

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
FACULTAD DE PSICOLOGÍA Y TRABAJO SOCIAL



Trabajo de Suficiencia Profesional

Factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de
carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Psicología

Presentado por:

Autor: Bachiller Jorge Toribio Zevallos Lizárraga

Lima – Perú

2019

Dedicatoria:

*A Dios por permitirme llegar
hasta aquí, y siempre estar conmigo*

*A mis padres que me cuidan
desde el cielo y están conmigo.*

*A mi esposa, que siempre me ha
apoyado incondicionalmente y me
impulsa a seguir adelante.*

*A mis hijas, por darme la fuerza
de seguir adelante y persistir en mis
metas.*

Agradecimiento:

Quiero agradecer a Dios y a mi familia que sin su apoyo y conocimientos no habría sido posible que me encuentre hoy donde estoy, gracias por haberme brindado la mejor educación y lecciones de vida que aplico a diario.

PRESENTACIÓN

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento de las normas de la Facultad de Psicología y Trabajo Social de la Universidad Inca Garcilaso de la Vega según la Directiva N°003-FPs y TS-2018, me es grato poder presentar mi trabajo de investigación titulado *“Factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga ISELT de la ciudad de Arequipa, periodo 2018”*, bajo la modalidad de TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL DE PSICOLOGIA para obtener el título profesional de licenciatura.

Por lo cual espero que este trabajo de investigación sea adecuadamente evaluado y aprobado.

Atentamente

Jorge Toribio Zevallos Lizárraga

ÍNDICE

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Presentación	iv
Índice	v
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	viii
Resumen	ix
Abstract	x
Introducción	xi

CAPÍTULO I: Planteamiento del problema

1.1. Descripción de la realidad problemática	13
1.2. Formulación del problema	15
1.2.1. Problema general	15
1.2.2. Problemas específicos	15
1.3. Objetivos	17
1.3.1. Objetivo general	17
1.3.2. Objetivos específicos	17
1.4. Justificación e importancia	18

CAPÍTULO II: Marco teórico conceptual

2.1. Antecedentes	21
2.1.1. Antecedentes internacionales	21
2.1.2. Antecedentes nacionales	24
2.2. Base teórica	28
2.2.1. Conceptualización de Riesgos laborales	28
2.2.2. Factores de Riesgo laboral	30
2.2.3. Clasificación de los Factores de riesgo laboral	32
2.2.4. Dimensiones de los Factores de Riesgo laboral	36
2.2.5. Prevención de riesgos laborales en el sector de transporte	39

2.3. Definiciones conceptuales	42
CAPÍTULO III: Metodología de la investigación	
3.1. Tipo de investigación	44
3.2. Diseño de investigación	45
3.3. Población y muestra	45
3.4. Identificación de las variables y Operacionalización	48
3.5. Técnicas e instrumentos de evaluación	50
3.6. Determinación de la confiabilidad del instrumento	51
CAPÍTULO IV: Presentación, procesamiento y análisis de resultados	
4.1. Presentación de resultados generales	53
4.2. Presentación de resultados específicos	57
4.3. Procesamiento de los resultados	66
4.4. Discusión de los resultados	66
4.5. Conclusiones	69
4.6. Recomendaciones	71
CAPÍTULO V: Programa de intervención	
5.1. Denominación del programa	74
5.2. Justificación del programa	74
5.3. Establecimiento de objetivos	77
5.4. Sector al que se dirige	77
5.5. Establecimiento de conductas problemas/meta	78
5.6. Metodología de la intervención	78
5.7. Instrumentos y Materiales a utilizar	79
5.8. Cronograma	81
Referencias bibliográficas	86
Anexos	90

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Matriz de Operacionalización</i>	49
Tabla 2. <i>Baremo de interpretación de la variable</i>	51
Tabla 3. <i>Criterios de estimación del coeficiente de confiabilidad</i>	52
Tabla 4. <i>Datos sociodemográficos de los conductores según el tiempo de servicio</i>	53
Tabla 5. <i>Datos sociodemográficos de los conductores según la edad</i>	54
Tabla 6. <i>Datos sociodemográficos de los conductores según el estado civil</i>	55
Tabla 7. <i>Datos sociodemográficos de los conductores según el estado de salud</i>	56
Tabla 8. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión gestión preventiva</i>	57
Tabla 9. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga ISELT”, según la dimensión factores temporales</i>	58
Tabla 10. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga ISELT”, según la dimensión factores psicosociales</i>	59
Tabla 11. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión vigilancia de la salud</i>	60
Tabla 12. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga mental</i>	61
Tabla 13. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga física</i>	62
Tabla 14. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión entorno físico</i>	63
Tabla 15. <i>Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión condiciones de seguridad</i>	64
Tabla 16. <i>Factores de riesgos laborales de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018</i>	65
Tabla 17. <i>Cronograma del programa de intervención</i>	85

INDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Diseño de la investigación	45
<i>Figura 2.</i> Fórmula para determinar la muestra (MAS)	46
<i>Figura 3.</i> Factor de corrección por finitud	47
<i>Figura 4.</i> Prueba de confiabilidad Kuder Richardson 20	51
<i>Figura 5.</i> Datos sociodemográficos de los conductores según el tiempo de servicio	53
<i>Figura 6.</i> Datos sociodemográficos de los conductores según la edad	54
<i>Figura 7.</i> Datos sociodemográficos de los conductores según el estado civil	55
<i>Figura 8.</i> Datos sociodemográficos de los conductores según el estado de salud	56
<i>Figura 9.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión gestión preventiva	57
<i>Figura 10.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores temporales	58
<i>Figura 11.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores psicosociales	59
<i>Figura 12.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión vigilancia de la salud	60
<i>Figura 13.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga ISELT”, según la dimensión carga mental	61
<i>Figura 14.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga física	62
<i>Figura 15.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión entorno físico	63
<i>Figura 16.</i> Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión condiciones de seguridad	64
<i>Figura 17.</i> Factores de riesgos laborales de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018	65

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo determinar el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. El estudio es de tipo descriptivo, con un diseño no experimental, de corte transversal y con un enfoque cuantitativo por el manejo de los datos.

La población lo conforman 280 conductores de carga que prestan servicio a la empresa ISELT, en la ciudad de Arequipa encuestados durante el tercer trimestre del periodo 2018. La muestra está constituida por 105 conductores de carga que prestan servicio a la empresa, la cual se determinó aplicando la técnica del muestreo aleatorio simple y aplicando la técnica de corrección por finitud. La técnica empleada para la recolección de datos fue la encuesta y el instrumento fue el cuestionario de Factores de riesgo laboral en transporte

Estableciendo como conclusión que: Los factores de riesgos laborales que presentan los conductores de la empresa ISELT se ubican preponderadamente en un nivel moderado en un 55%, seguido por el 35% a nivel bajo y el 10% presenta un nivel muy bajo. Determinándose que existe un índice considerable de sufrir un accidente laboral, influenciado por un conjunto de factores que forma parte de las actividades diarias que realizan.

Palabras Claves: factores de riesgo, laboral, conductor, transporte, accidente.

ABSTRACT

The objective of this research work is to determine the level of occupational risk factors that affect the drivers of the "ISELT" cargo transport company of the city of Arequipa, period 2018. The study is of a descriptive type, with a non-experimental, cross-sectional design and with a quantitative approach to data management.

The population is made up of 280 freight drivers who provide service to the company ISELT, in the city of Arequipa surveyed during the third quarter of the 2018 period. The sample consists of 105 freight drivers who provide service to the company, which was determined applying the technique of simple random sampling and applying the technique of correction by finitude. The technique used for the data collection was the survey and the instrument was the questionnaire of Occupational risk factors in transport

Establishing as a conclusion that: The factors of occupational risks presented by the drivers of the company ISELT are located preponderantly at a moderate level by 55%, followed by 35% at the low level and 10% at a very low level. Determining that there is a considerable rate of suffering a work accident, influenced by a set of factors that are part of the daily activities they perform.

Keywords: risk factors, labor, driver, transport, accident.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se centra en el estudio de los factores de riesgos laborales o también denominados ocupacionales, que afecta a los conductores de transporte, ya que como es sabido es noticia frecuente informarse a través de las noticias de continuos accidentes de transporte que deja pérdidas materiales y humanas. En ocasiones, lesiones irreparables en la salud física de las personas, que pierden alguna de sus extremidades; así como secuelas en el área emocional de las personas, quedando marcado en su mente los recuerdos de aquellos terribles accidentes.

Según la información aportada en el informe publicado por la Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el trabajo, entre los peligros que generan riesgos laborales importantes y los principales problemas de seguridad y salud laboral para los conductores de transportes por carretera, destacan la exposición a vibraciones del vehículo, posturas estáticas prolongadas, manipulación manual de cargas, exposición al ruido, inhalación de vapores y gases tóxicos, exposición al polvo, condiciones climáticas adversas, la fatiga física y mental. Así como también está el hecho que conforme pasa el tiempo existe escasez de conductores jóvenes, es decir, la mano de obra en el transporte está envejeciendo. *(citado por Consultoría Intedya, 2018)*

De los accidentes que ocurren en el sector de transporte, la mayoría de ellos está relacionado al rubro de transporte de cargas por carreteras. Para evitar estos incidentes, es imprescindible establecer una cultura de autocuidado y de implementación de buenas prácticas que involucre a todos los trabajadores e incluso que comprometan a empresarios y jefaturas con la seguridad en la organización. *(Asociación Chilena de Seguridad, 2014)*

En tal sentido, los factores de riesgo aumentan para el caso de los transportistas de carga, precisamente grupo seleccionado para investigar en el presente estudio. Debido al peso que llevan estas unidades y por ende, mayor esfuerzo que conlleva manejar este tipo de transporte a los conductores. Es por tanto, necesario tomar medidas preventivas de seguridad ocupacional para reducir y evitar los accidentes de tránsito.

La preservación de la vida, es lo más importante que se debe asegurar, por lo tanto, las empresas de transporte de carga pesada, deben adoptar acciones preventivas para que sus conductores realicen bien su trabajo y bajo las condiciones adecuadas. Así se evitara consecuencias fatales que lamentar y se instaurara una cultura preventiva que otorgara seguridad y bienestar general.

Por las razones expuestas, es que la presente investigación se enfoca en estudiar los: Factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. Esperando contribuir a la solución del problema latente en nuestra realidad.

El tesista

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En los últimos años el rubro de servicios de transporte de carga se ha incrementado de manera exponencial debido al crecimiento de proyectos mineros en la zona sur del país. Al ser una actividad de alto riesgo, muchas de las empresas que contratan este servicio deben cerciorarse de que su carga está siendo transportada de forma segura y con el personal idóneo.

Desde un punto de vista de la prevención de riesgos laborales, el sector del transporte ocupa un lugar preferente en las diferentes estrategias de seguridad y salud en el trabajo, debido a los elevados índices de mortalidad y accidentalidad de carácter grave como consecuencia entre otras causas, de los accidentes de trabajo de tránsito.

Junto a esta elevada siniestralidad, hay que considerar otros factores de riesgo específicos de este segmento respecto al tiempo y lugar de trabajo, que afectan salud y seguridad en el trabajo de los conductores en el transporte de carga directamente sobre la calidad de vida, la carga física y mental, la conciliación entre la vida laboral y familiar, o los factores de riesgo del entorno de trabajo, inherentes a la climatología, el estado de la carretera o del propio tráfico entre otros, con el impacto sobre la morbilidad y mortalidad que ello supone.

Estos factores inherentes a la actividad del transporte de carga, tienen un impacto mayor si cabe entre los trabajadores de edad, derivado de un deterioro de sus capacidades

sensoriales, motrices y cognitivas propias del proceso natural del envejecimiento, que pueden agravar sin duda, el impacto sobre la salud de los factores de riesgo señalados con anterioridad.

Los conductores de vehículos de servicio de transporte no deben permanecer al volante más de cinco horas continuas en el turno diurno y cuatro horas continuas en turno nocturno. Con respecto al servicio de transporte de carga, el conductor deberá descansar por lo menos 15 minutos (pausa activa) durante dos horas entre la ruta; en todos los casos, ningún conductor deberá conducir más de doce horas acumuladas en un periodo de veinticuatro. Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC, 2004).

Los problemas de salud más habituales presentados por los conductores son los de daños osteomusculares, cardiovasculares, la obesidad, diabetes; estos problemas están relacionados al entorno laboral y las condiciones en la que esta se realiza. Los factores de riesgos individuales más comunes que presentan son la falta de ejercicio, el escaso consumo de líquidos, una mala alimentación y el alto grado de fatiga física acumulada y las causas que lo producen no desaparecen pudiendo provocar un cansancio crónico.

En lo que concierne a los riesgos psicosociales, provoca estrés, carga mental, fatiga mental, adaptación a horarios de trabajo, premura de tiempo (falta de flexibilidad horaria) aislamiento por el trabajo convirtiéndose en solitarios, riesgos de violencia, estancias prolongadas fuera de casa.

Los accidentes de transporte más peligrosos son cuando está involucrado un tráiler o un camión de carga de una empresa transportista debido a que tan sólo sus ruedas suelen

pesar hasta 20 veces más que un vehículo de pasajeros. Este tipo de accidente de tracto camión suele causar mucho más daño, por lo que es considerado un riesgo para otros vehículos en las carreteras y debido a ello son sujetos a regulaciones estatales y federales. La Administración de Seguridad de Transporte (FMCSA) estima que cada año alrededor de 5,000 personas mueren en este tipo de accidentes y otras 130 mil resultan heridas. (Diario La Opinión, 2015)

En base a lo anteriormente descrito se ve la necesidad de investigar los *Factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga ISELT de la ciudad de Arequipa, periodo 2018*, con la finalidad de diagnosticar los problemas que surgen en este contexto.

1.2. Formulación del problema

1.2.1 Problema general

-¿Cuáles son los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga” ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

1.2.2. Problemas Específicos

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión gestión preventiva, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores temporales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores psicosociales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión vigilancia de la salud, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga mental, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga física, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión entorno físico, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

-¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión condiciones de seguridad, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

1.3 Objetivos

1.3.1. Objetivo general

- Determinar el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión gestión preventiva, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores temporales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores psicosociales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión vigilancia de la salud, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga mental, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga física, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión entorno físico, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

- Identificar el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión condiciones de seguridad, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

1.4. Justificación e importancia

La presente investigación tiene como propósito conocer el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018, siendo un tema relevante para dicho sector debido a los constantes accidentes que se evidencian en las carreteras.

La evidencia científica muestra que el transporte de carga pesada por carretera se trata de un sector en el que los trabajadores presentan diversos problemas de salud, algunos directamente relacionados con las condiciones de trabajo y la exposición a factores de riesgos identificados en el planteamiento del problema, y otros, relacionados con el estilo de vida inducido por la propia profesión.

Por tal motivo, la presente investigación se orienta a la reflexión de los dueños de las empresas de transporte y de sus colaboradores, representados por todos los conductores para que adopten un enfoque preventivo y de cuidado de la salud ocupacional en aras de disminuir los factores de riesgo hacia los accidentes de tránsito. Precisamente en este motivo, radica la importancia de este estudio que considera como principio fundamental la preservación de la vida y la salud de los conductores de transporte.

Es de suma importancia también, para los dueños de las empresas de transporte, dado que cuando ocurre un accidente de sus unidades, ellos se ven terriblemente afectados en pérdida de dinero, a pesar de contar con el aval de un seguro. Por lo general, el seguro solo cubre una parte de la cuantiosa pérdida. De otro lado, se debe tener en cuenta que más que cubrir las pérdidas materiales, deja una huella profunda subsanar las pérdidas humanas que enluta a un hogar y deja un vacío en el puesto del conductor fallecido.

La responsabilidad algunas veces recae en una omisión de las políticas de seguridad que debe establecer las empresas de transporte, por eso la importancia de diagnosticar los factores de riesgo que perciben los implicados en la labor de transporte que son los conductores de carga pesada.

La presente investigación también se justifica en criterios específicos, tales como:

En el aspecto teórico, la investigación permitirá reunir un consistente marco teórico que conforma una base de información enriquecida, muy útil como medio de consulta para otros investigadores. La recopilación de enfoques, modelos, teorías e interpretaciones, completan el vacío de conocimiento sobre el tema. Además, los aportes que se desprendan de este estudio sumara como un aporte teórico científico.

En el aspecto práctico, los resultados de la investigación permitirán adoptar decisiones pertinentes y oportunas en relación a las políticas de seguridad ocupacional con que cuenta la empresa “ISELT” el cual se concretizara de manera específica a través de un programa de intervención para reducir los riesgos laborales. Además, el desarrollo del programa dotara de una cultura de prevención y concientización en los conductores de transporte de carga para que realicen sus funciones con mayor eficiencia y cuidado.

El aspecto metodológico, la estructura del trabajo de investigación, así como la descripción de las técnicas e instrumentos empleados, el tipo y diseño de la investigación y los procedimientos estadísticos desarrollados, servirán de guía y orientación metodológica para otros investigadores que desarrollen su estudio.

En líneas generales, del punto de vista que se observe el presente análisis del tema en mención conlleva a un beneficio triado, donde se benefician dueños de empresas de transporte, los conductores y la sociedad misma, porque se requiere de esta actividad que suma a la economía del país, siempre que se realice con responsabilidad y garantizando las medidas de seguridad pertinentes.

CAPITULO II

MARCO TEORICO CONCEPTUAL

2.1. Antecedentes

2.1.1 Antecedentes Internacionales

Bonilla y Gafaro (2017) realizaron una investigación titulada “Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público”, proponiendo como objetivo evaluar evidencias sobre la identificación y verificación de la presencia de riesgos psicosociales y sus efectos en la salud y calidad de vida de los conductores de transporte público. El estudio es de tipo descriptivo, con diseño no experimental. La técnica de recolección de la información fue la revisión documental.

Los autores establecen que los riesgos de tipo psicosocial asociados a la labor de conducción son el estrés, la ansiedad, la depresión y la insatisfacción con las condiciones laborales. Concluyendo que todos los conductores de servicio público están expuestos a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial, los cuales generan una serie de consecuencias en la salud y la calidad de vida en general de estos individuos, que a su vez les impide realizar su labor de una forma eficiente y propende incluso en el incremento de las probabilidades de protagonizar accidentes de tránsito.

Dzib, N., Campos, M., Novelo, V. y Pérez, D. (2016) desarrollaron una investigación titulada “*Percepción de Riesgo y Clima de Seguridad en Operadores de Transporte en Mérida, Yucatán*”. El objetivo del estudio fue proporcionar una visión cuantitativa sobre la percepción de los factores de riesgo que poseen los operadores de

transporte público con relación al clima de seguridad. La investigación fue de tipo descriptivo y de campo. En el estudio participaron 54 operadores de transporte de sexo masculino, que fluctuaban entre los 26 a 66 años, de la ciudad de Mérida, Yucatán, a los cuales se le aplicaron dos instrumentos, “Percepción de Riesgo” (Aguilar, 2013) y “Clima de Seguridad” (Meliá, 1999).

Concluyendo que los operadores de transporte perciben un nivel de riesgo normal, pero aun así están conscientes de que es probable que ocurra un accidente, teniendo en cuenta que las consecuencias de ese accidente pueden ser graves. Las condiciones inseguras en las que se encuentra más los operadores de transporte público en relación a su percepción de riesgo, es la condición de la unidad de transporte que manejan, pues mencionan diversas fallas mecánicas y mal estado de la unidad, especificando las condiciones del transporte.

Paredes, N. y Torres, M. (2015) en su investigación titulada *“Análisis y diseño de un Sistema de gestión de riesgo para la compañía de servicio de transporte y logística integrada Translointeg S.A. en la ciudad de Guayaquil”*, proponiendo como objetivo analizar y diseñar un sistema de gestión de riesgo que permita mejorar las condiciones laborales y disminuya los peligros laborales de la compañía de transporte de carga Translointeg S.A. en la ciudad de Guayaquil.

El diseño de la investigación es de carácter mixto, de tipo descriptiva, bibliográfica y de campo. Las técnicas empleadas para recabar la información fue la observación directa y la encuesta, el instrumento empleado fue un cuestionario. Estableciendo como conclusión que el 84% de trabajadores indicó que no tiene ningún beneficio orientado a

riesgos laborales y 16% señaló que no tiene conocimiento del tema. Por lo tanto, se evidencia que la empresa no tiene ningún seguro orientado a la seguridad industrial.

Cerna, A. (2015) en su investigación titulada "*Factores de riesgo a los que están expuestos los conductores de transporte de minerales*", propone como objetivo identificar los factores de riesgo a los que están expuestos los conductores de transporte de minerales. El estudio fue cuantitativo, de tipo no experimental, de tipo transaccional descriptiva. Los sujetos que participaron en la investigación fueron 55 conductores de transporte de la empresa CAVER S, A, de género masculino, comprendido entre las edades de 23 a 55 años, a quienes se les aplicó un cuestionario de auto aplicación elaborado por la autora. Estableciendo como conclusiones:

- Se identificó que si existen factores de riesgos a los que están expuestos los conductores de transporte de minerales entre ellos en el área de bienestar personal, bienestar física y seguridad e higiene industrial.
- Se identificó que los conductores consideran como factores de riesgos los siguientes: Agotamiento Físico y Frustración teniendo estos una relación a su nivel educativo primario, y Operaciones Peligrosas dando un alto nivel de importancia de acuerdo a su edad y su experiencia.

Bustos, H., Lefio, A., Marchetti, N. y Benoit, P. (2014) realizaron una investigación titulada "*Riesgos Psicosociales en Conductores de Transporte de Carga y Pasajeros Urbanos e Interurbanos, y su Asociación con la Autopercepción de Salud y Siniestralidad Laboral*", proponiendo como objetivo estimar la asociación entre factores de riesgo psicosocial presentes en el trabajo, y autopercepción de salud y siniestralidad laboral, en

conductores de vehículos de transporte de carga y pasajeros, urbanos e interurbanos, de empresas afiliadas a la Asociación Chilena de Seguridad. La investigación corresponde a un diseño transversal analítico.

La población estuvo conformada por conductores de transporte de carga y pasajeros, mayores de 18 años, de ambos sexos, que se desempeñan en zonas urbanas e interurbanas, con más de seis meses trabajando en empresas afiliadas a la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS). Se aplicaron 4 cuestionarios a una muestra de 356 conductores de 4 empresas de transporte, los cuales fueron: Cuestionario Sociodemográfico, Cuestionario ISTAS-21, Cuestionario de Salud General (GHQ-12), Cuestionario de Siniestralidad laboral de tránsito.

Los resultados determinaron que el 100% de conductores son varones, con una edad promedio de $45,4 \pm 9,7$ años; con jornadas de 11,4 horas/día. Concluyendo que los promedios de las dimensiones de factores de riesgo psicosociales presentes en el lugar de trabajo en los conductores resultaron ser estadísticamente significativos más bajos que los de la referencia nacional, salvo trabajo activo y desarrollo de habilidades.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

Andrade, C. (2017) en su investigación titulada *“Implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para reducir los Riesgos Laborales en la empresa Transporte Comercial y Seguro Takushi S.A.C., Callao, 2016”*. Tuvo como objetivo determinar cómo la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo reduce los riesgos laborales en la empresa Transporte Comercial y Seguro Takushi S.A.C., Callao, 2016.

La investigación se desarrolló con enfoque cuantitativo, de diseño cuasi-experimental, de nivel aplicado y explicativo. La población de la investigación son las ocurrencias (gastos causados por horas hombres canceladas sin que realizarán, gastos legales y gastos médicos, causadas por los accidentes, incidentes y enfermedades ocupaciones) durante los primeros 4 meses antes de la implementación en la empresa Transporte Comercial y Seguro Takushi S.A.C., la técnica de recolección de datos fue la observación y el instrumento, una ficha de observación.

El autor concluyó que con la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo se redujo los riesgos laborales, constatando la reducción de accidentes mortales, incidentes, y enfermedades ocupacionales, han sido reducidos a causa de una correcta implementación. Se ha mejorado en la reducción de costos de la empresa porque ese monto se ahorra a causa de evitar gastos totales generados por accidentes, incidentes y enfermedades ocupacionales.

Vigil, Y. (2013) en su investigación titulada *“Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana”*, propuso como objetivo determinar la relación entre las condiciones de trabajo de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana y la aparición de enfermedades profesionales y/o síntomas en ellos. En el estudio se usó un diseño descriptivo correlacional, la población estuvo conformada por 120 conductores, encuestando a 80 conductores de la empresa ETUPSA 73-A y se entrevistó a médicos en salud ocupacional y autoridades de la empresa. La técnica de recolección de datos

empleada fue la observación, la encuesta y la entrevista. El instrumento utilizado fue el cuestionario.

Obteniendo como resultado que el 4% de los entrevistados aseguró que el nivel de perturbación del ruido es muy alto, mientras que el 42% regular y el 54% bajo. En relación a la vibración, 44% señaló que le resulta perturbador, mientras que el 56% respondió de forma negativa. Sobre el riesgo ergonómico, el 59% señaló que no hay una adecuada ventilación en la cabina de manejo, lo cual afecta al confort del conductor y no le permite sentirse a gusto en su trabajo, esto se ve intensificado en épocas de verano cuando la temperatura de la cabina es insostenible. Además, todos los encuestados manifestaron que se sentían estresados a causa del trabajo, indicando como principales estresores: el tráfico, el calor, la competencia con otras unidades, la falta de pasajeros y los desvíos por obras. El autor concluye que las condiciones de trabajo a las que está sujeto el conductor de transporte público son desfavorables para la salud ocupacional por las largas jornadas laborales, el estado del vehículo y la ruta establecida.

Mallma, A., Rivera, K., Rodas, K. y Farro, G. (2013) realizaron una investigación titulada "*Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima*", proponiendo como objetivo determinar los comportamientos relacionados a la salud y a las condiciones laborales de los conductores de la empresa de transportes y servicios TRANSLIMA S.A. La investigación fue de tipo descriptivo, de corte transversal. La muestra estuvo comprendida por 132 conductores de la empresa. La técnica empleada para la recolección de la información fue la entrevista y el instrumento empleado fue un formulario estructurado, elaborado por los autores de la investigación.

Los resultados encontrados determinaron que el 97% son de sexo masculino, el 26.5 trabaja más de 12 horas diarias, están expuestos a agentes físicos como el ruido 92,2%, alérgenos como humo 98,5%. En relación a los comportamientos de salud el 53,8% considera que su alimentación no es saludable, además que el 59% duermen menos de 8 horas. Concluyendo que los conductores de transporte público de la empresa estudiada están sometidos a condiciones de trabajo deficientes, debido a la temperatura moderada o intensa, ruido moderado o intenso, exposición a gases y humos, exposición a vibración moderada o intensa, la postura incómoda, el ritmo de trabajo y el descanso insuficiente.

Andrade, D. (2018) en su investigación titulada “*Factores de riesgo laboral en el transporte por carretera de materiales peligrosos*”, propuso como objetivo determinar el nivel de los riesgos laborales en el transporte por carretera de materiales peligrosos. El tipo de estudio fue descriptivo, el diseño no experimental, de corte transversal. Se trabajó con una muestra de 50 conductores, principalmente de la provincia constitucional del Callao. El instrumento utilizado fue un cuestionario, el cual fue adaptado de la lista de chequeo desarrollado por Roche, M. (2009).

Estableciendo como conclusiones: Los factores temporales del riesgo laboral se encuentran mayoritariamente en regular riesgo igual al 56 %, en los factores psicosociales la mayoría opina que es de regular riesgo con el 72 %, el nivel alcanzado de los aspectos de vigilancia de la salud es que un 62 % percibe alto riesgo, en referencia a la carga mental el 50% considera que existe alto riesgo, el nivel de condiciones de seguridad vehicular general indica que es de bajo riesgo en un 76% y respecto a las condiciones de seguridad de transporte de materiales peligrosos un mayoritario 78 % considera que es de bajo riesgo. En síntesis, el nivel del riesgo laboral alcanzado en la muestra encuestada es

mayoritariamente de riesgo regular (88 %), seguido por bajo riesgo (10 %) y alto riesgo (2%).

Álvarez, C. y Palacios, K. (2014) realizaron una tesis titulada “*Factores de riesgo y daños en la salud de los choferes. Empresa de Transporte Arco Iris S.A. Nuevo Chimbote. 2014*”, proponiendo como objetivo conocer los factores de riesgo que se relacionan con los daños en la salud de los choferes de la empresa de transporte Arco Iris S.A. 2014.. La investigación fue de carácter cuantitativo, de tipo descriptivo correlacional y de corte transversal. La población estuvo conformado por 400 choferes de la empresa de transportes Arco Iris S.A. Nuevo. Chimbote, en el periodo 2014. La muestra estuvo conformada por 196 choferes de la empresa. La recolección de datos se realizó mediante la encuesta, utilizando tres instrumentos: Cuestionario sobre factores de riesgo en el trabajo, Escala de medición del riesgo psicosocial en el trabajo y el Cuestionario sobre daños en la salud del trabajador. Estableciendo como conclusión que el 90,8% de choferes de la empresa de transporte Arco Iris S.A. presenta factores de riesgo ergonómicos; el 73,5% presenta factores de riesgo físicos; el 76,5% presenta factores de riesgo químicos y el 96,9% presenta factores de riesgo psicosociales.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Conceptualización de Riesgos laborales

Álvarez, (2009), el “riesgo laboral es el albur que un trabajador pueda correr un daño dentro de su centro laboral. Para verificar el nivel del riesgo el grado de gravedad se mide de acuerdo a diversas perspectivas que se producen de acuerdo a la severidad del daño ocasionado” (p.15). De acuerdo a esta postura, todo riesgo laboral viene a ser la

probabilidad de que el trabajador sufra un daño personal, el cual se presenta de diferentes formas o en diferentes grados, determinando la capacidad para seguir ejecutando las tareas del puesto o no.

Cabaleiro (2010) considera que es toda posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño a su salud, como consecuencia del trabajo realizado. Cuando esta posibilidad se materialice en un futuro inmediato y suponga un daño grave para la salud de los trabajadores, hablaremos de un riesgo grave e inminente (p. 2). Al respecto, se establece que el riesgo laboral es una variable permanente frente al desarrollo de las tareas de trabajo, que puede afectar la integridad y salud del trabajador.

Por su parte Sole (2006) señala que los riesgos profesionales son “el conjunto de enfermedades y los accidentes que pueden ocurrir con ocasión o como consecuencia del trabajo. La palabra riesgo indica la probabilidad de ocurrencia de un evento tal como una caída, una descarga eléctrica” (p. 35). En dicho sentido se desprende que los riesgos laborales, se concretiza en patologías desarrolladas por el ejercicio de las funciones de trabajo así como surgen producto de accidentes que dañan la salud del trabajador, alterando su bienestar personal.

El riesgo en el trabajo representa la probabilidad de accidentarse o enfermarse como consecuencia de la actividad que se realiza o el medio en el cual se permanece durante el desempeño de la misma, este riesgo es toda probabilidad de que ocurran accidentes o daños a la salud de las personas o al valor real (Rodríguez, 2009). Lo referido por el autor, alude claramente a la ocurrencia de un posible evento laboral, que perjudica la salud del trabajador por estar expuesto a peligros que atentan contra su integridad individual.

Badía, R. (1985) afirma que se entiende por riesgo laboral el conjunto de factores físicos, psíquicos, químicos, ambientales, sociales y culturales que actúan sobre el individuo; la interrelación y los efectos que producen esos factores dan lugar a la enfermedad ocupacional. Pueden identificarse riesgos laborales relacionados globalmente con el trabajo en general, y además algunos riesgos específicos de ciertos medios de producción. En referencia a lo expuesto, se sobreentiende que el riesgo laboral implica la exposición a múltiples factores que pueden afectar la salud del trabajador, impidiendo su normal funcionamiento.

2.2.2. Factores de Riesgo laboral

Como ya se ha venido explicando en el apartado anterior se dan ciertos riesgos al momento de realizar un trabajo, esto indica que existen ciertos factores que se presentan que pueden poner en riesgo la vida y la salud del trabajador, así como son causales de perder el empleo o ser sancionados, a estos se les denomina factores de riesgo.

Los llamados factores de riesgo laboral dan lugar a diferentes tipos de accidentes, enfermedades profesionales y efectos para la salud, tales como fatiga, estrés, etc. (Cabaleiro, 2010). En dicho sentido existen profesiones y oficios que están más expuestos al riesgo, tal es el caso por ejemplo de los profesionales del área de salud que se encuentran más proclives a adquirir por contagio algún virus u enfermedad frente a los profesionales del área de negocios, que por el hecho de trabajar en labores administrativas en oficinas, corren menor riesgo.

Para la Organización Internacional del Trabajo (2012), los factores de riesgo son aquellas condiciones inseguras que dan origen al riesgo y a los que se denominan “factores

causales” y están clasificados en tres tipos: los factores técnicos, organizacionales y de conducta o humano. Al respecto, se puede decir que los factores de riesgo giran en torno a aspectos internos de la empresa, referido a las condiciones de seguridad que brinda para que el trabajador desarrolle sus funciones, así como se debe a factores internos o subjetivos que se desprende del mismo trabajador, tales como estar distraído, desconcentrado, hacer doble actividad al mismo tiempo, cansancio, etc.

Cerna, A. (2015) refiere que en el artículo de Factores de Riesgo se define como un factor de riesgo es cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión. Entre los factores de riesgo más importantes cabe citar la insuficiencia ponderal, las prácticas sexuales de riesgo, la hipertensión, el consumo de tabaco y alcohol, el agua insalubre, las deficiencias del saneamiento y la falta de higiene. Los factores citados representan indicadores muy generales, siendo lo más ligado al riesgo laboral: la exposición a sustancias tóxicas, manipulación de objetos peligrosos, extensión de la jornada laboral, etc.; debiendo adoptar medidas preventivas la organización y los trabajadores para evitar accidentes.

La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el trabajo (2012) existen peligros y riesgos para los conductores en el transporte por carretera. Entre los principales peligros y riesgos físicos cabe incluir: exposición a vibraciones del ruido y posturas estáticas prolongadas en posición sedente (diseño del asiento, la cabina y otros equipos); manipulación manual; exposición al ruido – al cargar y descargar, mientras se conduce un camión (motores, neumáticos, ventilador, etc.); inhalación de vapores y gases, manejo de sustancias peligrosas (gases de escape, productos químicos en el vehículo, combustible, exposición al polvo de la carretera durante la carga, la descarga y las paradas de descanso,

y en los trabajos de limpieza y mantenimiento); condiciones climáticas (calor, frío, corrientes de aire, lluvia, etc.); escaso margen para adoptar condiciones de trabajo ergonómicas y estilos de vida saludables.

En resumen, a partir de la afirmación de esta última institución europea se considera que son múltiples los factores de riesgo a los que están expuestos los conductores de transporte, los cuales forman parte de su trabajo en el día a día, no pudiendo evitar aspirar los contaminantes producidos por los combustibles o estar expuestos a la contaminación sonora. Lo único que les queda a estos trabajadores es minimizar los factores de riesgo que, si dependen de ellos, tal como fajarse para evitar lesiones en la columna al momento de descargar o vestirse de forma cómoda según la estación del año.

2.2.3. Clasificación de los Factores de riesgo laboral

2.2.3.1. Factores de Riesgo Laboral según Feo (1981)

De acuerdo a Feo, O. (1981) existen varios factores de riesgo laboral que conllevarían a un perjuicio para los trabajadores, entre estos se encuentran:

1. Riesgos del ambiente o microclima de trabajo: conjunto de factores presentes en cualquier medio en el que se encuentre el hombre, por ejemplo, iluminación, ventilación, ruido, humedad, temperatura. Cada uno posee valores mínimos y máximos dentro de los cuales el trabajador puede laborar sin que ocurra deterioro de la salud.

Para esto, el empleador debe asegurar las condiciones favorables de las instalaciones de la empresa para que los trabajadores desarrollen adecuadamente sus funciones.

2. *Riesgos contaminantes*: producidos por sustancias físicas, químicas o biológicas que, por su naturaleza, contaminan el ambiente y por lo tanto pueden afectar la salud del trabajador.

En ocasiones, existen productos que deben manipular los trabajadores que contienen sustancias contaminantes o tóxicas que agreden la salud del trabajador, tal es el caso de los que trabajan en las minas que utilizan mercurio, ácido sulfúrico y disolventes para separar los minerales, también aquellos trabajadores que realizan procesos químicos e incluso los estilistas que utilizan amoníaco en los tintes, etc.

3. *Factores de inseguridad*: incluyen las acciones de trabajo que dañan o ponen en peligro la vida del trabajador. Por ejemplo, deficiencias en la construcción de los locales de trabajo, ausencia o deficiencia de mecanismos de seguridad, grado de peligro del tipo de trabajo y falta de protección.

Al respecto, los trabajadores deben ser capacitados en medidas de seguridad y salud ocupacional, deben utilizar los elementos de protección personal que están en obligación otorgar los empleadores a fin de proteger la salud de sus trabajadores.

4. *Sobrecarga muscular*: por lo general es un factor de riesgo físico inherente a todo trabajo; el trabajador debe realizar grandes esfuerzos y está sometido a una

sobrecarga física o a una situación de trabajo inadecuada. Su efecto inmediato es la fatiga.

El efecto de la sobrecarga muscular ocasiona también lesiones físicas, impidiendo el normal funcionamiento del organismo, por eso es necesario medir el límite de esfuerzo que debe realizar el trabajador, evitando incapacidad o problemas de salud futuros.

5. *Sobrecarga mental*: es un factor de riesgo psicológico; el trabajador puede sufrir cambios en el comportamiento, tales como agresividad, depresión o ansiedad, originados por el ritmo de trabajo, los horarios, la inseguridad, la monotonía, etc.

En la actualidad el principal problema que genera la sobrecarga mental es el denominado estrés laboral o síndrome de burnout, debido a la falta de estrategias de afrontamiento para asumir responsabilidades de exigencia mayor en el puesto.

6. *Otros riesgos*: existen otros tipos de riesgos que no son específicos de las condiciones laborales, sino que son comunes a toda la colectividad. Corresponden a los niveles de contaminación ambiental que repercuten en la producción de alteraciones en el ecosistema, deteriorando y contaminando las fuentes de agua, los alimentos y el aire.

Hay otros factores de riesgo propios de la inestabilidad laboral, que ocasionan la preocupación del trabajador que teme perder el empleo y pasar al banquillo de los

desempleados. Esta condición favorece la existencia de las enfermedades ocupacionales de aquellas personas que no tienen trabajo.

2.2.3.2. Factores de Riesgo Laboral según EU-OSHA (2012)

La EU-OSHA es la Agencia de información de la Unión Europea para la seguridad y la salud en el trabajo (2012) consideran los siguientes factores como importantes para la influencia de un riesgo alto en los conductores, tales como:

1. *La fatiga:* es el problema de salud más común del que se suele dar parte en el transporte terrestre, según la encuesta de Eurofound sobre las condiciones de trabajo en Europa, así como las encuestas nacionales. El sector del transporte por carretera es muy competitivo. La carga de trabajo está aumentando y los conductores se enfrentan a presiones cada vez mayores.

En dicho sentido, se da con frecuencia por las pocas horas de descanso que los permitidos, largas horas manejando, falta de pausas activas, realizar la función de cargar y descargar la mercadería, etc.

2. *La violencia y el acoso:* ambos van en aumento en el sector del transporte, aunque en muchas ocasiones no se denuncian. Los trabajadores del transporte a menudo tienen que actuar como intermediarios involuntarios en cambios organizativos que afectan al servicio al cliente. También se detecta una falta de procedimientos de información, medidas de prevención y rutinas de seguimiento.

3. *La mano de obra:* en el transporte la mano de obra está envejeciendo a un ritmo mayor que la población activa en general y en determinados subsectores puede

producirse una escasez de mano de obra.

Al respecto, se requiere preparar y calificar a personal joven que se dediquen de forma responsable a la conducción o servicio particular de transporte, pues algunos lo ven poco atractivo esta tarea. Sobre todo por la monotonía del trabajo y el aislamiento en días lejos de la familia.

4. Cambios en los contenidos del empleo: inducido por el aumento del uso de nuevas tecnologías, como la planificación y la vigilancia a distancia o los ordenadores de a bordo para notificar y registrar las entregas de mercancías; y la necesidad de tener conocimientos lingüísticos y de los códigos de circulación de la UE. Por otra parte, el trabajo es más monótono, con escasas oportunidades de aprender, en comparación con las que tiene la población activa general.

Es bien sabido que la tecnología interviene en los diferentes sectores y desarrollo de las funciones de trabajo, incluyendo el sector transporte donde se deberá manejar sistemas satélites, paneles de control tecnificados, etc.

2.2.4. Dimensiones de los Factores de Riesgo laboral

Roche, M. y Puy, V. (2009) elaboraron un Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores de transporte, donde se categoriza los factores de riesgos singulares del sector de la conducción profesional, los cuales se desprenden del análisis del lugar de trabajo visto desde las cinco disciplinas de actuación preventiva: ergonomía, seguridad en el trabajo, higiene industrial, psicología aplicada y medicina del trabajo.

Considerando como factores de riesgo laboral en materia de transporte a los siguientes:

1. *Gestión preventiva*: está referida a garantizar la seguridad y salud de los trabajadores en el puesto, mediante la aplicación de medidas y desarrollo de las actividades pertinentes para prevenir los riesgos derivados de las condiciones del trabajo, teniendo como herramienta fundamental la evaluación de riesgos en cada empresa. Los indicadores de análisis de esta dimensión son: planificación de la prevención, información u formación, hábitos y Actitudes.

2. *Factores temporales*: la dimensión se relaciona al estudio de los espacios de tiempo con que cuenta el conductor de transporte para trabajar, descansar, realizar sus necesidades básicas, entre otros. Los indicadores específicos de esta dimensión son: jornada de trabajo, pausas activas, rotación de turnos de trabajo.

3. *Factores psicosociales*: hace referencia a aquellas condiciones que se encuentran presentes en el contexto laboral y que están relacionadas con la organización, el contenido del trabajo y la realización de la tarea, y que pueden afectar tanto al bienestar o a la salud (física, psíquica o social) del trabajador como al desarrollo del trabajo.

También puede asumirse como la percepción del trabajador de su entorno laboral, debido a las condiciones de trabajo que enfrenta, las exigencias y responsabilidades laborales, el clima laboral, entre otros; los cuales influyen en su

salud mental. Los indicadores de análisis de esta dimensión son: nivel de comunicación, entorno social, identificación con el trabajo, nivel de responsabilidad, estilo de liderazgo y margen para la iniciativa (participación).

4. *Vigilancia de la salud*: está referido al cuidado del bienestar general que debe primar en el trabajador, tanto a nivel físico como mental, porque de verse afectado no podrá seguir realizando adecuadamente sus funciones, ocasionando indefectiblemente un accidente laboral que puede causarle desde lesiones leves/graves hasta costarle la vida. Los indicadores de análisis de esta dimensión son: cuidado del sueño y alimentación, chequeo y control de la salud.

5. *Carga mental*: esta dimensión está referida al conjunto de exigencias psíquicas que producen tensiones en el trabajador por las exigencias del trabajo. Debido a esto se produce cuadros de ansiedad, depresión, estrés laboral; afectando drásticamente a la salud psíquica del trabajador. Los indicadores de análisis de esta dimensión son: nivel de atención, precisión en la tarea, dificultad de la tarea y el nivel de estrés desarrollado.

6. *Carga física*: es el esfuerzo físico o desgaste de energía corporal que ejecuta el trabajador para el desarrollo de la tarea. Esta carga física puede ocasionarle lesiones físicas que impidan su normal desenvolvimiento del trabajador o incluso imposibilitarle el movimiento de la parte del cuerpo que resistió la mayor carga física. Los indicadores de análisis de esta dimensión son: diseño del vehículo, carga estática y dinámica.

7. *Entorno físico*: esta dimensión aborda las condiciones físicas que presenta el

puesto de trabajo, las cuales por estar implícita en el desarrollo de las funciones expone al trabajador a sufrir molestias de no estar adecuadamente dispuestas. Para el caso de los conductores de transporte los indicadores específicos son: ruido, iluminación, ambiente térmico, ventilación y vibraciones.

8. *Condiciones de seguridad:* son aquellas condiciones materiales que pueden dar lugar a accidentes de trabajo. Los factores de riesgo se pueden derivar de los lugares y equipos de trabajo, la electricidad, de los incendios y de la señalización. Los indicadores de análisis de esta dimensión en el área de la conducción de transporte son: equipos y herramientas del vehículo, orden y limpieza, incendios y conocimiento de la ruta.

En base a las dimensiones explicadas, se determina que dicho manual elaborado recoge la totalidad de riesgos laborales probables que enfrenta el conductor de transporte; los cuales en el transcurso del tiempo puede enfrentar uno o varios a la vez, en el conductor estará la potestad de exigir mecanismo de seguridad a la empresa empleadora.

2.2.5. Prevención de riesgos laborales en el sector de transporte

La Asociación Chilena de Seguridad (2014) informa que los accidentes que ocurren en el sector de transporte, en su gran mayoría se relacionan al rubro de transporte de cargas por carreteras. Para evitar estos tipos de accidentes, es imprescindible establecer una cultura de autocuidado y de implementación de buenas prácticas que involucre a todos los trabajadores e incluso que comprometan a empresarios y jefaturas con la seguridad ocupacional.

Algunas medidas de prevención que brinda la asociación, se basan en las siguientes:

1. Cumplir con las normas que regulan el tránsito y el transporte de carga

La Ley de Tránsito y otras normas relacionadas, establecen directrices claras con respecto a las características que deben tener los vehículos de carga y otras especificaciones al transportar elementos como residuos peligrosos, sustancias químicas o cargas sobredimensionadas.

2. Estar en buenas condiciones físicas y psicológicas

Antes de iniciar la ruta, el conductor del vehículo y el ayudante deben haber descansado lo suficiente. La norma legal establece que el trabajador puede manejar hasta cinco horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso de, por lo menos dos horas. Además, se recomienda una alimentación liviana antes de partir, evitando por completo el consumo de alcohol y medicamentos que puedan interferir en la conducción.

3. Conocer los peligros a los que se está expuesto

Todo trabajador que transporte cargas debe conocer los peligros potenciales a los que está expuesto durante la ruta y en operaciones relacionadas con la carga. Para esto, se deben implementar programas de capacitación basados en los tipos de peligros

presentes en cada tarea y, a la vez, que entreguen medidas preventivas para tomar conciencia y evitar accidentes.

4. Preparar el vehículo y planificar la ruta anticipadamente

Antes de iniciar cualquier ruta, se debe revisar el vehículo, asegurar la carga y realizar una planificación de la actividad que considere duración total de la ruta, detenciones programadas y áreas de descanso, revisiones de la carga y el vehículo, zonas de peligros y las medidas de prevención particulares, medios de comunicación, acciones en caso de emergencia, condiciones de retorno, entre otros.

5. Conocer el vehículo y los equipos que se operarán

El trabajador debe conocer las características del vehículo que conducirá y de otros equipos de apoyo como grúas, transpaletas y elementos de sujeción. Además, debe tener conocimiento de la carga que transporta y siempre tener a mano la documentación correspondiente. Si el trabajador controla estas variables, es menos probable que el vehículo y la carga se transformen en factores de accidente.

2.3. Definiciones conceptuales

- **Albur:** Suerte o azar de que depende el resultado de un proyecto o un asunto. Es la probabilidad que ocurra un suceso o no.

- **Accidente laboral:** es todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

- **Condiciones de trabajo:** Cualquier característica del trabajo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores.

- **Conductores de transporte:** es una persona capacitada para conducir un vehículo de motor, el cual puede transportar a personas, mercancías o animales.

- **Daño personal:** son aquellas alteraciones corporales o psíquicas, que de alguna forma afecta la salud de quien los sufre, reduciendo la integridad personal de quien se ve afectado, bien a nivel orgánico o funcional.

- **Factor de riesgo:** Elemento que, estando inevitablemente presente en las condiciones de trabajo, puede desencadenar un menoscabo en el nivel de salud del trabajador. Los factores de riesgo tienen una relación o dependencia directa de las condiciones de seguridad.

- **Fatiga laboral:** es una consecuencia de la actividad excesiva y del trabajo monótono, pudiendo ser aliviada con horarios razonables, periodos de descanso adecuados y tiempo suficiente para el sueño, el recreo y la alimentación.

- **Riesgo laboral:** Posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo. El riesgo laboral se denominará grave o inminente cuando la posibilidad de que se materialice en un accidente de trabajo es alta y las consecuencias presumiblemente severas o importantes.

- **Salud:** Estado completo de bienestar físico, psíquico y social, y no sólo ausencia de enfermedad.

- **Transporte:** es un conjunto de procesos que tienen como finalidad la satisfacción de las necesidades de desplazamiento y comunicación, tanto de personas como de mercancías. Para poder llevar a cabo dichos procesos se emplean diferentes medios de transporte que circulan por determinadas vías de comunicación.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION

3.1. Tipo de la investigación

En razón del propósito que persigue la investigación es de tipo básica simple porque tiene como propósito recoger información de la realidad y generalizar los resultados. Según Alvitres (2000) define la investigación básica, pura o sustantiva cuando se pretende una descripción, explicación o predicción.

El presente estudio basa su método en la investigación descriptiva, definida por Taylor y Bogdan (2000), como la que produce datos representativos y pretende estudiar a las personas y escenarios en su contexto, interactuando con ellas de forma natural y no intrusiva y procurando no afectar al comportamiento de éstas para no condicionar su forma de pensar o actuar. En resumen, se observa lo que ocurre con el fenómeno en estudio, sin intervenir o manipular el factor de estudio.

El enfoque de la investigación es cuantitativo, de acuerdo al método que emplea para el manejo de los datos, porque implica procedimientos estadísticos en el procesamiento de datos. Rodríguez, M. (2010) señala que el método cuantitativo se centra en los hechos o causas del fenómeno social, con escaso interés por los estados subjetivos del individuo. Este método utiliza el cuestionario, inventarios y análisis demográficos que producen números, los cuales pueden ser analizados estadísticamente para verificar, aprobar o rechazar las relaciones entre las variables definidas operacionalmente, además regularmente la presentación de resultados de estudios cuantitativos viene sustentada con tablas estadísticas, gráficas y un análisis numérico. p.32)

3.2. Diseño de la investigación

El diseño de investigación es no experimental y según la temporalización el diseño de investigación es transversal porque recolecta datos en un sólo momento y en un tiempo único.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2016), el diseño no experimental se divide tomando en cuenta el tiempo durante el cual se recolectan los datos, uno de ellos es el diseño transversal, donde se recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único, su propósito es describir variables y su incidencia de interrelación en un momento dado.

De la afirmación citada por los autores anteriores se infiere que el investigador que utiliza este tipo de diseño resume su labor investigativa a la observación, limitándose a la recolección de la información tal cual se da en el contexto.



Figura 1. Diseño de la investigación

Dónde:

O = Observación de la muestra

G = Grupo de estudio o muestra (conductores de carga pesada)

3.3. Población y muestra

- **Población**

La población de estudio está comprendida por aproximadamente 280 conductores de carga que prestan servicio a la empresa ISELT, en la ciudad de Arequipa encuestados durante el tercer trimestre del periodo 2018.

- **Muestra:**

La muestra está constituida por 105 conductores de carga que prestan servicio a la empresa ISELT. La cual se determinó bajo el diseño del Muestreo aleatorio simple (MAS) y para efectos de un mejor manejo de la cantidad de los datos se aplicó la técnica de corrección por finitud.

$$n = \frac{N \sigma^2 Z^2}{(N - 1) e^2 + \sigma^2 Z^2}$$

Figura 2. Fórmula para determinar la muestra (MAS)

$$n = \frac{280 (0,5)^2 (1,96)^2}{(280-1) (0,05)^2 + (0,5)^2 (1,96)^2}$$

$$n = \frac{280 (0,25) (3,84)}{279 (0,0025) + (0,25) (3,84)}$$

$$n = \frac{280}{0,70 + 0,96}$$

$$n = \frac{280}{1,66}$$

n = 169 conductores

Donde:

n = Tamaño de la muestra

N = Tamaño de la población

Z = Nivel de confianza. Teniendo como constante 1,96, debido a que el nivel de confianza es 95%.

e = Margen de error absoluto aplicado al (0,05).

σ = Desviación estándar poblacional, el cual se considera 0,5

$$fh = \frac{n}{N}$$

Figura 3. Factor de corrección por finitud

$$fh = \frac{169}{280} = 0.60$$

$$na = \frac{n}{1+fh} = \frac{169}{1.60} = 105$$

Donde:

fh: factor corrección por finitud

n: tamaño de la muestra inicial

N: tamaño del universo (N = 168)

na: tamaño corregido o ajustado de la muestra

Criterios de inclusión de los participantes:

- Conductores varones
- Conductores entre 25 a 60 años
- Conductores que poseen permiso interno de conducción

Criterios de exclusión de los participantes:

- Conductores con menos de 5 años de experiencia de transporte de carga
- Conductores ausentes por vacaciones o motivos personales

3.4. Identificación de la variable y su Operacionalización

La variable de estudio son los factores de riesgos laborales, considerándose como datos sociodemográficos para caracterizar a la muestra, las características tales

como: la edad, estado civil, estado de salud y tiempo como transportista de carga.

La variable factores de riesgos laborales, presenta dimensiones de las cuales se derivan los indicadores, y de estos se deriva los ítems que se formulan para el cuestionario. A continuación, se presenta la estructura detallada en la matriz de operacionalización.

Tabla 1. Matriz de Operacionalización

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	INDICE	INSTRUMENTO
FACTORES DE RIESGOS LABORALES	Los factores de riesgo son aquellas condiciones individuales, del entorno intra y extra laboral y que al exponerse en condiciones de intensidad y temporalidad producen efectos que afectan negativamente al trabajador o grupo de trabajadores. Un ejemplo clásico de esto es el estrés laboral, el cual conlleva efectos emocionales, cognoscitivos, de conductas sociales, laborales y fisiológicas. (Andrade, D. 2018)	Roche, M. y Puy, V. (2009) elaboraron un Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores para la identificación y valoración de los riesgos singulares del sector de la conducción profesional y mejorar la seguridad y salud en este ámbito. Considerando como factores de riesgo laboral en materia de transporte: la gestión preventiva, factores psicosociales, vigilancia de la Salud, carga mental, carga física, entorno físico y condiciones de seguridad.	Gestión Preventiva	<ul style="list-style-type: none"> Planificación de la prevención Información/ Formación Hábitos/ Actitudes 	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12	Si (1) No (2)	Cuestionario de Factores de Riesgo Laboral en transporte
			Factores Temporales	<ul style="list-style-type: none"> Jornada/ Pausas Trabajo a turnos / nocturno 	13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23		
			Factores Psicosociales	<ul style="list-style-type: none"> Comunicación/ Entorno social Identificación con el trabajo Nivel de responsabilidad Estilo de liderazgo Margen para la iniciativa Sueño/ Alimentación 	24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46		
			Vigilancia de la Salud	<ul style="list-style-type: none"> Vigilancia y control de la salud 	47,48,49,50,51,52,53,54		
			Carga Mental	<ul style="list-style-type: none"> Atención/ precisión Dificultad de la tarea Nivel de estrés 	55,56,57,58,59,60,61,62,63,64,65		
			Carga Física	<ul style="list-style-type: none"> Diseño del vehículo Carga estática/ dinámica 	66,67,68,69,70,71,72,73		
			Entorno Físico	<ul style="list-style-type: none"> Ruido Iluminación Ambiente térmico Ventilación Vibraciones 	74,75,76,77,78,79,80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95		
			Condiciones de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> Vehículo/ Equipos y herramientas Orden y limpieza Incendios Conocimiento de la ruta 	96,97,98,99,100,101,102,103,104,105,106,107,108,109,110,111,112,113,114,115		

3.5. Técnicas e instrumentos de evaluación

La técnica que se utilizó fue la encuesta y el instrumento empleado para la recolección de datos fue un cuestionario para medir el nivel de la calidad de la atención en salud.

A continuación, pasamos a detallar el instrumento aplicado:

FICHA TÉCNICA: Cuestionario de Factores de Riesgo Laboral en transporte

- **Autor:** Roche, M. y Puy, V. (2009)
- **Forma de Administración:** Individual
- **Ámbito de Aplicación:** El cuestionario es aplicable para los conductores de transporte de carga.
- **Duración:** 50 minutos (aprox.)
- **Descripción del cuestionario:** El instrumento está constituido por 115 ítems con opción de respuesta dicotómica, el cual permite conocer el nivel de los factores de riesgos laborales, a través de la evaluación de sus 8 dimensiones: gestión preventiva, factores temporales, factores psicosociales, vigilancia de la Salud, carga mental, carga física, entorno físico y condiciones de seguridad.
- **Calificación:** Las preguntas son cerradas, redactadas en un lenguaje claro y sencillo, que permite que el conductor se identifique solo con dos opciones de respuesta (dicotómicas): Sí que vale 1 y No que vale 2.
- **Baremo:** La baremación sirve para efectos de interpretación de los resultados de la variable de investigación, está ordenado por rangos y contempla todos los valores desde el mínimo hasta el máximo que se puede obtener como puntaje de evaluación

de las dimensiones y del cuestionario en general.

Tabla 2.

Baremo de interpretación de la variable

Categorías	I	II -V	III	IV-VI	VII	VIII	Total
Riesgo muy bajo	12-13	11-12	23-26	8-9	22-25	20-23	115-136
Riesgo bajo	14-15	13-14	27-30	10-11	26-29	24-27	137-158
Riesgo moderado	16-18	15-17	31-35	12-13	30-34	28-31	159-185
Riesgo alto	19-21	18-20	36-40	14-15	35-39	32-35	186-212
Riesgo muy alto	22-24	21-22	41-46	16	40-44	36-40	213-230

3.6. Determinación de la confiabilidad del instrumento

El cuestionario de Factores de Riesgo Laboral en transporte, es un instrumento que fue empleado por Roche y Puy (2009) en España, por lo que hace necesario someter a confiabilidad los ítems que lo conforman, para medir su grado de consistencia interna, mediante la prueba de Kuder Richardson 20 (KR-20).

$$r_{KR-20} = \left(\frac{K}{K-1} \right) \left(1 - \frac{\sum (p \cdot q)}{s_{tot}^2} \right)$$

Figura 4. Prueba de confiabilidad Kuder Richardson 20

Donde:

- KR-20 = Coeficiente de confiabilidad
 K = Numero de ítems
 P = proporción de respuestas correctas
 q = proporción de respuestas incorrectas
 S_{2t} = varianza de los porcentajes de la prueba

$$KR-20 = \frac{115}{114} \frac{[1 - 2.60]}{9.85}$$

KR = 0.75

El resultado obtenido fue un coeficiente de confiabilidad KR₂₀, de 0.75, este resultado fue interpretado siguiendo los rangos de confiabilidad expuestos por Ruiz (2002), que se resumen en el siguiente cuadro:

Tabla 3.

Criterios de estimación del coeficiente de confiabilidad

Rango	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy alto
0,61 a 0,80	Alto
0,41 a 0,60	Moderado
0,21 a 0,40	Bajo
0,01 a 0,20	Muy bajo

Como el resultado obtenido se ubicó en el rango 0,61 a 0,80 se determina que el cuestionario tiene un coeficiente de confiabilidad alto, por tanto, los resultados obtenidos con el mismo se consideraron válidos y confiables.

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN, PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1. Presentación de resultados de datos generales

Tabla 4.

Datos sociodemográficos de los conductores según el tiempo de servicio

Tiempo	Frecuencia	Porcentaje
5-10	27	26
11-16	26	25
17-22	28	27
23-28	13	12
9-35	11	10

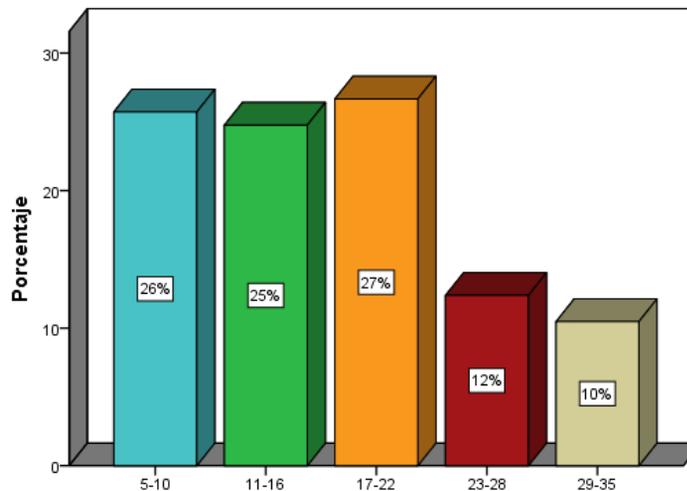


Figura 5. Datos sociodemográficos de los conductores según el tiempo de servicio

Interpretación: Los resultados obtenidos en la investigación determinan que el mayor porcentaje de conductores en un 27% laboran entre 17 a 22 años en la empresa y en menor escala está el 10% de aquellos que laboran entre 29 a 35 años.

Tabla 5.

Datos sociodemográficos de los conductores según la edad

Edad	Frecuencia	Porcentaje
27-34	7	7
35-42	20	19
43-50	26	25
51-58	35	33
59-65	17	16
Total	105	100

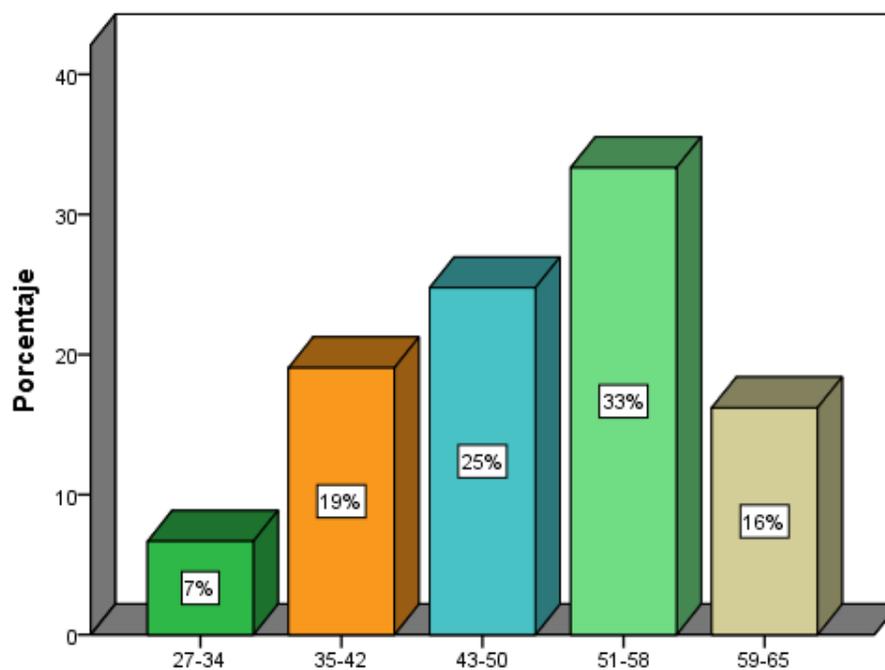


Figura 6. Datos sociodemográficos de los conductores según la edad

Interpretación: Los resultados obtenidos demuestran que la mayor proporción de conductores igual al 33% tienen entre 51 a 58 años, seguido del 25% que tienen entre 43 a 50 años, el 19% tiene entre 35 a 42 años, los más seniles son el 16% que tienen entre 59 a 65 años y en menor proporción están los más jóvenes que tienen entre 27 a 34 años igual al 7%.

Tabla 6.

Datos sociodemográficos de los conductores según el estado civil

Estado civil	Frecuencia	Porcentaje
Soltero	17	16
Casado	72	69
Conviviente	14	13
Viudo	2	2
Total	105	100

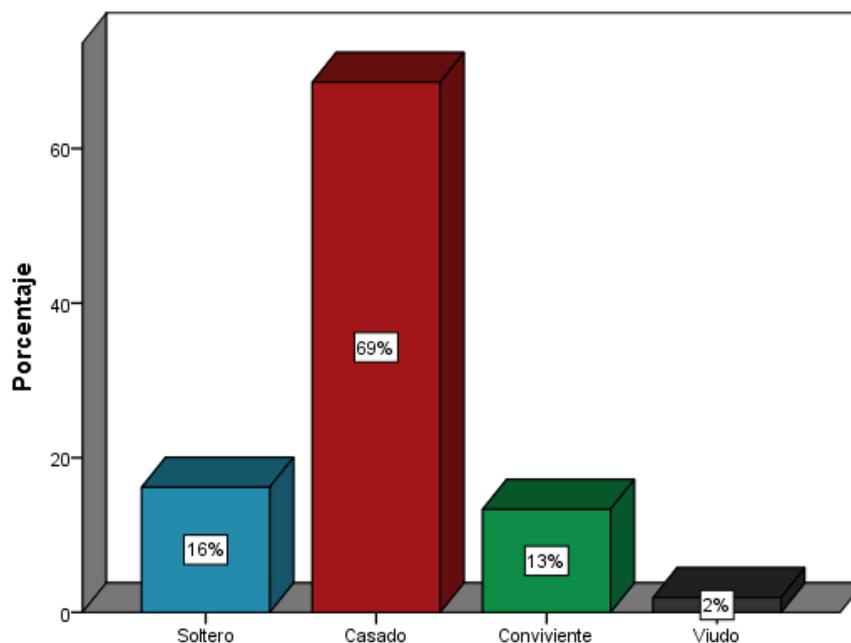


Figura 7. Datos sociodemográficos de los conductores según el estado civil

Interpretación: Los resultados obtenidos determinaron que la mayor proporción de conductores en un 69% son casados, un 16% son solteros, seguidos del 13% que son convivientes y en menor proporción 2% son viudos.

Tabla 7.

Datos sociodemográficos de los conductores según el estado de salud

Estado de salud	Frecuencia	Porcentaje
Buena	98	93
Regular	7	7
Total	105	100

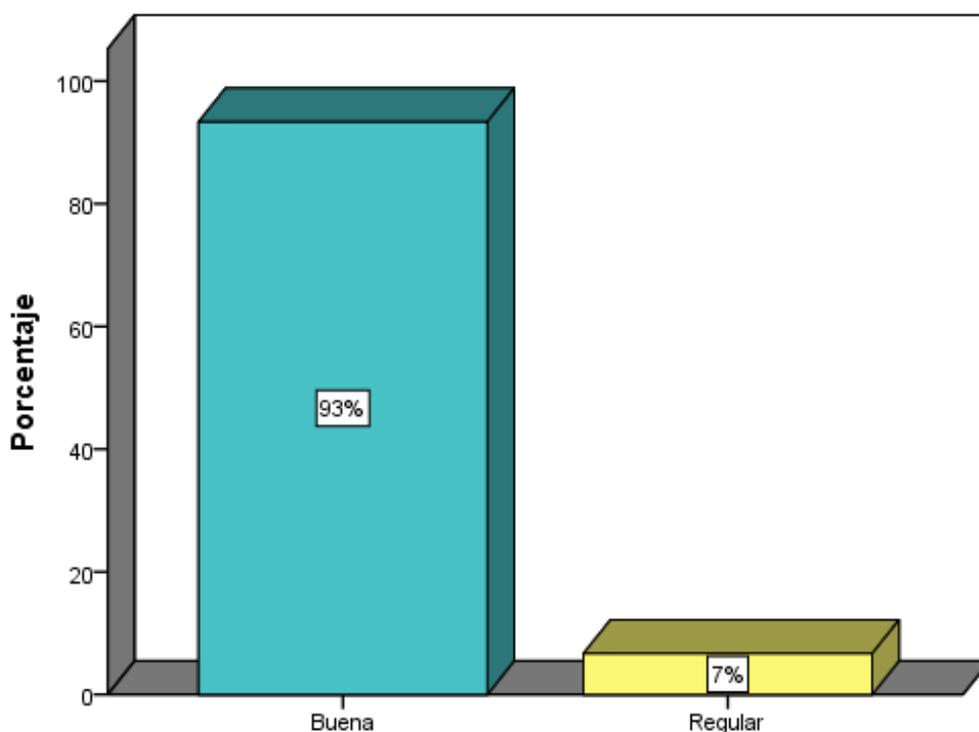


Figura 8. Datos sociodemográficos de los conductores según el estado de salud

Interpretación: Los resultados obtenidos demuestran que la mayor proporción de transportistas, igual al 93%, gozan actualmente de un buen estado de salud, mientras que el 7% gozan de una salud regular.

4.2. Presentación de resultados de datos específicos

Tabla 8.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión gestión preventiva

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	5	5
Bajo	37	35
Moderado	63	60
Total	105	100

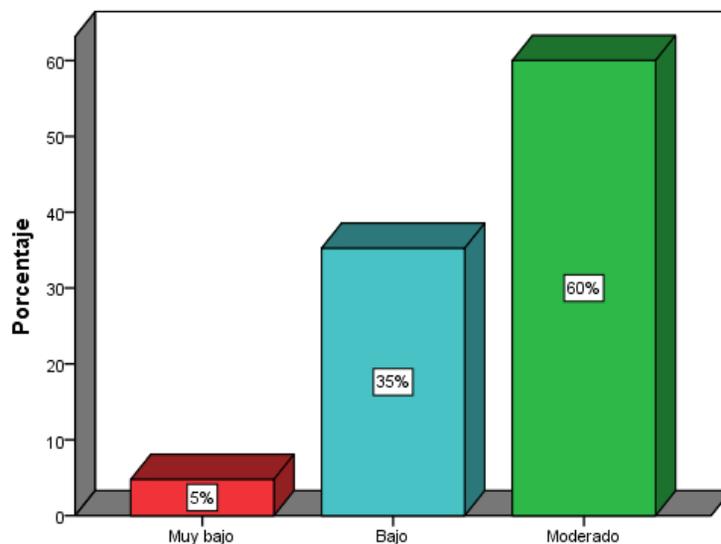


Figura 9. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión gestión preventiva

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que el nivel de riesgo laboral, según la dimensión gestión preventiva que presentan los transportistas es de nivel moderado en un 60%, el 35% presenta un nivel bajo y finalmente el 5% tienen un nivel muy bajo.

Tabla 9.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores temporales

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	24	23
Bajo	28	27
Moderado	53	50
Total	105	100

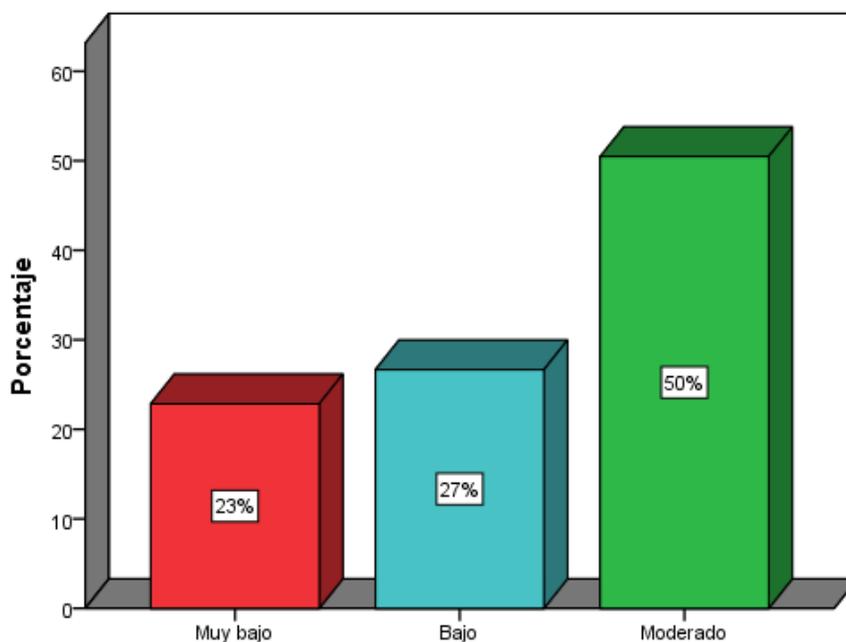


Figura 10. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores temporales

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión factores temporales, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 50%, seguido por el 27% que presenta nivel bajo y el 23% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 10.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores psicosociales

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	20	19
Bajo	39	37
Moderado	46	44
Total	105	100

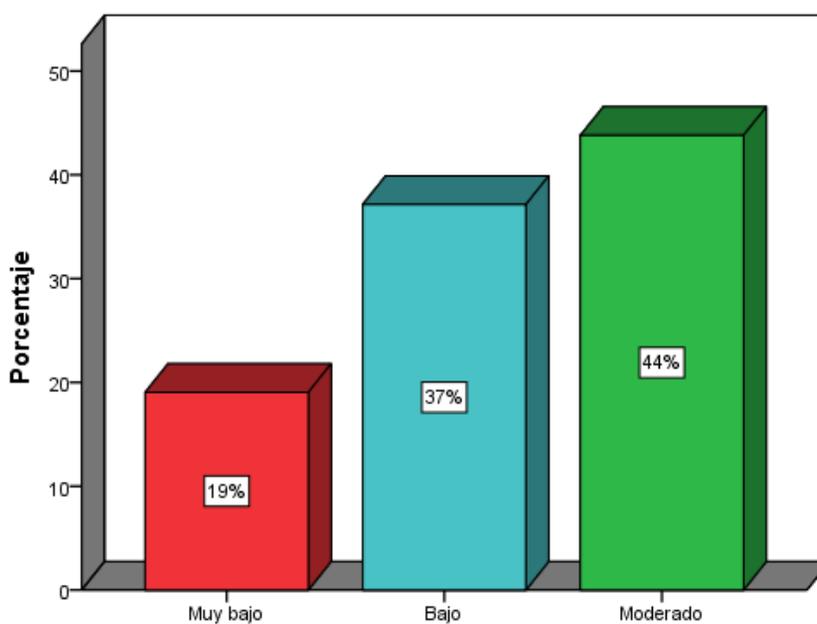


Figura 11. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión factores psicosociales

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión factores psicosociales, los conductores presentan en mayor proporción igual al 44% un nivel moderado, el 37% presenta un nivel bajo y el 19% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 11.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión vigilancia de la salud

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	9	9
Bajo	26	25
Moderado	70	67
Total	105	100

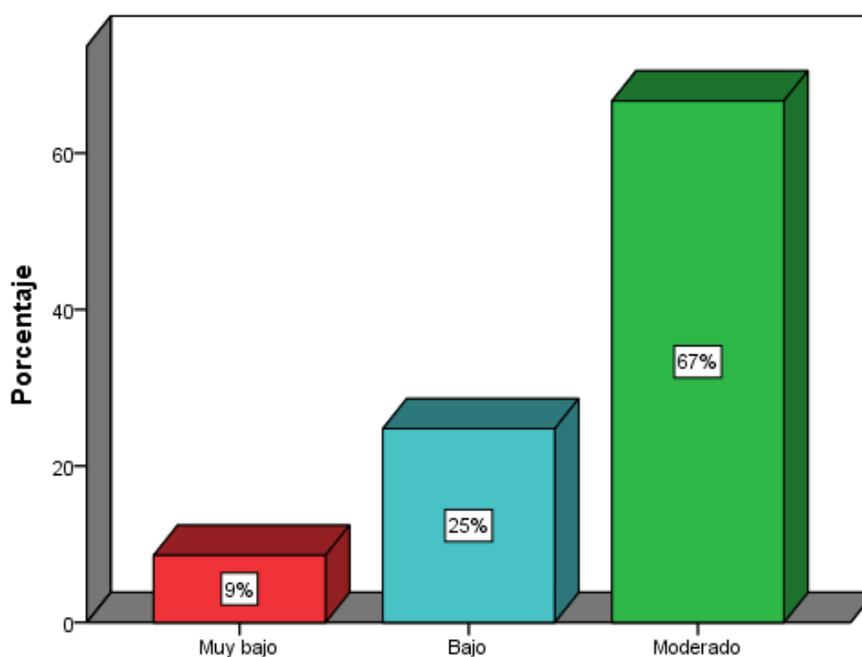


Figura 12. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, según la dimensión vigilancia de la salud

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión vigilancia de la salud, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 67%, seguido por el 25% que presenta nivel bajo y el 9% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 12.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga mental

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	18	17
Bajo	38	36
Moderado	49	47
Total	105	100

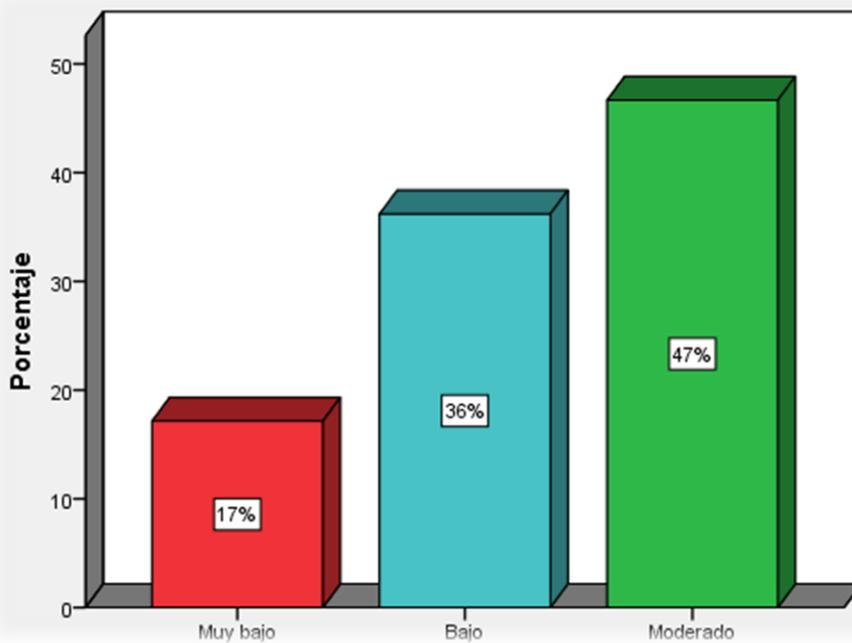


Figura 13. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga mental

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión carga mental, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 52%, seguido por el 36% que presenta nivel bajo y el 17% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 13.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga física

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	13	12
Bajo	28	27
Moderado	64	61
Total	105	100

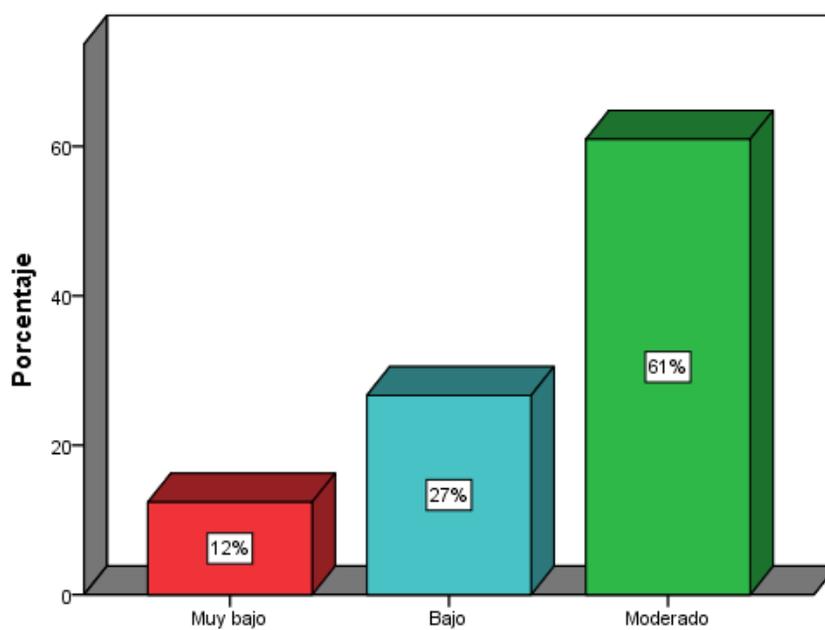


Figura 14. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión carga física

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión carga física, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 61%, seguido por el 27% que presenta nivel bajo y el 12% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 14.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión entorno físico

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	7	7
Bajo	25	24
Moderado	73	70
Total	105	100

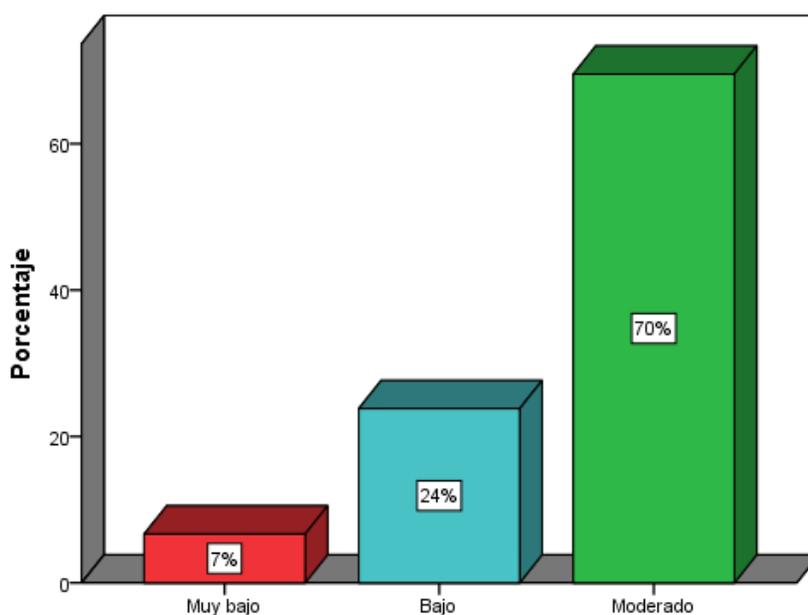


Figura 15. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión entorno físico

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión entorno físico, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 70%, seguido por el 24% que presenta nivel bajo y el 7% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 15.

Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión condiciones de seguridad

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	21	20
Bajo	29	28
Moderado	55	52
Total	105	100

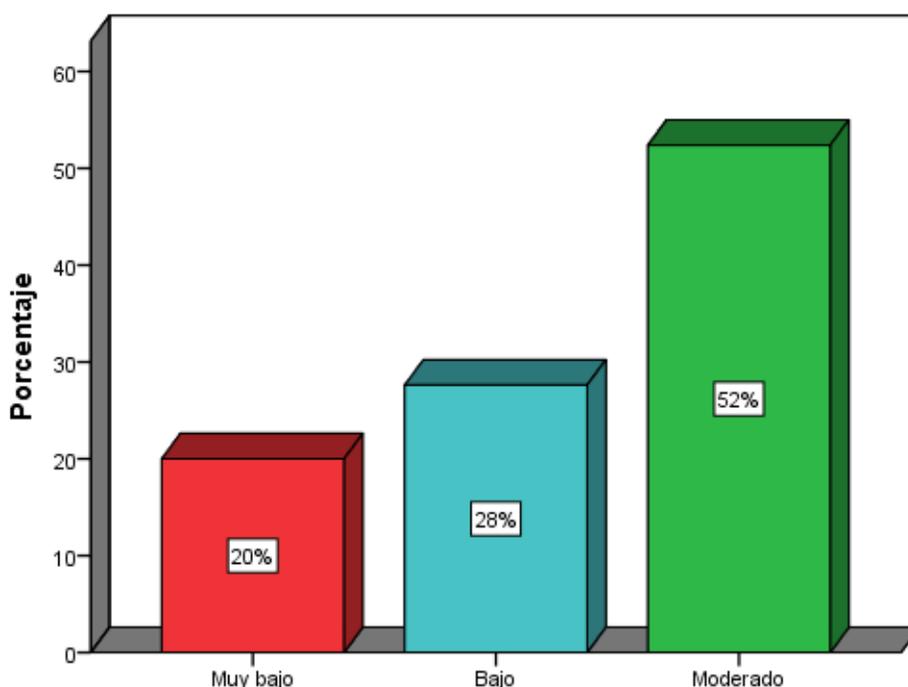


Figura 16. Nivel de riesgo laboral de los conductores de la empresa transporte de carga “ISELT”, según la dimensión condiciones de seguridad

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina que en la dimensión condiciones de seguridad, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 52%, seguido por el 28% que presenta nivel bajo y el 20% presenta un nivel muy bajo.

Tabla 16.

Factores de riesgos laborales de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Muy bajo	10	10
Bajo	37	35
Moderado	58	55
Total	105	100

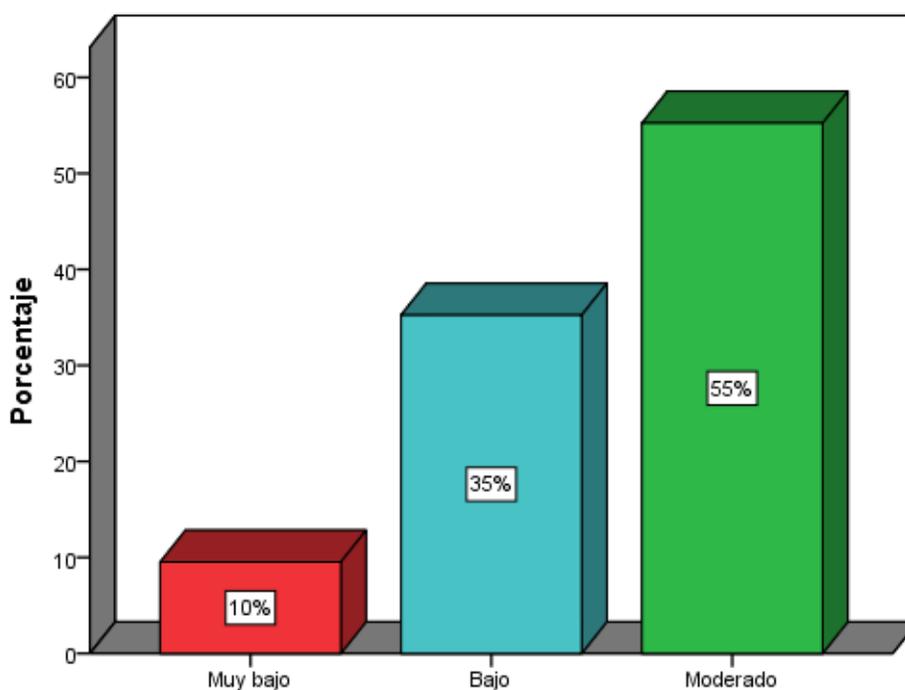


Figura 17. Factores de riesgos laborales de los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se determina sobre los factores de riesgos laborales, los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 55%, seguido por el 35% que presenta nivel bajo y el 10% presenta un nivel muy bajo.

4.3. Procesamiento de los resultados

Para fines del procesamiento de la información recogida, se elaboró una base de datos en una tabla de Excel, ordenado por dimensiones con sus respectivos ítems donde se fue consignando el valor de la respuesta elegida. Luego se realizó la sumatoria de los ítems correspondientes a cada dimensión y de la variable en general, para establecer el rango del baremo al que pertenece.

Luego se seleccionó la escala del baremo alcanzada por cada dimensión y por la variable misma, para traspasar dichos valores al Programa SPSS 22, donde a través de la función análisis de los estadísticos descriptivos se obtuvieron finalmente las tablas y figuras, que resumen los resultados encontrados.

En las tablas y figuras se aprecian las frecuencias y porcentajes hallados por cada nivel o escala del baremo. Permitiendo un mejor análisis y comprensión de la realidad encontrada.

4.4. Discusión de los resultados

En este apartado, analizamos los resultados encontrados en la muestra de estudio, estableciendo la coincidencia o diferencia con las teorías y determinaciones brindadas por otros autores sobre la misma temática de investigación.

En el presente estudio se determinó en la variable factores de riesgos laborales, que los conductores presentan preponderadamente un nivel moderado en un 55%, seguido por el 35%

que presenta nivel bajo; encontrándose similitud con la investigación hecha por Andrade (2018) titulada “*Factores de riesgo laboral en el transporte por carretera de materiales peligrosos*”, donde concluye que los factores temporales del riesgo laboral en la muestra encuestada se encuentran mayoritariamente en nivel de riesgo regular en 88 %, seguido por bajo riesgo en el 10 %. Dicha coincidencia entre ambos estudios se debe a que el hecho de prestar el servicio de transporte pesado incluye una serie de riesgos y mayor probabilidad de accidentes para los conductores, debido a las largas horas que deben mantenerse frente al volante para cumplir con las entregas y la tarea pesada que implica manejar este tipo de unidades de transporte.

Los resultados obtenidos en la dimensión factores psicosociales, determino que los conductores de la empresa ISELT presentan un nivel moderado de riesgo laboral igual a 44%, seguido del 37% que presenta un nivel bajo. Dicho hallazgo guarda similitud con el estudio de Bonilla y Gafaro (2017) en su trabajo titulado “*Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público*”, donde los autores concluyen que todos los conductores de servicio público están expuestos a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial, los cuales generan una serie de consecuencias en la salud y la calidad de vida en general de estos individuos, que a su vez les impide realizar su labor de una forma eficiente y propende en el incremento de las probabilidades de protagonizar accidentes de tránsito. Esta coincidencia se debe a que el estar alejados mucho tiempo de su familia y entorno social provoca cambios de conducta e irritabilidad, así como la presión en el trabajo les causa ansiedad y estrés, provocando que muchas veces estén distraídos al momento de manejar por pensar en sus propios problemas y por ende aumente la probabilidad de sufrir accidentes laborales.

Por otro lado, los resultados obtenidos en la dimensión gestión preventiva, determino que

los conductores de la empresa ISELT presenta un nivel moderado de riesgo laboral en un 60%, mientras que el 35% presenta un nivel bajo; encontrándose cierta relación con el estudio de Paredes y Torres (2015) titulado “Análisis y diseño de un Sistema de gestión de riesgo para la compañía de servicio de transporte y logística integrada Translointeg S.A. en la ciudad de Guayaquil”, donde concluyen los autores que el 84% de trabajadores indicó que no tiene ningún beneficio orientado a riesgos laborales y 16% señaló que no tiene conocimiento del tema, por lo tanto, se evidencio que la empresa no ejerce ninguna gestión orientado a la seguridad industrial. La relación establecida se da en los parámetros preventivos que no viene desarrollando adecuadamente las empresas de transporte, siendo una tendencia mundial de las organizaciones orientar preventivamente en temas de seguridad laboral a sus colaboradores.

Los resultados obtenidos en la dimensión entorno físico, determino que los conductores de la empresa ISELT presentan preponderadamente un nivel moderado de riesgo laboral en un 70%, seguido por el 24% que presenta nivel bajo; encontrando diferencia con los hallazgos de Mallma, Rivera, Rodas, y Farro (2013) en su investigación “*Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima*”, quienes concluyen que los conductores de transporte público de la empresa estudiada son sometidos a condiciones de trabajo deficientes, debido a la temperatura moderada o intensa, ruido moderado o intenso, exposición a gases y humos, exposición a vibración moderada o intensa, la postura incomoda, el ritmo de trabajo y el descanso insuficiente. Recalcando que los indicadores descritos por los últimos autores engloban dentro de la dimensión entorno físico de la presente investigación, se establece que no existe mucha relación, dado que estas características se presentan de manera favorable en la empresa ISELT.

4.5. Conclusiones

De acuerdo a los resultados obtenidos en la presente investigación, se establece las siguientes conclusiones:

- Los factores de riesgos laborales que presentan los conductores de la empresa ISELT se ubican preponderadamente en un nivel moderado en un 55%, seguido por el 35% a nivel bajo y el 10% presenta un nivel muy bajo. Determinándose que existe un índice considerable de sufrir un accidente laboral, influenciado por un conjunto de factores que forma parte de las actividades diarias que realizan.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión gestión preventiva que presentan los conductores es de nivel moderado en un 60% y el resto lo presenta en niveles bajos; determinándose que existe la necesidad de mejorar la preparación, información y capacitación en materia de seguridad laboral para resguardar el bienestar de los conductores.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión factores temporales que presentan los conductores es de nivel moderado en un 50% y el resto lo presenta en niveles bajos; determinado por que por lo general existe una buena planificación en los turnos, descansos y pertinente jornada laboral que se le asigna a los conductores; siendo responsabilidad personal de los conductores si asumen otra carga laboral en sus horas libres fuera de la empresa.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión factores psicosociales que presentan los conductores es en 44% de nivel moderado y el resto lo presenta en niveles bajos; determinado por el grado de ansiedad y estrés que sufren los conductores frente a las exigencias de trabajo y el estar mucho tiempo alejado de sus familias, lo cual los abstrae en ocasiones mientras se encuentran trabajando.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión vigilancia de la salud que presentan los conductores responde a un nivel moderado en un 67% y el resto lo presenta en niveles bajos; determinado por la poca atención y cuidado que prestan a su salud que sumado al tiempo extendido que se dedican a manejar es un indicador peligroso para adquirir una enfermedad o sufrir un accidente.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión carga mental que presentan los conductores es de nivel moderado en un 52% y el resto lo presenta en niveles bajos; determinado por la concentración a la hora de manejar, tener siempre en cuenta las normas para su cumplimiento, etc.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión carga física que presentan los conductores es de nivel moderado en un 61%, seguido de niveles bajos; determinado por el esfuerzo mecánico y los movimientos físicos que debe realizar el conductor para manejar el vehículo.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión entorno físico que presentan los

conductores es preponderadamente de nivel moderado en un 70%, seguido de niveles bajos; debido a las condiciones del interior de la unidad que maneja y a las características particulares de esta que le provoca molestias y problemas en su salud.

- El nivel de riesgo laboral, según la dimensión condiciones de seguridad que presentan los conductores es preponderadamente de nivel moderado en un 52%, seguido de niveles bajos; debido al desconocimiento de algunos conductores del manejo de las medidas de seguridad y el uso adecuado de los equipos de protección.

4.6. Recomendaciones

En base a las conclusiones establecidas se brinda ciertas recomendaciones en el afán de aportar a la reducción de los riesgos laborales en la actividad transportista.

- El área de recursos humanos debe ejecutar un plan de intervención para empoderar a los conductores de conocimientos y el manejo adecuado de los implementos de seguridad con que cuenta la unidad de transporte, para así reducir los factores de riesgo laboral.

- La empresa debe organizar capacitaciones sobre sistemas de seguridad, así como hacer simulacros sobre posibles emergencias y accidentes laborales, para que los conductores aprendan en la práctica las formas de actuar pertinentemente frente a la emergencia.

- Los conductores deben aprovechar al máximo su tiempo libre en actividades de distracción y relajamiento, solos o junto a su familia de manera que luego estén despejados para cuando les toque dedicarse a sus labores de trabajo.

- El área de bienestar social debe organizar actividades institucionales donde los conductores tengan la oportunidad de compartir con sus familiares, compañeros y superiores; integrándose y desarrollando socialmente para reducir los riesgos psicosociales.

- Los conductores deben reportar cualquier tipo de molestia o desmejoramiento de su salud, para que pasen por las evaluaciones médicas respectivas y así evitar innecesariamente algún tipo de accidente por no estar en sus capacidades normales.

- El área de recursos humanos y bienestar social, deben organizar un taller de estrategias de afrontamiento para que los conductores adquieran dominio sobre cualquier factor estresante o inquietud que les rodee a fin de no perjudicar su salud mental.

- Los conductores deben practicar actividades físicas, que los mantengan activos y en buen estado de salud para ejercer su trabajo sin complicaciones a nivel corporal; y así reducir las probabilidades de complicaciones futuras.

- La empresa a través del área de logística debe implementar mecanismos adecuados y de fácil manejo en el vehículo de transporte, de manera que el conductor se sienta cómodo y sin ningún tipo de molestia al momento de ejercer su trabajo.

- La empresa debe mantener en constante mantenimiento y revisión a las unidades de transporte para contar con las condiciones de seguridad pertinentes y así velar por la integridad de sus conductores.

CAPITULO V

PROGRAMA DE INTERVENCION

A continuación, se presenta un programa de intervención a razón de los resultados encontrados en la investigación, con la finalidad de fomentar el bienestar general y la salud laboral de los conductores de la empresa “ISELT”.

5.1. Denominación del programa

“Taller de Prevención de Accidentes Laborales y Enfermedades Profesionales en los conductores de transporte”

5.2. Justificación del programa

Este programa está basado de acuerdo a los resultados obtenidos en el capítulo IV de la presente investigación, donde se determinó que los factores de riesgos laborales que presentan los conductores de la empresa ISELT son predominantemente moderados en 55%; razón por la cual amerita desarrollar un plan de intervención psicológica centrado en la prevención de un eventual accidente laboral o enfermedad profesional, debido a la implicancia que esto tiene sobre la salud y bienestar de los conductores de transporte pesado.

Considerando que los riesgos laborales en sus múltiples dimensiones alcanzan igualmente niveles moderados, se hace necesario dar una respuesta inmediata a fin que este índice no se

generalice más aun en la población estudiada y tienda a adquirir altos niveles de riesgos, lo cual sería perjudicial tanto para los conductores como para la empresa.

Es así que se genera la necesidad de una intervención psicológica, que ya desde hace más dos décadas ha venido despertando especial interés en otras partes del mundo, donde se le denomina la “Psicología de la Seguridad”, considerada como una psicología aplicada para tratar los eventos no deseados en el trabajo. La intervención explícita con el propósito de reducir los accidentes laborales y sus costes es sólo uno de los modos en que la Psicología de la Seguridad, que se aplica y contribuye a la mejora de la seguridad y la salud en las organizaciones (Meliá, Arnedo y Ricarte, 1993).

En tal sentido es necesario, adoptar este compromiso como profesionales del área de psicología, cuya orientación del ejercicio profesional en el área organizacional está en relación a la reducción de las pérdidas humanas en términos de lesiones y muertes, a la reducción de pérdidas materiales, a la disminución del absentismo laboral, y a la mejora de las condiciones de trabajo, bienestar y salud física y psíquica de las personas en su trabajo.

Mayor importancia toma la intervención psicológica si es aplicado al rubro Transporte donde sólo un accidente podría enlutar casi 90 familias. En nuestro país la Psicología de la Seguridad se ha aplicado para reducir los accidentes por intervención del Factor humano causante de accidentes, ayudando a los trabajadores de todos los niveles ocupacionales a crear conciencia de seguridad mediante la creación de su propia visión de futuro personal (Vargas, 1999).

En el Perú, las muertes por accidente de tránsito es elevado y recurrente; frente a esta realidad se trata de prestar atención oportuna y debida a un sector del transporte, como lo es el sector de transporte de carga pesada, quien también asume un alto nivel de riesgo y responsabilidad tanto por el traslado de la carga en largos recorridos y que esta llegue en óptimas condiciones.

Santana (2014), psicóloga organizacional desarrollo un estudio sobre “El papel del psicólogo en la implementación de un sistema de seguridad en una empresa de transporte local y foráneo de carga general de la ciudad de Toluca”, cuyo objetivo fue describir el papel del psicólogo en la implementación de un sistema de seguridad en una empresa de transporte local y foráneo de carga. Desarrollando el diagnóstico, capacitaciones, estructuración de puestos y funciones, evaluaciones, entre otras acciones. Concluyendo que el papel del psicólogo en la actualidad a avanzado a pasos agigantados por el hecho que la psicología estudia el comportamiento humano en forma intrínseca y extrínseca y va más allá porque estudia el ser del ser humano, mismo que le da una herramienta potencial al psicólogo para abrir camino en cualquier organización.

En resumen, la problemática presentada sobre los riesgos laborales estará bien orientada bajo la intervención psicológica pues buscará esencialmente el bienestar general del conductor, tanto a nivel físico como psíquico. La consigna fundamental será orientar las acciones hacia la prevención de accidentes y enfermedades laborales.

5.3. Establecimiento de objetivos

5.3.1. Objetivo General

- Prevenir los riesgos laborales a través del conocimiento y manejo de técnicas adecuadas de protección para conservar la integridad biopsicosocial de los conductores de transporte.

5.3.2. Objetivos específicos

- Desarrollar capacitaciones sobre las condiciones de seguridad en el trabajo, para que los conductores estén informados de las acciones seguras a seguir en el cumplimiento de sus funciones.

- Ejecutar talleres de manejo del estrés para que los conductores aprendan a manejar adecuadamente la tensión en el trabajo.

- Promover la cultura informativa sobre los estilos de vida saludable que deben desarrollar los conductores para mantenerse en buen estado físico.

5.4. Sector al que se dirige

El programa de intervención psicológica está dirigido principalmente a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT”, así como también en una parte de su desarrollo estará direccionado a los directivos de la empresa.

5.5. Establecimiento de conductas problemas/meta

- **Conducta problema:** Tomando los resultados obtenidos en la investigación realizada, de la cual se establecieron las conclusiones pertinentes, se determinó niveles moderados de riesgo laboral a nivel general, así como en cada una de sus dimensiones (gestión preventiva, factores temporales, factores psicosociales, vigilancia de la salud, carga mental, carga física, entorno físico y condiciones de seguridad). Demostrándose, la necesidad de prevenir de manera conjunta todos aquellos factores de riesgo, que ponen en peligro la integridad de los conductores.

- **Meta:** Mediante el presente programa se pretende reducir los factores de riesgo laboral, enfocado en los accidentes laborales y enfermedades profesionales a solo un 30%.

5.6. Metodología de la intervención

El programa de intervención es de metodología teórico-práctico, implicando a los 280 conductores de transporte de la empresa ISELT. Se trabajará en grupos (5 grupos de 56 participantes), se tomará en cuenta la motivación, predisposición y colaboración durante el desarrollo del programa.

Para el logro de los objetivos específicos de la investigación se llevará a cabo capacitaciones, talleres y charlas informativas que se desarrollarán en dos meses. Cada sesión tendrá dinámicas y material audiovisual para una mejor asimilación de la información. Las técnicas a desarrollar con los participantes giraran en torno a las técnicas generales (distracción, estilos de vida saludables); técnicas cognitivas (reorganización cognitiva); técnicas fisiológicas

(técnicas de relajación física y mental); técnicas conductuales (entrenamiento en habilidades sociales y técnica de solución de problemas).

El programa de intervención corresponde al tipo de intervención directa. La intervención directa es aquella que requiere de un contacto directo y personal con los participantes; bien sea en forma de entrevista, de reunión de grupo u otro tipo de contacto frente a frente. Esta intervención directa se traduce en una acción de acompañamiento en la que el profesional de psicología y los participantes trabajarán juntos hacia la resolución de la demanda.

La intervención se desarrolla bajo un enfoque preventivo, que se caracteriza por poner énfasis en las condiciones seguras que minimicen los riesgos, en el manejo de la tensión y en facilitar información y dar formación en medidas de seguridad pertinentes. Este enfoque resuelve las exigencias ineludibles que ha de presentar un contexto laboral para ser aceptable y, en la medida de lo posible, confortable y seguro para quienes laboran en él. (Meliá, Arnedo y Ricarte, 1993)

5.7. Instrumentos y Materiales a utilizar

El programa requiere de la utilización de diferentes medios y recursos para ser ejecutado de manera adecuada.

a) Recursos Materiales:

- Equipo multimedia
- Parlantes

- Hojas de color
- Papelotes
- Plumones
- Ovillo de pabilo
- Limpiatipo
- Goma
- Mural del árbol
- Lapiceros
- Sombreros de colores
- Cd de música relajante
- Pelota de tenis
- Implementos EPI's
- Colchonetas
- Incienso aromático
- Rodillo de madera

b) Recursos Humanos:

- Psicólogo (a)
- Asistentes del área de Recursos Humanos
- Conductores de la empresa ISELT
- Directivos de la empresa

c) Instrumentos:

- Cuestionarios

- Ficha de observación
- Ficha de sugerencias
- Test

5.8. Cronograma

El programa esta constituido por ocho sesiones, realizadas de forma semanal, lo cual se desarrollará durante los meses de abril y mayo del 2019.

Las técnicas y estrategias desarrolladas tienen el propósito esencial de reestructurar ciertos aspectos personales de los colaboradores y aspectos materiales de la organización, a fin de prevenir los accidentes laborales y enfermedades profesionales; para lo cual se requiere la participación de todos los miembros de la empresa.

Al indicar los tiempos y contenidos del programa, es necesario indicar los objetivos, estrategias, actividades, recursos, tiempo e indicadores de evaluación.

MODULO 1. CAPACITACION EN CONDICIONES DE SEGURIDAD LABORAL

Objetivo Especifico 1: Desarrollar capacitaciones sobre las condiciones de seguridad en el trabajo, para que los conductores estén informados de las acciones seguras a seguir en el cumplimiento de sus funciones.

Sesión/Objetivos	N° de Sesiones	Actividades	Estrategias	Recursos	Tiempo	Indicadores de Evaluación
<p><i>“Capacitación en el uso adecuado de los EPI’s”</i></p> <p>Objetivo: Conocer el uso adecuado de los equipos de protección individual para evitar un accidente laboral</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se presenta implementos de uso personal de protección (fajas de sujeción lumbar, calzado de seguridad, guantes, etc) - Se indaga preguntando cual es la función de cada implemento, y en que situaciones debe usarse. - Se les proyecta un video sobre los accidentes laborales por falta de EPI’s. - Luego se les explicara la necesidad e importancia del uso de los EPI’s. - En forma grupal elaboran un esquema que señale los accidentes laborales por falta de EPI’s. - Un integrante del equipo lo explicara. 	<p>Participación activa</p> <p>Exposición oral</p> <p>Análisis de casos</p> <p>Trabajo en equipo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo multimedia - Guantes - Faja - Calzado de seguridad - Gafas - Papelote - Plumones 	2 horas	<p>Conocimiento de los participantes sobre EPI’s.</p> <p>Elabora un esquema visual sobre la temática</p> <p>Expone los accidentes laborales por falta de EPI’s.</p>
<p><i>“Capacitación en monitoreo y control de la unidad de transporte”</i></p> <p>Objetivo: Identificar las señales de alerta de desperfectos en la unidad de transporte</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se visualiza un video sobre un accidente de tránsito de transporte pesado. - Se indaga sobre las razones que la provocaron - Se les explica sobre las condiciones optimas que debe presentar su unidad de transporte y como diagnosticar fallas - En forma grupal, hacen un listado sobre las medidas de control que deben inspeccionar en su unidad de transporte - Finalmente hacen una reflexión en equipo sobre la importancia de este tema 	<p>Análisis de casos</p> <p>Exposición oral</p> <p>Participación activa</p> <p>Trabajo en equipo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo multimedia - Papelote - Plumones 	2 horas	<p>Reconocimiento de las causas del accidente</p> <p>Listado de medidas de control de unidad de transporte</p>

MODULO 2. TALLERES SOBRE EL MANEJO DEL ESTRÉS

Objetivo Específico 2: Ejecutar talleres de manejo del estrés para que los conductores aprendan a manejar adecuadamente la tensión en el trabajo.

Sesión/Objetivos	N° de Sesiones	Actividades	Estrategias	Recursos	Tiempo	Indicadores de Evaluación
<p><i>“Taller de Relajación física”</i></p> <p>Objetivo: Adoptar adecuadas técnicas de relajación física para reducir la fatiga, los trastornos musculares y la tensión.</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se recibe a los participantes con una música de fondo relajante - Se extiende colchonetas delgadas para que se echen sobre esta, luego se les pide poner su mente en blanco y seguir instrucciones. - Se indica que realicen tres veces una respiración profunda de forma lenta (repetir esto cinco veces) - Luego se les pide ponerse de pie y realizar estiramientos y movimientos de ciertas partes el cuerpo (cuello, hombros, brazos, piernas y tobillos, tronco y cintura, glúteos) - Finalmente, se les hace una maderoterapia (masaje con madera) 	<p>Técnica de respiración</p> <p>Ejercicios corporales</p> <p>Técnica de masaje</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Colchonetas - CD de música relajante - Incienso aromático - Rodillo de madera 	1h 30 m	<p>Grado de concentración de los participantes</p> <p>Respeto de los tiempos y secuencias de ejercicios</p>
<p><i>“Taller de Relajación mental”</i></p> <p>Objetivo: Adquirir técnicas adecuadas de relajación mental para evadir el estrés</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se desarrolla la dinamica: Tejiendo una red, donde un participante coge el ovillo y menciona su nombre, hobby y plato preferido, luego lo pasa al compañero del frente y así sucesivamente hasta formar una red. Luego a la inversa se va enrollando el ovillo mencionando color y programa preferido. - En forma grupal desarrollan un sociodrama, sobre la mejor forma de vivir felices. - Se desarrollan juego de palabras, tutti fruti. y al final responden una encuesta 	<p>Técnica de gimnasia mental</p> <p>Técnica del sociodrama</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo multimedia - Ovillo de pabulo - Ficha de encuesta de satisfacción 	2 horas	<p>Expresa sus gustos y preferencias</p> <p>Asume un rol o postura que refleja la armonía con su existencia.</p>

MODULO 3. CHARLAS SOBRE ESTILOS DE VIDA SALUDABLE

Objetivo Especifico 3: Promover la cultura informativa sobre los estilos de vida saludable que deben desarrollar los conductores para mantenerse en buen estado físico.

Sesión/Objetivos	N° de Sesiones	Actividades	Estrategias	Recursos	Tiempo	Indicadores de Evaluación
<p><i>“Charla sobre hábitos alimenticios saludables”</i></p> <p>Objetivo: Promover hábitos alimenticios saludables para el cuidado de la salud</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se recibe a los participantes con una música de fondo relajante - Se extiende colchonetas delgadas para que se echen sobre esta, luego se les pide poner su mente en blanco y seguir instrucciones. - Se indica que realicen tres veces una respiración profunda de forma lenta (repetir esto cinco veces) - Luego se les pide ponerse de pie y realizar estiramientos y movimientos de ciertas partes el cuerpo (cuello, hombros, brazos, piernas y tobillos, tronco y cintura, glúteos) - Finalmente, se les hace una maderoterapia (masaje con madera) 	<p>Técnica de respiración</p> <p>Ejercicios corporales</p> <p>Técnica de masaje</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Colchonetas - CD de música relajante - Incienso aromático - Rodillo de madera 	1h 30 m	<p>Grado de concentración de los participantes</p> <p>Respeto de los tiempos y secuencias de ejercicios</p>
<p><i>“Relajamos nuestra mente y nuestro espíritu”</i></p> <p>Objetivo: Promover la higiene mental para lograr el equilibrio con el entorno sociocultural</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> - Se desarrolla la dinamica: Tejiendo una red, donde un participante coge el ovillo y menciona su nombre, hobby y plato preferido, luego lo pasa al compañero del frente y así sucesivamente hasta formar una red. Luego a la inversa se va enrollando el ovillo mencionando color y programa preferido. - En forma grupal desarrollan un sociodrama, sobre la mejor forma de vivir felices. - Se desarrollan juego de palabras, tutti fruti. y al final responden una encuesta 	<p>Técnica de gimnasia mental</p> <p>Técnica del sociodrama</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo multimedia - Ovillo de pabulo - Ficha de encuesta de satisfacción 	2 horas	<p>Expresa sus gustos y preferencias</p> <p>Asume un rol o postura que refleja la armonía con su existencia.</p>

Tabla 17.

Cronograma del programa de intervención

ACTIVIDADES	ABRIL				MAYO			
	Semana				Semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4
<i>Capacitación en el uso adecuado de los EPI's</i>								
<i>Capacitación en monitoreo y control de la unidad de transporte</i>								
<i>Taller de Relajación física</i>								
<i>Taller de Relajación mental</i>								
<i>Charla sobre hábitos alimenticios saludables</i>								
<i>Relajamos nuestra mente y nuestro espíritu</i>								
<i>Clausura de talleres</i>								

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Álvarez, C. y Palacios, K. (2014). *Factores de riesgo y daños en la salud de los choferes. Empresa de Transporte Arco Iris S.A. Nuevo Chimbote. 2014* (tesis de pregrado). Universidad Nacional del Santa, Ancash, Perú. Recuperado de <http://repositorio.uns.edu.pe/bitstream/handle/UNS/1888/27191.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Álvarez, F. (2009). Guía de valoración de incapacidad laboral para médicos de atención primaria. Instituto Nacional de la Seguridad Social. Madrid, España: Agencia Estatal
- Andrade, C. (2017). *Implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para reducir los Riesgos Laborales en la empresa Transporte Comercial y Seguro Takushi S.A.C., Callao, 2016* (tesis de pregrado). Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú. Recuperado de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1360/Andrade_LCA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Andrade, D. (2018). *Factores de riesgo laboral en el transporte por carretera de materiales peligrosos* (tesis de pregrado). Universidad ESAN, Lima, Perú. Recuperado de http://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/ESAN/1359/2018_ADYDE_18-1_01_TI.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Asociación Chilena de Seguridad (24 de febrero del 2014). Cinco claves para prevenir accidentes en el transporte de cargas. Recuperado de http://www.hospitaldeltrabajador.cl/portal/ACHS-Corporativo/newsletters/pymes-achs-aldia/Paginas/5_claves_para_prevenir_accidentes_en_el_transporte_de_cargas.aspx#.W_Wh6Yszbcd

Badía, R. (1985). Salud ocupacional y riesgos laborales. *Boletín Oficina Sanitaria Panamericana*, 98(1), p. 20-33. Recuperado de <http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/16964/v98n1p20.pdf?seque>

Bonilla y Gafaro (2017). Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público. *Revista Cubana de Salud y Trabajo*, 18(2), 48-56. Recuperado de http://bvs.sld.cu/revistas/rst/vol18_2_17/rst08217.pdf

Bustos, H., Lefio, A., Marchetti, N. y Benoit, P. (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 y Trabajo*, 16 (50), 30-38. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-24492014000200002>

Cabaleiro, V. (2010). Prevención de riesgos laborales: normativa de seguridad e higiene en el puesto de trabajo. Madrid, España: Editorial Ideas Propias.

Cerna, A. (2015). Factores de riesgo a los que están expuestos los conductores de transporte de minerales (tesis de pregrado). Universidad Rafael Landívar, Guatemala. Recuperado de

<http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesiseortiz/2015/05/43/Cerna-Adriana.pdf>

Consultoría Intedya (13 de del 2018). Peligros y riesgos para los conductores en el transporte por carretera. Recuperado de <http://www.intedya.com/internacional/546/noticia-peligros-y-riesgos-para-los-conductores-en-el-transporte-por-carretera.html>

Creus, A. (2006). Gestión de la prevención. CEAC técnico formación. España: Ediciones CEAC.

Diario La Opinión (11 de octubre del 2015). ¿Qué hacer en caso de accidente con camión de carga? Recuperado de <https://laopinion.com/2015/10/11/que-hacer-en-caso-de-accidente-con-camion-de-carga/>

Dzib, N., Campos, M., Novelo, V. y Pérez, D. (2016). Percepción de Riesgo y Clima de Seguridad en Operadores de Transporte en Mérida, Yucatán. *Psychological Research Records*, 6 (1), 2277-2285.

Feo, O. (1981). Relación entre salud y trabajo. Universidad Carabobo, Venezuela. Recuperado de <http://hist.library.paho.org/Spanish/BOL/v98n1p20.pdf>

EU-OSHA (2012). Peligros y riesgos para los conductores en el transporte por carretera. Recuperado de https://osha.europa.eu/es/sector/road_transport/hazards-and-risks-to-road-transportdrivers.

Mallma, A., Rivera, K., Rodas, K. y Farro, G. (2013). Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima. *Revista Enfermería Herediana*, 6 (2), 107-114. Recuperado de <http://repebis.upch.edu.pe/articulos/reh/v6n2/a8.pdf>

Organización Internacional del Trabajo (2012). *Seguridad y Salud en el trabajo*. Recuperado de: <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lages/index.htm>

Paredes, N. y Torres, M. (2015). *Análisis y diseño de un Sistema de gestión de riesgo para la compañía de servicio de transporte y logística integrada Translointeg S.A. en la ciudad de Guayaquil (tesis de pregrado)*. Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10662/1/TESIS%20SEGURIDAD%20INDUSTRIAL%20-%20TORRES%20Y%20PAREDES.pdf>

Roche, M. y Puy, V. (2009). *Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores de transporte por carretera*. Barcelona, España: Editorial Tráfico Vial

Vigil, Y. (2013). Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana. *Revista de Ciencias Empresariales de la Universidad San Martín de Porres*, 4 (2), 48-62. Recuperado de http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/bitstream/usmp/1631/1/sme_v4n2_art5.pdf

ANEXOS

ANEXO 1.

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Problema General	Objetivo General	Metodología
<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuáles son los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018? 	<ul style="list-style-type: none"> - Determinar el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. 	<p>La investigación es de tipo descriptivo, transversal, con un diseño No experimental y con un enfoque cuantitativo.</p>
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Población y muestra
<ul style="list-style-type: none"> - ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión gestión preventiva, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018? - ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores temporales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018? - ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión factores psicosociales, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018? - ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión vigilancia de la salud, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga 	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar según la dimensión gestión preventiva, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. - Identificar según la dimensión factores temporales, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. - Identificar según la dimensión factores psicosociales, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018. - Identificar según la dimensión vigilancia de la salud, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 	<p>La población de estudio está comprendida por aproximadamente 280 conductores de carga que prestan servicio a la empresa ISELT, en la ciudad de Arequipa encuestados durante el tercer trimestre del periodo 2018.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>N = 280</p> </div> <p>La muestra está constituida por 105 conductores de carga que prestan servicio a la empresa ISELT. La cual se determinó bajo el diseño del Muestreo aleatorio simple (MAS) y para efectos de un mejor manejo de la cantidad de los datos se aplicó la</p>

“ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

- ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga mental, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?
- ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión carga física, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?
- ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión entorno físico, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?
- ¿Cuál es el nivel de los factores de riesgos laborales, según la dimensión condiciones de seguridad, que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018?

2018.

- Identificar según la dimensión carga mental, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.
- Identificar según la dimensión carga física, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.
- Identificar según la dimensión entorno físico, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.
- Identificar según la dimensión condiciones de seguridad, el nivel de los factores de riesgos laborales que afectan a los conductores de la empresa de transporte de carga “ISELT” de la ciudad de Arequipa, periodo 2018.

técnica de corrección por finitud.

n = 105

ANEXO 2.

CUESTIONARIO DE FACTORES DE RIESGO LABORAL EN TRANSPORTE

Estimado conductor a continuación, encontrará proposiciones sobre aspectos relacionados con las características de los riesgos a los que está expuesto en su tarea diaria. Cada una de las proposiciones tienen dos, opciones para responder de acuerdo a lo que describa mejor su percepción del tema. Lea cuidadosamente cada proposición y marque con un aspa (X) sólo una alternativa, la que mejor refleje su punto de vista al respecto. Agradecemos su sinceridad y participación.

I. Datos Generales

Tiempo como transportista de carga: *Edad:* años

Estado civil: *Estado de salud:* Buena () Regular () Mala ()

II. NIVEL DE RIESGOS LABORALES

DIMENSION: Gestión Preventiva		SI	NO
1	¿Existe un Plan de Prevención para evitar los daños profesionales y mejorar las condiciones del trabajo?		
2	¿Se hacen las evaluaciones de riesgos necesarias?		
3	¿Está diseñado el Plan de Emergencia?		
4	¿Se garantiza la vigilancia periódica de la salud de los trabajadores?		
5	¿Se investigan los accidentes de trabajo (incluidos los de tráfico) para eliminar las causas?		
6	¿Hay un sistema establecido para informar periódicamente al trabajador sobre prevención?		
7	¿Los trabajadores (inclusive nuevos) tienen información sobre los riesgos en su puesto de trabajo?		
8	¿Se hacen acciones formativas en materia preventiva?		
9	¿Se forma al trabajador sobre sus riesgos y las medidas preventivas correspondientes?		
10	¿Hay una formación específica en primeros auxilios?		
11	¿La empresa tiene interés suficiente por la seguridad y condiciones de trabajo del conductor?		
12	¿Desarrolla usted hábitos seguros en el desarrollo de la tarea?		
DIMENSION: Factores Temporales			
13	¿El horario de trabajo es de 8 horas máximo?		
14	¿Las horas totales de conducción son razonables?		
15	¿Se cumple la normativa sobre tiempos de conducción/ descanso?		
16	¿Las exigencias del trabajo permiten la realización de pausas no pautadas?		
17	¿Se respetan los días festivos semanalmente?		
18	¿Se cumplen las vacaciones correspondientes?		
19	¿Los turnos están bien distribuidos y respetan los ciclos del sueño?		
20	¿Las condiciones del trabajo a turnos/nocturno son adecuadas?		
21	¿Las condiciones del trabajo permiten seguir una alimentación correcta?		
22	¿Se evita el trabajo a turnos/nocturno a trabajadores de edad avanzada o con problemas de salud?		
23	¿El calendario de turnos/nocturno se conoce con suficiente antelación?		
DIMENSION: Factores Psicosociales			
24	¿El trabajo permite la relación entre los compañeros?		
25	¿El ambiente de trabajo es positivo?		

26	¿Existe un espacio común para los conductores?		
27	¿Se organizan acciones para potenciar las relaciones en el trabajo?		
28	¿El trabajo y la vida privada están suficientemente separados?		
29	¿El trabajo permite la estabilidad de los vínculos familiares/sociales?		
30	¿El trabajo permite al conductor dormir en casa?		
31	¿Considera que la remuneración que percibe es adecuada al trabajo que desarrolla?		
32	¿La tarea está reconocida dentro de la organización?		
33	¿Percibe su trabajo como importante?		
34	¿Siente interés o motivación por su trabajo?		
35	¿Percibe el equilibrio entre lo que aporta a la empresa y lo que recibe?		
36	¿Su trabajo es estable?		
37	¿El nivel de responsabilidad que la empresa le exige al conductores adecuado?		
38	¿El conductor recibe apoyo de la empresa ante posibles incidencias?		
39	¿Están bien definidas las funciones y responsabilidades?		
40	¿Existe una fluida comunicación bidireccional?		
41	¿Se tienen en cuenta las opiniones del trabajador?		
42	¿Existen mecanismos de participación de los trabajadores en las decisiones sobre el trabajo?		
43	¿Los conflictos con el jefe son inhabituales?		
44	¿Le permiten un cierto grado de autonomía?		
45	¿Existe un margen de libertad para planificar el trabajo?		
46	¿El nivel de control por parte de los mandos es el adecuado?		
DIMENSION: Vigilancia de la salud			
47	¿El horario de trabajo contempla un tiempo suficiente para comer?		
48	¿Usted mantiene una dieta equilibrada?		
49	¿Conoce usted los hábitos correctos de sueño/alimentación?		
50	¿Se hacen revisiones periódicas de la salud en función de los riesgos?		
51	¿La vigilancia y control de la salud son realizados por personal competente?		
52	¿Se dispone de material de primeros auxilios adecuado?		
53	¿El vehículo dispone de botiquín?		
54	¿Se han detectado conductores con síndrome de apnea del sueño?		
DIMENSION: Carga mental			
55	¿El nivel de concentración requerido para el trabajo es elevado?		
56	¿El ciclo de atención continuada es largo?		
57	¿Realiza otras tareas además de la conducción (carga y descarga, reparto...)?		
58	¿Hay tareas simultáneas a la conducción (mensajes radio, atención cliente...)?		
59	¿El tipo de remuneración es proporcional al número de viajes?		
60	¿El tipo de vía/recorridos son complicados?		
61	¿El ritmo de trabajo es difícil de seguir, recargado o pesado?		
62	¿El trabajo se desarrolla bajo niveles de presión?		
63	¿Las condiciones en las que se conduce son inadecuadas?		
64	¿Padece frecuentemente de alteraciones digestivas, insomnio, ansiedad, cefaleas...?		
65	¿Siente temor a un posible accidente de tráfico?		
DIMENSION: Carga física			
66	¿El diseño del vehículo y sus elementos permiten una postura de trabajo correcta?		
67	¿Los espejos están situados correctamente?		
68	¿El volante está situado a la altura de los codos?		
69	¿El respaldo es regulable y puede adaptarse a la fisionomía de todos los conductores?		
70	¿El suelo del vehículo es adecuado y seguro?		
71	¿Puede acceder cómodamente a todos los indicadores de control?		

72	¿Conoce la forma de sentarse correctamente?		
73	¿Se aprovechan las pausas/ paradas para relajar la musculatura?		
DIMENSION: Entorno físico			
74	¿Existen fuentes destacables de ruido en el vehículo?		
75	¿Produce algún tipo de molestia?		
76	¿El ruido es intenso?		
77	¿El ruido es constante?		
78	¿Repercute en la capacidad de atención?		
79	¿Es suficiente la iluminación dentro del vehículo?		
80	¿El vehículo dispone de elementos para evitar deslumbramientos / contrastes?		
81	¿El vehículo dispone de todos los elementos lumínicos?		
82	¿Se hace un mantenimiento / limpieza periódica?		
83	¿El vehículo cuenta con un sistema de regulación de la temperatura?		
84	¿El sistema de regulación de la temperatura funciona correctamente?		
85	¿El vehículo se calienta con facilidad?		
86	¿Hay focos generadores contaminantes?		
87	¿Se observa humo en exceso por el tubo de escape del vehículo?		
88	¿Es insuficiente el sistema de ventilación?		
89	¿La revisión de los filtros y sistemas de ventilación es insuficiente?		
90	¿Existen vibraciones destacables en el vehículo?		
91	¿Las vibraciones le producen molestias al conducir (mareos, cefaleas, lumbalgias, trastornos gástricos)?		
92	¿El vehículo carece de suspensiones adecuadas?		
93	¿El vehículo carece de dispositivos antivibraciones en el asiento?		
94	¿Las vibraciones se transmiten mano-brazo?		
95	¿Producen molestias al conductor (dolor, entumecimiento, hormigueo de las extremidades superiores, rigidez, disminución de la fuerza muscular)?		
DIMENSION: Condiciones de Seguridad			
96	¿El vehículo está autorizado y tiene la documentación en regla?		
97	¿El vehículo pasa la revisión técnica vehicular regularmente?		
98	¿El vehículo tiene menos de 5 años?		
99	¿El vehículo tiene todos los elementos en buen estado?		
100	¿El vehículo dispone de los elementos suficientes de seguridad activa?		
101	¿El vehículo dispone de equipos de localización (GPS, GMS...)?		
102	¿El vehículo dispone de las herramientas básicas para posibles incidencias?		
103	¿El vehículo se mantiene limpio y ordenado?		
105	¿La limpieza del vehículo se realiza de forma segura?		
106	¿El personal tiene información sobre los productos peligrosos de limpieza?		
107	¿Los vehículos disponen de extintores adecuados?		
108	¿Sabe hacer el uso correcto de los extintores?		
109	¿Los extintores son revisados anualmente?		
110	¿La instalación eléctrica del vehículo se revisa periódicamente?		
111	¿El trayecto que recorre es conocido?		
112	¿Los recorridos suelen ser los mismos?		
113	¿Se conduce generalmente por vías en buen estado?		
114	¿Los tipos de vías son de fácil acceso?		
115	¿Los recorridos son fáciles y claros?		

¡Gracias por su participación!

ANEXO 3.

CARTA DE ACEPTACION



Universidad
Inca Garcilaso de la Vega

Nuevos Tiempos. Nuevas Ideas

Facultad de Psicología y Trabajo Social

Lima, 12 de Diciembre del 2018

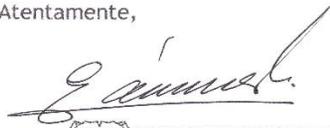
Carta N° 2822-2018-DFPTS

Señorita
YESSENIA CONDORI
GERENTE GENERAL
TRANSPORTE DE CARGA ISELT
Presente.-

Luego de recibir mis saludos y muestras de respeto, presento al señor **Jorge ZEVALLOS LIZARRAGA**, estudiante de la Carrera Profesional de Psicología de nuestra Facultad, identificado con código 05-0071158, quien desea realizar una muestra representativa de investigación en la Institución que usted dirige; para poder así optar el Título Profesional de Licenciado en Psicología, bajo la Modalidad de Suficiencia Profesional.

Agradezco la atención a la presente carta y renuevo mis cordiales saludos.

Atentamente,



Dr. RAMIRO GOMEZ SALAS
Decano (e)
Facultad de Psicología y Trabajo Social

RGS/erh
Id. 1000834

*Se Autoriza la
Presente.*
Atentamente

Yessenia Condori Tunquip
GERENTE GENERAL
ISELT S.A.C.

Av. Petit Thouars 248, Lima
Teléfonos: 433 1615 / 433 2795 Anexo: 3304
E-mail: psic-soc@uigv.edu.pe

ANEXO 4.

FOTOGRAFIAS DE LA MUESTRA

