

Factores de riesgo psicosocial y salud mental percibida en un grupo de conductores del sector de hidrocarburos en Bogotá, Colombia.

Psychosocial risk factors and perceived mental health in a group of drivers hydrocarbon sector in Bogotá, Colombia.

Diana Lorena Hernández Nájiz

Universidad del Rosario

Resumen

Objetivo identificar la prevalencia de los factores de riesgo psicosocial intralaboral y extralaboral y su relación con la salud percibida en un grupo de conductores de vehículos del sector de hidrocarburos que trabajan en una empresa de transporte terrestre de Bogotá. Participaron 125 conductores de sexo masculino, que contestaron a una ficha de datos sociodemográfico, los cuestionarios de factores de riesgo psicosociales intralaboral Forma B y extralaboral¹ y cuatro subescalas que conforman el componente de salud mental del cuestionario de calidad de vida SF36³ en su versión validada en Colombia. Los resultados demostraron que las variables que conforman el Componente de Salud Mental presentan correlaciones altas y positivas y correlaciones negativas y moderadas con las variables que evalúan los factores de riesgo psicosociales intrala y extralaborales. Se concluye que las correlaciones negativas entre salud mental y factores de riesgo psicosocial intra y extralaborales demuestran la necesidad de realizar acciones de prevención para evitar la ocurrencia de trastornos mentales causados por inadecuadas condiciones psicosociales.

Palabras clave: conductores, factores psicosociales, salud mental hidrocarburos, salud ocupacional.

¹ Ministerio de la Protección Social y Pontificia Universidad Javeriana de Colombia. (2010)

³Cuestionario que mide salud percibida mediante 8 escalas. Alonso J, QualityMetric.(1995)

Abstract

Objective To identify the prevalence of and factors outside work intralaboral psychosocial risk and its relation to perceived health in a group of drivers hydrocarbon sector working in a trucking company in Bogota. Involved 125 male drivers , who answered a sociodemographic data sheet , questionnaires psychosocial risk factors intralaboral Form B and outside work and four subscales that make up the mental health component of quality of life questionnaire SF36 in the version validated in Colombia . The results showed that the variables that make up the Mental Health Component and have high positive and negative correlations and moderate correlations with variables that evaluate factors outside work intrala and psychosocial risk. We conclude that the negative correlation between mental health and factors of intra -occupational psychosocial risk and demonstrate the need for preventive actions to prevent the occurrence of mental disorders caused by inadequate psychosocial conditions .

Keywords: drivers, psychosocial factors , mental health hydrocarbons, occupational health.

Introducción

Las actuales condiciones de trabajo derivadas de los cambios ocurridos en el empleo y las exigencias laborales que en algunos casos discrepan de las necesidades, capacidades y expectativas del trabajador, han generado la aparición de una serie de factores psicosociales que afectan de forma diversa la salud, el bienestar y la productividad empresarial⁴.

⁴Moreno – Jimenez., B, Baéz – León, C. (2010). Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas.

Ante un determinado factor psicosocial, no todos los trabajadores tienen la misma reacción debido a que ciertas características individuales determinan su reacción y las consecuencias que las mismas generan⁵.

La comisión mixta de la OIT/OMS define los factores psicosociales como “aquellas condiciones presentes en una situación de trabajo, relacionadas con la organización, el contenido y la realización del trabajo susceptible de afectar el bienestar y la salud (física, psíquica o social) de los trabajadores y el desarrollo del trabajo”⁶.

Asimismo la Organización Mundial de la Salud define la salud como “un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades”⁷.

En consecuencia los trabajadores cuyos puestos de trabajo tienen altos niveles de exigencias psicológicas, tienen mayor riesgo de padecer enfermedades de diversa naturaleza; de ahí que la actividad que realizan los conductores de vehículos de carga se caracteriza por un alto dinamismo, ritmos de trabajos acelerados, exceso de responsabilidad y de circunstancias adversas o cambiantes⁸.

Consecuentemente, los conductores de vehículos transportadores de hidrocarburos están expuestos a altos riesgos psicosociales, derivados de las demandas de atención y concentración, los largos recorridos, las jornadas prolongadas y la exposición o contacto con sustancias químicas, que incrementan la probabilidad de tener reacciones de estrés, el que a su vez tiene el potencial de causar efectos negativos para la salud, tales como ansiedad, irritabilidad,

⁵Nogareda, C. (2008). El proceso de evaluación de los factores psicosociales. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales España

⁶Perez – Bilbao, J., NogaredaCuixart, C., Martín – Daza, F., & Sancho Figueroa, T. (2010). Mobbing, violencia física y acoso sexual.

⁷Organización Mundial de la Salud. (2011)

⁸Salazar, P. (2010). Síndrome de Burnout y patrones de comportamiento ante tráfico en conductores.

depresión, pérdida del sentido del humor, fatiga, cansancio, alteraciones del ciclo circadiano, cambios en el apetito, dolores de cabeza, trastornos familiares y sociales, entre otros⁹.

Además del influjo de las condiciones intralaborales, merece mencionarse el efecto de aspectos extralaborales, tales como las dificultades socioeconómicas y la carencia de educación del grupo familiar, la interferencia del trabajo en la vida personal, la necesidad de apoyo social, así como el mal uso del tiempo libre¹⁰.

En este último aspecto, las investigaciones refieren que aquellos trabajadores que son activos en su tiempo libre y realizan actividades con su familia o practican algún deporte, reducen hasta en un 82% la posibilidad de manifestar algún problema de salud mental (comportamientos paranoides, desórdenes del pensamiento, suspicacia o desconfianza exagerada, pérdida de la autonomía, estados de soledad, alucinaciones y estilo de vida esquizoide) o físico (dolores musculares, cardiovasculares, respiratorios, entre otros)¹¹

El estudio realizado en Colombia por Neisa y Rojas (2009) indica que la mayoría de los accidentes ocurren por las conductas poco saludables a las que están expuestos los conductores, entre ellas las malas posturas al dormir en las cabinas, alteraciones del sueño, problemas de alimentación, bienestar psicológico y condiciones adversas en la vida extralaboral¹².

Los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad; cada año fallecen 1,3 millones de personas, lo que genera pérdidas económicas a la víctima, a la familia y al país en general¹³.

Cavagioni, G. (2009). Agravios de la salud, hipertensión arterial y predisposición al estrés en conductores de camión.

¹⁰Cavagioni, G. (2009). Agravios de la salud, hipertensión arterial y predisposición al estrés en conductores de camión.

¹¹Gutiérrez, J. (2009). Salud mental y agresividad en conductores del transporte público de San Salvador.

¹²Neisa – Cubillos, C., Rojas – López, Y. (2009). Fatiga laboral, accidentes e incidentes laborales en los conductores de carga pesada de una empresa transportista de la ciudad de Yopal.

¹³Organización Mundial de la Salud. (2012)

La normatividad colombiana define accidente de trabajo (Ley 1562 de 2012) “como todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produce en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte”.

El Estudio Nacional de Salud Mental en Colombia (2003), reportó que en el último año al menos el 40% de los Colombianos ha padecido trastornos mentales, de los cuales los más frecuentes son los de ansiedad (pánico, fobias, y estrés postraumático)¹⁴.

De acuerdo con la información reportada en la Primera Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo, realizada en Colombia (2007), se halló que los riesgos psicosociales ocupan el segundo lugar de prevalencia. Más del 20% de los encuestados manifestaron sentir un alto nivel de estrés como resultado de los factores psicosociales propios del trabajo¹⁵.

La guía técnica del sistema de vigilancia epidemiológica en prevención de desórdenes musculoesqueléticos en trabajadores colombianos refiere como riesgos principales los movimientos repetitivos de manos y brazos (prevalencia del 51%), trabajo monótono y repetitivo (49%), postura mantenida (43,4%) y responsabilidades insuficientemente definidas (33,4%), las cuales tienen impacto psicosocial¹⁶.

El estudio realizado en el Reino Unido por Tse, Flin y Mearns (2007), concluyó que “las compañías de autobuses están interesadas en estudiar el estrés de los conductores debido a los altos costos que éste genera en materia de enfermedad, a la disminución del rendimiento laboral y la productividad”.

¹⁴Ministerio de la Protección Social y Fundación FES. (2003). Estudio Nacional de Salud Mental Colombia.

¹⁵Ministerio de la Protección Social (2007). Encuesta Nacional de Condiciones de salud y trabajo información para la prevención.

¹⁶Gutiérrez – Strauss, A. (2008). Guía técnica de sistema de vigilancia epidemiológica en prevención de desórdenes musculoesqueléticos en trabajadores en Colombia.

En Colombia se ha incrementado el interés por el estudio de los factores psicosociales y su impacto en el estado de salud de la población trabajadora, tanto por las evidencias que demuestran su asociación, como por los avances normativos en materia de atención y prevención de efectos adversos causados por el estrés¹⁷.

Este artículo pretende identificar la relación y asociación existente entre los factores de riesgo psicosocial, que perciben los conductores de vehículos del sector de hidrocarburos, de una empresa de transporte terrestre y sus efectos en salud.

Métodos

Estudio de corte transversal, aplicación de un cuestionario a un grupo de conductores, con mediciones únicas sobre cada participante entre los meses de septiembre y noviembre de 2013. Los criterios de inclusión fueron, ser conductor del sector hidrocarburos que trabaja en diversas partes del país, pero prioritariamente en los departamentos de Meta, Cundinamarca, Casanare y Boyacá, mayor de dieciocho años, con seis meses de experiencia, escolaridad mínimo primaria y que firmaron el consentimiento informado. Se excluyeron del estudio los casos con cuestionarios incompletos o con información inconsistente. El tamaño de la muestra fue de 125 conductores.

Las variables independientes fueron los factores de riesgo psicosocial intralaboral (demandas del trabajo, control, liderazgo y relaciones sociales en el trabajo y recompensas), y el riesgo psicosocial extralaboral (tiempo fuera del trabajo, relaciones familiares, comunicación y relaciones interpersonales, situación económica del grupo familiar, características de la vivienda y de su entorno, influencia del entorno extralaboral sobre el trabajo y desplazamiento vivienda trabajo), y la variable dependiente, salud mental medido con cuatro sub escalas del cuestionario SF 36 (vitalidad, funcionamiento social, rol emocional y salud mental). De otra

¹⁷Ministerio de la Protección Social. (2008). Resolución 2646 de 2008.

parte, se identificaron variables sociodemográficas y ocupacionales tales como: departamento donde trabaja, escolaridad, ocupación, estado civil, departamento donde reside, estrato de la vivienda, número de personas a cargo, antigüedad en la empresa, tipo de contrato, horas diarias de trabajo y tipo de salario.

Se construyó un cuestionario final teniendo en cuenta las variables mencionadas anteriormente, previamente se realizó una prueba piloto con 10 conductores quienes respondieron los instrumentos mencionados. La prueba piloto permitió verificar el grado de comprensión del lenguaje, el tiempo de respuesta de los cuestionarios y el comportamiento de consistencia interna de los instrumentos.

Los cuestionarios fueron administrados por un profesional de psicología que recibió formación previa para la aplicación de los mismos. Una vez los conductores acudieron a la invitación, se le explicaron los objetivos, el procedimiento y quienes estuvieron interesados firmaron el consentimiento informado para participar.

El control de calidad de datos se realizó mediante doble entrada por digitadores independientes, luego se realizó el chequeo de diferencias en las bases de datos y una vez depurada la información se realizó un análisis estadístico usando el programa SPSS versión 20.0.

Análisis Estadístico

Para el análisis se utilizó estadística descriptiva y pruebas paramétricas de acuerdo a la naturaleza de las variables. La asociación entre las variables cualitativas se determinó a través de pruebas Chi cuadrado de asociación (o prueba exacta de Fisher), y las variables cuantitativas a través de análisis de correlación de rangos de Spearman.

RESULTADOS

Características sociodemográficas

La muestra seleccionada fue de 125 conductores (muestreo por conveniencia), la edad promedio fue de 41 años con una desviación estándar (DS) 10 años, oscilando entre 17 y 65 años. El nivel de escolaridad de la muestra corresponde a bachillerato con un 71,3%, primaria 15,2% , técnico o tecnológico 1,6% y carrera militar o profesional 3,2%.

En cuanto al estado civil se encontró que el 37% de la población manifiesta ser casados, el 1,6% están separados, el 11% se encuentran solteros y el 48,8% restante viven en unión libre; el promedio de personas a cargo fue de 3, con una DS de 1,3 personas.

El promedio de horas diarias de trabajo fue de 12 con una DS de 3,8 horas, mínimo 8 horas y máximo 24 horas. Los resultados obtenidos permiten evidenciar que el 67,5% de los conductores vive en Cundinamarca, 7,1% Boyacá, 3,2% Magdalena, 2,4% Valle y Santander, Meta 4,8%, Bolívar, Huila, Quindío y Risaralda con 8%; de igual manera Antioquia, Atlántico, Caldas, Casanare y Tolima con 1,6%.

En relación con las zonas de trabajo que predominan se encuentran: Bogotá 56,3%, Meta 19,0%, Rubiales 0,8%, Sogamoso 0,9% y el restante 22,2% trabaja en diversas zonas del país.

La distribución por tipo de contrato muestra que un 55,9% tiene contrato indefinido, el 20,5% de los encuestados reporta contrato temporal o fijo, el 11% labora mediante contrato de prestación de servicios, el 3,1% trabaja a través de una cooperativa y el 7,9% restante no sabe la modalidad de contrato por la que labora.

Respecto a la modalidad de pago 42,5% recibe una parte fija y otra variable, el 35,4% reporta un salario fijo y solo el 22,2% expresa que su salario es todo variable. Finalmente, los resultados obtenidos permiten evidenciar que el 53,2% de la población encuestada vive en arriendo, el 35,8% tienen vivienda propia y el 17% en vivienda familiar.

Factores de Riesgo Psicosocial Intralaborales

Una vez aplicado el instrumento, se procedió a analizar los resultados obtenidos en cada uno de los dominios intralaborales, realizando una clasificación del nivel de riesgo psicosocial que representa: a. **Sin Riesgo o Riesgo Despreciable:** ausencia de riesgo o riesgo tan bajo que no amerita desarrollar actividades de intervención. Las dimensiones que se encuentren bajo esta categoría serán objeto de acciones o programas de promoción. b. **Riesgo Bajo:** las dimensiones que se encuentren bajo este nivel serán objeto de acciones o programas de intervención, a fin de mantenerlas en los niveles de riesgo más bajos posibles. c. **Riesgo Medio:** se esperaría una respuesta de estrés moderada. Las dimensiones que se encuentren bajo esta categoría ameritan observación y acciones sistemáticas de intervención para prevenir efectos perjudiciales en la salud. d. **Riesgo Alto:** las dimensiones que se encuentran bajo esta categoría requieren intervención en el marco de un sistema de vigilancia epidemiológica. e. **Riesgo Muy Alto:** las dimensiones que se encuentran bajo esta categoría requieren intervención inmediata en el marco de un sistema de vigilancia epidemiológica.

La información suministrada por los 125 conductores que se evaluaron con el cuestionario de Factores de Riesgo Psicosocial Intralaboral forma B, permite inferir que en el dominio **Liderazgo y relaciones sociales en el trabajo**, los aspectos relacionados con las características del liderazgo, las relaciones sociales y la retroalimentación, que se establece entre superiores y colaboradores, influyen en la forma de trabajar y en el ambiente de trabajo. La distribución por niveles de riesgo muestra que el 22,2% de los conductores puntuaron en riesgo alto, muy alto 17,5%, el 15,9% en riesgo medio, un 20,6% en riesgo bajo y sin riesgo 23,8%. Las dimensiones con mayor proporción de personas en riesgo alto y muy alto son: características del liderazgo, relaciones sociales en el trabajo y la que mayor proporción tienen en riesgo bajo y muy bajo es retroalimentación del desempeño.

Frente al dominio **Control sobre el trabajo** hace relación a la autonomía, iniciativa, el uso y desarrollo de habilidades, conocimientos, la participación, el manejo del cambio y la claridad del rol. Los resultados situaron al 17,5% en riesgo alto, muy alto 12,7%, riesgo medio 9,5%; riesgo bajo 12,7% y muy bajo 47,6%. Las dimensiones con mayor proporción de personas en riesgo alto y muy alto son: control sobre el trabajo, capacitación y las que mayor proporción tienen en riesgo bajo y muy bajo son participación y manejo del cambio, oportunidades para el uso y desarrollo de habilidades y conocimientos y control y autonomía sobre el trabajo.

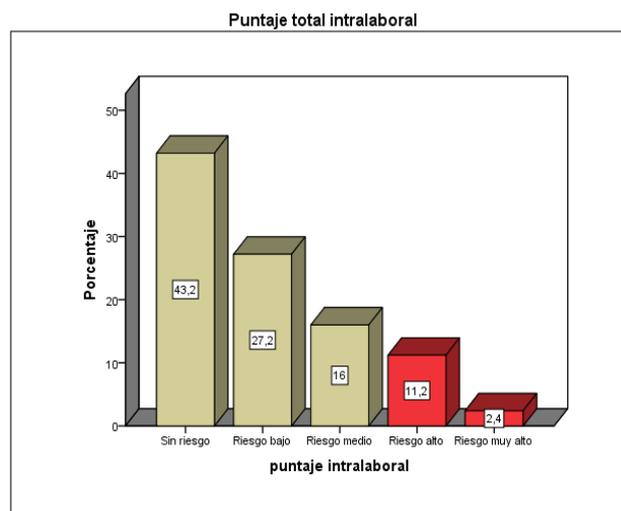
El dominio de **Demandas del trabajo** explora condiciones como las exigencias cuantitativas, cognitivas, mentales, emocionales, de responsabilidad, del ambiente físico laboral y de la jornada laboral, que al constituirse como demandas imponen una carga a los individuos, la cual puede afectar su salud y bienestar. El análisis por niveles de riesgo permite establecer que la totalidad de los conductores perciben de forma notoria las demandas del trabajo como fuente de riesgo muy alto 91,3% o alto 7,1%. Las dimensiones con mayor proporción de personas en riesgo alto y muy alto son: influencia del trabajo sobre el entorno extralaboral, demanda de carga mental y demanda de la jornada de trabajo.

El dominio de **Recompensas**, trata de los diferentes tipos de retribución financiera, de estima, las posibilidades de promoción y la seguridad en el trabajo que los conductores reciben a cambio de sus esfuerzos laborales. La carencia de adecuadas formas de recompensa por el trabajo realizado afecta el bienestar y el desempeño de los trabajadores. Con el análisis por niveles de riesgo se identificó que el 46% de los evaluados se encuentran sin riesgo, el 43,7% en riesgo bajo, el 9,5% se sitúan en riesgo medio, solo el 0,8% en riesgo alto. Las dimensiones con mayor proporción de personas en riesgo alto y muy alto son: reconocimiento y

compensación y las que mayor proporción tienen en riesgo bajo y muy bajo es recompensas derivadas de la pertenencia a la organización y del trabajo que se realiza.

Por último, es posible estimar un total de factores riesgo psicosocial intralaboral, el cual resumen los hallazgos de los cuatro dominios presentados, observando que el 70,4% de los conductores se sitúa en riesgo bajo y despreciable y solamente el 13,6% se ubica en riesgo muy alto 2,4% y alto 11,2% quienes a su vez requieren programas de intervención inmediata con el fin de evitar efectos perjudiciales en la salud del trabajador (figura No. 1).

Figura No. 1
Distribución proporcional por niveles de riesgo psicosocial intralaboral



Factores de Riesgo Psicosocial Extralaboral

Una vez aplicado el instrumento se procedió a realizar el análisis estadístico de los resultados de las dimensiones psicosociales extralaborales.

En relación a la dimensión del **Uso del tiempo fuera del trabajo**, se observa que un 21% de los conductores se sitúan en riesgo bajo y 21,4% en muy bajo lo cual significa que son personas que consideran que el tiempo destinado al descanso y a la recreación es adecuado, comparado con un 13,5% de personas que se sitúan en riesgo medio, y un 21,4% en riesgo alto y 16,7%

muy alto proporción que corresponde a quienes estiman que el tiempo del descanso es limitado e insuficiente.

Respecto de las **Relaciones familiares**, el 74,6% refiere ausencia de riesgo, en tanto que el 13,5% se ubica en riesgo bajo, lo cual indica que son personas que perciben que su interacción con su núcleo familiar es adecuada; contrario a lo anterior, el 7,9% de los conductores se ubica en riesgo medio y solo el 1,6 % en riesgo muy alto.

La tercera dimensión evaluada corresponde a la **Comunicación y relaciones interpersonales** con personas fuera del trabajo, en la cual el 34,1% de las personas se sitúa en nivel de riesgo muy bajo o insignificante, el 19,3% en riesgo bajo, el 24,6% en medio, el restante 21,3% en riesgo alto por lo que estiman que la interacción con otros es desfavorable para su bienestar.

En lo que respecta a la **Situación económica del grupo familiar**, un 39,7% de los conductores no presentan riesgo psicosocial por esta causa, sumado al 17,5% de personas en riesgo bajo, que aluden que los ingresos familiares son razonables para atender las necesidades básicas del grupo familiar, en tanto el 25,4% de los conductores se sitúa en riesgo medio, en riesgo muy alto 17,4% y alto 9,5% , grupo de personas que tiene alta probabilidad de tener respuestas significativas que afectan su salud debido a que consideran insuficientes los ingresos recibidos.

En la quinta dimensión referente a las **Características de la vivienda y de su entorno**, el 65,1% de los conductores se ubican en la categoría de riesgo insignificante y bajo 22,2%; los evaluados perciben que las condiciones de la vivienda o su entorno favorecen el descanso y la comodidad del grupo familiar; sin embargo, el 15,9% de las personas se halla en riesgo alto, y el 11,9% en riesgo medio que ven afectada su salud debido a que las características de la vivienda y el entorno no favorecen la comodidad y seguridad de su familia.

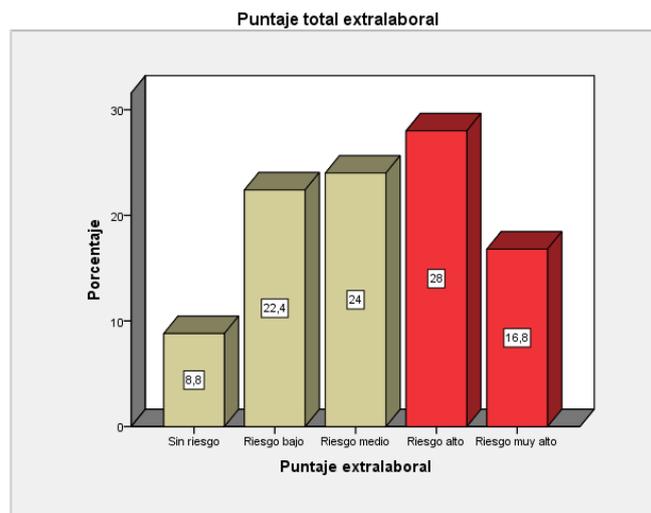
La dimensión referente a la **influencia del entorno extralaboral sobre el trabajo** presenta un poco más de las mitad de las personas 57,1% en riesgo muy bajo o insignificante 37,3% y

en riesgo bajo 19,8%, quienes perciben que su condición extralaboral no causa impactos negativos en el trabajo, en riesgo medio se sitúa el 15,1%, en tanto que un 27,8% de los encuestados se ubica en riesgo alto o muy alto 10,3%; con alta probabilidad de presentar respuestas que pueden afectar su rendimiento laboral.

La dimensión que evalúa las condiciones y el tiempo de **desplazamiento entre la vivienda y el trabajo y viceversa** se destaca un 35,7% de la población en riesgo muy alto, seguido de un 32,5% en riesgo alto, en tanto que el 13,5% se halla en riesgo medio y en riesgo bajo el 10,3% quizás porque viven en ciudades pequeñas y tienen próximo el centro de trabajo.

Finalmente, cuando se analizan los resultados totales de los factores de riesgo psicosocial extralaborales, cerca de la mitad de los conductores se encuentra en riesgo alto con 27,8% o muy alto 16,5% y por ende requieren programas de intervención inmediata, el 24,6% se ubica en riesgo medio, y solo un 8,7% en riesgo muy bajo o insignificante (figura No.2).

Figura No. 2
Distribución proporcional por niveles de riesgo psicosocial extralaboral



Salud Mental

Los resultados de los promedios y dispersiones de cada sub escala del SF 36 que conforman el componente de Salud Mental se presentan en la figura 3, las cuales son importantes al objetivo de esta investigación por cuanto representan un efecto de posible asociación con condiciones psicosociales adversas y que puede verse reflejado en estado de ansiedad, depresión, y afectación emocional en el trabajador.

En la sub escala de **Vitalidad (VT)** el total de la población obtuvo un puntaje promedio de 89%, lo que nos indica que los conductores se sienten muy dinámicos y llenos de energía la mayor parte del tiempo.

En la sub escala **Funcionamiento Social (SF)** el puntaje promedio fue de e 51%, lo que muestra que los conductores realizan, y mantienen actividades sociales sin interferencia de problemas físicos o emocionales.

En la sub escala **Rol Emocional (RE)** el 56% de los evaluados consideran que enfermedades o problemas emocionales no están interfiriendo con el trabajo u otras actividades diarias.

Y finalmente en la sub escala de **Salud Mental (sm)** la población de conductores con 68% indica sentimientos de paz, felicidad y calma durante todo el tiempo.

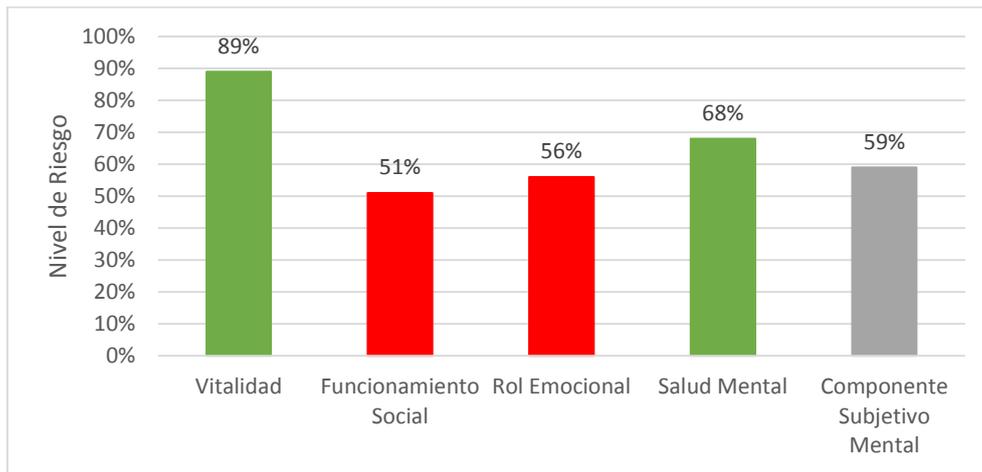
En el **componente subjetivo mental (MCS)** concentra aspectos subjetivos o mentales de la calidad de vida, en donde se observa que el 59% de la población no evidencia estrés o limitaciones en las relaciones sociales, problemas emocionales o de salud general; es decir que consideran un efecto positivo en la salud mental.

En conclusión los resultados de las sub escalas que componen la escala de salud mental del cuestionario de calidad de vida, permite concluir que los evaluados no obtienen puntuaciones

diferentes de lo que obtendría una persona normal diferente al gremio de los conductores de hidrocarburos.

Figura No. 3

Puntajes de las sub escalas de Salud Mental en el total de la población de conductores



Al relacionar los factores intralaborales y extralaborales se encontró que existe correlación estadísticamente significativa entre estos factores (correlación de Spearman de 0.666, valor $p=0.000$) que indica altos factores de riesgo psicosocial intralaboral asociados a altos factores de riesgo psicosocial extralaborales .

Adicionalmente se exploró asociación entre los factores mencionados anteriormente con variables sociodemográficas como edad y estado civil, pero en ninguno de los casos se encontró significación estadística con valores $p=0,427$ para edad agrupada y factores intralaborales y de $P=0,476$ con factores extralaborales; para estado civil valor $p=0,744$ en factores intralaborales y $P=0,639$ para factores extralaborales; también se realizó la asociación con estrato socio económico y antigüedad en el cargo sin obtener asociación con aspectos intralaborales y extralaborales $p=0,209$ y $p=0,79$ respectivamente y para estrato recodificada en estrato 1,2 y 3 o mayor los valores de identificación estadística dieron respectivamente $P= 0,397$ para intralaboral y $P= 0,458$ para extralaboral, resultado que muestra que en esta población las características sociodemográficas no tienen relación con los factores de riesgo intralaboral y extralaboral.

Para analizar la correlación entre las variables Vitalidad, Funcionamiento Social, Rol Emocional, Salud Mental, Componente Subjetivo Mental y los puntajes intralaboral y extralaboral se utilizó el coeficiente de correlación de rangos de Spearman y se encontró que Vitalidad tiene correlación importante, positiva y estadísticamente significativa con Salud Mental (0.646) y con el Componente Subjetivo Mental de (0.746) y correlación moderada e inversa y estadísticamente significativa con los puntajes total intralaboral de -,345 y extralaboral -,441 indicando que a mayor puntaje (mayor riesgo) es menor la Vitalidad.

Funcionamiento Social presentó correlación importante positiva y estadísticamente significativa con el Componente Subjetivo Mental (0,667) y moderada e inversa estadísticamente significativa con los puntajes intra y extralaboral, tal como sucede en el caso de Vitalidad.

El Rol Emocional presentó correlación alta positiva y estadísticamente significativa con el Componente Subjetivo Mental (0,686) y negativa moderada y significativa con el intralaboral y extralaboral (-,398 y -,430) respectivamente. La Salud Mental tiene la correlación más alta con el Componente Subjetivo Mental directa y estadísticamente significativa (0,824) la cual es la esperada por la naturaleza de ambas variables y moderada e inversa con los puntajes intralaboral y extralaboral -,348 y -,485 respectivamente.

Finalmente, el Componente Subjetivo Mental presenta la mayor correlación con todas las demás variables arrojando valores positivos y altos con los dominios que evalúan la salud mental y negativos moderados con los valores intralaboral y extralaboral.

Aunque en promedio los puntajes obtenidos en el SF 36 muestran tendencias mentales saludables, se observa que el percentil 5 en funcionamiento social es de 0%, relacionamiento emocional de 50 y Salud Mental de 42,66, lo que nos demuestra que si existe un porcentaje de trabajadores con implicaciones del estado de salud mental negativa en funcionamiento social de -,415 y -,418 respectivamente; cuando se observa el comportamiento de la variable componente subjetivo mental se destaca que los puntajes se encuentran alrededor de 55 teniendo el 90% de los trabajadores puntajes de 66,22% o menos es decir que solo un 10% arrojaron valores altos de buena salud mental en las condiciones evaluadas en el instrumento.

Discusión

A partir de los resultados presentados anteriormente, se destacan factores de riesgo psicosocial intralaboral y extralaboral que afectan la salud mental en la muestra de conductores. Tal como se aprecia en los dominios intralaborales de liderazgo y relaciones sociales en el trabajo con un 22,2% de los encuestados en riesgo alto y un 17,5% en riesgo muy alto, que requieren programas de intervención de un sistema de vigilancia epidemiológica; en segundo lugar se destacan las demandas del trabajo con 91,3% en riesgo muy alto y el 7,1% en riesgo alto debido a que se trabaja en turnos nocturnos, con jornadas prolongadas o sin pausas claramente establecidas.

Así mismo se encuentra en las dimensiones extralaboral el desplazamiento vivienda, trabajo vivienda, con un 35,7% de la población en riesgo muy alto, seguido de un 32,5% en riesgo alto puesto que el desplazamiento entre la vivienda y el trabajo es prolongado. Teniendo en cuenta los dominios mencionados anteriormente se observa que estos pueden afectar la salud mental y el rendimiento laboral del trabajador.

Es importante señalar que los trabajadores expuestos a estas dimensiones, están propensos a situaciones que afectan su salud mental percibida, así por ejemplo, el 20% de la población se encuentra por debajo de la media en la dimensión Funcionamiento Social, pues los encuestados consideran que sus actividades sociales se ven afectadas por problemas emocionales o físicos; de igual forma, en la sub escala de Rol Emocional un 14% de las personas reflejan problemas con el trabajo u otras actividades como resultados de molestias emocionales.

En la muestra estudiada se observa que la actividad de transporte de hidrocarburos es desarrollada principalmente por hombres (100% de la población evaluada), en la que no son significativos los tipos de jornada, la antigüedad en el cargo, ni el nivel de escolaridad. De igual

forma es importante señalar que la labor de conductor de carga pesada es una profesión que pocas personas desean desempeñar, tanto por los niveles de sacrificio emocional y esfuerzo físico que conlleva (tener un estilo de vida solitario, cansancio, fatiga crónica, estrés, depresión, entre otras posibles consecuencias) que pueden afectar la salud de los mismos, como lo manifiesta Morales (2011)¹⁸ *“los factores de estrés psicológico están vinculados al desorden producido por el trabajo en turnos, con escaso descanso y rutinas de vida sujetas a la conducción”*, son causas de accidentes y enfermedades profesionales.

Así mismo la Confederación General del Trabajo (2003) en su teoría de fatiga mental; indica que las *“cefaleas, diarrea, perturbaciones psíquicas y trastornos del sueño se presentan cuando existen factores de riesgo psicosocial, los cuales pueden ser extra e intralaborales”*.

De otra parte, se observa que en la población estudiada existe una correlación moderada entre los factores intralaborales, extralaborales y la Salud mental percibida en los conductores, debido a las pocas horas de sueño, al exceso de carga laboral y malos hábitos en el trabajo a la que están expuestos los operadores de hidrocarburos.

Conclusiones

Considerando los resultados obtenidos y los referentes teóricos revisados se recomienda intervenir aquellos aspectos relacionados con el dominio de Liderazgo y Relaciones Sociales en el trabajo, demandas del trabajo y desplazamiento vivienda, trabajo vivienda, debido a que estos factores están afectando a los conductores del sector hidrocarburos y pueden incidir de manera negativa sobre su salud mental.

¹⁸ Morales, G (2011), En el camino: los conductores de carga y sus condiciones laborales, Dirección del trabajo, Chile.

Por lo anterior, se sugiere que se desarrolle un programa de vigilancia epidemiológica para prevenir y promover a partir de estrategias y acciones saludables, programas de intervención en los dominios y/o escalas identificados en niveles de riesgo alto y muy alto.

Así mismo es importante implementar un sistema de gestión del riesgo, en el que participen activamente todos los conductores en la difusión de políticas de seguridad y salud en el trabajo, para disminuir los accidentes y las enfermedades profesionales.

Del mismo modo realizar un programa de bienestar y calidad de vida laboral, tendiente a generar hábitos de trabajo saludables, factores protectores y técnicas de afrontamiento que permitan disminuir efectos negativos en la salud mental del trabajador y el rendimiento laboral; el cual incluya a los familiares de los trabajadores con el fin de mejorar la calidad de vida y relaciones personales del mismo.

Por último esta investigación es un aporte a la Salud Ocupacional, puesto que permite identificar la asociación entre los factores intra y extralaborales y la salud mental percibida en un grupo de conductores del sector hidrocarburos, permitiendo la posibilidad de continuar con futuras investigaciones sobre factores psicosociales y salud mental en conductores de carga pesada, en las que se formulen nuevas hipótesis de investigación.

AGRADECIMIENTOS

A las doctoras Gloria Helena Villalobos Fajardo y Gilma Hernández Herrera por sus sugerencias, apoyo y colaboración en la elaboración del documento original.

BIBLIOGRAFIA

1562, L. (07 de julio de 2012).

<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley156211072012.pdf>.

Obtenido de

<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley156211072012.pdf>.

- A, G. (2008). *Guía Técnica de Sistema de Vigilancia Epidemiológica en Prevención de desordenes Musculoesqueléticas en trabajadores en Colombia*. Ministerio de la Protección Social.
- Cavagioni L, G. A. (2009). Agravios de la Salud, Hipertensión Arterial y Predisposición al Estrés en Conductores de Camión. *Esc Enferm USP*.
- J, G. (2009). *Salud Mental y Agresividad en Conductores del Transporte Público de San Salvador*.
- Nogareda, C. (s.f.). El proceso de evaluación de los factores Psicosociales. *Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales España*.
- OMS/Harvard, M. d. (2003). *Estudio Nacional de Salud Mental Colombia _ FES*.
- profesionales, P. U. (enero de 2011). *Bateria de Instrumentos para la evaluación de factores de riesgo psicosocial* . Obtenido de www.minsalud.gov.co.
- Profesionales, S. G. (2008). *Resolución 2646 de 2008*.
- Salazar S, P. d. (2010). Síndrome de Burnout y patrones de comportamiento ante tráfico en conductores. *Psicología*.
- Salud, O. M. (2001). http://www.who.int/features/factfiles/mental_health/es/. Obtenido de http://www.who.int/features/factfiles/mental_health/es/.
- Salud, O. M. (septiembre de 2012). <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>. Obtenido de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>.
- Social, M. d. (2007). *Primera Encuesta Nacional de Condiciones de Salud y Trabajo en el Sistema General de Riesgos Profesionales*.
- Tse JL, F. R. (2007). Facets of job effort in bus driver health: deconstructing "effort" in the effort-reward imbalance model. *J Occup Health Psychol*, 12(1):48-62.
- Zamora M, C. A. (2009). Agravios de la Salud, Hipertensión Arterial y Predisposición al Estrés en Conductores de Camión . *Esc Enferm USP*.