

**Análisis de las consecuencias de tipo ocupacional, dada la extensa jornada laboral que
presentan los conductores de servicio urbano de pasajeros de la Cooperativa de
Transportadores Bolívar-COOTRANSBOLIVAR LTDA de la ciudad Bogotá 2019 –
2021**

Maira Alejandra Bautista Martínez

Yarlinis Isabel Algarín Carrillo

Universitaria Agustiniana

Dirección de Posgrados

Programa de Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano

Bogotá, D.C

2021

**Análisis de las consecuencias de tipo ocupacional, dada la extensa jornada laboral que
presentan los conductores de servicio urbano de pasajeros de la Cooperativa de
Transportadores Bolívar-COOTRANSBOLIVAR LTDA de la ciudad Bogotá 2019 –
2021**

Maira Alejandra Bautista Martínez

Yarlinis Isabel Algarin Carrillo

Director

Nydia Parra León

Trabajo para optar al título de Especialista en Gerencia Estratégica del Talento Humano

Universitaria Agustiniana

Dirección de Posgrados

Programa de Especialización en Gerencia Estratégica del Talento Humano

Bogotá, D.C

2021

Resumen

El presente proyecto de investigación se basó en el estudio de las jornadas laborales y las consecuencias de salud y bienestar que afronta un conductor de servicio público urbano de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C, esta problemática no solo afecta a la población con cargos de conducción en Colombia, sino que es generalizada a nivel global por las múltiples actividades que realiza un conductor, entre las cuales están la de; lidiar con el tráfico, estados de las vías, inseguridad, cumplimiento de las normas locales y nacionales y demás preocupaciones al momento de desempeñar su labor.

Esta investigación se regirá con el análisis y descripción de la problemática a resolver, la cual definirá los métodos, técnicas e instrumentos a utilizar, con el fin de conocer la percepción y afectaciones personales, específicamente de los conductores vinculados en la Cooperativa de Transportadores Bolívar Ltda., lo que nos permitirá al final brindar sugerencias que permitan el mejoramiento de las condiciones laborales, de salud, familiares y sociales de los mismos cargos de la empresa estudiada.

En el proyecto con los insumos utilizados se logró corroborar las acciones que la empresa realiza para cambiar los escenarios que involucren la disminución de la jornada de trabajo del operador del vehículo, así como las actividades de integración incentivadas por la misma para el progreso del clima laboral.

Palabras clave: conductor, jornada laboral, transporte, afectación, consecuencia.

Abstract

This research project was based on the study of working hours and health and well-being consequences faced by an urban bus driver in the city of Bogotá DC, this problem not only affects the population with driving charges in Colombia, is generalized to the multiple activities carried out by a driver as: deal with traffic, road conditions, insecurity, compliance with local and national regulations and other concern related with their work.

Futhermore, the investigation will be focused in the analysis and description of the problem to be solved, setting the methods, techniques and instruments to be used, in order to know the perception and personal affectations, specifically to the bus drivers employees by the Cooperativa de Transportadores Bolivar Ltda, in that way we have the opportunity to provide suggestions, getting better work, health, family and social conditions of the employees already mentioned.

To summarize, with the supplies used was possible to corroborate the actions that the company takes to change the scenarios to reduce the work hours, likewise integration activities to the progress of the work environment.

Keywords: bus driver, working hours, transport, affectation, consequence.

Tabla de contenidos

1. Formulación del problema	9
2. Justificación	13
3. Objetivos	14
3.1. General.....	14
3.2. Específicos.....	14
4. Marco referencial	15
4.1. Marco legal	21
5. Metodología	24
6. Análisis de resultados y discusión	31
Conclusiones	38
Recomendaciones.....	39
Referencias	40
Anexos.....	46

Lista de figuras

Figura 1. Conductor 1.	26
Figura 2. Conductor 2.	27
Figura 3. Conductor 3.	27
Figura 4. Conductor 4.	27
Figura 5. Conductor 5.	28
Figura 6. Cabina del vehículo..	30
Figura 7. Vehículo en paradero Ruta ZP-41..	30
Figura 8. ¿Cuántas horas trabaja al día?.....	32
Figura 9. Pausas activas en jornada laboral.....	32
Figura 10. Motivo de las molestias de salud..	33
Figura 11. Actividades de esparcimiento..	34

Lista de tablas

Tabla 1. Condiciones de estado de ánimos de conductores	35
Tabla 2. Condiciones de postura del conductor	35
Tabla 3. Actividades fuera de la conducción	36
Tabla 4. Actividades diferentes a la conducción.....	36
Tabla 5. Situaciones ambientales en las funciones de conducción	37
Tabla 6. Actividades monótonas	37

Perfil de los integrantes

Maira Alejandra Bautista Martínez, nacida en la ciudad de Bogotá el 6 de junio de 1.988, tengo 32 años, vivo en el municipio de Soacha (Cundinamarca), con mis 2 hijos y esposo. Soy Administradora de Empresas de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD, trabajo desde hace 15 años en el Banco de Occidente entidad que pertenece al grupo Aval. Considero que tengo habilidades desarrolladas en; trabajo en equipo, adaptación al cambio, atención al cliente, liderazgo y soy competitiva. Mi motor principal son mis hijos, a quienes deseo sacar adelante profesionalmente y sobre todo con valores éticos. Me encanta viajar, conocer nuevos lugares, culturas y hábitos lo cual he ido realizando en nuestro país y luego deseo hacerlo a nivel mundial.

Yarlinis Isabel Algarín Carrillo, nacida en Polonuevo Atlántico, tengo 37 años, soy Administradora de Empresas, mi estado civil es casada, tengo una niña de 2 años, vivo en el barrio Tierra Buena de la ciudad de Bogotá, trabajo como funcionaria pública administrativa en el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario INPEC, dentro de mis habilidades sociales puedo destacar que normalmente tengo empatía con las personas, tengo capacidad para escuchar y sé escuchar, en mis habilidades laborales, tengo capacidad de adaptación, trabajo en equipo y me comunico correctamente. Me gusta compartir con mi esposo y mi hija, son mi base fundamental para sacar adelante las metas que me propongo.

1. Formulación del problema

El mejoramiento de las condiciones de trabajo es uno de los principales objetivos de la Organización Internacional del Trabajo- (OIT) (2021), a pesar de que hay aumentos salariales en numerosos países, muchos trabajadores aún ganan muy poco y tienen dificultad para hacer frente a sus necesidades básicas. Por otra parte, en algunos países hay una reducción en el tiempo dedicado al trabajo, pero también es cierto que este cambio suele venir acompañado por una incertidumbre que puede debilitar la seguridad del empleo y plantear nuevas dificultades para conjugar el trabajo y la familia.

La Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo (2011), reporta que las malas condiciones laborales constituyen un problema de salud de origen laboral más frecuente y significativo en Europa, en los países industrializados las primeras causas de ausentismo, con importancia creciente y de manera exponencial en las últimas décadas, afectando a trabajadores de todos los sectores de actividad y ocupaciones independientemente de la edad y el género, cuyos costos sociales y económicos son particularmente elevados. El gran impacto económico de estas lesiones es debido a que estos problemas originan muchos días de ausentismo por su difícil tratamiento y una cantidad importante de recaídas, dificultando que los trabajadores se reincorporen a sus puestos de trabajo. (p. 22)

En Colombia hay algunos estudios sobre el estado físico y emocional que presentan los conductores de servicio público en las grandes ciudades, el Fondo de Prevención Vial presentó uno sobre el sueño, la fatiga y el cansancio entre los conductores que realizó en la ciudad de Bogotá, revelando como resultado que la mayoría de los conductores presenta fatiga, causada por las jornadas extras de trabajo y la mala remuneración, ocasionando que se presente el “peligroso micro sueño” durante sus jornadas de labor; éste estudio revela que el 40% de los conductores de servicio público se han quedado dormidos manejando, con este estudio se pudo evidenciar la incidencia que tiene la fatiga y el cansancio sobre los accidentes de tránsito que se presentan.

Teniendo en cuenta estas afectaciones y con el fin de traer a colación el tema local con las mismas casuísticas nos permitimos hacer la investigación en COOTRANSBOLIVAR LTDA, identificada con NIT: 800.089.509-1, (SITP Provisional), constituida en el año 1994, ubicada en el

barrio Ciudad Bolívar de la ciudad de Bogotá, bajo la vigilancia de la Secretaria Distrital de Movilidad, dedicada al transporte de pasajeros de servicio urbano en la misma ciudad, cuenta actualmente con dos rutas ZP-P40 recorrido desde el Barrió Cazuca (Localidad Ciudad Bolívar) hasta el barrio Tierra Buena (Localidad Kennedy) y viceversa y la ruta ZP-P41 desde el Barrio Arabia (Localidad Ciudad Bolívar) hasta Fontibón y viceversa. Cada ruta tiene en promedio 20 vehículos con capacidad de 19 pasajeros, los cuales pertenecen a propietarios que se vinculan como asociados de la cooperativa, adquiriendo derechos para el servicio de transporte. El vehículo en pocas ocasiones cuenta con más de un conductor para ser operado durante el día, esto depende del propietario de cada vehículo.

Para determinar si el conductor presentado por el propietario del vehículo es apto para conducir, la cooperativa a través de la ARL Bolívar, realiza el examen de ingreso para establecer las condiciones de salud física, mental y social del aspirante, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de las funciones y perfil del cargo.

Los propietarios de los vehículos a través de la cooperativa pagan mensualmente el valor total de la seguridad social y parafiscales, sobre el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), al conductor que está operando su vehículo.

Los conductores de servicio público tienen que afrontar largas jornadas de trabajo sentados frente al volante para cumplir con la cuota establecida y además para mejorar su ingreso diario, por esto deben trabajar más de catorce horas diarias, en promedio cada conductor labora 98 horas semanales, por esta decisión se involucran varias problemáticas a tener en cuenta, como; cansancio o agotamiento, accidentes viales de tránsito, estrés, ira, irritabilidad, problemas de salud, ausencias en el hogar, entre otras consecuencias. “El Fondo de Prevención Vial encontró que el 70 por ciento de los conductores de buses, busetas y microbuses de Bogotá tiene severos problemas de audición, sobrepeso y sus niveles de triglicéridos están cinco veces por encima de lo normal”, Caracol Radio (2007).

Esta misma problemática se ha venido presentando en Bogotá hace más de 20 años, en el año 1999 la Facultad de Ciencias Humanas de Departamento de Psicología de la Universidad Nacional de Colombia realizó una investigación sustentada en entrevistas y exámenes físicos a 194 conductores:

Arrojando como resultado personal expuesto al mal estado de las vías, contaminantes químicos, deslumbramientos, ambiente ruidoso, competencia con otros vehículos, deficiente iluminación de las vías y cambios bruscos de temperatura. Frecuentemente reportaron síntomas: digestivos, de ansiedad, oculares, depresivos, otorrinolaringológicos, osteomusculares, respiratorios y neurológicos. Las mayores alteraciones de salud se relacionaron con sistema osteomuscular (retracciones musculares de miembros inferiores y paravertebrales, alteraciones de columna vertebral lumbar y dorsal), cavidad bucal, ojos y anexos, nariz, sobrepeso y obesidad; presbicia y astigmatismo, lipemias y niveles anormales de carboxihemoglobina post-exposición laboral y una tercera parte de los conductores manifestaron niveles altos de estrés. (Chaparro y Guerrero, 1999a, p. 1).

Pese a la intervención de las Aseguradoras de Riesgos Laborales (ARL), entre ellas ARL Bolívar, que es la contratada por COOTRANSBOLIVAR LTDA, los esfuerzos son mínimos pues solo se limitan en realizar capacitaciones, divulgaciones de prevención, investigaciones de accidentes laborales, entre otros, los cuales no generan cambios radicales para resolver esta problemática.

Los conductores de COOTRANSBOLIVAR LTDA, por esta carga laboral presentan problemas de salud como; enfermedades cardiovasculares, colesterol alto, problemas digestivos, estrés laboral, obesidad, también presentan problemas psicológicos por falta de horas de sueño, ansiedad, problemas en el hogar; de asistencia en el grupo familiar, problemas de tipo social, presentan mal humor por los trancones, lidiar con pasajeros por tantas horas, guerras del centavo, temas de clima laboral y ergonómicos por sus altas horas de trabajo, etc.

De continuar esta problemática seguirán afectados principalmente los hogares de los conductores donde deben lidiar con: ausencias familiares, situaciones de estrés, de seguridad y condiciones graves de salud que podrían de una u otra forma llevar a la muerte al operario del vehículo, además la empresa se ve afectada por estas situaciones que generan complicaciones de clima laboral, la movilidad de la ciudad cuando hay accidentes de tránsito, la ARL por intervenir en realizar investigaciones laborales, ausencias permanentes de conductores por incapacidad y la ciudadanía en general al no contar con frecuencia de vehículos para su traslado.

Con la nueva implementación del Sistema Integrado de Transporte-SITP, la Secretaria de Movilidad de Bogotá, en el año 2008, ha venido realizando desmonte de este tipo de rutas de transporte público colectivo, sin embargo, se encuentra una gran cantidad de conductores contratados por el SITP que tienen problemas de salud, desempleo parcial y recorte salarial causado

por los extensos horarios de trabajo y/o por las pésimas condiciones de los buses que, en vez de chatarrizar como lo estipula la implementación, pintan, arreglan y luego entregan al conductor para el desarrollo de sus actividades transportadoras diarias, poniendo en riesgo no sólo la seguridad del chofer, sino la de los mismos pasajeros. Rojas, A (citado en Rojas, 2016, p. 8).

A través de encuestas a los conductores de vehículos, se pretende identificar las condiciones del ambiente laboral, así como también de seguridad en el puesto de trabajo presentes en su ocupación, aspectos extralaborales, condiciones de salud, los niveles de estrés reciente y determinar las afectaciones psicológicas, psicosociales del trabajo y estrés ocupacional.

Frente a este proyecto surge el siguiente cuestionamiento: ¿Qué acciones ha llevado a cabo en COOTRANSBOLIVAR LTDA, frente a la problemática de jornadas laborales extensas que han afectado a los conductores de servicio urbano colectivo de la ciudad de Bogotá?

2. Justificación

Este proyecto es elaborado de acuerdo con la necesidad identificada desde el área administrativa por la exsecretaria de gerencia (Yarlinis Algarín) de COOTRANSBOLIVAR LTDA, quien fue testigo de las extensas jornadas laborales diarias por las que tienen que pasar los conductores de esta cooperativa y las consecuencias que asumen en su vida familiar, así como también las sociales, psicológicas y de salud.

El transporte urbano de pasajeros es el medio más utilizado por los habitantes en la ciudad de Bogotá, activa la economía desplazando a las personas de un punto a otro según las necesidades y es parte esencial de las ciudades, disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de usuarios que no tienen vehículos y necesitan recorrer largas distancias, pero este servicio se ve afectado cuando su operario, que en este caso son los conductores quienes se encuentran estresados y de mal humor, causado por su horario laboral, así mismo por problemas de movilidad, prestando un mal servicio al usuario, lo cual resulta perjudicial en el ambiente del transporte público.

Al abordar esta problemática referente a la reducción de jornadas laborales para el conductor de transporte colectivo de pasajeros de COOTRANSBOLIVAR LTDA, se mejorará en primer lugar las condiciones de salud, físicas, emocionales y psicológicas del directamente afectado, en segundo lugar a sus familias quienes podrán compartir o disfrutar más tiempo con él, de la misma manera podemos mencionar mejoras tanto en la prestación de servicio al usuario, como el clima laboral al interior de la empresa.

Cuando el conductor labore diariamente las horas máximas exigidas de ley y regidas por el Ministerio del Trabajo Colombiano, se podrán disminuir considerablemente los malos hábitos por los que atraviesa el conductor, como el ruido, problemas ergonómicos, estrés causado por movilidad y los temas mecánicos del vehículo e incluso por la producción económica de su labor, este conllevará a una mejor calidad de vida y bienestar laboral, debido a que se reducirán las afectaciones ya descritas por las que actualmente atraviesan.

3. Objetivos

3.1. General

Identificar las consecuencias ocupacionales por la extensa jornada laboral de los conductores, a través de encuestas a los afectados para el mejoramiento de las condiciones sociales, familiares y de trabajo.

3.2. Específicos

- Determinar que afectaciones de salud tienen los conductores expuestos a largas jornadas de trabajo.
- Diseñar encuestas donde se evidencie las afectaciones psicológicas y el bienestar ocupacional.
- Distinguir las relaciones sociales y familiares en la que se desenvuelve el conductor.

4. Marco referencial

El trabajo, la familia y la salud son necesidades fundamentales del ser humano, estas se encuentran directamente vinculadas, la alteración negativa o positiva en una de estas tiene repercusiones en las otras dos; día a día tiene más importancia el trabajo en los roles que se desempeñan en la familia, como consecuencias de las condiciones desfavorables en el ámbito laboral. Según Hurtado (2014), la vida en el hogar familiar y el trabajo profesional remunerado parece ir ganando terreno, esto ya que dicha temática tendrá gran impacto a nivel global puesto que ejercer una profesión con excelencia fuera del hogar familiar se ha convertido en el “modus vivendi” de un grupo considerable de familias con hijos, con todo lo bueno y lo malo que esto implica. (pp. 27- 28)

Dentro de lo malo de mezclar el trabajo y el hogar se puede mencionar el estrés y la sobrecarga laboral que pueden ser llevados al hogar sin necesidad alguna, afectando a los miembros que habitan bajo el mismo techo, Riquelme, Rojas y Jimenez (2012), indican que la familia y el trabajo son interdependientes por lo que el ser humano no puede dividir sus afectaciones entre estos. (p. 204).

De acuerdo a los hallazgos, investigaciones y conocimientos acumulados por Robbins (1998) se considera que los principales factores organizacionales que determinan la satisfacción laboral son: el reto del trabajo, sistema de recompensas justas, condiciones favorables de trabajo y colegas que brinden apoyo. Estos se pueden ver afectados o menospreciados cuando se somatizan enfermedades a causa del trabajo, (p. 85), en el informe realizado por El Empleo (2010), mencionan las diez enfermedades más frecuentes en el trabajador, entre las que se destacan; el estrés, el cual es la razón principal del ausentismo laboral o disminución de la productividad según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el dolor de espalda por permanecer sentado, los cuales pueden ser ocasionados por extensas jornadas laborales, problemas gástricos, presentados por desórdenes alimenticios de los trabajadores; este malestar también se genera por aumento de presión y de preocupaciones, y la obesidad se ha incrementado por razones de largas horas de trabajo sentados, por sedentarismos y mala alimentación.

En esta investigación se pretende ahondar sobre distintas causas que probablemente sufran o adquieran los conductores de servicio urbano de pasajeros de la cooperativa en estudio, por ello se plasman los conceptos de afectación de salud, psicológica y bienestar ocupacional.

Gonzalez (2018), indica que la afectación de salud, hace referencia al hecho de verse afectado un órgano corporal del ser humano por un accidente, una enfermedad natural o de trabajo, de la misma manera las afectaciones psicológicas obedecen a la modificación o alteración de la personalidad que se expresa a través de síntomas, como: depresiones, bloqueos, inhibiciones, entre otras y cuyo diagnóstico puede llegar a ser psicopatológico. (Satta, 2012, p. 5).

Bienestar Ocupacional fue conceptualizado por Titmuss, (citado en Luque y Gonzalez, 2019), “al referirse a uno de las fuentes de provisión de bienestar sobre las cuales se asienta la arquitectura de los sistemas de protección social en las economías de libre mercado”(p. 308). Lo que quiere decir que gracias a esta área en una organización se pueden lograr vivencias positivas, ya sean físicas, mentales y/o sociales para el trabajador, en quien se puede afianzar el grado de cariño y sentido de pertenencia hacia su empleador, todo esto teniendo en cuenta la personalidad y expectativas que tenga el mismo. El bienestar laboral permite a la compañía crear buen clima laboral y físico para el óptimo desempeño del trabajo, también influye en la competitividad y está directamente relacionado con las decisiones de los gerentes. Estrada, Ramirez (2010).

En el estudio de las consecuencias del trabajo rotativo sobre la salud realizado por Ariza, Beltrán y Montaña (2018), se ha centrado principalmente en el ámbito físico, los escasos acercamientos existentes muestran una afectación importante en la salud mental de las personas afectadas por este sistema de trabajo, tales como: alteraciones del sueño, síndrome de fatiga crónica, estrés, sintomatología depresiva, etc., los trastornos físicos más frecuentes en las personas que trabajan en turnos rotativos son los gastrointestinales y los cardiovasculares, (p. 26), según Fernández y Piñol (2000), en su artículo “Horario Laboral y Salud: Consecuencias Psicológicas de los Turnos de Trabajo”, en la actualidad el tiempo diario se invierte en el trabajo, las condiciones de trabajo en las que se desempeña influyen en la salud mental del trabajador, estas intervienen en las relaciones interpersonales, el salario, la seguridad física, entre otros, se integran en el bienestar psicológico y está asociado al grado de satisfacción laboral y de salud mental de los trabajadores. Todo esto, ha llevado a que surta la llamada psicopatología laboral, la cual se refiere al estudio de

los trastornos que se desarrollan como consecuencia directa del desempeño de un trabajo, así como de las alteraciones que surgen debido a la ausencia de este. (pp. 207-208).

Gil (2012), en su escrito de investigación indica que los factores psicosociales pueden favorecer o perjudicar la actividad laboral y la calidad de vida de las personas, en el primer caso fomentan el desarrollo personal de los individuos, mientras que cuando son desfavorables perjudican su salud y su bienestar (p. 238). Las relaciones o necesidades por las cuales el ser humano constantemente puede estar preocupado o al pendiente son; las relaciones sociales o familiares, las necesidades de formación, los ritmos de trabajo, la disponibilidad de recursos, todo esto puede llevar a enfermedades o accidentes de trabajo en la que el riesgo psicosocial ha predominado sobre todo por los problemas de salud que han surgido como consecuencia de estos factores y que probablemente conducen al estrés laboral, así mismo, como afirma el mismo autor, los riesgos no deterioran precisamente la salud de un trabajador, el despliegue de ciertas situaciones de riesgo psicosocial admite una tensión psicológica continua para todas las personas, estos riesgos suelen aparecer porque existen condiciones laborales difíciles de manejar, debido a que las cualidades de los trabajadores son diferentes como habrá otras personas capaces de desenvolverse adecuadamente en su labor.

De acuerdo a un estudio de investigación realizado en Francia sobre horarios laborales extensos se asocian a mayor riesgo de ACV, hizo seguimiento a 144 000 personas adultas, en la que dentro de sus descubrimientos se basaron en los hábitos laborales y la salud cardíaca que reportaron hombres y mujeres franceses entre los 18 y los 69 años, encontrando en el análisis que los empleados que tenían un horario de trabajo extenso presentaban un aumento del 29% en el riesgo de accidente cerebrovascular (ACV), así mismo los que trabajaron con un horario laboral prolongado o extenso durante al menos 10 años tenían un riesgo de ACV de un 45% más alto, un "horario laboral prolongado" significaba trabajar más de diez horas al día durante al menos 50 días de cada año. De esto se apuntó que probablemente los empleados más jóvenes son los más afectados, derivados de los horarios irregulares y el estrés, posiblemente podrían tener un mayor impacto negativo en el corazón que otros factores, como el sobrepeso y la hipertensión, que típicamente afectan a los hombres y a las mujeres a una edad más avanzada.

Esto también se vio identificado en el informe de Torres (2019), donde examinó medicamente a los conductores de la empresa de transporte público José Gálvez S.A, la cual está ubicada en la

ciudad de Lima (Perú), dicho estudio arrojó que el 93% de estos operarios no tiene estilos de vida saludable respecto a la actividad física, así mismo se evidenció factores de riesgo cardiovascular ya que el 34% presentan perímetro abdominal anormal, con sobrepeso el 44%, algún grado de Obesidad el 33%, (pp. 30-31), todo esto se puede diferir es causa de las extensas jornadas de trabajo que tienen y en la que utilizan la mayor parte de su tiempo diario el cual repercute en las horas de trabajo mensual.

Según la definición contemplada en el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito (2002), un conductor: “Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo”, (p. 5), el conductor de servicio público urbano de pasajeros además de realizar la labor propia de conducción lleva a cabo las siguientes actividades según fuente de información de la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA, al iniciar la jornada laboral en la mañana el operario del vehículo automotor revisa que los documentos exigidos por la autoridad competente se encuentren vigentes, realiza un chequeo mecánico pre operacional al microbús de servicio público, como: nivel de líquidos del motor, frenos, combustible y limpia brisas, estado y presión de llantas, una vez realizado este chequeo se procede a iniciar el calentamiento del automotor el cual puede oscilar entre cuatro y siete minutos, mientras tanto, procede con la verificación del estado y ajuste del cinturón de seguridad, cuadro de espejos, funcionamiento de puertas de subida y de bajada de pasajeros, a su vez este recibe la orden de salida y ruta a realizar (despacho) por parte de la empresa donde se encuentra afiliado el vehículo, ubica en el panorámico del mismo la tabla de ruta a realizar según la orden recibida, una vez surgido estos pasos puede iniciar la marcha en la que tendrá que recoger y dejar pasajeros donde estos avisen, recibir de parte de ellos el pago del valor del pasaje en efectivo y si es necesario entregar el cambio, así mismo acatar las señales de tránsito y estar pendiente de maniobrar en caso de eventos repentinos con ciclistas, peatones, motociclistas y otros vehículos de servicio público, particular y de carga y en general de todos los actores viales con los que intervenga. Al final de su turno el vehículo debe estar completamente “tanqueado” y limpio para posteriormente guardarlo en el parqueadero designado por el propietario.

Los conductores de transporte público urbano de pasajeros están expuestos a una variedad de riesgos de tipo psicosocial, ergonómico y en general de salud y que inciden en la calidad de vida usual de estos individuos, continuando el informe de Matabanchoy, Oviedo, Sacanambuy, y Zambrano (2016), profesionales en psicología de la Universidad de Nariño, quienes indican que

los conductores son las personas con mayor riesgo de presentar un accidente de tránsito, debido al tiempo de exposición diaria a los factores de riesgo asociados a la conducción, de aquí, la importancia de tomar los accidentes de tránsito como accidentes laborales para esta población, por ello se cuenta con un número elevado de enfermedades laborales asociadas a accidentalidad laboral y enfermedad laboral adoptadas a posturas inadecuadas, los estilos de vida no saludables como el consumo de alcohol, tabaquismo, falta de actividad física, la dieta poco saludable, las preocupaciones económicas, la alta tensión debido a las condiciones peligrosas del trabajo, hábitos irregulares de sueño y el estrés, (pp. 433-434).

Giraldo y Hinestroza (2009), revelaron un estudio del riesgo cardiovascular que tienen los conductores de servicio público intermunicipal, esto aun cuando ellos son conscientes de la importancia y beneficios de la actividad física, sin embargo, por su preferencia optarían por hacer deporte el cual podrían hacerlo con el mismo beneficio de caminar si la frecuencia semanal fuera entre cinco y siete días, lo cual no sucede por el alto nivel de sedentarismo que tienen, (pp. 21-22), por ello la recomendación para las empresas contratantes y más puntualmente al área de Talento Humano de estas empresas, es tomar medidas que permitan participar de programas de promoción y prevención como la actividad física, que brinden oportunidades de esparcimiento y además que les permita a los operarios adoptar un estilo de vida saludable.

Tortosa y Montoro (2002), afirman que el conductor debe poseer correcta capacidad perceptiva y atencional que le permitan captar que ocurre en su entorno, esto permitiendo identificar todos los actores viales de manera responsable aislados de acciones que podrían ocasionar accidentes, así mismo se pretende más que anunciar el mayor o menor riesgo de un potencial, en el que pueda sufrir accidentes, establecer o prever lo que se considera un riesgo vial y que en si se pueda desenvolver con un adecuado ejercicio laboral en las vías. (p. 720).

A la fecha no se conoce que la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA, haya realizado acciones en pro de mejorar las extensas jornadas laborales de los conductores aun cuando esta ha sido participe y testigo de las afectaciones de salud, ergonómicas, psicosociales, entre otras que el conductor padece por esta situación, a nivel local no se conoce tampoco de actividades que encaminen a la reducción de horas de trabajo en los conductores de servicio público, en España a través de la página Prevencionar.com (2018), se publicó el análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales y en esta se menciona la importancia de una vida equilibrada entre lo

personal y laboral para garantizar el desarrollo eficiente de sus actividades, lo mismo sucedió con la publicación en blog sobre los beneficios de un buen descanso para el conductor (2018), hablan del sueño reparador para los conductores y de la importancia de descansar cada dos horas, esto se hace bajándose del vehículo, estirando las piernas y caminando un poco.

Londoño y Pérez (2020), refieren que el aspecto salarial y monetario, no es suficiente puesto que los conductores al tener mejores garantías laborales en el que no afectan sus condiciones familiares y personales implican tener más tiempo para atender esas necesidades y por ende mejorar las acciones empresariales con el fin de incentivar su vida laboral, (p. 8), por tanto, las empresas deben diseñar e implementar actividades que involucren a las familias de los operarios, actividades de recreación laboral y actividades de vida saludable (hábitos alimenticios, actividades de recreación y físicas), esto permitirá reducir problemas ocasionados por las condiciones laborales, de salud, de reducción de costos y problemas de gestión para la empresa, de esta manera se reduce el impacto negativo hacia los usuarios y demás grupos de interés.

Moller (2003), con respecto a su investigación movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia, indica que en el transporte público colectivo, los conductores también permiten viajes a precios más bajos en caso de que las personas no tengan para pagar el valor completo del viaje, por su parte las empresas, desde sus mandatos individuales, son las encargadas de planificar, coordinar, ejecutar y controlar el servicio, organizar vehículos y conductores de acuerdo con las rutas, a través de un plan de rodamiento o programación vehicular acomodando sus horarios de trabajo (pp. 52-53).

Aquino et al., (2017), afirman que los conductores de transporte público están expuestos a movimientos repetitivos de los miembros superiores e inferiores, ruidos y vibraciones, condiciones de las vías, largas jornadas de trabajo, bajos salarios, además de la inseguridad por la peligrosidad de las ciudades, es así, que la fuente de riesgo existente en los conductores, puede aumentar cuando no existen las condiciones necesarias laborales centradas en el aspecto físico y emocional, los conductores son importantes por la sociedad toda vez que predomina sobre la satisfacción de las personas al desplazarlas de un lugar a otro cumpliendo con las funciones propias de los mismos.

Además de profundizar sobre los problemas ergonómicos, psicosociales, familiares, entre otros a los que están expuestos los conductores de servicio público, vale la pena mencionar que dichas

empresas contratantes dueñas del letrero en los buses de transporte y según el reporte de la revista de Ingeniería escrita por Ardila Gomez (2005), donde indica que este servicio esta sobre ofertado en cuanto a número de buses, busetas y colectivos y no hay tantos pasajeros para transportar y más aún, teniendo en cuenta que las personas prefieren el sistema de Transmilenio, esto tiene implicaciones económicas para todos los implicados adscritos a las empresas de transporte (propietarios, conductores y empleados) (p. 3).

4.1. Marco legal

La Ley 105 (1993), establece disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, además integra el sistema nacional de transporte en Colombia para el desarrollo de políticas en esta materia, donde los organismos de transporte tengan relación con esta actividad.

Dentro de los organismos normativos y vigilantes de transporte en Colombia podemos mencionar dos entes primordiales; uno de ellos es el Ministerio de Transporte que tiene como objetivo, formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo; en segundo lugar, pero no menos importante esta la Superintendencia de Transporte, la cual ejerce funciones de inspección, control y vigilancia a las empresas que se dedican a la actividad de transporte. En cuanto a la Ciudad de Bogotá, ciudad en la que está ubicada la Cooperativa objeto de la investigación, debemos hablar de la Secretaria de Movilidad, organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera, que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital.

En el desarrollo de la investigación de Fondo Mundial para la Seguridad Vial, Ferrer et al., (2013) en su análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial, destaca la figura de la Superintendencia de Transporte, en Colombia, la capacidad de control operativo para el cumplimiento de las normas de tránsito, lo realizan las autoridades policiales de tránsito, el tema de seguridad vial lo trabajan en programas de responsabilidad social empresarial con las empresas afiliadas, mediante acciones de capacitación y en prevención. En materia normativa, han apoyado

iniciativas legislativas como el fortalecimiento de la Superintendencia de Transportes, el debate alrededor de las licencias de conducción y el control a las escuelas de conducción y los centros de reconocimiento de conductores (p. 10).

En cuanto a esto, la Ley 769 (2002) del Código Nacional de Tránsito, declara los principios que rige este código los cuales se basan en la seguridad de los usuarios, calidad en el servicio, transporte, oportunidad, cubrimiento de rutas, libertad de acceso y circulación, identificación y capacitación, también define y orienta a conductores y peatones, a su vez esta Ley ha sido modificada por leyes posteriores como la Ley 1005 (2006), Ley 1383 y 1397 (2010).

En el capítulo II, artículo 17 de Ley 769, establece el otorgamiento de la licencia de conducción; la licencia de conducción será dada a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción, podrán obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público (que es nuestro problema de investigación), quienes acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en el código tales como: saber leer y escribir, tener 16 años cumplidos, aprobar un examen teórico-práctico de conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística (CEA) debidamente aprobado por el mismo Ministerio de Transporte, certificado de aptitud física y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud y estar inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Todos estos son requisitos indispensables para la operación de un vehículo y que debe acreditar un conductor que prestará servicio de transporte público (p. 20).

En cuanto a la seguridad en las vías se resalta la Ley 1503 (2011), que trata de los hábitos y conductas seguros en la vía (Seguridad Vial) (p. 1), define los lineamientos generales en educación, responsabilidad social, empresarial y acciones estatales para promover en las personas buenos hábitos de comportamiento y conductas en las vías, igualmente tener un criterio en la toma de decisiones en el uso de la vía pública. En esta Ley se concretan criterios para la seguridad integral en la que se ven expuestos los peatones, pasajeros y conductores.

Habiendo enmarcado todo lo correspondiente con normatividad vigente en cuanto a transporte público en Colombia, podemos ahondar ahora en la reglamentación dada para la jornada laboral contemplada en el Código Sustantivo de Trabajo (2011), aludido por el Ministerio de Protección Social Colombia, el cual tiene por objeto: “lograr la justicia en las relaciones que surgen entre

empleadores y trabajadores, dentro de un espíritu de coordinación económica y equilibrio social”,(p.1), en el Título VI. Jornada de Trabajo, capítulo I, artículo 158, define que la “jornada ordinaria es la que convengan las partes, o a falta de convenio, la máxima legal”, (p. 47), para mayor claridad se menciona el Artículo 161 que trata “sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo que es de ocho (8) horas al día y cuarenta y ocho (48) a la semana, salvo las siguientes excepciones”, (p. 48): En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno podrá reducir la jornada con justificaciones al respecto; para menores de edad se debe tener en cuenta la disposiciones según la edad así; entre 12 y 14 años la jornada máxima de cuatro horas diarias y 24 horas a la semana, en trabajos ligeros, los mayores de 14 y menores de 16 años solo podrán trabajar una jornada máxima de seis horas diarias y 36 horas a la semana y la jornada para los jóvenes entre 16 y menores de 18 (17 años + 364 días) no podrá exceder de ocho horas diarias y 48 horas a la semana.

5. Metodología

El enfoque metodológico para la elaboración del análisis de las consecuencias de tipo ocupacional, dada la extensa jornada laboral que presentan los conductores de servicio urbano de pasajeros de COOTRANSBOLIVAR LTDA de la ciudad Bogotá 2019 – 2021, es de tipo cualitativo ya que no son medibles y se entregaran en forma de texto.

- **Método**

El procedimiento lógico por seguir para la obtención de conocimiento y datos tendientes a determinar las conclusiones del estudio, se encuentran basados en el método deductivo e inductivo a partir de la generalidad de la teoría para confrontarla con la realidad, el cual permitirá realizar procesos de razonamiento lógico para llegar a verdades particulares sobre las condiciones laborales, físicas y psicosociales que traen consecuencias que afectan a los conductores de COOTRANSBOLIVAR LTDA.

- **Diseño**

Para esta investigación podríamos aplicar diferentes instrumentos y procedimientos útiles para la recopilación de datos, como lo son; pruebas, observaciones, entrevistas, análisis de contenido y cuestionarios, análisis del discurso, etnografías, entre otras, esto debido que son técnicas importantes y esenciales para cualquier tipo de proyecto de investigación.

- **Población y muestra**

Será realizada a conductores de transporte público urbano de la cooperativa objeto de este estudio a conveniencia. La población de estudio está conformada actualmente por 20 conductores (incluyendo relevadores), se toma una muestra probabilística para la encuesta de 7 conductores representado en el 35 % del total y para la observación se realizará a 2 conductores.

Técnicas de recolección de información

Encuesta: Se elabora con la ayuda de profesionales en salud, psicología, fisioterapia, entre otras. Teniendo en cuenta la pandemia (COVID19) el diligenciamiento se realizará de manera virtual por la aplicación Google Forms, con el apoyo de un empleado administrativo de la misma empresa. Para esta entrega se presenta el diseño de esta encuesta como anexo del trabajo, no obstante, al momento de implementarla se realizará en la herramienta indicada anteriormente.

- **Enfoque**

La investigación será aplicada a los conductores de COOTRANSBOLIVAR LTDA y será de tipo descriptivo toda vez que la información utilizada se orienta al diagnóstico de las condiciones del trabajador la cual busca determinar las afectaciones de salud, psicológica, bienestar y social.

Una vez se cuente con la muestra de encuestados se realizará la tabulación de resultados en busca de las siguientes categorías:

Rango de edad y tiempo que llevan los conductores de la empresa.

Horario de trabajo promedio de cada operario.

Estado de salud general de los conductores.

Situación psicosocial y familiar de los conductores.

Aspectos ergonómicos y ocupacionales en el puesto de trabajo.

Se procura realizar dos (2) preguntas en promedio por cada factor descrito, ya que la idea es no hacer extensa la encuesta para evitar molestias por parte del encuestado y además que cada respuesta sea dada de forma sincera, todo esto también teniendo en cuenta que muchos de ellos no tienen estudio profesional y no se puede agregar tecnicismos a las preguntas realizadas.

Observación: Se acompañará en el recorrido o desplazamiento de la ruta a cuatro (4) conductores de transporte colectivo urbano, analizando con detenimiento su comportamiento y reacciones durante la actividad o jornada laboral para posteriormente analizar los resultados obtenidos de esta observación. Esta actividad se pretende realizar en horarios, rutas y con diferentes conductores, así mismo las observadoras serán dos (2), todo esto para agregar factores objetivos a este resultado. Anexo 2.

Una vez realizada esta observación a los conductores se evaluarán los datos obtenidos buscando categorizarla en los siguientes ítems:

- Estado de ánimo
- Realiza o no pausas activas
- Si tiene comunicación telefónica, con quien lo hace (familia, compañeros, amigos, ¿entre otros)?
- Se ve cómodo en su silla
- En qué parte del cuerpo recibe los rayos del sol

- **Desarrollo**

Con las siguientes técnicas de recolección de datos se cumplieron los objetivos plasmados en esta investigación, lo que permitió evidenciar y confirmar las posibles afectaciones que tienen los conductores de transporte de servicio público urbano de pasajeros, al someterse a extensas jornadas laborales.

Para la aplicación de la metodología según lo previsto en este proyecto, en el mes de agosto de 2021 se dio inicio con las siguientes actividades:

- **Encuesta**

Las encuestas fueron aplicadas el día 11 de agosto de 2021, de 7:00 am a 12:00 pm, en el paradero de microbuses ubicado en el barrio Arabia de la localidad Ciudad Bolívar – Bogotá DC, estas se aplicaron a quince conductores que se encontraban en la jornada de trabajo habitual.

Tal como se tenía previsto la encuesta fue apoyada por el empleado administrativo Javier Pérez Rodríguez de la misma empresa de transporte, quien se desempeña como Controlador de rutas, inicialmente se había proyectado aplicar a siete personas, sin embargo, se logró encuestar a quince conductores.

La encuesta fue desarrollada de acuerdo a lo proyectado inicialmente, mediante la aplicación del formato Google Forms, en el link: <https://forms.gle/7DCgeJvTXqxYjeNt9>, a continuación, se

muestran algunas fotografías como evidencia del momento en el que el conductor diligenció esta encuesta en el celular.



Figura 1. Conductor 1. Autoría propia.



Figura 2. Conductor 2. Autoría propia.



Figura 3. Conductor 3. Autoría propia.

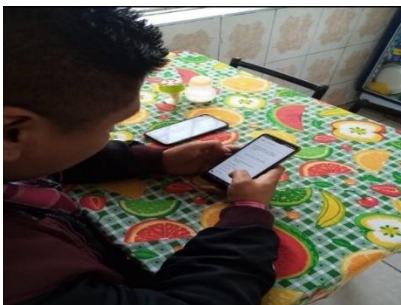


Figura 4. Conductor 4. Autoría propia.

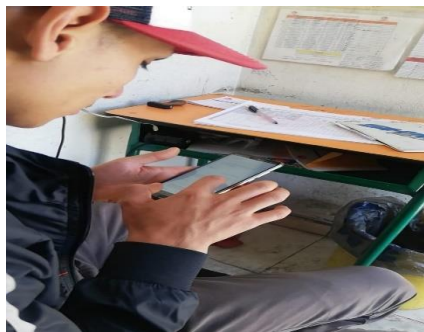


Figura 5. Conductor 5. Autoría propia.

Las imágenes cuentan con la respetiva autorización de los protagonistas (Anexo No.4), a los encuestados que no fueron fotografiados no hubo necesidad de hacer firmar el consentimiento informado, dado que, en la encuesta aplicada no se requieren datos sensibles como: nombres, número de documento, dirección, entre otros.

- Cambios realizados a la encuesta

En la planeación inicial se había contemplado realizar 14 preguntas enfocadas en temas que comprenden; edad, tiempo de trabajo, salud, bienestar y familiar, las cuales se realizan al conductor de transporte urbano objeto de este estudio. Al momento de elaborar la encuesta, se ve la necesidad de aclarar si en caso de haber tenido molestias de salud en los últimos meses, se especifique si estas molestias fueron ocasionadas por enfermedad (COVID-19), para de esta manera no sesgar el resultado del estudio, con este cambio la encuesta aplicada fue en total de quince preguntas.

Otro de los cambios realizados a la encuesta fue en los rangos de edad del conductor, la cual corresponde a la pregunta No. 1, ya que en el formulario borrador las opciones iniciaban en 23 años y en la encuesta aplicada el rango inició en 18 años, esto teniendo en cuenta que la edad mínima para trabajar en Colombia es de 18 años, por lo que la Cooperativa puede contratar personas de esta edad, así mismo, se adicionó la opción en esta misma pregunta de “más de 60 años”, ya que en la encuesta modelo (anexo 1) el último rango era de “41 a 60 años”.

- **Observación**

Con el fin de evidenciar el comportamiento del conductor realizando su actividad laboral, se le acompañó en parte del recorrido simulando ser pasajero, es decir, el conductor no tuvo conocimiento que fue observado, esto para que no cambiara su comportamiento y actitudes.

El formato planeado inicialmente tuvo que ser modificado incluyendo una casilla en la que se especifique, “si el conductor realiza algún movimiento repetitivo” (Anexo No. 3), teniendo en cuenta que estos pueden causar fatiga muscular, sobrecarga, dolor o lesión, lo cual estaría directamente ligado a la salud del conductor.

Inicialmente se había proyectado realizar dos observaciones, no obstante, al momento de ejecutar la técnica se decidió por las integrantes de esta investigación realizar cuatro, en días y horas diferentes para obtener varias perspectivas de resultados.

Al realizar esta experiencia se presentaron dificultades visuales y también auditivas, pues la cabina del vehículo no permitía evaluar plenamente lo solicitado en el formato diseñado (Anexo No.3), por lo tanto, en las observaciones realizadas se procuró tomar un puesto cercano a la cabina con el fin de superar la problemática evidenciada.

Observación No. 1: Realizada por Maira Bautista, el día viernes 6 de agosto de 2021, entre las 11:30 am y 12:15 pm, tomando el microbús de placas VDH620 de la Ruta ZP P-40 (Cazuca-Unir Primavera), en la Av. Boyacá – Autopista Sur (Sevillana), el clima de este día y hora según la observadora fue soleado con nubes, se terminó la observación en el barrio Kennedy.

Observación No. 2: Realizada por Maira Bautista, el día domingo 8 de agosto de 2021, entre las 2:30 pm y 3:30 pm, tomando el microbús de placa SHH883 de la Ruta ZP P-40 (Unir Primavera-Cazucá), en la Av. Primera de Mayo con Av. Boyacá, el clima de este día y hora según la observadora fue soleado, se finalizó la observación en el barrio Cazucá, unas cuadras antes de llegar al paradero.

Observación No. 3: Realizada por Yarlinis Algarin, el día martes 17 de agosto de 2021, entre las 4:10 pm y 5:30 pm, tomando el microbús de placas VDM228 de la Ruta ZP P-41 (Arabia-Fontibón), en el paradero Arabia, el clima de este día y hora según la observadora fue nubado y lluvioso, la observación finalizó en la av. Ciudad de Cali con Av. Américas.

Observación No. 4: Realizada por Yarlinis Algarin, el día viernes 20 de agosto de 2021, entre las 3:15 pm y 5:10 pm, tomando el microbús de placas VDS583 de la Ruta ZP P-41 (Fontibón-Arabia), en la Calle 13 con la Av. Ciudad de Cali, el clima de este día y hora según la observadora fue nubado y frío, la observación finalizó en el barrio Patio Bonito.

Teniendo en cuenta la técnica de recolección aplicada, no se hizo necesario firmar el consentimiento informado, toda vez que el mecanismo es desarrollado sin que el conductor se entere, adicionalmente no se muestra información susceptible.

A continuación, se muestran algunas imágenes captadas durante este proceso.



Figura 6. Cabina del vehículo. Autoría propia.



Figura 7. Vehículo en paradero Ruta ZP-41. Autoría propia.

6. Análisis de resultados y discusión

En esta parte de la investigación se muestran los resultados obtenidos tanto en la encuesta como en las observaciones realizadas en el mes de agosto a los conductores de la empresa objeto de este estudio, ratificando si los empleados tienen afectaciones de alguna índole (salud, ocupacional, psicológica, familiar o social), por las extensas jornadas laborales.

En cuanto a la encuesta se logró recopilar información respecto a las condiciones de salud, percepción de actividades de bienestar que realiza la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA y estado de ánimo de los encuestados.

- **Análisis Cualitativo**

Los resultados que se muestran a continuación corresponden a las preguntas realizadas en la encuesta, realizando un análisis de los resultados obtenidos en la muestra de 15 conductores.

- **Resultados de la encuesta**

De los quince encuestados el 46.7% tienen edad de 18 a 30 años, de 31 a 40 años el 33.3% y entre 41 a 60 años el 20% de los encuestados, así mismo, se evidenció que los conductores son de género masculino y menores de 60 años, los operarios cuentan con suficiente experiencia y por lo tanto se puede diferir que tienen pericia de conducción, según los resultados de los rangos de edad iniciaron este oficio a temprana edad, ya que el 73% respondieron que se desempeñan en esta actividad hace más 5 años. Como se preveía en el planteamiento del problema, los conductores realizan largas jornadas de trabajo, toda vez que la mayoría de los encuestados indican que trabajan más de 8 horas diarias, su ingreso está supeditado al dinero que logren recolectar en cada recorrido después de cumplir la cuota y lo ordenado por el propietario, este hallazgo del horario de trabajo también fue evidenciado en el estudio realizado por el Chaparro y Guerrero (1999b) profesionales en salud pública de la Universidad Nacional de Colombia, en la que de los 194 conductores estudiados se encontró que más de la mitad trabajaban más de 12 horas al día (p. 13).

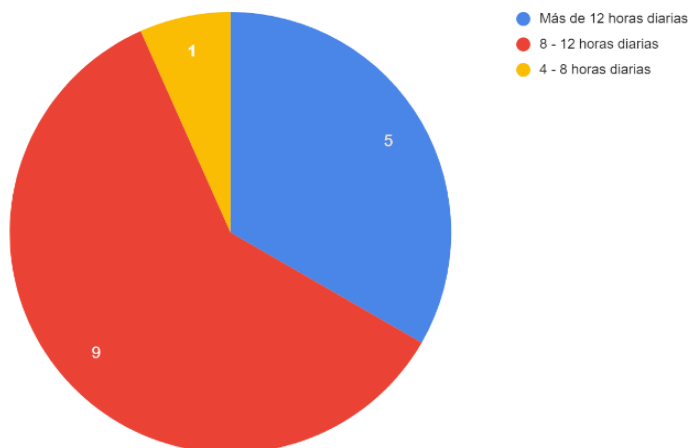


Figura 8. ¿Cuántas horas trabaja al día?. Autoría propia.

En relación a la jornada laboral, el 80% de los encuestados indican que laboran en la mañana y en la tarde, es decir, la jornada completa, el 13.3% labora en horas de la mañana, mientras que el 6.7% manifestó que su turno es en la jornada de la tarde; de la misma manera se identificó que diez de los conductores no tienen felicidad plena, de estos, cinco indicaron que trabajaban más de doce horas diarias, de los nueve conductores que manifestaron que trabajaban más de ocho horas, el 44% no tiene felicidad completa, esto quiere decir que los conductores que más trabajan no conciben una total felicidad, según publicación web, la felicidad de un conductor se puede evidenciar en los índices de estrés que maneje, desencadenado por el tráfico y el sonido del motor del vehículo que conduce, lo cual puede llegar a perturbar la concentración del mismo y de los pasajeros, en cuanto a la pregunta de la frecuencia con la que sienten deprimidos los operarios de los vehículos de COOTRANSBOLIVAR LTDA, estos respondieron las opciones de; nunca, rara vez y a veces, con una participación cada una del el 33.3%.

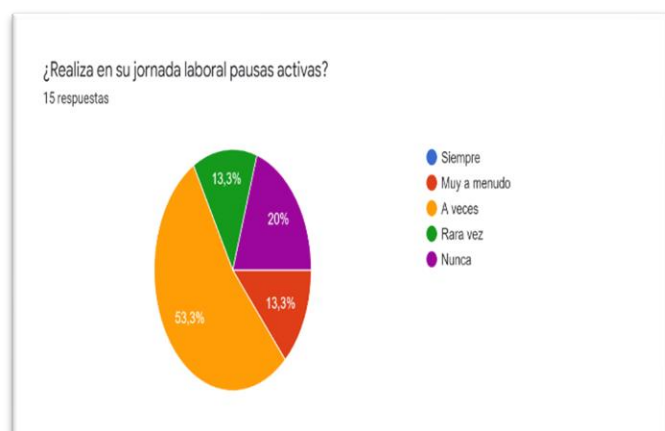


Figura 9. Pausas activas en jornada laboral. Autoría propia.

En el tema ocupacional más exactamente en las pausas activas, dentro de las recomendaciones dadas en la investigación a los conductores de la empresa ESCONDOR S.A de la ciudad de Bogotá, por sus autores Gutiérrez, Quintero y Suarez (2015), esta gimnasia laboral se hace necesaria para reducir las molestias o patologías asociadas a la postura entronizada por largas horas de trabajo, (p. 61), con relación a este interrogante el 0% de los conductores encuestados de COOTRANSBOLIVAR LTDA, respondieron que “siempre” realizaban pausas activas, más de la mitad indicaron que “a veces”, el 13.3% manifestaron que; “muy a menudo” y rara vez” las realizan, así mismo, tres encuestados confesaron que “nunca” practican estas actividades.

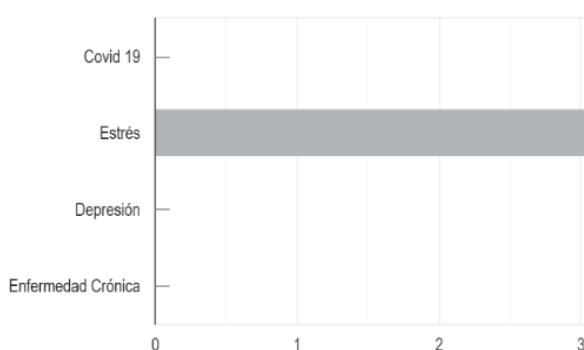


Figura 10. Motivo de las molestias de salud. Autoría propia.

Dentro de la clasificación del estado de salud de los conductores, se evidenció que solo uno de ellos ha tenido “dolor en el pecho” durante las últimas semanas, este se encuentra en el rango de edad de 18 a 30 años y labora más de doce horas diarias, respecto a la pregunta “¿ha tenido molestias estomacales en el último trimestre?”, dos encuestados respondieron positivamente, se analizó que están en el rango de 31 a 40 años, uno de ellos trabaja más de 8 horas y el otro más de doce horas diarias, finalmente se indagó a los encuestados si han padecido dolor de cabeza de manera frecuente y solo uno de ellos respondió afirmativamente, es el mismo conductor que manifestó haber tenido malestares estomacales, las tres personas que revelaron molestia de salud, indicaron que el motivo de este malestar es por estrés.

¿La Cooperativa realiza actividades de esparcimiento?
15 respuestas

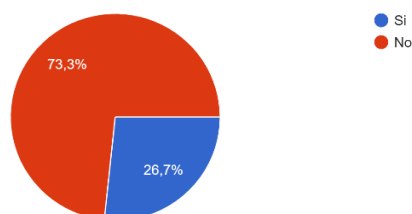


Figura 11. Actividades de esparcimiento. Autoría propia.

Frente a la consulta del tiempo que comparte el conductor con su familia, de los quince conductores encuestados, siete consideran que “Siempre” comparten con su familia, de los cuales 2 clasificaron su felicidad como plena, ninguno de ellos respondió que “nunca” y los ocho restantes respondieron entre “muy a menudo” y a veces”, el 37% de estos ocho según la encuesta tienen felicidad completa. En la encuesta se indagó si la cooperativa realiza actividades de ocio que involucren a los empleados o sus familiares, ante esto once de los conductores, es decir el 73.3% de los encuestados manifestaron que no tienen actividades de esparcimiento con sus compañeros y el 100% de los mismos afirmaron que no existen actividades que incluyan a la familia.

Con esto damos respuesta a la pregunta planteada en la formulación del problema de esta investigación en la que se confirma que las directivas de la empresa objeto de este estudio, no han tomado acciones que aporten al bienestar de los conductores, tampoco realiza actividades en las que integre a la familia de los empleados y sobre todo no se preocupa por el horario que laboran los mismos.

- **Resultados de la observación**

En las observaciones realizadas se analizó el comportamiento en una muestra de cuatro conductores en el momento de ejercer sus funciones, esto buscando establecer su estado de ánimo, las acciones repetitivas, distracciones que pueda llegar a tener o incomodidades en general.

A continuación, se presentan los resultados de las observaciones realizadas.

Tabla 1.

Condiciones de estado de ánimo de conductores

¿El conductor se encuentra irritado?	Si	No	¿Bajo qué situaciones? /Observaciones
Observación No. 1		X	No aplica
Observación No. 2		X	No aplica
Observación No. 3	X		En la forma de conducir fue evidente que el conductor frecuentemente realizó su actividad de forma alterada, ya que aceleraba y frenaba bruscamente, adicionalmente en su lenguaje corporal de brazos se notó molestia cuando un pasajero tocaba el timbre para anunciar su parada.
Observación No. 4		X	No aplica

Nota: Autoría propia.

De las cuatro observaciones realizadas solo en el 25% se percibió que el conductor se encontraba molesto, esto sucedió probablemente por el alto flujo vehicular ocasionado en hora pico, en la Av. Ciudad de Cali (desde la calle 13 hasta la calle 38 sur), el conductor observado aparentó una edad de más de 50 años, según el estudio realizado por el Instituto de Transporte de la Universidad Virginia Tech, citado por Sánchez (2016) en el periódico El Mercurio de Chile, indica que cuando se conduce se debe asumir con responsabilidad aplicando técnicas de manejo defensivo y evitando accidentes, tanto así, que se debe evitar conducir bajo estados de ánimo extremos como mal genio, tristeza, o euforia.

Tabla 2.

Condiciones de postura del conductor

¿Al conductor se le ve cómodo?	Si	No	¿Por qué razones? /Observaciones
Observación No. 1		X	Realizó movimientos que demostraron que los músculos de su espalda y cuello necesitaban relajarse.
Observación No. 2	X		
Observación No. 3	X		
Observación No. 4	X		

Nota: Autoría propia.

En la observación No. 1 se distinguió que el operario del vehículo, aunque no estaba irritado, sus movimientos demostraron que podía no estar plácidamente en su silla, la edad aparente de esta persona es de 39 años.

Tabla 3.

Actividades fuera de la conducción

¿Recibe o hace llamadas telefónicas?	Si	No	¿Con que motivo y con quién? /Observaciones
Observación No. 1		X	En el trayecto recogió un familiar o amigo, a quien el conductor le abrió la puerta de acceso a la silla copiloto en la cabina, para ello tuvo que extenderse, alejando los pies de los pedales y estirando su brazo derecho.
Observación No. 2		X	
Observación No. 3	X		Recibió una llamada, pero no duró mucho, aproximadamente 10 segundos. Se desconoce con quien habló.
Observación No. 4		X	

Nota: Autoría propia.

Se evidenció que en el campo social el conductor de la observación No. 1, pese a no haber recibido puntualmente una llamada, entabló una conversación presencial con un pariente/amigo, lo cual afina sus relaciones sociales. En cuanto a la observación No. 3 no se logra determinar si la llamada recibida correspondió a un tema social, familiar, laboral o de otro alcance.

Tabla 4.

Actividades diferentes a la conducción

¿Realiza actividades diferentes a las de conducir?	Si	No	¿En que momento y que realiza/ Observaciones
Observación No. 1	X		Recibir el pago del pasaje y entregar cambio/ conversar con familiar/amigo.
Observación No. 2	X		Recibir el pago del pasaje y entregar cambio.
Observación No. 3	X		
Observación No. 4	X		

Nota: Autoría propia.

En el 100% de las observaciones realizadas, la única actividad diferente a la de conducir, es propia a las funciones de su cargo, la cual consiste en recibir y entregar dinero a los pasajeros,

adicionalmente en la observación No. 1 el conductor realiza la actividad de conversar con su invitado en parte del trayecto de la ruta.

Tabla 5.

Situaciones ambientales en las funciones de conducción

¿Los rayos del sol dan directamente alguna parte del cuerpo del conductor, durante tiempo prolongado?	Si	No	¿Dónde y cuánto tiempo? /Observaciones
Observación No. 1		X	
Observación No. 2		X	
Observación No. 3		X	
Observación No. 4		X	

Nota: Autoría propia.

Los cuatro conductores observados en el tiempo analizado, no recibieron rayos directos del sol, por las condiciones del clima en temporada lluviosa, así mismo, este factor puede estar asociado a la hora del día en el que se realizaron las observaciones.

Tabla 6.

Actividades monótonas

¿Realiza movimientos repetitivos?	Si	No	Observaciones
Observación No. 1	X		Cobro del pasaje, abrir y cerrar la puerta.
Observación No. 2	X		
Observación No. 3	X		
Observación No. 4	X		

Nota: Autoría propia.

Los movimientos repetitivos que realicen los conductores de servicio de transporte público pueden a futuro generar afectaciones asociadas a enfermedades músculo esqueléticas, esto fue concluido por Bonilla (s.f.), quien manifestó que es necesario aplicar ergonomía en estos cargos para disminuir carga física y daños en codo, mano, muñeca, extremidades inferiores y espalda baja (p. 12).

Conclusiones

Con la realización de esta investigación se lograron los objetivos planteados sobre el conocimiento a profundidad en temas ocupacionales de los conductores de la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA, esto se logró mediante observaciones y preguntas a los mismos, igualmente se ratificó que la empresa de transporte COOTRANSBOLIVAR LTDA, hasta este momento, no se percata de tomar acciones que mejoren el extenso horario de trabajo que manejan los conductores de esta empresa, aun cuando es un tema crítico ya que afecta al empleado en varios aspectos de su vida.

De acuerdo al objetivo general con las encuestas aplicadas a los conductores se determinó que, varios de ellos cuentan con situaciones de salud relacionadas con la larga jornada de trabajo, así mismo se esclareció que estos comparten y tienen esparcimiento con su familia y amigos, en esta misma técnica de recolección de información se reflejó que la compañía no realiza actividad alguna de integración o bienestar donde se involucre al conductor o a su familia.

Se dio cumplimiento al primer objetivo específico de esta investigación, determinando las afectaciones de salud que padecen los conductores, las cuales son; dolor de pecho, dolor estomacal y cefalea, estos tres malestares son mencionados en la publicación web del Doctor Howard (s.f) de la página AARP The Magazine, donde informan sobre los nueve síntomas que no pueden ser ignorados, ya que tienden a ser una enfermedad grave.

Las afectaciones psicológicas, halladas a través de la aplicación de la encuesta diseñada con el apoyo de una profesional en psicología, no ayudo a concluir que los conductores mostraron un sentimiento de tensión emocional derivado de los desafíos con los que se enfrentan al realizar sus actividades de conducción. Con relación al entorno y la percepción de bienestar ocupacional que calificaron los conductores de la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA, este es deficiente con varias oportunidades de mejora.

Finalmente, dando respuesta al último de los objetivos específicos planteados en este proyecto, con ayuda de la encuesta y la observación, aplicadas a la muestra de conductores de la empresa mencionada, se determinó que estos cuentan con relaciones sociales y familiares aceptables, toda vez que toman estos vínculos como apoyo a su estado de felicidad los cuales les ayuda a mejorar sus condiciones de salud y superar temas traumáticos de tipo laboral.

Recomendaciones

Se propone a la empresa COOTRANSBOLIVAR LTDA, realizar una serie de cambios desde recursos humanos que se encamine al conductor a tener un mejor ambiente laboral, determinando horario de trabajo en máximo diez horas diarias, dando al empleado un día de descanso a la semana, esto se puede lograr enfatizando a los propietarios de los vehículos los perjuicios ocupacionales y de salud que acarrearán las extensas jornadas de trabajo, generando ausentismos laborales, lo cual repercute negativamente, al incapacitado, a sus compañeros, al mismo contratante, a la familia y en general a la economía del país (Cuevas, García y Villa, 2011, p. 17).

Realizar periódicamente brigadas de salud en la que se incluyan; exámenes visuales, auditivos, de laboratorios y psicológicos, para detectar oportunamente diagnósticos en estos temas que afectan a los conductores.

Es fundamental llevar a cabo capacitaciones en riesgos laborales, ergonomía y pausas activas, así mismo realizar el seguimiento de estas pautas al empleado, a fin de reducir niveles de estrés, agotamiento, dolores lumbares, dolencias musculares, entre otros aspectos para mejorar la salud del empleado.

Las actividades de integración grupal propuestas por Lewin (citado en COWORKINGFY, 2020), permiten; conocer mejor al equipo de trabajo, mejorar las relaciones entre compañeros, potencia las capacidades y aumenta la productividad, por ello recomendamos realizar este tipo de actividades con algún motivo de celebración con ocasión de; día del conductor, día de la virgen del Carmen, aniversario de la cooperativa o fin de año, así mismo, para afianzar los vínculos de empleado-familia-empresa en una de estas actividades es conveniente involucrar a los familiares de los conductores.

Teniendo en cuenta los hallazgos de esta investigación, se recomienda en próximos estudios indagar frente a los riesgos físicos, psicológicos y ergonómicos a los que está expuesto un conductor de servicio público, estos son temas importantes que están latentes en su desempeño, por ello es necesario que tanto la empresa contratante como la Administradora de Riesgos Laborales, intervengan en estos factores de peligro, propios de la actividad de conducción.

Referencias

- Análisis de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales (2018). Recuperado de: <https://prevencionar.com/2018/12/22/nueva-publicacion-del-insst-analisis-de-las-condiciones-de-trabajo-de-los-conductores-profesionales/?hcb=1>
- Aquino, J. Brandão, W. Ferreira, E. Gomes, M. Gomes, S y Ribeiro, B (2017). Condiciones de trabajo en conductores de autobús: De servicio público a fuente de riesgo. Revista Index de Enfermería, 26 (1-2). Recuperado de: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-12962017000100008
- Ardila, A. (2005). Transporte Público en Bogotá: La olla a presión del transporte público en Bogotá. Universidad de Los Andes, Revista de Ingeniería, 21(4–6). Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n21/n21a6.pdf>
- Ariza, M., Beltrán, J., y Montaña, J. (2018). Efectos en la salud física y psicológica de trabajadores del sector salud de Centroamérica y Suramérica, expuestos a la rotación de turnos y jornadas extensas de trabajo, (Trabajo de grado, Universidad Distrital Francisco José de Caldas). Recuperado de: <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14587/ArizaArizaMayuriBeltranJuanCarlosMontanaArevaloJefferson2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bonilla, L. (2018) . Exposición al riesgo ergonómico de los conductores de transporte público individual de pasajeros. Recuperado de: <https://www.unicienciabga.edu.co/images/documentos/investigacion/boletines/Exposicion-al-riesgo-ergonomico.pdf>
- Chaparro, P. y Guerrero, J. (1999). Condiciones de Trabajo y Salud en Conductores de una Empresa de Transporte Público Urbano en Bogotá D.C. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rsap/v3n2/v3n2a05.pdf>
- Congreso de la República (14 de julio de 2010). Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002. [Ley 1397]. Recuperado de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1397_2010.html

Cuellar, M. Espinosa, O. Ferrer, A. Raffo V. y Smith, R. (2013). Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial Colombia. In Fondo Mundial para la Seguridad Vial. Las condiciones básicas para las gestión de la seguridad social. (p. 10). Recuperado de: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

Cuevas, Y. García, T. y Villa M. (2011). Caracterización del ausentismo laboral en un centro médico de I nivel, (Tesis de Especialización, Universidad del Rosario). Recuperado de: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2834/22647541-2012.pdf?sequence=1>

Dinámicas de grupo | Mejora el clima laboral de tu equipo de trabajo con estas actividades. ¿Qué son las dinámicas de grupo?. Recuperado de: <https://coworkingfy.com/dinamicas-de-grupo/>

El Congreso de Colombia (30 de diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. [Ley 105]. Recuperado de: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/ley_105.pdf

El Congreso de Colombia (19 de enero de 2006). Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. [Ley 1005]. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=18835>

El Congreso de Colombia (16 de marzo de 2010). Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. [Ley 1383]. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180#:~:text=Le> corresponde al Ministerio de, disposiciones contenidas en este código

El Congreso de Colombia (29 de diciembre de 2011). Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. [Ley 1503]. Recuperado de: https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/367/1/LEY_1503_DE_2011.pdf

- Enfermedades más frecuentes en el trabajo (2010). Recuperado de:
<https://www.eempleo.com/co/noticias/investigacion-laboral/enfermedades-mas-frecuentes-en-el-trabajo-3795>
- Enfermedades rodean a los conductores de servicio público en Bogotá (2007). Recuperado de:
https://caracol.com.co/radio/2007/05/02/bogota/1178123340_422000.html
- Estrada, Y. y Ramirez, M. (2010). El bienestar laboral y su incidencia en la gestión exitosa de las empresas en el turismo. Septiembre 2010, Vol 3, No. Recuperado de:
<https://www.eumed.net/rev/turydes/08/errr.htm>
- Fernández, J. y Piñol, E. (2000). Horario laboral y salud: consecuencias psicológicas de los turnos de trabajo. *Revista De Psicopatología Y Psicología Clínica*, 5(3), 207-208. Recuperado de:
<https://doi.org/10.5944/rppc.vol.5.num.3.2000.3899>
- Gil, P. (2012). Riesgos psicosociales en el trabajo y salud ocupacional. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica* 29 (2). Recuperado de: Recuperado de:
http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=s1726-46342012000200012&script=sci_arttext
- Giraldo, J. y Hinestroza, J. (2009). Riesgo cardiovascular en conductores de servicio público intermunicipal, 2008. *Revista Médica de Risaralda*, 15(2), 12–15. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3988826>
- González, F. (2018). Afección y afectación. Enero 22 de 2018. Recuperado de:
<https://temas.sld.cu/traduccion/2018/01/22/afeccion-y-afectacion/>
- Gutiérrez, G. Quintero, K. y Suarez, M. (2015), Evaluación ergonómica de puesto de trabajo para conductores de bus tipo Hino en la empresa especiales cóndor “ESCONDOR S.A., Especialización en higiene, seguridad y salud en el trabajo. Recuperado de:
<https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/7235/GutierrezRuizGustavo2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Horarios laborales extensos se asocian a mayor riesgo de ACV, según estudio. Recuperado de:
<https://www.montevideo.com.uy/Salud/Horarios-laborales-extensos-se-asocian-a-mayor-riesgo-de-ACV-segun-estudio-uc722212>

- Hurtado, R. (2014). Reflexiones sobre el trabajo en el hogar y la vida familiar. Recuperado de: <https://elibro.net/en/ereader/uniagustiniana/47172?page=29>.
- Howard, B. (s.f). 9 síntomas que nunca se deberían ignorar. Enfermedades y tratamientos. Recuperado de: <https://www.aarp.org/espanol/salud/enfermedades-y-tratamientos/info-12-2012/sintomas-no-debe-ignorar.html>
- Londoño, M. y Pérez, L. (2020). Actores determinantes en la retención de personal, para los conductores de una empresa del sector logístico de la ciudad de Medellín (Tesis, Universidad EAFIT). Recuperado de: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/26553/Laura_PerezMunoz_Marcela_LondonoDuque_2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Los beneficios de un buen descanso para el conductor (2018). Recuperado de: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/beneficios-de-un-buen-descanso-para-el-conductor.jsp>
- Los Conductores con autos eléctricos son más felices que los demás. Recuperado de: <https://antenasanluis.mx/conductores-con-autos-electricos-son-mas-felices-que-los-demas/>
- Luque, D. y González, S. (2019). El Bienestar Ocupacional: delimitación conceptual y variables clave de su desarrollo. (p. 308). Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7403975>
- Matabanchoy S. Oviedo, N. Sacanambuy, J. y Zambrano, C. (2016). Percepción de conductores de transporte urbano, sobre calidad de vida laboral. Universidad de Nariño Investigación Científica y Tecnológica, 18(3), 433-434. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v18n3/v18n3a04.pdf>
- Ministerio de Protección Social (5 de agosto de 2050). Artículo 158. Código Sustantivo del trabajo, 1 (2011). Recuperado de: <https://www.ilo.org/dyn/travail/docs/1539/CodigoSustantivodelTrabajoColombia.pdf>

- Ministerio de Transporte. (2011). ¿Quiénes somos? 2011. Recuperado de:
https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/#:~:text=El
Ministerio de Transporte tiene, regulación técnica en materia de
- Moller, R. (2003). Movilidad de personas, transporte Urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia (Tesis Doctoral, Universidad de Kassel, Alemania). Recuperado de:
<https://d-nb.info/969757379/34>
- Organización Internacional del Trabajo (2021), Misión e impacto de la OIT. Recuperado de:
<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--es/index.htm>
- Poder Público - Rama Legislativa (6 de agosto de 2002). Artículo 2. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769]. Recuperado de:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf
- Poder Público - Rama Legislativa (6 de agosto de 2002). Artículo 17. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. [Ley 769]. Recuperado de: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf
- Riquelme, E. Rojas, A. y Jimenez, A. (2012). Equilibrio trabajo-familia, apoyo familiar, autoeficacia parental y funcionamiento familiar percibidos por funcionarios públicos de Chile. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=387334690013>
- Robbins, S. (1998). Comportamiento Organizacional 10a edición. In Comportamiento Organizacional. Recuperado de:
https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=OWBokj2RqBYC&oi=fnd&pg=PP23&dq=comportamiento+organizacional+robbins&ots=YL4ecgld3e&sig=i_qlqrvz3muA8o7CqCoY7wpORz8#v=onepage&q&f=false
- Rojas, A. (2016). Problemáticas en las condiciones laborales de los conductores vinculados al SITP (Trabajo de investigación, Universidad Santo Tomas). Recuperado de:
<http://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/3685/Rojasandrea2016.pdf?sequence=1>

- Sánchez, L. (2016), Manejo defensivo y buen humor para prevenir accidentes. Recuperado de:
<https://www.comparaonline.com.co/blog/autos/seguro-todo-riesgo/manejo-defensivo-y-buen-humor-para-prevenir-accidentes/>
- Satta, S. (2012). El daño psicológico. Recuperado de:
http://www.saij.gob.ar/doctrinaprint/dacfl20014-satta-dano_psicologico.htm
- Secretaria De Movilidad. (2006). Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de:
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Funciones_deberes#:~:text=La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector,la zona urbana%2C tanto vehicular](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Funciones_deberes#:~:text=La%20Secretaría%20Distrital%20de%20Movilidad%20es%20un%20organismo%20del%20Sector,la%20zona%20urbana%20tanto%20vehicular)
- Seguridad y salud en el sector transporte una visión general (2011). Recuperado de:
https://osha.europa.eu/en/publications/reports/transportsector_TERO10001ENC/view
- Super Intendencia de Transporte. (s.f.). Super Transporte. Recuperado de:
<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/>
- Torres, C. (2019). Factores de Riesgo Cardiovascular en Choferes de la empresa de transporte público “JOSE GALVES S.A” EN V.M.T. In Escuela de Enfermería Padre Luis Tezza. Recuperado por: <https://repositorio.urp.edu.pe/handle/URP/2263>
- Tortosa, F. Montoro, L. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. Psicothema, 14(4). Recuperado de:
<https://reunido.uniovi.es/index.php/PST/article/view/7909/7773>

Anexos

Anexo 1. Encuesta de percepción

1) ¿Cuál es su edad?

23 a 30 años ___

31 a 40 años ___

41 a 60 años ___

2) ¿Cuánto lleva laborando como conductor de transporte?

6 meses a 1 año ___

1 a 5 años ___

5 o más años ___

3) ¿Habitualmente cuantas horas trabaja al día COOTRANSBOLIVAR LTDA?

4 - 8 horas diarias ___

8 - 12 horas diarias ___

Más de 12 horas diarias ___

4) ¿Cuál es su Jornada de trabajo?

Turno en la mañana ___

Turno en la tarde ___

Jornada completa ___

5) En una escala del 1 al 7, siendo el 1 más bajo, ¿qué tan feliz considera que está?

1	2	3	4	5	6	7

6) ¿Con qué frecuencia se siente deprimido?

a) Siempre ___

b) Muy a menudo ___

c) A veces ___

d) Rara vez ___

7) ¿Tiene alguna preocupación que le gustaría mencionar?

Si. ___

No. ___

En caso afirmativo. ¿Cuál? _____

8) ¿Realiza en su jornada laboral pausas activas?

a) Siempre ___

b) Muy a menudo ___

c) A veces ___

d) Rara vez ___

9) ¿Ha sentido dolor en el pecho en las últimas semanas?

Si. ___

No. ___

10) ¿Ha tenido en el último semestre molestias estomacales?

Si. ___

No. ___

11) ¿Ha presentado dolor de cabeza frecuente?

Si. ___

No. ___

12) ¿Con que frecuencia comparte con su familia?

a) Siempre ___

b) Muy a menudo ___

c) A veces ___

d) Nunca _____

13) ¿La Cooperativa realiza actividades de esparcimiento?

Si. ___

No. ___

14) ¿La cooperativa realiza actividades de recreación donde involucre a su familia?

Si. ___

No. ___

¡¡¡Gracias por su colaboración!!!

Anexo 2. Plantilla: Observación conductores de COOTRANSBOLIVAR LTDA.

PLANTILLA DE OBSERVACIÓN CONDUCTORES DE CONTRANSBOLIVAR LTDA

OBSERVADOR		
FECHA	HORA INICIO	HORA FINAL
RUTA		

¿EL CONDUCTOR SE ENCUENTRA IRRITADO? SI
NO

BAJO QUE SITUACION BAJO QUE SITUACION

¿AL CONDUCTOR SE LE VE COMODO? SI
NO

¿POR QUE RAZONES? ¿POR QUE RAZONES?

¿RECIBE O HACE LLAMADAS TELEFONICAS? SI
NO

¿CON QUE MOTIVO Y CON QUIEN? ¿CON QUE MOTIVO Y CON QUIEN?

¿REALIZA ACTIVIDADES DIFERENTES A LA DE CONDUCIR? SI
NO

¿EN QUE MOMENTO Y QUE REALIZA? ¿EN QUE MOMENTO Y QUE REALIZA?

¿LOS RAYOS DEL SOL DAN DIRECTAMENTE ALGUNA PARTE DEL CUERPO DEL CONDUCTOR DURANTE TIEMPO PROLONGADO? SI
NO

DONDE Y CUANTO TIEMPO DONDE Y CUANTO TIEMPO

Anexo 3. Actualización plantilla observación conductores

PLANTILLA DE OBSERVACIÓN CONDUCTORES DE CONTRANSBOLIVAR LTDA

OBSERVADOR		
FECHA	HORA INICIO	HORA FINAL
RUTA		

¿EL CONDUCTOR SE ENCUENTRA IRRITADO? SI
NO

BAJO QUE SITUACION

--

¿AL CONDUCTOR SE LE VE COMODO? SI
NO

¿POR QUE RAZONES?

--

¿RECIBE O HACE LLAMADAS TELEFONICAS? SI
NO

¿CON QUE MOTIVO Y CON QUIEN?

--

¿REALIZA ACTIVIDADES DIFERENTES A LA DE CONDUCIR? SI
NO

¿EN QUE MOMENTO Y QUE REALIZA?

--

¿LOS RAYOS DEL SOL DAN DIRECTAMENTE ALGUNA PARTE DEL CUERPO DEL CONDUCTOR DURANTE TIEMPO PROLONGADO? SI
NO

DONDE Y CUANTO TIEMPO

--

¿REALIZA MOVIMIENTOS REPETITIVOS DURANTE EL RECORRIDO? SI
NO

CUALES

--

Anexo 4. Consentimiento Informado.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Cristian Bologan, identificado con C.C No. 1051187686 de Bogotá, de forma voluntaria acepto participar en la encuesta de Investigación que tiene como objetivo revisar las condiciones de salud, ocupacional y bienestar en lo que se encuentran los conductores de transporte urbano de pasajeros, como insumo para el trabajo de investigación de la Especialización Gerencia Estratégica del Talento Humano de las estudiantes Maira Bautista e Isabel Algarin, de la Universitaria Agustiniana.

Los hallazgos encontrados se manejarán con total confidencialidad y anonimato, mi nombre no aparecerá en ningún documento; los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo de investigación y serán analizados de manera general.

Con la firma de este documento yo estoy dando consentimiento y aceptación a que como participante de la encuesta sean tomadas fotos y que las mismas sea insumo en la elaboración del trabajo de investigación sin comprometer mi integridad.

He entendido las condiciones y objetivos de la encuesta que se va a realizar, estoy satisfecho(a) con la información recibida por parte de las estudiantes responsables, quién lo ha hecho en un lenguaje claro y sencillo y me ha dado la oportunidad de preguntar y resolver las dudas a satisfacción.

En tales condiciones consiento participar en las actividades ya mencionadas.

Cristian Bologan

Firma

Fecha: 11 de agosto de 2021.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo David Diaz, identificado con C.C No. 1013689039 de _____, de forma voluntaria acepto participar en la encuesta de Investigación que tiene como objetivo revisar las condiciones de salud, ocupacional y bienestar en lo que se encuentran los conductores de transporte urbano de pasajeros, como insumo para el trabajo de investigación de la Especialización Gerencia Estratégica del Talento Humano de las estudiantes Maira Bautista e Isabel Algarin, de la Universitaria Agustiniana.

Los hallazgos encontrados se manejarán con total confidencialidad y anonimato, mi nombre no aparecerá en ningún documento; los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo de investigación y serán analizados de manera general.

Con la firma de este documento yo estoy dando consentimiento y aceptación a que como participante de la encuesta sean tomadas fotos y que las mismas sea insumo en la elaboración del trabajo de investigación sin comprometer mi integridad.

He entendido las condiciones y objetivos de la encuesta que se va a realizar, estoy satisfecho(a) con la información recibida por parte de las estudiantes responsables, quién lo ha hecho en un lenguaje claro y sencillo y me ha dado la oportunidad de preguntar y resolver las dudas a satisfacción.

En tales condiciones consiento participar en las actividades ya mencionadas.

David Diaz
1013689039.

Firma

Fecha: 11 de agosto de 2021.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Jon De Dios Hernández, identificado con C.C No. 79510942 de _____, de forma voluntaria acepto participar en la encuesta de Investigación que tiene como objetivo revisar las condiciones de salud, ocupacional y bienestar en lo que se encuentran los conductores de transporte urbano de pasajeros, como insumo para el trabajo de investigación de la Especialización Gerencia Estratégica del Talento Humano de las estudiantes Maira Bautista e Isabel Algarín, de la Universitaria Agustiniiana.

Los hallazgos encontrados se manejarán con total confidencialidad y anonimato, mi nombre no aparecerá en ningún documento; los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo de investigación y serán analizados de manera general.

Con la firma de este documento yo estoy dando consentimiento y aceptación a que como participante de la encuesta sean tomadas fotos y que las mismas sea insumo en la elaboración del trabajo de investigación sin comprometer mi integridad.

He entendido las condiciones y objetivos de la encuesta que se va a realizar, estoy satisfecho(a) con la información recibida por parte de las estudiantes responsables, quién lo ha hecho en un lenguaje claro y sencillo y me ha dado la oportunidad de preguntar y resolver las dudas a satisfacción.

En tales condiciones consiento participar en las actividades ya mencionadas.


Firma 79510942
Fecha: 11 de agosto de 2021.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo Javier Edoardo Gavón, identificado con C.C No. 7023916939 de Bogotá, de forma voluntaria acepto participar en la encuesta de Investigación que tiene como objetivo revisar las condiciones de salud, ocupacional y bienestar en lo que se encuentran los conductores de transporte urbano de pasajeros, como insumo para el trabajo de investigación de la Especialización Gerencia Estratégica del Talento Humano de las estudiantes Maira Bautista e Isabel Algarín, de la Universitaria Agustiniiana.

Los hallazgos encontrados se manejarán con total confidencialidad y anonimato, mi nombre no aparecerá en ningún documento; los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo de investigación y serán analizados de manera general.

Con la firma de este documento yo estoy dando consentimiento y aceptación a que como participante de la encuesta sean tomadas fotos y que las mismas sea insumo en la elaboración del trabajo de investigación sin comprometer mi integridad.

He entendido las condiciones y objetivos de la encuesta que se va a realizar, estoy satisfecho(a) con la información recibida por parte de las estudiantes responsables, quién lo ha hecho en un lenguaje claro y sencillo y me ha dado la oportunidad de preguntar y resolver las dudas a satisfacción.

En tales condiciones consiento participar en las actividades ya mencionadas.

Javier Gavón

Firma

Fecha: 11 de agosto de 2021.

CONSENTIMIENTO INFORMADO

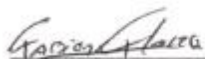
Yo FABIAN FLORZ, identificado con C.C No. 1077 969447 de Bogotá, de forma voluntaria acepto participar en la encuesta de Investigación que tiene como objetivo revisar las condiciones de salud, ocupacional y bienestar en lo que se encuentran los conductores de transporte urbano de pasajeros, como insumo para el trabajo de investigación de la Especialización Gerencia Estratégica del Talento Humano de las estudiantes Maira Bautista e Isabel Algarin, de la Universitaria Agustiniana.

Los hallazgos encontrados se manejarán con total confidencialidad y anonimato, mi nombre no aparecerá en ningún documento; los datos serán utilizados exclusivamente para el trabajo de investigación y serán analizados de manera general.

Con la firma de este documento yo estoy dando consentimiento y aceptación a que como participante de la encuesta sean tomadas fotos y que las mismas sea insumo en la elaboración del trabajo de investigación sin comprometer mi integridad.

He entendido las condiciones y objetivos de la encuesta que se va a realizar, estoy satisfecho(a) con la información recibida por parte de las estudiantes responsables, quién lo ha hecho en un lenguaje claro y sencillo y me ha dado la oportunidad de preguntar y resolver las dudas a satisfacción.

En tales condiciones consiento participar en las actividades ya mencionadas.



Firma

Fecha: 11 de agosto de 2021.