

Fecha de elaboración: 30.04.2021			
Tipo de documento	TID:	Obra creación:	Proyecto investigación: X
Título: Análisis de incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S			
Autor(es): Astrid Torres, Isabel Ladino y José Tangarife			
Tutor(es): Kenia M. González Pedraza			
Fecha de finalización: 01.05.2021			
Temática: Riesgo Psicosocial			
Tipo de investigación: Cuantitativa, exploratoria			
Resumen:			
<p>La finalidad de esta investigación tiene como objetivo determinar cuáles son los factores de riesgo psicosocial que inciden en los conductores de servicio municipal por la emergencia actual COVID 19. Este estudio es de tipo cualitativo exploratorio y se desarrolló con los conductores Transportes del Tundama de Duitama, la muestra estuvo constituida por 66 conductores entre hombres y mujeres, con más de un año de antigüedad, a quienes se les aplicó una encuesta de 105 preguntas para medir Percepción de la situación, estado de ánimo, físico y cambios en el trabajo. Los resultados más representativos fueron el estrés, fatiga, estado de ánimo alterado y miedo al contagio se evidencio la falta de apoyo, acompañamiento y reconocimiento por parte de las entidades gubernamentales y asociaciones de transportadores de igual manera ellos perciben mayor apoyo de sus familias y sus amigos.</p>			
Palabras clave: Incidencia, Emergencia sanitaria COVID-19, Riesgo Psicosocial			
Planteamiento del problema:			
<p>El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de Salud, (OMS, 2020) a través de la Organización Panamericana de la salud, (OPM, 2020) declara emergencia de salud pública y caracteriza al COVID-19 como una pandemia dado a su velocidad de propagación; en Colombia mediante la Resolución 385 Minsalud (2020) decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional e implementado medidas sanitarias. Así mismo la OIT (2020) requiere adoptar medidas urgentes para proteger a los trabajadores en su lugar de trabajo, y sostener los puestos de trabajo. Colombia entra en un aislamiento preventivo obligatorio a partir del 25 marzo de 2020 emitido en el Decreto 457 (Ministerio del Interior [Mininterior], 2020. El transporte público y masivo de pasajeros se convierte entonces en un vector de propagación del virus por lo que se establecieron protocolos de bioseguridad y el ministerio de transporte publicó un ABC para contrarrestar la propagación del virus dentro de los sistemas de transporte. Por lo anterior surge la iniciativa de realizar una investigación del tema del riesgo psicosocial frente a la pandemia enfocado al sector transporte debido a la carga laboral en la aplicación del protocolo de bioseguridad y la ejecución las normas para prestar el servicio, aspecto que recae directamente sobre el conductor; quien debe estar pendiente</p>			

de la salud de los pasajeros, de la propia y lidiando con la incertidumbre que genera el factor económico. Colmena (2020).

Pregunta:

¿Cuál es la incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S?

Objetivos:

Analizar la incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S.

Identificar los factores de riesgo psicosocial en los conductores de servicio urbano de Transportes del Tundama S.A.

Determinar las consecuencias a nivel Psicosocial en los conductores de servicio urbano por la pandemia del COVID-19.

Marco teórico:

Para el desarrollo de esta investigación se tomaron en cuenta los siguientes referentes teóricos, de acuerdo a la OIT (2013), los riesgos psicosociales son “aquellas características de las condiciones de trabajo que afectan a la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos, a los que se llama estrés. A partir de 1987 el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo comenzó a aplicar “Encuestas nacionales de condiciones de trabajo” y a partir de la tercera encuesta incluye elementos de análisis psicosocial referidos a los contenidos del estatus del puesto, del horario de trabajo y la participación laboral (Moreno, 2011) [pp.19 -20].

En Colombia mediante el Decreto 614, se instituyen nuevas medidas para la organización de la salud ocupacional y se establece que los empleadores tienen el deber de construir, desarrollar y evaluar programas completos de salud ocupacional en las empresas. Desde ese momento se consideran los riesgos psicosociales. [pp.20].

Autores como Salgado (2015) afirma que “existen pocos estudios regionales que aborden la temática en conductores y que abarquen tanto los factores Intralaborales como Extralaborales para la evaluación de los riesgos psicosociales”. [pp. 21].

La Agencia Europea para la Salud y Seguridad en el Trabajo al año 2011 constata que los conductores del transporte terrestre son los más afectados por estrés laboral al compararlos con otras actividades económicas. [pp.22]. Por otro lado, Benoit et. al, (2014) Cita que los altos índices de estrés laboral en operadores del transporte urbano se han asociado a tensión, fatiga y carga mental. [pp.22].

Ante la pandemia del COVID-19, [OMS], (2020) y en Colombia en la Resolución 385 (Minisalud, 2020), el Estado colombiano y empresas han tomado varias medidas de salud pública previniendo el alto contagio en la población y evitando el “Contacto estrecho que se pueden dar en medios de transporte, que se consideran exposición no protegida, y a los pasajeros situarlos en un radio de dos asientos” Sura (2020). [pp.21].

Por el momento, se cuenta con escasas evidencias sobre el impacto psicológico de la COVID-19 en la población, con solo tres investigaciones en el continente asiático especialmente en china realizados un mes después del anuncio del COVID-19 como pandemia. [pp.22-23].

Método:

El presente estudio es de tipo Cuantitativo no experimental teniendo en cuenta la información suministrada también por Hernández, Fernández y Baptista (2014), quienes consideran que la investigación cuantitativa considera que el conocimiento debe ser objetivo, y que este se genera a partir de un proceso deductivo en el que, a través de la medicación numérica y el análisis estadístico inferencial, se prueban hipótesis previamente formuladas. En este proyecto se recolectan y analizan los datos en un solo momento para evaluar la situación de análisis y concluir con respecto al tema en estudio. [pp. 35].

Se tomó una muestra de la población de 79 conductores se estableció un nivel de confianza de 95% y un margen de error del 5% dando como resultado 66 personas para realizar la encuesta. [pp. 37].

El instrumento de recolección de datos es una encuesta cuyas preguntas están orientadas al análisis de cómo ha impactado la emergencia sanitaria COVID-19 a los conductores en su trabajo. Esta encuesta tiene una duración de 10-15 minutos y consta de 105 preguntas. [pp. 39].

Resultados, hallazgos u obra realizada:

Después de haber desarrollado el análisis de cada una las preguntas de la encuesta, se pudo establecer que por causa del COVID-19 se presenta una incidencia en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 de la Empresa Transportes Tundama S.A.S. Se determina a través de los resultados que se afectan algunos factores psicosociales en las 66 personas encuestadas, lo que nos alerta hacia importancia de aplicar la batería de riesgo psicosocial y establecer un programa de vigilancia epidemiológico que establezca los planes de acción necesarios.

Se identifican los factores de riesgo psicosocial que presentan alta frecuencia en esta investigación, los cuales son: Estrés con 58%, fatiga con 47%, estado de ánimo alterado con 51% y miedo al contagio con 85%, esta última tienen una incidencia en el factor emocional y extralaboral debido al temor de contagiar a su familia al ser la actividad de transporte de pasajeros una labor de alto contagio [pp. 58].

Conclusiones:

Los factores de riesgo identificados tienen las siguientes consecuencias: López (2007) el estrés produce problemas de sueño, actitud irritada o de angustia, incapacidad para relajarse o concentrarse, mayor riesgo de sufrir un accidente en el trabajo, disminución del interés por el trabajo, tendencia a sufrir adicciones (drogas, alcohol, tabaco...); por otra parte Bracho y quintero (2020) menciona que la fatiga genera mayor probabilidad de accidentes laborales, absentismo de los trabajadores fatigados, incremento del riesgo de enfermedades cardiovasculares y disminución del estado de alerta y vigilancia; los

estados de ánimo alterados pueden llevar a tristeza prolongada, incapacidad para concentrarse, indecisión, ataques de llanto inexplicables, sentimientos de culpa, falta de valor, cambios significativos en el apetito y los patrones del sueño, irritabilidad, furia, preocupación, agitación, ansiedad; en cuanto al miedo al contagio este se relaciona con trastornos psicossomáticos, somatomorfos e hipocondriacos. De acuerdo a estos resultados es necesario un plan de intervención prioritario [pp. 60].

Productos derivados:

Análisis de incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S

Isabel C. Ladino Ladino

Cod. 11206114

José A. Tangarife David

Cod. 11206136

Astrid Y. Torres Amaya

Cod. 11206288

Corporación Universitaria Unitec

Escuela de Ciencias Económicas y Administrativas

Especialización Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Bogotá, Distrito Capital

1 de mayo de 2021

Análisis de incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S

Isabel C. Ladino Ladino

Cod. 11206114

José A. Tangarife David

Cod. 11206136

Astrid Y. Torres Amaya

Cod. 11206288

Kenia M. González Pedraza

Director

Corporación Universitaria Unitec

Escuela de Ciencias Económicas y Administrativas

Especialización Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Bogotá, Distrito Capital

1 de mayo de 2021

Tabla de contenido

Resumen	7
Introducción	8
Justificación	13
Planteamiento del problema	15
Pregunta de investigación	17
Objetivos	18
Objetivo General	18
Objetivos Específicos	18
Marco Teórico	19
Riesgos Laborales	19
Riesgos Psicosociales	19
Riesgos Psicosociales emergentes	20
Emergencia Sanitaria	21
Estrés Laboral en conductores	22
Estado del Arte	29
Investigaciones Internacionales	29
Investigaciones Nacionales	33
Método	35
Contexto de la empresa	35
Tipo y diseño de estudio	35
Participantes o fuentes de datos	36
Criterios de inclusión	37
Criterios de Exclusión	37
Tamaño de la Muestra	37

Selección de la muestra	38
Recolección de datos	38
Procedimiento	38
Identificación del proyecto	38
Diseño del proyecto	38
Fase de ejecución	39
Informe Final y Devolución	39
Instrumentos	39
Análisis	40
Resultados o hallazgos	41
Discusión de resultados	58
Conclusiones	60
Recomendaciones	61
Listado de referencias	62
Anexos	69

Lista de Tablas

Tabla 1. Factores de Estrés	10
Tabla 2. Marco Legal	24
Tabla 3. Estado del Arte	29
Tabla 4. Información Sociodemográfica	36
Tabla 5. Estrato social conductores	36
Tabla 6. Antigüedad en conductores	37

Lista de Figuras

Figura 1. Tamaño de la Muestra	37
Figura 2. Comparativo de la Operatividad Antes y Durante la crisis del COVID-19	41
Figura 3. Horas de Conducción ANTES y DURANTE la crisis del COVID 19	43
Figura 4. Número de días laborales ANTES y DURANTE la crisis del COVID 19	43
Figura 5. Accidentalidad e infracciones de tránsito durante la Crisis del COVID 19	44
Figura 6. Percepción del riesgo ante la conducción por contagio por COVID 19	45
Figura 7. Temores y decisiones frente a la crisis por COVID 19	46
Figura 8. Percepción de apoyo a los conductores por parte de diversos Sectores.	47
Figura 9. Decisiones acertadas con respecto a la emergencia actual	48
Figura 10. Reconocimiento de las entidades	49
Figura 11. Cambios en el trabajo	50
Figura 12. Cumplimiento de normas viales en la pandemia	52
Figura 13. Efectos físicos y emocionales después de la labor	53
Figura 14. Síntomas físicos y emocionales a causa de la pandemia	54
Figura 15. Percepción interna a causa de la pandemia.	55
Figura 16. Frecuencia de dificultades emocionales a causa de la pandemia	57

Resumen

El presente estudio de investigación tiene como objetivo determinar cuáles son los factores de riesgo psicosocial que inciden en los conductores de servicio municipal por la emergencia actual por COVID 19. Este es de tipo cualitativo exploratorio y se desarrolló con los conductores de Transportes del Tundama de la ciudad de Duitama, teniendo en cuenta el personal con más de un año de antigüedad, estrato 1 o 2, con edades entre 24 a 65 años. Quienes cumplen con estos criterios son 79 personas, para trabajar con un nivel de confianza de 95% y un margen de error de 5% se toma una muestra de 66 sujetos entre hombres y mujeres.

El instrumento seleccionado se basa en una investigación impulsada por la Universidad de Valencia en colaboración con FENADISMER que busca estudiar cómo afecta el cambio en las condiciones de trabajo por el COVID-19 a los conductores profesionales. En los resultados obtenidos se evidencio un alto porcentaje de estrés, fatiga, estado de ánimo alterado y miedo al contagio; también se evidencia el poco apoyo por parte de asociaciones de trabajadores, la sociedad y entidades gubernamentales. Un aumento en las responsabilidades para dar cumplimiento al protocolo de bioseguridad debido a una falta de claridad en las normas y una alta exigencia para este gremio.

Palabras Claves: Incidencia, Emergencia sanitaria COVID-19, Riesgo Psicosocial

Introducción

La Seguridad y Salud en el trabajo es una especialidad que centra su accionar en la prevención y para ello recopila y analiza información con la que define estrategias orientadas a la protección y promoción de la salud; a fin disminuir la probabilidad de aparición de lesiones y enfermedades asociadas a las condiciones de trabajo. Todos estos factores deben ser tenidos en cuenta por el profesional a cargo, analizando y observando detalladamente cada uno de estos, de tal manera que se pueda evaluar y analizar al detalle las consecuencias de los cambios que surjan y la forma en la cual pueden afectar el adecuado cumplimiento de los objetivos.

A raíz de la emergencia sanitaria declarada en el 2020 debido a la pandemia por el virus COVID-19, el Gobierno Nacional estableció regulaciones que buscan disminuir la tasa de contagios y muertes. Aunque es sabido que todos los decretos y regulaciones que emana el Gobierno de Colombia se hacen para guardar la salud y bienestar de todos los habitantes, no se tenía establecido las consecuencias de estas medidas en los diferentes contextos, sectores y poblaciones.

El sector transportador ha mantenido la economía del país fluyendo lentamente aun en tiempos de confinamiento, sin embargo, el transporte de pasajeros se ha visto detenido por completo hasta hace poco tiempo, sus necesidades se han invisibilizado, teniendo en cuenta que son muy importantes para la reactivación de la economía nacional.

La presente investigación tiene como objetivo evaluar el impacto que ha tenido la emergencia sanitaria y los diferentes decretos y regulaciones que se han dictado desde el gobierno nacional de Colombia sobre el riesgo Psicosocial de los conductores de la empresa

Transportes Tundama S.A., del Municipio de Duitama en el departamento de Boyacá. Tomando esta empresa como muestra de las tantas empresas afectadas.

Teniendo en cuenta este nuevo contexto como grupo investigador es conocer el análisis de incidencia que tienen estas nuevas dinámicas en la salud mental de los conductores y el riesgo Psicosocial al que se ven expuestos los conductores de la empresa Transportes Tundama y de este modo poder tener una base para futuras investigaciones contrastar si estos mismos resultados que obtengamos los podremos evidenciar en otras empresas de transporte público del país; ya que, la salud y la calidad de vida están asociadas según se ha planteado en gran parte a las características “ambientales, contextuales y culturales”. (Oblitas, 2008).

Empleando las palabras de Moreno (2011), “los riesgos laborales psicosociales son situaciones laborales que tienen una alta probabilidad de dañar gravemente la salud de los trabajadores, física, social o mentalmente”. Desde este punto de vista el trabajo incide directamente sobre la salud de los trabajadores de manera positiva y también de manera negativa en una relación entre los factores físicos, psíquicos, biológicos, químicos y psicosociales. De este modo cabe resaltar que las condiciones laborales pueden de cierto modo diezmar la salud de los trabajadores o por otro lado permitir que dicha afectación sea mínima (Acosta et al. 2006).

Según la Organización Internacional del Trabajo; (OIT, 2013) los factores psicosociales en el trabajo yacen en las interacciones entre el trabajo, el ambiente, el nivel de satisfacción en el trabajo y las condiciones de trabajo; además de las capacidades del trabajador, su escala de necesidades, su contexto cultural dentro y fuera del trabajo, todo lo cual, a través de percepciones y experiencias pueden influir en la salud y en el rendimiento y la satisfacción en el trabajo (Sauter et. al 1998).

Dentro de estos factores Benach et al. (2002). Se referencia la intensidad, sobrecarga y ritmo del trabajo, los horarios, los controles, el tipo de estructura y jerarquización, la cultura organizacional y funciones, relaciones interpersonales, el objeto social, desarrollo de carreras al interior de la organización, relación trabajo familia y seguridad contractual.

Un desequilibrio en las dinámicas de estos factores sobre el trabajador puede incidir en la aparición de temas de estrés laboral el cual es considerado por Cary et al. (1988) como un conjunto de respuestas fisiológicas, emocionales y conductuales del organismo ante estímulos o situaciones que signifiquen peligro y que no se ajusten a los conocimientos y capacidades del trabajo.

Tabla 1

Factores de Estrés

Factor	Característica
Contenido del trabajo	Falta de variedad en el trabajo, ciclos cortos de trabajo, trabajo fragmentado y sin sentido, bajo uso de habilidades, alta incertidumbre, relación intensa
Sobrecarga y ritmo	Exceso de trabajo, ritmo del trabajo, alta presión temporal, plazos urgentes de finalización
Horarios	Cambio de turnos, cambio nocturno, horarios inflexibles, horario de trabajo imprevisible, jornadas largas o sin tiempo para la interacción
Control	Baja participación en la toma de decisiones, baja capacidad de control sobre la carga de trabajo
Ambiente y equipos	Malas condiciones de trabajo, equipos de trabajo inadecuados, ausencia de mantenimiento de los equipos, falta de espacio personal, escasa luz o excesivo ruido
Cultura organizacional y funciones	Mala comunicación interna, bajos niveles de apoyo, falta de definición de las propias tareas o de acuerdo con los objetivos organizacionales
Relaciones interpersonales	Aislamiento físico o social, escasas relaciones con los jefes, conflictos laborales, falta de apoyo social
Rol en la organización	Ambigüedad de rol, conflicto de rol y responsabilidad sobre personas
Desarrollo de carreras	Incertidumbre o paralización de la carrera profesional, baja o excesiva promoción, pobre remuneración, inseguridad contractual
Relación trabajo-familia	Demandas conflictivas entre el trabajo y la familia, bajo apoyo familiar, problemas duales de carrera
Seguridad contractual	Trabajo precario, trabajo temporal, incertidumbre de futuro laboral, insuficiente remuneración

Fuente: (Camacho & Mayorga, 2017)

La Resolución 2646 del (Ministerio de Protección Social [Minsalud], 2008) “tiene como objetivo dar los parámetros en la identificación de los riesgos psicosociales en el trabajo asociados al estrés ocupacional”. En dicha resolución establece las disposiciones y se definen responsabilidades para la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo y para determinación del origen de las patologías causadas por el estrés ocupacional. De igual modo el Decreto 1832 del (Ministerio de Trabajo [Mintrabajo] y Minsalud, 1994) “establece las enfermedades más comunes asociadas al estrés laboral y de esta forma la reglamentación colombiana hace un énfasis especial en dichas disposiciones para la protección de la salud de todos los trabajadores en el territorio nacional”. (Artículo 1, numeral 42)

Las condiciones laborales que rodean a los conductores de servicio público de territorio Nacional varían según el contexto geográfico y cultural y a las dinámicas de cada empresa de transporte con sus empleados en relación a la productividad. Según Chaparro (2001) En Colombia el servicio de transporte público urbano es prestado por cooperativas o empresas, instituciones particulares, que actúan como entidades de afiliación o de asociación de propietarios de vehículos y además también son dueñas y administradoras de dichos vehículos. La gran mayoría de estas empresas o dueños de vehículos afilian un conductor a los temas de seguridad social y demás prestaciones y el tema salarial lo determinan según la productividad o movilización de pasajeros en determinado lapso de tiempo tomado en días.

La tarea de la conducción de un vehículo de pasajeros involucra para el operador de dicho vehículo un nivel de concentración permanente y las investigaciones evidencian que los índices de estrés laboral para dichas personas están asociados a las “fatigas ergonómicas y cansancio mental” Benoit et. al (2014).

Y En el ámbito de un conductor de una ruta de servicio público, además de las paradas, el tráfico, el ruido que debe soportar todas persona que conduce un automóvil, se debe de adicionar es la presión del tiempo por marcar su tarjeta a la hora, la frustración para atender público, los horarios de trabajo por turnos rotatorios, el ruido, la polución y las congestiones de tráfico y la atención sobre el funcionamiento mecánico del vehículo (Salazar & Pereda, 2010).

Adicional a dichas labores y por motivo de los decretos emanados por el Gobierno a razón de la emergencia sanitaria por el Covid-19, los conductores deben estar expuestos a aglomeraciones dentro del vehículo, a atender con los cuidados y demás protocolos de bioseguridad personal y el de sus pasajeros; teniendo en cuenta que en Colombia el pago del concepto de pasaje aún se realiza para la mayoría de empresas en efectivo y el tema del manejo de dinero de este modo hace más compleja la situación para los conductores. Además de ello, hay cierta presión para atender la demanda productiva impartida por la empresa, teniendo en cuenta que el volumen de personas en las calles ha disminuido de manera notable con los temas de la virtualización de la educación y el trabajo desde casa de una gran parte de la población.

Justificación

La situación generada debido a la crisis a nivel mundial por causa del virus COVID-19 que afecta diversos sectores de la economía, ha traído consigo una serie de consecuencias en diversos ámbitos.

El transporte está ubicado en el sector terciario de las actividades económicas, el cual es importante en la economía. Dentro de este sector se observa cómo los distintos servicios se vieron afectados de una manera diferente en los tiempos de confinamiento o pandemia, observando como el transporte terrestre de suministros continuó sin descanso con sus actividades en las distintas regiones del país, pero el servicio de transporte público de pasajeros fue uno de los más afectado debido a las restricciones impuestas.

La Resolución 666 y 677 Minsalud (2020) establece las condiciones bajo las cuales deben operar los trabajadores del sector del transporte, estableciendo una serie de normas a cumplir y responsabilidades extra de las cuales los conductores deben estar pendientes so pena de una sanción para su vehículo o para la empresa a la cual se encuentran afiliados. Las ARL están en la obligación de dar acompañamiento en cuanto a la creación del protocolo, Colmena (2020).

Este proyecto de investigación se considera importante debido a que no se han realizado en Colombia estudios que permitan profundizar sobre los riesgos psicosociales en este sector productivo en el servicio de transporte Urbano y que pueda determinar las consecuencias generadas en una de las áreas productivas más importantes del país para la reactivación de la economía.

Este sector económico se enfrenta a un dilema que confronta la salud y la economía y en este orden de ideas es importante revisar de manera profunda las consecuencias que ha traído la pandemia a este sector específico del transporte de pasajeros y las realidades que rodean a los conductores de la empresa de Transporte Tundama y poder contrastar esta realidad específica con las otras realidades que viven a diario miles empresas del sector de transporte del país.

Este proyecto de investigación es importante para el área del transporte teniendo en cuenta que como proyecto innovador permite observar las consecuencias en este sector a nivel nacional tomando los resultados de esta muestra. Por otra parte, con los resultados de esta investigación la empresa Transportes del Tundama S.A. puede establecer planes de acción que mejoren el ambiente laboral y el riesgo psicosocial no sea un factor determinante en la ocurrencia de accidentes laborales o de tránsito.

Planteamiento del problema

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de Salud, (OMS, 2020) a través de la Organización Panamericana de la Salud, (OPM, 2020) declara emergencia de salud pública y caracteriza al COVID-19 como una pandemia dado a su velocidad de propagación; en Colombia mediante la Resolución 385 Minsalud (2020) decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional e implementado medidas sanitarias como lo dice: “Ordenar a los responsables de los medios de transporte públicos y privados y a quienes lo operan a adoptar las medidas higiénicas y demás que correspondan para evitar el contagio y la propagación del COVID-19”, Artículo 2 numeral 2.7. Así mismo la OIT (2020) requiere adoptar medidas urgentes para proteger a los trabajadores en su lugar de trabajo, y sostener los puestos de trabajo. Colombia entra en un aislamiento preventivo obligatorio a partir del 25 marzo de 2020 emitido en el Decreto 457 (Ministerio del Interior [Mininterior], 2020), exceptuando 34 actividades donde se garantice el derecho a la vida, salud y supervivencia.

Ante este panorama el 25 agosto de 2020 bajo el Decreto 1168 Mininterior (2020) se decreta el aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable lo que conlleva de manera ineludible a un cambio de dinámicas en todos los sectores económicos y productivos del país en los que salvo algunas restricciones la gran mayoría de habitantes deberían permanecer en sus hogares.

El transporte, en especial el transporte público y masivo de pasajeros se convierte entonces en un vector de propagación del virus; dado a las características de replicación del virus y dadas las condiciones en donde es muy complejo respetar el distanciamiento social en sistemas de transportes que fueron diseñados para transportar grandes cantidades de pasajeros. Esto conllevó a generar grandes pérdidas económicas para los transportadores; dado a que la demanda

de su servicio se vio seriamente afectada tanto por las restricciones al transporte, como en el cambio de dinámicas, al cerrar oficinas, negocios, universidades, escuelas y el sector turismo.

En el ámbito del transporte terrestre de pasajeros se establecieron protocolos de bioseguridad y el ministerio de transporte publicó un ABC para contrarrestar la propagación del virus dentro de los sistemas de transporte y aunque las normas pueden ser difíciles para llevarlas al pie de la letra, buscan en primera medida proteger a la ciudadanía a un costo muy alto para los intereses de los transportistas y empresarios del sector. Además de todo, la mayor parte de la carga de la aplicación del protocolo de bioseguridad y la impartición de las normas dentro de los vehículos recaen sobre el conductor; quien debe estar pendiente de la salud de los pasajeros, de la propia y lidiando con la incertidumbre que genera el factor económico. Colmena (2020)

Por lo anterior surge la iniciativa de realizar una investigación del tema encaminado directamente a los conductores de la empresa de Transportes Tundama. La cual cuenta con una gran cantidad de colaboradores y de la que hemos recibido autorización para realizar la implementación de nuestro estudio.

Pregunta de investigación

¿Cuál es la incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S?

Objetivos

Objetivo General

Analizar la incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S

Objetivos Específicos

- Identificar los factores de riesgo psicosocial en los conductores de servicio urbano de Transportes del Tundama S.A.
- Determinar las consecuencias a nivel Psicosocial en los conductores de servicio urbano por la pandemia del COVID-19.

Marco Teórico

Riesgos Laborales

El concepto de riesgos laborales se ha desarrollado y estructurado con el tiempo. Como lo menciona en el documento,

Factores y riesgos laborales psicosociales conceptualización, historia y cambios actuales: el concepto de riesgo laboral para la salud aparece con el reconocimiento, implícito o explícito, del derecho a la integridad física y a la salud, algo que aparece en la Alta Edad Media y en el Renacimiento con la aparición y desarrollo de los gremios y la preocupación por el buen hacer y la experiencia adquirida por los trabajadores artesanos. (Moreno, 2011)

En el mismo documento Moreno (2011) hace diferenciación entre las “tres formas de referirse a los aspectos psicosociales así: Factores psicosociales, factores psicosociales de riesgo y riesgos psicosociales”. (Mintzberg, 1993, citado por Moreno, 2011) establece que los factores psicosociales son principalmente descriptivos que “aluden a la estructura organizacional” mientras que los factores psicosociales de riesgo son predictivos en la medida en la cual pueden tener efectos lesivos negativamente para la salud y el bienestar del trabajador, los riesgos psicosociales laborales son los que tienen una alta probabilidad de dañar gravemente la salud de los trabajadores, física social o mentalmente.

Riesgos Psicosociales

De acuerdo a la OIT (2013), los riesgos psicosociales son “aquellas características de las condiciones de trabajo que afectan a la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos, a los que se llama estrés.

A partir de 1987 el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) comenzó a aplicar “Encuestas nacionales de condiciones de trabajo” y a partir de la tercera encuesta incluye elementos de análisis psicosocial referidos a los contenidos del estatus del puesto, del horario de trabajo y la participación laboral, categorías de análisis que se han mantenido con variaciones en las sucesivas ediciones. La serie de Notas Técnicas de Prevención (NTP) comienza a partir de 1988 a incluir contenidos psicosociales. (Moreno, 2011)

Bajo la Resolución 2646 (Minisalud, 2008) y Resolución 2404 (Mintrabajo, 2019):

Establece las responsabilidades y el instrumento para la identificación y determinación de origen de los riesgos psicosociales ocasionadas por el estrés laboral lo que involucra al empleador a tomar medidas frente a sus colaboradores y donde se les da un valor importante a los psicólogos para este tema.

Por otro lado, Díaz (2011) confirma en su investigación: El tema de los factores de riesgo psicosocial, ya se ha venido trabajando desde tiempo atrás, a medida que el concepto de salud se ha ampliado con el acercamiento de la idea de bienestar, la prevención y promoción de la salud.

En Colombia (Minisalud, 1984, citado por Díaz & Rentería, 2017). Mediante el Decreto 614, se instituyen nuevas medidas para la organización de la salud ocupacional y se establece que los empleadores tienen el deber de construir, desarrollar y evaluar programas completos de salud ocupacional en las empresas. Desde ese momento se comienzan a considerar los riesgos psicosociales.

Riesgos Psicosociales emergentes

Debido a los constantes cambios que se han generado es necesario tener en cuenta otro concepto que surge y es el de Riesgos Psicosociales emergentes “los cuales son definidos como cualquier riesgo que venga causado por nuevos procesos, tecnologías, lugares de trabajo, cambios sociales u organizativos”. (Moreno, 2011). A modo organizativo, estos riesgos han sido agrupados en cinco áreas: 1. Nuevas formas de contratación laboral. 2. Envejecimiento de la población laboral activa y retraso en la edad de jubilación. 3. Intensificación del trabajo. 4.

Fuertes exigencias emocionales en el trabajo. 5. Desequilibrio y conflicto entre la vida personal y laboral.

A pesar que desde hace muchos años se establecieron decretos se puede visualizar que Autores como Salgado (2015) afirma que “existen pocos estudios regionales que aborden la temática en conductores y que abarquen tanto los factores Intralaborales como Extralaborales para la evaluación de los riesgos psicosociales”. Tenido en cuenta que este tipo de empresas en su forma de contratación, jornada laboral y salario no es igual a otras empresas y que muy pocas de este sector tienen un sueldo fijo y horario de ocho (8) horas las reglamentarias por la ley colombiana. Como se menciona,

La problemática del transporte va más allá del accidente de tránsito, se extiende a la vida cotidiana de los ciudadanos y, por ende, a su salud y bienestar, ... debe ocuparse de la prevención y enlazarse con los componentes sociales y ambientales. (Alfaro et al. 2010).

Emergencia Sanitaria

Ante la pandemia del COVID-19, (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2020) y en Colombia decretada bajo la Resolución 385 (Minisalud, 2020), el Estado colombiano y empresas han tomado varias medidas de salud pública previniendo el alto contagio en la población y evitando el “Contacto estrecho que se pueden dar en aviones, buses u otros medios de transporte, que se consideran exposición no protegida, y a los pasajeros situarlos en un radio de dos asientos” Sura (2020).

Ante todas estas medidas sale a la luz como lo expresa Benavides (2020)

Lo no esencial y actividad de lo esencial, las medidas prevención de riesgos para proteger a los trabajadores que continúan sus tareas y han sido fundamentales.... Ahora vemos que son muchas y diversas las ocupaciones que son esenciales: cajeras de los supermercados, repartidores de todo tipo de mercancías, barrenderos, conductores de autobuses o metros, etc.... Ellos son los héroes de esta crisis”.

Estrés Laboral en conductores

La Agencia Europea para la Salud y Seguridad en el Trabajo al año 2011 constata que los conductores del transporte terrestre son los más afectados por estrés laboral al compararlos con otras actividades económicas (33,3% versus 23,7%).

Et (Aronsson, 1998, Couto, 2011, Flin J 2006. Mira, 2007 & Salas, 2004, como lo citado por Benoit et. al, 2014).

Indica que Los altos índices de estrés laboral en operadores del transporte urbano se han asociado a tensión, fatiga y carga mental, los cuales han sido demostrados incluso a través de respuestas neuroendocrinas con elevados niveles de cortisol, y se han relacionado a la ocurrencia de accidentes menores. Se ha reportado que padecen severo en un 3,6% y en nivel medio en un 30,1%.

Varios autores como Jélvez et. al (2013) Demostraron una prevalencia de Burnout en conductores del transporte público (Transantiago) de 23,2% y de Burnout clínico de un 6,3%. Asimismo, determinó un coeficiente de correlación de Pearson de 0,351 entre la Carga Mental y Burnout, considerando a la carga mental como un buen predictor de este síndrome (relación positiva, significativa y moderada).

Es importante observar cómo en estos estudios realizados se puede observar algunas condiciones a nivel psicosocial que afectan tanto el desempeño como el bienestar de los trabajadores conductores de transporte público. Estos estudios fueron realizados antes de que se presentara la situación generada por la pandemia por COVID 19, la cual trajo cambios en todos los ámbitos laborales.

Por el momento, se cuenta con escasas evidencias sobre el impacto psicológico inmediato de la COVID-19 en la población general, con unos pocos estudios publicados, principalmente con población china. El primero consistió en una encuesta a 1.210 personas en la que el 53% valoraba el impacto psicológico de la situación como moderado-grave, el 16% refería síntomas depresivos entre moderados o graves, el 28% síntomas de ansiedad moderada o grave y el 8% niveles de estrés moderado o grave. Para la mayoría la principal preocupación (75%) fue que sus familiares se contagiaron de

coronavirus (Wang, Pan et al., 2020). En otro estudio con residentes de Wuhan y ciudades cercanas realizado un mes después de que se declarara el brote de COVID-19, hallaron una prevalencia de síntomas de estrés postraumático del 7% (Liu et al., 2020). En tercer lugar, el mismo grupo y con una muestra más amplia de 2.091 personas, perteneciente a la China continental, hallaron una prevalencia de síntomas de estrés postraumático agudo un mes después del brote de COVID-19 del 4,6% (Sun et al., 2020, como lo citó en Bulluerka et. al 2020).

Como se menciona, el análisis en el sector del transporte sobre las consecuencias psicosociales del COVID en los conductores de Servicio Urbano, por lo cual se debe partir desde los estudios de riesgo Psicosocial realizados con anterioridad y tomar los análisis que se generan desde que se produjo la pandemia por COVID 19.

Marco Legal

Tabla. 2

Marco Legal

TIPO	NUMERO	AUTORIDAD	FECHA	ASUNTO QUE REGULA	ARTICULOS APLICABLES
Resolución	1016	Ministerio de trabajo y Seguridad Social	1989	Por la cual se reglamenta la organización, funcionamiento y forma de los Programas de Salud Ocupacional que debe desarrollar los patronos o empleadores en el país.	Artículo 10, numeral 12 Artículo 11, numeral 2.
LEY	1010	Congreso de la republica	2006	Por medio de la cual se adoptan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo. La presente ley tiene por objeto definir, prevenir, corregir y sancionar las diversas formas de agresión, maltrato, vejámenes, trato desconsiderado y ofensivo y en general todo ultraje a la dignidad humana que se ejercen sobre quienes realizan sus actividades económicas en el contexto de una relación laboral privada o pública.	Todo
Resolución	2646	Ministerio de la protección Social	2008	Por la cual se establecen disposiciones y se definen responsabilidades para la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo y para la determinación del origen de las patologías causadas por el estrés ocupacional.	Artículo 4, 6, 16, 17
LEY	1496	Congreso de la Republica	2011	Por medio de la cual se garantiza la igualdad salarial y de retribución laboral entre mujeres y hombres, se establecen mecanismos para erradicar cualquier forma de discriminación y se dictan otras disposiciones	

TIPO	NUMERO	AUTORIDAD	FECHA	ASUNTO QUE REGULA	ARTICULOS APLICABLES
Resolución	652	Ministerio de trabajo	2012	Por la cual se establece la conformación y funcionamiento del Comité de Convivencia Laboral en entidades públicas y empresas privadas y se dictan otras disposiciones.	
	1356	Ministerio de trabajo	2012	Por la cual se modifica parcialmente la Resolución 652 de 2012.	
LEY	1616	Congreso de la Republica	2013	Por medio de la cual se expide la ley de Salud Mental y se dictan otras disposiciones.	
Decreto	417	Ministerio de trabajo y Seguridad Social	17 de marzo de 2020	Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional	
Decreto	418	Ministerio del Interior	18 de marzo de 2020	Por el cual se dictan medidas transitorias para expedir normas en materia de orden público	Todo
Decreto	1072	Ministerio del Trabajo	26 mayo de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo	Todo
Resolución	312	Ministerio del Trabajo	13 feb de 2019	Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST	

TIPO	NUMERO	AUTORIDAD	FECHA	ASUNTO QUE REGULA	ARTICULOS APLICABLES
Decreto	2663	Presidencia de la republica	1950	Adopta el Código Sustantivo del Trabajo	Art. 56
	9	Congreso de la Republica	1979	Por medio del Cual se dictan Medidas Sanitarias (Código Sanitario)	Art. 604, 606
Ley	100	Congreso de la Republica	1993	Por la cual se crea el Sistema de Seguridad Social Integral	Artículo 161
Ley	378	Congreso de la Republica	1997	Por medio de la cual se aprueba el "Convenio número 161, sobre los servicios de salud en el trabajo" adoptado por la 71 Reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, OIT, Ginebra, 1985.	Art. 1,5, 9, 13, 14
Ley	1079	Ministerio de Transporte	2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte	2.2.1.6.4.1
Decreto	457	Ministerio del interior	22 de marzo de 2020	Por el cual se imparten instrucción es en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público.	Artículo 4, 5
Decreto	482	Ministerio de transporte	22 de marzo de 2020	Por el cual se dictan medidas tendientes a garantizar la prevención, diagnóstico y tratamiento del Covid-19 y se dictan otras disposiciones, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica	Artículos 13,

TIPO	NUMERO	AUTORIDAD	FECHA	ASUNTO QUE REGULA	ARTICULOS APLICABLES
Decreto	531	Ministerio del interior	8 de abril de 2020	Por el cual se imparten instrucción es en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público.	Artículo 4, 5
	569	Ministerio de Transporte	8 de abril de 2020	Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica	Artículos 2,3,5,6,7,8,9,13
Decreto	575	Ministerio de Transporte	12 de abril de 2020	Por el cual se adoptan medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el sector transporte e infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica	Artículos 5,6
Decreto	593	Ministerio del Interior	24 de abril de 2020	Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público.	Artículo 3. Numeral 28, 41, Artículo 5, Artículo 6
Decreto	636	Ministerio del Interior	6 de mayo de 2020	Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público.	Artículo 6
Resolución	385	Ministerio de salud	30 de abril de 2020	Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus	Artículo 2. Numeral 2,7
Resolución	677	Ministerio de Transporte	24 de abril de 2020	Por medio del cual se adopta el protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del coronavirus COVID-19 en el sector transporte	Todo

TIPO	NUMERO	AUTORIDAD	FECHA	ASUNTO QUE REGULA	ARTICULOS APLICABLES
Resolución	6311	Ministerio de Transporte	4 mayo de 2020	Por la cual se ordena la suspensión inmediata de la prestación del servicio público de transporte como una medida de urgencia especial y provisional	Artículos 1,2
Circular	1	Supertransporte	2020	Directrices para Empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial	
Resolución	666	Ministerio de la Protección Social y Transporte	24 de abril de 2020	Por medio del cual se adopta el protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del coronavirus COVID-19	

Estado del Arte

Las investigaciones del estado del arte presentado a continuación están agrupadas en dos tipos: la primera aborda temas sobre el Riesgo Psicosocial y el segunda sobre la emergencia decretada por la pandemia COVID-19. Cada una enfocas al sector de Transporte.

Tabla 3

Estado de Arte

Investigaciones Internacionales

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
Condiciones laborales, salud y calidad de vida en conductores.	Elena Sepúlveda, Sandra Valenzuela y Varinia Rodríguez. Chile, 2020. Metodología: Revisión bibliográfica.	Conocer las condiciones laborales, salud y calidad de vida de los trabajadores que se dedican al rubro de la conducción.	Los trabajadores que se dedican a la conducción, se configuran como una población que se encuentra sometida a una gran variedad de riesgos, entre los que se destacan riesgos físicos y psicosociales.	La calidad de vida y las condiciones laborales de estos conductores, en su mayoría es deficiente y esto los afecta de manera negativa en distintos ámbitos	La carga laboral que tienen los conductores ya que no solo se dedican a conducir, sino que hay otros trabajos no visibles que están ligados a sus tareas.
Organización y gestión en la prevención de riesgos psicosociales laborales en el transporte público urbano.	Lara Armando, Lara Napoleón, Pullas Paul, Velastegui Rommel. Ecuador 2020. Metodología: El tipo de investigación fue no experimental	Fundamentar la necesidad de gestionar los riesgos psicosociales en las operadoras de transporte público de la ciudad de Ambato. para ello fue necesario establecer la relación entre riesgos psicosociales laborales, ansiedad, siniestralidad y socio demografía.	Confirman que no se ha definido las responsabilidades del nivel gerencial de las operadoras y de su representante, no se observa la existencia de instrumentos técnico administrativos como manuales, procedimientos de trabajo, descripción de puestos que evidencien la implementación de la	Es necesario gestionar los riesgos psicosociales en los operadores de transporte público y que se relacionen con estrés laboral. El 1.8% de los conductores analizados presentaron sintomatología ansioso-depresiva. No se encontró relación entre la sintomatología	Da a conocer las herramientas de análisis aplicadas en esta investigación, en la cual se tienen en cuenta la gestión de riesgos, acoso laboral y estrés laboral. Tiene en cuenta los factores asociados a la carga laboral, presión en el trabajo

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
Lineamientos que adoptaron los países de Ecuador, Colombia, Perú y Argentina para evitar la propagación del COVID-19 en el transporte público.	<p>– transversal, de diseño correlacional.</p> <p>Barragán María, Ortega Martin, Paguay Mario y Palaguachi Juan. Ecuador, octubre de 2020.</p> <p>Metodología: Revisión bibliográfica</p>	Revisión exhaustiva de la literatura de los lineamientos y sus medidas para evitar la propagación del COVID-19 al momento de usa el transporte público, centrado en cuatro países de Sudamérica (Ecuador, Colombia, Perú, Argentina).	<p>gestión de riesgos y riesgos psicosociales en la Organización.</p> <p>La verificación del cumplimiento de cada uno los lineamientos establecidos, por parte de los países en estudio permitió conocer como han gestionado las autoridades, el tema del virus, en sus respectivos territorios; y de esta manera contribuir con información valiosa dirigida a los administradores y planificadores de transporte</p>	<p>ansioso- depresiva con la siniestralidad y accidentes de transito</p> <p>Se determina que, Ecuador es el país que más sub-lineamientos aplica en su territorio, con el 70,49% de cumplimiento, seguido de Colombia que cumple con el 47,54%; Perú, por su parte aplica un 39,34%, y, finalmente se encuentra Argentina con un porcentaje muy bajo, apenas aplica el 37,70% de las medidas definidas para combatir el COVID-19.</p>	<p>y necesidad de atención y esfuerzo durante el desarrollo de su labor. Colombia ha implementados medidas para combatir la propagación del Covid-19 en los medios de transporte. Y que en comparación de Argentina tenemos lineamientos que se cumplen.</p>
Factores de riesgo psicosocial, carga mental y estrés laboral en conductores de buses interurbanos de la provincia de Biobío.	<p>Morales Katherine, Chile, 2019.</p> <p>Metodología: Diseño no experimental, de tipo transversal, descriptivo y correlacional.</p>	Determinar la relación existente entre los factores de riesgo psicosocial y la carga mental sobre el estrés laboral en conductores de buses interurbanos de la provincia del Biobío.	Se determinó que los factores psicosociales en riesgo se encuentran asociados a las dimensiones “Trabajo Activo y Desarrollo de Habilidades” y “Apoyo Social y Calidad de Liderazgo”.	<p>Los niveles de carga Mental evidenciaron la percepción de sobrecarga mental asociada a la organización del tiempo y ritmo de trabajo. Se determinaron resultados de estrés agudo en los conductores analizados No se encontró relación estadística entre los factores de riesgo</p>	<p>El nivel de estrés percibido aumenta teniendo en cuenta la edad de los evaluados. La carga mental del trabajo se relaciona con el número de horas semana trabajadas en las cuales no se tienen los tiempos de descanso y que requieren altos</p>

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo.	<p>Chunga, L. F., Duarte, E. S., Magallanes, J. M., Morillo, A. M., Rodríguez, D. R., Torres, K. J., & Verde, R. K. Perú, 2019.</p> <p>Metodología: Estudio analítico – transversal sobre el estrés laboral y el Síndrome de Burnout.</p>	Determinar la relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo.	Al analizarlos niveles de estrés laboral, encontramos que, el 72%presentóun nivel alto, un 16%un nivel medio y el 12 % restante un nivel bajo.	<p>psicosocial y los niveles de carga mental</p> <p>Existe una relación significativa entre estrés laboral y síndrome de Burnout en conductores de taxis.</p>	<p>niveles de concentración para cumplir su labor.</p> <p>El trabajo de más de 8 horas diarias, se hace más por el tema de informalidad, el desempleo que hace exceder su jornada laboral para obtener mejores recursos económicos.</p>

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
Estrés laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público	Nava Debernardi Lorena. Perú 2019. Metodología: El tipo de investigación fue no experimental – transversal, de diseño correlacional.	El objetivo de este estudio fue determinar la relación entre el estrés laboral y la ansiedad en conductores.	Los resultados mostraron una correlación significativa directa entre los puntajes totales de entre estrés laboral y ansiedad.	Se encontró una relación positiva entre el estrés laboral y la ansiedad, evidenciándose estos resultados en el 46,2 % de la población analizada. No se presentan diferencias significativas entre las variables sociodemográficas y el nivel de estrés laboral. Se determina relación directa entre los altos niveles de estrés y ansiedad y la disminución de la atención y concentración en la tarea. No existe relación entre la ansiedad y el nivel escolar de las personas analizadas.	Da a conocer la influencia del estrés en los altos niveles de ansiedad en los conductores, estableciendo como una de las causas la carga laboral y estilos de dirección del trabajo.

Investigaciones Nacionales

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
El trabajo bajo presión: incidencia sobre las exigencias emocionales en los conductores de buses en la ciudad de Montería (Colombia)	Londoño José, Plaza María, Hernández Helman. Colombia, 2020. Metodología: de carácter cuantitativo, con diseño no experimental de corte transversal, con un análisis descriptivo y un análisis inferencial de causas de las variables de estudio.	La presión del tiempo es fenómeno común en los conductores de buses y se configura como un factor de riesgo psicosocial que trae graves consecuencias para su salud.	Los conductores, expuestos a ritmos de trabajo altos, no puedan controlar las exigencias de su trabajo, están sufriendo un impacto negativo sobre sus emociones, lo que los fuerza a esconder emociones y realizar una mala transferencia de estas.	Implementar estrategias que consideren variables que perturben su actividad, como factores ambientales, climatológicas, biomecánicas, estado de las vías, entre otras, con el objeto de reducir factores facilitadores de la percepción de presión por parte de estos,	El trabajo bajo presión hace parte del riesgo psicosocial y está afectando a los conductores que por no perder su empleo dejan de realizar actividades para su bienestar y pueden tener consecuencias graves.
Efecto del COVID-19 sobre las ocupaciones de trabajadores en Colombia.	Cárdenas Jeisson, Montana Jaime. Colombia 2020. Metodología: Revisión Bibliográfica.	Presentar el efecto que las medidas de distanciamiento social tienen sobre el mercado laboral colombiano	En general, los resultados muestran que, un quinto de los trabajos en Colombia potencialmente puede realizarse desde la casa.	El presente reporte presenta el efecto que las medidas de distanciamiento social tienen sobre el mercado laboral colombiano.	Este reporte estima el porcentaje de trabajadores cuya ocupación es compatible con teletrabajo. Además, determina el porcentaje de personas cuya ocupación requiere un alto grado

Título de la Investigación	Autor / Metodología	Objetivo	Resultados	Conclusiones	Aportaciones
<p>COVID-19 Outbreak in Colombia: An Analysis of Its Impacts on Transport Systems</p> <p>Brote de COVID-19 en Colombia: un análisis de sus impactos en los sistemas de transporte.</p>	<p>Arellana Julián, Cantillo Víctor, Márquez Luis. Colombia 2020.</p> <p>Metodología: Revisión bibliográfica</p>	<p>Describir los impactos en tres componentes del sistema de transporte (es decir, transporte aéreo, transporte de carga y transporte urbano) provocados por las diferentes políticas adoptadas por el gobierno colombiano para contener la propagación del COVID-19.</p>	<p>Las políticas tendrán consecuencias negativas para la economía de la industria del transporte, agravando la crisis financiera de los operadores de sistemas de transporte público y aerolíneas.</p>	<p>Las medidas para reabrir la economía han permitido un lento aumento de la demanda de sistemas de transporte urbano, pero aún se encuentra muy por debajo de los niveles habituales. Por lo tanto, las medidas de distanciamiento social y cuarentena causaron definitivamente un impacto masivo en los patrones de actividad y comportamiento de viaje.</p>	<p>de proximidad con otras personas.</p> <p>Al inicio de la cuarentena los efectos económicos también tocaron el tema de transporte porque que muchos conductores se les termino su contrato laboral o sus ingresos se vieron reducidos afectados su economía y salud mental.</p>
<p>Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de trasporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome de Burnot en sus conductores: una revisión sistemática de literatura.</p>	<p>Lago Disney Paola; Sandoval Annieth Carolina. Colombia 2018.</p> <p>Metodología: Investigación cualitativa / Revisión Bibliográfica.</p>	<p>Analizar desde las perspectivas teóricas la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de patologías como el estrés, la ansiedad y el síndrome el burnout en los conductores.</p>	<p>Se concluye a partir de la literatura revisada que existe una tendencia favorable confirma la relación existente entre el Estrés, la Ansiedad y El Burnout en conductores de servicio público especialmente por las condiciones adversas de trabajo.</p>	<p>Los resultados estadísticos muestran que de un total de 50 documentos revisados en Colombia se publicaron el 32% de los mismos, en Perú el 16%, Ecuador el 12% y México 12%,</p>	<p>En la revisión bibliográfica se encuentra que además del estrés, la ansiedad y síndrome de Burnot, hay serios indicios en relación a la aparición de eventos depresivos en los conductores.</p>

Método

Contexto de la empresa

La empresa Transportes del Tundama S.A. está ubicada en la ciudad de Duitama-Boyacá su actividad económica es el transporte de pasajeros. Fue creada en 1976, así que a la fecha ya tiene 45 años en el sector del transporte. Cuenta actualmente con tres clases de servicio: servicio Urbano o municipal, Servicio Especial y Servicio Escolar. Su flota automotora está compuesta por 101 vehículos para servicio urbano o municipal y 60 vehículos de servicio especial y escolar.

Tipo y diseño de estudio

El presente estudio es un diseño exploratorio, los autores Fernández, Hernández y Baptista (2014), en su libro Metodología de la Investigación, señala un concepto de investigación exploratoria, el cual hace referencia a: “La investigación exploratoria, se efectúa normalmente cuando el objetivo a examinar es un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes”. Por lo tanto, este aplica para el presente proyecto debido a que profundiza en un tema nuevo relacionado con la incidencia del COVID 19 en los conductores. Este estudio ha sido planteado en cierta medida en países europeos, pero no se ha analizado en Sur América, específicamente en nuestro país.

Es además es un estudio de tipo Cuantitativo no experimental teniendo en cuenta la información suministrada también por Hernández, Fernández y Baptista (2014), quienes consideran que la investigación cuantitativa considera que el conocimiento debe ser objetivo, y que este se genera a partir de un proceso deductivo en el que, a través de la medicación numérica y el análisis estadístico inferencial, se prueban hipótesis previamente formuladas. En este proyecto se recolectan y analizan los datos en un solo momento para evaluar la situación de análisis y concluir con respecto al tema en estudio.

Participantes o fuentes de datos

La población de estudio son los conductores de servicio municipal de Transportes del Tundama S.A. En este grupo se encuentran quienes se vinculan únicamente para conducir y quienes son propietarios, pero a la vez asumen el trabajo de la conducción. El total de conductores de servicio municipal o urbano es de 110 personas, teniendo en cuenta los criterios de exclusión la población a que cumple los requisitos es de 79. La información sociodemográfica de los conductores de servicio municipal de la empresa se muestra a continuación.

Tabla 4

Información Sociodemográfica

Cargo	Masculino	Femenino	Total
Conductor Municipal	79	3	82
Propietario Conductor Municipal	28	0	28
Conductor Tractomula	1	0	1
Islero	2	0	2
Especial Tundama	14	0	14
Practicante	0	2	2
Administrativo	2	3	5
TOTAL	126	8	134

Tabla 5

Estrato social conductores

Cargo	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	TOTAL
Conductor Urbano	3	66	13	0	82
Propietario Conductor Urbano	2	21	5	0	28
TOTAL	5	87	18	0	110

Tabla 6

Antigüedad conductores

Cargo	Menos De 1 Año	De 1 A 5 Años	De 5 A 10 Años	De 10 A 20 Años	Más De 20 Años
Conductor Urbano	10	25	13	27	7
Propietario	3	2	2	14	7
TOTAL	13	27	15	41	14

Criterios de inclusión

Empleados que hayan ingresado antes de octubre de 2019, propietarios conductores y conductores, personal de estrato 1 y 2.

Criterios de Exclusión

Empleados que ingresaron en el año 2020 y 2021, Propietarios afiliados, personal de estrato de 3 en adelante, conductores no activos, conductores servicios especiales.

Tamaño de la Muestra

Para esta muestra se tomó el tamaño de la población que es 79 conductores se estableció un nivel de confianza de 95% y un margen de error del 5% dando como resultado 66 personas para realizar la encuesta.

Figura 1

Tamaño de muestra

Calcula el tamaño de la muestra

Tamaño de la población ⓘ

Nivel de confianza (%) ⓘ

Margen de error (%) ⓘ

Tamaño de la muestra

66

Selección de la muestra

Garantizando que todos los empleados de Transportes Tundama S.A.S sean tenidos en cuenta en la muestra se procedió a realizar un tipo de muestra probabilística aleatoria simple en relación con (Bustamante 2011) “Se caracteriza por que todos los miembros de la población tienen las mismas oportunidades de ser elegidos... y por medios manuales o mecánicos se procede a la elección de sujetos u objetos de acuerdo al número necesario para la investigación” en este caso el medio fue Excel que mediante de la base de datos en el cual se incluyó de nombres de cada conductor que cumple las características según los criterios de inclusión y aleatoriamente se escogieron los 66 participantes.

Recolección de datos

Procedimiento

El proyecto se realizó en 4 fases:

Identificación del proyecto; Error! Marcador no definido.. Inicialmente con la exploración de problemas que trajo consigo la pandemia ocasionada por el Sars Cov2, se rescata la importancia que tiene el sector del transporte público en la sociedad actual. Por tal motivo es pertinente ahondar en las repercusiones que ha traído consigo la pandemia para este renglón económico. En este caso específico la identificación del proyecto se centrará en el riesgo psicosocial en un grupo de conductores de una empresa de transportes de la ciudad de Duitama.

Diseño del proyecto. Luego de elegir la pregunta investigadora, se realiza un diseño de la propuesta de investigación el cual involucro el levantamiento de información con respecto a la pandemia, los decretos y ordenanzas del gobierno en referencias a la salud pública y las medidas y controles enfocadas al sector de transporte. Además de ello, se revisó la bibliografía relacionada para entender cómo abordar la problemática e intentar dar una respuesta clara a la pregunta de investigación. Dentro del diseño se seleccionó el tipo de población puesto que dentro del gremio de los transportadores existen diferentes tipos de servicios en relación con el público o actividad. Luego de tener claro el tipo de población se toma como referencia una empresa que tuviera las características que requería la pregunta de investigación y que además estuviera dispuesta a cooperar con el proyecto. Se establecen los tiempos y se estudian los métodos indicados para la obtención de la información; dichos instrumentos, se constituyen en una

encuesta la cual se deben contextualizar a la problemática elegida y además se establecen los estudios pertinentes para conocer el porcentaje de la cantidad de personas que deben ser objeto de estudio y de este modo darle mayor precisión a la investigación.

Fase de ejecución. El proyecto consta de la aplicación de un cuestionario el cual dará pistas de la relación de las nuevas dinámicas que trajo la pandemia sobre el riesgo psicosocial de los conductores de la Empresa Transportes Tundama S.A.S. De la población total de empleados de la empresa se toma una muestra representativa y luego de realizar un análisis de los aspectos de exclusión y de inclusión se procede a aplicar un instrumento que consta de una encuesta.

Informe Final y Devolución. Se entregará por parte del equipo de investigadores a la empresa de Transportes Tundama y a la Universidad Unitec un informe detallado de todos los aspectos que comprendieron la investigación y se dejará muy explícita en la justificación y resultados de esta, la importancia y conveniencia de este tipo de estudios dentro de las organizaciones. Dicho informe antes de ser publicado tendrá el análisis de un asesor de proyectos quién lo certificará o no como un trabajo que cumplió a cabalidad con los pasos del método y de ser así deberá ser sustentado ante pares y demás interesados en conocer los detalles en rigor de esta investigación

Instrumentos

El instrumento de recolección de datos es una encuesta cuyas preguntas están orientadas al análisis de cómo ha impactado la emergencia sanitaria COVID-19 a los conductores en su trabajo. Esta encuesta tiene una duración de 10-15 minutos, consta de 105 preguntas, (Ver anexo B) contiene 4 ítems que son: Percepción de la situación de crisis consta de 30 preguntas y este enfocada en conocer la forma en la cual el trabajador interpreto la crisis y el apoyo que recibió por parte de las distintas entidades, cambios en el trabajo con 17 preguntas, este ítem nos permite verificar qué cambios se han realizado a raíz de la pandemia por COVID -19 en los temas de seguridad; salud y bienestar durante la crisis se constituye de 43 preguntas en este ítem se relaciona el estado de ánimo, físico y la relación con el entorno social; datos básicos a evaluar es de 15 preguntas en esta fase de la encuesta se enfoca en conocer los datos sociodemográficos de las personas encuestadas y sus funciones antes y después de la crisis del COVID-19.

la encuesta estará alojada en un formulario en la plataforma Google Form. Tomada de (Lijarcio et al. 2020). Para el correcto diligenciamiento de esta encuesta se realizó un video con instrucciones que envió por medio de mensaje a la línea WhatsApp de cada candidato; para que cada uno se sensibilice de la importancia de responder dicho formulario de la manera más honesta igual que el link para el diligenciamiento de la encuesta.

Análisis

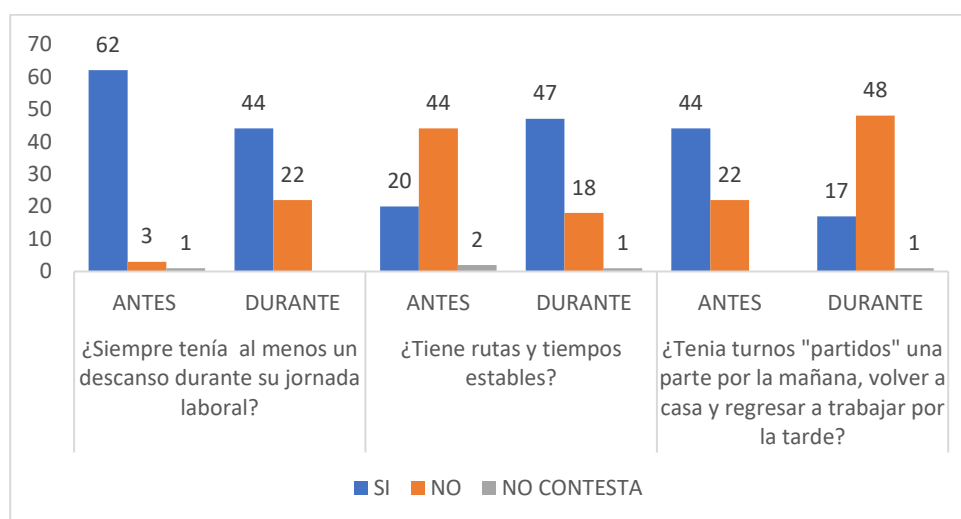
En esta fase se dará procesamiento a la información obtenida del instrumento aplicado donde se descargarán las respuestas en Excel, se realizará una tabulación y depuración de los datos de cada empleado. El análisis se desarrollará bajo las herramientas de Excel donde se pondrá tablas y diagrama de barra y a partir de estas frecuencias se obtendrán los porcentajes de cada una de las preguntas del cuestionario, con el objetivo de conocer como ha sido el impacto de la crisis de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales, lo cual permitirá hacer un análisis y establecer un diagnostico que podría ser tomado a futuro como base para la implementación de estrategias de intervención a esta problemática.

Resultados o hallazgos

Se analizó cada una de las preguntas planteadas para la muestra seleccionada. De las 66 encuestas realizadas el 93.9% fueron de hombres y el 6.9% de mujeres. En cuanto a los rangos de edad de los encuestados la mayor frecuencia se presenta en el rango de 40 a 50 años con un 36,9%, seguido por un 30,8% para edades de 30 a 40 años y el 26% para mayores de 50 años. Se tiene en cuenta la información de la antigüedad, la mayor frecuencia se encuentra para el rango de trabajadores que llevan de 10 a 20 años en la empresa con un porcentaje de 40.9%, seguido por quienes llevan de 5 a 10 años con un porcentaje de 25.8%. Es importante resaltar que el 15,2% llevan vinculados a la empresa más de 20 años.

Figura 2

Comparativo de la Operatividad Antes y Durante la crisis del COVID-19



En cuanto a la forma en la cual se cumplía con las rutas antes de la pandemia se evaluaron 3 aspectos importantes: los descansos durante la jornada, las modificaciones en la ruta y la posibilidad de dividir el turno y descansar. Se evidencia que el 94% de los encuestados manifiesta que siempre tenía al menos un descanso en la jornada laboral y que 30% de los encuestados manifiestan que las rutas eran modificadas con frecuencia antes de la pandemia, además el 67 % de la población encuestada tenía turnos partidos, lo cual permitía cumplir con los tiempos de descanso durante la jornada para que no se presente fatiga y/o accidentes por exceso de horas laborales.

Durante la pandemia en cuanto a la forma en la cual se cumple con las rutas se evalúan los mismos aspectos que antes de la pandemia evidenciándose que solo el 66 % de los conductores tiene al menos un descanso durante su jornada laboral, las rutas y tiempos son estables pero el 72 % de los trabajadores no tiene turnos divididos que permitan el adecuado descanso y pausas durante el día. En la siguiente grafica se puede observar la comparación entre el comportamiento antes y durante la pandemia.

Se puede observar una disminución en cuanto al número de trabajadores que tiene al menos un descanso durante su jornada presentándose una disminución del 28% en este aspecto, se observa también como se han estabilizado los tiempos y rutas que se emplean en la actualidad, sin embargo, se presenta un aumento el aspecto de no poder tener turnos partidos o tiempos de descanso entre jornadas, pasando de 33% antes de la pandemia a un 72% durante la crisis del COVID-19

En la figura 3 se realiza un comparativo entre el número de horas que conducen los trabajadores de servicio municipal antes y durante la Crisis del COVID. Observándose que antes de la pandemia la mayor frecuencia en horas de conducción se presentaba en el rango de 6 a 9 horas, después de la pandemia el número de horas laboradas aumenta en el rango de 10 a 13 horas durante el día. Existe un grupo de 17 trabajadores que mantienen su número de horas de trabajo estables entre 14 a 17 horas.

Figura 3

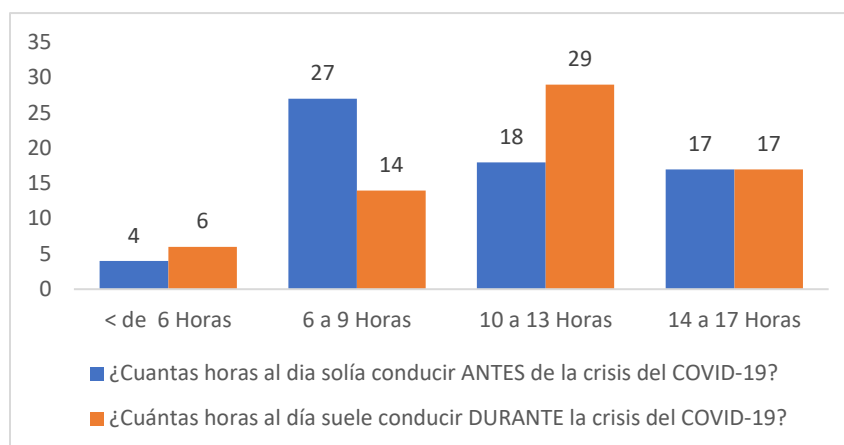
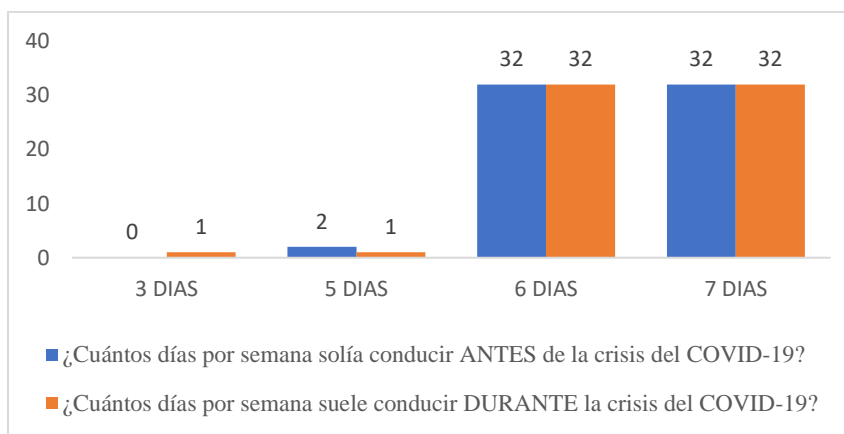
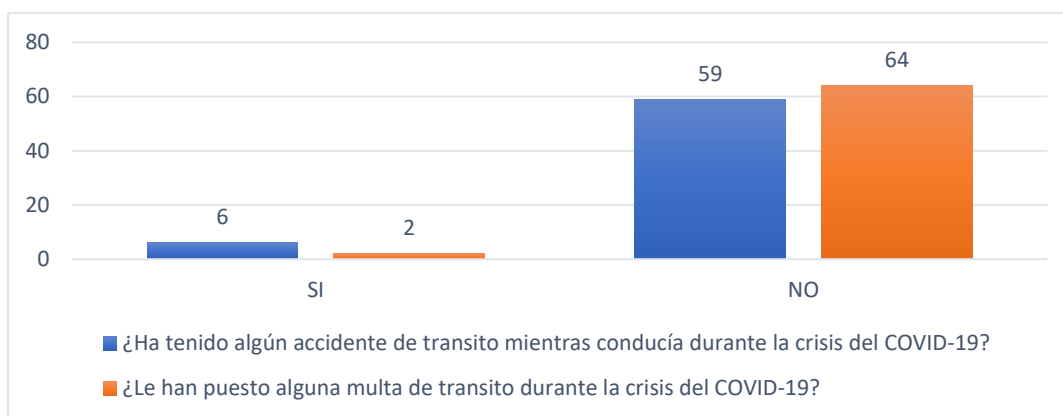
Horas de Conducción ANTES y DURANTE la crisis del COVID 19

Figura 4

Número de días laborales ANTES y DURANTE la crisis del COVID 19

En la figura 4 se observa que no existe variación en cuanto al número de días que conducen los trabajadores durante la semana. Durante la Pandemia el 49% de los encuestados trabajaba de lunes a sábado, el otro 49% trabajaba de lunes a domingo y tan solo un 2% de lunes a viernes o menos días.

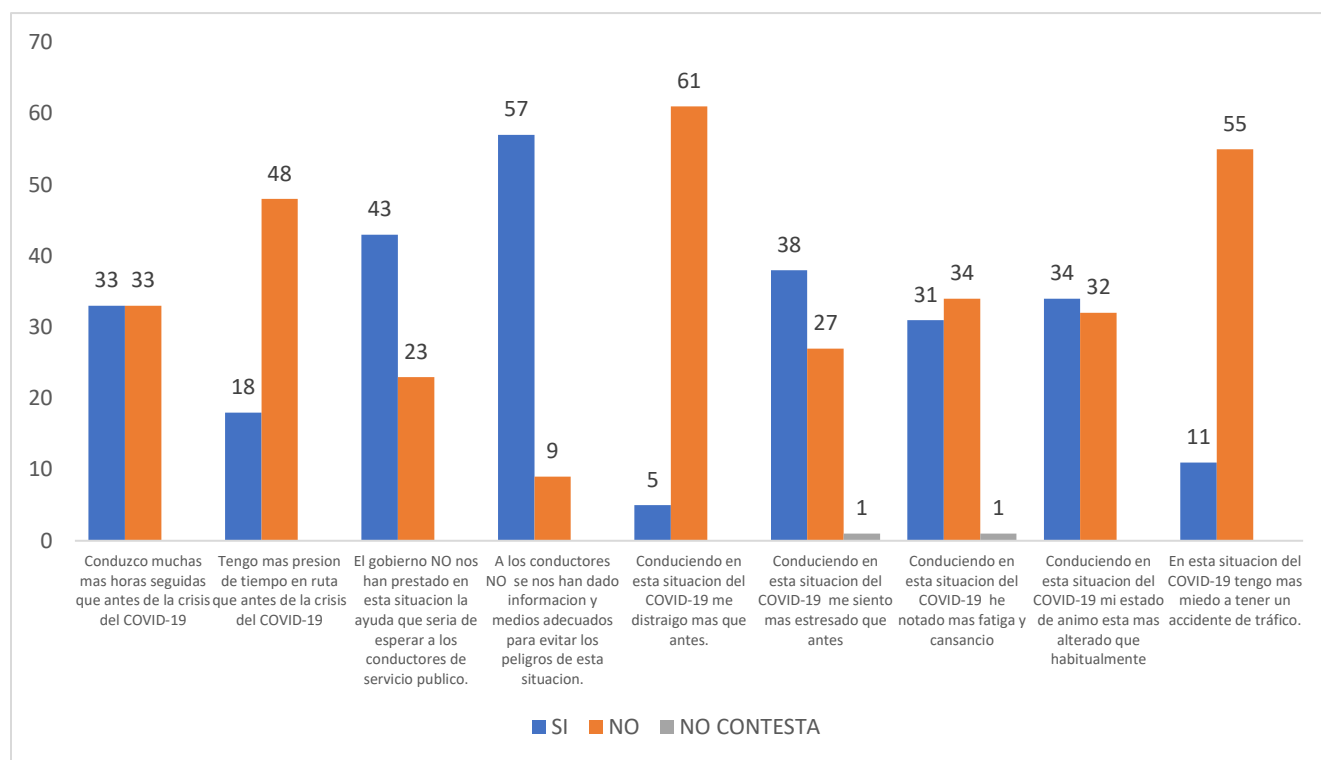
Figura 5

Accidentalidad e infracciones de tránsito durante la Crisis del COVID 19

En el aspecto de accidentalidad se observa que el 9% de los encuestados ha tenido algún accidente de tránsito durante la crisis que produjo el COVID-19 y en el aspecto de multas de tránsito, se determina que solo el 3% de los encuestados han sido informados de algún comparendo por la autoridad de tránsito. Según (Aronsson, 1998, Couto, 2011, Flin J 2006. Mira, 2007 & Salas, 2004, como lo citado por Benoit et. al, 2014). Los altos índices de estrés laboral en operadores del transporte urbano se han asociado a tensión, fatiga y carga mental, los cuales han sido demostrados incluso a través de respuestas neuroendocrinas con elevados niveles de cortisol, y se han relacionado a la ocurrencia de accidentes menores. Se ha reportado que padecen severo en un 3,6% y en nivel medio en un 30,1%.

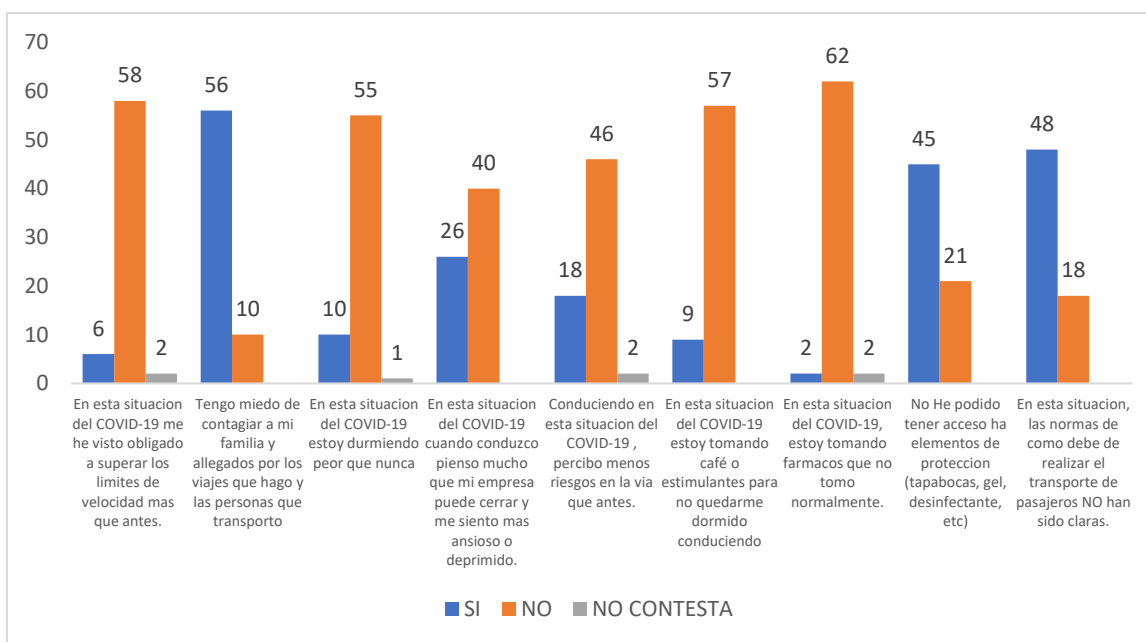
La figura 6 muestra las percepciones de los encuestados con referencia a los niveles de estrés, fatiga y como han influido estos en la forma en cómo ejecuta su labor tras la crisis generada por la pandemia. Se observa que la mitad de los 66 encuestados conducen muchas más horas que antes de la crisis generada por el COVID-19. El 27% de los 66 encuestados manifiestan tener más presión en la ruta que antes de la crisis y el 35% de los encuestados considera que el gobierno no ha ayudado al gremio de transporte público.

Figura 6

Percepción del riesgo ante la conducción por contagio por COVID 19

En la figura se representa que el 86% de los encuestados manifiestan que si se les ha dado la información para evitar peligros y el 8% de encuestados considera que se distrae más que antes de que ocurriera la situación generada por la pandemia. El 61% de los encuestados manifiestan no estar más estresado que antes y el 47% de los encuestados manifiestan sentirse más cansados y con fatiga. El 47% de los encuestados manifiestan tener alteraciones del estado del ánimo El 17% de los encuestados manifiestan tener algún tipo de miedo a sufrir un accidente de tránsito durante la crisis generada por la pandemia. Para Benoit et. al (2014). La tarea de la conducción de un vehículo de pasajeros involucra para el operador de dicho vehículo un nivel de concentración permanente y las investigaciones evidencian que los índices de estrés laboral para dichas personas están asociados a las “fatigas ergonómicas y cansancio mental”

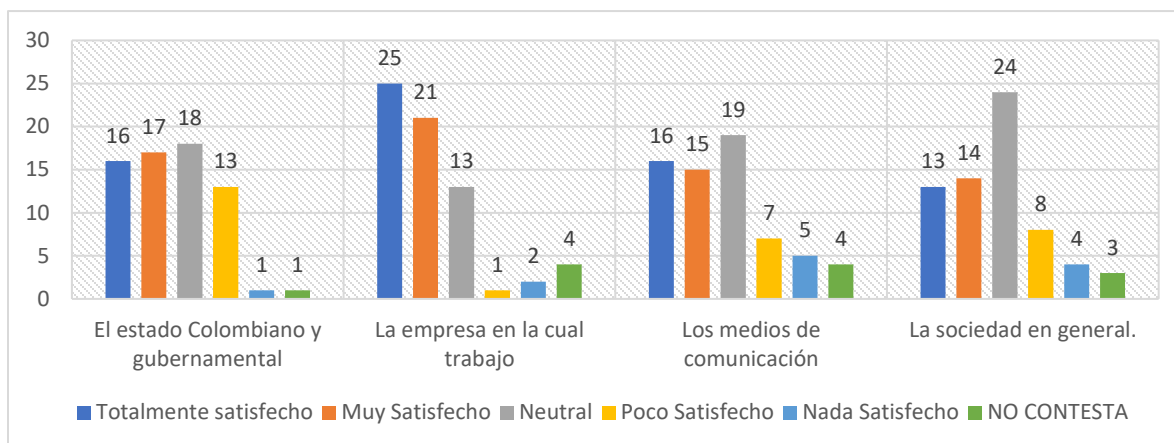
Figura 7

Temores y decisiones frente a la crisis por COVID 19

En la figura 7 que hace referencia a los temores y decisiones frente a la crisis por COVID-19 se evidencia hay un porcentaje de 14% de encuestados los cuales no han tenido acceso a los elementos de protección y un 28% no tienen claridad con referencia a las normas y los modos en que se debe realizar la labor. Adicionalmente el miedo al contagio de un 85% de los encuestados, contrasta con un 70% que no percibe menos riesgos en la vía que antes. Un 15% de los encuestados manifiestan tener alteraciones en el sueño y podemos relacionar esto con que un 14% estén consumiendo bebidas estimulantes para no quedarse dormido conduciendo y un 3% este consumiendo fármacos que antes de la pandemia no estaban consumiendo. Según (Brooks y otros autores, 2020). Los factores de estrés incluyen la prolongación de la cuarentena, temores de infección, frustración, aburrimiento, suministros insuficientes, información inadecuada, pérdidas financieras y estigma.

Figura 8

Percepción de apoyo a los conductores por parte de diversos Sectores.



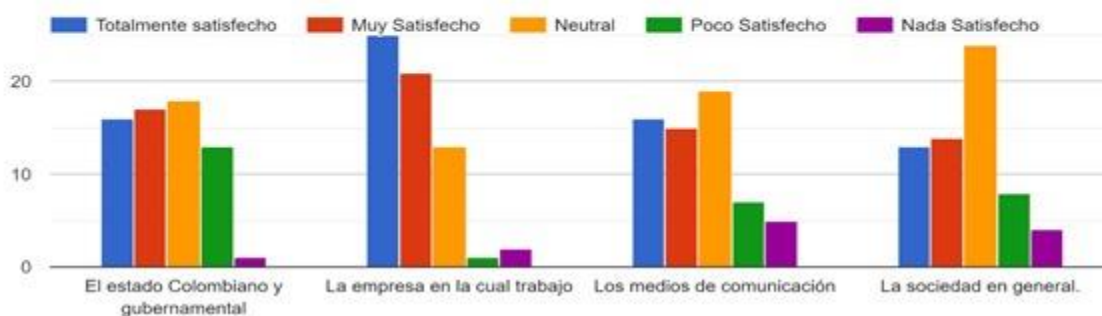
En esta figura se observa como han sentido los conductores que se ha gestionado la situación del COVID en distintos sectores, se plantea entonces el interrogante: *¿Cómo crees que los siguientes sectores han gestionado la situación del COVID-19, y han tomado decisiones acertadas con respecto a la emergencia actual?*. 16% de los encuestados están totalmente satisfechos con la gestión del estado colombiano, 17% consideran que está muy satisfecho, 18% es neutral, 13% está poco satisfecho y 1% no se encuentra nada satisfecho. En cuanto a la gestión de la empresa se encuentra que 25% de los empleados está totalmente satisfecho, 21% muy satisfecho, 13% neutral, 1% poco satisfecho y 2% nada satisfecho. Y en menor porcentaje, un 16% totalmente satisfecho con los medios de comunicación un 15% muy satisfechos, neutral un 19%, poco satisfecho un 7% y un 5% nada satisfecho. En el caso de la sociedad en general el 13% está totalmente satisfecho, 14% muy satisfecho y 25% neutral, 8% poco satisfecho y un 4% nada satisfecho. En esta figura se observa cómo han sentido los conductores que se ha gestionado la situación del COVID en distintos sectores, se plantea entonces el interrogante: *¿Cómo crees que los siguientes sectores han gestionado la situación del COVID-19, y han tomado decisiones acertadas con respecto a la emergencia actual?*, el Apoyo Organizacional Percibido está relacionado con dos componentes; uno es el valor que la organización hace a las contribuciones de los colaboradores y el otro está relacionado con las iniciativas que evidencian interés y preocupación por el bienestar del trabajador (Toro, 2007).

En este orden de ideas, 16% de los encuestados están totalmente satisfechos con la gestión del estado colombiano, 17% consideran que está muy satisfecho, 18% es neutral, 13% está poco satisfecho y 1% no se encuentra nada satisfecho. En cuanto a la gestión de la empresa se encuentra que 25% de los empleados está totalmente satisfecho, 21% muy satisfecho, 13% neutral, 1% poco satisfecho y 2% nada satisfecho. Y en menor porcentaje, un 16% totalmente satisfecho con los medios de comunicación un 15% muy satisfechos, neutral un 19%, poco satisfecho un 7% y un 5% nada satisfecho. En el caso de la sociedad en general el 13% está totalmente satisfecho, 14% muy satisfecho y 25% neutral, 8% poco satisfecho y un 4% nada satisfecho.

Figura 9

Decisiones acertadas con respecto a la emergencia actual

¿Cómo crees que los siguientes sectores han gestionado la situación del COVID-19, y han tomado decisiones acertadas con respecto a la emergencia actual?



El 25% de los encuestados están totalmente satisfechos con la gestión del estado colombiano, 26% consideran que está muy satisfecho, 28% es neutral, 20% está poco satisfecho y 1% no se encuentra nada satisfecho. En cuanto a la gestión de la empresa se encuentra que 40% de los empleados está totalmente satisfecho, 35% muy satisfecho, 20% neutral, 2% poco satisfecho y 3% nada satisfecho. Y en menor porcentaje, un 26% totalmente satisfecho con los medios de comunicación un 25% muy satisfechos, neutral un 30%, poco satisfecho un 11% y un 8% nada satisfecho. En el caso de la sociedad en general el 21% está totalmente satisfecho, 22% muy satisfecho y 38% neutral, 13% poco satisfecho y un 6% nada satisfecho, comparado con los

resultados que expone (Lijarcio et. al, 2020) solo el 7,3% aprueba la gestión de la crisis por parte de los poderes públicos, únicamente el 19% aprueba el manejo que los medios de comunicación le han dado a la crisis, el 41% aprueba la gestión de la crisis por parte de la sociedad en general y el 50,5% aprueba la gestión de sus empresas. se evidencia que la empresa ha tenido mejores resultados dando a entender que por los conductores tiene una mejor percepción.

En la figura 10 se evidencia que, en cuatro sectores, hay un reconocimiento bajo del trabajo como se ven en el histograma el estado colombiano tiene un 1.5%, lo medios de comunicación un 6.2%, las asociaciones de trabajadores un 12.5% por el contrario vemos a la empresa con el 40%, los amigos un 23.4%, la familia y el mismo con un 65%. Las tres últimas hay reconocimiento, estas obedecen a grupos poblacionales con incidencia emocional y de factores extralaborales.

Se enfatiza que una importante red de apoyo social en caso de necesitar ayuda son la pareja, padres, los amigos y otros familiares e incluso apoyo inesperado de otras personas. Y en otro aspecto “la mayoría de personas entrevistadas considera que ha aprendido a valorar la situación del confinamiento y la pandemia desde una óptica positiva.” (Bulluerka et. al 2020).

Figura 10

Reconocimiento de las entidades

¿En que medida cree que los siguientes sectores RECONOCEN su trabajo durante la emergencia actual?

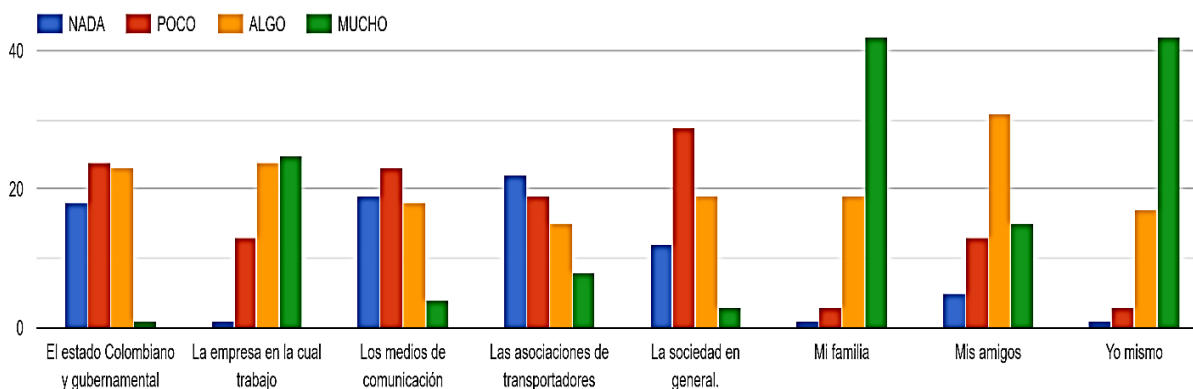
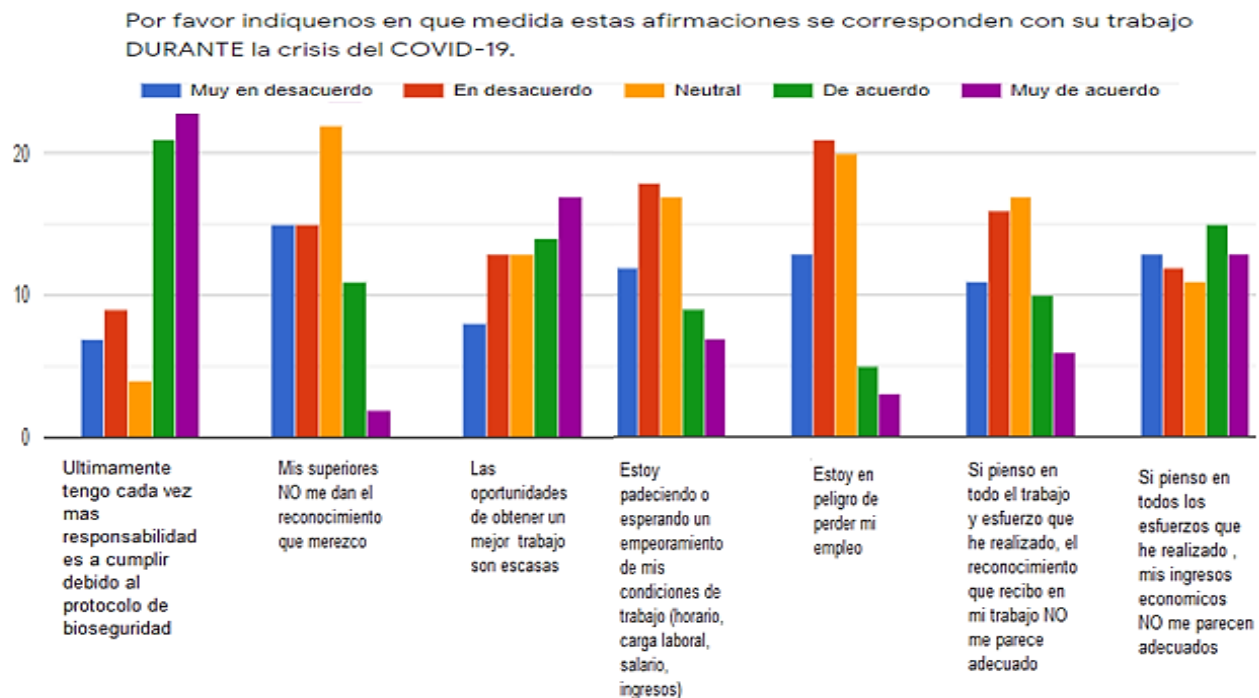


Figura 11

Cambios en el trabajo

Se evidencia en la pregunta ultimamente tengo cada vez más responsabilidades a cumplir debido al protocolo de bioseguridad que el 11% de las personas encuestadas muestran una postura de desaprobación total o muy desacuerdo frente a esta afirmación añadiendo a dicha minoría con el total del 14%, donde ya se comienza a plantear una postura de aceptación a la que se inclina la primera pregunta, siendo esto un aval para plantear un panorama más balanceado hacia dicha aprobación, teniendo en cuenta que 6% de estos fueron imparciales en cuanto a dar opinión se puede observar entonces que 69% siendo mayoría, dan a entender que están de acuerdo y sienten que su responsabilidad ha aumentado debido a la implementación de los protocolos de bioseguridad.

Según la afirmación planteada para esta gráfica donde se le pregunta de manera general a los sujetos del muestreo, si sus superiores reconocen su labor, para esto tenemos un nivel de desaprobación desde el total de sujetos para que 23% de estos y un desacuerdo general de un total igual al anterior, quienes se abstienen de dar una opinión del asunto tienen un total del 34% sin inclinar la balanza hacia ninguna perspectiva, es así que también podemos determinar

que quienes están de acuerdo con la misma es el total de 17%, lo que nos deja para completar dicha afirmación 3% de los encuestados.

Para este muestreo se expresa la afirmación planteandola desde la perspectiva de cada sujeto considerando las circunstancias las oportunidades de obtener un mejor empleo son escasas, 13% de los mismo expresaron que estaban muy en desacuerdo con lo planteado, sumando a esta inclinación el 20% de los mismos que consideran su postura desde el desacuerdo general, 20% de los sujetos muestran una actitud neutral y sin inclinación y un total de 47% casi la mitad del total de los mismos se encuentran a favor de esta afirmación.

En la pregunta estoy padeciendo o esperando un empeoramiento de mis condiciones de trabajo (horario, carga laboral, salario, ingresos), se puede observar que un total de 48% del muestreo están entre muy en desacuerdo y en desacuerdo, 27% de los mismos se abstuvieron a dar opiniones al respecto, mientras que 14% de estos están de acuerdo con que en algún momento sus condiciones laborales pueden desmejorar, es así como 11% de ellos de manera afirmativa están muy de acuerdo o casi seguros que esta posibilidad es la más factible.

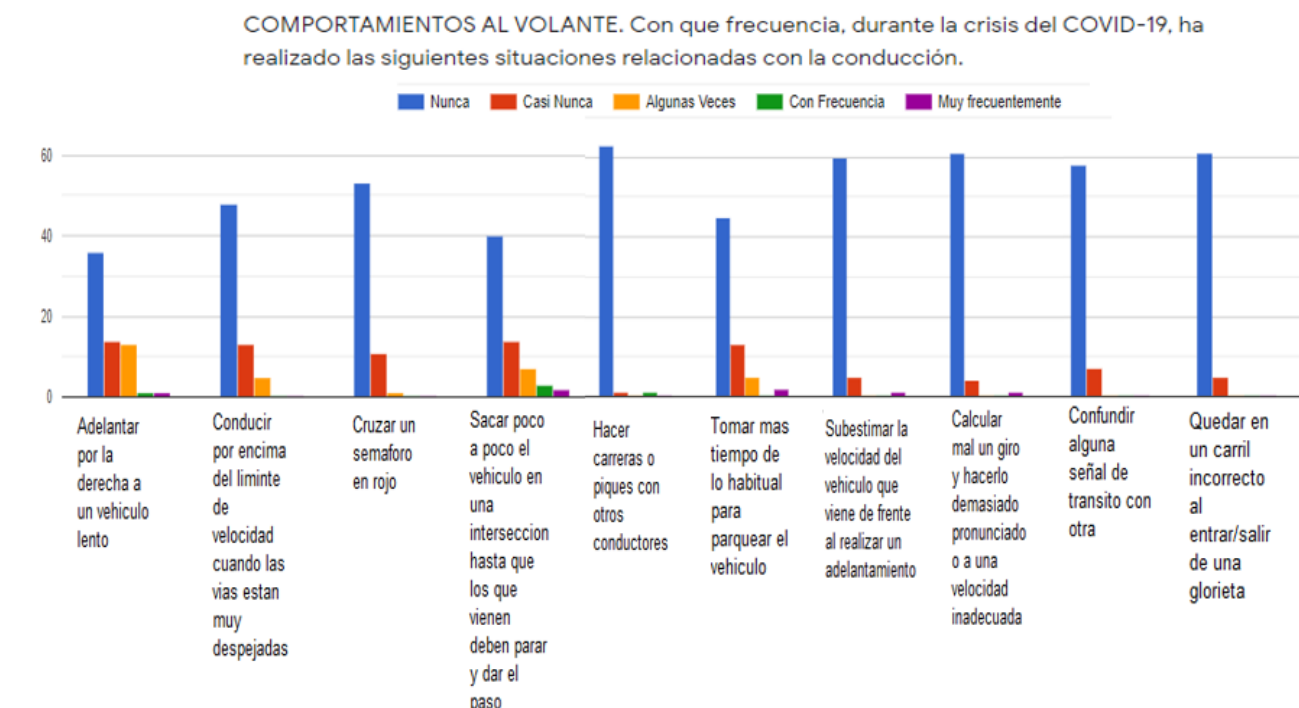
Desde esta perspectiva, haciéndoles el cuestionamiento a los sujetos de prueba sobre si consideraban que su empleo se encontraba en riesgo a partir de la emergencia sanitaria se puede concluir según el muestreo que 21% de estos en definitiva no consideran que su empleo se encuentre en riesgo, 34% de los mismos consideran que estaban en desacuerdo con esta afirmación, 32% de los sujetos se abstienen de hacer opiniones al respecto y un total de 13% están de acuerdo de manera total o general con la misma.

En este ítem cabe resaltar que los sujetos del muestreo muestran desaprobación a esta afirmación: si pienso en todo el trabajo y esfuerzo que he realizado, el reconocimiento a mi trabajo no me parece adecuado; desde un nivel en muy en desacuerdo tenemos a 18% de los sujetos, en desacuerdo general 27%, quienes se abstienen de dar una opinión personal conforme a lo planteado tenemos un total de 28%, y desde otra perspectiva tenemos quienes apoyan la afirmación con un total de muestreo de 27%, siendo esta una opinión un tanto equitativa pero más hacia la perspectiva en la cuanto a que ellos están de acuerdo al panorama donde sienten que su trabajo es reconocido mediante los esfuerzos que realizan.

De acuerdo a la representación de esta grafica a la pregunta si pienso en todos los esfuerzo que he realizado mis ingresos económicos no me parecen adecuados el 20% de los entrevistados estan muy en desacuerdo con la afirmación planteada y casi un numero igual de personas por un total de 19% estan entre el desacuerdo general, de esta manera sobre este presupuesto podemos evidenciar que el 17% de ellas no tienen una opinión inclinada hacia ninguna de las dos posturas de aprobación o desacuerdo y desde la otra perspectiva se puede apreciar que el 24% estan de acuerdo con la postura donde persiben que en sus ingresos no se ve reflejado el desempeño que tienen, dandole un parte de aprobación de 20% tiene una afirmación absoluta al respecto. En comparación con el anterior histograma (Manrique et.al. 2020) menciona “Los factores de riesgo psicosocial no solo afectan a los trabajadores sino tambien el rendimiento de la empresa, del personal dado a una gran presión en su comportamiento, desempeño laboral y personal aumentado los niveles de estrés y afectan en su vida social, familiar y hasta en sus rutinas diarias” debido al aumento de funciones y bajo reconocimiento de los superiores.

Figura 12

Cumplimiento de normas viales en la pandemia

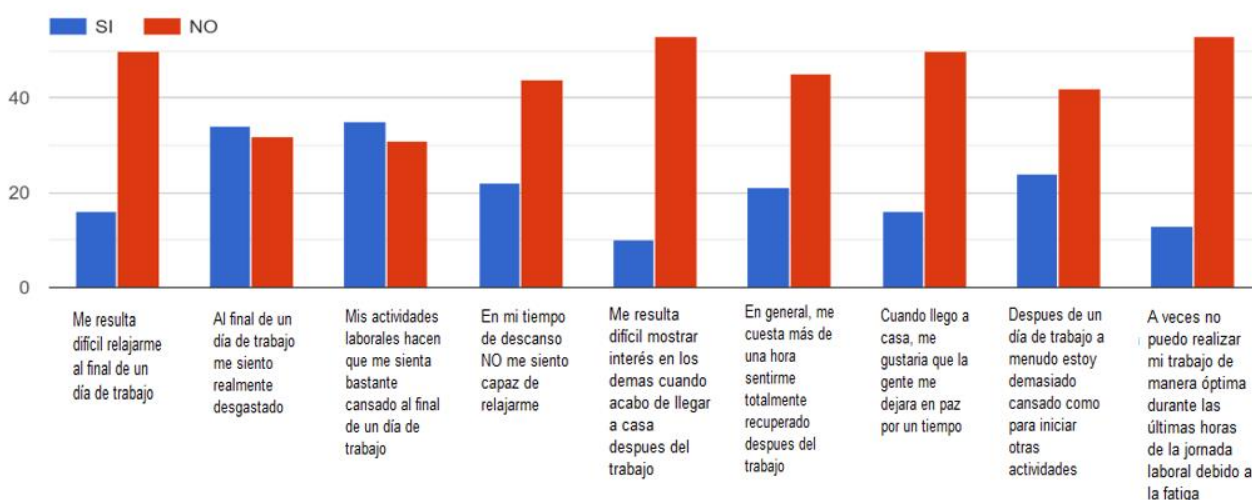


Los encuestados muestran una buena conducta en cuanto las preguntas planteadas, donde el porcentaje más alto indica que no han cometido infracciones así: El 77% nunca o casi nunca han adelantado por la derecha, el 93% nunca o casi nunca han conducido por encima del límite de velocidad establecido, el 99% no han cruzado el semáforo en rojo, el 81% de los encuestados están entre nunca y casi nunca sacan el vehículo en una intersección, con el 98.5% de los encuestados nos indican que nunca o casi nunca hacen carrera o piques, el 89% de los conductores encuestados nunca o casi nunca han toma más tiempo para el parqueo, el la pregunta subestimar la velocidad del vehículo que viene de frente con un nunca o casi nunca el 98% igual que el porcentaje anterior en el ítem en calcular mal un giro, con un 100% nunca o casi nunca han confundido una señal de tránsito con el mismo resultado que al anterior en cuanto a si se a quedado en un carril incorrecto, los porcentajes con algunas veces los vemos en los ítem adelantar por la derecha con un 20%, conducir por encima del límite 7%, solo 1% dijo haber cruzado el semáforo en rojo , con un 11% sobre si ha sacado el vehículo en una intersección, el 8% toma más tiempo para el parqueo. En cuanto a los puntajes con frecuencia o muy frecuentemente dieron en menor escala así: 3% han adelantado por la derecha, el 8% han sacan el vehículo poco a poco en una intersección, el 1.5% ha realiado carreras o piques, un 3% toma más tiempo para el parqueo, un 2% ha subestimado la velocidad del vehículo que viene de frente, con un 2% ha calculado mal un giro. (Lijarcio et. al, 2020) en su investigación plantea que han cometido errores de conducción por comportamientos involuntarios, como consecuencia del cansancio, estrés y la distracción que sufren.

Figura 13

Efectos físicos y emocionales después de la labor

¿Le han sucedido las siguientes situaciones durante este último mes de crisis?

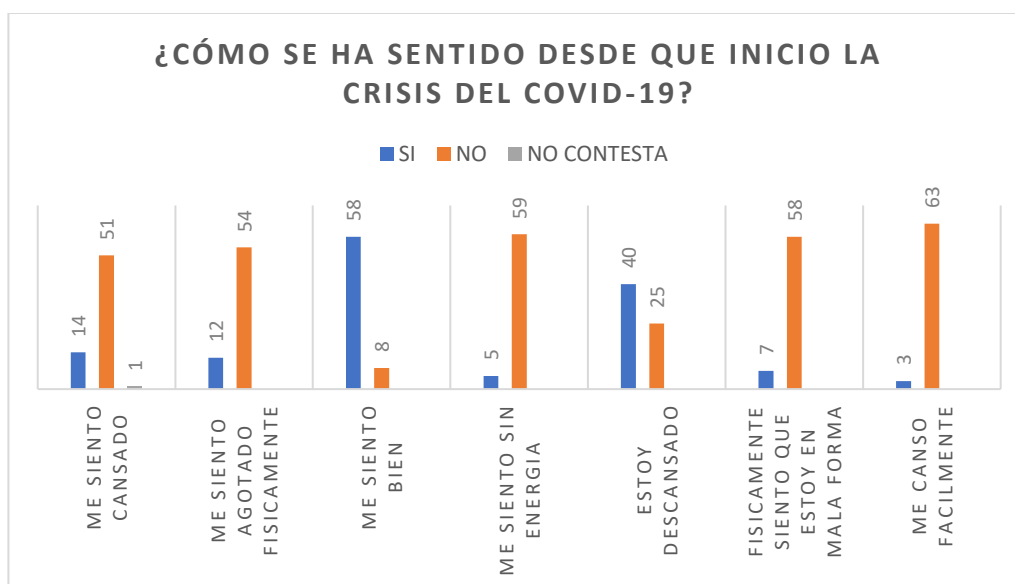


Los cambios de hábitos en los conductores reflejan que en dos preguntas la puntuación es positiva con mayor puntaje con el 52% de los encuestados sienten que al final del turno se sienten realmente desgastados y un 53% de los conductores se han visto afectados en cuanto a las actividades laborales hacen se sientan cansados al final del turno en comparación a la pregunta de menor puntaje da un 16% me resulta difícil mostrar interés en los demás cuando llego a casa; a diferencia con la mayor puntuación negativa donde tres preguntas son las de mayor porcentaje con un 75% me resulta difícil relajarme, 84% no le resulta difícil mostrar interés cuando llega a casa, y un 80% a veces no puedo realizar mi trabajo de manera óptima.

Si bien es cierto, el conductor de un bus de transporte público debería contar con herramientas de ayuda, concentración, descanso y preparación para afrontar las largas jornadas de trabajo a las que se ven expuestos, como el Burnout el estrés y la ansiedad, (Lago, 2018) estas pueden ser generar agotamientos emocionales, actitudinales y sociales.

Figura 14

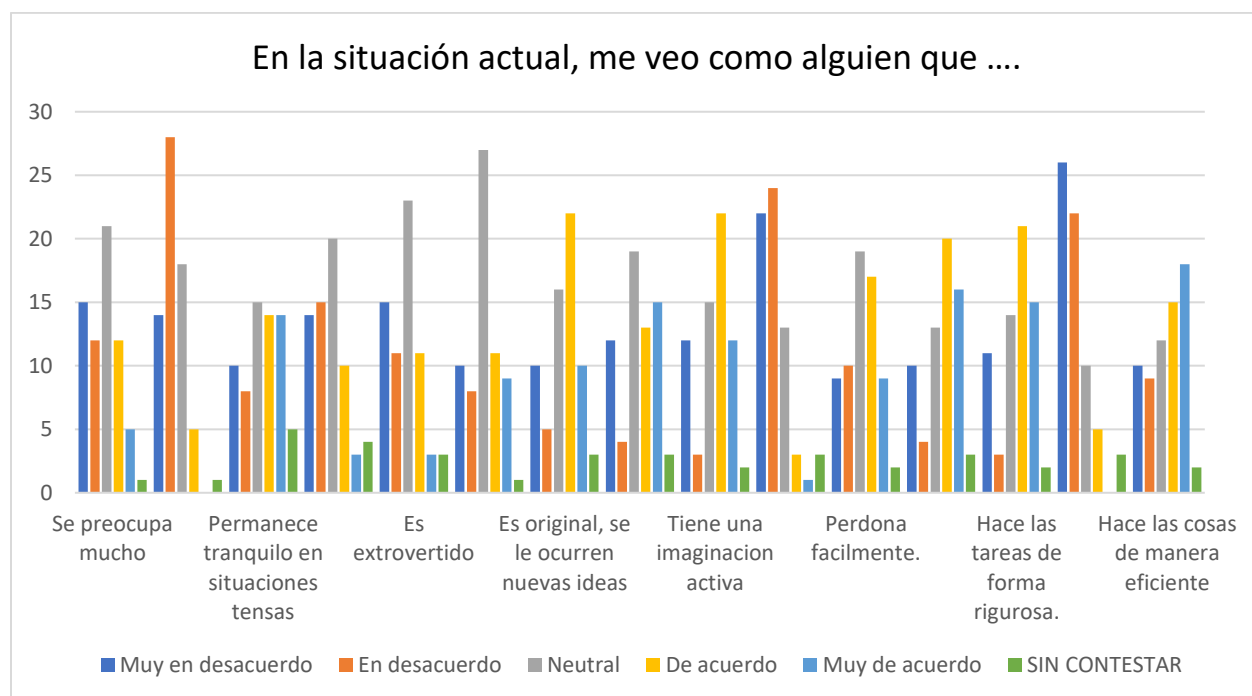
Síntomas físicos y emocionales a causa de la pandemia



En esta sección de preguntas se busca analizar los cambios físicos que se pueden estar presentando por causa de la pandemia. Se plantea entonces la pregunta ¿Cómo se ha sentido desde que inicio la crisis del COVID-19?, observando que el 77 % de los conductores no se siente cansado y el 81% no se ha sentido agotado físicamente, esto se comprueba con la tercera pregunta de esta sección en la cual el 87% del personal encuestado refiere sentirse bien. Estos resultados se oponen a los obtenidos por Lijarcio et. al, (2020) quien menciona en su investigación que, pese a que los conductores profesionales manifiestan haber estado menos horas diarias al volante y haber trabajado menos días a la semana de lo habitual, se sienten (entre otras cosas) más fatigados o estresados y reconocen cometer más errores mientras conducen. En cuanto a la percepción que tienen de estar descansando adecuadamente solo un 37% menciona no estar descansando adecuadamente. La BBC News, en su publicación de enero de 2021 menciona que algunos expertos ya establecieron el término “Coranosomnia” o “Covid-somnia” para el hecho que descansar por la noche sea mucho más difícil a causa de COVID-19, dando a conocer como en China, las tasas de insomnio aumentaron del 14,6 al 20% durante el confinamiento más estricto determinando que este aspecto puede causar serios problemas en la salud y productividad.

Figura 15

Percepción interna a causa de la pandemia.



Se plantea al personal evaluado distintos aspectos que hayan podido ser afectados a causa de la pandemia buscando un análisis de los comportamientos y respuestas emocionales que ellos tienen actualmente. Se plantea entonces el interrogante “En la situación actual, me veo como alguien que” Y a partir de esto se plantean distintos aspectos. En la pregunta 1 de esta sección que tiene en cuenta si la persona se preocupa mucho, se puede observar que la mayor frecuencia se da para la respuesta neutral con una frecuencia de 21 respuestas y un porcentaje de 32%. En esta pregunta es necesario tener en cuenta que el 25% de las respuestas se dan para las respuestas “de acuerdo” y “muy de acuerdo”

En el aspecto evaluado si el trabajador se pone nervioso fácilmente, el 42 % se encuentra en desacuerdo, pero es importante tener en cuenta que el 8% de este grupo está de acuerdo con esta afirmación.

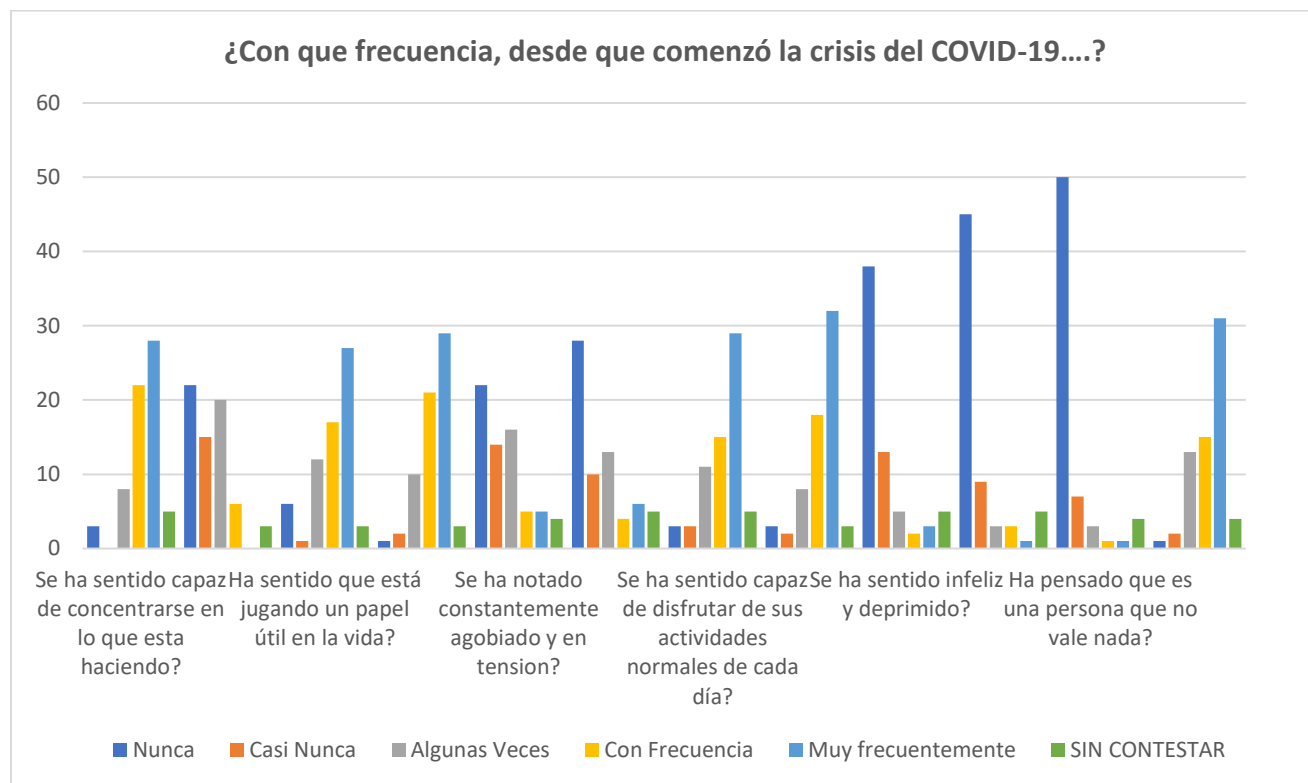
En cuanto a si el trabajador permanece tranquilo en situaciones de crisis se observan frecuencias similares para las respuestas planeadas, la sumatoria entre “En desacuerdo” y “Muy en desacuerdo” es de 27% del total de las respuestas, manifestando que en ocasiones no pueden mantenerse tranquilos en situaciones críticas.

En las afirmaciones sobre si es hablador, extrovertido y reservado, se encuentra la mayor frecuencia para la respuesta “Neutral”. Evaluando el aspecto de la creatividad e imaginación activa el 33% manifiesta estar de acuerdo y el 18% muy de acuerdo

En cuanto al desempeño en la afirmación “hace las cosas de manera eficiente” el 27% esta muy de acuerdo con esto y el 22% de encuentra de acuerdo.

Figura 16

Frecuencia de dificultades emocionales a causa de la pandemia.



En la pregunta 1 de esta sección se observa que con frecuencia y muy frecuentemente los trabajadores mencionan que han sentido que pueden concentrarse en lo que están haciendo, la sumatoria de estas dos respuestas equivalen al 76 % de las respuestas. Según (Nava, 2019), se encontró una relación positiva entre el estrés laboral y la ansiedad, evidenciándose estos resultados en el 46,2 % de la población analizada. No se presentan diferencias significativas entre las variables sociodemográficas y el nivel de estrés laboral

Evaluando si las preocupaciones le han hecho perder sueño, se observa que, aunque es la segunda frecuencia más alta se obtiene un resultado de 30% para quienes algunas veces sienten que las preocupaciones le han hecho perder el sueño.

En cuanto a si el trabajador siente que está jugando un papel útil en la vida, el 67% de las respuestas están en las respuestas “Con frecuencia” y “Muy Frecuentemente”. De igual manera

se observa que no se han presentado dificultades para tomar decisiones ya que el 75% está en las respuestas de “Con frecuencia” y “Muy Frecuentemente”.

El 33% nunca se ha sentido agobiado y con tensión, sin embargo, es necesario tener en cuenta al 39% de la población que algunas veces se ha sentido agobiado durante a la crisis por COVID 19.

Discusión de resultados

La investigación arroja una serie de resultados en la población encuestada que nos permiten analizar en general a los conductores de servicio municipal tomando como muestra los conductores del municipio de Duitama. Fue importante para el análisis de esta investigación la antigüedad del personal que la contesto, teniendo en cuenta que un alto porcentaje son trabajadores que llevan más de 10 años en la empresa desarrollando esta labor, por lo cual pueden dar unas respuestas más acertadas con respecto al cambio que se presentó por causa de la pandemia por COVID 19.

En la divulgación del instrumento a los trabajadores encuestados se les indico que calificaran los aspectos planteados teniendo en cuenta la situación actual de la pandemia en comparación a la forma en la cual se venían sintiendo, reaccionando o trabajando antes de esta.

Se identifican los factores de riesgo psicosocial que presentan alta frecuencia en esta investigación, los cuales son: Estrés con 58%, fatiga con 47%, estado de ánimo alterado con 51% y miedo al contagio con 85%, esta última tienen una incidencia en el factor emocional y extralaboral debido al temor de contagiar a su familia al ser la actividad de transporte de pasajeros una labor de alto contagio. A su vez Lago (2018) menciona que existe una relación favorable entre labor desarrollada de los conductores del servicio público y la aparición de estrés, la ansiedad... Se sugiere, acompañamiento interdisciplinar a los conductores con fin de prevenir posibles afectaciones psicológicas durante las jornadas de trabajo.

Este estudio evidencio la falta de apoyo, acompañamiento y reconocimiento por parte de las entidades gubernamentales como el estado colombiano y las asociaciones de transportadores, con una baja gestión para mejorar las condiciones laborales, de igual manera (Lijarcio et. al, 2020) “planteo en su investigación que los encuestados consideran que los poderes públicos en esta situación NO les han prestado la ayuda que sería de esperar como conductores profesionales”.

Además, se presenta un aumento de responsabilidades para dar cumplimiento a una normatividad no muy clara de bioseguridad y que no tiene en cuenta las necesidades de este sector que se vio afectado por la pandemia.

Fortalezas

Uno de los aspectos a resaltar en los tiempos de pandemia ha sido los sistemas de información que gracias a la implementación de distintas plataformas se ha podido atenuar los impactos negativos al momento de contactar al personal de la empresa y nosotros como grupo investigador.

Otro aspecto a resaltar es que un integrante del grupo investigador tiene acceso al personal de estudio de esta investigación.

Limitaciones

Una de las limitaciones que se evidencio durante este proceso es el no tener un diagnóstico de la aplicación de la batería de riesgo psicosocial a este grupo de conductores para poder realizar una comparación de algunos factores que se están evaluando, dado que esta investigación arrojó unos resultados en factores psicosociales que hubiese sido conveniente compararlos para visualizar los cambios.

Una de las principales limitaciones fue el no tener el contacto físico con las personas seleccionadas para la respectiva investigación.

Durante el diligenciamiento de la encuesta un mínimo de personas no contestaba ciertas preguntas.

En la realización de la encuesta virtual no se seleccionó que era obligatoria responder la pregunta para pasar a la siguiente.

Aportes del proyecto

Esta investigación intenta acercarse a una realidad poco explorada implementando nuevas estrategias de participación antes la crisis que se vive actualmente por la pandemia la cual cambio las dinámicas de socialización, y convocatoria de las personas.

Conclusiones

Después de haber desarrollado el análisis de cada una de las preguntas de la encuesta, se pudo establecer que por causa del COVID-19 se presenta una incidencia en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 de la Empresa Transportes Tundama S.A.S.

Se observó que los porcentajes más elevados a nivel psicosocial son el estrés, fatiga, estado de ánimo alterado y miedo al contagio. Es necesario recalcar que estos no surgen solamente por causa del COVID 19, conviene resaltar que el miedo al contagio es directamente por la situación vivida.

Los factores de riesgo identificados tienen las siguientes consecuencias: como lo expresa López (2007) el estrés produce problemas de sueño, actitud irritada o de angustia, incapacidad para relajarse o concentrarse, mayor riesgo de sufrir un accidente en el trabajo, disminución del interés por el trabajo, tendencia a sufrir adicciones (drogas, alcohol, tabaco...); por otra parte Bracho y Quintero (2020) indica que la fatiga genera mayor probabilidad de accidentes laborales, absentismo de los trabajadores fatigados, incremento del riesgo de enfermedades cardiovasculares y disminución del estado de alerta y vigilancia; los estados de ánimo alterados pueden llevar a tristeza prolongada, incapacidad para concentrarse, indecisión, ataques de llanto inexplicables, sentimientos de culpa, falta de valor, cambios significativos en el apetito y los patrones del sueño, irritabilidad, furia, preocupación, agitación, ansiedad; en cuanto al miedo al contagio este se relaciona con trastornos psicósomáticos, somatomorfos e hipocondriacos. De acuerdo a estos resultados es necesario un plan de intervención prioritario.

Recomendaciones

Realizar la batería de Riesgo Psicosocial determinada por el Ministerio bajo la resolución 2646 de 2008, debido a que no se ha aplicado en esta empresa, para así tener un diagnóstico más amplio en cuanto a las condiciones Intralaborales, Extralaborales y niveles de Estrés de cada uno de los conductores.

Revisión y actualización de la matriz de Riesgos de la empresa teniendo en cuenta la información suministrada por esta investigación en cuanto al riesgo Biológico y Psicosocial por COVID 19

Incluir en el programa de bienestar acompañamiento psicológico y de la ARL.

Motivar al diseño y la ejecución de un plan de trabajo enfocado en la disminución del estrés a los conductores, supervisores y directivos

Diseño e implementación de un programa de vigilancia epidemiológico enfocado al control y disminución del nivel de riesgo psicosocial que permita evaluar permanentemente los cambios que puedan presentarse en los conductores de Transportes del Tundama S.A.

Listado de referencias

- Acosta, F., Alderete, M. G., Alvarado, C. M., Aranda, C., Arellano, R. F., Carrión, M. Á., Franco, S. A., González, J. M., González, F., Milano, S. R., Pando, M., Pérez, J., Preciado, M. L., Reynaldos, C., Salazar, J. G., Saraz, S., Torres, T. M., & Varillas, W. (2006). Factores psicosociales y salud mental en el trabajo. http://www.rialnet.org/sites/default/files/Factores%20Psicosociales%20y%20Salud%20Mental%20en%20el%20Trabajo_0.pdf
- Alfaro, D., Gálvez, W. & Morales, N. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27, 267-272. <https://www.scielosp.org/article/rpmesp/2010.v27n2/267-272/es/>.
- Arellana, J., Cantillo, V. & Márquez, L. (2020, 14 de agosto). COVID-19 Outbreak in Colombia: An Analysis of Its Impacts on Transport Systems. *Revista Hindawi*. Article ID 8867316. <https://doi.org/10.1155/2020/8867316>
- Arl Colmena Seguros. (2020). Guía de acciones Psicosociales y cuidado de la salud mental. Indicaciones para el empleador. <https://www.colmenaseguros.com/imagenesColmenaARP/contenido/coronavirus/boletin13/p3-Gu%C3%ADa%20de%20acciones%20psicosociales.pdf>
- Arl Colmena Seguros. (2020). Guía para la implementación de las medidas de prevención COVID-19. <https://www.colmenaseguros.com/imagenesColmenaARP/contenido/coronavirus/boletin9/p4-guia%20protocolo%20bioseguridad%20sector%20transporte.pdf>

- Arl Sura. (2020). Matriz de Riesgo Específica por COVID-19 (valoración del riesgo de contagio) <https://www.segurossura.com.co/documentos/comunicaciones/covid-19/empresas/Matriz%20de%20Riesgos%20especifica%20COVID-19.pdf>
- Arl Positiva. (2020). Matriz de legal en seguridad y salud en el trabajo sector transporte normatividad COVID-19. Capítulo 8. <https://portal.posipedia.co/wp-content/uploads/2020/06/matriz-legal-sst-transporte-capitulo8.pdf>.
- Barragán, M., Ortega, M., Paguay, M. & Palaguachi, J. (2020, 29 de octubre). Lineamientos que adoptaron los países de Ecuador, Colombia, Perú y Argentina para evitar la propagación del COVID-19 en el transporte público. *Polo del conocimiento* 50(5) N°10, pp. 948-962. <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/1864>.
- Benavides, F. (2020). La salud de los trabajadores y la COVID-19. *Archivos de Prevención de Riesgos Laborales*, 23(2), 154-158. <https://doi.org/10.12961/apr.2020.23.02.02>
- Benach, J., Benavides, F., Berra, A., Devesa, J., Gimeno, D., Jarque, S., & Martínez, J. (2002, mayo). Descripción de los factores de riesgo psicosociales en cuatro empresas. *Gaceta Sanitaria*, 16(3), 222-229. [https://doi.org/10.1016/S0213-9111\(02\)71665-8](https://doi.org/10.1016/S0213-9111(02)71665-8)
- Bulluerka, N., Espada, J. P., Gómez, J., Gorostiaga, A., Hidalgo, M. D, Padilla, L, & Santed, M. Á (2020). Las consecuencias Psicológicas de la COVID-19 y el Confinamiento. <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/45924/Consecuencias%20psicol%C3%B3gicas%20COVID-19%20PR3%20DIG.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Benoit, P. M., Bustos, H. S., Celedón, A. L., & Marchetti, N. M., (2014). Riesgos Psicosociales en Conductores de Transporte de Carga y Pasajeros Urbanos e Interurbanos, y su Asociación con la Autopercepción de Salud y Siniestralidad Laboral. *Ciencia & Trabajo* 16(50), 67-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-24492014000200002>
- Bracho, Desireth., & Quintero, J. (2020). La fatiga laboral en el ámbito de seguridad y salud laboral en el marco jurídico venezolano. *Revista Interdisciplinaria de Humanidades, Educación, Ciencia y Tecnología Volumen VI. DOI 10.35381/cm.v6i1.306*

- Bustamante, G. (2011). Aproximación al muestreo estadístico en investigaciones científicas. *Revista de Actualización Clínica Investiga Volumen 10*
http://www.revistasbolivianas.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2304-37682011000700006&Ing=es.
- Cárdenas, J., & Montana, J. (2020, 6 de julio). Revista Alianzaefi economía formal e inclusiva. Efecto del COVID-19 sobre las ocupaciones de trabajadores en Colombia.
<https://alianzaefi.com/download/efecto-del-covid-19-sobre-las-ocupaciones-de-trabajadores-en-colombia/>.
- Camacho, A., & Mayorga, D. (2017). Riesgos laborales psicosociales. Perspectiva organizacional, jurídica y social. *Revista Prolegómenos - Derechos y Valores - pp. 159-172, 2017, II* <https://doi.org/10.18359/prole.3047>
- Chaparro, P., Guerrero, J. (2001). Condiciones de Trabajo y Salud en Conductores de una Empresa de Transporte Público Urbano. *Revista de salud pública Vol.3*.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-00642001000200005
- Chunga, L. F., Duarte, E. S., Magallanes, J. M., Morillo, A. M., Rodríguez, D. R., Torres, K. J., & Verde, R. K. (2020). Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo. Perú, 2019. *Revista Médica Vallejana /Vallejian Medical Journal, 9(1), 13-17*.
<https://doi.org/10.18050/revistamedicavallejana.v9i1.2421>
- Cary, L. C., Mostafa A. E., & Raija K. (1998). Los factores psicosociales en el trabajo y su relación con la salud
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/37881/9243561022_spa.pdf;jsessionid=8DC2C4AB783DC87DEE912DE898A3801D?sequence=1
- Decreto 1832 de 1994 [Ministerio de Trabajo y Seguridad Social]. "Por el cual se adopta la Tabla de Enfermedades Profesionales", Artículo 1 numeral 42. 3 de agosto de 1994.
- Decreto 457 de 2020 [Ministerio del Interior]. Por el cual se imparte instrucciones en virtud de la emergencia generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público. 22 de marzo de 2020.

- Decreto 1168 de 2020 [Ministerio del Interior]. Por el cual se imparte instrucciones en virtud de la emergencia generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público y se decreta el aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable. 3 de agosto de 2020.
- Díaz, D., (2011). Estrés laboral y sus factores de riesgo psicosocial. *Revista CES Salud Pública*, 2(1), 80-84. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3677229>
- Díaz, F., & Rentería, E. (2017). De la seguridad al riesgo psicosocial en el trabajo en la legislación colombiana de salud ocupacional. *Revista Estudios Socio-Jurídicos*, 19(2), 129-155. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6122470>
- Hernández, H., Londoño, José. & Plaza, M. (2020, 2 de julio). El trabajo bajo presión: incidencia sobre las exigencias emocionales en los conductores de buses en la ciudad de Montería (Colombia). *Revista espacios 41(24) Artículo 18*. <https://www.revistaespacios.com/a20v41n24/20412418.html>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ª ed.). México: McGrwall Hill Education. <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Jélvez, C., Lavarello, J., Olivares, V. E., & Mena, L. (2013). Estudios sobre burnout y carga mental en conductores del transporte público de Chile (Transantiago). *Ciencia & trabajo*, 15(48), 173-178. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-24492013000300011>
- Lara, A., Lara, N., Pullas, P., & Velastegui, R. (2020). Organización y gestión en la prevención de riesgos psicosociales laborales en el transporte público urbano. *Revista Universidad y Sociedad*, 12(4). <http://orcid.org/0000-0001-7329-6162>
- Lago, D. P., & Sandoval, A. C. (2018). Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome burnout en sus conductores: una revisión sistemática de literatura. [tesis pregrado, Universidad Cooperativa de Colombia] Repositorio Institucional UCC. <http://hdl.handle.net/20.500.12494/7250>

- Lijarcio, I., Llamazares, J., Montoro, L., Useche, S., (2020). Estudio sobre los problemas, riesgos y accidentes de los conductores de transporte profesional durante el Covid-19, Fesvial fundación para la seguridad vial. <https://fesvial.es/investigaciones/>
- López, A. (19 abril de 2007). Información sobre los Trastornos del Estado de Ánimo. *Aprenda sobre los trastornos de los estados del ánimo la drepresión.* https://secure2.convio.net/dabsa/site/SPageServer/?pagename=esp_about_depression_ove rview.
- Lufkin, B (2021). Insomnio por el coronavirus, el fenómeno que nos está impidiendo dormir durante la pandemia. BBC NEWS <https://www.bbc.com/mundo/noticias-55800761>
- Manrique, J., Pulgarín, J., Salamanca, Ethna., (3 noviembre 2020) Factores psicosociales individuales generados por los cambios laborales en familias de clase media debido al COVID-19 [tesis pregrado, Digital ECCI] Repositorio Digital ECCI. <https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/651>
- Morales, K. (2019). Factores de riesgo psicosocial, carga mental y estrés laboral en conductores de buses interurbanos de la provincia de Biobío. [tesis pregrado, Universidad de Concepción] Repositorio Bibliotecas UdeC. <http://repositorio.udec.cl/jspui/handle/11594/636>
- Moreno, B. (2011). Factores y riesgos laborales psicosociales: conceptualización, historia y cambios actuales. *Revista Medicina y Seguridad del Trabajo*, 57, suplemento 1, pp. 1-262. <http://dx.doi.org/10.4321/S0465-546X2011000500002>
- Nava, L. (2019, diciembre). Estrés laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público. [tesis pregrado, Universidad Autónoma del Perú] Repositorio Pasión por tu futuro. <http://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/991>
- Oblitas, L. A. (2008) Psicología de la Salud: Una ciencia del bienestar y la felicidad. *Avances en Psicología* 16(1). <https://www.unife.edu.pe/pub/revpsicologia/psicologiasalud.pdf>

Organización Internacional del trabajo (2013, 21 de octubre) La organización del trabajo y los riesgos psicosociales: una mirada de género; Seguridad y Salud en el trabajo
https://www.ilo.org/sanjose/publicaciones/WCMS_227402/lang--es/index.htm

Organización Internacional del trabajo (2020, 18 de marzo) El COVID-19 podría cobrarse casi 25 millones de empleos en el mundo, afirma la OIT. https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_738766/lang--es/index.htm

Organización Panamericana de la salud. (2020, 11 de marzo) La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia. Consultado el 5 de septiembre de 2020.
<https://www.paho.org/es/noticias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia>

Resolución 2646 de 2008 [Ministerio de la Protección Social]. Por la cual se establecen disposiciones a factores de riesgo psicosocial en el trabajo. 17 de julio 2008.

Resolución 2404 de 2019 [Ministerio de Trabajo]. Por la cual se adopta Batería de instrumentos para la Evolución de Riesgos Psicosociales. 22 de julio 2019.

Resolución 385 de 2020 [Ministerio de Salud y Protección Social]. Por medio de la cual se declara emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus. 12 de marzo de 2020.

Resolución 677 de 2020 [Ministerio de Salud y Protección Social]. Por medio de la cual se adopta el protocolo general de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del Coronavirus COVID-19 en el sector transporte, 24 de abril de 2020.

Resolución 6666 de 2020 [Ministerio de Salud y Protección Social]. Por medio de la cual se adopta el protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19. 24 de abril de 2020.

Rodríguez, V., Sepúlveda, E. & Valenzuela, S. (2020). Condiciones laborales, salud y calidad de vida en conductores. *Revista Cuidarte 11(2)* <https://doi.org/10.15649/cuidarte.1083>

- Salazar, S. I., & Pereda, E. C., (2010). Síndrome De Burnout y Patrones de Comportamiento ante tráfico en Conductores. *Revista Psicológica 12*, 141-169
http://revistas.ucv.edu.pe/index.php/R_PSI/article/viewFile/333/222
- Salgado, M. M. (2015, 22 agosto). Relación existente entre factores de riesgos psicosociales y el estrés laboral en una muestra de conductores de una organización del sector de transporte ubicada en el municipio de santa rosa de cabal. [trabajo de pregrado, Universidad Católica de Pereira] Repositorio Institucional de la Universidad Católica de Pereira.
<http://hdl.handle.net/10785/5403>
- Sauter, S. L., Murphy, L., Hurrell, J., & Levi, L. (1998). Factores psicosociales y de organización. Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo. Madrid: Gestión Editorial, Chantal Dufresne, 34-1.
- Toro, F. (2007). Incidencia de la imagen gerencial sobre el Apoyo Organizacional Percibido. *Revista Iberoamericana de Psicología Ocupacional*, 26(1), 46-55.
<http://revista.cincel.com.co/index.php/RPO/article/download/76/76>

Anexos

Anexo A

Cronograma de Actividades

ACTIVIDADES	Octubre				Noviembre				Diciembre				Enero				Febrero				Marzo				Abril				Mayo			
	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4	Sem 1	Sem 2	Sem 3	Sem 4
Diseño de la propuesta de investigación	■	■	■	■	■	■	■	■																								
Elección de la población y la muestra							■	■	■	■																						
Análisis de instrumentos									■	■																						
Elección del instrumento									■	■																						
Aplicación del instrumento									■	■	■	■	■	■	■	■																
Procesamiento de datos																	■	■	■	■												
Análisis de la información																					■	■	■	■								
Informe Final																									■	■	■	■				
Sustentación																													■	■		

Anexo B

Cuestionario

PERCEPCION DE LA SITUACION DE CRISIS					
Por favor indiquenos que tan de acuerdo se encuentra con los siguientes enunciados, reativos a su trabajo durante la situacion de emergencia del COVID-19					
	Muy en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Muy de acuerdo
1 Conduzco muchas mas horas seguidas que antes de la crisis del COVID-19					
2 Tengo mas presion de tiempo en ruta que antes de la crisis del COVID-19					
3 El gobierno NO nos han prestado en esta situacion la ayuda que seria de esperar a los conductores de servicio publico.					
4 A los conductores NO se nos han dado informacion y medios adecuados para evitar los peligros de esta situacion.					
5 Conduciendo en esta situacion del COVID-19 me distraigo mas que antes.					

Enlace de cuestionario:

https://docs.google.com/forms/d/1dlv6hFSRqVt1IP7LHL4leb3_EfgmK25FQK3SvZNTS9g/edit?ts=60612b62&gxids=7628

Por intermedio del presente documento en mi calidad de autor o titular de los derechos de propiedad intelectual de la obra que adjunto, titulada Análisis de incidencia de la emergencia sanitaria COVID-19 en el Riesgo Psicosocial de conductores municipales en el semestre 2020-2 estudio caso: Empresa Transportes Tundama S.A.S, autorizo a la Corporación universitaria Unitec para que utilice en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) que me corresponden como creador o titular de la obra objeto del presente documento.

La presente autorización se da sin restricción de tiempo, ni territorio y de manera gratuita. Entiendo que puedo solicitar a la Corporación universitaria Unitec retirar mi obra en cualquier momento tanto de los repositorios como del catálogo si así lo decido.

La presente autorización se otorga de manera no exclusiva, y la misma no implica transferencia de mis derechos patrimoniales en favor de la Corporación universitaria Unitec, por lo que podré utilizar y explotar la obra de la manera que mejor considere. La presente autorización no implica la cesión de los derechos morales y la Corporación universitaria Unitec los reconocerá y velará por el respeto a los mismos.

La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato electrónico, y en general para cualquier formato conocido o por conocer. Manifiesto que la obra objeto de la presente autorización es original y la realicé sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es de mi exclusiva autoría o tengo la titularidad sobre la misma. En caso de presentarse cualquier reclamación o por acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados para todos los efectos la Corporación universitaria Unitec actúa como un tercero de buena fe. La sesión otorgada se ajusta a lo que establece la ley 23 de 1982.

Para constancia de lo expresado anteriormente se firma, como aparece a continuación.

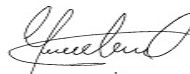
Firma



Isabel Cristian Ladino L.

CC. 43.875.791

Firma



Astrid Yolima Torres A.

CC. 46.452.304

Firma



José Alejandro Tangarife D.

CC. 71.266.725