

Riesgos psicosociales en los conductores del sindicato de choferes profesionales de Gualaceo- Ecuador

Psychosocial risks in the drivers of the union of professional drivers of Gualaceo-Ecuador

Roxana Elizabeth Yanza Lituma, Angel Giovanni Quinde Alvear

RESUMEN

Este estudio se enfoca en la evaluación de riesgos psicosociales y sus consecuencias psicofísicas en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo. El objetivo principal es identificar los riesgos intralaborales, extralaborales e individuales que enfrentan estos conductores y analizar las consecuencias psicofísicas de estos riesgos. Para lograrlo, se empleó una metodología que incluyó encuestas y entrevistas a 150 conductores, abordando aspectos como apoyo social, discriminación, comunicación, equilibrio entre el trabajo y la vida personal y salud mental. Los resultados revelaron una alta prevalencia de molestias musculoesqueléticas, particularmente en las regiones cervical y lumbar, lo que respalda la hipótesis de que los riesgos psicosociales afectan la salud de los conductores. Además, se destacó la falta de capacitación en riesgos psicosociales y la necesidad de programas de prevención integral. En conclusión, este estudio subraya la importancia de abordar los riesgos psicosociales y ergonómicos en conductores profesionales y destaca la necesidad de mejorar las condiciones laborales y la calidad de vida de esta población laboral específica.

Palabras clave: Riesgos psicosociales; Conductores; Consecuencias psicofísicas; Ergonomía; Salud laboral.

Roxana Elizabeth Yanza Lituma

Universidad Católica de Cuenca | Cuenca | Ecuador. reyanzal27@est.ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0003-2916-2647>

Angel Giovanni Quinde Alvear

Universidad Católica de Cuenca | Cuenca | Ecuador. aquinde@ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-1920-4631>

<http://doi.org/10.46652/rgn.v9i40.1165>
ISSN 2477-9083
Vol. 9 No. 40 enero-marzo, 2024, e2401165
Quito, Ecuador

Enviado: octubre 16, 2023
Aceptado: diciembre 22, 2023
Publicado: enero 07, 2024
Publicación Continua



ABSTRACT

This study focuses on the assessment of psychosocial risks and their psychophysical consequences in the drivers of the Professional Drivers' Union of Gualaceo. The main objective is to identify the intralaboral, extralaboral, and individual risks faced by these drivers and to analyze the psychophysical consequences of these risks. To achieve this, a methodology that included surveys and interviews with 150 drivers was employed, addressing aspects such as social support, discrimination, communication, work-life balance, and mental health. The results revealed a high prevalence of musculoskeletal discomfort, particularly in the cervical and lumbar regions, which supports the hypothesis that psychosocial risks impact the drivers' health. Additionally, the lack of training in psychosocial risks and the need for comprehensive prevention programs were emphasized. In conclusion, this study underscores the importance of addressing psychosocial and ergonomic risks in professional drivers and highlights the need to improve working conditions and the quality of life of this specific occupational group.

Keywords: Psychosocial risks; Drivers; Psychophysical consequences; Ergonomics; Occupational health.

Introducción

A nivel mundial se conoce sobre los índices altos de los accidentes de tránsito, pero pocas se ponen a analizar sobre qué factores son los influyentes en esta área de trabajo, por tal motivo se presenta este estudio sobre los riesgos psicosociales en los conductores. “Los riesgos psicosociales son aquellos factores que forman parte del trabajo y afectan de forma negativa tanto al trabajador, como a su trabajo y a la organización” (Bravo & Nazar, 2015). Estas conllevan a consecuencias en el estado físico, pero en este ámbito no son muy estudiados ni analizados. Dado que un porcentaje muy grande de personas son dependientes de choferes-transportistas se vio la necesidad de estudiar estos riesgos para poder disminuirlos, además mejorar las consecuencias que llevan este tipo de riesgo psicosocial para en un futuro evitar accidentes y mucho más mejorar el estado físico de estos conductores.

Al estudiar un sindicato de choferes de una ciudad en desarrollo como la de Gualaceo, con un porcentaje alto en el uso de transporte público y con presencia de un gran número de cooperativas de transporte se pudo examinar mejor aún los riesgos presentes para ser prevenibles, como lo menciona Bravo & Nazar (2015):

Diversas investigaciones han respaldado que los trabajadores del sector transporte están expuestos a riesgos psicosociales, tales como episodios de violencia, turnos extensos, exigencias excesivas y condiciones irregulares de remuneración, entre otros; encontrándose que dichos riesgos tienen directa relación con el deterioro de la salud de los trabajadores, quienes presentan mayor prevalencia de enfermedades laborales como trastornos del sueño, problemas cardiovasculares, problemas musculoesqueléticos, fatiga y sintomatología ansioso-depresiva. (p. 106)

Estas consecuencias están en aumento para enfermedades de comorbilidad de los conductores y aumento de accidentes de tránsito, por lo que se toma énfasis en estudiarlos. Muy pocas investigaciones mencionan los riesgos psicosociales en conductores o choferes por lo que se pretende identificar estos riesgos a nivel del sindicato de choferes de la ciudad de Gualaceo.

Los Riesgos psicosociales como disposición de gestión en todo el ámbito laboral, considero indispensable afrontar y gestionar en los choferes profesionales, así como sus consecuencias psicofísicas. El área laboral sobre todo en el ámbito de la conducción se ha empezado a tomar mucho más en cuenta por enfermedades relacionadas con el contorno psicológico y psicofísico, presentando repercusiones sobre su salud, y aumentando los riesgos dentro de su espacio laboral.

Los problemas se derivan tanto en el contorno intra como extralaboral por lo que al permitirse estar en un área de trabajo con constantes manifestaciones que afecten su integridad como horario laboral extenso, cambios de turno, problemas entre compañeros etc., se va a presentar una afectación psicosocial el mismo que va a desencadenar en un desempeño no acorde a su trabajo y con menos concentración en la conducción llevando a incidentes e inclusive accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud en adelante (OMS) (2022), declara que: “desde la invención del automóvil, más de 50 millones de personas han dejado la vida en las carreteras, una cifra superior al número de muertos en la Primera Guerra Mundial o al ocasionado por algunas de las peores epidemias mundiales” (p. 1).

Por lo tanto, los riesgos en el espacio laboral de la conducción son mucho más presentes que en otras áreas, produciendo en sus trabajadores distintas formas de riesgo psicosocial entre otras el estrés. Como bien lo menciona Rahnima et al.: “Un entorno organizacional con alto sentido humano facilitará un uso extendido del soporte emocional y ayudará a los individuos a gestionar el estrés producido por diferentes factores laborales y personales” (p. 223).

Por lo tanto, en el área de salud ocupacional deben encargarse de identificar los diferentes riesgos por lo tanto se tendrá que intervenir mediante la promoción de salud como bien lo manifiesta la Organización internacional del trabajo en adelante (OIT) (2019), “La manera en que la sociedad organiza el trabajo, debería contribuir a crear una sociedad saludable. La promoción de la salud genera condiciones de vida y de trabajo seguras, estimulantes, satisfactorias y agradables” (p. 11). Siendo así la necesidad de investigar los riesgos presentes en los conductores para poder desarrollar un método oportuno para la disminución de sus consecuencias y promocionando la salud según los riesgos.

En este contexto, la formulación del problema se desarrolla por medio de la interrogante: ¿Qué factores están relacionados con los riesgos psicosociales en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo Ecuador?; para lo cual el objetivo general del estudio se enmarca en, determinar los factores de riesgos psicosociales en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo y sus consecuencias psicofísicas y para su cumplimiento sus objetivos específicos, se centran en; reconocer los riesgos psicosociales intralaborales, extralaborales e individual; analizar las consecuencias psicofísicas producto de los riesgos psicosociales; prevenir los riesgos obtenidos y mitigar las consecuencias presentes.

Bajo esta perspectiva, el trabajo presenta una relevancia en la identificación de los riesgos psicosociales para poder modificar y evitar las consecuencias en las vías, familia, salud, en los físicos u otros problemas que se puede adquirir, por lo que mediante esta investigación nos ayudara a ver las variables que podríamos encontrar, para poder impedir el riesgo laboral.

Si bien se sabe que los riesgos psicosociales intervienen en un ámbito intra, extralaboral también es de manera individual y familiar por lo que se va a tomar en cuenta todas estas áreas para ser modificadas, ya que muchas personas llevan una combinación entre el trabajo y la familia provocando un desequilibrio mental llevando así a un riesgo inminente en el momento de conducir.

La identificación oportuna de los riesgos son de gran importancia dado que llevan a una amplia concentración de peligros como lo es los problemas musculoesqueléticos, alteración en los sentidos, entre otros problemas de salud que conllevan hasta el hecho del sedentarismo llevando así a problemas en el sistema cardiocirculatorio y metabólico.

Este tipo de investigación contribuirá al mejoramiento de los riesgos en la conducción evitar accidentes y enfermedades que puedan ir adquiriendo los conductores del sindicato de choferes profesionales de Gualaceo. Muy pocas investigaciones mencionan los riesgos psicosociales en conductores o choferes por lo que se pretende identificar estos riesgos a nivel del sindicato de choferes de la ciudad de Gualaceo.

Marco Teórico

Los conductores profesionales son aquellos individuos cuyo trabajo principal es conducir vehículos, siendo involucrados en una variedad de industrias, o sectores que involucren la viabilidad o transporte como son el transporte de pasajeros, mercancías, servicios de mensajería, empresas de logística, entre otras. Las características de los choferes profesionales a comparación de los no profesionales es el de presentar licencia de conducir según el vehículo que maneja, la jurisdicción y tipo de trabajo, además requiere licencias específicas dependiendo de los camiones a utilizar pesados- livianos o como la acumulación de pasajeros sea público a privado, cabe recalcar que es posible cumplir con otros requisitos como exámenes médicos, pruebas de conocimiento, antecedentes penales limpios y con el conocimiento y cumplimiento de la normativa (Boada, 2016).

Los choferes o conductores profesionales no son solo eso, sino también un conjunto de principios y fundamentos que se centran en un ámbito profesional, fijándose así en la normativa legal, las habilidades de conducción, la gestión de riesgos y otros elementos esenciales para garantizar un manejo seguro y eficiente de vehículos (SIECA, 2015). Cabe recalcar que se basan en la legislación y normativa vial, la seguridad vial, conducción defensiva, mantenimiento y revisión de vehículos, gestión de riesgos, habilidades comunicativas y de servicio al cliente. En la primera los conductores deben tener conocimiento profundo sobre las leyes y regulaciones de tránsito aplicables en su jurisdicción dentro de estas incluyen las normas de velocidad, señalización, avance, estacionamiento, etc.

En cuanto a la seguridad vial los conductores deben tener un principio profundo sobre los principios de seguridad vial, incluyendo el entendimiento de factores de riesgo como la velocidad excesiva, el consumo de alcohol o drogas al conducir, la fatiga, el uso inadecuado de dispositivos electrónicos y otras distracciones, además de que se debe utilizar adecuadamente las seguridades como el cinturón y el conocimiento de los sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo. La conducción a la defensiva implica que los conductores deben anticiparse a situaciones de riesgo, mantener una distancia adecuada con otros vehículos, utilizar los espejos retrovisores de manera efectiva, estar atento a las condiciones del entorno y tomar decisiones prudentes y seguras en todo momento.

En cuanto al mantenimiento y revisión de los vehículos los conductores deben conocer los aspectos básicos de cómo mantener un vehículo, esto incluye la revisión de neumáticos, frenos, luces, líquidos entre otros elementos, al identificar tempranamente los problemas mecánicos y el mantenimiento adecuado del vehículo ayudara a prevenir fallas y garantizar una conducción segura. En cuanto a las Habilidades comunicativas y de servicio al cliente los conductores que interactúan con los pasajeros tienen mejor empatía, esto no solo sería el interactuar sino también de ser cortés, amable, respetuoso con los pasajeros, brindar información clara y precisa y ante todo resolver problemas o inquietudes (Hidalgo, 2010).

En la gestión de riesgos los conductores profesionales deben tener la capacidad de identificar y evaluar los riesgos asociados a su actividad aquí es donde tendríamos que poner énfasis, esto incluye reconocer las condiciones climáticas adversas, zonas de construcción o tráfico congestionado y ajustar su conducción según sea el caso. Además, deben ser conscientes de la importancia de la planificación de las rutas, la gestión del tiempo y la toma de decisiones para minimizar estos. Aunque en un ámbito también implícito es el de psicosocial dado que es un factor de riesgo no mencionado comúnmente pero siempre presente, este tipo de riesgo se basa en el comportamiento del conductor que está influenciado de factores como emocionales, cognitivos y muy ampliamente lo social, si uno de estos no se encuentra bien afectará en la conducción y la seguridad vial. Algunas de las consideraciones psicosociales son el estrés laboral, fatiga, salud mental, relaciones inter y extrafamiliares, entre otras (Pérez, 2023).

Dentro de otras características principales en cuanto a los riesgos psicosociales presentamos una carga extensa de trabajo, horarios irregulares y faltantes, aislamiento y falta de apoyo social, condiciones de trabajo peligrosas, interacciones negativas con otros conductores, falta de control y autonomía, falta de reconocimiento y recompensas, motivo por el cual se ven influenciados en muchos de los conductores profesionales (Pérez, 2023).

Apoyo Social

- Teoría del intercambio social: en esta teoría vemos implicada las interacciones sociales dadas que se basan en un proceso de intercambio en el cual las personas buscan maximizar las recompensas y minimizar los costos, en lo que se refiere a apoyo social las personas brindan y reciben apoyo en función de los beneficios que esperan obtener como se puede poner de ejemplo: una persona puede brindar apoyo emocional a un amigo esperando lo mismo en un futuro.
- Teoría del capital social: este tipo de teoría se fija más en los recursos sociales disponibles a través de las relaciones y redes sociales, además incluye en el acceso a información, apoyo emocional, oportunidades de empleo y otros recursos que se pueden obtener a través de conexiones sociales, en nuestro mundo cuando más capital social se tenga más probable es que tenga acceso a recursos que promuevan su bienestar.
- Teoría de la tensión y el apoyo: se enfoca principalmente en el apoyo social ante la reducción del estrés y la mitigación de los efectos negativos del estrés en la salud, cabe recalcar que esta teoría menciona al apoyo con una ayuda a las personas a enfrentar situaciones estresantes y disminuir los efectos en el cuerpo y la mente.
- Teoría de la congruencia social: en esta teoría se menciona que las personas buscan el apoyo social de aquellas personas que comparten sus valores, creencias y objetivos, además de que este tipo de apoyo hace que las personas se sientan más respaldadas y comprendidas cuando interactúan con otros que comparten sus puntos de vista y creencias.

Discriminación

- Teoría de prejuicio y la discriminación: sostiene que la discriminación nace de las actitudes prejuiciosas hacia ciertos grupos sociales. En esta teoría se identifica que las personas pueden tener estereotipos y prejuicios arraigados sobre ciertos grupos, lo que llevaría a la discriminación en el lugar de trabajo, siendo estos prejuicios basados en la raza, el género, la religión, la orientación sexual o la discapacidad.
- Teoría del capital humano: replica que la discriminación puede relacionarse con las diferencias del capital humano de cada persona es decir su habilidad, educación y experiencia laboral. Además, la perspectiva de algunos empleadores puede discriminar a ciertos grupos debido a estereotipos o creencias incorrectas sobre su capacidad para desempeñar en diferentes puestos de trabajo.

- Teoría del conflicto de roles: pone énfasis en la discriminación de género en el trabajo, además sostiene que las expectativas sociales y culturales con relación a los roles de género pueden dar lugar a discriminación como por ejemplo al relacionar a las mujeres con un puesto alto de trabajo.
- Teoría del contacto intergrupar: sugiere que la discriminación puede disminuir a través del contacto directo y positivo entre diferentes grupos sociales puede reducir los prejuicios y mejorar las actitudes hacia los demás, con relación a lo laboral la promoción de un entorno inclusivo y la interacción entre empleados de diversos orígenes pueden ayudar a mitigar a la discriminación en el trabajo.

Comunicación y relaciones interpersonales

- Teoría de la comunicación interpersonal: se basa en el intercambio de mensajes entre dos o más personas en un contexto interpersonal, asimismo proporciona un marco para comprender como se transmiten, reciben e intercambian los mensajes y como influyen en la calidad de las relaciones destacando así la importancia de la retroalimentación, la empatía y la percepción en la comunicación interpersonal eficiente.
- Teoría de la atracción interpersonal: este tipo de teoría se centraliza en los factores que influyen en la atracción y el desarrollo de relaciones interpersonales, adquiriendo así la comprensión de por qué las personas se sienten atraídas entre sí, además de aspectos la similitud, la proximidad física, la reciprocidad y la auto-revelación, cabe recalcar que pone énfasis en las relaciones cercanas y satisfactorias.
- Teoría del intercambio social: analiza las interacciones sociales desde la parte económica, alude a que personas evalúan las relaciones en función del costo y beneficio percibidos, aunque también esta teoría la ve de forma en donde se presenta equidad, la dependencia y la comparación de alternativas en el análisis de las relaciones interpersonales.
- Teoría de comunicación constructivista: hipótesis comprendida entre que la comunicación construye y crea la realidad social, al mismo tiempo tiene una perspectiva en la que individuos co-construyen significados y realidades a través de sus interacciones comunicativas. Dando importancia a la interpretación subjetiva y la negociación de significados en la comunicación interpersonal.
- Teoría del apego: se centra en el vínculo emocional y afectivo que se presenta entre las personas, este tipo de teorías se fija en la comprensión de como los patrones de apego establecidos en la infancia influyen en las redes relaciones interpersonales en la edad adulta. Así mismo esta teoría explora la forma en que las personas buscan la proximidad, seguridad y apoyo emocional en sus relaciones.

Equilibrio entre el trabajo y la vida personal

- Teoría del conflicto trabajo – vida personal: se sostiene que existe un compromiso entre las demandas y responsabilidades del trabajo y las de la vida personal, lo que puede generar estrés y tensiones. Dando se así de dos tipos: el conflicto de trabajo–vida: donde las exigencias del trabajo afectan negativamente la vida personal y el conflicto vida – trabajo: donde las exigencias de la vida personal interfieren con las responsabilidades laborales. Por lo que pretende equilibrar y gestionar adecuadamente estas dos esferas de la vida.
- Teoría del enriquecimiento trabajo – vida personal: pone énfasis en como el trabajo y la vida personal pueden complementarse y enriquecerse mutuamente, esta perspectiva, las experiencias y recursos obtenidos en el trabajo pueden influir positivamente en la vida personal, y viceversa. Como, por ejemplo: mayor control y autonomía en el trabajo pueden mejorar la calidad de vida personal, mientras que en el apoyo y la satisfacción en la vida personal pueden generar un mayor compromiso y rendimiento laboral.
- Teoría de los límites permeables: esta teoría apunta a que los límites en el trabajo y la vida personal pueden ser flexibles y permeables, así mismo reconoce que las personas pueden apreciar una interacción constante y dinámica entre dos esferas, en lugar de una estricta separación, también se puede integrar aspectos como prácticas a través de teletrabajo, la flexibilidad de horarios y el uso de la tecnología para mantenerse conectados.
- Teoría de la satisfacción de las necesidades básicas: pone énfasis en el equilibrio entre trabajo y la vida personal teniendo presente la relación con la satisfacción de las necesidades básicas de las personas, estas necesidades pueden incluir aspectos como el descanso, la recreación, la conexión social, la autonomía y el logro personal. Esta teoría se basa en sí en la perspectiva de ver el equilibrio adecuado entre el trabajo y la vida personal, además es fundamental para satisfacer estas necesidades y promover el bienestar global.

Salud Mental

- Modelo Biomédico: basado en el aspecto médico tradicional y considerado que los trastornos mentales son el resultado de desequilibrio bioquímicos o disfunciones biológicas en el cerebro, en lo que se fundamenta esta teoría es en los problemas de salud mental principalmente en la intervención farmacológica y la terapia biológica.
- Modelo psicodinámico: desarrollada por Sigmund Freud donde se centra en la influencia de los procesos inconscientes y las experiencias pasadas en la salud mental, así mismo se cree que los conflictos internos y las relaciones tempranas pueden dar lugar a síntomas y trastornos mentales. Además, busca explorar y resolver estos conflictos para promover la salud mental.

- **Modelo cognitivo – conductual:** se originan en patrones de pensamiento y comportamiento disfuncionales, además se enfoca en como las creencias y los esquemas cognitivos distorsionados influyen en la forma en que las personas perciben, interpretan y responden a los eventos. Este tipo de modelo presenta la influencia de la terapia cognitivo–conductual donde busca identificar y cambiar estos patrones negativos para mejorar la salud mental.
- **Modelo de resiliencia:** se basa en los factores que promueven la resistencia y la adaptación positiva frente a la adversidad y el estrés. Así mismo este modelo destaca la importancia de los recursos personales, sociales y ambientales para superar las dificultades y mantener una buena salud mental.
- **Modelo biopsicosocial:** este modelo tiene presente que la salud mental es el resultado de la interacción de los procesos biológicos, los factores psicológicos individuales y los determinantes sociales en la salud mental. Destacando la necesidad de abordar los aspectos para promover una buena salud mental.
- **Modelo de demandas y recursos laborales:** surgen de la interacción entre las demandas laborales y los recursos disponibles para hacerles frente. Estas demandas pueden incluir altas cargas de trabajo, plazos ajustados, falta de control sobre el trabajo, ambigüedad de roles y conflicto de roles. Además de que los recursos laborales pueden ser el apoyo social, la autonomía en el trabajo, la claridad de roles y las oportunidades de desarrollo, según este modelo cuando las demandas superan los recursos se incrementa el riesgo de problemas de salud mental y bienestar.
- **Modelo de desequilibrio esfuerzo – recompensa:** este modelo sostiene que los riesgos psicosociales están asociados con la falta de reciprocidad entre el esfuerzo invertido en el trabajo y las recompensas obtenidas, este esfuerzo se refiere a la carga de trabajo, la presión y las demandas psicológicas, mientras que las recompensas pueden incluir reconocimiento, estatus, seguridad laboral y oportunidad de desarrollo. Cuando el esfuerzo es alto y las recompensas son bajas, puede aumentar el estrés y el riesgo de problemas de salud mental.
- **Modelo de desequilibrio trabajo – familia:** se basa en el desequilibrio entre demandas del trabajo y las responsabilidades familiares, además de que se sostiene que cuando las demandas del trabajo interfieren significativamente con el tiempo y los recursos dedicados a la vida familiar, puede generar estrés y problemas de la salud mental, este desequilibrio puede incluir largas horas de trabajo, horarios irregulares, falta de flexibilidad y dificultad para conciliar el trabajo y la vida personal – familiar.

- **Modelo de la justicia organizacional:** considera que los riesgos psicosociales están relacionados con la percepción de justicia en el entorno laboral, esta justicia organizacional se refiere a la equidad, el trato justo y la transparencia en las políticas y prácticas laborales. Esta falta de justicia organizacional ya sea en términos de distribución justa de recursos, tratamiento equitativo o participación en la toma de decisiones, puede aumentar al estrés y los riesgos para la salud mental.

Metodología

Paradigma

El presente trabajo de investigación tomado con el nombre de: “Riesgos psicosociales en los conductores del sindicato de choferes profesionales de Gualaceo- Ecuador” (Veliz, 2012), está basado por el paradigma positivista porque existen elementos de positivismo dentro del área psicosocial.

Tipo de investigación

Este tipo de investigación es cuantitativo porque se adecúa a un diseño de investigación no experimental al no manejar a propósito las variables en investigación (Agudelo & Aignerren, 2008).

El método científico se entiende como un proceso sistemático que se aplica en la obtención del conocimiento válido y confiable del mundo natural (Castán, 2017). Se fundamentó en la observación de un fenómeno que gatilla el interés científico por conocer su relación de causa y efecto (González, 2023).

La pregunta científica surgió con base en la observación cuidadosa, objetiva y fundada en evidencia que deviene en el diseño de la investigación (Quevedo et al., 2023); ¿Qué factores están relacionados con los riesgos psicosociales en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo Ecuador?

Alcance

La investigación fue exploratoria, descriptiva y correlacional. El estudio exploró al fenómeno de investigación en su contexto específico. Se caracterizó por la generación de ideas y la identificación de patrones de interés, descubriendo también asociaciones y sospechando a las primeras teorías (Quevedo et al., 2023). La investigación caracterizó al fenómeno de investigación y precisó sus hechos, causas y consecuencias (Calero et al., 2022). El estudio analizó la correlación entre las variables independientes con la variable dependiente estableciendo una relación causal. El coeficiente de correlación va desde -1 a +1. Si la correlación es cero, significa que no existe correlación entre las variables de investigación (Pérez, 2023).

El presente estudio probabilístico se fundamentó en la teoría de la probabilidad y aplicó técnicas de muestreo aleatorio y análisis estadístico para inferir el comportamiento correlacional de las variables de investigación en el contexto específico de estudio (Frucio et al., 2022).

Población

La presente investigación tomo como estudio a los conductores profesionales del sindicato de choferes profesionales de Gualaceo, siendo estos una muestra amplia dado que se encuentran 502 socios, los mismos que se encuentran distribuidos en socios activos, no activos y jubilados, por lo que el tamaño de muestra serán los 475 socios activos de los cuales el sujeto de estudio serán 40 conductores.

Marco muestral

Tabla 1. Marco muestral de la población de estudio.

| CONDUCTORES | N.º DE CONDUCTORES |
|-------------------------------------|--------------------|
| Carga pesada no transporte publico | 8 |
| Carga pesada transporte publico | 12 |
| Carga liviana transporte publico | 11 |
| Carga liviana transporte no publico | 9 |

Fuente: Elaboración propia.

Tamaño de la muestra

Se seleccionó una muestra representativa de la población objetivo por el método irrestricto aleatorio que permitió hacer inferencias con un nivel de confianza del 95% con dos desviaciones estándar (Allende et al., 2022). La fórmula es la siguiente:

$$n = \frac{Npq}{(N - 1) \left(\frac{e}{Z}\right)^2 + pq}$$

En efecto, el estudio probabilístico determinó estimaciones precisas de los parámetros de la población con promedios, proporciones y correlaciones con intervalos de confianza que revelan la incertidumbre relacionada a las estimaciones realizadas (Santillán, 2022).

Corte

La investigación fue de tipo transversal u observacional que recopiló los datos en un solo punto en el tiempo, lo que permitió obtener una fotografía instantánea de la población objetivo (Quevedo et al., 2022). La característica esencial de la investigación trasversal fue su enfoque en la medición de los factores en un momento específico (Vázquez et al., 2023).

Instrumento de medición–Validación del instrumento

La técnica aplicada fue la encuesta con un cuestionario elaborado con escala de Likert. Se asignaron 5 opciones de respuesta siendo 1 totalmente en desacuerdo, 2 en desacuerdo, 3 ni de acuerdo ni en desacuerdo, 4 de acuerdo y 5 totalmente de acuerdo. En la segunda parte del instrumento de medición se escribieron las variables de control que sirvieron para caracterizar al sujeto de investigación (Vargas, 2022).

La validación de contenido evaluó si el instrumento resuelve de forma adecuada el constructo teórico. La opinión de expertos permitió refinar el número de ítems del instrumento en función de la definición del concepto de cada variable de investigación (Guerrero, 2022). La validación de contenido permitió perfeccionar el instrumento de medición previa la aplicación de la prueba piloto que se hizo con treinta sujetos de estudio (Cartagena & Vargas, 2022).

Fiabilidad del instrumento

A su vez, la fiabilidad del instrumento se midió mediante el coeficiente de Alpha de Cronbach, considerando 0.6 como el umbral de la consistencia interna de las variables observables con la definición del concepto de la dimensión de estudio (Melo et al., 2022).

Tabla 2. Medición de fiabilidad del instrumento Alpha de Cronbach.

| | ÍTEMS PRUEBA PILOTO | ALPHA CRONBACH FINAL |
|---|---------------------|----------------------|
| Variables Independientes | | |
| X1 Apoyo social = | 5 | 0.732 |
| X2 Discriminación = | 4 | 0.682 |
| X3 Comunicación y relaciones interpersonales = | 5 | 0.801 |
| X4 Equilibrio entre el trabajo y la vida personal = | 5 | 0.683 |
| X5 Salud mental = | 5 | 0.602 |
| Variables Dependientes | | |
| Y1 Riesgos Psicosociales= | 5 | 0.706 |
| Alpha de Cronbach de la escala general | 29 | 0.701 |

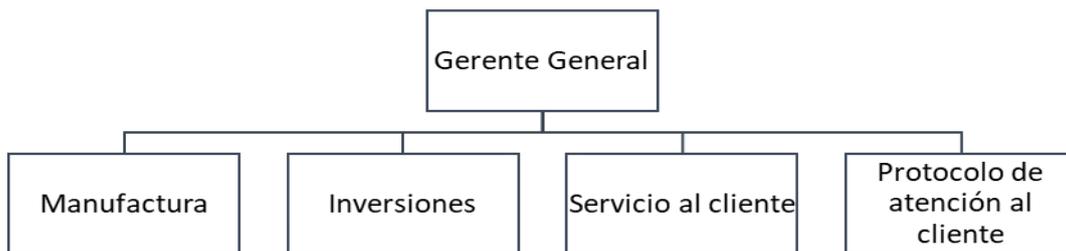
Fuente: Alpha de Cronbach por variables y escala general (2022).

Resultados

Organigrama

Los conductores profesionales del sindicato de Choferes de Gualaceo que realiza atención tienen el cuidado directo con usuarios. Siguiendo todo un organigrama para realizar una adecuada atención.

Gráfico 1. Organigrama del Operaciones.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis de procesos y tiempos

Los saberes de tiempo y movimiento ayudan a identificar la actividad y los ciclos de trabajo para cada trabajo, mientras que los estudios de flujo ayudan a diseñar e implementar análisis ergonómicos que tienen en cuenta las actividades y los ciclos. También permite definir los pasos que debe realizar un empleado para realizar su actividad.

Los puestos de trabajo analizados son:

- Atención al Cliente
- Protocolo de Atención al Cliente
- Operativo de transporte
- Salud de cada conductor
- Identificación de Factores de Riesgo

Matriz de Riesgo

Para la identificación inicial de factores presentes en cada riesgo se aplica el Método Evaluación de Riesgos Laborales con la Matriz INSHT del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo es un método para determinar los niveles de riesgo de acuerdo con su probabilidad estimada y a sus consecuencias esperadas.

Tabla 3. Estimación del nivel de riesgos.

| | | Consecuencias | | |
|--------------|-----------|--------------------------|------------------------|-----------------------------|
| | | Ligeramente Dañino LD | Dañino D | Extremadamente Dañino ED |
| Probabilidad | Baja B | Riesgo trivial T | Riesgo tolerable TO | Riesgo moderado MO |
| | Media M | Riesgo tolerable TO | Riesgo moderado MO | Riesgo importante I |
| | Alta A | Riesgo moderado MO | Riesgo importante I | Riesgo intolerable IN |
| | | Consecuencias | | |
| | | Ligeramente Dañino LD | Dañino D | Extremadamente Dañino ED |
| Probabilidad | Baja B | Riesgo trivial T | Riesgo tolerable TO | Riesgo moderado MO |
| | Media M | Riesgo tolerable TO | Riesgo moderado MO | Riesgo importante I |
| | Alta A | Riesgo moderado MO | Riesgo importante I | Riesgo intolerable IN |

Fuente: Tomado de (Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo España, 2021).

Se llevó a cabo una evaluación de riesgos inicial utilizando la matriz INSHT, examinando cada puesto de trabajo, es decir. operaciones de atención al cliente, operaciones de préstamo, contratos de atención al cliente, operaciones de inversión. La información detallada sobre la evaluación de riesgos inicial para el trabajo de investigación se puede encontrar en el Apéndice 3. Vale la pena mencionar que todos los tipos de riesgos laborales se aclaran mediante la realización de un estudio más detallado de los riesgos relacionados (es decir, los riesgos ergonómicos). Se utilizó el método RULA para ampliar el estudio.

Encuesta realizada a los 7 empleados que laboran en el transporte. La encuesta se evidencia en el Anexo 2.

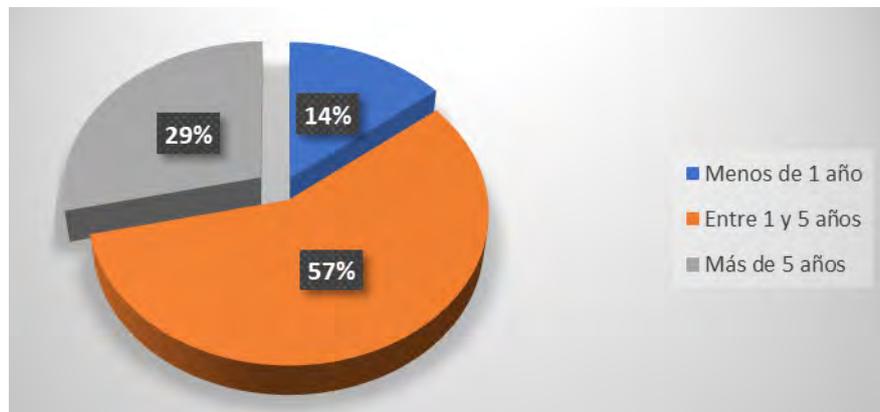
Pregunta 1. ¿Cuánto tiempo llevas trabajando en este puesto?

Tabla 4. Cuadro estadístico porcentual pregunta 1 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------|------------|------------|
| Menos de 1 año | 1 | 14% |
| Entre 1 y 5 años | 4 | 57% |
| Más de 5 años | 2 | 29% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 2. Tiempo de trabajo.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

Hay que tomar en cuenta que para el desarrollo de una Enfermedad Profesional el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social considera que labore en la empresa por lo menos 6 meses es decir que por el tiempo de exposición probablemente se califique una enfermedad como profesional previa investigación.

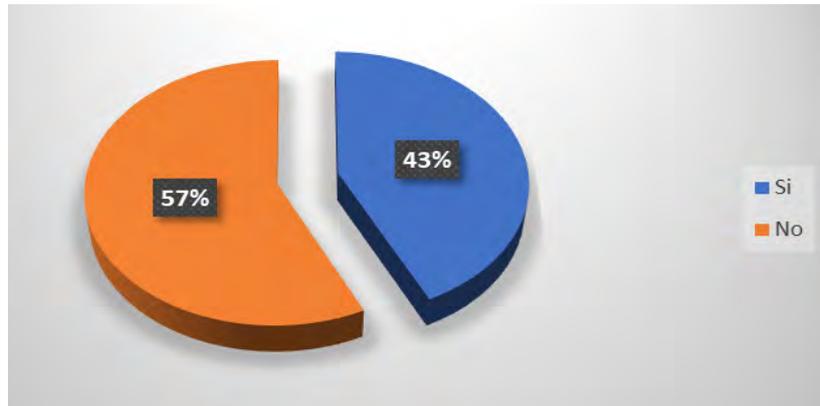
Pregunta 2. ¿Considera que el mobiliario es el adecuado para el trabajo?

Tabla 5. Cuadro estadístico porcentual pregunta 2 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 3 | 43% |
| No | 4 | 57% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 3. Porcentaje de satisfacción con el mobiliario.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

De los resultados obtenidos el 57% del personal encuestado opina que su puesto de trabajo no es adecuado en mobiliario, se evidencia que las personas sienten algún tipo de inconformidad con el mobiliario, por ende, es importante mantener estándares ergonómicos para la implementación de puestos de trabajo.

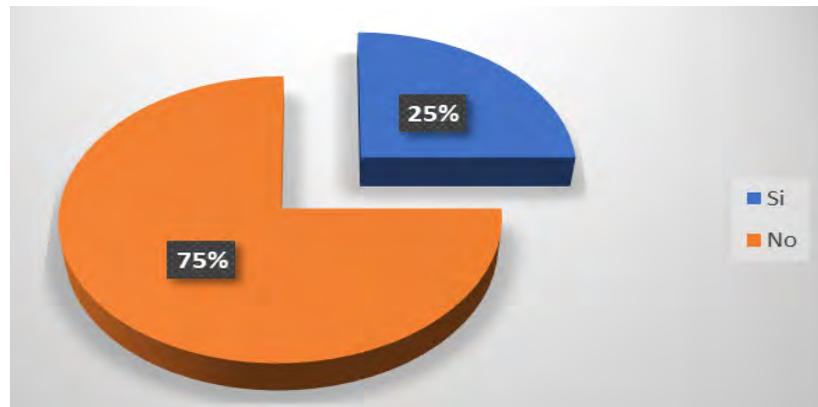
Pregunta 3: ¿Se realiza pausas activas y descansos durante la jornada laboral?

Tabla 6. Cuadro estadístico porcentual pregunta 3 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 2 | 25% |
| No | 6 | 75% |
| Total | 8 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 4. Porcentaje de satisfacción con el mobiliario.



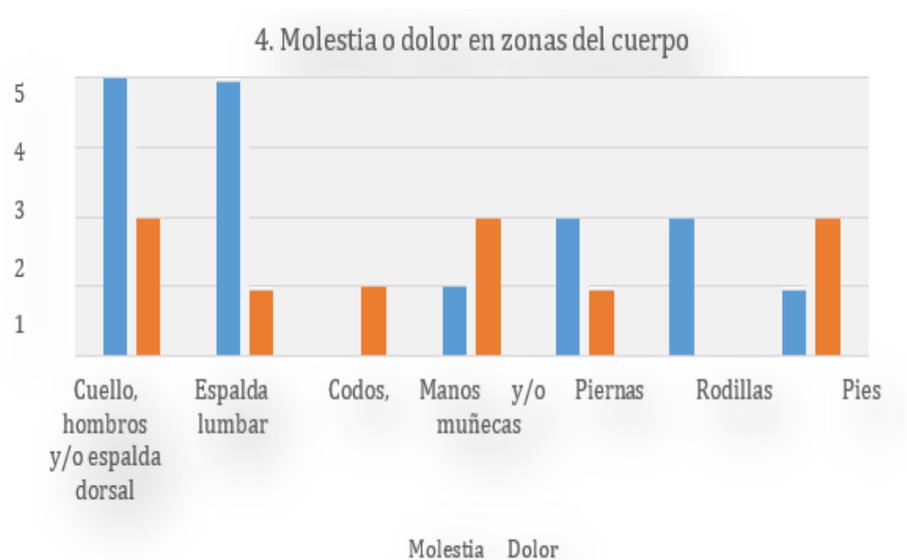
Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

De los resultados obtenidos el 75% del personal encuestado manifiesta que no realiza pausas ni descansos en su jornada de trabajo frente una minoría de 25% manifiesta que si realiza pausas de trabajo. Es importante impulsar la aplicación de un programa de pausas activas para que el personal pueda incrementar su energía y relajar los músculos tensionados.

Pregunta 4. Para cada zona corporal seleccionar si tiene alguna molestia o dolor, su frecuencia, si te ha impedido realizar tu trabajo actual, y si esa molestia o dolor se han producido como consecuencia de las tareas que realizas.

Gráfico 5. Molestias o dolor por zonas.



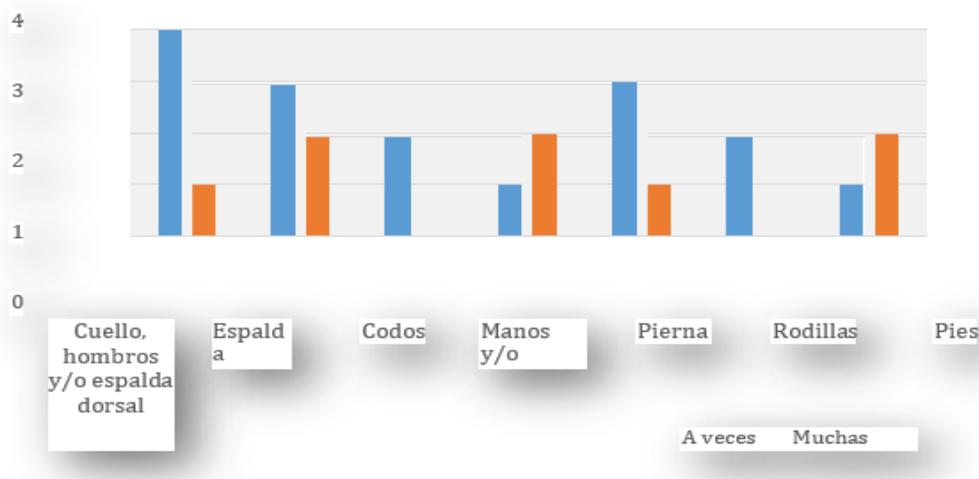
Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

Según el resultado obtenido se evidencia que las molestias y dolores en la espalda son significativas en el personal que permanece en la conducción constante, las molestias en el cuello también reflejan los padecimientos del personal. Hay dolores esporádicos que algunos trabajadores presentan como son de pies, piernas, rodilla. Por tal motivo hay que direccionar la gestión de prevención para evitar enfermedades de la espalda y cuello, considerando las alturas del monitor y del apoyo lumbar.

Frecuencia de las molestias

Gráfico 6. Frecuencia de la molestia y dolor.



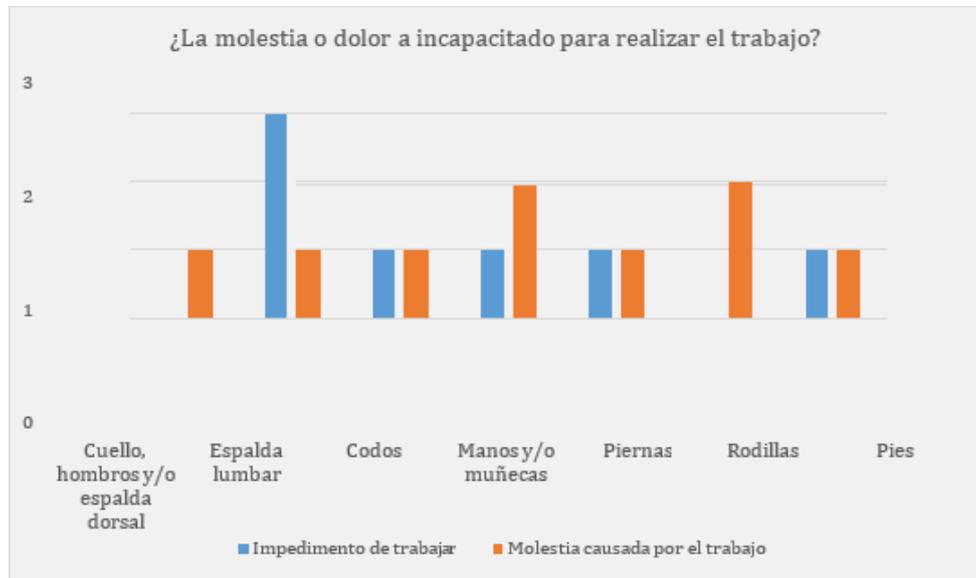
Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

Según el resultado obtenido se evidencia que el 57% del personal con las molestias y dolores en el cuello, hombro y espalda dorsal es más frecuente en los trabajadores y con un número de eventos mayor, se asume al trabajo frente a un ordenador y las posiciones dis-ergonómicas está afectando de forma recurrente a la salud de los trabajadores. La falta de pausas activas también desencadena lesiones músculo-esqueléticas acumulativas por el trabajo, es necesario direccionar un plan adecuado para evitar tensiones excesivas en la zona de la espalda y evitar una enfermedad profesional.

Molestias o dolor en el trabajo

Gráfico 7. Frecuencia de la molestia y dolor.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

De los resultados obtenidos, se puede observar que el dolor ha provocado ausencias laborales por incapacidad laboral temporal, lo que afecta la calidad de vida humana y también reduce la productividad y eficiencia del trabajo del trabajador. El malestar que más provoca que una persona se ausente del trabajo es la zona lumbar, ya que esta condición es muy debilitante e impide que una persona se siente en una silla por largos períodos de tiempo, impidiendo así el trabajo.

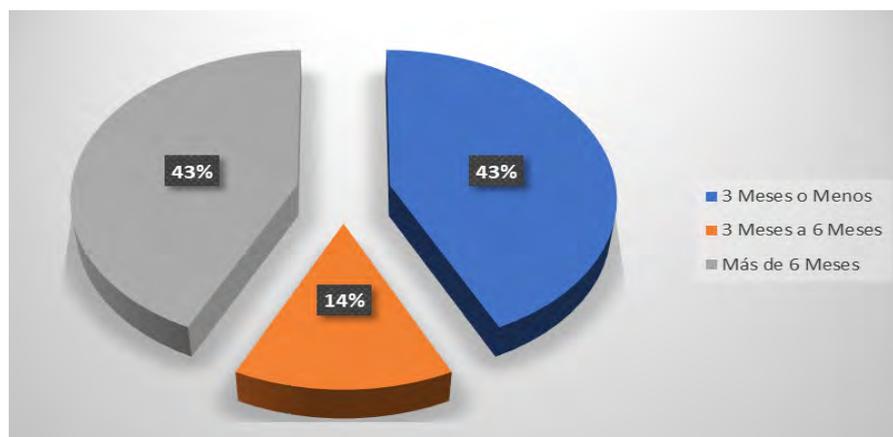
Pregunta 5. ¿Qué tiempo tiene las molestias o dolores?

Tabla 7. Cuadro estadístico porcentual pregunta 5 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------|------------|------------|
| 3 Meses o Menos | 3 | 43% |
| 3 Meses a 6 Meses | 1 | 14% |
| Más de 6 Meses | 3 | 43% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 8. Porcentaje de tiempo de molestias y dolores en el personal.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

De los resultados obtenidos el 43% está presentado molestias músculo- esqueléticas por más de 6 meses por ende la calidad de vida de la persona no es satisfactoria ya que las personas están trabajadas con el dolor presente y la eficiencia de las actividades disminuye. Es necesario poner atención a las personas que presentan molestias en menos de 3 meses para mediante tratamiento médico eliminar las consecuencias de acumulación de traumas por el trabajo y de esta manera evitar que el cuadro médico se agrave.

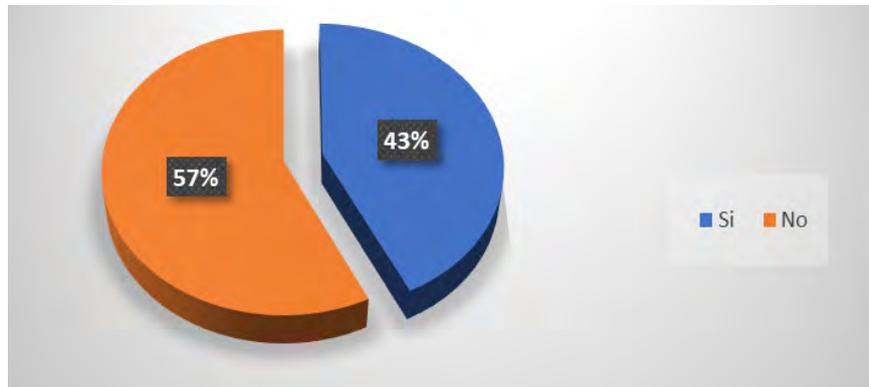
Pregunta 6. ¿Ha recibido tratamiento médico por las molestias o dolor durante el último año?

Tabla 8. Cuadro estadístico porcentual pregunta 5 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 3 | 43% |
| No | 4 | 57% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 9. Porcentaje de tiempo de tratamiento médico por molestias o dolores.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

El 57% del personal encuestado indica que No ha recibido tratamiento médico por lo que las molestias no obtienen una mejoría, más aún si se expone al riesgo puede desencadenar una incapacidad. Se debe realizar una indagación por vigilancia a la salud de las personas que presenten molestias reciban una atención y tratamiento oportuno, de esta manera evitar lesiones graves.

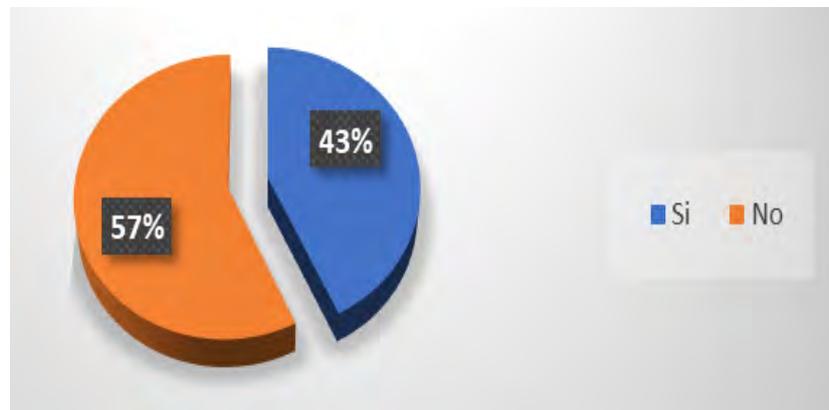
Pregunta 7. ¿Se ha ausentado del trabajo por molestias de espalda, cuello, hombros o manos?

Tabla 9. Cuadro estadístico porcentual pregunta 7 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 3 | 43% |
| No | 4 | 57% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 10. Porcentaje de ausentismo por molestias o dolores musculo esqueléticos.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

El 57% de las personas evaluadas se ausentado del trabajo por molestias y dolores musculo-esqueléticos afectando tanto a la persona como a la Institución. Se debe realizar un programa de prevención de riesgo ergonómico de forma integral que incluya conducta y ambiente laboral, para evitar que exista ausentismos en el trabajo y se vea afectada la productividad.

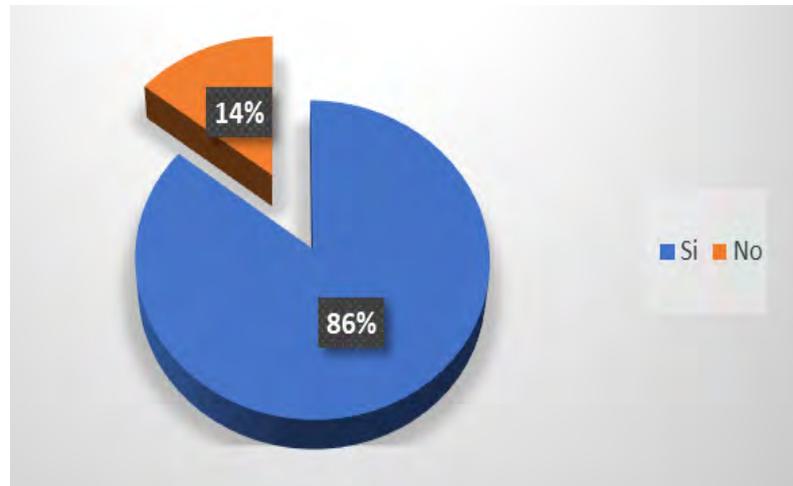
Pregunta 8. ¿Ha recibido capacitación o información sobre riesgos psicosociales?

Tabla 10. Cuadro estadístico porcentual pregunta 8 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 6 | 86% |
| No | 1 | 14% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 11. Porcentaje de capacitación en ergonomía al personal.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación:

El 86% de las personas manifiestan que no han recibido capacitación sobre riesgos psicosociales en sus puestos de trabajo por lo que se debe impulsar los programas de capacitación en riesgos psicosociales identificando necesidades y mejoras. Se debe evaluar los programas de capacitación a mediano y largo plazo ya que a pesar de recibir formación el personal presenta molestias, inconvenientes familiares, entre alteraciones físicas como dolores músculo-esqueléticos.

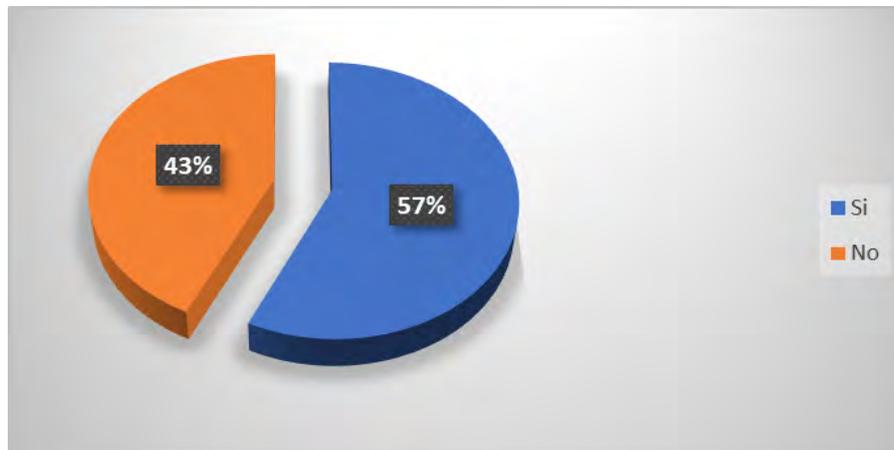
Pregunta 9. ¿Considera que su puesto de trabajo es adecuado y cómodo en cuanto a la actividad que realiza?

Tabla 11. Cuadro estadístico porcentual pregunta 9 Encuesta.

| Alternativa | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------|------------|------------|
| Si | 4 | 57% |
| No | 3 | 43% |
| Total | 7 | 100% |

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 12. Porcentaje consideración de puesto de trabajo.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis e Interpretación

El 57% de los encuestados manifiesta que el puesto no es adecuado, hay que tomar el estado de clima, la clase de usuarios que ingresan al vehículo entre otros factores. Hay que realizar un análisis de la mejora de puestos de trabajo considerando criterios ergonómicos y riesgos psicosociales y de adaptabilidad de las personas que actualmente laboran.

Pregunta 10. Señale alguna recomendación en su puesto de trabajo

Se ha realizado considerado los criterios y recomendaciones del personal de acuerdo con la comodidad y obtuvieron los siguientes criterios:

- Si es posible un asiento ergonómico
- El espacio es muy reducido, pero los usuarios se acomodan, aunque sería factible el dialogo y confianza con ellos.
- Realizar pausas activas para evitar molestias y dolor.
- Realizar charlas a las familias de los conductores para que entiendan nuestra rutina diaria
- En cuanto a la exposición prolongada de la luz del sol buscar una solución para el hemi-cuerpo afectado

Discusión

La fase de discusión desempeña un papel central en la interpretación de los resultados de esta investigación y en su contextualización dentro del marco teórico existente. Dicho análisis se distingue por su enfoque técnico y la utilización de datos cuantitativos recabados durante el estudio. En esta sección, se abordarán los elementos críticos emergentes a raíz de la recopilación y análisis de datos.

Coherencia con el Marco Teórico

Los resultados de esta investigación convergen de manera coherente con el corpus teórico preexistente. Los datos recopilados corroboran las teorías presentadas por Pérez (2023), quien previamente señalaron la alta incidencia de problemas musculoesqueléticos en ocupaciones que involucran conducción sostenida.

Relación de los resultados con los objetivos

Los resultados obtenidos en esta investigación se relacionan de manera directa con la pregunta original y los objetivos planteados en la sección de Introducción. La pregunta original indagaba sobre la prevalencia de problemas musculoesqueléticos y ergonómicos entre los conductores del sindicato de Choferes de Gualaceo, mientras que los objetivos incluían determinar la coherencia con el marco teórico, apoyar la hipótesis, identificar puntos débiles y discrepancias, proponer posibles interpretaciones alternativas y señalar áreas que requieren investigaciones adicionales. Los resultados confirman la alta prevalencia de molestias y dolores musculoesqueléticos, apoyando así la pregunta original y los objetivos de la investigación.

Apoyo a la Hipótesis

Los resultados obtenidos en esta investigación respaldan de manera sólida la hipótesis planteada en el inicio del estudio. La alta prevalencia de molestias y dolores musculoesqueléticos observada, especialmente en las regiones cervical y lumbar, sustenta la suposición de que los conductores enfrentan riesgos significativos para su salud musculoesquelética debido a las demandas laborales.

De acuerdo con los datos recopilados, el 57% de los participantes afirmó que no se encontraba satisfecho con el mobiliario en su lugar de trabajo, lo que sugiere la presencia de condiciones ergonómicas deficientes que pueden ser un factor clave en la aparición de molestias musculoesqueléticas. Además, el 75% de los encuestados informó que no realizaba pausas activas durante su jornada laboral, lo que destaca la necesidad de implementar programas de pausas activas para aliviar la carga ergonómica.

Coherencia con Investigaciones Previas

La consistencia de los hallazgos con investigaciones anteriores respalda la relevancia de este estudio. Resultados concordantes con investigaciones previas, en particular las de (Pérez, 2023), estas indican la existencia de problemas ergonómicos y musculoesqueléticos en ocupaciones que implican conducción prolongada. La complementación de esta evidencia previa con datos específicos de los conductores del sindicato de Choferes de Gualaceo amplía y enriquece el panorama existente.

Puntos Débiles y Discrepancias

El análisis de los resultados revela áreas de conflicto y divergencias que merecen atención. La ausencia de pausas activas, un factor esencial para prevenir molestias musculoesqueléticas presenta una disparidad significativa. La duración persistente de las molestias, especialmente en la espalda y el cuello, emerge como un desafío central. Esto sugiere que los conductores se enfrentan a una alta carga ergonómica en sus tareas diarias, lo que podría perjudicar su bienestar físico.

Explicación de Resultados Inesperados

Resulta interesante observar que el 86% de los encuestados manifestó no haber recibido capacitación en riesgos psicosociales. Esta discrepancia inesperada llama la atención sobre la posible falta de enfoque en factores psicosociales en los programas de capacitación y formación. Este hallazgo representa una oportunidad para futuras investigaciones que exploren la subrepresentación de la formación en riesgos psicosociales y propongan enmiendas en el diseño de programas de capacitación.

Necesidad de Investigaciones Adicionales

Los resultados de esta investigación arrojan luz sobre la alta prevalencia de problemas musculoesqueléticos y ergonómicos en conductores del sindicato de Choferes de Gualaceo. Sin embargo, la discusión plantea la necesidad de investigaciones suplementarias que examinen la efectividad de las medidas de prevención y control. La percepción generalizada de que el mobiliario es inadecuado entre los empleados y la falta de capacitación en riesgos psicosociales demanda una exploración más profunda y el diseño de programas de capacitación más integrales.

Aunque los resultados respaldan en gran medida las hipótesis y las teorías previas, hay áreas de debilidad y discrepancias que merecen ser abordadas. Un punto débil significativo es la falta generalizada de pausas activas durante la jornada laboral, lo que destaca la necesidad de programas de pausas activas para aliviar la carga ergonómica. Además, la persistencia de las molestias, especialmente en la espalda y el cuello, es una discrepancia inesperada que requiere una investigación adicional para comprender mejor sus causas y consecuencias.

Una interpretación alternativa de los resultados podría considerar factores adicionales, como la influencia de las características individuales de los conductores, sus hábitos personales y su exposición a condiciones ambientales específicas. Para responder a esta pregunta y explorar más a fondo las implicaciones de los resultados, sería beneficioso realizar investigaciones adicionales que incluyan un análisis más detallado de las características individuales y los factores ambientales que podrían influir en la salud musculoesquelética de los conductores. Estos estudios adicionales podrían arrojar luz sobre posibles enfoques de intervención más específicos y personalizados.

Los resultados de esta investigación presentan novedades importantes en el contexto de los conductores del sindicato de Choferes de Gualaceo. Aunque las preocupaciones sobre problemas musculoesqueléticos en ocupaciones de conducción prolongada no son novedosas en la literatura, este estudio aporta evidencia específica para esta población en particular. La alta prevalencia de molestias musculoesqueléticas y la falta de capacitación en riesgos psicosociales representan aspectos novedosos que destacan la necesidad de medidas de prevención y mejoras en las condiciones laborales para los conductores. Estos resultados respaldan la relevancia de abordar los riesgos ergonómicos y musculoesqueléticos en esta población laboral específica y sugieren que podrían aplicarse soluciones más personalizadas y efectivas.

Conclusión

Este estudio examinó los riesgos psicosociales y sus consecuencias psicofísicas en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo. Los resultados respaldaron la hipótesis de que estos riesgos afectan significativamente la salud de los conductores, manifestándose en una alta prevalencia de molestias musculoesqueléticas y deficiencias ergonómicas en el lugar de trabajo. La falta de capacitación en riesgos psicosociales y la necesidad de programas de prevención integral se destacaron como áreas críticas de intervención. Estas conclusiones generales subrayan la importancia de abordar los factores de riesgo psicosocial y ergonómico en esta población laboral específica para mejorar su bienestar y calidad de vida.

Los resultados de esta investigación respaldan la hipótesis de que los riesgos psicosociales influyen en los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo, provocando enfermedades psicofísicas. La alta prevalencia de molestias y dolores musculoesqueléticos, especialmente en las regiones cervical y lumbar, está estrechamente relacionada con factores de riesgo intralaborales, extralaborales e individuales. Esto destaca la importancia de abordar tanto los aspectos ergonómicos como los riesgos psicosociales en la salud de los conductores.

La ausencia de satisfacción con el mobiliario y la falta de implementación de pausas activas durante la jornada laboral emergen como desafíos críticos que deben ser abordados para prevenir y mitigar las consecuencias psicofísicas en los conductores. Estas limitaciones ergonómicas han sido identificadas como un punto débil significativo en el contexto de esta investigación.

A pesar de la alta prevalencia de riesgos psicosociales, el 86% de los encuestados manifestó no haber recibido capacitación en riesgos psicosociales. Esta discrepancia inesperada indica la necesidad de mejorar los programas de capacitación y formación en este aspecto. Estas limitaciones de formación presentan oportunidades para futuras investigaciones que evalúen la efectividad de los programas de capacitación y su impacto en la salud de los conductores.

Recomendamos la implementación de programas de prevención que aborden tanto los factores ergonómicos como los riesgos psicosociales en el trabajo de los conductores del Sindicato de Choferes Profesionales de Gualaceo. Estas intervenciones podrían contribuir significativamente a mejorar la salud y el bienestar de estos trabajadores, al tiempo que aumentarían su productividad y calidad de vida.

En cuanto a las limitaciones de este estudio, debemos mencionar que los resultados se basan en datos recopilados de una muestra específica de conductores de Gualaceo, lo que limita su generalización a otras poblaciones o contextos laborales. Además, se recomienda realizar investigaciones adicionales que exploren más a fondo las causas y consecuencias de los riesgos psicosociales y ergonómicos en esta población, lo que podría contribuir a una comprensión más completa del problema.

Referencias

- Allende, F., Acuña, J., Correa, L., & De La Cruz, J. (2022). Estrés académico y calidad del sueño en tiempos de pandemia por COVID-19 en estudiantes de medicina de una universidad del Perú. . *Revista de la Facultad de Medicina*, 70(3), e93475-e93475.
- Bravo, C., & Nazar, G. (12 de 2015). Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. *Salud de los Trabajadores*, 23(2). https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-01382015000200004
- Cartagena, É., & Vargas, Y.C. (2022). Validación de un instrumento para la evaluación del consentimiento informado y su uso en investigación en estudiantes universitarios. *Ciencia y Tecnología para la Salud Visual y Ocular*, 19(2), 7.
- Guerrero, A.R. (2022). Validación de un cuestionario sobre Alfabetización Ambiental mediante juicio de expertos. *Revista Eureka sobre Enseñanza y Divulgación de las Ciencias*, 19(3). https://doi.org/10.25267/Rev_Eureka_ensen_divulg_cienc.2022.v19.i3.3101
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo España. (2021). *Seguridad en el trabajo*. Servicio de Ediciones y Publicaciones–INSHT.
- Melo, G., Robles, A., & Rangel, Y. (2022). Validación inicial de un instrumento para medir la competencia digital docente. . *Campus Virtuales*, 11(2), 97-106.
- Quevedo, N., García, N., & Cañizares, F. (2022). Incidencia grupal en la formación ética profesional desde el eje transversal investigativo. *Conrado*, 18(85), 37-44.

- Santillán, D. (2022). *Estimación de intervalos de confianza BOOTSTRAP de proporciones de factores asociados a inhumaciones por causa de COVID-19 en el Cementerio General de Riobamba periodo marzo 2020–abril 2021* [Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Repositorio Institucional <http://dspace.espech.edu.ec/handle/123456789/18040>
- Vargas, G. (2022). Aplicación de la teoría rensis likert en el clima organizacional de una institución educativa. Lima, 2021. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(1), 994-1018.
- Vázquez, L., Patón, R., Álvarez, O., Calvo, M., & Fuentes, C. (2023). Actividad física y calidad de vida de adultos mayores en Argentina: un estudio transversal. *Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación*, (48), 86-93.
- Veliz, L.C. (2012). Análisis crítico del paradigma positivista y su influencia en el desarrollo del conocimiento de enfermería. *Índice de Enfermería*, 21(4).

Autores

Roxana Elizabeth Yanza Lituma. Médico General.

Angel Giovanni Quinde Alvear. Coordinador Académico de la Maestría en Salud y Seguridad Ocupacional de la Universidad Católica de Cuenca, Docente carrera Ingeniería Industrial, Especialista en Seguridad y Salud Ocupacional.

Declaración

Conflicto de interés

No tenemos ningún conflicto de interés que declarar.

Financiamiento

Sin ayuda financiera de partes ajenas a este artículo.

Notas

El artículo es original y no ha sido publicado previamente.