

**IDENTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO EN ERGONOMÍA Y
PSICOLABORALES Y SUS EFECTOS EN LOS CONDUCTORES DE UNA
EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERMUNICIPAL EN EL
PERIODO 02 DE 2010**

**IDENTIFICATION OF RISK FACTORS ERGONOMICS AND PSICOLABORALES
AND ITS IMPACT ON THE DRIVERS OF INTERMUNICIPAL PUBLIC
TRANSPORT COMPANY IN THE PERIOD IN 02, 2010**

AUTORES

Karen Marcela Gutiérrez Payares, Diego Fernando Orejuela Álvarez, Mónica Cristina Satizabal Olaya

RESUMEN

Los factores de riesgo en ergonomía y psicolaborales son muy frecuentes en los trabajadores de servicio público de pasajeros, ya que su puesto de trabajo los obliga a tener una posición prolongada además de encontrarse expuestos a situaciones que generan incomodidad en los conductores. Por esta razón es fundamental la identificación de estos dos factores de riesgo en una empresa que presta estos servicios a la ciudad de Santiago de Cali y a los municipios de Florida Pradera, Palmira Valle del Cauca Santander de quilichao, Corinto, Miranda, El Palo, Puerto Tejada, Caloto Cauca, mediante métodos de evaluación empleados en este estudio siendo el análisis de condiciones de trabajo, la evaluación de puesto de trabajo, el método REBA y el panorama de factores de riesgo técnicas que prueban la relación que existe entre el entorno del puesto de trabajo, las relaciones humanas que allí se establecen con las manifestaciones físicas y psicológicas en los conductores.

Palabras claves

Ergonomía, psicolaboral, puesto de trabajo, consecuencias, enfermedades osteomusculares, estrés laboral.

ABSTRACT

Risk factors ergonomic and psicolaborales are very frequent in passengers workers of public service because his position calls for having a prolonged position in addition to find oneself risk and situations that generate discomfort in the drivers. For this reason the identification of these tow risk factors at a company that render these services to Santiago city of Cali, Is fundamental and to the municipalities of Florida, Pradera Palmira, the Cauca Valley, Santander of Quilichao, Corinto, Miranda, El Palo, Puerto Tejada, Caloto, Cauca by me meand of appraisal methods use in this study, being the analysis of conditions of employment, the REBA method and the technical panorama of risk factor, that prove the relation that exist between the surrounding of the position, the human relations that there they become established with the physical and psychological manifestations in the drivers.

Key words:

Ergonomics, psicolaboral, job consequences, Musculoskeletal diseases, work stress.

INTRODUCCION

Una de las principales preocupaciones de una compañía debe ser el control de riesgos que atentan contra la salud de sus trabajadores y contra sus recursos materiales y financieros. Los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales son factores que interfieren en el desarrollo normal de la actividad empresarial, incidiendo negativamente en su productividad y por consiguiente amenazando su solidez y permanencia en el mercado; conllevando además graves implicaciones

en el ámbito laboral, familiar y social¹, siendo importante la detección de los riesgos en las empresas.

Dentro de una empresa se pueden encontrar una variedad de factores de riesgo, pero los dos riesgos escogidos para realizar la evaluación en la empresa de transportadores públicos son en ergonomía y psicolaborales, teniendo en cuenta la importancia de detectar estos riesgos en este tipo de población trabajadora. Estos riesgos pueden representar en estos trabajadores una deficiente concentración y aumento del estrés, siendo consecuencias que se quieren detectar y apoyar con la realización de este proyecto y que puede generar en la empresa de transportadores públicos una serie de soluciones para prevenir y promocionar la salud en estos trabajadores.

La evaluación de factores de riesgo en las empresas colombianas es una herramienta de análisis que se desarrolla con el fin de evitar y corregir factores de riesgo que pueden presentarse durante la jornada laboral y que puede afectar al individuo a nivel físico, psicológico y social, afectando los roles en que se desempeña una persona. Si no se tiene una estrategia de mejoramiento los trabajadores afectados pueden ser más, y la calidad en el desempeño y productividad de la empresa decaerá. Los riesgos en ergonomía y psicolaborales ponen en riesgo la vida de los conductores, ayudantes y pasajeros, pues en este ambiente se vive situaciones de estrés, fatiga y tensión por cumplir tanto con el horario como por la estabilidad económica, llegando en peores casos a producir accidentes de tránsito generando una tragedia.

METODOLOGIA

¹ ZÚÑIGA CASTAÑEDA Geovanny, Conceptos básicos en salud ocupacional y sistema general de riesgos profesionales en Colombia, 2004, citado el día 28 de Julio de 2010, disponible en <http://www.gestiopolis.com/recursos2/documentos/fulldocs/rrhh/conbassalo.htm>

Para identificar los factores de riesgo en ergonomía y psicolaborales con sus consecuencias se utilizó un diseño de tipo descriptivo donde se detallaron los resultados obtenidos con las técnicas de recolección de datos y la interpretación de los mismos. Durante este se efectuó la toma de datos y su tabulación. Siendo una investigación de campo donde los datos serán obtenidos de la realidad sin manipulación de las variables, teniendo en cuenta las características del puesto de trabajo de los conductores. Para no interrumpir la jornada laboral de los transportadores esto se realizara durante la hora de descanso en el caso de aplicación de la encuesta y observación durante el cumplimiento de la ruta Florida-Cali y Florida-Palmira.

La compañía de transporte Expreso Florida Ltda, tiene un total de 163 empleados, dentro de los 163 empleados, 10 son empleados del servicio “especiales” que cuenta la empresa y 63 son conductores de las rutas intermunicipales. La población con la que se quiere desarrollar el trabajo es con 63 trabajadores que se dedican a conducir los vehículos intermunicipales cubriendo los siguientes municipios: Cali- Florida- Pradera Palmira (Valle) y Miranda- Corinto- El Palo Caloto- Santander de Quilichao- Puerto Tejada- Villa Rica (Cauca).

Los conductores con los que se desarrollara el trabajo será un total de 15 personas, la muestra fue no probabilística de tipo opcional u opinativo.

Como criterios de inclusión se tuvo en cuenta que fueran trabajadores que se encontraran realizando la ruta Cali-Florida y Florida-Palmira y trabajadores con 2 o más años trabajando en el sector transportador; como criterios de exclusión conductores que se encuentren en mantenimiento preventivo y parado.

El estudio surge por una preocupación en el área de salud ocupacional por la falta de aplicación de estudios a la población trabajadora en el sector de transporte intermunicipal en buses de pasajeros, observando la necesidad de abordar a esta población. Para llevar a cabo el trabajo aplicativo los integrantes se desplazaron a la compañía de transporte Expreso Florida realizando la debida presentación, toma de datos mediante una encuesta elaborada previamente, registro fotográfico,

descripción de las tareas dentro de la jornada laboral y toma de datos sobre el contenido de la labor especificando movimientos y posturas físicas adoptadas.

RESULTADOS Y DISCUSION

Al caracterizar los conductores objeto del trabajo aplicativo se encuentra que es una población de género masculino, personal que lleva buen tiempo trabajando para esta empresa y que el nivel de escolaridad en su gran mayoría es bachillerato incompleto.

Los conductores de la empresa Expreso Florida dentro de la organización del grupo según las rutas que son prestadas se puede deducir que, los conductores que prestan el servicio con la ruta Cali-Florida-Corinto-Santander, Cali-Florida-Puerto Tejada-Santander tienen menor tiempo para descansar siendo este un factor que puede desencadenar mayor estrés en estos trabajadores y esto perjudica directamente la condición física desencadenando molestias generalizadas o específicas de una parte del cuerpo.

Otro aspecto muy importante es el psicolaboral donde se puede identificar que el trabajo de conductor es específico y no se tiene las características de variar las tareas, ni de rotarlas, esto hace que el trabajo sea monótono afectando la motivación para su desarrollo.

En las relaciones interpersonales dentro del trabajo, los conductores tienen una buena relación con superiores y compañeros de trabajo, pero con las personas a las que se presta el servicio se tiene una relación regular y esto altera la armonía del trabajo pues las personas externas específicamente los pasajeros son con los que pasan la mayor parte del tiempo laboral, siendo esto un factor para la creación de conflictos y por lo tanto para el crecimiento de un entorno laboral incomodo.

Al realizar la evaluación de puesto de trabajo se puede obtener que el entorno de estos que corresponden a los buses no cuenta con una silla adecuada, pues esta no tiene un buen apoyo lumbar, el alto de la profundidad de la silla con respecto al piso es bajo y el largo de la silla es menor a la altura del conductor esto se debe a

que no se tiene el apoyacabeza o no es utilizado, además se encuentra que los conductores no tienen la distancia requerida para el alcance máximo donde se puede manipular los controles, para este alcance los conductores deben separar el tronco del espaldar de la silla.

Al evaluar la carga física mediante el método REBA, de igual forma se divide a los trabajadores en conductores de buses y busetas el primero con una puntuación de 4 y el segundo con puntuación de 3. De acuerdo a esta puntuación se puede deducir que los conductores de buses tiene mayor carga física por disponer de sillas inadecuadas y de los requerimientos de los miembros superiores para manipular el timón. En el panorama de factores de riesgo se aprecia que al estimar el riesgo de permanecer posiciones sentadas prolongadas y los movimientos repetitivos en los miembros superiores es mayor que en los conductores de busetas, debido a que en ellos la característica de su puesto de trabajo y el tiempo de exposición es diferente.

CONCLUSIONES

Gracias a estas evaluaciones se puede concluir que las alteraciones psicolaborales dependen del tiempo de la jornada laboral, relaciones interpersonales, vinculación de los trabajadores a las decisiones de su trabajo y la variedad de las tareas. Estos factores promueven el estrés en los trabajadores y fueron los encontrados en los empleados de esta empresa.

Dentro de las condiciones ergonómicas, los que conducen buses tienen un mayor nivel de riesgo que sus compañeros encargados de busetones pues se encuentra que la silla y la disposición de esta para realizar los alcances mínimos y máximos no es la adecuada esto perjudica enormemente, desencadenando molestias ya sea en cuello, tronco y muñeca, aclarando que la zona de cuello se puede prevenir con la utilización correcta del apoyacabezas. Además hay que adicionar que las

personas que manifiestan estos efectos son las que tienen menor periodo de descanso y pues tienen largas jornadas de trabajo.

RECOMENDACIONES

- Realizar el cambio de silla de conductor, a los buses 15, 42, 31, 99 de acuerdo a la evaluación por encontrarse en regulares condiciones.
- Efectuar el alargamiento de palanca de cambio del bus 31 y 33.
- Colocar el cinturón de seguridad de la buseta 76.
- Educar sobre la importancia de las pausas activas, la forma correcta de realización, durante los tiempos de descanso de 5-10 minutos.
- Educar a las personas sobre la importancia del autocuidado.
- Exigir a los conductores el uso de apoyacabezas que permita tener una mayor estabilidad de la columna vertebral.
- Organizar al menos 1 vez al año un encuentro familiar, que permita a los familiares tener contacto con el rol que desempeña dentro del aspecto laboral.
- Disminuir los turnos prolongados, pues estos favorecen el estrés y la falta de participación familiar.
- Realizar una jornada de evaluación de la condición física, pues ellos por tener un trabajo sedentario necesitan de actividades que mejoren su estado físico, evitando o disminuyendo el sobrepeso.
- Teniendo en cuenta los cambios climáticos, se debe recomendar a los conductores realizar los descansos y las paradas en lugares de sombra.
- Los conductores deben mantenerse bien hidratados durante la jornada de trabajo, preferiblemente realizarlo al iniciar la jornada laboral, durante la misma y al finalizarla.

- Llevar una alimentación balanceada y planificadamente, de tal forma que haya una hora establecida y un lugar adecuado para alimentarse.
- Desarrollar actividades de relajación al menos una vez al mes, de tal forma que ayude a la disminución del estrés y facilite la integración de los trabajadores de la empresa.
- Tener en cuenta el uso de ropa adecuada que permita una buena circulación con el fin de evitar problemas de este tipo.
- Realizar controles médicos periódicamente como prevención de enfermedades.

BIBLIOGRAFIA

- Conductores de buses, citado el día 02 de Agosto de 2010, <http://www.aft.org/issues/healthsafety/psrpworkhurtsp/autobuses.cfm>
- MARTÍNEZ Marino y colaboradores, Sistema experto para la evaluación ergonómica y psicosocial de puestos de trabajo, Zaragoza, 2004, 18 páginas, citado el día 02 de Agosto de 2010, <http://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/viewFile/61804/88588>
- Ministerio de protección social, Bogotá–Colombia, citado el día 31 de Julio de 2010, <http://www.minproteccionsocial.gov.co/vbecontent/NewsDetail.asp?ID=16722&IDCompany=3>
- GUILLÉN FONSECA Martha, Ergonomía y la relación con los factores de riesgo en salud ocupacional, Revista cubana de enfermería, 2006, citado el día 31 de Julio de 2010

- Proyecto de vigilancia epidemiológica-ergonomía, ARP colpatria, 38 páginas, citado el 31 de Agosto de 2010
- QUINTANA Leonardo y colaboradores, evaluación de geometría de cabina en conductores de carga y pasajeros en la ciudad de Bogotá d.c, Colombia, 10 páginas, citado el 28 de Agosto de 2010.
- SPINEL BARRETO Gustavo Adolfo, SEYD Velasco Hans Edward, caracterización y evaluación del diseño de puestos de trabajo para la población de conductores de transporte de carga terrestre en el departamento de Cundinamarca – Colombia, 2004, 112 páginas, citado el día 31 de Agosto de 2010.
- SANCHEZ GARCÍA María José, FORERO Henao Santiago, estudio de las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos de carga en Colombia para proponer mejoras en los puestos de trabajo, 273 páginas, Bogotá, 2004, citado el día 30 de Agosto de 2010.
- MARÍN BLANDÓN María Adíela, PICO Merchán María Eugenia, Fundamentos en salud ocupacional, Universidad de caldas, Colombia, pág. 16-19
- ZÚÑIGA CASTAÑEDA Geovanny , Conceptos básicos en salud ocupacional y sistema general de riesgos profesionales en Colombia, 2004, citado el día 28 de Julio de 2010, disponible en <http://www.gestiopolis.com/recursos2/documentos/fulldocs/rrhh/conbassalo.ht>
- OSORIO Laura Jimena, Módulo de Salud Ocupacional, citado el día 28 de Julio de 2010, disponible en http://www.elportaldelasalud.com/index.php?option=com_content&task=view&id=122&Itemid=148&limit=1&limitstart=3

- REBA (Rapid Entire Body Assessment), citado el día 31 de Julio de 2010, disponible en <http://www.ergonautas.upv.es/metodos/reba/reba-ayuda.php>
- Panorama De Factores De Riesgo, citado el día 31 de Julio de 2010, disponible en <http://www.slideshare.net/saulsalas/3-panorama-de-factores-de-riesgo-presentation>
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ Roberto, Estrés laboral, consideraciones sobre sus características y formas de afrontamiento, mayo de 2002, Cuba, Citado el día 31 de Julio de 2010, disponible en <http://www.psicologiacientifica.com/bv/psicologia-83-1-estres-laboral-consideraciones-sobre-sus-caracteristicas-y-f.html>
- Ergonomía Y Trabajo, 8 pág., citado el día 31 de Julio de 2010, disponible en http://www.issste.gob.mx/www/prestaciones/pensiones/Seguridad%20e%20higiene/D9/Ergonomia_y_trabajo.pdf