

T
1378

135248



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD XOCHIMILCO

MAESTRÍA EN CIENCIAS EN SALUD DE LOS TRABAJADORES

T E S I S

**Salud, vida cotidiana y satisfacción laboral en
operadores de carga**

NOMBRE: MIREYA ZAMORA MACORRA

**DIRECTORA DE TESIS: M. en C. MARÍA ADRIANA CECILIA CRUZ
FLORES**

México, Mayo 2010

Agradecimientos

- ❖ A la maestría por formarme con una visión más crítica, por mostrarme una realidad que estaba presente pero que no percibía.

- ❖ A cada uno de mis profesores, por su entrega y enseñanza.

- ❖ A mi asesora, Cecilia, por la infinita paciencia, al guiarme en un camino nuevo donde constantemente tropezaba y aún así siempre encontró algo bueno para decir.

- ❖ A mi madre, por estar a mi lado y creer en mí y porque siempre se ocupó de esas pequeñas y grandes cosas para que yo pudiera hacer lo que me gusta.

- ❖ A mi padre, porque no sólo cree en mis capacidades, está seguro de ellas y me ha mostrado con el ejemplo que sólo hay un camino, hacia delante.

- ❖ A mi hermana, porque una vez me dijo... y si mueres mañana? Mejor que sea haciendo lo que te gusta.

- ❖ A mis compañeros, pues cada uno con su formación y personalidad enriquecieron mis conocimientos y experiencia.

Contenido

Resumen	5
Introducción	6
Antecedentes	12
<i>Historia del Transporte</i>	12
<i>El Papel del Transporte en la Economía</i>	15
Marco de Referencia	18
<i>Proceso de Trabajo</i>	18
<i>Riesgos y Exigencias</i>	19
<i>Componentes Humanizantes del Proceso Laboral</i>	26
<i>Control sobre el Proceso Laboral</i>	27
<i>Satisfacción Laboral</i>	29
<i>Apoyo Social</i>	33
<i>Vida Cotidiana</i>	35
Panorama Mundial de los Operadores	39
<i>Daños a Nivel Fisiológico</i>	39
<i>Trastornos Musculoesqueléticos</i>	43
<i>Trastornos Mentales</i>	44
<i>Somnolencia y Fatiga</i>	46
<i>Accidentes</i>	48
<i>Satisfacción Laboral en Operadores</i>	50
<i>Adicciones</i>	51
Metodología	54
Resultados	62
Proceso de trabajo	63

<i>Análisis estadístico</i>	67
<i>Asociación de variables</i>	78
<i>Análisis multivariado</i>	84
<i>Análisis cualitativo</i>	90
<i>Discusión</i>	104
<i>Conclusiones</i>	110
<i>Recomendaciones</i>	115
<i>Referencias</i>	117
<i>Anexos</i>	124
<i>Anexo 1</i>	124
Encuesta individual para la salud del personal	125
<i>Anexo 2</i>	132
Guión de una entrevista realizada a uno de los trabajadores	132

RESUMEN

Salud, vida cotidiana y satisfacción laboral en operadores de carga

Objetivo: Identificar la relación entre las condiciones de trabajo y la aparición de diversos trastornos, así como su impacto en la vida cotidiana del trabajador. Además de valorar, si la satisfacción laboral tiene algún efecto en la aparición de diversos padecimientos.

Método: El presente estudio se desarrolló mediante una metodología cuali-cuantitativa. El diseño fue transversal, observacional, se encuestaron a 119 conductores de carga que transportan combustible a lo largo del país. Fueron evaluados en las bases de Minatitlán, Salina Cruz, Mérida y Tula. A cada uno se le aplicó una encuesta individual del Programa de Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores (PROESSAT) y se realizó un análisis de 4 entrevistas a profundidad.

Resultados: Se realizó un análisis bivariado entre las exigencias, componentes humanizantes y daños a la salud, Posteriormente se realizó un análisis de conglomerados y regresión logística entre las variables. Todos los participantes fueron varones, con una edad promedio de 43.5 años. Los daños a la salud más reportados fueron hipertensión, trastornos musculoesqueléticos y fatiga, mismos que se asociaron con diversas exigencias, principalmente de tipo ergonómicas. Se encontraron porcentajes muy altos de valoración en el trabajo (mayor al 90%), estas variables disminuyeron la probabilidad de la aparición de trastornos del sueño, psicosomáticos entre otros. De manera cualitativa fue posible apreciar el impacto de la actividad sobre la vida cotidiana y familiar del conductor.

Conclusiones: Los hallazgos de la presente investigación han permitido describir un ángulo distinto de los conductores de carga, el cual se aleja del estereotipo, donde se le considera el principal responsable de accidentes. Fue posible apreciar a trabajadores sometidos a una gran gama de riesgos y exigencias que afectan su salud y la estabilidad de su familia.

Introducción

Tenemos sentimientos, aunque la gente no lo vea, sentimos la soledad en el camino como cualquier ser humano.

Conductor de 34 años, Minatitlán

El transporte de carga es una actividad fundamental en el desarrollo del país, permite el desplazamiento de productos entre las distintas ciudades, impulsando la economía y el crecimiento nacional, no se detiene, está presente las 24 horas y los 365 días del año. Es llevada a cabo por trabajadores mejor conocidos como operadores, la mayoría de ellos tienen una imagen negativa ante la sociedad pero poco se sabe de las condiciones tan difíciles a las que se someten.

Los conductores están inmersos en un estereotipo que Bronfman-Pertzovsky, Leyva-Flores y Negroni, (2001) describen como "...un sujeto agresivo, mujeriego, machista, sucio, gordo, capaz de consumir mucho alcohol...", cuya identidad es posible que esté asociada al tipo y tamaño del vehículo que conduce, las rutas que cubre y las mercancías que transporta, características que en conjunto le dan un cierto estatus en el gremio.

El ser operador requiere atención constante, reflejos muy finos y mantener posiciones incómodas la mayor parte de la jornada. Sus periodos de trabajo exceden de 8 horas diarias y el ritmo en el que lo realiza depende de la distancia de las rutas que se le asignan, mismas que oscilan entre 10 a 20 días de trabajo continuo para cubrirlas. Las jornadas laborales tan prolongadas los obligan a estar lejos de su familia durante varias semanas, incluso meses. Tiempo que se incrementa cuando el conductor tiene su residencia en un estado diferente al centro de trabajo, situación que le exige, una vez terminada su labor, a desplazarse nuevamente grandes distancias, reduciendo el tiempo de descanso y de convivencia familiar.

La forma en como se desarrolla el trabajo de los operadores, les impide tener un horario fijo para comer, dormir o satisfacer necesidades fisiológicas, lo cual desencadena problemas digestivos, como son estreñimiento e indigestión. Los caracteriza un estilo de vida sedentaria, no gozan de tiempo libre, fuman y sus redes de apoyo social son pobres, condiciones que sumadas a la obesidad, se convierten en factores de riesgo para desarrollar distintas enfermedades, entre ellas las coronarias, muy frecuentes en esta población (Hedberg, Jacobsson, Janlert y Langendon, 1993).

Las condiciones laborales no sólo impactan en la salud del trabajador también afectan su entorno familiar. El ser conductor repercute en la vida de todos los miembros del hogar, pues se reduce al mínimo el contacto entre ellos, ya que deben acostumbrarse a la ausencia de uno de sus integrantes y al apoyo que éste representa. Incluso en periodos de alta demanda, el tiempo de actividad puede duplicarse. Durante este tiempo la mayoría de trabajadores sólo tienen contacto vía telefónica; lo que provoca que no participen en la vida en común, la educación de sus hijos, fiestas y diversas actividades recreativas. Lamentablemente en esta población las situaciones de desintegración, divorcios y bigamia son muy frecuentes.

Las situaciones laborales a las que se enfrentan los conductores en el país no son distintas a las condiciones de trabajo de los operadores de diversas partes del mundo, es por ello que algunos investigadores han puesto la mirada en esta población. La salud laboral, la ergonomía y psicología entre otras muchas disciplinas han realizado diversos estudios evidenciando algunos daños, sin embargo existen pocas investigaciones con población mexicana, la mayoría de bibliografía disponible procede de países desarrollados como es el caso de Estados Unidos o de algunas naciones europeas.

Los hallazgos más recientes con conductores están enfocados al costo económico que representa los daños a la salud en los trabajadores para la economía nacional, ya que son considerados como trabajadores en riesgo, pero poco se ha profundizado en el impacto que esta actividad tiene en la salud, relaciones sociales y su vida familiar (Adams-Guppy y Guppy, 2003; Croon, Sluiter, Blonk, Broersen y Frings-Dresen, 2004).

Sus condiciones laborales promueven diversos daños a la salud. Los padecimientos reportados con mayor frecuencia son, a nivel corporal, los trastornos musculoesqueléticos, los daños a la vista y los riesgos cardiacos. A nivel psicológico los operadores se enfrentan a grandes cantidades de estrés, generando depresión y ansiedad, trastornos del sueño, además de otras alteraciones del ciclo de sueño-vigilia. (Fernández, 1991; Adams-Guppy y Guppy, 2003; Tse, Flin y Mearns, 2006).

Por otro lado existen variables individuales que pueden atenuar el efecto nocivo de las condiciones de trabajo y evitar o retardar la aparición de diversos daños a la salud, como son la percepción del control sobre el trabajo, el apoyo social y la satisfacción laboral, mismas que se consideran como elementos humanizantes.

Es necesario considerar el peso de estas variables que afectan al individuo al desarrollar cualquier investigación, por ello uno de los objetivos del presente trabajo será averiguar si la satisfacción laboral tiene efectos sobre la salud de los trabajadores, pues en algunos estudios se ha encontrado el efecto amortiguador de la satisfacción laboral sobre los mismos, (Milanez, 2005; Garfias y Prieto, 2006).

La mayoría de investigaciones con camioneros consideran como principal fuente de daño a los riesgos que se expone el trabajador, como el tipo de carga transportada, la exposición a gases de la combustión, ruido, calor y frío. En menor cantidad existen estudios que consideran los daños a la salud

derivados de las exigencias laborales, como la rotación de turnos, las posiciones incómodas, el alto grado de atención por largos periodos.

Inclusive se considera a los operadores como sujetos que amenazan la seguridad de otros conductores, se hace énfasis en su conducta agresiva (Li, Li, Long, Zhan y Hennessy 2004), en la posibilidad de accidentarse y herir a otros conductores (Castro, Gallo y Loureiro. 2004), además de su conducta sexual riesgosa (Ekanem, Afolabi, Nuga, Adebajo, 2005).

La bibliografía disponible no analiza a profundidad, cómo el proceso de trabajo fomenta que los conductores se vean orillados a estas conductas riesgosas y dañinas, no considera en retrospectiva la asociación con su actividad, limitándose a responsabilizar al trabajador por incurrir en este tipo conductas.

Hasta el momento no se le ha prestado suficiente importancia a como la organización del trabajo promueve el desarrollo de diversos padecimientos y menos aún del impacto a nivel familiar o social, ignorando las consecuencias del trabajo sobre la vida cotidiana del individuo. Por ejemplo existen pocas evidencias de cómo impacta el desempeño de la actividad en la calidad y cantidad de redes sociales y en la posibilidad de gozar de tiempo libre.

Debido a lo planteado, la presente investigación buscó dar respuesta a la siguiente pregunta:

¿De qué manera las condiciones laborales de un grupo de operadores de carga impactan en su salud, satisfacción laboral y en su vida cotidiana?

El objetivo general sobre el que se basó el siguiente estudio fue:

Identificar la relación entre las condiciones de trabajo y la aparición de diversos trastornos, así como su impacto en la vida cotidiana del trabajador. Además de valorar, si la satisfacción laboral tiene algún efecto en la aparición de diversos padecimientos.

También se plantearon los siguientes objetivos particulares:

- Describir el proceso laboral de los operadores
- Identificar las exigencias laborales a las que se ven sometidos los operadores, en su puesto de trabajo.
- Identificar la asociación que existe entre las exigencias laborales y los distintos daños a la salud.
- Describir el impacto que tiene el trabajo sobre la vida cotidiana del trabajador.
- Evaluar el grado de satisfacción laboral en los trabajadores.

Para conseguir los objetivos planteados se diseñó una investigación transversal con 119 conductores de carga que transportan combustible a lo largo del país. A cada uno se le aplicó una encuesta individual y se realizaron 4 entrevistas a profundidad. El estudio está respaldado por una revisión de la literatura especializada en el campo de la salud laboral. A lo largo del documento se muestran los principales hallazgos de diversas investigaciones realizadas con operadores en diferentes partes del mundo, (Bastarrachea-Sosa, Laviada-Molina y Vargas-Ancona, 2001; Tse y cols, 2006; Aguilar-Zinser y cols, 2007).

El presente trabajo se compone de 8 secciones, la primera introduce al lector en el panorama actual de la salud laboral para el grupo de los operadores, de igual manera plantea los ejes sobre los que giró la investigación.

La segunda sección de este documento contiene los principales antecedentes del transporte, la historia desde sus orígenes a la época actual, así como el papel que tiene en el desarrollo económico del país.

La sección número tres detalla el marco de referencia sobre el que se guía la investigación, los principales enfoques y sus correspondientes conceptos.

En la cuarta sección se muestra algunas investigaciones realizadas con conductores de diversos tipos de transporte alrededor del mundo, así como sus principales hallazgos. En estas investigaciones se evidencia los daños a la salud que se derivan de su actividad laboral.

La quinta sección contiene la metodología sobre la que giró la presente investigación, detalla las características de los participantes, el lugar de aplicación y los instrumentos con los que se recolectó la información.

En el siguiente apartado se muestra la evidencia estadística que surgió después del procesamiento de datos también se presenta el análisis cualitativo que se originó como producto de las cuatro entrevistas a los trabajadores.

Posteriormente se organiza la discusión y conclusiones que se derivan del análisis de los principales resultados y la comparación con la información generada hasta el momento.

Finalmente en la última sección se encuentran las recomendaciones generales para la empresa donde se desarrollo la investigación.

Antecedentes

Historia del Transporte

La historia del transporte es tan antigua como la historia del hombre y avanza paralela a la evolución de los caminos, al crecimiento de la población, así como a los progresos técnicos y científicos de la ingeniería (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT, 2007).

El antecedente más antiguo del transporte en América se tiene antes de la llegada de los españoles mediante los *tamemes* y canoas. Los *tamemes* eran aquellos hombres encargados de transportar diversos productos en recipientes de bejuco entretejido que cargaban en la espalda (Jáuregui, 2004).

Posteriormente la conquista española trae consigo el uso de mulas, caballos y bueyes de carga que recorrían los escasos caminos, transportaba varios productos como textiles, herramientas y alimentos procedentes de Europa (Jáuregui, 2004).

Por ese periodo los indios y mestizos oficiaban el trabajo de arriero, siendo los encargados de conducir las caravanas de mulas. Los arrieros eran los responsables del cargamento, debían cuidarse de los robos, condiciones del camino, mal tiempo y del cuidado de las bestias, debido a que muchos de los animales morían durante el viaje por cansancio o sed. Lo mismo pasaba con algunos indios que servían en el viaje, enfermaban de cansancio y/o no soportaban los cambios climáticos tan drásticos, (Ortiz, 1994).

Los siguientes años se acompañaron de un crecimiento comercial, lo que hizo necesario el transporte de objetos más pesados como los productos derivados de la minería, debido a ello se introduce la carreta jalada por bueyes como un medio de transporte más resistente, (Jáuregui, 2004). Para 1893 el

transporte de carga seguía realizándose con mulas, carros y carretas de poco volumen, lo que hacía muy lento y costoso el traslado de mercancías, (Tovar, 2008)

Con la época revolucionaria aumenta la demanda de servicios generando una gran necesidad de un transporte rápido y eficiente, situación que resuelve el ferrocarril, que surge en Europa como producto de la revolución. En México se implementa en 1873, mejorando la comunicación y el comercio al permitir la comunicación interestatal, transportando pasajeros y diversos productos, (SETRAVI, 2008).

Los conductores del ferrocarril eran en su mayoría bastante jóvenes, su trabajo iniciaba desde que verificaban los trenes y realizaban los trámites administrativos, sus jornadas llegaban a ser de 10 o 12 horas. En 1917 el sindicato de trabajadores en conjunto con las sociedades de maquinistas logró la negociación y acuerdos de las jornadas de 8 horas que actualmente está presente en el artículo 27 y 123 de la constitución.

Eran comunes los accidentes de trabajo en los ferrocarrileros, como los aplastamientos, al unir, un vagón a otro. Lo que resultaba en amputaciones o la muerte. Las volcaduras y asaltos a los trenes, también eran una situación frecuente (Tirado, 1986).

Después del periodo revolucionario el ferrocarril se encontraba muy deteriorado a consecuencia del conflicto armado, lo que dio pauta a la aparición de los vehículos de motor, con ellos se vio la posibilidad de que se complementará el trabajo de los ferrocarriles, los primeros automóviles viajaban a una velocidad de 40km por hora y empezaban a transportar pasaje y carga (SCT, 1991).

En México, para 1920, hay un importante número de camineros, que empiezan a organizarse en sindicatos y asociaciones; para 1943 crean la primera Academia para Choferes, (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, CANACAR, 2009) y en 1939 se fusionan algunas compañías de carga lo que promovió la modernización de las unidades.

Los conductores de los primeros vehículos motorizados se enfrentaban a diversas incomodidades al desempeñar su actividad, las unidades no estaban acondicionadas para trayectos largos, debían soportar las condiciones climáticas, los asientos eran incómodos, además de las difíciles circunstancias de las primeras carreteras.

Actualmente se cuenta con unidades que tienen incorporadas los últimos avances en tecnología, lo que ha permitido al conductor tener mayor control sobre la unidad, pues monitorea y controla la velocidad, los frenos, la temperatura y el consumo de combustible. De la misma manera la empresa tiene más control sobre el operador, al verificar el gasto de diesel, los tiempos y velocidad del recorrido, número de paradas realizadas además que las unidades cuentan con localizador vía satélite.

El avance tecnológico ha sido utilizado por los empresarios para ofrecer mayor rendimiento de la máquina, siendo así más competitivos. Para los operadores en cambio se han incorporado pequeñas modificaciones, por ejemplo asientos ergonómicos, radio, aire acondicionado, sin embargo, realizan su trabajo bajo las mismas exigencias de hace 50 años, deben mantener la atención en el trayecto, rotan turnos y trabajan bajo posiciones incómodas, situaciones que con el tiempo pueden generar daños a la salud.

El Papel del Transporte en la Economía

El Transporte Federal ha contribuido durante varios años a la economía mexicana, la cual se sustenta en tres sectores económicos:

Sector Primario, actividades extractivas de la agricultura, ganadería, explotación forestal, caza, pesca y minería.

Sector Secundario, actividad industrial de transformación, también incluye al rubro de la construcción.

Sector Terciario, servicios (transporte, comunicaciones, educativos y alimentos) incluyendo la producción de energía, comunicaciones y agua. (Instituto Nacional de Estadística Geografía, INEGI, 2008).

De los anteriores, el sector servicios es el que aporta el mayor excedente al PIB con un 58% de la fuerza laboral, seguido por el sector industrial acaparando el 24% de empleos y el agrícola con un 18%. El sector servicios que incluye al transporte, con correos y almacenamiento tuvieron una contribución del 4% al PIB en el trimestre del 2008 lo que implica un aumento de casi el doble (2.5%) respecto al año pasado, según cifras del INEGI (2008).

Se denomina transporte federal a aquél que recorre diversos estados llevando pasajeros o diversos tipos de mercancías, el cual genera alrededor de 3.5 millones de empleos, moviliza el 83% de la carga terrestre y 56% de la carga nacional. Esta actividad es fundamental en el desarrollo del país, su disponibilidad y accesibilidad de sus precios; permite que toda la población haga uso del mismo, ya sea para fines comerciales, laborales y recreativos, su adecuado funcionamiento genera un desarrollo óptimo de la sociedad.

El crecimiento del autotransporte federal se evidencia al notar el aumento del parque vehicular en los últimos 10 años, para 1997 existía un total de 271,331 unidades a nivel nacional, y para 2007, se registraron 556,150; lo que representa un crecimiento del 100%, según informes de la Secretaría de Comunicación y Transportes, (SCT, 2007).

El transporte se subdivide en carga general y especializada, la primera lleva cualquier tipo de material (por ejemplo, materiales de construcción, artículos de línea blanca, etc.) las segunda se encarga de llevar líquidos o materiales muy particulares y sus contenedores están diseñados para esta función (ejemplo, químicos, combustibles, etc). Sólo el 13% del transporte federal se dedica a la carga especializada, en la Tabla 1 es posible apreciar las principales divisiones de la misma, siendo el transporte de materiales peligrosos el más frecuente.

Tabla 1.-Parque vehicular de carga especializada

CLASE DE SERVICIO	NO. DE UNIDADES	%
MATERIALES PELIGROSOS	59,652	81.7
AUTOMÓVILES SIN RODAR	3,275	4.5
FONDOS Y VALORES	1,725	2.4
GRÚAS PARA ARRASTRE	3,430	4.7
GRÚAS, ARRASTRE Y SALVAMENTO	3,832	5.3
VEHÍCULOS VOLUMINOSOS	1,064	1.5
TOTAL	72978	100

Fuente: Número de unidades por tipo de carga, en Transporte Federal según datos de SCT (2007).

Actualmente la Secretaria de Comunicación y Transportes, (SCT, 2007) reconoce a 121,486 permisionarios de transporte de carga, de este total sólo el 8% se dedican a la carga especializada, 92% restante transportan carga en general.

Para identificar el número de trabajadores que laboran en esta actividad, se indagó sobre la cantidad de vehículos que se dedican al traslado de cargas. La SCT lleva un registro del tamaño de las empresas por el número de unidades con las que cuentan, casi el 60% de los vehículos pertenecen a la micro y pequeña empresa que cuentan con 1 hasta 30 unidades, tal como se observa en la tabla 2 (Aladay y Morales, 2008).

Tabla 2. Estructura por tipo de empresa en el país

TIPO DE EMPRESA	ESTRATO EN UNIDADES	NÚMERO DE EMPRESAS	%	NÚMERO DE UNIDADES	%
HOMBRE CAMIÓN	1 A 5	84,566	82.74	157,950	28.40
PEQUEÑA	6 A 30	15,215	14.89	171,730	30.88
MEDIANA	31 A 100	1,875	1.83	95,441	17.16
GRANDE	MAS DE 100	547	0.54	131,029	23.56
TOTAL		102,203	100.00	556,150	100.00

Fuente. Distribución de empresas por tamaño registradas por la SCT (2007) y número de unidades respectivas.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes también regula las personas que trabajan en el ramo del transporte, pues es la encargada de otorgar las licencias a las aspirantes, mismas que se brindan después de cubrir diversos requisitos. La licencia que se tramita es federal y varía de acuerdo al tipo de vehículo manejado, en la tabla 3 es posible observar la cantidad de licencias expedidas en el 2007, siendo de mayor frecuencia la tipo B (carga en trailer).

Tabla 3. Licencias federales de conductor expedidas

TIPO DE LICENCIA	TIPO DE VEHICULO QUE CONDUCE	EXPEDICIONES
A	Pasaje y turismo	5,775
B	Carga "Trailer"	12,748
C	Carga "Torton"	1,315
D	Exclusivo turismo (chofer guía)	18
E	Carga materiales y residuos peligrosos	2,892
F	Pasaje de puertos y aeropuertos.	701
TOTAL		23,449

Fuente: No. de licencias federales expedidas en 2007 registradas por la SCT

Cada año se incorporan nuevos conductores al gremio, para el 2007, se registraron casi 17 mil expediciones de licencias federales, que representa el número de operadores que se exponen a los diversos riesgos y exigencias que se desprenden de la actividad.

Marco de referencia

Proceso de Trabajo

El proceso de trabajo se ha estudiado desde el origen del capitalismo, a través de éste se reproduce y perdura este sistema económico. El trabajo es entendido como la actividad fundamental del hombre y brinda la posibilidad de su propia creación y desarrollo, uno de los principales filósofos que lo describe es Karl Marx (1867), el cual señaló que todo proceso de trabajo consta de 4 elementos fundamentales:

Objetos de trabajo: elementos sobre los que actúa el hombre y que se transforman en producto final, denominado bien.

Medios de trabajo: son los elementos utilizados para transformar un objeto en un producto o bien. Se consideran el vínculo de la acción del trabajador sobre dicho objeto.

Trabajo: elemento principal del proceso laboral, sin él no hay generación de bienes para la reproducción social. Es el trabajo mismo desempeñado.

Organización y división del mismo: se refiere a las formas en que se sistematizan las actividades de los trabajadores y se regula el funcionamiento de los objetos y medios de trabajo.

Es importante mencionar que no en todos los procesos de trabajo se pueden apreciar estos elementos, tal es el caso del sector servicios, en donde se encuentra el transporte. Es difícil delimitar con precisión los componentes que lo conforman (objetos, medios, trabajo y organización y división del mismo), el conductor es al mismo tiempo sujeto y objeto de trabajo, ya que al realizar la actividad va generando el servicio, de esta manera el producto final es creado y consumido al mismo tiempo, al finalizar el proceso de trabajo con la descarga de la mercancía.

Riesgos y Exigencias

De la manera en como se conjugan los 4 elementos del proceso de trabajo darán lugar a la presencia de **riesgos y exigencias**. Los **riesgos** son todos aquellos elementos potencialmente nocivos en los centros laborales derivados de los medios de producción como son por ejemplo, calor, polvo, exposición a químicos. En tanto las **exigencias** laborales son novedades específicas que impone el proceso laboral a los trabajadores como consecuencias de la actividad desarrollada, de las formas de organización y división técnica del trabajo en el centro laboral (Noriega, 1993).

Los **riesgos** se clasifican de acuerdo a la parte del proceso en el que se encuentran (Alvear y Villegas, 1989):

- *Los derivados de la utilización de los medios de trabajo (calor, frío, cambios de temperatura, poca iluminación, deslumbramiento, ruido vibraciones, rayos x, radiaciones solares, humedad excesiva, deficiente ventilación).*
- *Derivados de la modificación de los objetos de trabajo (Polvos, humos, gases, vapores, líquidos como ácidos o disolventes y biológicos).*
- *Derivados de los medios de trabajo en si mismos (pisos, techos, paredes, rampas o escaleras, falta de guardas, protecciones o dispositivos de paro de emergencia en las máquinas, herramientas de mano, eléctricas o neumáticas, instalaciones, eléctricas, neumáticas o de gas, operación, mantenimiento o limpieza de las máquinas y equipos, manejo, transporte y almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, equipos de soldadura y de corte, las compresoras o calderas en el área de labores, la falta de equipo y personal para la prevención, protección o combate contra incendios, falta de orden y limpieza, falta de equipo de protección personal o el deficiente mantenimiento).*

- *Riesgos asociados a las condiciones insalubres o falta de higiene* (Las instalaciones sanitarias, baños, regaderas o vestidores, en el comedor y los alimentos, el agua para beber)

Las **exigencias** se han agrupado en cinco grandes grupos (Noriega, 1993):

- *Exigencias relacionadas con el tiempo de trabajo*
(Rotación de turnos, trabajo nocturno, prolongación de la jornada laboral)
- *Exigencias relacionadas con la cantidad e intensidad del trabajo*
(Grado de atención que el trabajo requiere, así como la minuciosidad, la repetitividad y el ritmo que puede imponer el realizar un trabajo bajo presión, como es la cuota de producción o el trabajo a destajo).
- *Vigilancia en el trabajo*
(Supervisión estricta, supervisión con maltrato, minucioso control de calidad)
- *Calidad o el contenido del trabajo*
(Posibilidad de comunicación, de movilidad, variedad, claridad de las tareas y la valoración en cuanto a la peligrosidad del trabajo)
- *Tipo de actividad en el puesto de trabajo*
(Esfuerzo físico sostenido o bien la adopción de posturas incómodas o forzadas y explora las características de cada una de ellas, es decir, como se presentan en el ejercicio cotidiano del trabajo)

En el campo de la salud laboral, el abordaje tradicional ha utilizado diversos términos para hacer referencia aquellos elementos nocivos que se desprenden del proceso de trabajo y de la manera en como se organiza, entre ellos **están, demandas laborales, cargas, sobrecargas**, que frecuentemente en la **literatura especializada** son usados de manera indistinta.

Las demandas laborales son definidas por Demerouti, Bakker, Nachreiner y Schaufeli (2001) como aspectos físicos y sociales de la organización laboral que requieren un esfuerzo mental o físico para enfrentarlas. La exposición constante a las demandas laborales produce alteraciones psicológicas y psicosociales, como son la fatiga, el estrés y el aislamiento social.

Se clasifican en:

1. *Demandas positivas*, referidas a situaciones que promueven en el individuo un desafío, por lo tanto se generan mecanismos de reacción controlables.
2. *Demandas negativas*, se consideran todas aquellas situaciones que desbordan las capacidades del sujeto y generan una sensación desagradable como en el caso del estrés.

El término de carga laboral ha sido definida como “los elementos del proceso laboral que interactúan dinámicamente entre sí y en el cuerpo del trabajador produciendo aquellos cambios en los procesos biopsíquicos que se manifiestan como desgaste, entendiéndose éste como pérdida de capacidades biopsíquicas, potenciales o efectivas” (Laurell 1993).

Las cargas se clasifican en externas e internas, las primeras son químicas, físicas, biológicas y mecánicas, mientras que las segundas son psíquicas y fisiológicas (Barrientos, 2003).

El término sobrecarga laboral ha sido utilizado como sinónimo de carga laboral, y hace referencia a la estimulación excesiva que se produce cuando se está sometido a más exigencias de las que se puede satisfacer.

El concepto de *cargas laborales* fue utilizado por Fernández (1991), en una investigación con operadores de una línea comercial de transporte federal de pasajeros. Haciendo uso de una metodología denominada “*modelo obrero*”, que consiste en un conjunto de trabajadores de una misma área que analizan de manera grupal sus cargas laborales, así como los posibles daños a la salud que se derivan de la misma.

Fernández (1991) agrupa las cargas laborales a las que se exponen los operadores de la siguiente manera:

Cargas físicas

La presencia de ruido, mala iluminación, temperatura inadecuada e insuficiente ventilación. Las malas condiciones en que se encuentran las unidades. De igual manera las situaciones ambientales y carreteras, por ejemplo lluvia y neblina.

Cargas fisiológicas

Las posturas incómodas, trabajos pesados, duración de la jornada laboral, rotación de turnos y vista forzada. Los cambios de horarios trastornan los ciclos fisiológicos normales al no tener horarios fijos para descansar y comer durante el trayecto

Cargas psíquicas

La tensión permanente, supervisiones constantes, expectativa para dar respuesta breve y correcta a diversas situaciones de alerta, el tráfico carretero, la responsabilidad de la seguridad de los pasajeros que se transportan, la conciencia de trabajo peligroso, el temor a los asaltos, los accidentes, monotonía, la percepción de soledad y aislamiento.

Carga química

Las exposiciones más frecuentes son a los polvos, líquidos, humos y olores.

Cargas mecánicas

Se refiere a las malas condiciones del vehículo como son mal estado de los frenos, llantas, ejes, etc.; y las condiciones del camino, por ejemplo carreteras peligrosas, sin señalamientos, niebla y luces deslumbrantes.

A pesar de que la investigación anterior fue llevada a cabo hace más de 15 años, las condiciones de trabajo no se han modificado sustancialmente, en la actualidad los operadores están sometidos a las mismas exigencias con igual demanda.

Para el presente trabajo se empleó la división entre riesgos y exigencias; debido a que las definiciones de abordajes tradicionales anteriormente señaladas, sólo consideran la existencia de riesgos que se derivan del proceso de trabajo, por ejemplo, los objetos utilizados para la producción, la maquinaria y diversas sustancias químicas causantes de accidentes, como consecuencia de la irresponsabilidad del empleado. No considera que la organización del trabajo genere exigencias capaces de producir daños a la salud.

Los riesgos y exigencias derivadas del proceso de trabajo en combinación con los componentes humanizantes, determinarán la presencia o ausencia de manifestaciones patológicas en un grupo de trabajadores.

Es posible observar a un conjunto de empleados de la misma área mostrar manifestaciones de salud parecidas, debido a que comparten los mismos riesgos y exigencias del proceso de trabajo. Inclusive los trabajadores de un mismo sector productivo han organizado su vida en función de su actividad laboral, el tipo de redes sociales, la convivencia con la familia, el uso del tiempo libre, dependen de su trabajo. Este conjunto de características similares se conoce como **perfil patológico**, (Noriega 1993).

Los **daños a la salud** se definen como enfermedades y accidentes de trabajo reconocidos como tales en la legislación actual vigente pero que también a aquellos estados intermedios, alteraciones, síntomas o signos que se relacionan con el proceso de trabajo, aunque no son reconocidos formalmente como derivados de éste (Reynaldos, 2000).

Uno de los daños a la salud en los trabajadores son los **trastornos musculoesqueléticos** (TME) de origen laboral, los cuales se definen como los síndromes, padecimientos o lesiones del sistema óseo y muscular originados por: movimientos repetitivos en los miembros superiores; manipulación de cargas y posiciones forzadas sostenidas (Natarén y Noriega, 2004).

Existen diversos trastornos los principales son:

- TME en el cuello y hombros
- TME en los brazos y el codo
- TME en la mano y la muñeca
- TME en la columna vertebral

Además de los efectos a nivel físico, el trabajo puede ocasionar **alteraciones psíquicas**. Condiciones como la monotonía genera hastío psíquico, fatiga y estrés.

La exposición a neurotóxicos es capaz de producir trastornos del sistema nervioso central lo cual genera cambios de personalidad, neurosis postraumática o psicosis. También se producen alteraciones emocionales y conductuales sin lesión orgánica como es el caso de ansiedad depresión, trastornos sexuales y adicciones.

Existen diversos tipos de trastornos psicósomáticos que presentan los trabajadores en donde se encuentran cefalea tensional, trastornos digestivos como úlceras o colón irritado, trastornos cardiovasculares e hipertensión (Martínez, 2000).

La **fatiga** es una de las principales consecuencias de las exigencias laborales, puede originarse por un trabajado intenso y demandante, cuando se produce requiere un tiempo de recuperación para que el cuerpo regrese a las condiciones básicas.

Se distingue entre *fatiga muscular*, la cual es un fenómeno doloroso **agudo** localizado en los músculos y *fatiga general*, caracterizada por una **disminución** del deseo de trabajar, una sensación de malestar, frecuentemente de naturaleza emocional, suele acompañar a este estado. En las personas que padecen fatiga se han observado los siguientes síntomas: mayor emotividad **psíquica** (comportamiento antisocial, incompatibilidad), tendencia a la **depresión** (ansiedad sin motivación) y falta de energía con pérdida de iniciativa (Organización Internacional del Trabajo, "OIT", 1998).

Saito (1999) citado en Barrientos (2003), señala como parte importante **de las causas** de la fatiga laboral la excesiva carga de trabajo, mantener una **postura inadecuada**, la rotación de turnos, particularmente el trabajo nocturno.

Uno de los eventos a los que se **expone** cualquier trabajador es la posibilidad de sufrir un accidente de trabajo, según la Secretaría del Trabajo y Previsión Social es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o **posterior a la muerte**, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se presente

Componentes humanizantes del proceso laboral

Además de los riesgos y exigencias, existen elementos que al estar presentes en el proceso laboral brindan a la actividad un contenido novedoso y gratificante, estas características tienen efectos positivos en la salud física y mental del trabajador y se denominan **componentes humanizantes** del trabajo, algunos ejemplos son:

- Relación entre la concepción y la ejecución.
- Equilibrio entre actividades físicas y mentales.
- Calidad y contenido del trabajo.
- Desarrollo de capacidades y habilidades.
- Control sobre el organismo.
- Formación permanente.
- Interés y satisfacción en el trabajo (Noriega 1993).

Los elementos humanizantes le agregan al trabajo sentido y valor, convirtiéndolo en un medio a través del cual el individuo puede desarrollarse y obtener diversos beneficios. Estos elementos amortiguan la forma en la que se percibe las exigencias, moderando los daños a la salud que son consecuencia de la actividad.

Se ha encontrado que la percepción de control sobre el trabajo (Hedberg, Jacobsson, Janlert, y Langendoen, 1993), y el apoyo social (Peñacoba 2001) son los componentes que mayor impacto tienen sobre la salud de los individuos además aumentan el grado de satisfacción laboral (Garfias y Prieto, 2006).

A continuación se describen los puntos principales de las teorías que se han desarrollado en la temática de control laboral, satisfacción en el trabajo y el apoyo social por parte de los compañeros.

Control sobre el proceso laboral

La percepción del control del trabajo aumenta en el trabajador el grado de libertad e independencia, pues le permite tomar varias decisiones sobre su labor, desde fijar el ritmo de actividad hasta cambiar el orden de las tareas a realizar, lo que modifica la percepción del empleado respecto a las exigencias de su trabajo.

Theorell y Karasek (1979), citado en Martínez (2000), desarrollan un modelo denominado "modelo demanda-control", su modelo está basado en las demandas psicológicas del trabajo, el uso de habilidades y el control de sus tareas. Mediante el mismo, es posible predecir un amplio rango de consecuencias sobre la salud y la estructura del trabajo. Las dos dimensiones generales del modelo son las demandas psicológicas y el control en el trabajo, este último hace referencia a la capacidad del trabajador de controlar sus actividades y hacer uso de sus propias habilidades.

Las demandas del trabajo son de naturaleza fundamentalmente psicológica (ritmo, nivel de atención y concentración, responsabilidad), aunque también tienen una dimensión física (esfuerzo físico, trabajo muscular, postura de trabajo).

El modelo demanda - control define cuatro grupos de ocupaciones:

- Activas (alta demanda, alto control)
- Pasivas (baja demanda, bajo control)
- Baja tensión, (baja demanda, alto control)
- Alta tensión (alta demanda, bajo control)

Figura 1.-Modelo de demanda control de Theorrell y Karasek

		EXIGENCIA	
		BAJA	ALTA
CONTROL	ALTA	<i>Poca tensión</i>	<i>Activo</i>
	BAJA	<i>Pasivo</i>	<i>Mucha Tensión</i>

Karasek y Theorell originalmente clasificaron el rol de los conductores como de baja demanda, bajo control; es decir, los trabajadores no tienen control sobre su trabajo, sin embargo no es considerado demandante. Por su parte Hedberg, Jacobsson, Janlert, y Langendoen, (1993) comentan que este rol es más bien conceptualizado como demandante y poco controlable pues se exponen a tráfico, rotación de turnos además de tiempos apretados de corridas.

Frese, (1989), citado en Rodríguez, Bravo y Peiro, (2001) comentan que el control en el trabajo influye sobre la actividad laboral de tres formas:

- *Primero*, puede influir en la percepción de las demandas laborales.
- *Segundo*, es capaz de atenuar el efecto de las exigencias laborales.
- *Tercero*, la falta de control laboral puede frustrar la sensación de competencia en el trabajador.

Cuando un individuo percibe control sobre el proceso laboral aumenta la sensación de libertad, independencia y decisión en la programación de su trabajo. Es un elemento que ha evidenciado su efecto en la salud de los trabajadores (Martínez 2000), este elemento ocasionalmente se suele acompañar de apoyo social y de la misma manera, al igual que la satisfacción laboral, se ha mostrado la capacidad de atenuar la carga de las exigencias laborales.

Satisfacción laboral

Actualmente la satisfacción laboral es estudiada por la psicología del trabajo, su objetivo principal, es promover las mejores condiciones en la industria para que el trabajador, resulte más productivo. Los empresarios evalúan el clima laboral con el objetivo de identificar los principales problema del área, en teoría se debería adecuar el ambiente de trabajo para que resulte una actividad estimulante y llena de sentido para el trabajador. Sin embargo la empresa no se preocupa por el desarrollo personal y profesional del empleado, más bien se procura la mayor obtención de ganancias.

La satisfacción laboral empieza a estudiarse en Estados Unidos, en 1924 Elthon Mayo (citado en Milanez, 2005), realiza las primeras investigaciones en las plantas de Hawthorne, enfocándolas a las condiciones de trabajo que prevalecían. Mayo inicia esta corriente con sus investigaciones, teniendo como idea central que la productividad está directamente relacionada con la actitud de los trabajadores hacia su labor. La satisfacción contribuirá a un mayor esfuerzo en la labor y también fomentará el comportamiento deseado y marcado por la organización (Garfias y Prieto, 2006).

Por otra parte Davis y cols. en 1989 (citado en Garfias y Prieto, 2006), indican que los factores centrales que favorecen la satisfacción son:

1. Un trabajo mentalmente interesante.

Hace referencia a que los empleados tienden a preferir trabajos que les brinden la oportunidad de utilizar sus habilidades, destrezas, que además ofrezcan variedad de tareas y retroalimentación de la eficiencia con que están cumpliendo sus obligaciones.

2. Premios equitativos.

Los empleados quieren sistemas de remuneración y políticas de promoción que sean justos y acordes a sus expectativas. Cuando el sueldo se percibe como razonable y basado en las exigencias del trabajo, en el nivel de destrezas del individuo y en los niveles de sueldos de la comunidad, tiende a haber satisfacción.

3. Condiciones de trabajo agradables.

Los empleados tienen interés por su ambiente laboral, porque les brinda comodidad personal y facilita un buen rendimiento.

4. Buenos colegas.

El tener buenos compañeros de trabajo fomenta la interacción social, situación que aumenta la satisfacción del empleado. El comportamiento del jefe constituye también un importante determinante.

Campbell, Munduate y Hackel (1976) clasifican en dos grandes grupos de teorías sobre satisfacción laboral, de acuerdo a si los factores que motivan a las personas que están dentro o del individuo (teorías de contenido), y aquellas que son producto de un proceso mental (teorías orientadas al proceso).

1) Teorías de contenido

Explican los aspectos y factores específicos que motivan a las personas a trabajar, reconoce que todos los individuos tienen necesidades innatas, aprendidas o adquiridas que dirigen su conducta. Dentro de las teorías de contenido se puede encontrar las siguientes:

**Teoría de los dos factores o de la motivación-higiene.*

Hezberg (citado en Milanez, 2005) hace hincapié en las características que tiene el trabajo y sobre su impacto en la satisfacción del obrero. Su postura es que los factores que generan satisfacción producen un comportamiento motivador en el trabajo, sus principios básicos son:

1.- El factor satisfacción- insatisfacción; está influenciado por los factores intrínsecos o motivadores del trabajo como el éxito, el reconocimiento, la responsabilidad, la promoción, el trabajo en sí mismo, el avance y el crecimiento laboral.

2.- El factor insatisfacción-satisfacción depende de los factores extrínsecos de higiene. Entre estos factores está la política y gestión de la organización, la dirección, la vigilancia, las relaciones interpersonales, las condiciones de trabajo o los salarios, seguridad en el empleo y en la vida personal.

**Teoría de las motivaciones sociales*

McClelland, (citado en Milanez, 2005) pone en manifiesto que muchas de las necesidades del individuo son aprendidas en el entorno familiar y en el grupo social al cual pertenece durante la infancia, lo que va a determinar que las personas puedan alcanzar otro tipo de necesidades, siempre que las básicas están cubiertas. La motivación laboral está en función de tres necesidades:

- De logro o realización
- De poder
- De afiliación

2) Las teorías orientadas hacia el proceso

Ponen mayor interés sobre los procesos mentales, mediante los cuales se logra la satisfacción y la ejecución del trabajo; es decir, indican como fortalecer, dirigir y obtener una conducta determinada con la aceptación del individuo para poder lograr una mayor motivación en el trabajo. Dentro de estas teorías se encuentran:

**Teoría del establecimiento de metas*

Locke (citado en Milanez, 2005), desarrolló una teoría donde propone que las personas deciden conscientemente sus metas, esta decisión es el elemento fundamental en la satisfacción laboral.

Este modelo indica que hay cuatro factores que inciden en la motivación y en comportamiento de los trabajadores:

- 1.-Determinación de los objetivos que se deseen conseguir.
- 2.-Participación para determinar los objetivos
- 3.-Dificultad para alcanzar los objetivos programados.
- 4.-Posibilidad de retroalimentación entre los miembros del equipo de trabajo.

**Teoría de las expectativas o del valor*

Esta teoría sostiene que las personas toman decisiones a partir de sus expectativas de los premios que acompañarán a determinada conducta (Victor y Vroom 1964 citado en Milanez, 2005).

- La intensidad con la que se busca lograr un objetivo.
- La confianza que hay en el comportamiento o rendimiento laboral.
- La probabilidad de lograr el objetivo deseado.

La satisfacción laboral es un componente que en muchas ocasiones pasa desapercibido, y su importancia en la salud laboral es menospreciada o puesta en segundo término, es necesario considerarla en los ámbitos industriales, empresariales e institucionales estudiarla y fomentarla, o buscar aquellas características con las que se asocia, tal es el caso del apoyo de los compañeros.

Apoyo Social

El proceso de trabajo es un eje fundamental que determina el nivel y calidad de vida del empleado, la actividad laboral permitirá el desarrollo y mantenimiento de numerosas estructuras sociales.

El trabajo puede facilitar el establecimiento de vínculos entre compañeros, generando así redes de apoyo social, mismas que benefician al trabajador al darle apoyo práctico o instrumental de sus amigos ó compañeros, la percepción de soporte se ha asociado con mejores estados de salud, al considerar la disponibilidad de estos recursos, disminuye el estrés y la incertidumbre.

Algunas investigaciones realizadas con operadores mencionan las dificultades de generar redes de apoyo social, debido a los periodos de trabajo prolongados y turnos tan irregulares a los que se someten, situación que origina frecuentes problemas familiares (Gardell cols., 1983, citado por Tse, y cols. 2006).

El apoyo social se considera una variable mediadora entre ciertas demandas del medio y diversos daños a la salud, incluso algunas investigaciones comentan que cuando el sujeto cuenta con mayor apoyo social, sus respuestas inmunológicas son mejores y disfrutan de mejor salud y calidad de vida (Peñacoba, 2001; Tse y cols, 2006).

Según Johnson y Hall, (1988), citado en Tse y cols. (2006) el aislamiento social y el pobre apoyo social agravan los padecimientos cardiovasculares, como resultado de un incremento en las tensiones laborales.

Calvo y Alemán, (2006) han definido al Apoyo Social como " constructo bidimensional con una dimensión estructural (red social de lazos directos e indirectos) y otra funcional, esta última articulada en base a tres recursos principales (emocionales, instrumentales e informativos), diferenciándose dos aspectos fundamentales en el concepto de Apoyo Social: a) la distinción entre el hecho objetivo de una interacción de apoyo y la de su percepción subjetiva; b) la existencia de tres ámbitos de apoyo (comunitario, laboral y personal).

Barrera citado por Castro, Campero y Hernández (1997), sugieren que la definición y operacionalización del concepto de apoyo social deben contemplar tres grandes dimensiones:

- a) Grado de integración social: los análisis de redes sociales constituyen el abordaje predominante para explorar esta categoría.
- b) Apoyo social percibido: es decir, la medición de la confianza de los individuos de que el apoyo social está disponible si se necesita.
- c) Apoyo social provisto: acciones que otros realizan para proveer asistencia a un individuo determinado.

Se proponen dos modelos para explicar la asociación entre apoyo social y salud. Por una parte, el modelo del *efecto directo*, postulando que el apoyo social favorece los niveles de salud, independientemente de los niveles de estrés del individuo; por otra parte, el modelo del *efecto amortiguador*, argumentando que el apoyo social protege a los individuos de los efectos patogénicos de los eventos estresantes.

La percepción de apoyo social, puede mejorar la salud individual y disminuir el efecto de los eventos estresantes ante el trabajador, incluso aparece como un elemento que puede prevenir trastornos más severos como es el caso del Síndrome de Burnout (Marras, 2004).

El incluir diversos componentes humanizantes en el estudio de la salud laboral, puede mejorar notablemente los resultados y de esta manera realizar diversas sugerencias, desde evitar o modificar los riesgos y las exigencias, hasta potenciar componentes individuales y colectivos, que hagan del trabajo una actividad dignificante y enriquecedora.

Los componentes humanizantes junto con los riesgos y exigencias son elementos que están inmersos en el proceso de trabajo, el trabajador convive con ellos día a día configurando así su vida cotidiana.

Vida cotidiana

El trabajo es una actividad que forma parte del concepto de vida cotidiana mismo que ha sido estudiado con calificativos como "modo de vida", "estilo de vida", "nivel de vida", "entorno extra laboral", "calidad de vida" y "condiciones de vida".

Cada una de las expresiones anteriores tienen significados particulares, por ejemplo, el término estilo de vida apunta a las manifestaciones particulares de los hombres y mujeres, independientemente del grupo social al que pertenezcan.

Mientras que el término modo de vida hace referencia a distintos patrones de conducta específicas de un determinado grupo social. Finalmente al hablar de vida cotidiana se consideran todas aquellas actividades que realiza el ser humano con su grupo familiar, laboral y social, mismas que están

permeadas por un conjunto de valores, actitudes, normas y conductas (Cruz, 2001).

El término vida cotidiana ha sido definido por la filósofa húngara Agnès Heller (1929), quien pone mayor énfasis en el individuo y en las características que éste manifiesta, ella la define como el “conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de los hombres particulares, los cuales a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social”. Heller considera que los hombres vierten en cualquier tarea sus sentidos, capacidades intelectuales, habilidades, sentimientos, pasiones e ideas. “Aquí el hombre es activo y goza, actúa y recibe, es afectivo y racional (...)”.

Posteriormente Lefébvré (1972), se enfoca en el periodo histórico en el que un hombre vive su cotidianidad, expresándolo de la siguiente manera “Cotidianeidad es la manifestación inmediata, en un tiempo, con un ritmo, en un espacio, de las complejas relaciones sociales que regulan la vida de los hombres en una época histórica determinada.”. Sin embargo, su definición no establece aquellos atributos que el ser humano expresa en esta vivencia.

Otra definición al respecto es realizada por Pichon-Rivière y Pampliega de Quiroga (1985), ellos hacen referencia al vínculo con la naturaleza, para la satisfacción de necesidades, Precisan a la vida cotidiana como: “el espacio y el tiempo en que se manifiesta, en forma inmediata, las relaciones que los hombres establecen entre sí y con la naturaleza en función de sus necesidades, configurándose así lo que hemos denominado ‘sus condiciones concretas de existencia’”

Para fines de este trabajo se consideró una definición integral, retomando los aspectos más sobresalientes de las definiciones aquí presentadas, pero considerando que la reproducción económica o actividad transformadora de los seres humanos modifica y define el modo de vida de

hombres y mujeres de tal manera que todo lo cotidiano, como el tiempo libre, las relaciones familiares y sociales están definidas por estas.

La vida cotidiana es un conjunto de actividades que se manifiestan en un tiempo, espacio y ritmo particulares, que están inmersas en la reproducción social económica, a través de la satisfacción de necesidades. Puede apreciarse en las relaciones que forman los hombres entre si y con la naturaleza, en ellas ponen sus sentidos, capacidades intelectuales, sentimientos, pasiones e ideas que le permiten ser racional y afectivo.

La vida cotidiana es una realidad interpretada por los hombres que se constituye por tres grandes grupos (Dornell, 2005):

1.- Área trabajo/ estudio: es una región de obligaciones, de responsabilidades, de esfuerzos continuos y necesidad. Es el ámbito de la esfera pública- social.

2.- Área vida familiar: es el espacio de la vida privada familiar. La familia adquiere el valor de lugar de refugio, de responsabilidad, obligación, exigencia y tareas domésticas.

3.- Área de tiempo libre/ ocio /recreación: es el lugar de distensión frente a las obligaciones del área de trabajo/ estudio y familia. Es un espacio de compartir con la familia y otros individuos. Es la vida del espectáculo y en ella se depositan mayores expectativas de gratificación de la libertad, creatividad y proyecciones del futuro.

Sandoval, (1996) considera que la vida cotidiana se compone por un espacio y tiempo particular donde el sentido común asume forma y contenido, es al mismo tiempo la división del tiempo y el ritmo de vida del individuo. Es la organización, día tras día de la vida.

Curiosamente una de las características del comportamiento en lo cotidiano es la de no preguntarse por él. Es la reproducción y producción de aquellas certezas básicas sin las cuales no sabríamos discernir nuevas situaciones ni decidir qué hacer. Es también un termómetro que permite cotejar discursos y realidades siendo así una oportunidad para examinar si las acciones siguen los ideales o si marchan por caminos opuestos.

La vida cotidiana se conforma por una gran cantidad de acciones, las cuales pueden ser analizadas desde muy diversos puntos de vista. Es posible reconocer cómo los individuos construyen una identidad en la interacción con otros.

En el caso particular de los conductores de carga se distinguen de otros trabajadores pues su actividad es un elemento fundamental de su existencia, determinada tanto por la cantidad de horas laboradas y el tiempo que pasan sin frecuentar a su familia, comprometiendo gran parte de su salud y de su tiempo libre. Los operadores viven para su trabajo, pasan más de la mitad del día sobre el vehículo y todo lo que pasa alrededor de ellos está permeado por lo que realizan para ganarse la vida.

Después de establecer los principales conceptos que se utilizarán a lo largo de esta investigación, en la siguiente sección se presentan una serie de investigaciones que se han realizado alrededor del mundo en torno a los daños a la salud que manifiestan los conductores, mismas que permiten identificar el perfil patológico que los caracteriza.

Panorama mundial de los operadores

Todo individuo está conformado por una esfera mental, orgánica y social, que no pueden separarse y analizarse en aislado. Su actividad laboral tendrá consecuencias en cualquiera de los ámbitos anteriores, en el caso de los trabajadores en estudio sus actividades impactarán de manera positiva o negativa en su salud, vida cotidiana y familiar.

Daños a nivel fisiológico

Uno de los daños que presentan regularmente los operadores son los trastornos cardiovasculares, la literatura muestra diversos hallazgos al respecto. Tse y cols. (2006) en Escocia, localizaron 27 estudios que se realizaron en los últimos 50 años con operadores de autobús alrededor del mundo. Las investigaciones coinciden al atribuir un importante riesgo cardiovascular en esta población, que determinaron a través de la medición de indicadores básicos como son niveles de colesterol sérico, presión sanguínea y el peso corporal, lo que aumenta al doble las posibilidades de morir a una edad más temprana de enfermedades cardiovasculares, particularmente los operadores urbanos mostraron tasas del 45% de hipertensión.

En el mismo sentido Wood (2000), encontró que los conductores en promedio son hombres de mediana edad (de 50 a 59 años), fuman, padecen obesidad, su estatura es baja y tienen parientes que fallecieron de enfermedades coronarias entre los 40 y 64 años, condiciones que al sumarse al distrés laboral, los ubican con altas posibilidad de enfermarse.

El sobrepeso y la obesidad son condiciones muy asociadas a las enfermedades coronarias y metabólicas y aparecen como una característica distintiva en los operadores. Aguilar-Zinser y cols. (2007) realizaron un análisis en México con operadores que solicitan la revalidación de su licencia federal, con el objetivo de determinar su grado de obesidad, los hallazgos indican que

el Índice de masa corporal (IMC) de los solicitantes se había elevado respecto a la primera vez que acudían; este efecto se mantiene en el análisis por la edad, los resultados sugieren que los conductores están en riesgo de desarrollar diversas comorbilidades, como son hipertensión arterial y aterosclerosis, enfermedades que pueden conducir a infartos o hasta la muerte. En España existe la misma situación de sobrepeso en operadores, condición que se agrava con respecto a la antigüedad de trabajos, (Rayo, 2007).

Inclusive en algunos casos la obesidad mostró asociaciones con accidentes carreteros (Bastarrachea-Sosa, Laviada-Molina y Vargas-Ancona, 2001), debido a que el sobrepeso se relaciona con alteraciones respiratorias durante el sueño, mismas que no permiten un descanso adecuado produciendo fatiga que aumentaban al doble el riesgo de sufrir accidentes; según un estudio realizado en Estados Unidos con los trabajadores de una compañía de camiones de carga.

Los problemas digestivos son otro de los daños a la salud presentes en los operadores, Berlinguer (1962), citado en Tse, y cols. (2006), realizaron un par de investigaciones comparando operadores Italianos y Alemanes contra administrativos, en ambos casos, los conductores tuvieron mayores posibilidades de sufrir problemas digestivos comparados con administrativos del área. Los horarios tan irregulares para comer y la dieta tan mala les producen constantes problemas digestivos. De igual manera el estar sentado por periodos tan largos y la poca actividad física generan estreñimiento y molestias generales.

Además de los problemas cardiovasculares y digestivos existen lesiones a otros sistemas como es el caso de la vista y el oído. En el caso de la visión, los trabajadores deben mantenerla fija durante periodos prolongados y en muchas ocasiones lo hacen cuando se encuentran fatigados, lo cual provoca de primera instancia vista cansada e irritación de los ojos, posteriormente

aparecen dolores de cabeza, y con el paso del tiempo pterigión, comúnmente conocido como carnosidad (Fernández, 1991).

Además existe evidencia de sufrir pérdidas auditivas por exposición prolongada al fuerte ruido emitido por el motor. El mantenimiento deficiente, los silenciadores defectuosos y el mal aislamiento de la cabina de conducción agravan este riesgo. La pérdida puede ser más pronunciada en el oído cercano a la ventanilla del conductor, (Organización Internacional del Trabajo, "OIT", 1998).

La exposición a gases propios de la combustión ha sido considerada como otro factor de riesgo al que se exponen estos trabajadores, principalmente al monóxido de carbono, dióxido de sulfuro y óxidos nitrosos que conducen al desarrollo de enfermedades cardíacas (Tse, y cols, 2006). Se ha encontrado que, el efecto tóxico de los gases depende de una serie de variables, como son el tipo de cabina del conductor, el tipo de combustible y las condiciones ambientales. De igual manera los síntomas de debilidad y fatiga se incrementan paralelamente con las concentraciones de monóxido de carbono en sangre (Gustavsson y cols., 1996; Jo y Yu, 2001).

Algunos camioneros están expuestos a riesgos de carácter químico, radiactivo o biológico asociados con la carga que transportan. Los contenedores con fugas, las válvulas defectuosas de los depósitos y las emisiones durante las operaciones de carga y descarga llevan al trabajador a entrar en contacto con productos químicos tóxicos. Las deficiencias de embalaje, el blindaje insuficiente y el estibado incorrecto de mercancías radiactivas aumentan el riesgo de exposición, (OIT, 1998).

Además de los daños a la salud originados por la actividad, existen otras condiciones particulares de los operadores asociadas con su trabajo, tal es el caso de su actividad sexual, que tiende a ser muy promiscua, tal vez debido a los periodos tan prolongados que pasan lejos de sus parejas.

Las carreteras son lugares muy conocidos para los trailers, pues pasan mucho tiempo recorriéndolas, debido a eso, ellos crean sus propios espacios de convivencia en el trayecto. Son populares las localidades, hoteles, restaurantes, estacionamientos, comedores y cantinas, donde acuden para comer, distraerse, tener relaciones sexuales, fortaleciendo así los vínculos entre compañeros.

La utilización de los servicios de prostitutas aumenta el riesgo de contraer SIDA y otras enfermedades de transmisión sexual. Los camioneros parecen constituir uno de los principales vectores de la propagación del SIDA (OIT, 1998).

En una investigación realizada en Nigeria con 395 operadores (Ekanem y cols., 2005), cuyo objetivo fue encontrar si los trabajadores tenían prácticas sexuales riesgosas, e identificar su nivel de conocimiento respecto a las enfermedades de transmisión sexual. Los autores encontraron que, además de sus esposas o parejas regulares, los operadores mantienen relaciones sexuales, con prostitutas, vendedoras jóvenes, estudiantes y trabajadoras de los establecimientos que frecuentan. El 74% tuvo múltiples parejas y muchos de ellos sufrieron de diversas enfermedades de transmisión sexual. Solo el 12% reportó usar siempre el condón en sus relaciones sexuales y más del 50% reportó hacer uso del servicio de prostitutas.

En el contexto nacional, se llevó a cabo un estudio con un grupo de 600 trailers, encontrando que el 55% mencionó tener relaciones sexuales bajo la influencia de drogas o alcohol. Para el caso de los que eran casados, sólo el 70% reportó no usar condón con su esposa al tener relaciones sexuales, a pesar de que 4 de cada 10 tienen relaciones extramaritales. Los trailers encuestados se perciben con bajo riesgo de contagiarse de ITS o VIH ya que tienen sexo sólo con personas conocidas (Bronfman-Pertzovsky, Leyva-Flores, y Negróni, 2001).

Trastornos musculoesqueléticos

Las posturas estáticas y la escasa libertad de movimientos agravan la tensión muscular acumulada durante el trabajo, además que frecuentemente, los asientos del conductor están mal diseñados y no disponen de medios de ajuste para mejorar el apoyo y la comodidad en períodos prolongados, lo que da lugar a molestias de espalda y daños musculares y óseos. La costumbre de llevar el brazo durante mucho tiempo apoyado en la ventanilla en una posición elevada provoca, a consecuencia de las vibraciones, dolores en los hombros, de igual manera las vibraciones pueden llegar a dañar los riñones y la espalda, (OIT, 1998).

Los conductores están fundamentalmente contenidos en la cabina, la cual no deja demasiado espacio para permitir la flexibilidad y los movimientos de las piernas. Este trabajo se caracteriza por la ejecución simultánea de numerosas y frecuentes tareas, realizadas en posturas corporales restringidas (Rayo, 2007), lo que origina que presenten tres veces más riesgo de padecer lumbalgia.

En un estudio realizado por Andrusaitis; Oliveira y Barros (2006), en Brasil se estudiaron a 410 camioneros, el 59% presentó síntomas de lumbalgia. El número de horas fue la variable que mostró mayor asociación con el padecimiento, de igual manera se identificaron que factores como el sedentarismo, la dieta inapropiada, el consumo de alcohol, tabaquismo y las condiciones inadecuadas de trabajo son factores que contribuyen la aparición de lumbalgia.

Por su parte, Bovenzi y Zadini (1992), encontraron que las posturas forzadas en los operadores provocan con mayor frecuencia dolor de espalda seguidos por el dolor de cuello, hombros y rodillas. Inclusive se han identificado relaciones entre posiciones forzadas y alteraciones psíquicas, en una investigación realizada con conductores en Turquía, descubrieron asociación

entre dolor de espalda y rasgos de ideación paranoide (sentimientos de sospecha y de persecución), (Issever, Onen, Sabuncu, y Altunkaynak, 2002).

Trastornos mentales

Los efectos a nivel psíquico en los operadores son muy diversos, sin embargo existen daños que comúnmente se reportan en diversas investigaciones, como son la presencia de distrés, depresión y fatiga, esta última como una de las principales y más graves consecuencias del trabajo en los conductores, esencialmente porque se le asocia con el riesgo de sufrir accidentes y diversos daños a la salud.

Las exigencias más comunes en los conductores que implican alta demanda psicológica son el aumento del tráfico, la violencia carretera (asaltos, robos), el cuidado que representa los distintos tipos de carga, los horarios tan apretados de los viajes y la presión de la competencia comercial así como la insatisfacción laboral y el poco apoyo del superior (Bovenzi y Zadini, 1992; Tse y cols, 2006). La mayoría de estas condiciones afectan el bienestar psicológico del trabajador generando distrés, depresión, ansiedad y algunos otros trastornos psíquicos, (OIT, 1998).

El tráfico carretero es una condición evaluada como estresante por casi todos los conductores. Sin embargo se ha encontrado que la experiencia de los choferes modifica la percepción acerca de estas condiciones, los jóvenes sin mucha experiencia perciben mayor distrés en aquellas situaciones que implican sentirse observados como cuando deben elegir alguna ruta nueva o al rodear algún impedimento externo.

Por el contrario, los conductores con mayor experiencia reportan mayor tensión por aquellas situaciones que requieren un esfuerzo personal como por ejemplo al realizar trayectos largos, conducción nocturna, conducción prolongada, indicios de un accidente y en situaciones que implican críticas y

agresión provenientes de los conductores de otros vehículos (insultos y amenazas), (Sáiz, Chisvert, y Bañuls, 1997).

El distrés, se considera el primer indicador de que una situación ha sobrepasado la capacidad personal. El Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional, "NIOSH", (2000) define estrés laboral como las nocivas reacciones físicas y emocionales que ocurren cuando las exigencias del trabajo no igualan las capacidades, los recursos o las necesidades del trabajador.

Dentro de las condiciones que pueden generar distrés se encuentra el trabajo intenso, descansos irregulares, jornadas extensas, trabajo rutinario, que carece de significado y poco control del trabajo. Todas estas condiciones generan una reacción del organismo, se activa el sistema nervioso, hay liberación hormonal, se acelera el pulso, la respiración y aumenta la circulación hacia los músculos.

Cuando los episodios de distrés son aislados y de corta duración, no representan riesgo para el organismo. Sin embargo cuando las situaciones estresantes son continuas y de periodos prologados, la constante activación produce daños a nivel fisiológico y psíquico.

Márquez (2004), determinó las principales fuentes de distrés en choferes urbanos en la Ciudad de México, encontrando que quedarse atrapados en el tráfico y llegar tarde a consecuencia del mismo y el ruido fueron las situaciones más estresantes. Los conductores comentaron reaccionar con agresión, frustración, desesperación, aburrimiento, depresión, migraña y ansiedad.

La ira es una sensación muy frecuente en conductores, que en muchas ocasiones se acompaña de conductas agresivas, como lo evidenció la investigación realizada por Rosas (2007), el autor encontró una tendencia hacia la agresión verbal, situación que aumenta las probabilidades de un choque. Además identificó que los choferes con alto grado de ira, son más susceptibles a permanecer molestos, aún si no están conduciendo. Además presentaron

diversos trastornos de humor y ansiedad, así como distintos desórdenes de personalidad.

Existen otras reacciones en los conductores, producto del trabajo, además del distrés, ira y agresión. En algunos casos se han identificado la aparición de ansiedad y depresión. Fernández (1991) describe un estudio realizado con un grupo de operadores de autobús, el cual encontró que el 50% de los participantes sufrían de depresión. La antigüedad jugó un papel importante pues mostró que los trabajadores de antigüedad igual o mayor a 16 años presentaron puntajes más altos de depresión, ansiedad y síntomas somáticos.

Los operadores se enfrentan a exigencias muy graves, como es la rotación de turnos, trabajo nocturno, un ritmo intenso de trabajo entre otros; estas situaciones van generando una respuesta corporal negativa. Es imposible negar el efecto de los daños psíquicos en el proceso laboral, es por ello que deben estar considerados en la evaluación de la salud de cualquier trabajador; en los operadores, es necesario tener en cuenta el peso que puede tener las alteraciones psicológicas en el desarrollo de diversos padecimientos.

Somnolencia y fatiga

Los trabajadores que laboran por la noche o rotan turnos presentan altos índices de fatiga y somnolencia, (Castro, Gallo y Loureiro, 2004). En una investigación realizada con trabajadores de turno nocturno en México, se encontró una prevalencia del 70% de somnolencia diurna (Pineda, 2002), mientras que en otros estudios reportan prevalencias hasta del 93% (Gómez-Lara, 2002). Aquellos trabajadores que tienen más tiempo laborando en horario nocturno, tienen más riesgo de presentar índices más altos de fatiga y somnolencia, Pineda (2002), encontró un incremento en los niveles de fatiga en empleados con 4 y 9 años de antigüedad.

La somnolencia deteriora variables funcionales psicomotoras y neurocognoscitivas, como el tiempo de reacción, la capacidad de vigilancia, juicio y atención, así como el procesamiento de información, lo cual puede significar accidentes de tránsito para los conductores de vehículos o accidentes de trabajo para los operadores de maquinarias potencialmente peligrosas (Castro, Gallo y Loureiro, 2004; Bastarrachea-Sosa y cols. 2001).

Los hallazgos en diversas investigaciones muestran que los trabajadores de turno nocturno y rotatorio tienen mayor riesgo de cometer errores y sufrir accidentes, ambas situaciones se asocian con un decremento de la rapidez de desempeño de tareas. La edad incrementa los efectos adversos del trabajo por turnos, debido a la lenta adaptación de los ritmos circadianos.

En un metanálisis donde se concentran los resultados de varios estudios de fatiga en conductores de diferentes tipos de vehículos, realizado en Yugoslavia, se menciona que los efectos de manejar prolongadamente influyen en la modificación de la palabra y que además el modelo de entonación en el curso de la articulación puede ser un indicador acústico de fatiga, (Milosevic 1997 citado en Escutia 2004).

Por otro lado, se ha identificado que la tolerancia del trabajo por turnos varía de una persona a otra, lo que puede deberse a un gran número de variables y a las diferencias individuales de fase y amplitud del ciclo circadiano, edad, sexo, aptitud física, etc.

Rosas (1993) citado en Escutia, (2004), reporta que un turno de 12 horas de trabajo aumenta hasta en un 70% la probabilidad que se produzca un accidente. Por otro lado el Convenio n° 153 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), establece un descanso cada cuatro horas de

conducción, limita el tiempo total dedicado a ésta a nueve horas diarias y 48 semanales y exige al menos diez horas de descanso en cada período de 24.

Las necesidades patronales y la necesidad económica de los trabajadores, así como ciertas modalidades de remuneración, como el pago por mercancía transportada o la falta de retribución por los viajes de vuelta sin carga, fuerzan a los conductores a trabajar un número de horas excesivo. Lo que multiplica el riesgo de accidentes.

Está ampliamente documentado el efecto negativo del trabajo nocturno sobre la salud corporal y mental del empleado, sin embargo pocas empresas toman medidas para amortiguar el efecto de esta exigencia, al contrario ignoran las posibles consecuencias, por ejemplo que suceda un accidente y depositan enteramente la responsabilidad en el trabajador.

Accidentes

Para el caso particular de los operadores los accidentes carreteros están muy asociados con la fatiga y los trastornos del sueño. Generalmente la fatiga es atribuida al horario de trabajo, considerado como una de las exigencias de los conductores, también se asocia con trastornos del sueño y disminución de signos vitales, (Tovalin, Rodríguez y Ortega, 2005).

Los operadores no tienen el tiempo de descanso necesario, Castro, Gallo y Loureiro, (2004) comentan que cerca del 50% de los conductores operan sus vehículos fatigados hasta por un lapso de 5 horas seguidas, adicionalmente reportan que el cansancio durante la conducción se presenta fundamentalmente en las madrugadas y las tardes. Idealmente el operador que se siente fatigado debe tomar un descanso, sin embargo sus exigencias lo obligan a terminar su trayecto en el tiempo estipulado. Rosas (2007) señala que los conductores que viajan por autopistas presentan mayor fatiga psíquica,

debido a la falta de estímulos en el camino, ya que son trayectos sin curvas, cruces, intersecciones, ni entorno urbano.

Castro y cols (2004), en Perú, encuestaron a 238 operadores de ómnibus que estaban sometidos a la privación aguda y crónica del sueño y a la rotación de los horarios de trabajo. La tercera parte de los conductores reconocieron haber experimentado pestañeo mientras conducían, que es un indicio extremo de somnolencia, lo cual constituye un elemento de alto riesgo en la causalidad de accidentes. En la opinión de los encuestados, las causas más frecuentes de accidentes en las carreteras del Perú son: cansancio durante la conducción (55%), imprudencia del chofer (24%) y exceso de velocidad (5%).

En Brasil, un estudio con operadores encontró que un porcentaje del 37% de apnea obstructiva del sueño, enfermedad caracterizada por una disminución del flujo de aire a los pulmones, produciendo ronquidos muy fuertes e incapacidad para descansar durante el sueño (Santos, De Mello, Pradella-Hallinan, Luchesi, Nogueira-Pires, y Tufik, 2004). Situación que produce fatiga durante las horas de trabajo, afectando notablemente su desempeño durante el trabajo y la sensación de bienestar del trabajador.

Los camioneros se ven expuestos a un gran número de riesgos y exigencias, derivados de su actividad, para ellos, la probabilidad de un evento en el camino es mucho mayor que para otros trabajadores. La forma en la que se organiza su trabajo, conlleva la privación de sueño por largos periodos y el trabajo sin descanso los convierte en un grupo altamente vulnerable a sufrir diversos accidentes.

Según las investigaciones realizadas en Estados Unidos por la National Transportation Safety Board, NTSB (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte), del total de accidentes estudiados, el 52% estuvo asociado con la fatiga, además que el 18% de los camioneros admitieron haberse quedado dormidos, (Organización Panamericana de la Salud, OPS, 2004).

Finalmente en un estudio de base poblacional realizado en Nueva Zelanda (Connor, 2002) se encontró que los siguientes factores aumentaron sensiblemente el riesgo de una colisión causante de muerte o lesiones graves:

- Conducir sintiendo sueño
- Conducir habiendo dormido menos de cinco horas en las 24 horas precedentes
- Conducir entre las dos y las cinco de la madrugada.

Además de todas las consecuencias negativas que se derivan del oficio de conductor, existen otras variables que amortiguan la dirección negativa de las exigencias, tal es el caso de la satisfacción laboral.

Satisfacción laboral en operadores

Se han realizado diversas investigaciones donde se evalúa la satisfacción laboral en los trabajadores, en la mayoría de los casos, sus resultados apoyan la hipótesis del papel protector que tiene ante un medio estresante.

En el caso concreto de los operadores, se ha detectado que la satisfacción laboral influye de manera positiva en las relaciones maritales (Garfías y Prieto, 2006) y es un fuerte predictor de la salud psicológica (Quinn, 2008), la cual tiende a disminuir si el trabajador encuentra un ambiente laboral poco satisfactorio. (Rodríguez, 2004, citado en Rosas, 2007).

En muchas investigaciones se evalúa la satisfacción laboral con el objetivo de aumentar la productividad por parte de los trabajadores, como es el caso del siguiente estudio realizada por Navarro, (2008) cuyo objetivo fue identificar la asociación entre la satisfacción laboral y la rotación de personal. La satisfacción fue medida al considerar parámetros como salarios, prestaciones, el desempeño como posibilidad de crecimiento, motivación y reconocimiento. Se identificó que aquellos trabajadores que mostraban bajos índices de satisfacción laboral mostraron mayor rotación, ausentismo y mostraban menor desempeño. Al analizar la percepción sobre su trabajo fue posible notar que no identificaban reto en su actividad y consideraban injustas o nulas las recompensas por la misma.

Por otro lado en una encuesta realizada con conductores en España se reportaba que los trabajadores que percibían deficiencias en la organización como son la falta de información, escasa autonomía del trabajador, pocas posibilidades de promoción o la falta de apoyo de sus superiores mostraban mayores índices de estrés. Mientras que si encontraban satisfacción en su actividad indicaban menores grados de la alteración (Murillo 2004).

Adicciones

Frente a las exigencias generadas en el desempeño de su actividad, los trabajadores del volante hacen uso de ciertas acciones para afrontar las situaciones, algunas pueden ser efectivas y otras no. Las principales formas de afrontar las exigencias laborales en los conductores son el consumo de alcohol, tabaco y drogas.

Ragland, Greiner, Krause, Holman y Fisher, (1995), encontraron que los operadores consumen alcohol como un medio para afrontar el estrés de su actividad, los conductores de mayor antigüedad ingieren mayores cantidades de alcohol. También identificaron que aquellos trabajadores que reportaban estar menos satisfechos con su actividad bebían más.

En otra investigación realizada con operadores de la Habana se demostró que el 23% de los conductores son alcohólicos, mientras que el 31% está en riesgo de serlo, eso ubica casi a la mitad de la población en estudio con problemas al beber. Esta adicción es de gran riesgo para los conductores pues está ampliamente documentado que el alcoholismo es causa de accidentes mortales, (Guanche, Martínez, García, Gutiérrez y Peña, 2006).

Finalmente en un estudio realizado en Colombia, se encontró que el 10% de los conductores que participaron en la investigación consumían alcohol en combinación con otros estupefacientes, la combinación más frecuente fue alcohol con cocaína, (Sánchez, González, Domínguez y Castro, 2007).

El consumo de tabaco es otra forma de afrontamiento, especialmente asociada con el trabajo monótono y el aumento de tensión en el trabajo. El uso de drogas, no prescritas e ilegales, es frecuente en esta población, algunos las toman para mitigar dolores musculares, otros las utilizan como tranquilizantes o para combatir la fatiga y el sueño, (Regland y cols. 1997 y Rosas 2007).

Se ha visto a lo largo del documento que las investigaciones realizadas con conductores se centran principalmente en los daños físicos y psíquicos, la mayoría coincide en encontrar evidencias de algún tipo de daño. Es importante recapacitar que muchas investigaciones erróneamente consideran al trabajador como responsable del constante daño a la salud del que es víctima, y no reflexionan que el operador no tiene otra opción que adaptarse a las condiciones de trabajo establecidas sin la posibilidad de cambiarlas. Por ello uno de los objetivos principales fue determinar la manera en la que la organización del trabajo genera condiciones nocivas para la salud del trabajador.

Además existe poca información que contemple el peso de componentes como el apoyo social, el control sobre el trabajo y la satisfacción laboral en conductores de carga. Menos frecuente aún es encontrar información cualitativa que se haya generado a partir de analizar aspectos sociales y cotidianos de la vida de un operador.

Por ello se utilizaron dos metodologías en la presente investigación, el análisis cuantitativo mostró el impacto que la organización del trabajo puede tener sobre la salud mental y física de los conductores, mientras que el análisis cualitativo de las entrevistas permite acercarse a un lado poco explorado de los conductores, como fue su vida cotidiana y la manera en que la familia se altera por el proceso de trabajo de uno de sus miembros. Al unir dos facetas de la vida de los operadores es posible tener una visión más integral de lo que actualmente significa ser operador.

Estos hallazgos deben poner en alerta a los sistemas de salud y también a los empresariales, ya que existe una creciente población enferma que no vuelve a ser económicamente activa, además que existe un deterioro a nivel individual.

Metodología

Pregunta de investigación

¿De qué manera las condiciones laborales de un grupo de operadores de carga impactan en su salud, satisfacción laboral y en su vida cotidiana?

Hipótesis

Las exigencias derivadas de la actividad laboral tienden a provocar una serie de daños a la salud en los operadores, mismos que impactarán en su vida cotidiana y en la satisfacción laboral.

Tipo de estudio

Estudio de tipo descriptivo, observacional, transversal. Las fuentes de información fueron primarias y secundarias, ya que se recolectó información directamente de los operadores y se consultaron diversas fuentes bibliográficas. De manera cualitativa se realizaron entrevistas a profundidad.

Escenario

La investigación se realizó en una empresa de carga que transporta combustible (diesel, gasolina y turbosina), que es trasladado en unidades que cuentan con doble pipa o tanque.

La razón de realizar el proyecto en este lugar fueron las facilidades que se proporcionó para el contacto con sus empleados. En esta empresa se concentra un importante número de operadores, mismos que se encargan del traslado del combustible a distintos puntos del país. La empresa cuenta con instalaciones en diferentes estados, sin embargo, se consideraron las bases

Base Minatitlán: en esta división los operadores cargan en la refinera ubicada en el poblado de Pajaritos, Veracruz y viajan para descargar a Cuautla, Puebla, Cancún y Progreso.

Base Salina Cruz: los operadores de esta división cargan en la refinera ubicada en el poblado en Salina Cruz, Oaxaca y viajan para descargar a la Cd. de Oaxaca, Distrito Federal, Tuxtla, Cancún y Progreso.

Base Mérida: en este caso los conductores cargan en Progreso Yucatán y viajan al aeropuerto de Cancún para descargar.

Base Tula: los trabajadores de esta base cargan en la refinera de Tula y descargan en Cuernavaca.

(Esta información fue proporcionada por los gerentes de las zonas).

El proceso de trabajo es el mismo para todos los trabajadores independientemente de la base en la que se encuentren, las únicas variaciones son los sitios de carga, descarga y los tiempos para llegar de un sitio a otro.

Criterios de inclusión y exclusión

Inclusión

Operadores que estén formalmente contratados por la empresa y que trabajen actualmente en las bases mencionadas.

Exclusión

Operadores mayores de 65 años, ya que la edad puede ser una variable confusora con la posible asociación entre daños a la salud.

Instrumentos utilizados

Encuesta individual para la salud de los trabajadores, diseñado por Noriega y cols. (2000), la cual ha sido ampliamente utilizado en la evaluación de la salud de los trabajadores, se ha probado en más de 40 empresas nacionales y en 2 internacionales y ha mostrado gran sensibilidad para identificar la relación de la organización de la actividad con la aparición de diversos daños a la salud.

Se tomaron las secciones del Programa de Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores (PROESSAT), (Datos generales, condiciones y valoración del trabajo, exigencias, riesgos laborales y daños a la salud).

Variables

Variables Independientes

Mediante una encuesta se obtuvieron los siguientes datos:

Sociodemográficos

- Edad
- Antigüedad en la empresa
- Estado civil
- Puesto

Exigencias laborales

- Turnos de trabajo
 - *Rotación de turnos
 - *Trabajo nocturno
- Tiempos de trabajo
 - *Trabajo en vacaciones
 - *Período de descanso
- Supervisión
- Posiciones de trabajo

Variable Dependiente

-Daños a la salud:

Se midieron a través de algunas secciones de la encuesta del Programa de Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores (PROESSAT) la cual identifica la presencia de síntomas que permiten conformar diagnósticos presuntivos de diversos daños a la salud entre los que se están:

*La presencia de accidentes laborales.

*Trastornos mentales o psíquicos, dentro de los que se encuentran, depresión, ansiedad, trastornos del sueño y neurosis.

*Trastornos psicósomáticos, están incluidos padecimientos como cefalea tensional, migraña, hipertensión arterial reactiva, trastornos psicósomáticos cardiocirculatorios y digestivos, gastritis y colitis.

*Trastornos musculoesqueléticos que incluyen lumbalgia, hernia umbilical e inguinal, ciática, dorsalgia, discopatía superior, insuficiencia venosa periférica y hemorroides.

*Fatiga: Se midió a través del cuestionario de síntomas de fatiga Yoshitake, el cual considera 3 factores:

- Monotonía y embotamiento
- Dificultad en mantener la atención.
- Proyección del deterioro físico.

De igual manera se indagó si habían sido diagnosticadas por un médico alguna de las siguientes enfermedades:

- *Hipertensión arterial
- *Enfermedad coronaria
- *Hernia hiatal, umbilical o inguinal
- *Diabetes
- *Anemia
- *Cáncer

-Valoración del Trabajo:

Esta variable se constituyó por la suma de los subíndices:

- Control sobre el trabajo
- Satisfacción laboral
- Apoyo Social

Se midieron a través de las preguntas 37-46 del anexo. Para calcular el índice de valoración en el trabajo así como cada subíndice se sumaron el total de preguntas positivas y se dividieron entre el número de reactivos, si el valor obtenido es menor a .60 el índice es negativo, mientras que si es superior se considera positivo, según lo propuesto por Noriega y cols en el manual del PROESSAT (2000).

-Tiempo Libre:

Se midió a través del índice de actividades de tiempo libre que está constituido por las preguntas 22 a la 28 del anexo. Para obtener el índice se sumaron el total de preguntas positivas y se dividieron entre el número de reactivos, si el valor obtenido es menor a .50 se considera que la persona hace uso de manera pasiva de su tiempo libre mientras que si es superior se considera que

usa su tiempo de manera activa, según lo propuesto por Noriega y cols en el manual del PROESSAT (2000).

-Vida cotidiana y familiar

La información sobre la vida cotidiana y la relación familiar del trabajador se obtuvieron mediante 4 entrevistas a profundidad.

Entrevista al trabajador

Se obtuvieron los datos mediante entrevistas abiertas, se llevaron a cabo bajo un guión que consideró algunos temas principales que se muestran a continuación. Se entrevistaron a 4 trabajadores, de dos bases distintas y con diferentes edades.

Los temas que guiaron la entrevista fueron:

- Percepción de salud y enfermedad así como su relación con el trabajo
- Red de apoyo social en trabajo y en casa
- Tiempo de estancia en casa y con la familia
- Actividades realizadas en casa y con la familia
- Actividades realizadas en el tiempo libre.
- Percepción de la relación familiar
- Influencia del trabajo en la vida familiar

Plan de Trabajo

Las encuestas fueron realizadas a un porcentaje de trabajadores de las bases de Minatitlán Salina Cruz, Mérida y Tula. Se les explicó el objetivo de la investigación y la confidencialidad de sus respuestas y datos, quienes aceptaron participar firmaron un consentimiento informado y llenaron los instrumentos de recolección. Se realizó una medición por cada sujeto y se llevaron a cabo 4 entrevistas a profundidad.

Plan de análisis

Las encuestas se codificaron para conforma una base de datos. Una vez capturada la información se procedió a revisarla de manera minuciosa, con el objetivo de verificar errores probables en la captura, posteriormente se describió la muestra que integró la investigación mediante el uso de estadística descriptiva.

Se estimaron el tipo de distribución en las distintas variables y sobre esta base se decidió el tipo de estadística que se emplearía (paramétrica o no paramétrica). Se realizaron análisis bivariados entre las variables dependientes y las distintas variables independientes. Para determinar si el efecto entre las variables aumentaba al agruparse, se realizó un análisis de conglomerados entre algunas exigencias y daños a la salud.

Resultados

La empresa cuenta con 45 años de antigüedad, fue fundada en 1952 cuando sólo contaba con 20 unidades de transporte, el primer recorrido que realizó fue de Salamanca, Guanajuato a Toluca, Estado de México. Para ese momento contaba con una sola base en el centro del país y la distribución del producto se realizaba en zonas cercanas del mismo.

El giro comercial de la compañía es el transporte de gasolina, diesel y turbosina a diversos puntos de la república, principalmente al sur, trabaja para un sólo cliente, la principal refinería en México.

El transporte del combustible se realiza en autotanques de acero inoxidable y acero al carbón. Cada unidad de arrastre o trailer es enganchada a dos tanques; se conforma lo que se conoce como *Ful o pipa de doble tanque*. Actualmente, la empresa cuenta con 300 unidades de arrastre y 610 tanques contenedores, con una capacidad total de 18.5 millones de litros.

Todas las unidades cuentan con un controlador de velocidad, de tal manera que no se pueden sobrepasar los 95 km/hr; están equipadas con camarote, aire acondicionado, radio para comunicarse entre compañeros y localización vía satélite.

Actualmente la empresa cuenta con 250 operadores que se distribuyen en las diversas bases como son: Gómez Palacio, Durango; Cadereyta, Nuevo León; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Salamanca Guanajuato; Tula, Hidalgo; Minatitlán Veracruz; Salina Cruz, Oaxaca y Mérida Yucatán.

En general todas las bases poseen la misma estructura en las instalaciones, dormitorios, comedor, oficina, sala de capacitación y un amplio patio para estacionar los vehículos, la única variación es el destino al que cada operador debe llegar.

Se realizó la encuesta en un día normal de trabajo para los conductores, excepto en la base de Mérida, la razón fue la falta de actividad y turismo en el sitio; es necesario recordar que esta base se encarga fundamentalmente de abastecer el aeropuerto de Cancún y en el momento en que se realizó el estudio el país atravesaba por una epidemia de influenza, por lo tanto la actividad turística disminuyó sustancialmente. Esta situación provocó que los conductores tuvieran que esperar varias horas e incluso días para que se descargara el combustible en los contenedores.

Los operadores que desean ingresar a la empresa deben pasar por un proceso de selección, que se conforma por una serie de entrevistas, revisión de referencias laborales y un examen médico. Una vez aceptados, reciben un curso de inducción por parte de la empresa y por parte de su cliente, en el cual se les explica las principales políticas institucionales, el manejo del material a transportar, lo que deben hacer en caso de emergencia o accidente así como sus obligaciones y derechos.

Proceso de Trabajo

El proceso de trabajo inicia cuando los operadores se presentan a las instalaciones de la empresa para la asignación de ruta mientras esperan las instrucciones del gerente. Para iniciar su viaje deben verificar las condiciones de su vehículo, que no tenga ninguna falla mecánica percibida durante los recorridos previos o en la revisión diaria que deben hacer a su unidad. En caso de existir alguna anomalía, deben ingresar sus unidades al taller de la empresa y esperar hasta que se encuentre en condiciones adecuadas para realizar el trayecto.

El controlador de tráfico es un miembro de la empresa que se encarga de organizar los recorridos y destinos de cada trabajador, con base en lo que el cliente solicite. Su actividad consiste en presentar una lista con las unidades disponibles para servicio ante el cliente, quien determina el número de unidades necesarias así como los destinos de entrega. Mismas que dependen de la localización de las refinerías, en algunas bases se cubren varios estados, como por ejemplo Veracruz, entrega a Morelos, Oaxaca y Chiapas; pero en otros casos sólo se entrega a un solo punto, como es el caso de la refinería de Progreso, Yucatán; que abastece principalmente al aeropuerto de Cancún.

El operador de tráfico avisa a cada trabajador su destino, así como el lugar y horario de carga. Los operadores se presentan ante las diversas instalaciones de la refinería donde serán llenados sus autotanques de combustible. Al llegar a la refinería los operadores se anotan en una lista de espera, donde conductores de diversas empresas esperan su turno, la espera es variable, pero frecuentemente tardan desde 2 hasta 24 horas en cargar combustible. Los conductores no pueden ausentarse de su vehículo, pues en caso de no estar cuando sean llamados pierden su turno.

Cabe aclarar que la demanda de transporte varía conforme a la época del año y hasta la situación económica del país, por lo que en algunas ocasiones sólo hay trabajo para cierto número de conductores.

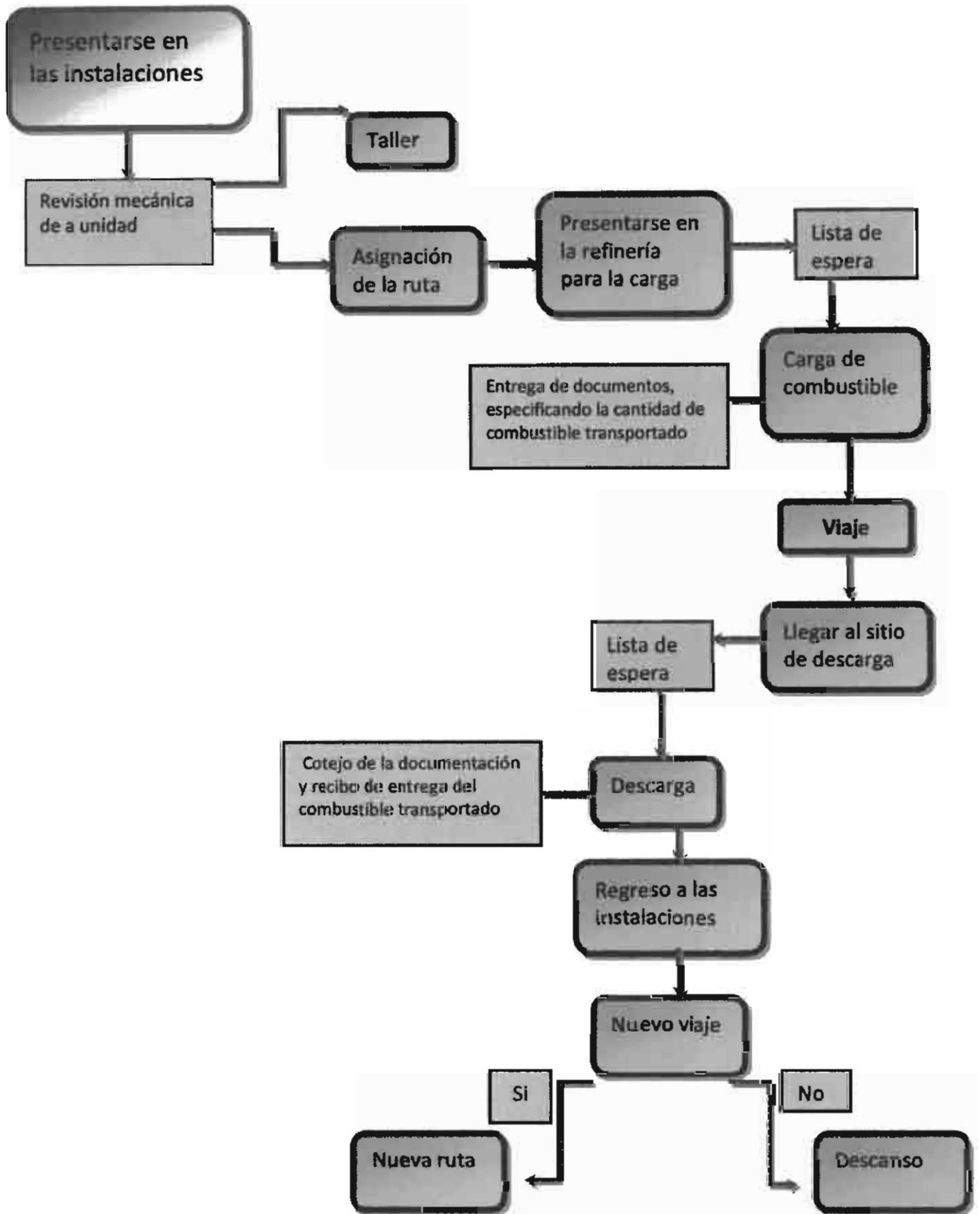
Al llegar el turno de cada trabajador, ingresan a las instalaciones utilizando uniforme de seguridad y verifican el llenado del tanque, se les entrega la papelería necesaria que acredita ante las autoridades el transporte legal del combustible y se les entrega un documento que indica la cantidad de combustible transportado.

Ya con el tanque de carga lleno y la documentación en regla, los trabajadores inician su viaje, tienen la libertad de programar sus tiempos para comer y descansar a lo largo del camino, la mayoría prefiere viajar de noche, pues es el horario en donde hay menos tráfico en las carreteras.

Cuando el operador llega al punto de descarga, se anota en una lista y esperan su turno para descargar, el tiempo de espera puede ir desde 2 hasta 24 horas. Cuando ingresan al punto de descarga, los trabajadores deben verificar el vaciado, pues la cantidad entregada debe coincidir con el registro de llenado a la salida, en caso de no coincidir los trabajadores deberán pagar el faltante del combustible.

Finalmente los conductores regresan a las instalaciones de la base, a esperar instrucciones para un nuevo recorrido y entregan los documentos, que comprueban la cantidad de combustible transportado y que servirán a la empresa para realizar el cobro ante el cliente por el servicio prestado.

PROCESO DE TRABAJO



ANÁLISIS ESTADÍSTICO

En la siguiente sección se presentan los principales resultados del análisis estadístico que se realizó a las encuestas de los operadores participantes.

Variables demográficas

En esta investigación participaron 119 conductores varones dedicados al transporte de materiales peligrosos, específicamente combustible, con una edad promedio de 43.5 años y una desviación estándar (D.E) de 7.9. El 97% de los participantes son casados o viven en unión libre y el 99% de ellos reportó tener hijos.

Los operadores muestran en general un bajo nivel educativo, muchos de ellos apenas cuentan con educación básica. El 67% tiene sólo la primaria, 21% cuenta con la secundaria concluida y el 12% restante no rebasa la educación media.

Condiciones de vida

Al explorar sus condiciones de vida se aprecia que se encuentran en un nivel económico medio, pues generalmente los conductores que transportan materiales peligrosos tienden a percibir un sueldo mayor al de otros transportistas, debido el riesgo que implica el desempeño de su actividad.

Es posible notar que los trabajadores perciben recursos mayores al promedio de los asalariados, la mayoría opina que el ingreso percibido les permite cubrir sus necesidades y un gran porcentaje opina que sus condiciones de vida han mejorado en los últimos años pues el 91% cuenta con vivienda propia y sólo una pequeña fracción paga renta (9%). En muy pocos casos se reportó que otro miembro de la familia trabajara para contribuir al sostenimiento del hogar.

A pesar de que el trabajo realizado les otorga una importante gratificación monetaria, los trabajadores deben sacrificar diversos aspectos importantes de su vida, como es el caso de la posibilidad de gozar de tiempo libre de manera activa, ya que el 60% de los encuestados tienen un manejo del tiempo pasivo. Menos de la mitad realiza deporte de manera frecuente y ver la televisión es una de las principales formas de descanso.

Respecto a sus hábitos de salud, el 36% de los conductores reportó fumar actualmente y sólo el 13% de la población comentó haber faltado en los últimos 12 meses por motivos de salud.

Se indagó sobre el tipo de transporte que utilizaban para trasladarse a su casa, pues se consideró que si los trabajadores aún debían manejar un automóvil para desplazarse hasta su hogar, se agregaba otra exigencia a su actividad, sin embargo no se encontraron datos sobresalientes. El 47% reportó utilizar transporte público para llegar a casa mientras que el 48% hacía uso de automóvil, el porcentaje restante utilizaba taxi o bicicleta.

Condiciones laborales

Entre los operadores no existen tabuladores de puestos. Sus horarios laborales se adaptan a los tiempos del viaje, por lo que más bien consideran no tener un horario de trabajo. Pueden laborar de 10 hasta 20 días de trabajo continuo. Gozan de todas las prestaciones reglamentadas por la ley y además se les proporciona una despensa mensual. Desde el momento que ingresan forman parte del sindicato y después de 3 meses tienen base en el trabajo.

Los conductores no tienen un periodo fijo de descanso. El gerente de cada base verifica la cantidad de viajes y el kilometraje recorrido y con base en ello asigna la frecuencia y tiempo de suspensión de actividades. Si el viaje se los permite, tienen permiso para pasar de visita con su familia y si lo requieren pueden solicitar la estancia de un par de días en su casa. Reciben su salario de

acuerdo a los viajes realizados, se les paga por docena de recorridos o la fracción de ellos que hayan realizados en cada quincena y la retribución por viaje depende de la distancia recorrida entre la carga y la descarga del material, los viajes más largos son los mejor pagados.

Al analizar la antigüedad laboral se estimó que más del 50% de los participantes tiene menos de 4 años en la empresa. Sin embargo son trabajadores con una larga trayectoria laboral pues comenzaron a laborar hace 19 años, en general esta población empieza a conducir muy jóvenes.

Satisfacción laboral

Al analizarse el grado en el que los operadores valoraban su trabajo fue posible encontrar porcentajes muy altos, pues en casi todos los casos los trabajadores comentaron estar muy satisfechos con la actividad que realizan como se puede apreciar en el cuadro 2. Sin embargo al explorar si a los trabajadores les gustaría que sus hijos desempeñaran el mismo oficio que ellos, el 83% respondió que no.

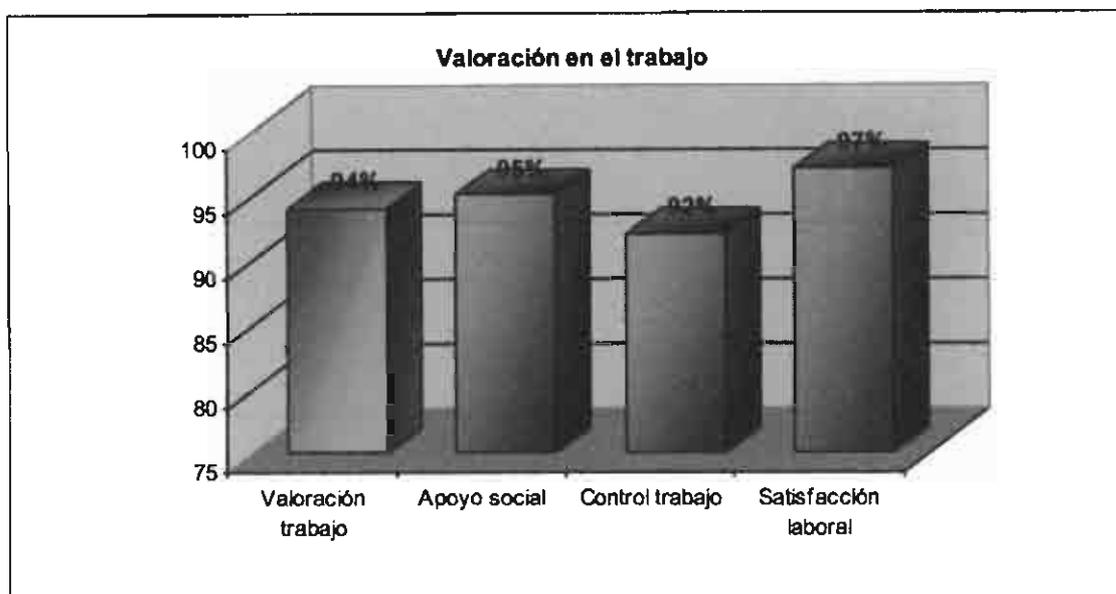
Cuadro 2.- Indicadores que construyeron el índice de Valoración del Trabajo.

Indicadores de valoración en el trabajo	SI %	NO%
Le gustaría que sus hijos trabajaran en lo mismo que usted	16.9	83.1
Le da satisfacción la realización de sus actividades	100	0
Está interesado en su trabajo	97.5	2.5
Su trabajo le permite desarrollar sus habilidades y destrezas	87.4	12.6
Su trabajo le permite desarrollar su creatividad e iniciativa	88.2	11.8
Su trabajo le permite el aprendizaje de nuevos conocimientos	88.2	11.8
Puede usted decidir sobre cómo realizar su trabajo	90.8	9.2
Puede usted fijar el ritmo de trabajo	88.2	11.8
Sus compañeros son solidarios con usted y valoran su trabajo	86.6	13.4
Su trabajo es importante para sus jefes	93.3	6.7

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

La gráfica 1 muestra el índice de valoración del trabajo, indicador que se construye por los subíndices de satisfacción laboral, control sobre el trabajo y apoyo social. El primer de ellos mostró un porcentaje del 97%, lo que expresa el agrado de los conductores por la realización de sus actividades.

Gráfica 1.- Resultados de las variables de valoración del trabajo



Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Los entrevistados se muestran bastante satisfechos con su actividad a pesar de las dificultades que representa ser operador. Perciben en su trabajo elementos fundamentales como el apoyo de sus jefes y compañeros. Consideran tener libertad para decidir sobre la manera en cómo realizan su trabajo y perciben que su trabajo es valorado por sus superiores. Estas condiciones pudieran mostrar un efecto amortiguador ante la aparición de distintos padecimientos derivados de su actividad.

Riesgos en conductores

Después de describir las características sociodemográficas y laborales de los trabajadores, se indagó sobre su percepción, en cuestión de los riesgos y exigencias derivados de su actividad laboral.

Cuadro 3.- Principales riesgos percibidos por la población.

Perfil general de riesgos	Expuestos	Tasa
El manejo, transporte y almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas	103	86.6
Cambios bruscos de temperatura	93	78.2
Gases o vapores	89	74.8
Calor	67	56.3
Líquidos (disolventes o ácidos)	63	52.9
Frio	44	37.0
Vibraciones	42	35.3
Mucha iluminación (deslumbramiento)	39	32.8
La falta de equipo de protección personal y el deficiente mantenimiento	36	30.3

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Los riesgos que reportaron los conductores son muy variados (ver cuadro 3). Sin embargo, es posible notar cierta similitud en la percepción de éstos. Inicialmente 87 de cada 100 trabajadores perciben que el manejo y almacenamiento del material que transportan es una actividad riesgosa o peligrosa para su salud, evidentemente son conscientes de los peligros que implica el traslado de combustible a lo largo de la república, deben permanecer alerta ante posibles contratiempos, volcaduras y asaltos, por ejemplo.

Una particularidad del trabajo de los conductores es tener que exponerse de manera constante a variaciones constantes de temperatura, más de la mitad comentó exponerse a calor y una tercera parte a frío. Estas condiciones están relacionadas con los cambios climáticos de las zonas que visitan durante su trayecto, pues atraviesan por distintas regiones del país.

El 75% de los conductores reportó exponerse a gases o vapores y más de la mitad de los encuestados reportó estar en contacto con líquidos. Estas condiciones son consecuencia de trabajar con vehículos motorizados y el traslado de combustible.

Las características en el camino como la frecuencia de los baches, tramos de terracería y asentamientos carreteros originan constantes vibraciones que afectan a los conductores, más de la tercera parte de los entrevistados consideran estar en contacto con estas condiciones.

Otro de los riesgos registrados es el deslumbramiento, situación muy frecuente en los trabajadores por la luz de sol durante el día y por la iluminación de otros autos en la noche, por ello una tercera parte de los conductores percibe exponerse a mucha iluminación.

Además de los riesgos se evaluaron algunas exigencias laborales a continuación se presenta un cuadro con las más frecuentes.

Exigencias en conductores

Los operadores de carga se exponen a una amplia gama de exigencias, está es una de las razones por las que su trabajo puede ser tan desgastante y en muchas ocasiones peligroso.

Los encuestados perciben una amplia variedad de exigencias. Pero sólo se presentan aquellas reportadas por más del 33% de la población, Las exigencias que se muestran a continuación (cuadro 4) están agrupadas de acuerdo a la propuesta de Noriega, (1993).

Cuadro 4.- Principales exigencias agrupadas que reporta la población.

EXIGENCIAS AGRUPADAS		Exp.	Tasa
<i>Relacionadas con el tiempo de trabajo</i>	Trabajo nocturno.	98	82.4
	Una jornada semanal mayor de 48 horas.	85	71.4
	Realizar trabajos pendientes en horas o días de descanso o vacaciones.	60	50.4
	Rotación de turnos.	49	41.2
<i>Relacionadas con la cantidad e intensidad del trabajo</i>	Mucha concentración para no accidentarse.	112	94.1
	Un trabajo repetitivo.	81	68.1
	No poder desatender su tarea por más de 5 minutos.	46	38.7
<i>Vigilancia en el trabajo</i>	Un estricto control de calidad.	79	66.4
	Soportar una supervisión estricta	59	49.6
<i>Calidad o el contenido del trabajo</i>	Ejecutar un trabajo peligroso.	89	74.8
	Estar fijo en su lugar de trabajo	41	34.5
	Realizar un trabajo que le puede ocasionar algún daño a su salud	40	33.6
<i>Tipo de actividad en el puesto de trabajo</i>	Utiliza pedales u otro mecanismo con los pies o las rodillas.	97	81.5
	Realizar movimientos de fuerza con los hombros, brazos o manos.	85	71.4
	Realizar movimientos de fuerza con las piernas.	82	68.9
	Realizar movimientos de fuerza con la espalda o cintura	73	61.3
	Realiza movimientos de rotación de la cintura	51	42.9
	Realiza movimientos repetidos como para mover una manivela, atornillar o enroscar	51	42.9
	Tiene que torcer o mantener tensa la o las muñecas para trabajar	48	40.3
	El trabajo incluye movimientos repetitivos de las manos o tiene que abrir excesivamente los dedos o torcerlos	45	37.8
	Al realizar su trabajo los hombros están tensos	45	37.8

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Las exigencias reportadas muestran un panorama general de la percepción de los trabajadores respecto a como aprecian su trabajo y aunque esta percepción es subjetiva, se observan tendencias muy marcadas que van conformado las características representativas del gremio de los operadores de carga.

Una de las condiciones más difíciles a los que se enfrentan los conductores son las exigencias relacionadas con los tiempos de trabajo, pues las jornadas dependen del recorrido realizado, de tal manera que su actividad no se detiene.

Los trabajadores realizan la misma actividad día tras día, que implica la conducción durante las 24 horas. La noche es una de los horarios más cómodos para desarrollar su actividad, por ello es posible observar que la mayoría comenta estar expuesto a trabajo nocturno, además que casi dos terceras partes se exponen a jornadas mayores a 48 horas, posteriormente más de la mitad de los trabajadores realizan trabajos pendientes en vacaciones. Las jornadas laborales tan extensas, los horarios nocturnos y el tiempo escaso para descansar son de las condiciones que más afectan a los camioneros, pues los vuelve más propensos al desarrollo de distintas enfermedades (ver cuadro 4).

En general la actividad de la conducción llega a ser muy demandante, el grado de atención que requiere obliga al operador a permanecer alerta ante cualquier eventualidad para evitar accidentes. Casi todos los encuestados requieren de mucha concentración para no accidentarse, tienen claridad de que cualquier descuido durante la conducción puede originar un incidente. Una tercera parte comentó no poder desatender su tarea por más de 5 minutos pues el desempeño de su trabajo los obliga a estar siempre atentos.

El transporte de materiales peligrosos es una actividad muy controlada por las autoridades y empresarios debido al riesgo que implica. Cuando se analizan las exigencias relacionadas con la vigilancia en el trabajo, se aprecia que 7 de cada 10 trabajadores reportan estar sujetos a un estricto control de calidad y la mitad percibe soportar una supervisión estricta. La verificación a la que se someten llega a ser muy estresante, pues deben apegarse a diversos reglamentos y tiempos estrictos de trabajo que establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (ver cuadro 4).

Al indagar sobre la calidad y contenido del trabajo es notorio que los operadores son consientes de lo riesgos de su actividad, pues tres cuartas partes consideran que realizan un trabajo peligroso y 35% percibe que debe permanecer fijo en su lugar de trabajo.

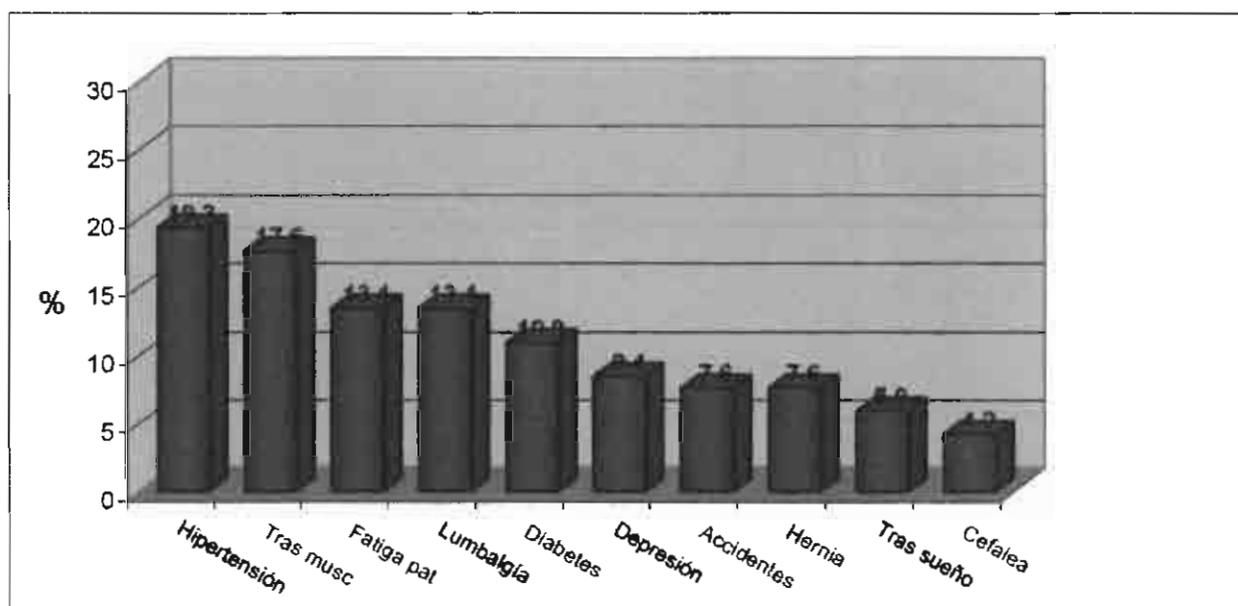
Las exigencias que se relacionan al tipo de puesto de trabajo se asocian a las posiciones forzadas y los movimientos repetitivos. Se aprecian altos porcentajes en la mayoría de las categorías, en mayor frecuencia se señala el uso de pedales, seguido por hacer movimientos con fuerza en hombros, piernas, espalda, cintura y manos o muñecas, respectivamente. La ergonomía ha documentado el efecto negativo de las posiciones incómodas y los sobreesfuerzos a los que deben someterse los conductores, (Andrusaitis; Oliveira y Barros 2006).

Una vez que se identificaron los principales riesgos y exigencias de los conductores se agruparon una serie de preguntas con la intención de conformar diagnósticos presuntivos de distintas enfermedades: Se encontraron un total de 138 presuntos padecimientos para toda la población, lo que indica que se presentó un poco más de un padecimiento por encuestado.

Daños a la salud

En la gráfica 2 se describe la distribución de los principales padecimientos encontrados en los conductores, la hipertensión fue la enfermedad más frecuente, presente en más del 19% de los encuestados, seguida por los trastornos musculoesqueléticos con casi un 18% y tercer lugar la fatiga patológica (13.4 %), con un porcentaje menor al 10% se presentó la lumbalgia, diabetes y depresión.

Gráfica 2.- Principales daños a la salud reportados por la población.



Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Esta población muestra algunos padecimientos que a menudo se han asociado con un estilo de vida sedentario y una mala alimentación, como es el caso de la hipertensión y la diabetes. Los conductores deben permanecer sentados y su dieta se restringe a las posibilidades que encuentran en el camino.

Los trastornos musculoesqueléticos son el segundo padecimiento reportado y se han documentado como padecimientos relacionados con las posiciones incómodas y posturas forzadas a las que se someten los conductores durante todo el trayecto, de igual manera el padecer hernia esta muy relacionado con la carga de diversos pesos.

La fatiga es la tercer enfermedad que presentan los conductores misma que se relaciona con el trabajo tan demandante, en múltiples investigaciones es considerada un factor de riesgo para que sucedan algunos accidentes (Castro, Gallo y Loureiro, 2004). Incidentes reportados casi por el 8% de los encuestados. De igual manera los trastornos del sueño son padecimientos que se presentan con frecuencia en trabajadores que rotan turnos.

En la sexta posición se observa que el 8% de los entrevistados reportaron sufrir depresión (gráfica 2) y posteriormente aparecen los trastornos del sueño que están presentes en un 5% de la población condición que puede deberse a los periodos de trabajo nocturno de los conductores.

A lo largo de la sección anterior se apreció la distribución de diversos datos sociodemográficos así como las diversas tasas de exposición a riesgos y exigencias, así como la presencia de algunas patologías. En la siguiente sección se realizaron algunas pruebas estadísticas para determinar alguna relación entre diversos riesgos y exigencias con algunos daños a la salud.

ASOCIACIÓN DE VARIABLES

Después de describir la distribución de las distintas variables de investigación se realizó un análisis a través del cual se buscaron asociaciones entre ciertas condiciones laborales, riesgos y exigencias con la aparición de algunos daños a la salud.

Al analizar la relación entre algunos factores sociodemográficos y daños a la salud se encontró que los conductores que reportaban una trayecto mayor a una hora tuvieron cuatro veces más posibilidades de padecer lumbalgia (RP 4.1, IC 1.5-11, p.003).

Posteriormente se buscaron asociaciones entre las exigencias más frecuentes y diversos daños a la salud. Los resultados muestran asociaciones significativas entre los principales padecimientos que se encontraron en esta investigación.

En el cuadro 5 se observan las asociaciones que se encontraron entre las diversas exigencias e hipertensión, mismas que se obtuvieron mediante las pruebas de Fisher y chi cuadrada.

Cuadro 5 Asociación entre exigencias y la presencia de hipertensión.

EXIGENCIAS	HIPERTENSIÓN				
	Tasa Exp.	Tasa No Exp	RP	IC	P
Cargar objetos más de 30kg	71	16	4.4	(2.4-8.4)	.0003**
Cargar objetos 6 a 15kg.	47	15	3.2	(1.6-6.4)	.0017*
Cargar objetos 15 a 30kg.	50	16.5	3.3	(1.4-6.1)	.0102*
Hombros tensos	31	12	2.6	(1.2-5.4)	.0111*
Levantar objetos del piso	37	16	2.3	(1.1-4.8)	.0349*

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Tasa por cada 100 trabajadores

* χ^2

RP: Razón de Prevalencia

**Fisher

IC: Intervalo de Confianza

Las exigencias ergonómicas han sido consideradas como uno de los múltiples factores que se asocian a la hipertensión, pues originan un sobreesfuerzo aumentando el flujo sanguíneo y la presión arterial (Noriega y Laurell, 1993). Los conductores que reportaron cargar objetos de más de 6 kilogramos, mostraron hasta tres veces el riesgo de padecer hipertensión, comparados con aquellos que no lo hacían. Mientras que aquellas exigencias ergonómicas como mantener hombros tensos y levantar objetos desde el piso aumentaban al doble el riesgo de desarrollar la enfermedad (ver cuadro 5).

El análisis mediante la prueba X^2 mostró que aquellas personas que reportaban rotar la cintura para desempeñar la actividad tenían un riesgo tres veces mayor de sufrir daños en miembros superiores e inferiores, comparados con aquellos que no lo hacían (cuadro 6).

En el cuadro 6 es posible apreciar la relación entre diversas exigencias y la presencia de lumbalgia. Aquellos conductores que comentaron exponerse a alguna de estas tres exigencias: que los pedales estaban mal colocados, trabajaban en espacio y su asiento era incómodo tuvieron cuatro veces más probabilidades de sufrir este trastorno.

Mientras que recibir órdenes confusas, mantener los hombros tensos durante el desarrollo de la actividad o realizar un trabajo físico pesado, tuvieron el triple de posibilidades de padecer lumbalgia. Finalmente, el que los conductores comentaran que realizaban movimientos de fuerza con las piernas aumentó en 30% el riesgo de tener el padecimiento en comparación con quienes no lo reportaron.

Cuadro 6. Asociación entre exigencias y la presencia de trastornos musculoesqueléticos.

EXIGENCIAS	Tasa Exp.	Tasa No Exp	RP	IC	p
DAÑOS MIEMB SUP E INF					
Rotación de cintura	27	10	2.7	(1.2-6.1)	.02*
LUMBALGIA					
Recibir ordenes confusas	40	11	3.6	(1.4-9.2)	.03**
Trabajo físico pesado	29	9.5	2.9	(1.2-7.2)	.02*
Espacio reducido	44	11	4.1	(1.7-10)	.02*
Asiento incómodo	50	12	4.1	(1.4-12.3)	.06*
Hombros tensos	24	7	3.6	(1.3-9.7)	.01*
Realiza mov de fuerza con piernas	9	24	1.3	(1-1.5)	.02*
Los pedales están mal colocados	50	11.5	4.4	(1.7-11.2)	.03*

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Tasa por cada 100 trabajadores

**Fisher

RP: Razón de Prevalencia

* χ^2

IC: Intervalo de Confianza

En el cuadro 7 se observan las asociaciones entre diversas exigencias y la aparición de fatiga. Se puede notar que la mayoría de asociaciones se presentó con exigencias que implicaban esfuerzo físico.

Cuadro 7 Asociación entre exigencias laborales con fatiga

EXIGENCIAS	FATIGA				
	TASA EXP	TASA NO EXP	RP	IC	p
Levantar objetos desde las rodillas al pecho	33	10	3.4	(1.4 - 8.1)	.007*
Cargar objetos hasta 5kg.	32	9	3.4	(1.4 - 8.2)	.005*
Cargar objetos 6 a 15kg.	35	10	3.6	(1.5 - 8.6)	.004*
Trabajo que puede causar daño	25	8	3.3	(1.3 - 8.4)	.009*
Recibir ordenes confusas	40	11	3.6	(1.4 - 9.2)	.028**

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Tasa por cada 100 trabajadores

**Fisher

RP: Razón de Prevalencia

* χ^2

IC: Intervalo de Confianza

De las cinco exigencias que mostraron asociación significativa las tres primeras implican la carga de diversos objetos, lo cual aumentó a más del triple la posibilidad de mostrar fatiga. Mientras que las últimas condiciones se relacionan con el significado personal que le brinda el trabajador.

En general las asociaciones con las distintas exigencias y fatiga apuntan más a la práctica de acciones o movimientos que requieren el uso de cierta fuerza física. Se evidencia que la fatiga se manifiesta con mayor frecuencia cuando se presentan exigencias de tipo ergonómico y relacionadas con el tiempo de trabajo (Natarén y Noriega, 2004) En el caso de los conductores, éstas dos últimas condiciones se asocian al desempeño de su actividad.

Los trastornos psicosomáticos incluyen cefalea tensional, trastornos digestivos como úlceras o colón irritable, trastornos cardiovasculares e hipertensión. En el siguiente cuadro se aprecia que el trabajar en espacios reducidos o en posiciones incómodas incrementa al triple la posibilidad de presentar algún tipo de trastornos psicosomáticos.

Cuadro 8 Asociación entre exigencias con trastornos psicosomáticos

EXIGENCIAS	TRASTORNOS PSICOSOMÁTICOS				
	TASA EXP	TASA NO EXP	RP	IC	P
Trabajar en espacio reducido	55	17	3.2	(1.6-6.6)	.02**
Posiciones incómodas	57	18	3.2	(1.5-6.8)	.03**

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Tasa por cada 100 trabajadores

RP: Razón de Prevalencia

IC: intervalo de Confianza

**Fisher

Componentes Humanizantes y Daños a la Salud

Además de las exigencias laborales es importante conocer el papel que jugaron los diversos componentes humanizantes en el trabajo, como son la valoración del trabajo, la percepción de control sobre el mismo y el apoyo social recibido por parte de los compañeros, como variables amortiguadoras ante la aparición de distintos daños a la salud.

A través del análisis estadístico se pudo observar el efecto amortiguador de los componentes humanizantes, ya que disminuyeron la probabilidad de la presencia de algunos padecimientos. Como se mencionó anteriormente el índice de valoración en el trabajo está construido por otros subíndices (pag 63).

En el cuadro número 9 se puede notar el efecto de diversos componentes humanizantes pues en todos los casos disminuyeron la posibilidad de la aparición de la enfermedad.

Al evaluar el efecto de las distintas variables para la aparición de lumbalgia. Se encontró que si los trabajadores valoran su trabajo o perciben la posibilidad de controlarlo tuvieron 80% menos de probabilidades de mostrar el padecimiento, mientras que aquellos que reportaron su trabajo como una actividad que les permitía desarrollar creatividad e iniciativa, tuvieron 78% menos posibilidades de tener lumbalgia.

Se encontró un índice menor de trastornos psicossomáticos los cuales mostraron asociaciones con las siguientes variables, valoración en el trabajo, índice de control y apoyo social que al estar presentes disminuyeron en cerca de un 70% el riesgo de presentar diversos padecimientos, de la misma manera, desarrollar en este campo creatividad e iniciativa redujo en un 96% la posibilidad de mostrar los trastornos.

Cuadro 9. Asociaciones entre componentes humanizantes y daños a la salud

Componentes humanizantes	TASA EXP	TASA NO EXP	RP	IC	p
Lumbalgia					
Valoración en el trabajo	11	57	.19	(.08-.44)	.006**
Índice de control	10	55.5	.18	(.08-.40)	.002**
El trabajo permite desarrollar creatividad e iniciativa	9.5	43	.22	(.10-.50)	.000*
Trastornos psicósomáticos					
Valoración en el trabajo	18	57	.32	(.15-.67)	.030**
Apoyo Social	18	67	.27	(.13-.53)	.015**
Índice de control	17	56	.31	(.15-.63)	.016**
El trabajo permite desarrollar creatividad e iniciativa	17	43	.4	(.19-.84)	.024*
Hipertensión					
Apoyo Social	17	67	.25	(.13-.51)	.012**
Trastornos mentales					
Apoyo Social	12	50	.25	(.10-.63)	.037**
Decidir sobre el ritmo de trabajo	11	36	.32	(.13-.77)	.014*
Trastornos del sueño					
Decidir cómo realizar el trabajo	4	27	.14	(.03-.53)	.017**
Decidir sobre el ritmo de trabajo	4	21	.18	(.04-.71)	.034**
El trabajo le permite aprender nuevos conocimientos	4	21	.18	(.04-.71)	.034**
El trabajo permite desarrollar creatividad e iniciativa	4	21	.18	(.04-.71)	.034**
Salir a pasear con hijos, pareja, amigos	2	17	.13	(.03-.63)	.009**

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

Tasa por cada 100 trabajadores

**Eisher

RP: Razón de Prevalencia

* X²

IC: Intervalo de Confianza

El apoyo social por su parte disminuyó en 75% la posibilidad de padecer hipertensión y trastornos mentales. Para este último padecimiento, cuando los trabajadores comentaron sentir la libertad para decidir el ritmo de su trabajo tuvieron 68% menos probabilidad de sufrir alteraciones mentales.

Finalmente aquellos conductores que salían a pasear con la familia, que percibían la posibilidad de elegir la manera y el ritmo de trabajo y que consideraban desarrollar nuevos conocimientos, creatividad e iniciativa tuvieron un 80% menos probabilidades de reportar trastornos del sueño.

En todos los casos los componentes humanizantes disminuyeron la probabilidad de la aparición de diversos daños a la salud. Estas condiciones le brindan al trabajo un contenido novedoso y gratificante en donde los trabajadores se sienten valorados y apoyados, lo que genera diversos efectos positivos en la salud física y mental de los individuos.

ANÁLISIS MULTIVARIADO

Para determinar si el peso de los componentes humanizantes al analizarse en conjunto de las exigencias se realizó un análisis de regresión logística multivariada que se muestra en la tabla 10.

Tabla 10. Razones de prevalencia para trastornos psicosomáticos e hipertensión*

Variables	RP	IC 95%
Trastornos psicosomáticos		
Trabajar en espacios reducidos	6.9	(1.7-29.3)
Índice de Apoyo Social	.28	(.09-.85)
Hipertensión		
Hombros tensos	2.9	(1.1-7.6)
Índice de Apoyo Social	.12	(.02-.76)

Fuente: Encuesta individual para la salud de los trabajadores, 2009

*Modelo ajustado por las mismas variables.

Se observa que el papel de componentes humanizantes como valoración del trabajo e índice de control se desvaneció. La variable de apoyo social fue el único componente que al incluirlo en el modelo mantuvo un efecto amortiguador, pues disminuyó en un 78% la posibilidad de presentar trastornos

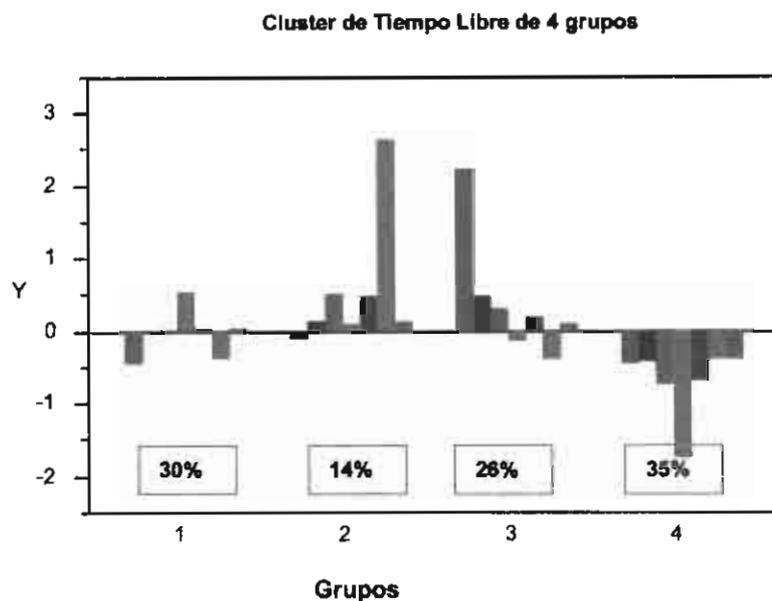
psicosomáticos y en un 88% la posibilidad de padecer hipertensión, comparados con aquellos que no percibían apoyo social. Es importante considerar que al analizar el efecto de la variable de apoyo social no se observó gran variabilidad, pues más del 90% reportaban percibir apoyo social, por lo que habrá que ser cuidadosos a la hora de considerar los resultados.

El trabajar en espacios reducidos aumentó casi siete veces la posibilidad de presentar trastornos psicosomáticos comparados con aquellos que no reportaban esta exigencia. Mientras que aquellos trabajadores que comentaron trabajar con hombros tensos mostraron casi tres veces más la posibilidad de padecer hipertensión.

Posteriormente con la finalidad de reconocer si el agrupar distintas variables aumentaba o disminuía la posibilidad de desarrollar algún padecimiento se realizó un análisis de conglomerados o cluster. Se eligió la variable de tiempo libre ante otras debido a que refleja con claridad el efecto que puede tener la actividad sobre la vida cotidiana de un conductor, en este caso uso pasivo del tiempo libre es una condición que se asocia con el desarrollo de diversos padecimientos.

Se agruparon las siete variables con las que se midió la variable de tiempo libre (estudia con regularidad, practica deporte, frecuenta amigos, sale de paseo, lee, realiza actividades comunitarias y ve televisión en su tiempo libre) y se construyeron 4 conglomerados o cluster mediante la estandarización de los puntajes con la finalidad de identificar con claridad las diferencias entre cada grupo. Cada grupo muestra el porcentaje por el que está compuesto, por ejemplo el grupo 1 se compuso por el 30% de la población.

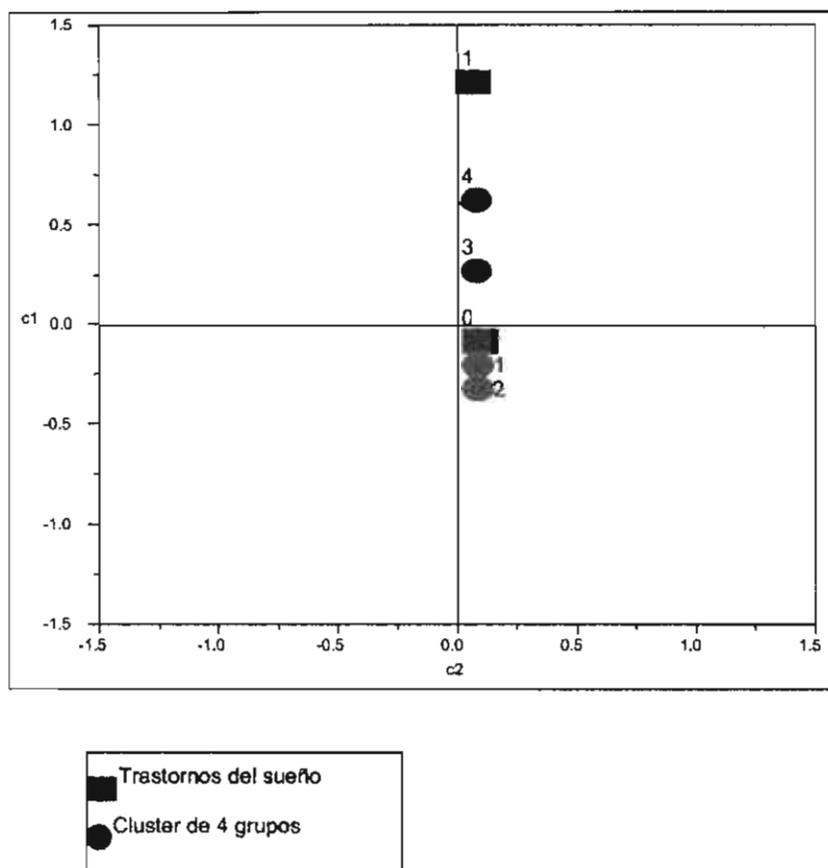
Figura 1. Conglomerado de la variable de tiempo libre



- Y
- Estudia con regularidad
 - Practica deporte
 - Frecuenta amigos
 - Sale de paseo con familiares
 - Lee con regularidad
 - Realiza actividades comunitarias
 - Ve TV en su tiempo libre

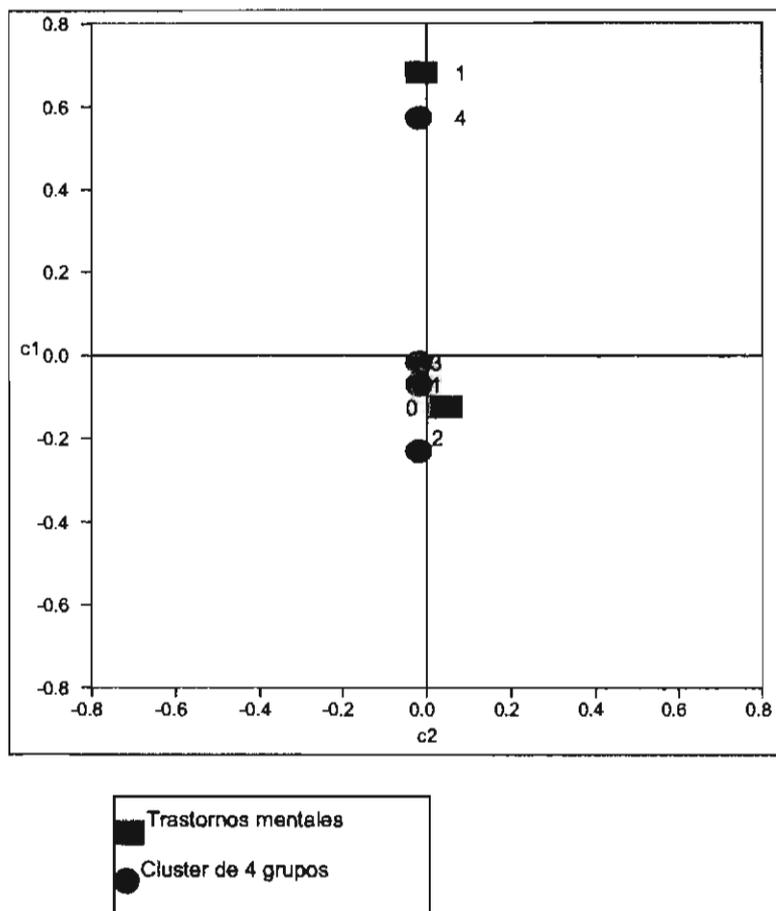
Los resultados reflejan que al conformar los conglomerados, el grupo número que uno mostró puntajes bajos, particularmente en la pregunta que hace referencia a la frecuencia con la que estudia y cuando realiza actividades comunitarias. El grupo cuatro presenta los puntajes más bajos, o por debajo de la media, particularmente el que mide la continuidad con la que los trabajadores salen a pasear con la familia. Mientras que los conglomerados restantes expresan datos más altos.

Figura 2. Análisis de correspondencia de Trastornos del Sueño con el conglomerado



En la figura anterior se observa la distribución de los cuatro conglomerados. El grupo 4, se caracteriza por que todos sus puntajes están por debajo de la media, y como se puede apreciar es el que se encuentra más próximo a la aparición de trastornos del sueño, mientras que los grupos 1 y 2 cuyos puntajes son más altos, tienen menores posibilidades de presentar el padecimiento, esta asociación es estadísticamente significativa, $p < .01$

Figura 3. Análisis de correspondencia de Trastornos Mentales con el conglomerado



En la figura 3 se muestran la distribución de los conglomerados y su asociación con la posibilidad de padecer trastornos mentales, nuevamente aquellos trabajadores que conformaron el grupo cuatro son los de mayor riesgo de sufrir la enfermedad, siendo esta asociación estadísticamente significativa, $p.0108$.

El análisis por conglomerados es una herramienta estadística que tiene la facultad de revelar el efecto potenciado al agrupar diversas variables y observar su efecto, en esta caso en la aparición de daños a la salud. Unos de los puntos esenciales en el proceso de reproducción social del trabajador es el uso de su tiempo libre, la importancia del mismo puede apreciarse en las asociaciones entre las variables y la posibilidad de presentar algún padecimiento.

El análisis estadístico que se muestra en esta sección ha permitido ir dibujando el perfil de salud enfermedad de los conductores, así como describir su percepción del entorno laboral en el que se desenvuelven. Después de las diversas pruebas estadísticas fue posible dar respuesta a la pregunta de investigación y su asociación con las distintas exigencias así como el papel de los componentes humanizantes.

En la siguiente sección se describirá el análisis cualitativo de las entrevistas practicadas a los trabajadores, estos resultados permiten comprender una faceta más del trabajador y brinda la posibilidad de conocer al conductor con una identidad individual y colectiva, además que se describe el impacto del trabajo sobre su vida cotidiana.

ANÁLISIS CUALITATIVO

Se realizaron 4 entrevistas a profundidad, 2 con operadores de Minatitlán y 2 con conductores de Mérida, posteriormente se transcribieron las respuestas y con base en los temas propuestos en la metodología se realizó un análisis de las mismas identificando las secciones más significativas.

Los conductores son personajes que se distinguen de otros grupos de trabajadores pues poseen características que los diferencian notablemente. Comúnmente son de complexión robusta, su apariencia intenta mostrar a un individuo rudo, autoritario y con gran tenacidad, su manera de caminar refleja las largas horas que pasan ante el volante.

Su manera de hablar tiende a ser muy agresiva, utilizan un gran número de palabras altisonantes, su tono es fuerte y siempre busca decir la última palabra. Se considera a sí mismo un aventurero y en cierto sentido lo es, debe sortear un gran número de dificultades para realizar su trabajo como se le exige que lo haga. Sin embargo debajo de este personaje tan peculiar con una devaluada imagen ante la sociedad, se encuentra un individuo igual que cualquier otro, pero con un trabajo tremendamente exigente.

Aunque la gente no lo vea nosotros tenemos sentimientos, sentimos la soledad en el camino como un ser humano cualquiera.

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

La vida cotidiana de los operadores

Cruz (2001) ofrece una definición de vida cotidiana que hace referencia a todas las actividades que el hombre lleva a cabo tanto en su grupo familiar, como en la comunidad. Los operadores son personas cuya vida cotidiana se va desarrollado en torno a su actividad laboral, el contacto con la familia y el tiempo libre, se programan de acuerdo a los horarios de trabajo y descanso, debido a que son trabajadores que pasan casi todo su tiempo viajando, a eso se dedican y viven para realizar esta tarea.

El periodo que pasan en su casa es muy reducido, pues en algunas ocasiones los camioneros encuentran trabajo en otros estados de la república y deben trasladarse grandes distancias para llegar a su hogar.

Estoy fuera de mi casa de 10 a 15 días y para llegar a ella hago alrededor de 4 horas
Armando Domínguez Díaz, 46 años, Minatitlán

Voy a mi casa cada mes y cuando voy estoy uno o dos días, dependiendo de que tan seguido
tenga el viaje
Mauricio Cárdenas, 54 años; Minatitlán

El tiempo libre y los descansos son condiciones a los que muy pocos conductores de carga pueden aspirar de manera frecuente, por ello en la mayoría de casos cuando gozan de ellos, hacen lo posible por pasar tiempo con la familia, sin embargo pareciera que son invitados al hogar, más que miembros del mismo.

Cuando estoy en mi casa, trato de escuchar a mi esposa y que ella me escuche, aunque sea
poco el tiempo que estamos juntos, pues comparado con el tiempo que uno se pasa
trabajando, el lapso de estancia con la familia no es nada, es como un abrir y cerrar de ojos.
Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

En todo hogar existen labores de mantenimiento que se deben realizar periódicamente, por ejemplo, pintar, podar, realizar trabajo de electricidad, plomería y actividades que comúnmente llevan a cabo los hombres de la familia; situación que no es excluyente de los operadores. En numerosas ocasiones los conductores deben elegir entre realizar las tareas del trabajo doméstico y pasar tiempo con la familia, ya que ejecutar estas tareas reduce el poco tiempo de convivencia con los suyos, pues los trabajadores llegan al hogar y se sienten muy agotados por su actividad tan intensa, reduciendo notablemente los ánimos para convivir con la familia.

Cuando uno va muy cansado pues nada más llega a dormir y no da tiempo de nada más.

Marcelo Gomez, 34 años, Minatitlán

Debido a los cortos periodos de descanso la convivencia familiar se ve seriamente afectada, poniendo en riesgo la estabilidad de la misma y de todos sus miembros. Los conductores llegan a sus hogares muy agotados y sin ánimos de convivir o de realizar actividades comunes, lo que provoca que el trabajador se aisle. Ante este hecho se hace evidente el efecto de su trabajo en la vida cotidiana del trabajador

A veces cuando llego a mi casa me quiero ir a dormir, pero eso molesta mucho a mi esposa. Y es que aparentemente duermes pero no descansas(...)

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

El ser camionero, es una actividad que puede llegar a ser tan exigente que los conductores desarrollan altos grados de enajenación, ya que su vida gira en torno al desempeño de su trabajo, llegan a conducir las 24 horas del día, duermen dentro de la unidad, comen en establecimientos de la carretera; su vida transcurre al recorrer los distintos caminos.

En este tipo de actividad no existen días preestablecidos de trabajo o descanso, estas situaciones se supeditan a las necesidades laborales. Los conductores no saben con certeza cuando serán sus días de descanso. Algunos trabajadores no saben que hacer al llegar sus días libres, pues no planean actividad alguna. En muchas ocasiones se quedan en las instalaciones de la empresa, pues las han asimilado como su hogar. Tal parece que en los días de descanso los operadores ponen pausa a su vida, y la continúan cuando empieza su siguiente viaje.

Si no tengo viaje, me la paso aquí en la empresa todo el día, a veces en la tarde me voy a dar una vuelta por el parque y voy a visitar a mi hermano que vive por aquí cerca.

Ramón Alcaraz Domínguez, 41 años, Mérida

En ciertas investigaciones se menciona la dificultad de los operadores para generar redes de apoyo social debido a los periodos de trabajo prolongados y turnos tan irregulares a los que se someten (Tse, y cols. 2006).

Los conductores son trabajadores principalmente solitarios, frecuentemente realizan el recorrido sin acompañantes, en general no tienen grandes redes de apoyo social. Sus compañeros de trabajo y la gente que conocen durante el camino son sus únicas fuentes de apoyo, no obstante no son relaciones permanentes. No poseen el tiempo para la creación y fomento de nuevas amistades.

No visito con frecuencia a mis papas o hermanos, porque cuando hay la oportunidad a lo mejor estoy cansado o no tengo mucho tiempo, a los amigos tampoco se les visita y luego dicen que uno ya no les quiere hablar y la amistad se va acabando.

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Sin embargo al indagar sobre el apoyo de sus compañeros de trabajo casi todos los conductores comentaron sentirse respaldados, en caso de sufrir algún accidente o falla mecánica recibían ayuda inmediatamente. También se mostraron reservados ante la posibilidad de comentar sus problemas personales con sus compañeros, lo que en general es una característica masculina.

Satisfacción laboral

A pesar del trabajo tan extenuante que realizan los trabajadores comentan sentirse muy satisfechos con su trabajo, para ellos es un motivo de orgullo. La dificultad que requiere conducir un vehículo de tales dimensiones representa un reto que ellos superan en cada viaje. Casi todos los conductores comentan el disfrutar sus viajes, el hecho de conocer lugares y personas nuevas son situaciones que reportan como muy agradables.

Los transportistas de combustible se perciben con un estatus mayor al de otros conductores, pues ciertamente se exponen a muchos mayores riesgos y deben realizar su actividad con mucha pericia, por lo que se consideran como temerarios al volante, donde se requiere de gran valor y fortaleza para desempeñar el tipo de trabajo que ellos realizan.

Tal vez es inexplicable, pero me gusta lo que hago. Cuando manejo siento emoción, es un reto (...) las personas que no conocen lo que hago no lo entenderían, las maniobras, que se deben hacer en la unidad, el clima o el tipo de carga y la habilidad que se requiere no son sencillas

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Efecto del trabajo sobre la vida familiar

Existen muy pocas evidencias del efecto del trabajo de los conductores de carga sobre su vida familiar. Es bien sabido que los horarios tan apretados y tiempos de trabajo prolongados deteriora notablemente la relación entre los miembros de la familia; los trabajadores poco participan en la educación de sus hijos y en las festividades familiares, restricciones que perciben como uno de los principales sacrificios que su trabajo requiere, pero que están dispuestos a llevar a cabo para lograr la recompensa económica, misma que les servirá para el sostenimiento del hogar. Por su parte la familia desarrolla su dinámica, considerando que uno de sus miembros se encuentra ausente y en muy pocas ocasiones contarán con el apoyo que éste representa.

Los operadores son esposos ausentes, llegan a su casa a pasar horas o un par de días y sólo perciben un poco de la realidad cotidiana de la familia e intentan que su convivencia sea lo más agradable posible, pues el tiempo del que disponen siempre es limitado. En el lapso de convivencia tan restringido los trabajadores evitan tener diferencias con su esposa e hijos, lo que en muchas ocasiones genera que no se resuelvan los problemas latentes y se acumulen diversos resentimientos.

Pues saludo a todos con mucho ánimo, me baño y salgo, los saco a cenar, tratar de consentirlos, pues casi no estoy en mi casa y me gusta disfrutar con ellos del tiempo que tengo

Jorge García, 36 años, Mérida

Algunos conductores consideran que su principal obligación es la monetaria y se enfocan a ella totalmente, de tal manera que en muchas ocasiones dan por sentado que su único papel en la familia es de sostén económico, considerando el éxito o fracaso de la familia como responsabilidad de otros miembros, pues ellos han cumplido con lo que les corresponde, brindar los recursos económicos.

Yo hago lo que me toca, nos les falta nada y me encargo de la "mantención", pero en firmeza y disciplina pues la mamá, ella ha hecho lo más duro
Jorge García, 36 años, Mérida

La ausencia tan prolongada del operador tiene serios efectos sobre la relación conyugal, muchos operadores reportan tener muchos problemas con sus esposas, pues la ausencia de la pareja genera celos y desconfianza de ambas partes, además que esta situación es sumada al estereotipo del trailerero (Bronfman-Pertzovsky, Leyva-Flores y Negroni, 2001), como un hombre "mujeriego", produciendo constantes problemas entre la pareja.

Fui casado y tengo un hijo, y pues me "quemaron las patas" (me fueron infiel), yo le decía a la que era mi esposa, dime la verdad tienes a otro, y ella me dijo, -nunca estás y todo el dinero que me mandas no es suficiente-, yo necesito a un hombre que esté todos los días. Yo le dije, -tu sabías como era y a lo que me dedicaba y pues me separé
Ramón Alcaraz Domínguez, 41 años, Mérida

Uno anda afuera por mucho tiempo, hay mucha desconfianza de la pareja, ellas piensan.....con quien anda, por qué tanto tiempo, segura ya tiene otra mujer.
Jorge García, 36 años, Mérida

La pareja juega un papel fundamental en las familias de los operadores, pues es la que imparte la autoridad y mantiene la disciplina en los miembros de la familia, pocas veces cuenta con la presencia del operador para respaldar sus decisiones, no puede esperar a que él esté presente para poner límites, hacer respetar las reglas, ella es la encargada de hacerlo. La mayoría de conductores hablan por teléfono casi todos los días a su hogar y de esta manera buscan hacerse presente en la familia, sin embargo, terminan perdiendo mucha autoridad ante los hijos, ya que la principal responsabilidad del buen funcionamiento de la familia recae sobre la esposa.

Mi esposa es la que se ha encargado de educarlos y criarlos, yo la apoyo cuando estoy en la casa, pero ella es la que más convive con ellos, siempre estoy comunicándome con ellos por teléfono y pues por ahí les llamo la atención, siempre les insisto en que obedezcan a su mamá.

Armando Dominguez Díaz, 46 años, Minatitlán

Los operadores que son padres se enfrentan a un gran reto cuando se trata de **mostrar** autoridad ante sus hijos. Al llegar a su casa después de semanas de ausencia les es difícil imponer reglas y castigos, que en muchas ocasiones son consecuencia de sucesos que pasaron hace días y resulta irrelevante e ilógico mostrar acciones para corregirlos. La esposa busca el apoyo de su pareja para disciplinar a sus hijos sin embargo lo que el operador busca es convivir con la familia y pasar un buen rato.

Cuando mi esposa llegaba quejándose del comportamiento de uno de mis hijos sólo la escuchaba y le decía que iba a hablar con ellos o a regañarlos, pero no lo hacía, imagínese, nunca estoy con ellos y llegaba a regañarlos pues no, me van a odiar.

Jorge García, 36 años, Mérida

En muchos casos los trabajadores reportan sentir que la familia no valora el esfuerzo que ellos realizan, si no que reciben constantes reclamos **respecto** a su ausencia, considerando que sus viajes son placenteros y emocionantes. Sin embargo consideran que la familia poco sabe de las **eventualidades** que el conductor debe sortear en el camino, de los riesgos a los que se expone y de las condiciones tan difíciles que debe soportar para **desempeñar** de manera adecuada su actividad.

es bastante difícil porque a veces pasan cosas en el camino(...) se tiene que manejar con lluvia, con neblina, y esas cosas la familia no las sabe, no las comprende, uno va sólo y sólo uno las sabe.

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

No me gustaría terminar como mis demás compañeros. Ellos dedicaron su vida a esto, y su familia no lo entendió, se pierde el respeto de los hijos, se pierde el cariño de la esposa y muchos han terminado solos.

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Los periodos de trabajo tan extensos involucran a los trabajadores y a sus familiares en un círculo vicioso donde los integrantes de la misma se sienten desatendidos por el miembro ausente, reclaman atención y se muestran resentidos por los periodos de abandono. Por el otro lado los conductores se consideran culpables por sus largos episodios de trabajo pero también se resienten con la familia porque consideran que no valoran el esfuerzo que realizan.

Efectos del trabajo sobre la salud

Tal como se mencionó anteriormente existen varias investigaciones que han evidenciado diversos daños a la salud en operadores (Fernández, 1991; OIT, 1998; Word, 2000 y Tse y cols, 2006), ya que sus condiciones de trabajo pueden llegar a ser muy adversas, teniendo diversas consecuencias a nivel físico y psicológico. Al explorar de manera cualitativa la percepción de los trabajadores respecto a su salud se notó que ven la posibilidad de enfermarse como una consecuencia lejana, sin posibilidades concretas de que les pase a ellos, pero la convivencia con compañeros de mayor edad y experiencia los han hecho reconocer el riesgo al que se exponen al observar diversos efectos sobre la salud, inclusive muchos son hijos de operadores y han podido percatarse de las enfermedades de sus familiares.

También he aprendido que si uno trabaja en exceso se desarrollan enfermedades, te acarrera problemas del corazón, diabetes, de hipertensión, llega un momento en el que nunca estás en tu casa y cuando estés, vas a estar enfermo.

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Una de las principales exigencias a las que se exponen los operadores es el trabajo nocturno, la cual es una de las condiciones que se ha descrito como sumamente perjudicial para la salud de los trabajadores, debido a que se deteriora el tiempo de reacción y el procesamiento de información (Bastarrachea-Sosa y cols, 2001; Pineda, 2002; Gómez-Lara, 2002; Castro, Gallo y Loureiro, 2004).

Los horarios de actividad y el trabajo nocturno son exigencias que desgastan mucho a los conductores, pues su actividad requiere atención constante, es por ello que el tema de los accidentes es de primordial importancia. Después de un tiempo de conducir durante la noche y no descansar de manera adecuada se va acumulando fatiga que después de un tiempo se vuelve crónica, esta condición se haya asociada a varios padecimientos. Sin embargo a pesar de los efectos que tiene para la salud, para los operadores es un horario que utilizan con más frecuencia por que reportan tener menor dificultades con el tránsito vehicular.

El trabajar en la noche es muy duro, pero para nosotros la noche es el mejor horario para manejar no hay calor, no hay tráfico, avanzas más rápido, no batallas con nadie, trabajas más cómodo

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Además de todos los efectos a la salud, el trabajo nocturno es una de las principales razones del consumo de drogas, aunque el objetivo de la investigación no se centra en este punto, el mantenerse despierto durante la noche es una condición indispensable para todo trabajador y los conductores terminan acostumbrándose al horario percibiendo esta condición como inofensiva, considerando un mínimo riesgo. Es preocupante notar que los conductores ya sufren de las consecuencias del trabajo nocturno, sin embargo parece que consideran que los efectos a largo plazo son efectos que ellos no van a presentar o que las enfermedades que se generen serán de poca relevancia y podrán tolerar sin ningún problema.

¿Cree que le afecte su salud el desvelarse?

Si, en el sistema nervioso, cuando pasa más de 20 horas que no duermo, yo no me siento normal. Ya cuando me acuesto descanso y duermo mucho, tengo el sueño muy pesado, pero como que no alcanza a recuperarse igual.

Jorge García, 36 años, Mérida

(...) hay momentos que ya no puedes seguir despierto, te sientes muy mal, yo me doy cuenta que ya estoy muy agotado y que debo irme a dormir porque mis reflejos son más lentos, la vista se me cansa y veo borroso. Es como una borrachera, uno toma y toma y luego viene la cruda, igual es con el desvelo... uno puede desvelarse mucho y después se siente uno muy mal, no te repones, por eso debemos aprender a prevenir el desvelo muy fuerte (...)

Marcelo Gómez, 34 años, Minatitlán

Las enfermedades más frecuentes en los operadores se relacionan con el sobrepeso y obesidad, como es el caso de hipertensión y diabetes (Aguilar-Zinser y cols 2007; Rayo, 2007), estos padecimientos son exacerbados por la poca actividad física y la mala alimentación. Los conductores tienen una actividad prácticamente sedentaria y sus horarios de trabajo, tan extensos no les permite realizar una actividad física constante, además que su dieta se restringe a las opciones que encuentran en el camino, pocas veces consumen frutas y verduras, más bien, los alimentos a los que tienen alcance son ricos en carbohidratos y calorías.

Yo soy hipertenso, mis indicaciones médicas son hacer ejercicio y cuidar mi alimentación, me da tiempo de hacer ejercicio, aquí hay campo y puedo caminar o correr un poco, lo que no puedo seguir es la dieta, uno se conforma con lo que encuentra en el camino, cuando puedo intento comer fruta o verduras, pero en el camino venden sólo carne.

Jorge García, 36 años, Mérida

Riesgos y exigencias percibidas por los trabajadores

El desempeñarse como conductor de carga lleva implícito diversos riesgos, el traslado del producto, las contingencias del camino y las condiciones de la unidad son circunstancias a las que día a día deben enfrentarse. Al mismo tiempo la manera en como está organizado su trabajo agrega una exigencia mayor al desempeño de sus actividades, sus horarios y tiempos de trabajo son particularmente duros.

Es difícil que los trabajadores identifiquen con claridad las diferencias entre riesgos y exigencias, más bien perciben con gran naturalidad los diversos requerimientos a los que se enfrentan bajo la consideración de que son condiciones normales y propias de su actividad, que constituyen su trabajo y no hay manera de que sea de otra forma.

Inclusive consideran que muchos de los efectos del trabajo sobre su salud son consecuencia de una inadecuada forma de cuidarla. Los trabajadores asumen que el quedarse dormido ante el volante es su responsabilidad y un error que se obligan a no cometer, pues es su deber soportar días sin descansar y mantenerse con la mayor atención posible, no culpan a sus horarios de trabajo ni a las jornadas tan extensas.

Al indagar sobre la percepción de riesgo de los trabajadores, respondieron lo siguiente:

La carga que transportamos es un riesgo, pero de nosotros depende si nos cuidamos o no. Tenemos que tener mucha precaución y andar siempre alerta, muchas veces cuando pasa un accidente es por que el conductor se descuido, debemos seguir las indicaciones, no exceder el limite de velocidad, siempre ir pendiente en el trabajo, no debemos pensar en la familia o en otros problemas que tenemos, yo siempre le recomiendo a mis compañeros, que hay que pensar que la carga que llevamos es un riesgo para nosotros y los demás, en un descuido lastimamos a gente inocente, un accidente cualquiera lo podemos tener, pero en nuestro caso casi siempre es mortal

Ramón Alcaraz Domínguez, 41 años, Mérida

Las exigencias son condiciones que se generan por la manera en como se organiza el proceso de trabajo, sin embargo son percibidas como requerimientos extras por parte de los patrones. Por ejemplo los conductores asumen con naturalidad y como una característica normal que no puedan dormir en 24 horas o que pasen semanas sin visitar a su familia, pero cuando el patrón “les exige” que deben llegar en menos tiempo del establecido a su destino, consideran que su trabajo tiene muchas “exigencias”.

Uno de los trabajadores entrevistados comentó que considera una exigencia cuando le dicen: *lleva un cargamento y lo están apurando, "...¡debes llegar tal hora y tal día!"* (Jorge García, 36 años, Mérida).

Los conductores, conviven con muchas dificultades, algunas de ellas se presentan durante la ejecución de su actividad, mientras conducen deben estar muy atentos a todas las eventualidades del camino, tal como lo señala *Marcelo Gómez*:

Cada viaje es un reto, porque se tienen que superar varias cosas, el que va manejando borracho, el que va rebasando o se va cerrando, a los muchachos que se van de parranda en el fin de semana. Uno debe cuidar a los demás conductores y debe cuidarse al mismo tiempo.

En cada viaje uno debe cuidar su vida y la de los otros conductores (...)

El tiempo de carga y descarga, los horarios de trabajo, el trabajo nocturno, el estar lejos de la familia, la alta concentración para desempeñar su trabajo son algunas de las exigencias a las que deben enfrentarse todos los conductores y aunque en esta empresa no existe un tiempo estricto para la descarga, los operadores intentan realizar la mayor cantidad de viajes posibles para recibir un mejor ingreso, sucediendo lo que Noriega (1993) denomina "monetización de la salud".

(...) entre más viajes realices mayor es tu ganancia, así que si un operador quiere ganar más no duerme en los viajes para hacer menos tiempo y regresar a cargar nuevamente (...)

Marcelo Gomez, 34 años, Minatitlán

La posibilidad de accidentarse es un riesgo latente para todo conductor, lamentablemente gran parte de ellos han sufrido algún tipo de accidente de diversa gravedad en el camino. Los accidentes para los conductores que transportan combustible son casi siempre mortales y en muchos de los casos los operadores además de sufrir lesiones físicas se deben enfrentar a un proceso de investigación que puede llevarlos a perder su trabajo.

(...) un coche se me impactó en el lado izquierdo, y al maniobrar, me subí a la banqueta y se desprendió la caja, por ese accidente perdí el trabajo(...)

Marcelo Gomez, 34 años, Minatitlán

Además de la posibilidad de accidentes, los conductores deben enfrentarse al peligro de los asaltos en el camino, una situación cada vez más frecuente y que está íntimamente relacionada con el valor de la carga que transportan, agregando una condición más de peligro al desempeño de su actividad. Uno de los operadores entrevistados comentó que lamentablemente su hijo de 30 años, (que también era conductor) fue asesinado el año pasado, al ser asaltado cuando transportaba un contenedor con artículos de importación en el norte del país.

La mayoría de conductores procuran no pararse en la carretera, buscan lugares establecidos como gasolineras y paraderos, donde normalmente otros conductores paran para comer o descansar, pues son lugares más seguros para ellos, sin embargo aún así deben estar atentos para no ser asaltados, pues en algunas ocasiones les roban las llantas de la unidad.

El desempeñarse como operador es una actividad muy demandante, la exposición a distintos riesgos como el calor, los químicos, la posibilidad de sufrir accidentes además de las exigencias como el horario de trabajo, las jornadas extensas, la supervisión estricta son condiciones comunes y frecuentes entre los trabajadores. Renunciar al contacto familiar es parte de su actividad, situación que genera serios problemas alrededor de la misma. Si bien es verdad que reciben un salario que les permite solventar bien sus necesidades, la mayoría, principalmente aquellos que no perciben componentes humanizantes en su actividad terminan pagando un precio muy alto, el cual implica un importante deterioro de su salud y renunciar al contacto de los suyos por periodos muy largos.

DISCUSIÓN

En los últimos años los procesos de trabajo han sufrido modificaciones evidentes. Muchas de estas actividades han quedado totalmente automatizadas, de igual manera el trabajador ha variado también su participación, anteriormente ejercía una actividad manual y empleaba todo su cuerpo, actualmente, en algunos procesos, su función se limita a supervisar o bien emplear sólo alguno de sus miembros.

Si bien es cierto que en la actividad de los operadores se han realizado cambios y transformaciones, éstos se han enfocado a los medios de trabajo, por ejemplo se han incorporado mejoras ergonómicas y tecnológicas a los vehículos y se han mejorado notablemente las condiciones de la carretera, pero la forma de conducir permanece igual desde sus inicios.

Diversos son los daños a la salud que la literatura especializada ha documentado, en este grupo de trabajadores pero poco se ha considerado la manera en que la organización de la actividad genera estas condiciones, trabajan jornadas de hasta 24 horas, frecuentemente conducen durante la noche, no descansan con regularidad y permanecen lejos de la familia. Para muchos de estos operadores es cuestión de tiempo presentar alguna alteración o padecimiento.

Los conductores de carga laboran en condiciones muy demandantes y como se observó a lo largo de la investigación, estas situaciones no sólo amenazan su salud, muchas veces también ponen en riesgo su vida y la de otras personas, aunado a que el tipo de material que trasladan potencia la peligrosidad de la tarea al ser sustancias explosivas.

Para los conductores el trabajo es un elemento fundamental de su existencia, pues la cantidad de horas laboradas y el tiempo que pasan sin frecuentar a su familia determina gran parte de su salud y del uso de su tiempo libre. Sandoval, (1996) considera que la vida cotidiana se compone por un espacio y tiempo particular donde el sentido común asume forma y contenido, es al mismo tiempo la división del tiempo y el ritmo de vida del individuo. Es la organización, día tras día de la vida.

Existe una línea muy tenue que separa el trabajo de la vida cotidiana de estos trabajadores, todo gira en torno a su labor, su tiempo libre, apoyo social y familia están permeadas por ella. La mayoría de actividades que realice el operador está supeditada a los tiempos de la conducción. A diferencia de aquéllos trabajadores que tienen un horario establecido en donde termina su jornada, los conductores apenas gozan de tiempo para realizar actividades fundamentales para su recuperación, como el dormir y comer. Además que se reduce el tiempo de convivencia al mínimo, el contacto parental y marital es inexistente, situación que genera una gran cantidad de conflictos.

Tse, y cols. (2006), los describen como personas solitarias y con dificultades para generar redes de apoyo social. Sin embargo para esta investigación los resultados demuestran lo contrario, los conductores perciben un gran apoyo de sus compañeros. Es muy importante para los conductores sentir confianza en sus compañeros ya que serán los primeros en acudir en caso de algún incidente y la comunicación que se da entre ellos por medio de radio les permite distraerse y no percibirse como trabajadores aislados.

Por medio de las entrevistas fue posible percibir como el operador es absorbido casi en su totalidad por la dinámica laboral, mantienen un escaso contacto con su familia, no participan en la educación de los hijos, no pueden asistir a los eventos y fiestas. Las ausencias tan prolongadas originan constantes dificultades entre sus miembros.

El problema de los tiempos de conducción ha sido legislado por la Organización Internacional del Trabajo (1998), estableciendo que cada cuatro horas de conducción, debe haber un periodo de descanso de una hora y limita el tiempo total de trabajo a nueve horas diarias. Sin embargo en la realidad los camioneros no respetan periodos de descanso, pues comentaron que normalmente manejan hasta 24 horas continuas, realizando descansos sólo para comer y pasar al baño.

Los trabajadores perciben la naturaleza de su actividad como algo cotidiano. A través de las entrevistas fue posible notar su percepción respecto a los riesgos y las exigencias con las que conviven diariamente. Consideran que el pago recibido le da derecho a la empresa para someterlos a exigencias casi imposibles. y se someten a condiciones que ellos dan por "normales" o como parte de su trabajo. Noriega (1993) ha denominado a este fenómeno como "monetarización de la salud". Donde los conductores venden su mano de obra a un buen precio, sin embargo el pago que perciben no compensa su salud física, mental y la posibilidad de convivencia con la familia.

Su percepción se hace notoria cuando evalúan que la responsabilidad de un accidente es únicamente de ellos, aun considerando que trabajaron por 24 horas continuas y al sufrir algún descuido, asumen que la culpa es sólo suya. Perciben que las características tan peligrosas de su trabajo son simplemente uno de los aspectos cotidianos con los que han aprendido a vivir.

En la investigación fue posible notar que aquellos conductores que apreciaron de manera más dañina los riesgos y exigencias, tienen más posibilidades de mostrar diversos daños a la salud, mientras quienes ven estas situaciones como menos amenazadoras presentan menores tasas de enfermedad.

El papel de la percepción individual es fundamental al evaluar la satisfacción laboral, pues cuando se analizan los resultados se hace evidente que los conductores se exponen a diversas condiciones extremas, que objetivamente son dañinas, los riesgos son peligrosos y las exigencias extenuantes. Sin embargo a pesar de ello, de manera cualitativa y cuantitativa se encontró que los operadores aprecian su trabajo y se muestran satisfechos con él.

Los componentes humanizantes que se midieron no sólo le agregan significado a la actividad también la transforman a los ojos del trabajador, pues tal pareciera que el describe una realidad distinta a la que un externo pudiera evaluar. Aún con las jornadas extendidas, los turnos nocturnos y la poca convivencia de la familia, los conductores se perciben como trabajadores afortunados, pues realizan un trabajo que les gusta.

Es necesario aclarar que no se trata de promover una visión en donde el trabajador minimice la percepción de los daños potenciales. Al contrario es un deber de la institución y un derecho del trabajador estar informado de los probables efectos que su actividad puede tener sobre salud, al generar diversas patologías y fomentar el desarrollo de trastornos mentales .

Enfermedades como la hipertensión y la diabetes son un problema de salud nacional, sin embargo se hayan exacerbadas en los conductores por el estilo de vida que deben adoptar al desempeñar su actividad, a lo largo de esta investigación se presentaron diversos estudios que han determinado la presencia de estos padecimientos en la población (Wood, 2000).

Se ha demostrado que los diversos daños a la salud se relacionan con la presencia de condiciones laborales que se perciben como estresantes, como puede ser el caso de estar bajo un estricto control de calidad.

Barrientos (2004) ha descrito: "el trabajador se enfrenta en este momento a un medio que puede resultar hostil, dependiendo de su experiencia e interpretación, sobrellevará aquellas cosas que no le afecten y responderá a aquellas que le signifiquen una molestia, un reto o un conflicto, lo que se transformará en distrés vivido."

En una investigación realizada por Natarén y Noriega (2004) encontraron asociaciones entre trabajo repetitivo, esfuerzo físico y posiciones forzadas sostenidas con la aparición de trastornos musculoesqueléticos, fatiga e hipertensión. Los autores argumentan que la extensión de las jornadas ha repercutido en la generación de los padecimientos anteriores.

La somnolencia deteriora variables funcionales psicomotoras y neurocognoscitivas, como el tiempo de reacción, la capacidad de vigilancia, juicio y atención, así como el procesamiento de información, lo cual puede traducirse en accidentes para los conductores de vehículos (Castro, Gallo y Loureiro, 2004; Bastarrachea-Sosa y cols. 2001).

De acuerdo con Stellman y Daum (1986) citado en Barrientos (2004) la fatiga es producida por la acumulación de diversos tipos de distrés, es decir, la fatiga es la impronta que el distrés deja en el trabajador una vez que la situación crítica ha pasado, es el desequilibrio energético al que el trabajador se expone cuando el proceso termina.

La fatiga, y los diversos daños a la salud que presentaron los conductores son hallazgos que se comparten con diversas investigaciones, sin embargo el papel que mostraron tener los componentes humanizantes son hallazgos fundamentales, pues brindaron la posibilidad de considerar el peso que la percepción del trabajador puede tener sobre su actividad. Variables como la satisfacción laboral, el control sobre el trabajo y el apoyo social son valiosas características que deben fomentarse en cualquier actividad laboral.

Los hallazgos de la presente investigación han permitido describir un ángulo distinto de los conductores de carga, el cual se aleja del estereotipo tradicional del mismo, donde se le considera el principal responsable de accidentes y actos irresponsables. Pues más allá de la percepción que se tiene de ellos, fue posible apreciar a trabajadores sometidos a una gran gama de riesgos y exigencias que afectan su salud y la estabilidad de su familia. Su forma de obtener los recursos necesarios para vivir es sometiéndose a estas condiciones tan severas.

Es importante considerar las limitaciones del presente estudio, principalmente se refieren a la selección de la muestra de participantes, al ser no aleatoria existe el riesgo de un sesgo de selección, por ello los resultados que se generaron tras el análisis cuantitativo no se pueden generalizar a la población de conductores. La poca variabilidad de respuesta limita la interpretación de los resultados, pues debe considerarse la presencia de un probable sesgo. Por otro lado cuando se utiliza un diseño transversal los resultados tienen en general menor probabilidad de encontrar relaciones causales entre las variables independiente y dependiente.

CONCLUSIONES

El propósito del estudio fue identificar la relación entre las condiciones de trabajo de los operadores y la aparición de diversos daños y como esto impacta en su vida cotidiana. Para ello se realizó un análisis cualicuantitativo de información, que permitió delinear una parte de la realidad que viven los operadores en su día a día. El análisis cuantitativo brindó la posibilidad de conocer la frecuencia y la magnitud de exposición a los diversos riesgos y exigencias a las que se someten los trabajadores así como los daños a la salud producto de su actividad. Por su parte el análisis cualitativo permitió conocer las implicaciones de la actividad sobre su vida cotidiana y en específico sobre su familia.

De acuerdo a la hipótesis de trabajo y a los objetivos planteados se desprenden las siguientes conclusiones:

A través de la recopilación de investigaciones y de datos históricos que describen la actividad de los conductores fue posible apreciar que la manera como realizan su trabajo no ha variado desde que la historia registra los primeros camioneros, aún permanecen sentados durante varias horas y deben concentrarse mucho al desempeñar la tarea, los accidentes debido al cansancio originado por las jornadas tan extensas y los daños a la salud producto de esta actividad aún son los mismos.

Al evaluar los riesgos, se observaron con mayor frecuencia que los trabajadores se exponían al manejo, traslado y almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, debido al transporte de combustible, así como al contacto con gases y vapores. También comentaron percibir cambios bruscos de temperatura, ya que durante el trayecto se exponen a los diversos climas del camino.

Los riesgos reportados coinciden con los descritos por la OIT (1998), y en otras investigaciones (Tse, y cols, 2006), donde se describe el efecto nocivo de la exposición a gases originados por la combustión, principalmente al monóxido de carbono y dióxido de sulfuro.

Con relación a las exigencias, el 94% de los conductores comentaron la necesidad de trabajar con mucha concentración para no accidentarse, lo que refleja la peligrosidad de su actividad, más de tres cuartas partes se exponían a trabajo nocturno y una jornada mayor de 48 horas, de igual manera, más del 70% reportaban utilizar un pedal y desempeñar un trabajo peligroso.

La mayoría de los trabajadores en estudio mencionan que deben laborar jornadas extendidas (mayores de 48 horas) y en horarios nocturnos, ya que deben recorrer grandes distancias en tiempos poco flexibles. Esas dos condiciones se encontraron muy asociadas a fatiga y somnolencia que afecta el desempeño de los operadores aumentando la posibilidad de sufrir accidentes (Pineda 2002).

El alto grado de atención que requiere el trabajo se perfiló como una de las exigencias más frecuentes, pues saben que cualquier descuido puede ser mortal. Comentaron que al conducir deben poner atención a diversos aspectos como son el camino y su geografía; las condiciones climáticas, así como la velocidad y pericia de los otros conductores.

En cuanto a los daños a la salud, los principales padecimientos reportados por los operadores fueron hipertensión, trastornos musculoesqueléticos, fatiga, lumbalgia y diabetes respectivamente.

La hipertensión, puede ser exacerbada por la escasa actividad física y dieta deficiente, sin embargo los entrevistados reportaron la dificultad de seguir las indicaciones de dieta y ejercicio prescritas por el médico. Su actividad sedentaria les impide llevar una vida más activa y su dieta se restringe a las

opciones que encuentran en la carretera que a menudo son ricas en carbohidratos y grasas saturadas.

Para la presente investigación se encontró un 19% de hipertensos, cifra menor a la encontrada por Tse y cols, (2006) los cuales hallaron una prevalencia del 45% con este padecimiento en operadores urbanos, mientras que en México Aguilar-Zinser y cols. (2007) identificaron resultados similares en operadores que solicitaban la renovación de la licencia federal. Los altos índices de hipertensión son congruentes con las actuales condiciones de morbilidad nacional y uno de los padecimientos más frecuentes en los conductores (Aguilar-Zinser y cols 2007; Rayo, 2007), ya que esta alteración se encuentra en los primeros lugares de morbilidad nacional, tal como se aprecia en la Encuesta Nacional de Salud (2000) la cual mostró una prevalencia mayor al 30% en mexicanos.

El segundo padecimiento reportado por la población en estudio fueron los trastornos musculoesqueléticos, cuya aparición está ampliamente documentada por la falta de movimiento y la escasa libertad lo que aumenta la tensión muscular durante el trabajo. (Rayo, 2007). La actividad de los conductores se caracteriza por la ejecución simultánea de numerosas tareas que realizan en posturas corporales restringidas. En algunas ocasiones el asiento del conductor está mal diseñado, lo que origina molestias de espalda, daños musculares y óseos, (OIT, 1998, Bovenzi y Zadini, 1992).

Se encontraron asociaciones significativas entre la presencia de diversos trastornos como es el caso de la hipertensión con diversas exigencias musculoesqueléticas y ergonómicas. Padecimientos como lumbalgia y daños en miembros superiores e inferiores mostraron asociaciones con exigencias relacionadas con la vigilancia y el contenido del trabajo, de la misma forma se relacionaron con exigencias ergonómicas.

La fatiga fue la tercera patología que presentó la población, alteración muy frecuente en todos los operadores, debido a su jornada laboral y al trabajo nocturno. Castro, Gallo y Loureiro, (2004) comentan que cerca de la mitad de los conductores manejan sus vehículos fatigados hasta por un lapso de 5 horas seguidas. De igual manera Tse y cols (2006) identificaron que el laborar hasta 24 horas como una condición que produce fatiga y pone en riesgo a los conductores de sufrir un accidente.

Los resultados en la investigación muestran que cerca del 8% de los conductores han sufrido de algún accidente. En el 2007 se reportaron 30551 accidentes a nivel nacional (SCT, 2009), de los cuales el 18% fueron mortales. Mientras que el Instituto Mexicano del Seguro Social reportó en 2007 un total de 7042 accidentes de trabajo en conductores de vehículos pesados y de acuerdo a la Asociación Nacional de Seguridad y Emergencias (2008) los accidentes de tránsito son la cuarta causa de muerte. Cada año cerca de 15 mil personas pierden la vida y más de 400 mil resultan heridas por estos incidentes. Los accidentes en los operadores son eventos que normalmente llegan a ser letales, por ello es necesario considerar la presencia de fatiga pues se considera un padecimiento que predispone a la aparición de accidente y al desarrollo de otras patologías

En el caso de la fatiga, se mostró más del doble de riesgo de presentar el padecimiento si los trabajadores realizaban diversos esfuerzos musculoesqueléticos, se exponían a recibir órdenes confusas y percibían que el trabajo realizado puede ocasionar daños a la salud.

El análisis cuantitativo mostró a la satisfacción laboral como una condición protectora que disminuye el desarrollo de daños a la salud, a nivel físico y psíquico, sin embargo a pesar de ser un componente humanizante que mejora la percepción del trabajador, las condiciones laborales son tan difíciles que no logra tener un efecto determinante.

Es importante mencionar que a pesar de que los encuestados reportaron un gran número de riesgos y exigencias, el índice de valoración en el trabajo fue muy alto de manera cuantitativa y cualitativa, sin embargo esta condición no fue determinante para evitar la aparición de diversos daños a la salud.

La percepción de apoyo social mostró un efecto amortiguador ante la presencia de trastornos psicósomáticos e hipertensión, aún considerando la presencia de diversas exigencias.

Al explorar de manera cuantitativa y cualitativamente los grados de satisfacción laboral se observó un papel importante de esta variable ante la aparición de diversos daños a la salud. Los conductores se muestran muy cómodos con la actividad que realizan, el estatus que tienen ante otros transportistas y el grado de destreza que requieren para conducir les brinda gran sentido y significado a su trabajo, a pesar de sus condiciones tan difíciles de trabajo, se sienten satisfechos con la actividad que realizan

Esta percepción impacta de manera positiva a su salud física y psicológica tal como lo mostraron los resultados, Pérez de Maldonado (citado en Garfias y Prieto, 2006), refiere que la satisfacción laboral aparece cuando las personas encuentran en la organización los elementos y oportunidades que necesitan para satisfacer sus necesidades.

RECOMENDACIONES

- Los tiempos de trabajo deben ser regulados, es importante considerar que un alto grado de fatiga puede generar algún accidente. Los gerentes requieren vigilar el tiempo reglamentario de descanso pues es evidente que los trabajadores no reportarán cuándo se sienten fatigados pues desean generar mayores ganancias.
- La poca convivencia con la familia origina diversas alteraciones emocionales y físicas en los conductores, por ello es recomendable promover el contacto entre la familia, pueden realizarse talleres, juntas, cuyo objetivo sea que el trabajador reconsidere el valor y la necesidad del contacto con los suyos. Esta situación no puede mejorarse si no son regulados los tiempo de trabajo, pues un aspecto importante que surgió después de las entrevistas es el hecho de que los trabajadores sufren constantes peleas con sus parejas por celos o poca comunicación por los periodos tan prolongados de separación.
- Un gran porcentaje de los conductores reportaron sufrir hipertensión y diabetes, es recomendable promover entre ellos el consumo de una dieta saludable que pueda ser mantenida en el camino y que se prepare en los comedores de las distintas bases a las que acuden los trabajadores. La asesoría de una nutrióloga puede ayudar con esta situación.
- De igual manera, la asesoría de un médico o entrenador podría beneficiar notablemente a los conductores, mostrándoles que tipo de ejercicios pueden realizar cuando se encuentran inactivos, como por ejemplo en el periodo en el que esperan la descarga o carga del combustible o en su caso distintos ejercicios de relajación muscular.

- Los resultados mostraron un importante índice de trastornos musculoesqueléticos por ello sería recomendable realizar una evaluación ergonómica a la cabina de los conductores.
- Ya que la empresa mostró un alto índice en los componentes humanizantes y varios de ellos mostraron un efecto protector con diversos trastornos, se recomienda realizar programas que fomenten en los empleados estas condiciones de satisfacción (la posibilidad de desarrollar habilidades y destrezas, libertad para decidir sobre el trabajo, etc) ya que estas situaciones promueven un mejor ambiente laboral y la salud de los operadores.

REFERENCIAS

- Adams-Guppy, J. & Guppy, A. (2003). Truck driver fatigue risk assessment and management: a multinational survey. *Ergonomics*, 46 (8), 763 – 779.
- Aguilar-Zinser, J., Irigoyen-Camacho, E., Ruiz-García, V., Pérez-Ramírez, M., Guzmán-Carranza, S., Velázquez-Alva, M. & Cervantes-Valencia, L. (2007). Prevalencia de sobrepeso y obesidad en operadores mexicanos del transporte de pasajeros. *Gaceta Médica de México*, 143 (1), 21-25.
- Aladay, A. & Morales A. (2008). *Lineamientos de Mantenimiento preventivo en el transporte de carga derivado del proyecto de investigación SIP-20024020*. Tesis de Ingeniería, Instituto Politécnico Nacional (IPN), México.
- Alvear, G. & Villegas, J. (1989). *Los riesgos y sus efectos en la salud. En defensa de la Salud en el Trabajo*, México: SITUAM.
- Andrusaitis, S., Oliveira, R. & Barros, T. (2006). Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo Brazil. *Clinics*, 61(6), 1-14.
- Asociación Nacional de Seguridad y Emergencias, ANSE, (2008). Extraído el 19 de septiembre del 2009, desde <http://www.ansemexico.org/radio/estadisticas.htm>.
- Barrientos, T. (2003). *Validez de constructo, confiabilidad y punto de corte de la prueba de síntomas subjetivos de fatiga (Yoshitake) en trabajadores mexicanos*. Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Barrientos, T., Martínez, S. & Méndez, I. (2004), Validez de Constructo, Confiabilidad y Punto de Corte de la Prueba de Síntomas Subjetivos de Fatiga en Trabajadores Mexicanos. *Revista Salud Pública de México*, 46 (006), 516-523.
- Bastarrachea-Sosa, R., Laviada-Molina, H. & Vargas Ancona, L. (2001). La obesidad y enfermedades relacionadas con la nutrición en Yucatán. *Revista Endocrinología y Nutrición*; 9(7), 3-7.
- Bovenzi, M. & Zadini, A. (1992). Self-reported low back symptoms in urban bus drivers exposed to whole body vibration. *Spine*, 17(9), 1048-59.

Bronfman-Pertzovsky, M., Leyva-Flores, R. & Negroni, M. (2001). *Traileros en la frontera México-Guatemala. Impacto de una intervención informativa sobre ETS*, Trabajo presentado en IX Congreso Nacional de Investigación sobre Salud Pública, México.

Calvo, F. & Alemán, L. (2006). Validación del cuestionario de apoyo social (caso): estudio preliminar. *Ansiedad y Estrés*, 12(1), 63-74.

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, CANACAR (2009). *Historia del autotransporte*. Extraído el 1 de julio del 2009 desde http://www.canacar.com.mx/qospage/wb/CANACAR/CANA_historia.

Campbell, A., Munduate & Hackel (1976). Factors contributing to job satisfaction and job dissatisfaction in six occupational groups, *Organizational, Behaviour and Human Performance*, 2.

Castro, J., Gallo, J. & Loureiro, H. (2004). Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudio cuantitativo. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 16(1), 1-15.

Castro, R., Campero, L. & Hernández, B. (1997). La investigación sobre apoyo social en salud: situación actual y nuevos desafíos. *Saúde Pública*, 31(4), 425-435.

Connor, J. (2002). Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population based control study. *British Medical Journal*, 324(1125).

Croon, E., Sluiter, J., Blonk, R., Broersen, I. & Frings-Dresen, M. (2004). Stressful Work, Psychological Job Strain, and Turnover: A 2-Year Prospective Cohort Study of Truck Drivers. *Journal of Applied Psychology*, 89(3), 442-454.

Cruz, A. (2001). *Estudio de la vida cotidiana y de las condiciones de salud en trabajadores y trabajadoras en una empresa farmacéutica*. Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

De Quiroga A. & Racedo J. (1986). *Crítica de la vida cotidiana*. Ed. Cinco, Buenos Aires, Argentina.

Demerouti E., Bakker, A., Nachreiner, F. & Schaufeli, W. (2001). The Job Demands-Resources Model of Burnout. *Journal of Applied Psychology*, 86, 499-512.

Dornell, T. (2005). *Categorías conceptuales del la vida cotidiana*, Universidad de la Republica de Uruguay. Extraído el 25 de noviembre del 2008 desde <http://www.rau.edu.uy/fcs/dts/Mip2/vidacotidiana.pdf>.

Ekanem, E., Afolabi, B., Nuga, A. & Adebajo, A. (2005). Sexual Behavior, HIV-Related Knowledge and Condom Use by Intra-City Commercial Bus Drivers and Motor Park Attendants in Lagos, Nigeria, *African Journal of Reproductive Health*, 9 (1).

Escutia, A. (2004). *Índices de productividad y fatiga mental en trabajadores con turnos rotatorios de una empresa refrésquera del estado de México*. Tesis de Especialidad en Medicina del Trabajo, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Fernández, J. (1991). *Trabajo y Salud: Operadores de Autobuses Foráneos de Pasajeros Flecha Roja*. Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Garfias S. & Prieto M. (2006). *Correlación de la satisfacción laboral con la satisfacción marital en hombres y mujeres que trabajan en una empresa privada*. Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Guanche, H., Martínez, C., García, C., Gutiérrez, F. & Peña R. (2006). *Alcoholismo en conductores de autobús*. *Gaceta Sanitaria de Barcelona*, 20 (6).

Gómez-Lara, J. (2002). *Accidentes automovilísticos en choferes con y sin somnolencia diurna en una empresa distribuidora de jugos, en la ciudad de Guadalajara*, presentado en VI Reunión Nacional de Investigación en Salud en el Trabajo, Jalisco.

Gustavsson, P., Alfredsson, L., Brunnberg, H., Hammar, N., Jakobsson, R. & Reuterwall, C. (1996). Myocardial infarction among male bus, taxi, and lorry drivers in middle Sweden. *Occupational and Environmental Medicine*, 53, 235–240.

Hedberg, G., Jacobsson, K., Janlert, U., & Langendoen, S. (1993). Risk indicators of ischemic heart disease among male professional drivers in Sweden. *Scandinavian Journal of Work Environment and Health*, 19, 326–333.

Heller, A. (1970). *Historia y Vida Cotidiana*, Madrid- España: Ed Grijalbo,

Instituto Mexicano del Seguro Social, IMSS (2008) *Memoria estadística de salud en el trabajo 2007*, Coordinación de Salud en el Trabajo.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI (2008). *Producto Interno Bruto en México durante el primer trimestre de 2008*. Extraído el 15 de agosto del 2008 desde <http://www.inegi.gob.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/comunicados/pibbol.asp>.

Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional, "NIOSH" (2000). *El estrés en el trabajo*. Extraído el 10 de diciembre de 2008 desde <http://www.cdc.gov/spanish/niosh/docs/99-101sp.html>.

Issever, H., Onen, L., Sabuncu, H. & Altunkaynak, O. (2002). Personality characteristics, psychological symptoms and anxiety levels of drivers in charge of urban transportation in Istanbul. *Occupational Medicine*, 52, 297–303.

Jáuregui, L. (2004). *Historia Económica de México. Vol. 13, Los Transportes, Siglos XVI al XX*, Editorial Océano, México.

Jo, W. & Yu, C. (2001). Public bus and taxicab drivers, work-time exposure to aromatic volatile organic compounds. *Environmental research*, 86(1), 66-72.

Kanauth, P. (2001). *Horas de trabajo. Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo OIT*, Edición española; 43.2-43.13.

Laurell, A. (1993). *La construcción teórico-metodológica de la investigación sobre salud de los trabajadores*. Investigación en Salud OPS, México.

Lefébvré H. (1972). *Crítica de la vida cotidiana*, México: Ed. Siglo XXI.

Li, F., Li, C., Long, Y., Zhan, C. & Hennessy A. (2004). Reliability and Validity of Aggressive Driving Measures in China. *Traffic Injury Prevention*, 5, 349–355.

Márquez, J. (2004). *Estrés- Afrontamiento ante el Tráfico Vehicular en Choferes de Transporte Público de la Ciudad de México*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Marras, C. (2004). *El síndrome de Burnout y sus posibles consecuencias en el trabajador docente*. Fundamentos en humanidades, Universidad Nacional de San Luis, Año V - N° II

Martínez, S. (2000). *El estudio de la integridad mental en su relación con el proceso del trabajo*, Universidad Autónoma Metropolitana, México: CBS, series académicos, No. 23.

Marx, K. (1867). *El Capital. Crítica de la Economía Política*. Libro Primero, vol. 1, Madrid. Siglo XXI.

Milanez, M. (2005). *Estrés, satisfacción laboral y permanencia en el empleo en bomberos del Estado de México y del estado de Hidalgo*. Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Murillo, A. (2004). El 65% de los conductores de autobús de Barcelona son víctimas del estrés, *El mundo*, 21 de abril, España.

Natarén, J. & Noriega, M. (2004) Los trastornos musculoesqueléticos y la fatiga como indicadores de deficiencias ergonómicas y en la organización del trabajo. *Revista Salud de los Trabajadores*, 12 (2), 28-41.

Navarro, I. (2008). Satisfacción laboral y rotación de personal en empresas de transporte público de pasajeros. Tesis de Maestría del Instituto Politécnico Nacional, México.

Noriega, M., Laurell, C. (1993). Salud y crisis en México, (coordinador) Ignacio Almada Bay. Crisis, Salud y Reconversión en la Industria Siderurgia, UNAM, México.

Noriega, M. (1993). *Organización laboral, exigencias y enfermedad, para la investigación de la salud de los trabajadores* (Laurell C. coord), Washington serie Paltext, Organización Panamericana de la Salud, 167-187.

Noriega, M., López, J., Franco, G., Martínez, S., Villegas, J. & Alvear, G. (2000). *Programa para la Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores*. Universidad Autónoma Metropolitana, México, DF: Serie Académicos CBS.

Organización Internacional del Trabajo, OIT (1998). *Fatiga General*, Cap. 29, Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo.

Organización Panamericana de la Salud, PAHO, (2004). *Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito*. Extraído el 1 de mayo del 2009 desde http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/resumen_informe_mundial_traumatismos.pdf.

Ortiz, S. (1994). *Caminos y transportes en México: una aproximación socioeconómica : fines de la colonia y principios de la vida independiente*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes y Fondo de Cultura Económica, México.

Peñacoba, C. (2001). Influencia de la autoestima y el apoyo social en el estrés laboral. *Psicología y Salud*, 01 jun.

Pichon-Rivière, E. & Pampliega de Quiroga, A. (1985). *Psicología de la Vida Cotidiana*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Pineda, E. (2002). *Somnolencia y fatiga en trabajadores del turno nocturno en empresa editora de periódicos y revistas*. Tesis de especialización en Medicina del Trabajo, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Quinn, M. (2008). Role Overload, Job Satisfaction, Leisure Satisfaction, and Psychological Health Among Employed Women by the American Counseling Association. *Journal of Counseling y Development*, Winter .86.

Ragland, D., Greiner, B., Krause, N., Holman, B. & Fisher, J. (1995). Occupational and nonoccupational correlates of alcohol consumption in urban transit operators. *Preventive Medicine*, 24, 634–645.

Rayo, V. (2007). *La salud laboral en conductores de autobús urbano, una tarea pendiente*, *Universitat Politècnica de Catalunya*. Extraído el 13 de noviembre de 2008 desde: <http://www.prevencionintegral.com/Default.asp?http://www.prevencionintegral.com/Editorial/Editorial.asp?ID=345>.

Reynaldos, A. (2000). *Industria editorial: proceso de trabajo y daños a la salud*, Tesis de Maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Rodriguez, I., Bravo, J. & Peiro, J. (2001). The Demands-Control-Support model, locus of control and job dissatisfaction: a longitudinal study. *Work & Stress*, 15(2), 97-114.

Rosas, A. (2007). *Evaluación de la ira en conductores de transporte público federal*. Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Sáiz, E., Chisvert, M. & Bañuls, R. (1997). Efectos Psicológicos de la Exposición al Tráfico en Conductores Profesionales y Novelas, *Anales de Psicología*, 13(001), pp. 57-65

Sanchez, O., Gonzalez, J., Dominguez, C. & Castro, A. (2007). Estudio de Policonsumo en una Muestra de Conductores de Bogota. *Revista Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Colombia*, 55(1).

Sandoval, C. (1996) *Sueños y sudores en la vida cotidiana. Trabajadores y trabajadoras de la maquila y la construcción en Costa Rica*. Colección Instituto de Colecciones Sociales, Ed. de la Universidad de Costa Rica

Santos, E., De Mello, M., Pradella-Hallinan, M., Luchesi, L., Nogueira Pires, M., y Tufik, S. (2004). Sleep and Sleepiness among Brazilian Shift-Working Bus Drivers. *Chronobiology international*, 21(6), 881–888.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (1991), *Cien años de comunicaciones y transportes en México 1891 -1991*, México, Primer edición.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT (2007). *Antecedentes, Creación de la D.G.A.F.* Extraído el 25 de agosto del 2008 desde <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?id=391>.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT (2008), *Infracciones, accidentes, saldos y daños materiales en carreteras de jurisdicción federal*. Extraído el 23 de enero del 2010 desde http://dgp.sct.gob.mx/fileadmin/user_upload/Estadistica/Indicadores/Transporte/Autotransporte-Federal/IAF3.pdf

Secretaría de Transportes y Vialidad, SETRAVI (2008). *Cinco siglos de Transporte en la Ciudad de México*. Extraído el 25 de agosto del 2008 desde <http://www.setravi.df.gob.mx/reportajes/historia/historia.html>

Tirado, G. (1986). *Las condiciones de Trabajo en los Ferrocarrileros 1917-1927: División Puebla*. Tesis de maestría, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Tovallin, H., Rodríguez, M. & Ortega, M. (2005). Rotación de turnos, fatiga y trastornos del sueño en un grupo de trabajadores industriales. *Revista Cubana Salud del Trabajo*, 6(1).

Tovar, M. (2008). *Modos de Transporte y su Desarrollo*. Tesis de Ingeniería, Instituto Politécnico Nacional, México.

Tse, J., Flin, R. & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research*, Part F, 9, 89–114.

Wood, D. (2000). Established and emerging cardiovascular risk factors. *Journal American Heart*, 141, 49–57.

ANEXOS

ANEXO 1

ENCUESTA INDIVIDUAL SOBRE SALUD LABORAL EN OPERADORES FEDERALES

1. Este cuestionario que usted llenará a continuación trata de las condiciones de vida y de trabajo y las repercusiones en su salud.
2. Es muy importante contestar con veracidad y precisión cada pregunta, porque eso va a permitir conocer los problemas más frecuentes en su salud y en la de los demás trabajadores.
3. Este cuestionario no es una prueba de inteligencia ni de habilidades y tampoco es un examen de conocimientos, así es que no hay respuestas buenas o malas.
4. La información que usted proporcione será estrictamente confidencial y se utilizará sólo con fines estadísticos y de investigación.
5. Su participación no pone en riesgo su integridad física y mental. Si acepta usted participar, le agradecemos se sirva firmar más abajo su consentimiento informado.
6. No escriba en las casillas del margen derecho cuando así se indique en la encuesta. Conteste sobre los renglones.
7. Si tiene alguna duda puede consultar con la encuestadora. Para ampliar la información puede comunicarse al correo electrónico mireyazan@yahoo.com.mx, que pertenece a Mireya Zamora

Gracias por su colaboración.

Nombre y Firma

(Autorizo que la información proporcionada sea utilizada con fines estadísticos y de investigación).

ENCUESTA INDIVIDUAL PARA LA EVALUACIÓN DE LA SALUD DEL PERSONAL

SECCIÓN I

Número de encuesta _____

1. Fecha en que se llena la encuesta _____
2. Momento de la aplicación
 - a) Antes de la jornada _____
 - b) Durante la jornada _____
 - c) Después de la jornada _____
 - d) Da de descanso _____
3. Número de la trabajador _____
4. Base _____
5. Edad (en años cumplidos) _____

SECCIÓN II

6. Marque con una X cuál es su nivel de escolaridad

1. Primaria incompleta _____
2. Primaria completa _____
3. Secundaria incompleta _____
4. Secundaria completa _____
5. Preparatoria incompleta _____
6. Preparatoria completa _____
7. Carrera Técnica _____

7. Marque con una X cuál es su estado civil actual

1. Soltero _____
2. Casado _____
3. Unión libre _____
4. Divorciado _____
5. Viudo _____

8. ¿Tiene usted hijos?

1. Sí _____
2. NO _____

9. ¿Cuántos menores de 18 años (hijos u otros) viven con usted? _____

10. ¿Cuántos menores de 5 años (hijos u otros) viven con usted? _____

Marque con una X para cada pregunta una sola opción	SI	NO	
11. ¿El salario que percibe le alcanza para cubrir sus gastos más necesarios?			15
12. ¿Usted cuenta con otro trabajo para el sostenimiento de su hogar?			16
13. ¿Para el sostenimiento del hogar hay otras entradas económicas en su casa?			17

14. Marque con una **X** quién o quiénes, además de usted, aportan dinero para el hogar (**puede marcar más de una respuesta**)

1. Pareja _____
2. Hijos(as) _____
3. Otro familiar _____
4. Toda la familia _____
5. Otro (especifique) _____

15. Su vivienda es:

1. De su propiedad _____
2. Alquilada o rentada _____
3. Prestada _____
4. Otra (especifique) _____

16. Las condiciones actuales de su vivienda en relación a los últimos años son:

1. Mejores _____
2. Iguales _____
3. Peores _____

17. ¿Cuántas personas viven en la casa? _____

18. ¿Cuántos dormitorios tiene la casa? _____

19. ¿Cuál es el medio de transporte que usa con más frecuencia?

1. Camión, microbús o un transporte similar _____
2. Taxi _____
3. Auto o motocicleta particular _____
4. Bicicleta _____
5. Se transporta caminando _____

20. ¿Cuánto tiempo tarda en transportarse de su casa al trabajo?

1. Menos de 30 minutos _____
2. De 30 a 60 minutos _____
3. Más de 60 minutos _____

21. ¿Cuántas horas en promedio duerme en la noche?

Marque con una X una sola opción para cada pregunta	SÍ	NO	
22. ¿Estudia con regularidad (más de 5 horas, en promedio, a la semana)?			28
23. ¿Practica regularmente algún deporte o hace ejercicio (tres o más veces a la semana, en promedio)?			29
24. ¿Se junta frecuentemente con amigos(as)?			30
25. ¿Sale a pasear frecuentemente con su pareja, sus hijos o algún familiar o amigo?			31
26. ¿Lee diariamente el periódico, revistas o libros?			32
27. ¿Realiza actividades comunitarias, políticas o de servicio?			33
28. ¿Ve televisión la mayor parte del tiempo libre?			34
29. ¿Fuma cigarrillos actualmente?			35
30. ¿Fumó cigarrillos en alguna época de su vida?			36

30. ¿Cuántos años ha fumado o fumó? _____
31. ¿En promedio cuántos cigarrillos fuma o fumó al día? _____

SECCIÓN III

32. Turno en que labora actualmente _____
33. ¿Cuánto tiempo lleva la empresa? (en años cumplidos) **(si es menos de un año ponga 0)**

34. ¿Cuánto tiempo lleva como operador en la empresa? (en años cumplidos) **(si es menos de un año ponga 0)** _____
35. ¿Cuánto tiempo lleva desarrollando esta actividad en ésta y otras empresas ? **(si es menos de un año ponga 0)** _____
36. El contrato que tiene en la empresa es
1. Eventual o temporal _____
 2. De base o de planta _____
 3. Por honorarios _____

Marque con una X una sola opción en cada pregunta	SI	NO	
37. ¿Le gustaría que sus hijos(as) trabajaran en lo mismo que usted?			9
38. ¿Le da satisfacción la realización de sus actividades?			10
39. ¿Está interesado en su trabajo?			11
40. ¿Su trabajo le permite desarrollar sus habilidades y destrezas?			12
41. ¿Su trabajo le permite desarrollar su creatividad e iniciativa?			13
42. ¿Su trabajo le permite el aprendizaje de nuevos conocimientos?			14
43. ¿Puede usted decidir sobre cómo realizar su trabajo?			15
44. ¿Puede usted fijar el ritmo de trabajo?			16
45. ¿Sus compañeros(as) son solidarios(as) con usted y valoran su trabajo?			17
46. ¿Su trabajo es importante para sus jefes(as)?			18

47. ¿Faltó al trabajo en los últimos 12 meses?

1. SI _____
2. NO _____

(Si contestó que NO pase a la pregunta 1 de la sección IV)

48. ¿En cuántas **ocasiones distintas** faltó al trabajo en los últimos 12 meses (independientemente de cuántos días hayan sido en cada ocasión)? _____
49. ¿Cuántas de estas **ocasiones** fue por motivos de salud? _____
50. ¿Cuántos **días** del año en total faltó por motivos de salud? _____

SECCIÓN IV

A continuación conteste **SÍ** sólo cuando esté **excesiva o constantemente** expuesta a alguna de las causas que se mencionan. Por ejemplo, si está expuesta a calor en cierta parte de la jornada, pero no es muy frecuente, ni es muy fuerte deberá contestar que **NO**, ya que interesa conocer si la exposición es constante o excesiva.

En su puesto de trabajo está expuesta de manera excesiva o constante a:	SÍ	NO	
51. Calor			1
52. Frío			2
53. Cambios bruscos de temperatura			3
54. Poca iluminación			6
55. Mucha iluminación (deslumbramiento)			7
56. Vibraciones			9
57. Gases o vapores			18
58. Líquidos, disolventes o ácidos.			19

En su puesto de trabajo tiene condiciones muy peligrosas debido a: (Marque con una X una sola opción en cada pregunta)	SÍ	NO	
59. La operación, mantenimiento o limpieza de las unidades			24
60. El manejo, transporte de materiales y sustancias peligrosas			25
61. La falta de equipo de protección personal por si es necesario arreglar pequeñas fallas mecánicas durante el trayecto.			30

En su trabajo tiene condiciones insalubres o de falta de higiene en:	SÍ	NO	
62. Las instalaciones sanitarias (baños, regaderas o vestidores)			31
63. En el comedor y los alimentos			32
64. El agua para beber			33

Su puesto de trabajo la obliga a:	SÍ	NO	
65. Una jornada semanal mayor de 48 horas			34
66. Realizar trabajos pendientes en horas o días de descanso o vacaciones			35
67. Rotación de turnos			36
68. Trabajo nocturno			37
69. No poder desatender su tarea por más de 5 minutos			38
70. Mucha concentración para no accidentarse			39
71. Un trabajo repetitivo			41
72. Soportar una supervisión estricta			46
73. Un estricto control de calidad			47
74. Estar sin comunicación con sus compañeros			48
75. Trabajar en un espacio reducido			49
76. Estar fijo en su lugar de trabajo			50
77. Realizar un trabajo aburrido			51
78. Ejecutar un trabajo peligroso			52
79. Ejecutar un trabajo denigrante			53
80. Recibir órdenes confusas o poco claras de su jefa			54
81. Realizar un trabajo que le puede ocasionar algún daño a su salud			55
82. Realizar esfuerzo físico muy pesado			56

Las siguientes preguntas se refieren a una actividad física constante. Sólo conteste que **SÍ**, si lo que se pregunta lo lleva a cabo por **2 o más horas seguidas durante la jornada**.

Su puesto de trabajo lo obliga a realizar movimientos que requieren fuerza con alguna de las siguientes partes del cuerpo:		SÍ	NO	
83.	Hombros, brazos o manos			57
84.	Espalda o cintura			58
85.	Piernas			59
86.	Levantar objetos desde el nivel del piso			60
87.	Levantar objetos desde alturas que están entre rodillas y pecho			61
88.	Levantar objetos a alturas por arriba de los hombros			62
89.	Cargar, empujar o jalar objetos hasta de 5 kilos			63
90.	Cargar, empujar o jalar objetos de 6 a 15 kilos			64
91.	Cargar, empujar o jalar objetos de 16 a 30 kilos			65
92.	Cargar, empujar o jalar objetos de más de 30 kilos			66
93.	Adoptar posiciones incómodas o forzadas			69
94.	¿Realiza movimientos con los brazos por encima o por detrás de los hombros?			70
95.	¿Para realizar su trabajo usted requiere estar encorvado?			71
96.	¿El trabajo incluye movimientos repetitivos de las manos o tiene que abrir excesivamente los dedos o torcerlos?			72
97.	¿Realiza movimientos de rotación de la cintura?			73
98.	¿Al realizar su trabajo los hombros están tensos?			74
99.	¿Tiene que torcer o mantener tensa la o las muñecas para trabajar?			75
100.	¿Realiza movimientos repetidos como para mover una manivela, atornillar o enroscar?			76
101.	¿Utiliza un asiento sin respaldo o es incómodo?			79
102.	¿Los dispositivos son inestables o están mal colocados?			80
103.	¿La superficie donde se sienta es incómoda?			83
104.	¿Al estar sentado no es posible apoyar los pies en algún peldaño?			84
105.	¿Utiliza pedales u otro mecanismo con los pies o las rodillas?			78

SECCIÓN V

La mayoría de las preguntas que siguen (exceptuando las que se aclaran expresamente) se refieren a las molestias, enfermedades y accidentes que ha padecido usted **DURANTE EL ÚLTIMO AÑO**, o sea, los últimos doce meses:

	SÍ	NO	
106.	¿Ha sufrido algún accidente de trabajo durante el último año?		
107.	¿Ha tenido más de un accidente de trabajo durante el último año?		
108.	¿Estuvo incapacitado a causa del o los accidentes de trabajo?		
109.	¿Ha sufrido algún accidente en trayecto durante el último año?		
110.	¿Ha tenido más de un accidente en trayecto durante el último año?		
111.	¿Estuvo incapacitado a causa del o los accidentes en trayecto?		
112.	¿Se siente a menudo triste o infeliz?		33
113.	¿Frecuentemente desea morir?		34
114.	¿Le daría mucho miedo quedarse sin trabajo?		35
115.	¿El futuro le parece incierto o sin esperanza?		36
116.	¿Es usted indiferente ante situaciones violentas?		37
117.	¿En las reuniones le es difícil entablar conversación?		38
118.	¿Desearía desentenderse de los problemas que le aquejan?		39
119.	¿Se considera usted nervioso?		40

120. ¿Tiene miedo sin motivo?			41
121. ¿Le cuesta trabajo dormirse o permanecer dormido?			42
122. ¿Se preocupa demasiado por contrariedades insignificantes?			43
123. ¿Se siente con frecuencia preocupado?			44
124. ¿Ha tenido alguna vez un padecimiento nervioso?			45
125. ¿Ha estado usted anteriormente hospitalizada en alguna institución para enfermos mentales o nerviosos?			46
126. ¿Frecuentemente tiene dificultad para conciliar el sueño?			47
127. ¿Con frecuencia tiene sueño intranquilo?			48
128. ¿Se despierta pocas horas después de haberse dormido y ya no se puede volver a dormir?			49
129. ¿Ha tenido dolor de cabeza más de dos veces por mes? (si contestó que NO pase a la pregunta 132)			50
130. ¿El dolor de cabeza se presenta cuando está nerviosa o irritable?			51
131. ¿El dolor de cabeza es tan fuerte que le impide trabajar?			52
132. ¿Está acompañado de náusea o vómito, mareo o visión borrosa?			53
133. ¿Antes de que aparezca el dolor tiene sensaciones que le avisan que va a aparecer?			54
134. ¿El dolor se presenta sólo en un lado de la cabeza?			55
135. ¿Se sofoca usted con pequeños esfuerzos?			56
136. ¿Tiene a menudo molestias en el corazón o en el pecho?			57
137. ¿A veces siente que se le quiere salir el corazón?			58
138. ¿Frecuentemente le es difícil respirar?			59
139. ¿Padece usted de palpitaciones frecuentemente, sin ninguna razón aparente?			60
140. ¿Tiene mal apetito?			61
141. ¿Sufre constantemente de estreñimiento o diarrea?			62
142. ¿Muy a menudo siente usted el estómago revuelto?			63
143. ¿Padece frecuentemente de náuseas o vómitos?			64
144. ¿Sufre de indigestión a menudo?			65
145. ¿Frecuentemente tiene dolores de estómago o enfermedades del mismo?			66
146. ¿Trabajan mal su estómago y sus intestinos?			67
147. ¿Cuando acaba de comer, siente tan fuertes dolores de estómago que le hacen doblarse?			68
148. ¿Usualmente tiene dificultades en su digestión?			69
149. ¿Frecuentemente sufre de malestar porque se llena de gases?			70
150. ¿Le ha dicho algún médico que tiene úlcera en el estómago?			71

¿Ha padecido en el último año alguna lesión en alguna de las siguientes partes del cuerpo <u>QUE LE DIFICULTE O IMPIDA TRABAJAR?</u>	SÍ	NO	
151. Cuello			72
152. Hombros, codos, muñecas o manos			73
153. Espalda, cintura, caderas o asentaderas			74
154. Mustos, rodillas, tobillos o pies			75
155. ¿Ha tenido mucho dolor en la parte baja de la espalda?			76
156. ¿En caso afirmativo el dolor se corre a la pierna?			77
157. ¿Ha tenido varices en las piernas?			78
158. ¿Durante el último año ha tenido hemorroides o almorranas?			79

Durante el último año le ha diagnosticado un médico alguna de las siguientes enfermedades:	SÍ	NO	
159. Hipertensión arterial (presión alta)			80
160. Enfermedad coronaria (infarto, angina de pecho)			81
161. Hernia hiatal, umbilical o inguinal			84
162. Diabetes			85
163. Anemia u otra enfermedad de la sangre			86
164. Cáncer de cualquier tipo			88

El siguiente bloque de preguntas contéstelas de acuerdo a lo que siente en este momento	SÍ	NO	
165. ¿Siente pesadez en la cabeza?			90
166. ¿Siente el cuerpo cansado?			91
167. ¿Tiene cansancio en las piernas?			92
168. ¿Tiene deseos de bostezar?			93
169. ¿Siente la cabeza aturdida, atontado?			94
170. ¿Esta soñoliento (con sueño)?			95
171. ¿Siente la vista cansada?			96
172. ¿Siente rigidez o torpeza en los movimientos?			97
173. ¿Se siente poco firme e insegura al estar de pie?			98
174. ¿Tiene deseos de acostarse?			99
175. ¿Siente dificultad para pensar?			100
176. ¿Está cansado e hablar?			101
177. ¿Está nervioso			102
178. ¿Se siente incapaz de fijar la atención?			103
179. ¿Se siente incapaz de ponerle interés a las cosas?			104
180. ¿Se le olvidan fácilmente las cosas?			105
181. ¿Le falta confianza en sí mismo?			106
182. ¿Se siente ansioso?			107
183. ¿Le cuesta trabajo mantener el cuerpo en una misma postura?			108
184. ¿Se le agotó la paciencia?			109
185. ¿Tiene dolor de cabeza?			110
186. ¿Siente los hombros entumecidos?			111
187. ¿Tiene dolor de espalda?			112
188. ¿Siente opresión al respirar?			113
189. ¿Tiene sed?			114
190. ¿Tiene la voz ronca?			115
191. ¿Se siente mareado?			116
192. ¿Le tiemolan los párpados?			117
193. ¿Tiene temblor en las piernas o los brazos?			118
194. ¿Se siente mal?			119

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO 2

Guión de una entrevista realizada a uno de los trabajadores

¿Quién le enseñó a manejar?

¿Por qué le interesó ser operador?

¿Cómo fue su primera experiencia de viaje?

¿Cómo fue la experiencia de ser hijo de un operador?

¿Se llegó a acostumbrar a la ausencia de su papá?

¿Qué opina su papá de que usted decidió ser operador igual que él?

¿Cuándo usted se casó ya era trailerero?

¿Qué piensa su esposa de su actividad?

¿Cuál es la frecuencia con la que visita usted su casa?

¿Cómo ha influido su trabajo en su vida familiar y de pareja?

¿Qué ha tenido que sacrificar por su trabajo?

¿Cuándo sus hijos nacieron, usted estuvo presente?

¿Qué estrategias utiliza para seguir en contacto con su familia y hacerse presente a pesar de su tipo de trabajo?

¿Cómo son las fiestas familiares para usted?

¿Qué hace en su tiempo libre?

¿Qué es lo primero que hace cuando llega a su casa?

¿Le gustaría dedicarse a esto toda su vida?

¿Le gustaría que alguno de sus hijos se dedicara a lo mismo que usted?

¿Cuánto tiempo se ausenta de su hogar?

¿El dinero que gana le alcanza para cubrir sus gastos?

¿Por qué cree que su trabajo sea tan desgastante?

¿Qué estrategias utiliza para no quedarse dormido?

¿Considera peligroso su trabajo?

¿Se ha accidentado?

¿Cuál cree que sea la razón principal de los accidentes en su trabajo?

¿Existe buen ambiente de trabajo, hay compañerismo?

¿Le gusta su trabajo, por qué?

¿Comparte su vida privada con sus compañeros?

¿Qué recomendaría usted para mejorar su trabajo?