

## **FACTORES CULTURALES QUE INCIDEN SOBRE LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN OPERADORES DE BUSES DEL SISTEMA TRANSMILENIO**

MIREYA GUTIÉRREZ ROBAYO\*  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

*Recibido: 10 de febrero de 2009*

*Aprobado: 30 de junio de 2009*

### *Resumen*

El presente estudio identifica y analiza algunas características culturales que pueden estar relacionadas con la ocurrencia de accidentes de trabajo de los operadores de buses articulados y alimentadores del sistema TRANSMILENIO. Estudio de tipo descriptivo-cualitativo, que contó con una muestra de 398 operadores del sistema Transmilenio. La información se obtuvo por medio de un cuestionario que se diseñó y validó para el presente estudio. Los resultados muestran que dentro de la población estudiada existen factores que pueden incidir sobre la ocurrencia de accidentes de trabajo, por ejemplo la percepción del riesgo en el trabajo; la percepción de factores negativos de la organización como la presión del sistema y los horarios partidos; y en tercer lugar, se evidenciaron factores culturales reflejados en comportamientos y hábitos de los operadores como la impulsividad, la imprudencia, preocuparse demasiado por asuntos personales, nerviosismo, ver la publicidad de las calles y observar personas atractivas del sexo opuesto, también se evidencian comportamientos ante las imágenes religiosas como persignarse, encomendarse a un ser superior y orar. En conclusión, existen factores de tipo cultural que generan distracción en la labor de la conducción y pueden convertirse en un factor de riesgo, que genera accidentes de trabajo.

*Palabras clave:* factores culturales, factor de riesgo, accidente de trabajo.

## **CULTURAL FACTORS THAT AFFECT ON THE OCCURRENCE OF ACCIDENTS AT WORK IN BUS SYSTEM OPERATORS TRANSMILENIO**

### *Abstract*

The present study identifies and analyzes the personal features influenced by the culture, that is can be related with the occurrence of accidents of work of the drivers the articulated and nourishing buses of Transmilenio system. The kind of study is descriptive – qualitative, the sample studied was 398 drivers of Transmilenio system, and the information was obtained by means of a questionnaire that design and validate for the present study. The results show that population studied there are factors that probably affect on the occurrence of laboral accidents, such as the perception of risk in the work; the perception of negative factors of the organization, for example the pressure of system and the departed schedules; and thirdly, cultural factors reflected in behaviors and habits of the drivers, for example impulsiveness, the recklessness (imprudence), to worry too much for personal situations, nerves, to see the streets advertising, and to see the attractive persons, and also demonstrate special behaviors about the religious imagines. In conclusion, there are cultural factors in the job that can be a risk factor for laboral accidents.

*Key words:* cultural factors, risk factor, laboral accidents.

---

\* Mireya Gutiérrez Robayo. Psicóloga. Especialización Interdisciplinaria en Salud Ocupacional Universidad Nacional de Colombia. Correo: miye19@hotmail.com

## INTRODUCCIÓN

Por medio del Decreto Ley 1295 de 1994 del Ministerio de Protección Social y la Política Pública para la Protección de la Salud en el Mundo del Trabajo, se establece la necesidad y obligación legal de las instituciones de identificar e intervenir en los factores de riesgo que afectan a la población trabajadora. Existen diferentes riesgos que pueden afectar en el estado de salud de los trabajadores, dentro de estos se encuentran los de origen humano, asociados a factores de riesgo psicosocial; estos son un campo de investigación, intervención y desarrollo para la Salud Ocupacional, debido a que ejercen una importante influencia en la condición de salud de los trabajadores y en la productividad de las empresas.

Antonio Meléndez (2004) destaca que los factores psicosociales en el trabajo son complejos y difíciles de entender, dado que representan el conjunto de las percepciones y experiencias del trabajador, relacionadas con las condiciones y el medio ambiente de trabajo. También se refieren a la influencia económica y social, más o menos fuera del lugar del trabajo, pero que repercuten en él.

Los factores psicosociales se clasifican en factores extralaborales e intralaborales, los primeros se relacionan con las características sociales y culturales de cada individuo y los segundos con factores de riesgo que origina la organización del trabajo, la naturaleza de la tarea y el ambiente físico de trabajo (Ministerio del Trabajo y de la Seguridad Social, 2000).

En la presente investigación no se trabajarán los factores psicosociales en su totalidad, específicamente se identificarán algunos factores extralaborales que se relacionan con la cultura.

Para ello, se realizará un abordaje sencillo del concepto cultura; inicialmente, se utilizó la palabra *colere*, la cual se convirtió en cultura, que significaba básicamente cultivo o pedazo de tierra cultivada y su significado primario fue labranza, como tendencia natural al crecimiento de los sembradíos hechos por el hombre. Tuvo también un significado subsidiario medieval de honor y adoración; posteriormente, con la Ilustración la misma palabra cultura comenzó a aplicarse con un sentido metafórico (cultivarse, o ser cultivado), para expresar el gusto por el conocimiento o la sapiencia (Austin, 2005). El concepto fue desarrollado por antropólogos en el siglo XIX, con el interés primordial de diferenciar la herencia social (la transmisión de cultura de una generación a otra) de la

herencia biológica; incluía todo aspecto del comportamiento social que pudiera pensarse como distintivamente humano. El antropólogo inglés Edward Taylor, señala que la cultura es “ese todo complejo que incluye el conocimiento, la creencia, el arte, la moral, la ley, la costumbre y todas las demás capacidades y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de una sociedad” (Taylor, 1891). Pidgeon (1991), citado por Kasperson & Kasperson (2002), resalta que la cultura es el conjunto de creencias, normas, actitudes, funciones y prácticas compartidas por un determinado grupo social o población.

La cultura tiene un contexto que la determina, los elementos del contexto cultural entregan cada uno su aporte connotativo al significado común de las cosas en la vida cotidiana, estableciendo lo que se valora y con ello las normas de convivencia, es decir, lo que se debe y no debe hacer, de manera que cada lugar de convivencia tiene una identidad cultural, que no es similar a ninguna otra, aunque pueda haber similitud entre ellas. A esto se refiere Cardoso de Oliveira (1990), citado por Austin (2005) cuando dice que “*la identidad pasa a desempeñar el papel de una brújula que posiciona al grupo y sus miembros en mapas cognitivos (u horizontes) colectivamente construidos*”.

En general, los conceptos anteriormente citados, destacan que los factores culturales se identifican en significados, creencias y comportamientos de las personas, en un contexto determinado. Así, la razón de esta investigación es identificar esos significados y comportamientos, que puedan influir en la ocurrencia de accidentes en el trabajo.

Un Accidente de Trabajo (AT), según el D. 1295 es cualquier suceso repentino que sobreviene por causa o con ocasión del trabajo, y que produce en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte.

De la Coleta (1991) afirma que, el accidente de trabajo (AT), también, puede verse como una expresión de la calidad de la relación del individuo con el medio social que lo rodea, con los compañeros de trabajo y con la organización. Así, los factores personales como percepciones, creencias, estructura moral y los comportamientos en general pueden incidir en los AT. Como lo cita, el mismo autor, las diferencias culturales pueden ser causa de distintos niveles de percepción y de aceptación del riesgo, por ejemplo, si se comparan los niveles de seguridad en el trabajo y los índices de siniestralidad de los países industrializados con los prevalentes en las naciones en vías de

desarrollo, se encuentran diferencias significativas. A pesar de las divergencias culturales, uno de los hallazgos más persistentes en otras investigaciones realizadas en contextos inter e intraculturales es que, por lo general, emergen los mismos conceptos de temor y desconocimiento del riesgo, así como los de voluntariedad y evitabilidad, ya que bien gozan de prioridades diferentes. Es discutible que estas prioridades sean o no una cuestión exclusivamente cultural.

Por ejemplo, en la estimación de peligros implícitos en la eliminación de los residuos tóxicos y radiactivos, la atención de los británicos se centra más en los riesgos del transporte, al tiempo que los húngaros prestan más interés a los riesgos operativos y, los norte-americanos, a los riesgos de origen ambiental. Aunque estas diferencias se atribuyen a la diversidad cultural, podrían obedecer igualmente a la percepción de la alta densidad demográfica del Reino Unido, a la preocupación de los húngaros por la seguridad operativa y a la conciencia ambiental de los norteamericanos, que constituyen factores de situación. Por consiguiente, las diferencias culturales, cognitivas e individuales de ámbito local pueden influir en la percepción del riesgo tanto como los sesgos culturales generales (Westlander, 1997).

Como lo refiere, el mismo autor, la percepción del riesgo por los trabajadores puede estar condicionada por factores como el valor que conceden a la salud (significación), la inquietud que provoca la posibilidad de sufrir un daño y sus consecuencias (incertidumbre) o las expectativas de control real del riesgo (confianza). Estas percepciones podrían estar influidas por las características personales de los trabajadores y las trabajadoras (género, edad, situación familiar, social, etc.). Por ejemplo, la percepción del riesgo es un concepto muy importante, una categoría muy utilizada en el tema de prevención y tiene que ver con la postura o actitud de una persona ante un problema, es útil, porque alguien que no percibe riesgo no va a asumir una postura constructiva, de enfrentamiento a una problemática y es indiferente a los problemas (Westlander, 1997).

También se debe tener en cuenta que en cada organización de trabajo existen una serie de normas, costumbres, y principios que son interiorizadas o no, por el grupo de trabajadores y esto marca una forma de percibir el medio de trabajo y determina el comportamiento laboral, adicionalmente se manifiestan ciertos hábitos personales que influyen en la forma como se desempeña un trabajador y hacen que este

asuma una actitud determinada hacia al trabajo. De esta manera, se evidencia que los factores personales y culturales influyen en el comportamiento manifiesto en el trabajo y por supuesto pueden influir en la ocurrencia de accidentes de trabajo

## MÉTODO

### *Objetivo General*

Identificar y analizar factores culturales que pueden estar relacionadas con la ocurrencia de accidentes de trabajo de los operadores de buses articulados y alimentadores del sistema TRANSMILENIO

### *Objetivos específicos*

1. Conocer la representación psicológica de los operadores sobre el trabajo y la salud.
2. Conocer el significado de accidente de trabajo, riesgos y normas de seguridad.
3. Identificar comportamientos de los trabajadores que podrían ser un factor de riesgo en su labor.

### *Diseño*

Tipo de estudio: se utilizó un diseño de tipo descriptivo, que según González (2002) tiene como objeto describir de modo sistemático características de una población, situación o área de interés, esta se caracteriza por la descripción más no por comprobar explicaciones. Y con un tipo de análisis cualitativo, que según Cerda, (1991), es la interpretación que se le da a las cosas y fenómenos, que no pueden ser captados o expresados plenamente por la estadística o la matemática, centrandose su análisis en la descripción de fenómenos y cosas observadas.

### *Participantes*

Se trabajo con 398 operadores de buses, seleccionados por muestreo aleatorio estratificado. El Sistema Transmilenio en el 2005, año en que se realizó la investigación, contaba con 11 empresas, 7 de buses articulados y 4 de buses alimentadores, sin embargo una de las empresas de buses alimentadores no autorizó la participación de sus trabajadores, motivo por el cual no hacen parte de la muestra.

### *Instrumento*

La recolección de información para el estudio se realizó a través de fuente primaria con el diseño y validación de una encuesta con 31 ítems de pregunta abierta y 14 para marcar con una X en la opción que

consideraron más representativa. Los ítems que indaga el instrumento se categorizan así: 1. significado del trabajo y percepción de la empresa, 2. significado de riesgos laborales y normas de seguridad, 3. significado del accidente de trabajo 4. Significado de salud y 5. Comportamientos que podrían ser un factor de riesgo en la labor.

Este instrumento se validó por doble revisión de docentes del área y posteriormente se aplicó a un grupo de 15 conductores de otra empresa de transporte, para verificar la claridad, coherencia, pertinencia y utilidad de este.

#### Aspectos éticos

El presente estudio se realizó teniendo en cuenta las consideraciones éticas del trabajo con humanos: se contó con el permiso de las empresas y el Sistema Transmilenio, también los participantes fueron informados sobre el objetivo, procedimientos y la utilidad del estudio, para su consentimiento. Los datos se utilizarán para fomentar el conocimiento y pretenden facilitar el diseño de planes de mejoramiento en Salud Ocupacional.

Por solicitud del Sistema Transmilenio, se resalta que la presente investigación corresponde al año 2005, razón por la cual los datos pueden no ajustarse a la realidad actual del sistema de transporte.

**Tabla 1**  
Caracterización demográfica

Variable		Número de Personas	Porcentaje (%)
Genero	Masculino	394	99%
	Femenino	4	1%
		398	100%
Edad	24-30	74	19%
	31-37	134	34%
	38-44	108	27%
	45-51	65	16%
	Mas de 51	17	4%
	398	100%	
Nivel Educativo	Primaria	11	3%
	Secundaria	316	79%
	Técnico	56	14%
	Pregrado	15	4%
	398	100%	

## RESULTADOS

La caracterización demográfica de la muestra refleja mayor participación de hombres, entre los 31 y 37 años con un nivel educativo de bachillerato: (Tabla 1).

Los resultados de las 5 categorías estudiadas se presentan a continuación:

1. *Significado del trabajo* la siguiente tabla expresa el significado de trabajar para los operadores: trabajar es sostener la familia, subsistir, tener un medio para lograr metas, es una fuente de bienestar y calidad de vida, es estabilidad económica, progreso y superación, entre otros significados. (Tabla 2)

**Tabla 2**  
Significado del trabajo

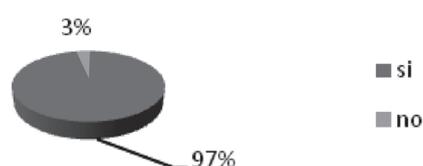
Significado de Trabajo	Número de Personas	Porcentaje (%)
sostenimiento familiar	150	37,7
medio para subsistir	50	12,6
medio para lograr metas	47	11,8
bienestar personal y calidad de vida	46	11,6
estabilidad económica	30	7,5
progreso y superación personal	29	7,3
realización personal y satisfacción propia	23	5,8
colaboración social y medio de desarrollo social	22	5,5
por salario y necesidad	16	4,0
Pasión	10	2,5
sentirse útil y responsable	10	2,5
dignificación del ser humano	10	2,5
experiencia laboral, obligación social y estabilidad laboral	18	4,5
Otros: pensión, ahorro, reconocimiento, ocupar el tiempo, proyección y estabilidad emocional	6	1,5
Total percepciones	467	117,3
Total población	398	100,0

2. *Representación de riesgos laborales y normas de seguridad:* principalmente se relaciona en el respeto a las normas, por hacer las cosas bien y por tener prevención, entre otras.(Tabla 3)

Respecto a los riesgos percibidos por los trabajadores se encuentran: (Tabla 4)

Se indago sobre el acuerdo o desacuerdo con las normas, y se reflejó un porcentaje de acuerdo del 97% con estas.

**Acuerdo con las normas de seguridad**



**Figura 1.** Acuerdo con las normas.

**Tabla 3**  
Significado de seguridad

Significado Seguridad	Número de Personas	Porcentaje (%)
Respeto a las normas	94	23,6
Hacer las cosas bien	90	22,6
Hacer prevención	89	22,4
Cumplir normas de transito	73	18,3
Cumplir normas de Transmilenio	62	15,6
Estar atento	50	12,6
Mantenimiento vehicular y revisar el móvil	52	13,1
Tener seguridad social	31	7,8
Tener buen móvil	25	6,3
No tener riesgos	20	5,0
No tener accidentes	13	3,3
Trabajar con los 5 sentidos	10	2,5
Tener responsabilidad	5	1,3
Minimizar los riesgos	5	1,3
Disminución de accidentes en patios y vías	5	1,3
Controlar riesgos	9	2,3
Otros: prevenir.	6	1,6
Total percepciones	639	160,6
Total población	398	100

Sin embargo, al preguntar si se cumplen las normas por parte de sus compañeros, el porcentaje disminuye, encontrando que un 58.8% de los operadores han evidenciado irrespeto de normas por parte de compañeros.

**Irrespeto de Compañeros a las Normas**



**Figura 2.** Irrespeto a las normas.

**Tabla 4**  
Riesgos percibidos en el trabajo

Riesgos Percibidos en el Trabajo	Número de Personas	Porcentaje (%) población
Peatones imprudentes y ciclistas	108	27,1
Accidentes de transito	95	23,9
Vehículos mixtos imprudentes	80	20,1
Orden publico	76	19,1
Semaforización inadecuada a trasporte masivo	64	16,1
Atropellar	44	11,1
El clima: calor, lluvia	42	10,6
Terrorismo	40	10,1
Inadecuado mantenimiento	27	6,8
Estrés	17	4,3
Estrellarse	13	3,3
Perder empleo	10	2,5
Falla mecánica	7	1,8
Animales	7	1,8
Multas	5	1,3
Piso mojado	5	1,3
Estado de la vía	4	1,0
Atrapamientos en puertas	4	1,0
Motociclistas	4	1,0
Problemas personales	3	0,8
Lesiones laborales	3	0,8
Incendios	3	0,8
Falta de señalización	3	0,8
Transporte hacia la casa	3	0,8
Otros: alcantarillas, velocidad, frenos, presión del sistema Transmilenio, peso del vehículo.	8	2,0
Total percepciones	675	169,6
Total población	398	100,0

Dentro de las normas que ellos consideran más importantes se encuentran la revisión del móvil antes del recorrido, el manejo defensivo, el uso del cinturón de seguridad, estar atento, respetar las normas que propone Transmilenio, el uso de direccionales, dar información oportuna sobre alguna novedad y no pegarse a otros móviles, entre otros como lo evidencia la siguiente tabla: (Tabla 5)

**Tabla 5**  
Normas de seguridad

Normas de seguridad tenidas en cuenta en la labor	Número de personas	Porcentaje (%)
Revisión móvil	93	23,4
Manejo defensivo	82	20,6
Uso cinturón	40	10,1
Estar atento	42	10,6
Atender normas Transmilenio	27	6,8
Uso direccionales	19	4,8
Información oportuna y veraz	15	3,8
No pegarse a otros móviles	10	2,5
No aumentar velocidad mas de 60 km por hora	4	1,0
Buen manejo	4	1,0
Tener disposición para trabajar	4	1,0
Tener optimas condiciones físicas y de salud	4	1,0
Tener elementos de trabajo adecuados	3	0,8
Cerrar puertas	3	0,8
Reportar novedades	3	0,8
Prever situaciones peligrosas	3	0,8
Estar pendiente de personas sospechosas	3	0,8
Llevar el equipo necesario	3	0,8
Buen estado anímico del conductor	2	0,5
Total reportes	364	91,5
Total	398	100,0

Finalmente se cuestionó sobre las principales faltas a las normas, encontrando que pasarse los semáforos en rojo o amarillo, no respetar las normas de transito en general, pegarse a otros móviles, el exceso de velocidad, no realizar adecuada revisión al móvil y competir con otras empresa y compañeros, entre otras menos frecuentes, son las normas más irrespetadas. (Tabla 6)

**Tabla 6**  
Normas irrespetadas.

Qué normas ha visto Irrespetar por sus compañeros?	Número de Personas	Porcentaje (%)
Pasar semáforos	53	13,3
No respeto a normas de transito	36	9,0
Pegarse otros móviles	25	6,3
Exceso de velocidad	20	5,0
Hacer inadecuada revisión al móvil	16	4,0
Competencia con compañeros y empresas	15	3,8
No uso cinturón	8	2,0
Manejo peligroso	8	2,0
Atravesarse, cerrar a otros.	6	1,5
Exceso de confianza	5	1,3
Velocidad mayor a 60km por h	5	1,3
Afán	4	1,0
Correr en piso húmedo	3	0,8
Bacilar en situaciones cruciales	2	0,5
Pasar un vehículo en box-cover	2	0,5
Osadía	2	0,5
Hablar por celular al conducir	2	0,5
No respeto de velocidad en puntos críticos	2	0,5
Total reportes	214	53,8
Total población	398	100,0

3. *Significado del accidente de trabajo:* respecto al concepto de accidente de trabajo se evidencia que se relaciona principalmente con accidente de tránsito, problemas en la vía, inconvenientes trágicos, lesiones en horario de trabajo, y sucesos inesperados causados por un riesgo que afecta la integridad humana. (Tabla 7)

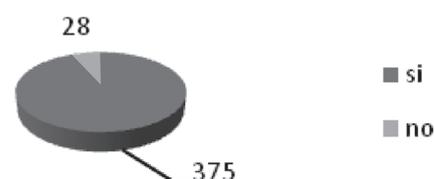
**Tabla 7**

Significado de accidente de trabajo.

Significado de Trabajo	Accidente de	Número de Personas	Porcentaje (%)
Una estrellada		166	41,7
Accidente de tránsito		92	23,1
Tener problemas en la vía		83	20,9
Tener inconveniente trágico en la labor		50	12,6
Sufrir una lesión en horario de trabajo		42	10,6
Suceso inesperado causado por un riesgo que afecta la integridad humana temporal o parcialmente		28	7,0
Situación que genera daños materiales y físico		25	6,3
Perdida emocional		15	3,8
Ocurre desempeñando la labor		13	3,3
No respetar las normas		12	3,0
Inadecuado mantenimiento		12	3,0
Tener lesiones personales		12	3,0
Ser imprudente		11	2,8
Falla en el vehículo		10	2,5
Evento que ocurre por imprudencia		10	2,5
Evento que ocurre en el lugar de trabajo		10	2,5
Evento que le puede pasar a cualquiera		10	2,5
Evento que involucra personas y vehículos		10	2,5
Cuando se lesiona un operador		10	2,5
Función de la ARP		10	2,5
Cualquier anomalía del trabajo		9	2,3
Consecuencia de distraerse		9	2,3
Algo que se puede evitar		8	2,0
Afectar la salud por el trabajo		7	1,8
Total reportes		674	169,3
Total población		398	100,0

También se indago sobre posibilidad de ocurrencia un accidente de trabajo, aquí se encontró que 28 operadores creen que no hay posibilidad de tener un accidente y el 94.2% cree que si podría suceder.

**N. personas que consideran que podrían tener un Accidente de Trabajo?**



**Figura 3.** Posibilidad de tener un accidente de trabajo

4. *Significado de salud y hábitos personales que promueven la salud:* respecto al concepto de salud expresado por el grupo de los operadores del Sistema Transmilenio se encontró que el 19.1% destaca que salud es estar bien en todo aspecto de la vida, 18.8% piensa que la salud es lo más importante para vivir, el 15.3% reporta que es el buen estado físico y psicológico 13.6% lo ve como el correcto funcionamiento del organismo, el 6.5% considera que es tener una vida sana, 6% dice que la salud significa bienestar, 5.8% manifiesta que salud es ser capaz de trabajar, el 4.5% lo ve como el óptimo estado físico, mental y espiritual, otro 4.5% lo ve como estado óptimo del cuerpo, 4.5% como buen estado físico y en menor porcentaje la salud se percibe como tener buenos hábitos, 6%, no tener dolores, 6% y mantener un equilibrio 6%.

Los comportamientos saludables reportados por los operadores, se muestran en la tabla 8:

Respecto a los hábitos inadecuados que perjudican la salud se encuentra en un 27% fumar, sedentarismo en un 15%, un 14% reporta que consumir comida a deshoras, 12% consumir licor, 10% estar estresado y el 7% estar largas jornadas sentados, 5.3% comer desbalanceado, 2.5% comer mucho, 1.5% trasnochar y 0.8 permanecer de mal humor.

5. Respecto a las *conductas que podrían ser un factor de riesgo en la labor de conducción*, se encontró que no hay nada los distrae en la labor, sin embargo algunos operadores reportan que los distrae la unidad lógica, las mujeres bonitas, el calor, la presión del sistema, por la unidad lógica, los peatones imprudentes, las personas bullosas y que pelean, ver imágenes reli-

gias, estar cansado y con somnolencia, entre otros factores distractores reflejados en la tabla 9.

Se profundizó en algunos de los factores citados anteriormente, debido a su relación con factores culturales:

- a. Comportamiento ante imágenes religiosas: el 49.2% de ellos no hace nada, el 42% se persiga, el 5 % se encomienda a Dios, un 2.5% ora, un 1.5% da gracias y un 1.3% observa la imagen por un instante.
- b. Observar mujeres bonitas: según los reportes de operadores un 3% reporta que siempre se distrae por este factor, un 8% frecuentemente le pasa y el 80.2%, ocasionalmente se distrae por observar mujeres en las calles.



Figura 4. Frecuencia en que se distraen por mujeres bonitas.

- c. Observar la publicidad: el 11.3% reporta que siempre se distrae por este factor, un 6.6% reporta que frecuentemente le pasa y un 61.6% reporta que ocasionalmente se distrae con la publicidad.

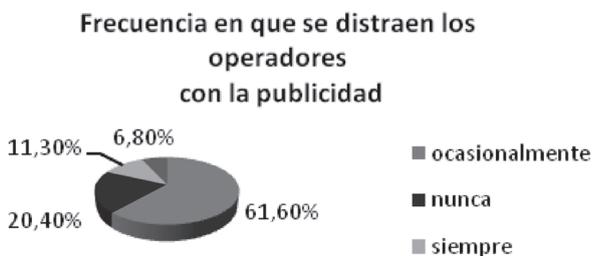


Figura 5. Frecuencia en que distrae la publicidad.

- d. Dificultad de concentrarse en la labor por preocupaciones personales: se encuentra que el 27.6% siempre le ocurre, un 9.5% frecuentemente le pasa y un 62.6% ocasionalmente le afecta este factor.



Figura 6. Frecuencia dificultad de concentración por preocupaciones personales.

- e. Observar imprudencias de otras personas genera distracción ocasionalmente en un 11.1%, algunos operadores refirieron que estos causaban accidentes por desviar su atención.

Tabla 8

Acciones para cuidar la salud

Cómo cuida su salud	Número de Personas	Porcentaje (%)
Buena alimentación	130	32,7
Con ejercicio	90	22,6
Visitar al medico	60	15,1
No consumo licor	30	7,5
Nada	30	7,5
Dormir bien	30	7,5
No fumar	21	5,3
Con tranquilidad	15	3,8
Respetar descansos	12	3,0
Caminar	12	3,0
Estar pendiente de cualquier cambio	9	2,3
No consumo de drogas	4	1,0
No comer grasas	4	1,0
No comer azúcar	4	1,0
Buena condición psicológica	4	1,0
Bajar las harinas	4	1,0
Tomar vitaminas	4	1,0
Sexualidad estable	2	0,5
Actitud positiva	1	0,3
Total reportes	466	117,1
Total población	398	100,0

Finalmente, se encontraron algunas percepciones o creencias personales que pueden influir en el comportamiento seguro y por tanto en la ocurrencia de accidentes debidos a factores personales, por ejemplo respecto a creencias positivas para la seguridad, se encontró en mayor porcentaje la creencia de respetar la autoridad, con un 97.7%, seguido de estar pendiente de animales y personas en la vía, en un 95.5%, entre otras. (Tabla 10)

También se encontraron algunas percepciones y creencias de sí mismos que podrían ser un factor de riesgo en la labor: por ejemplo un 42.2% considera que ocasionalmente se siente nervioso en su trabajo; un 1% manifiesta que tiene faltas de atención

**Tabla 9**

Distractores en la labor

Que le distrae cuando realiza su labor?	Número de Personas	Porcentaje (%)
Nada	104	26,1
La unidad lógica	60	15,1
Las mujeres bonitas	56	14,1
El calor	46	11,6
La presión del sistema	40	10,1
Peatones imprudentes	40	10,1
Personas bullosas	20	5,0
Ver imágenes religiosas: persignarse y encomendarse a Dios	19	4,8
Estar cansando y con somnolencia	16	4,0
Tener problemas económicos	10	2,5
Estar estresado	10	2,5
La monotonía	10	2,5
Las problemas personales	8	2,0
El dolor espalda	7	1,8
Algo extraordinario	6	1,5
Ver imprudencias	6	1,5
La publicidad	5	1,3
Los malos olores	4	1,0
Saludarse con compañeros	4	1,0
Los ruidos	2	0,5
Un accidente en la vía	1	0,3
Situaciones imprevistas	1	0,3
Noticias tristes	1	0,3
El movimiento de las personas dentro del móvil	1	0,3
Total reportes	477	119,8
Total población	398	100,0

de forma frecuente y un 13.1% de forma ocasional; también un 1.3% expresa que frecuentemente es impulsivo en su labor y un 11.3% que ocasionalmente lo es. (Tabla 11).

## DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Ricardo Vargas (2001) reconoce que cada vez son más las organizaciones empresariales en el país que se encuentran comprometiendo sus mejores esfuerzos y recursos en recrear y fortalecer su cultura de seguridad. Este nuevo compromiso con la seguridad no solamente permitirá a las empresas superar problemas de accidentabilidad, con la problemática de orden legal, social, empresarial, psicológica y moral que implican, sino también la de introducir una nueva visión de la seguridad a través de una administración moderna de la seguridad y control de pérdidas. En este avance positivo, es realista reconocer que todavía la mayoría de los administradores de la seguridad de las empresas no se encuentran muy conscientes del muy significativo aporte psicológico que requiere la aplicación de esta nueva filosofía y práctica de la seguridad. Varios autores señalan que la mayor parte

**Tabla 10**

Creencias en la labor

Creencia	Porcentaje (%)				Total
	Nunca	Ocasional	Frecuente	Siempre	
yo respeto las normas	0,0	0,0	9,8	90,2	100
yo tengo reacciones rápidas y acertadas	0,0	0,8	12,6	86,7	100
yo estoy pendiente de personas y animales	0,0	0,8	3,8	95,5	100
yo respeto a la autoridad	0,0	0,0	2,3	97,7	100
yo tengo control sobre mi trabajo	0,0	0,8	8,8	90,5	99

**Tabla 11**

Creencias negativas en la labor

Creencia	Porcentaje (%)				Total
	nunca	ocasional	frecuente	siempre	
Soy nervioso	57,8%	42,2%	0,0%	0,0%	100%
Yo tengo faltas de atención	85,9%	13,1%	1,0%	0,0%	100%
Soy impulsivo	87,4%	11,3%	1,3%	0,0%	100%

de los accidentes mantienen alguna relación directa con el factor humano, lo cual implica identificar las fuentes de error que puedan llevar a un accidente, pero, sobre todo preguntarse qué determina que se produzcan esos errores, cuáles son los precursores inmediatos de los accidentes, y a su vez, el efecto de múltiples causas potenciales (García, 2002)

En el presente estudio, se indagó sobre el *significado de trabajar*. Barreiro y Martínez, (2004), señalan que cuando las personas hacen valoraciones sobre el trabajo, efectúan afirmaciones desde la perspectiva del individuo y de la sociedad. Esas creencias que explicitamos, muestran valores culturales y pueden variar entre culturas. Esta categoría estudiada, evidencia que para aproximadamente un 61% de los operadores, trabajar es un medio de conseguir dinero para la subsistencia propia y familiar, y es una forma de tener estabilidad económica, esta percepción evidencia que más de la mitad de la población trabaja principalmente por obtener dinero, lo cual refleja que las personas trabajan por cumplir con las obligaciones económicas, visión que no favorece el valor al trabajo y la satisfacción laboral, especialmente si el salario devengado no es suficiente para suplir las necesidades personales y familiares. Así esta primera categoría de estudio, puede influir como factor de riesgo ante los accidentes de trabajo y otros eventos que pueden afectar la salud de los trabajadores.

Sin embargo, se evidencia un 11.8% de la población percibe el trabajo como medio de lograr metas y 27.8% como fuente de realización, de satisfacción, de ocupar bien el tiempo, de proyección y de calidad de vida, lo cual da una concepción positiva al trabajo, las personas con este significado tienden a trabajar con gusto y pueden estar más fácilmente motivados a hacer las cosas bien en su empresa, buscan conservar su trabajo, e incluso esta visión puede convertirse en un factor protector de la salud, generando autocuidado y prevención de accidentes laborales.

Con Gimeno (1999), se respalda el análisis realizado anteriormente, al citar que los estudios sobre el significado de trabajar provienen de diferentes disciplinas por dos razones específicas: el significado del trabajo influye significativamente en procesos y conductas individuales, organizacionales y sociales y segundo, este constructo puede actuar como un indicador de la motivación laboral de la persona; como una representación individual y social del trabajo; como un resultado de la experiencia laboral; como una estructura actitudinal hacia el trabajo; o como un

determinante de la realidad social, que genera impacto en el trabajador y su empresa.

En conclusión, tener un significado negativo de trabajar puede ser un determinante en la ocurrencia de accidentes laborales, por la ausencia o escasas de factores que generen valor positivo al trabajo y satisfacción laboral, promoviendo una actitud negativa ante el contexto laboral, la seguridad y el autocuidado en la labor realizada.

La segunda categoría de análisis es la *percepción de riesgos laborales y normas de seguridad*: el concepto de seguridad que se evidencia en la muestra estudiada, se relaciona con el respeto a las normas, con el hacer las cosas bien, en prevenir y en estar atento en la labor que realizan para evitar contratiempos. Estas opiniones destacan que si hay comprensión de aspectos relacionados con la seguridad, lo cual es un factor favorable en la prevención de accidentes de trabajo, sin embargo se evidencia que no existe una definición concreta de la seguridad. Luis Marcelo Maciel (2000) resalta que la seguridad involucra no solamente es la sensación o el estado de tranquilidad, sino que también las acciones de prevención y la forma de atender cualquier situación de crisis. El verdadero secreto de la seguridad es la prevención. Y en el caso presente de los operadores del sistema Transmilenio destacan medidas preventivas, que promueven la seguridad, sin embargo es importante determinar si las acciones mencionadas efectivamente se realizan al 100% en la labor.

En esta misma categoría, se indago sobre el significado del riesgo y a los riesgos percibidos en el trabajo, es importante identificarlos ya que lógicamente influyen en la manera de percibirlos, asumirlos y de enfrentarlos, y como lo dicen Peters y Slovic (1996), citados por Cortes (2003). "las personas responden a los peligros de acuerdo a las percepciones de los riesgos que poseen. Además existen mecanismos psicológicos asociados a la negación del riesgo, que hacen que las personas creen que un evento determinado no les puede ocurrir".

En el caso de los operadores de buses articulados y alimentadores, el concepto de riesgo es asumido favorablemente por la mayoría de operadores, se da una significación negativa al riesgo en el trabajo, sin embargo existe un porcentaje menor que percibe el riesgo como un evento que también puede traer consecuencias positivas, valoración que puede contribuir a no ejercer correctivos en los riesgos, al restar impacto a los factores de riesgo, lo cual lo convierte en

un aspecto negativo para la ejecución de conductas seguras frente a los mismos y en un factor de riesgo en la accidentalidad. Puy (1995), citada por Westlander (1997), explica que la definición que se tenga de riesgo hace que este sea valorado o no como un peligro que se pueda materializar y que se pueda estimar la magnitud de las consecuencias o pérdidas que estos producen, por ello el riesgo no debe ser visto como algo positivo ya que aumenta la predisposición a actos inseguros.

Por otro lado se nota que los riesgos percibidos por los operadores de Transmilenio, se relacionan principalmente con factores externos, es decir con las vías, o el vehículo, o factores generados por el medio laboral y en menor proporción con factores de riesgo personal, como el estrés y la falta de cuidado por parte de ellos mismos. También se destaca que los riesgos percibidos, se asocian con el tipo de accidente más presentado en el sistema, los accidentes de tránsito, haciendo referencia a factores de riesgo como peatones, vehículos y motos o bicicletas imprudentes, la semaforización inadecuada al transporte masivo, el orden público y el terrorismo. Los factores señalados destacan atribución externa de los riesgos y un temor entre los operadores con el terrorismo, debido a los atentados sufridos por el sistema. Se puede aportar que la atribución externa de los riesgos y la valoración del riesgo como positivo, pueden llevar a no tomar acciones en ellos mismos para su control, sino esperar que el sistema los intervenga, de esta manera estas creencias no promueven el comportamiento seguro en el trabajo. Zint (2001), citado por Cortes (2003), destaca que existe la necesidad de "identificar los riesgos, interpretar las probabilidades, examinar la valoración del riesgo, evaluar las influencias psicológicas y sociales en el juzgamiento y la percepción de los riesgos, entender cómo son manejados los riesgos, aprender sobre las habilidades de procesamiento de la información y estimular acciones personales y sociales para minimizar los riesgos a la luz de los costos y beneficios."

Otro aspecto identificado se relaciona con las normas, un 97% de los operadores, manifiesta estar de acuerdo con estas, pero contradictoriamente, al preguntar si se cumplen las normas por parte de sus compañeros, el porcentaje disminuye considerablemente, encontrando que de un 97% que está de acuerdo con las normas, hay un 58.8% de los operadores que han evidenciado irrespeto de normas por parte de compañeros. A pesar de entender que las normas son importantes, se cometen trasgresiones a estas, y este factor

se convierte en un claro riesgo de accidentalidad, aunque vale la pena recordar que este fenómeno no solo ocurre en los operadores del sistema de buses articulados, sucede en la mayoría de conductores de vehículo, lo cual se ve representado en la cantidad de comparendos colocados.

3. *Significado del accidente de trabajo (AT)*: esta tercera categoría muestra que el significado de accidente de trabajo no tiene una definición formal, se toman ejemplos de accidentes de trabajo como estrellarse o tener algún otro problema en la vía, para hacer referencia a su significado. Un porcentaje bajo lo define como un riesgo profesional, como un suceso inesperado que afecta la integridad humana y ocasiona pérdidas materiales o como una situación que se da en el horario y lugar de trabajo, lo cual es acorde con el concepto legal de accidente de trabajo. También se reconoce una alta asociación entre accidente laboral y accidente de tránsito, y esto se debe posiblemente al impacto físico, psicológico, emocional y material que puede ocasionar el accidente de tránsito, por la frecuencia y/o gravedad que puede implicar y por ello el accidente de menor impacto, generado por una resbalada o por enredarse con una herramienta, no es considerado un accidente por gran parte de los operadores, lo cual hace necesario dar claridad a los conceptos, con el fin de mejorar los reportes y las investigaciones de accidentes de trabajo en cada empresa del sistema. El concepto de accidente de trabajo en el sector transporte requiere de especificaciones adecuadas, como que la lesión orgánica puede o no ocurrir en el trabajador, y que también pueden presentarse lesiones de tipo psicológico y emocional por el impacto del accidente.

Tener claridad sobre lo que es un accidente de trabajo es un factor que permite realizar mayor prevención del mismo, asumir mayor responsabilidad y además promueve el reporte, al igual es importante dar a conocer y promocionar el reporte de incidentes.

Un aspecto a resaltar en esta categoría es la creencia de 28 de los operadores de no ser vulnerables a tener un accidente de trabajo, se muestra un exceso de confianza, lo cual es un factor de accidentalidad laboral frecuente, como se resalta en el estudio realizado por Castañeda, Muñoz y Pérez (2002), de la Universidad Complutense de Madrid, sobre la Atribución Causal en Accidentes de Trabajo Graves, donde encontró cinco factores principales que generaban accidente laboral, y en tercer lugar encontró el exceso de confianza y la distracción de los trabajadores.

Es importante que los trabajadores conozcan que es un incidente, un accidente de trabajo, los factores de riesgo que lo pueden generar, las consecuencias que puede generar y la influencia del factor humano en la ocurrencia de los mismos, para promover la seguridad en el trabajo y prevenir accidentes.

4. *Salud, Hábitos de salud:* Los operadores destacan que la salud se debe cuidar y no se relaciona únicamente con el buen estado físico, también con la dimensión psicológica y conductual; además se resalta que la salud da la capacidad para trabajar. El concepto de salud es positivo y bien valorado por los operadores del sistema, trascendiendo el enfoque orgánico, lo cual facilita las conductas protectoras para conservar la salud.

Los operadores reconocen que hábitos son buenos o malos para su salud, lo cual es importante para fomentar las conductas de autocuidado y de prevención. Para cuidar la salud se resalta que se debe tener alimentación buena, hacer ejercicio e ir al médico, en menor proporción se enuncia no consumir licor y cigarrillo, estar tranquilos y descansados, tener buena condición psicológica, una sexualidad estable, meditar y tener actitud positiva. Este punto evidencia que los operadores conocen la forma de cuidarse, sin embargo también se evidencian malos hábitos para la salud como fumar, en primer lugar, seguido por el sedentarismo, comer a deshoras o comer mucho, consumir licor, trasnochar y estar de mal genio como hábitos frecuentes. También vale la pena destacar que un 7.5% reporta no hacer nada por su salud. Lo anterior reafirma que las personas saben que es adecuado y perjudicial para la salud, sin embargo, a pesar de conocer los riesgos del consumo de cigarrillo y licor, así como los demás factores enunciados, lo continúan haciendo, Langford (2001), destaca que existe una tendencia del ser humano a negar los riesgos que hay en su contexto y sus consecuencias, a no concientizarse de estos y por ello asumen comportamientos inadecuados, este aporte aplica a un comportamiento tan personal como fumar y a situaciones donde se pueden ver involucradas otras personas, como el irrespeto a normas de tránsito. Lo anterior señala la necesidad de estructurar un programa preventivo que involucre la valoración propia, el reconocimiento de los factores riesgos y las formas de control, asumiendo parte activa en la prevención de los efectos negativos en la salud.

La necesidad e importancia que se otorgue a conservar la salud, lleva al desarrollo de conductas de au-

tocuidado, lo cual constituye un conjunto de actos inherentes a la condición humana y que se encuentran estrechamente relacionados con el mantenimiento y desarrollo de la vida. La manera en que sean ejercidas las prácticas de cuidado, impacta poderosamente sobre los indicadores de salud y seguridad de una sociedad. A esta línea la han denominado "Línea de Autocuidado", porque se orienta a desarrollar en cada trabajador la motivación intrínseca hacia el propio cuidado a través de una real toma de conciencia que reactive y movilice sus propios recursos para procurarse mayores niveles de seguridad y bienestar en general. Su objetivo central consiste en reducir el nivel de exposición a riesgos de accidentes que deriva de variables que se encuentran bajo el control del propio trabajador. Este es un punto central para la prevención de AT, ya que fortalecer el autocuidado, induce a autoanalizar los factores propios que inciden en la accidentalidad, además los estudios de respaldo sobre la motivación subyacente a las decisiones frente al riesgo indican, en términos muy generales, que tras ellas las personas siempre buscamos maximizar la obtención de beneficios, tomando en cuenta los costos y ganancias personales que asociamos a las diferentes alternativas de acción (Bkurt, 2002).

Así, que un elemento clave de la prevención de accidentes es el fomento del autocuidado, a través de la concientización del valor de la salud.

5. Respecto a las *conductas y/o hábitos que podrían ser un factor de riesgo en la labor de conducción* se encontró un 74% de la población con reporte de factores que generan distracción, falta de atención o dificultad para concentrarse durante su labor, por ejemplo el comportamiento de las personas ante imágenes religiosas, cuando la persona lo ve y se persiga, se encomienda a Dios, ora, da gracias o se queda observando la imagen, también se identifican factores como ver mujeres bonitas, ver la publicidad, y observar imprudencias de otras personas en la calle, que siempre, frecuente u ocasionalmente generan distracción de la labor, lo cual puede incidir en la ocurrencia de AT.

Por otro lado se encontraron algunas creencias, que también pueden influir sobre el comportamiento seguro, percepciones de sí mismos que podrían ser un factor de riesgo en la labor como por ejemplo sentirse nervioso en el trabajo, creer que tiene faltas frecuentes de atención; y ser impulsivo en su labor.

En conclusión, se reconocieron múltiples factores psicosociales extralaborales, desde la dimensión

cultura, como posible fuente de riesgo en la accidentalidad. Es importante conocer la relación de estos factores y los accidentes de trabajo, con el fin de gestionar acciones de control pertinentes y fortalecer el proceso de prevención de riesgos laborales no solo en aspectos técnicos, ambientales y organizacionales, sino también humanos.

Este trabajo demuestra que la Psicología, puede aportar positivamente en el mejoramiento de la Salud Ocupacional de las empresas respecto al conocimiento de factores que pueden incidir en el estado de salud de los trabajadores.

## REFERENCIAS

- Austin, T. (2005) Etimología del concepto cultura. *Monografias.com*. Obtenido de la pagina Monografias.com, el 10 de noviembre de 2007 de la WEB: <http://www.lapaginadelprofe.cl/cultura/1cultura.htm>
- Barreiro J. Martínez, P. (2004). *Cambios en el significado de trabajar*. Psicología Online. Obtenido de la página Psicología Online, el 10 de Noviembre de 2007 de la WEB: [http://www.psicologia-online.com/articulos/2005/significado\\_trabajo.shtml](http://www.psicologia-online.com/articulos/2005/significado_trabajo.shtml)
- Castañeda Olga, Muñoz M, & Pérez E. (2002). Atribución causal en accidentes de trabajo graves: un análisis cualitativo. *Revista Sicopatología clínica, legal y forense*. Vol 2 N.1, España. Pag 81-85
- Cortes, E (2003) Percepción psicológica del riesgo y el desastre. *Revista Crisis*. N. 2, Vol 1. Pag 15, 17 Obtenido el 2 de noviembre de 2004 de la WEB: [http://www.cuadernosdecrisis.com/2003/num2vol1/PDF2-1/cdc\\_002.pdf](http://www.cuadernosdecrisis.com/2003/num2vol1/PDF2-1/cdc_002.pdf)
- Bkurt, R (2002). *Autocuidado. Un proceso voluntario y personal*. Obtenido el 5 mayo de 2004 de la WEB: [www.ist.cl/revista1/autocuidado.pdf](http://www.ist.cl/revista1/autocuidado.pdf).
- Cerda, H. (1991). *Elementos de Investigación: como reconocerlos, diseñarlos y construirlos*. Ed. El Búho. Bogotá.
- De la Coleta (1991) *Accidentes de Trabajo. Factores psicosociales, Actitudes, representación Psicológica y Accidentes de Trabajo*. Medellín. Cincel Pág. 73
- García, (2002) *Factores psicosociales influyentes en la ocurrencia de accidentes laborales*. Ed. Doyma. Barcelona, pag. 20
- Gimeno, M (1999) *La influencia de la innovación tecnológica sobre el significado del trabajo en trabajadores del sector cerámico*. Proyecto WONT, sector cerámico. Universidad Jaime I Obtenido el 5 mayo de 2004 de la WEB: <http://www.uji.es/bin/publ/edicions/jfi1/influencia.pdf>
- González, R. Camargo, A.( 2002) *Métodos de la investigación*. Universidad central del Valle del Cauca. Instituto Público de Educación Superior. Ed. Colección Textos Académicos. Colombia. Pag. 23
- Kasperson, J, & Kasperson R (2002). *Global environmental risk*. Ed. Reprint New Delhi. Rawwat, Obtenido el 19 junio de 2004 de la WEB: [www.vedamsbook.com/no33750.htm](http://www.vedamsbook.com/no33750.htm).
- Langford, I. (2001) An Existential Approach to Risk Perception; *Risk Analysis, an International Journal*, Vol. 22, No. 1, pp. 102, 104.
- Maciel.M. (2000) *Seguridad escolar*. España, Obtenido de el 15 de abril de 2004, de la WEB: <http://www.psico-pedagogia.com/definicion/seguridad%20escolar>
- Meléndez López, (2004) A. *Unidad de vigilancia de salud FRENAP, Artículo Factores de Riesgo Psicosocial, Metodología de Evaluación, presentado en la XV Congreso de la Sociedad Española de Salud Laboral en la Administración Pública*. Córdoba, España. Obtenido el 12 junio de 2004 de la WEB: [http://www.acosomoral.org/pdf/mesa1\\_AntonioMelendezLopez.pdf](http://www.acosomoral.org/pdf/mesa1_AntonioMelendezLopez.pdf)
- Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (1994). *Decreto Ley 1295 de 1994*. Colombia.
- Ministerio de Trabajo y seguridad Social (2000). *Sistema General de Riesgos Profesionales. Política Pública para la Protección de la Salud en el Mundo del Trabajo*
- Ministerio del Trabajo y Seguridad Social (2000). *Programa "Red de Comités Paritarios en Salud ocupacional"*. Colombia.
- Tylor, E. John M. (1891) *Primitive cultura*, , Londres. Pag 2
- Vargas R, (2001). *Sapiens.com. artículo: Porque es necesaria una Psicología aplicada a la seguridad industrial?* Publicado el 30/01/2001 en: [http://www.sapiens.net/castellano/articulos.nsf/Riesgos\\_Laborales/?por%20qu%C3%A9%20es%20necesaria%20una%20psicolog%C3%ADa%20aplicada%20a%20la%20seguridad%20industrial%2F6674315423F4558B002569E4005EEABC!opendocument](http://www.sapiens.net/castellano/articulos.nsf/Riesgos_Laborales/?por%20qu%C3%A9%20es%20necesaria%20una%20psicolog%C3%ADa%20aplicada%20a%20la%20seguridad%20industrial%2F6674315423F4558B002569E4005EEABC!opendocument)
- Westlander G. (1997) Organizaciones, Salud y Seguridad. Factores psicosociales y gestión organizativa. *Enciclopedia de la OIT*. (DC ROOM) Cap.35 Tomo 2