el estrés causado por el tráfico.

Finalmente, la última condición de trabajo es la individual, la cual está relacionada directamente con la personalidad de un individuo e información demográfica como sexo, edad, escolaridad y convivencia con su pareja.

Teniendo en cuenta lo anterior, los factores de riesgo psicosocial pueden llegar a producir resultados psicológicos, físicos y sociales negativos, así que es algo que no se debe tomar a la ligera y debe dársele la importancia necesaria para prevenir que estos efectos negativos afecten tanto a colaboradores, como a las organizaciones, generando pérdidas de tiempo, sobrecostos por multas, indemnizaciones o inclusive el cierre de la empresa por incumplimientos legales.

Alejandro Villalobos colaborador de Citibank Colombia fue entrevistado y refirió: “He usado todos los medios de transporte que existen en Bogotá actualmente (Automóvil, motocicleta, bicicleta, SITP, transmilenio y bus particular) y me he dado cuenta que el más rápido y efectivo ha sido la bicicleta, ya que en ella me he gastado aproximadamente 50 minutos en un recorrido de 19 Km, y no solo esto, me siento más activo en la jornada laboral y baje 8 kilos en tres meses. Mientras que en los otros medios de transporte me he gasto en promedio hora y media a excepción de la moto, que en ella me he demorado más o menos un hora, y cuando hago uso de estos medios, sin haber llegado a la oficina ya estoy estresado; inclusive hace unos días tuve un inconveniente con mi jefe, ya que realice un procedimiento inadecuadamente y lo atribuyo a que ese día llegue 30 minutos tarde gracias a un trancon, por esta razón me encontraba muy disperso y enojado en mi puesto de trabajo, lo que no facilito mi concentración” (A. Villalobos, comunicación personal, 26 de octubre de 2016). Este es un pequeño ejemplo de muchos de los casos que se presentan en Bogotá que involucran la movilidad, la productividad en una empresa y el riesgo psicosocial.

El Sedentarismo

Si bien es cierto hoy en día hay muchas cosas que “facilitan” la vida del ser humano por el continuo avance de la tecnología, la cual permite que cada vez las personas tengan que esforzarse menos para realizar una determinada actividad, también es cierto que incrementa la inactividad física, siendo este último el cuarto

factor de riesgo más importante de mortalidad humana (Organización Mundial de la Salud, 2016).

Tomando cifras concretas:

Cerca de 3,2 millones de personas mueren cada año por tener un nivel insuficiente de actividad física, ubicando a Colombia con el 60% de su población en el primer lugar entre los diez países donde se realiza menos ejercicio.

La inactividad física es la principal causa de aproximadamente el 21%-25% de cánceres de mama y colon, el 27% de casos de diabetes y el 30% de cardiopatías isquémicas (Organización Mundial de la Salud, 2016, p.1)

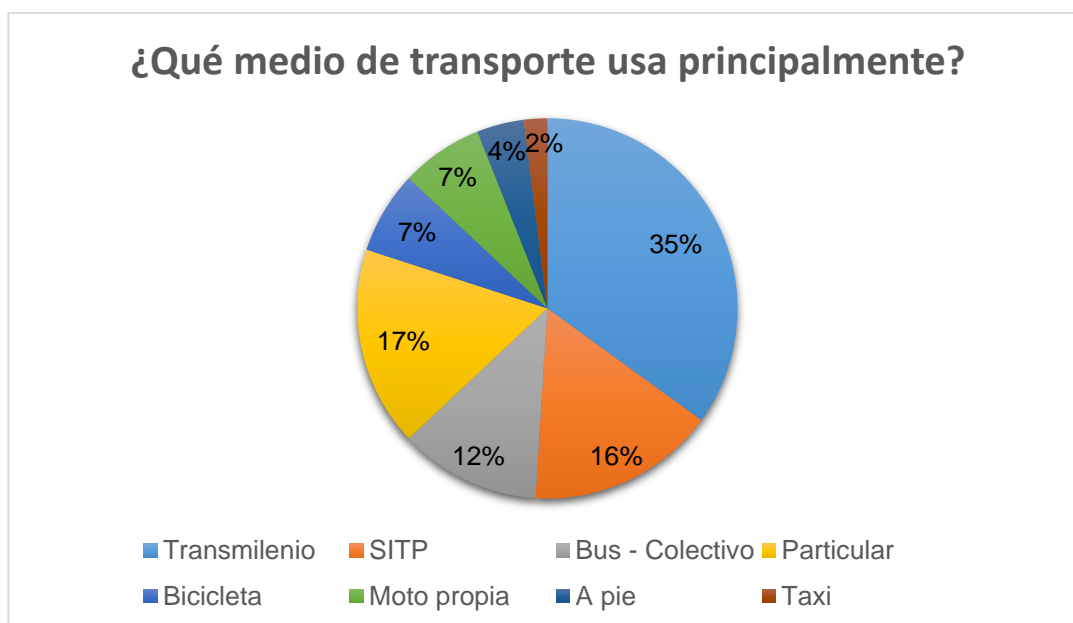
El sedentarismo no solo es por culpa de las personas que no quieren hacer ejercicio o por el avance de la tecnología, pues a estos factores hay que adicionarle la urbanización, la cual ha creado varios aspectos ambientales que desalientan la actividad física, tales como la superpoblación, aumento de la pobreza, aumento de la criminalidad, aumento de la densidad del tráfico, mala calidad del aire e inexistencia de espacios para el desarrollo de actividades físicas (Organización Mundial de la Salud, 2013).

El problema de la inactividad física se puede solucionar con el uso constante de la bicicleta, no solo usar esta como medio recreativo o de ocio, es ir más allá y usarla como medio de transporte atribuyendo a la solución de diversas problemáticas que aquejan hoy a la población como la emisión de gases que degradan el medio ambiente generadas por los automotores y el aumento de las enfermedades no transmisibles producidas por la falta de ejercicio que día a día toman más vidas.

Estadísticas de movilidad

La Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá en su “Encuesta de Percepción Ciudadana” realiza un seguimiento a la calidad de vida de los ciudadanos de Bogotá, encuestando a 1.712 personas para evaluar y analizar 5 anillos o aspectos, entre los cuales se encuentra el hábitat urbano que abarca todo lo relacionado con la vivienda, los servicios públicos, el espacio público, medio ambiente y movilidad.

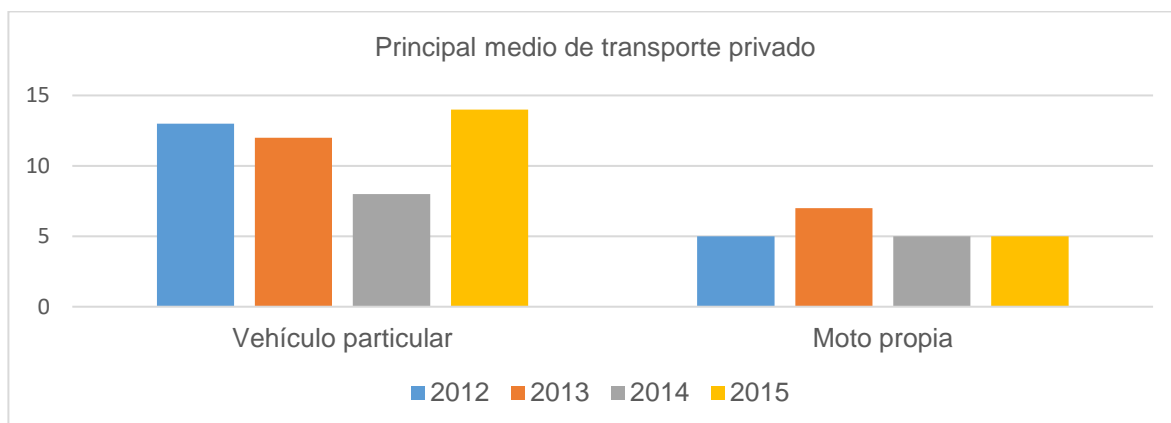
Una de las preguntas de la encuesta hacía referencia al medio de transporte que las personas usan principalmente, lo que presento resultados desfavorables en cuanto al porcentaje de personas que hacen uso de la bicicleta. Los resultados de esta pregunta se encuentran en la gráfica 1.



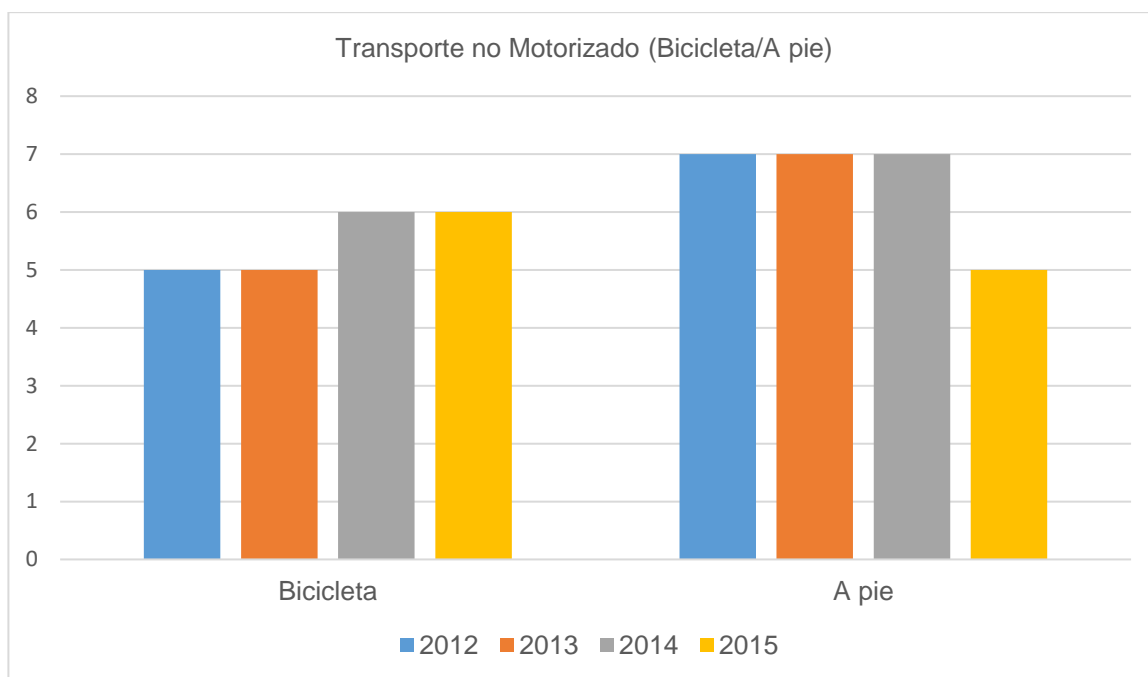
Gráfica 1. ¿Qué medio de transporte usa principalmente? Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá (2015)

De la misma encuesta realizada por la Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá, se pueden evidenciar los principales medios de transporte

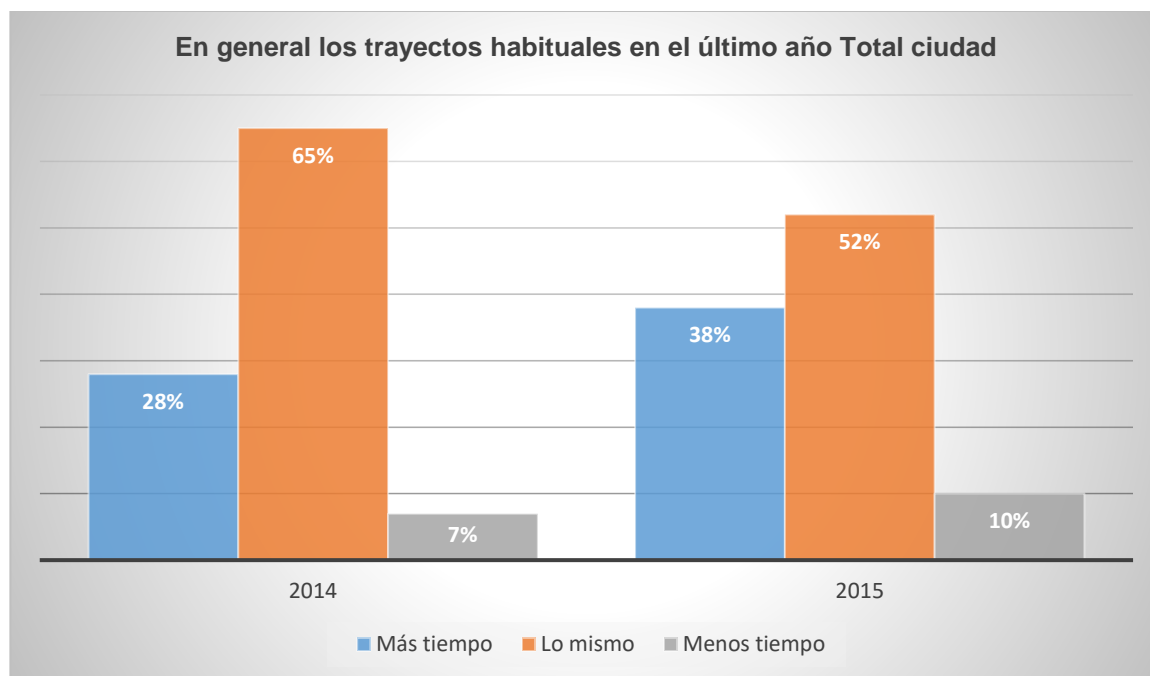
privados (Carro y Moto), el transporte no motorizado (Bicicleta / A pie) y la percepción de tiempo gastado en los desplazamientos. La información mencionada previamente, se encuentra en las gráficas 2, 3 y 4.



Gráfica 2. Principal medio de transporte privado Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá (2015)



Gráfica 3. Transporte no Motorizado (Bicicleta/A pie) Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá (2015)



Gráfica 4. En general los trayectos habituales en el último año Total ciudad Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá (2015)

El 61% de las personas se sienten satisfechos con la bicicleta como medio de transporte principal y un total del 59% considera que el servicio de Transmilenio empeora (Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá, 2015). Las cifras no mienten, por lo contrario demuestran que la movilidad necesita una reestructuración cuanto antes y que de seguir promoviendo el uso de bicicleta no solo cambiaran las estadísticas drásticamente, asimismo cambiara la calidad de vida en la capital de Colombia.

Contras de la bicicleta

Si bien es cierto que con el uso de la bicicleta hay múltiples beneficios, también existen diversos riesgos al movilizarse en una ciudad como Bogotá, por ejemplo la inseguridad vial y física, constantes discusiones con los peatones, falta de cultura ciudadana y últimamente peleas entre ciclistas que usan bicicletas tradicionales y ciclistas que usan bicicletas eléctricas.

Si bien es cierto que en Bogotá hay problemas de seguridad, esto se refleja en las estadísticas, pues la Policía Metropolitana (Citado por Semana, 2015) reportó que se robaron 1.043 bicicletas y las estadísticas emitidas por la Secretaria de Movilidad (2014) muestran que en el 2012 hubo 48 ciclistas fallecidos por accidentes; en el 2013, 51, y en el 2014, 56. El cálculo señala que hubo un incremento del 16% en esos tres años. Asimismo incremento el número de ciclistas lesionados pasando de 1.025 heridos en el 2012 a 1.107 en el 2014 haciendo evidente el peligro al que están expuestos los biciusuarios y aportando a la desmotivación de las personas para usar este medio de transporte.

Aunque en las estadísticas no se puede evidenciar el motivo de los accidentes con ciclistas, muchos de estos son ocasionados por imprudencias cometidas por los biciusuarios, produciendo accidente con peatones, automóviles, motocicletas, buses, camiones de carga pesada o inclusive entre ellos mismos.

Es común estar desplazándose por las calles de Bogotá y observar como los ciclistas transitan en la noche sin ningún tipo de prenda reflectiva, dificultando su visualización en la vía. Otro de los casos frecuentes es el irrespeto por las señales y normas de tránsito, un claro ejemplo de esto, es cuando los ciclistas omiten la luz roja en un semáforo. Estas y muchas otras más imprudencias son las que dan pie a que ocurran los accidentes relacionados con los biciusuarios.

Hablando de problemas relacionados con ciclistas, se evidencia el enojo de algunos peatones, pues ellos aseguran que ya no pueden transitar de forma tranquila por los andenes gracias al temor de ser atropellados por alguna bicicleta. Es el caso del portal de suba, donde hay bicitaxis, los cuales transitan tanto por las vías vehiculares como por los andenes a una velocidad aproximada de 40 a 50 km/h e incumpliendo las señales de tránsito.

Finalmente, muchas de las personas que utilizan las bicicletas tradicionales y peatones se molestan cuando observan una bicicleta eléctrica circulando por las ciclorutas o bicicarriles, ya que muchas de estas “bicicletas” tienen más aspecto de moto que de bicicletas y pueden alcanzar velocidades de hasta 35 km/h en modo asistido.

Es verdad que esta serie de problemas y peligros que trae la bicicleta opacan un poco todo lo bueno y que pueden llegar a afectar los indicadores de gestión en las organizaciones, pero estos problemas pueden tener soluciones efectivas con el trabajo conjunto de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Adicionalmente, la implementación de este medio de transporte sostenible se puede incluir en el marco del Sistema de Vigilancia Epidemiológica como vía para la prevención del riesgo cardiovascular y psicosocial, reduciendo el riesgo relativo el cual “mide la fuerza de la asociación entre la exposición y la enfermedad” (Fernández, Alonso & Montero, 1997, p.2)

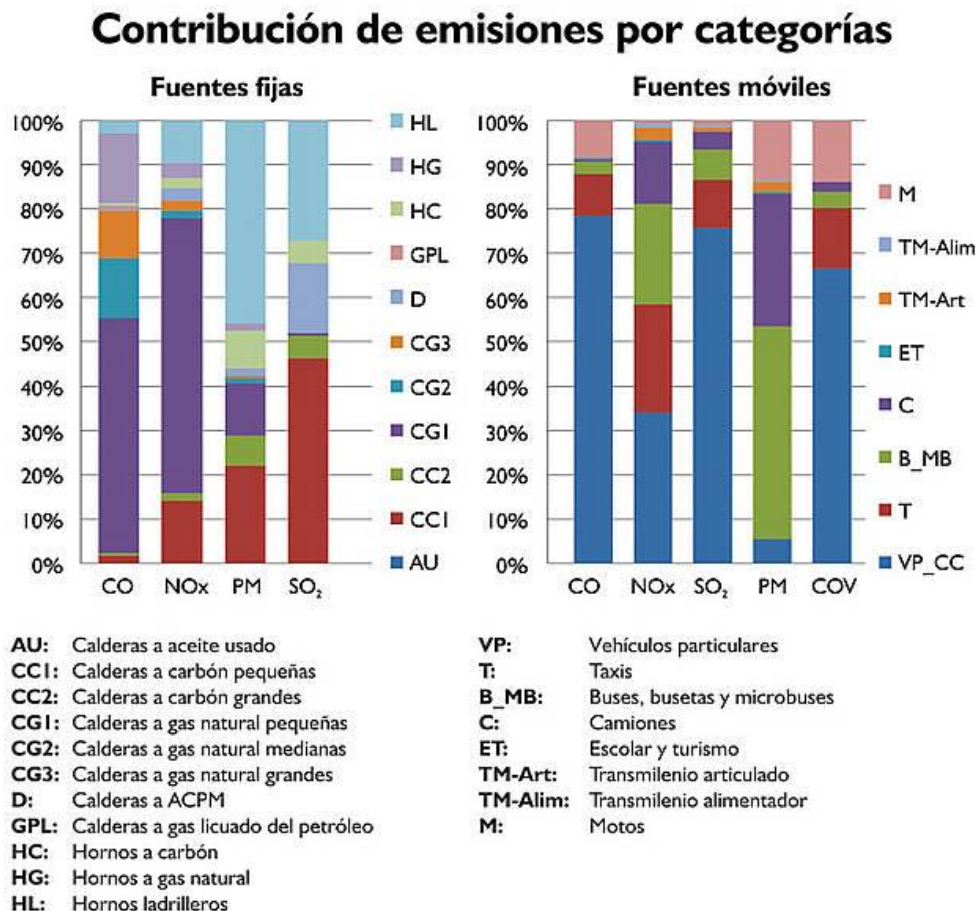
Incentivos y beneficios del uso de la bicicleta

Muchas organizaciones buscan día a día estrategias que permitan disminuir la contaminación, optimizar tiempos de desplazamiento, mejorar la calidad de vida de sus colaboradores para que así su rendimiento laboral sea mejor y de una u otra manera mejorar su economía en todo sentido.

Un claro ejemplo de esta búsqueda incansable es Biko, una aplicación que nace de la idea de tres amigos (Enrique Cuellar, Emilio Pombo y Tomás Bleier) dispuestos a recuperar la imagen de Bogotá. La aplicación consiste en acumular un biko por cada kilómetro recorrido permitiendo redimirlos en múltiples establecimientos comerciales que hacen parte de esta alianza con la app o simplemente se pueden donar a

fundaciones con su función social. Además Biko muestra en tiempo real qué ciclorrutas se pueden transitar y qué tan seguras son. Actualmente los creadores de esta aplicación avanzan en una nueva alianza con los Ministerios de Ambiente y Transporte para que en un futuro se puedan calcular cuántas emisiones de carbono ahorran los usuarios.

Por otra parte, en un estudio realizado en Bogotá arrojó como resultado que los buses, busetas y camiones aparecen en la lista como las fuentes más contaminantes de la ciudad (Universidad Nacional de Colombia, 2011). Esta información se encuentra en la gráfica 5.



Gráfica 5. Contribución de emisiones por categoría Fuente: Periódico Universidad Nacional de Colombia (2011)

Como una de las contramedidas para este problema, la Alcaldía de Bogotá en el año 2015 realizó tres días sin carro y sin moto. El primero de ellos fue el 5 de febrero, donde las mediciones de la Secretaría Distrital de Ambiente (citado por El Tiempo, 2015) al final de la jornada el material particulado (PM10) expulsado por vehículos, se redujo en un 21% en comparación con un día de tránsito vehicular normal. Asimismo las micropartículas de 2,5 microgramos por metro cúbico bajaron de 41 microgramos en el 2014 a 23 en el 2015 y aumento un 175% el uso de la bicicleta.

El segundo día sin carro y sin moto se llevó a cabo el 22 de abril, lo que trajo como resultado la disminución del 15% de la contaminación con hollín y humo, en cuanto al PM 2,5 se redujo un 2,6% respecto a un día en las mismas condiciones meteorológicas (Secretaria Distrital de Ambiente, 2015).

El 22 de septiembre se ejecutó el tercer y último día sin carro y sin moto del año 2015 en conmemoración al Día Internacional del No Carro. Durante esta jornada se redujo en un 24% el PM 2,5 asociado a la combustión de los vehículos y que afecta la salud humana. Respecto al PM 10, su reducción fue del 27% (Secretaria Distrital de Ambiente, 2015).

Los días sin carro y sin moto en Bogotá, demostraron como se puede reducir la contaminación ambiental con una simple acción, evitar el uso de vehículos que utilicen combustibles fósiles para su funcionamiento. Esto se puede evidenciar en la imagen 2.

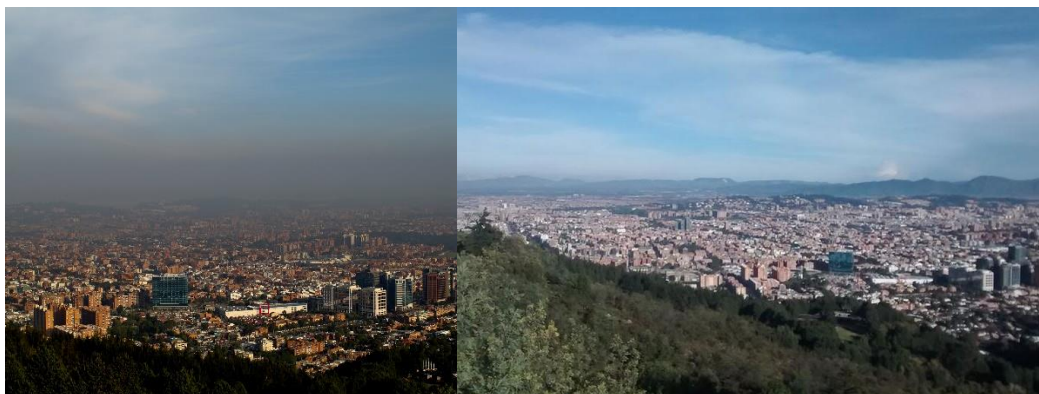


Imagen 2. Día de circulación vehicular normal vs Día sin carro y sin moto. Fuente: Miblogotá y Pulzo (2015).

A estas estrategias implementadas por la Alcaldía de Bogotá se suman organizaciones privadas que hacen énfasis en usar la bicicleta como medio de transporte sostenible. Es el caso de Mejor en Bici, una empresa la cual presta diversos servicios relacionados con la bicicleta, tales como la aplicación de tácticas en organizaciones y universidades para promover del uso de la bicicleta, siendo esta una solución económica y práctica para problemas de movilidad, ambiente y salud.

Una de sus estrategias se llama SIBUC (Sistema de Bicicletas de Uso Compartido) y consiste en la instalación de una flota de bicicletas en la planta física de una determinada organización; los empleados se inscriben, se les da una inducción y recomendaciones de las rutas más seguras. Adicionalmente, miden los beneficios semanales y certifican a la empresa el ahorro de CO₂, ahorro de tiempo en desplazamiento de sus empleados, ahorro de dinero y demuestran con testimonios reales el aumento en la calidad de vida de los usuarios de la bicicleta.

Por la parte legal, el 21 de octubre del 2016, el Congreso de Colombia expidió la Ley 1811 la cual otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y modifica el código nacional de tránsito. Uno de sus artículos menciona:

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, I organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin. (Ley 1811, 2016, p.6)

Lo anterior permite evidenciar como el gobierno poco a poco se va comprometiendo con promover la bicicleta como medio de transporte, siendo esta ley uno de los pilares para construir una Colombia más amigable con el medio ambiente y sus habitantes.

Con el uso de la bicicleta no solo se obtienen beneficios en materia de movilidad y preservación del medio ambiente, inconscientemente las personas están adoptando hábitos de vida saludable, favoreciendo tanto la salud física como mental, siendo esto un tema vital, puesto que muchos trabajos demandan que las personas se encuentren sentados gran parte de su jornada laboral, incrementando la probabilidad que los colaboradores sufran de sobrepeso, enfermedades cardiovasculares, desórdenes musculoesqueléticos (DME) y demás factores de riesgo, lo que hace que las organizaciones destinen sus recursos para la prevención de estas enfermedades, pero lo que no están viendo las empresa es la solución integral que brinda la bicicleta.

De acuerdo con el Consejo Europeo de Información sobre Alimentación (2006) el realizar actividad física moderada reduce el riesgo de contraer cáncer de colon, colorrectal, de pulmón y de mama, asimismo, se fortalecen los músculos y huesos y en la edad adulta retrasando la pérdida de masa ósea. La figura 1 muestra algunos de los posibles beneficios de la actividad física sobre la salud.

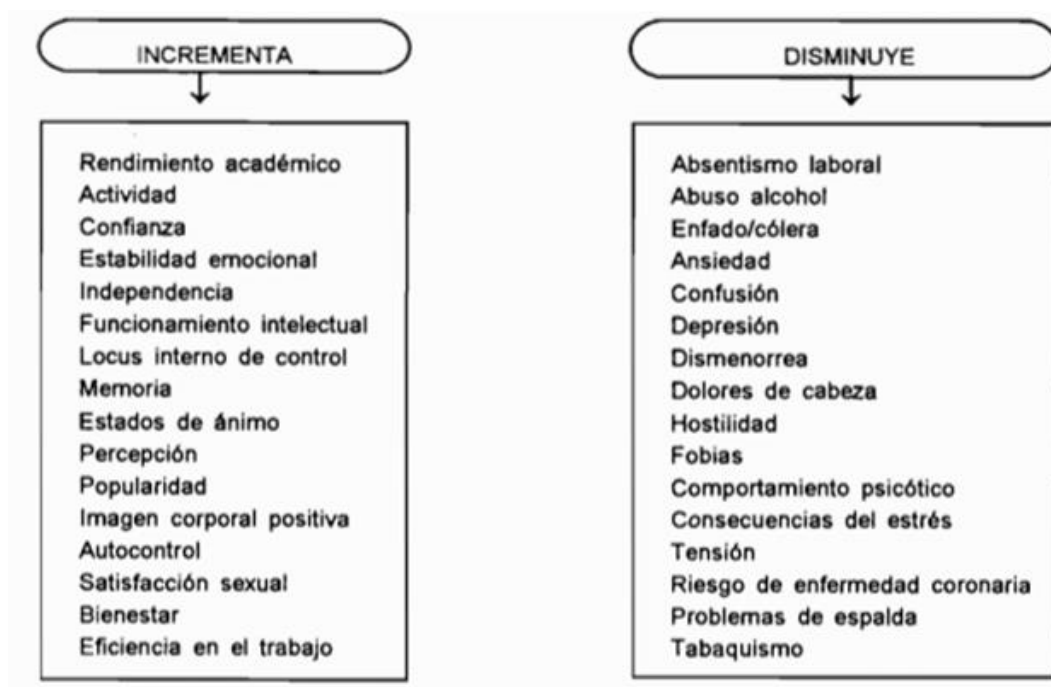


Figura 1. Efectos de la actividad física sobre la salud. Fuente: Beneficios psicológicos de la actividad física (1995).

Como se evidencia previamente, son innumerables los beneficios que traen los hábitos de vida saludables favoreciendo el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo (SGSST).

Conclusiones

Con el constante y apresurado crecimiento que está teniendo la ciudad de Bogotá, el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible se ha convertido en una de las nuevas soluciones para reducir la contaminación ambiental y mejorar la calidad de la población. Sin embargo es notable el camino que falta por recorrer para vivir en una ciudad donde la bicicleta esté sobre los automóviles o las motos.

Alrededor del mundo es posible evidenciar como diversas ciudades han tenido un éxito rotundo en su desarrollo, usando la bicicleta no solo como hobby sino como un estilo de vida, reduciendo los índices de inactividad física, aprovechando espacios públicos y aportando a la economía de cada uno de sus habitantes.

Con los problemas de movilidad no solo llegan problemas de tiempos, con ellos llegan las afectaciones a la salud mental y física a los trabajadores, aumentando las probabilidades de que ocurran accidentes de trabajo causados por distracciones alimentadas por los factores de riesgo psicosociales extralaborales.

Algunos de los factores que no permite que las personas usen la bicicleta en Bogotá es la inseguridad física y vial, la falta de malla vial para poder realizar desplazamientos seguros y los elevados índices de sedentarismo que maneja la ciudad, según lo emitido por Organización Mundial de la Salud.

Para que la iniciativa de la bicicleta como medio de transporte tome fuerza y se aplique efectivamente en Bogotá y por qué no en sus demás ciudades y diversas organizaciones, no solo se necesita de una adecuada infraestructura y seguridad, además de esto se requiere compromiso y el pensamiento de progreso y cambio en la población.

Las organizaciones pueden evitar gastos que se derivan de accidentes de trabajo o enfermedades laborales, tales como su investigación, indemnización, días hombre perdidos, pérdida de tiempos, etc. incentivando a que sus colaboradores acojan la bicicleta como su medio de transporte sostenible y que esto trascienda en sus hogares, para que este sea el estilo de vida de las nuevas generaciones.

El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo se puede ver exponencialmente beneficiado en sus diferentes programas, dando cumplimiento a múltiples requisitos legales y contractuales y asimismo prevenir la ocurrencia de accidentes de trabajo y promover los estilos de vida saludables.

Referencias

Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo. (s.f). Los riesgos psicosociales y el estrés en el trabajo. Recuperado de: <https://osha.europa.eu/es/themes/psychosocial-risks-and-stress>

Anónimo. (s.f). Los beneficios de la actividad física. European Food Information Council. Recuperado de: <http://www.eufic.org/article/es/salud-estilo-de-vida/comida-sana/artid/beneficios-actividad-fisica/>

Biko, la opción colombiana para incentivar el uso de la bicicleta. (s.f). Semana. Recuperado de: <http://sostenibilidad.semana.com/negocios-verdes/articulo/biko-opcion-colombiana-para-incentivar-uso-bicicleta/33566>

Comité Pro-bici. (2003). El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Recuperado de: http://www.ecoportal.net/Temas-Especiales/Desarrollo-Sustentable/El_uso_de_la_bicicleta_como_medio_de_transporte_urbano

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2015). DNP advierte que se avecina colapso de movilidad en las principales capitales. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx>

En bicicleta por el mundo. (2015, 11 de septiembre). El Tiempo. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/multimedia/especiales/en-bicicleta-por-el-mundo/16369218>

ECOBICI. (s.f). Recuperado de: <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>

García, F. (2016, 11 de noviembre). Copenhague es la nueva gran referencia. El Correo. Recuperado de: <http://elcorreoweb.es/sevilla/copenhague-es-la-nueva-gran-referencia-NC2334681>

Ley 1811 de 2016. Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito. Octubre 21 de 2016. DO. N° 50.033).

Márquez, S. (1995). Beneficios psicológicos de la actividad física. Revista de psicología general y aplicada: Revista de la Federación Española de Asociaciones de Psicología, 48(1), 185-206.

Mejor en Bici. (s.f). Recuperado de: <http://www.mejorenbici.com/empresas/soluciones>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (s.f). 10 datos sobre la actividad física. Recuperado de: http://www.who.int/features/factfiles/physical_activity/facts/es/

Organización Mundial de la Salud (OMS). (s.f). Inactividad física: un problema de salud pública mundial. Recuperado de: http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_inactivity/es/

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2016). Inactividad física. Recuperado de: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/es/>

Pita Fernández, S., Vila Alonso, M. T., & Carpena Montero, J. (1997). Determinación de factores de riesgo. Cad aten primaria, 4, 75-78.

Secretaria de Cultura Recreación y Deporte. (2010). Actividad física y sedentarismo en Bogotá. Recuperado de: http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/analisis/Actividad+fisica-N8_web.pdf

Secretaria de Cultura Recreación y Deporte. (2015). Encuesta de percepción ciudadana. Recuperado de: <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/presentacion-encuesta-de-percepcion-ciudadana-2015.pdf>

Universidad Nacional de Colombia (UN). (2011). Buses y camiones, los peores contaminantes de Bogotá. Recuperado de:

<http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/buses-y-camiones-los-peores-contaminantes-de-bogota.html>