

Factores de estrés, ira y estilo de conducción en los riesgos de accidentalidad vial de trabajadores de una empresa de servicios de atención médica domiciliar y de traslado de pacientes en Barranquilla

Stress factors, anger and driving style in the risks of road accidents in workers of a home health care and patient transfer services company in Barranquilla

Fatores de estresse, raiva e estilo de dirigir nos riscos de acidentes rodoviários em trabalhadores de uma empresa de assistência médica domiciliar e de transferência de pacientes em Barranquilla

Mayra Alejandra Reyes Bernier¹, Daniela Andrea Osorio Avendaño², Paola Elvira Rodríguez Barraza³, Jenifer Paola Gómez Puello⁴, Adriana Marcela De La Cruz Camacho⁵, Leidy Andrea González Yepes⁶, Roxana Hernández Cordero⁷ & Leonardo Acuña Caballero⁸

Autores

¹ Ingeniera Ambiental, Especialista en Gestión Ambiental Empresarial. Especialista en Gerencia de Salud Ocupacional, Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. E-mail: mayra.reyes05@unicorsalud.edu.co Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4737-7396>

² Ingeniera Ambiental. Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud - UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4193-7740>

³ Psicóloga, Especialista en Gerencia de Recursos Humanos. Docente Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0289-8419>

⁴ Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, COlombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-2077-4279>

⁵ Profesional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5904-2932>

⁶ Médico y Especialista en Gerencia de la Salud Ocupacional. Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6100-0106>

⁷ Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0378-5785>

⁸ Psicólogo, Especialista en Gerencia de la Salud Ocupacional. Corporación Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5798-4918>

Corresponding author: Mayra Alejandra Reyes Bernier. Universitaria de Ciencias Empresariales Educación y Salud – UNICORSALUD, Colombia. E-mail: mayra.reyes05@unicorsalud.edu.co

Copyright: ©2023 Revista Dimensión Empresarial / Vol. 21 No.2, Edición abril-junio (2023) / **e-ISSN:** 2322-956X

Tipo de artículo: Artículo de investigación / **Recibido:** 08/11/2022 **Aceptado:** 06/12/2023

JEL Classification: J28 I18

Cómo citar:

Reyes-Bernier, M.A., Osorio-Avendaño, D.A., Rodríguez-Barraza, P.E., Gómez-Puello, J.P., De La Cruz-Camacho, A.M., González-Yepes, L.A., Hernández-Cordero, R. & Acuña-Caballero, L. (2023). Factores de estrés, ira y estilo de conducción en los riesgos de accidentalidad vial de trabajadores de una empresa de servicios de atención médica domiciliar y de traslado de pacientes en Barranquilla. *Revista Dimensión Empresarial*, 21(2), 60-69 edición abril-junio. DOI: 10.15665/dem.v21i2.3735

Resumen

Las muertes y lesiones en accidentes de tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, cada año mueren cerca de 1,25 millones de personas (OMS, 2015). Este artículo busca determinar los niveles de estrés, ira y los estilos de conducción de los conductores de una empresa de servicios de atención médica domiciliar y de traslado de pacientes en Barranquilla.

Se abordó un estudio descriptivo con una población de 100 conductores. Donde el 80% de estos presentan reacciones debido a la exposición de condiciones negativas como la congestión vehicular, retraso en los horarios de atención oportuna, ansiedad, estrés, agotamiento, alta carga laboral, ira o enojo. Evidenciando que este ejercicio laboral puede ser de muy alto riesgo.

Palabras clave: Estrés, Ira, Salud mental, Trabajadores, DECS.

Clasificación JEL: Política pública; regulación; sanidad pública (I18). Seguridad; accidentes; salud industrial; satisfacción en el trabajo; política pública relacionada (J28)

Abstract

Deaths and injuries in traffic accidents are a growing global public health problem, with nearly 1.25 million people dying each year (WHO, 2015). This article seeks to determine the stress, anger, and driving styles of the drivers of a home health care and patient transfer services company in Barranquilla. A descriptive study was undertaken with a population of 100 drivers. 80% of these present reactions due to exposure to negative conditions such as traffic congestion, delays in timely service hours, anxiety, stress, exhaustion, high workload, anger or anger. Proving that this work exercise can be very high risk.

Keywords: Stress, Gonna, Mental health; Workers, DECS.

JEL Classification: Public policy; regulation; public health (I18). Security; accidents; industrial health; job satisfaction; related public policy (J28)

Resumo

As mortes e lesões em acidentes de trânsito são um problema crescente de saúde pública global, com quase 1,25 milhões de pessoas morrendo a cada ano (OMS, 2015). Este artigo busca determinar os níveis de estresse, raiva e estilos de condução dos motoristas de uma empresa de assistência médica domiciliar e de transferência de pacientes em Barranquilla. Foi realizado um estudo descritivo com uma população de 100 motoristas. Onde 80% destes apresentam reações devido à exposição a condições negativas como congestionamento de trânsito, atrasos nos horários oportunos de atendimento, ansiedade, estresse, exaustão, alta carga de trabalho, raiva ou raiva. Provando que este exercício de trabalho pode ser de altíssimo risco.

Palavras-chave: Estresse, Vai, Saúde mental, Trabalhadores, DeCS.

Classificação JEL: Políticas públicas, regulamento; saúde pública (I18). Segurança; acidentes; saúde industrial; satisfação no trabalho; política pública relacionada (J28)

1. Introducción

Según la Organización mundial de la salud (OMS, 2015) las muertes y lesiones en accidentes de

tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, cada año mueren cerca de 1,25 millones de personas en las carreteras del mundo entero, según las proyecciones estadísticas, las

cuales indican que para el año 2020 esta clase de accidentes serán la tercera causa de muerte alrededor del mundo. En Colombia en los últimos 3 años (2018, 2019 y 2020) tuvo un alrededor de 6.189 fallecimientos por accidentes de tránsito, según datos obtenidos por el Observatorio nacional de seguridad vial (ONSV, 2018).

En la región de Atlántico se presentaron 148 fallecimientos y 480 lesionados en siniestros viales en el año 2020. La accidentalidad no es un problema del individuo como conductor, sino que es un problema de la sociedad como sistema de interacciones. Se entiende por accidente de tránsito un evento en el que, dentro del contexto de conducir un vehículo automotor, hay un daño, ya sea material o humano, y se pone en riesgo la integridad física de por lo menos una persona. (Norza, et al., 2014)

Una gran parte de los problemas sociales (estrés, ira y los estilos de conducción) provienen del estrés al que el ser humano se somete diariamente (Dorantes et al., 2015). Conducir tiene un muy alto potencial para estresar al ser humano por su variada combinación de factores, así como las aglomeraciones y la urbanización (Dorantes et al., 2015). Entre los múltiples factores existentes de riesgo que están relacionados con la accidentalidad vial podemos encontrar factores psicosociales (estrés, ira y estilo de conducción).

La presente investigación posee como principal objetivo identificar los factores de ira, estrés y estilos de manejo de vehículos por conductores de una empresa de servicio de atención médica domiciliaria y traslado de pacientes en Barranquilla. En la primera sección se encuentra el marco metodológico, el cual describe los métodos utilizados para la recopilación de información. La investigación es de tipo descriptiva, correlacional, ya que busca conocer la relación entre las variables planteadas, censal en la que se acepta como sujetos de investigación al grupo de trabajadores presentes, además se define como transversal orientado en un periodo de tiempo específico (Hernández et al., 2010). En la segunda sección se encuentran los resultados

y discusión. Se recopila la información sociodemográfica (edad, sexo, nivel de estudios, tipo de licencias de conducción utilizadas) y a través de la aplicación Formato Único de Reporte de Accidente de Trabajo (FURAT) se obtuvo un reporte histórico de accidentes viales y comparendos impuestos a los trabajadores. Finalmente, en las conclusiones se encuentran las deducciones y análisis a las que se llegó a través de los resultados obtenidos, en donde la ira, el estrés y forma de conducción pueden convertirse en un factor de riesgo de accidentabilidad. A su vez, se menciona una serie de recomendaciones encaminadas a la prevención y reducción del riesgo para la población de trabajadores de una empresa de servicios de atención médica domiciliaria y traslado de pacientes en Barranquilla.

2. Métodos.

2.1. Tipo de investigación

El estudio es de tipo cualitativo de alcance descriptivo, de corte transversal, se define como investigación observacional que analiza datos de variables recopilados en un periodo de tiempo sobre una población muestra o subconjunto predefinido (Taddia et al., 2014), (Monje, 2011).

La investigación descriptiva busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es útil para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación (Taddia et al., 2014).

Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento. Para este caso la investigación posee un diseño transversal descriptivo, se indagan la incidencia de las modalidades, categorías o niveles de una o más variables en una población, son estudios puramente descriptivos (Taddia et al., 2014), (Centro Cochrane Iberoamericano, 2010).

2.2. Población de estudio

La población de 100 conductores de vehículos de atención de emergencia tomados de una entidad medica prestadora de servicios de salud ubicado en la ciudad de Barranquilla.

2.2.1. Muestra

La muestra fue escogida bajo un muestreo no aleatorio o no probabilístico 35 empleados de la empresa de atención medica domiciliaria que dentro del marco de sus funciones tengan que operar un vehículo automotor tipo ambulancia o de asistencia médica domiciliaria (DOMIS).

2.3. Instrumentos utilizados

2.3.1. Encuesta: La encuesta fue elaborada por los investigadores en la cual se entrevistó la muestra, y se le hicieron las preguntas de: sexo, edad, nivel de escolaridad, clasificación de licencia de conducción además se recopilaron los datos en el FURAT.

2.3.2. Prueba DBQ. El DBQ es una herramienta de auto-informe de comportamiento o prácticas de conducción más frecuentemente utilizados en el mundo (Mintransporte, 2019). Está apoyado en lo que sus autores y otros desarrollos posteriores nombran una "taxonomía teórica de conductas de conducción aberrantes", con cuatro tipos diferenciados de conducta: (1) fallos y lapsos (errores de acción), (2) equivocaciones (errores de intención), (3) violaciones a la ley de tránsito y (4) violaciones agresivas (estas dos últimas consideradas infracciones deliberadas) (Mintransporte, 2019).

Mientras que los dos primeros factores tienen que ver con las competencias individuales de manejar una cantidad limitada de datos y de procesamiento de información del sistema nervioso humano, las violaciones manifiestan aspectos contextuales específicos a la cultura del individuo en cuestión (Mintransporte, 2019), (Leandro, 2008).

2.3.3. Prueba DAS. Es una herramienta de auto-informe para valorar la tendencia a experimentar ira mientras se conduce un vehículo (Gómez et al., 2014). De acuerdo con sus

autores, la prueba proporciona "límites tipificados con respecto al nivel de ira de la persona y una serie de situaciones que provocan ira mientras se conduce" (Taddia et al., 2014), (Gómez et al., 2014).

2.3.4. Test de estrés (cuestionario utilizado para evaluar el estrés de la batería de riesgo psicosocial del Ministerio de Salud).

El Ministerio de la Protección Social, en cabeza de la Dirección de Riesgos Profesionales, publicó el diseño de una batería de instrumentos que sirve para identificar el factor de riesgo psicosocial de los trabajadores en Colombia (Ministerio de Salud y Protección Social, 2011).

El aplicativo es de uso libre y simplifica la labor de captura y cálculo automático de las puntuaciones que se le dan a las personas, de acuerdo con el nivel de riesgo en que se encuentren, en relación con sus actividades profesionales.

El test de estrés fue aplicado a la muestra de trabajadores, para obtener información sobre el factor estrés, como este afecta a la población de trabajadores y su relación con el riesgo de accidentalidad vial (Montes et al., 2013).

3. Resultados

3.1. Descripción de hallazgos sociodemográficos

Los resultados sociodemográficos de la evaluación realizada con la empresa evaluada son los siguientes: Las personas encuestadas, el 86% eran hombres y el 14% eran mujeres. Primero, la edad promedio de los encuestados es de 38 años, y la distribución por grupos de edad es la siguiente: 77% tienen entre 31 y 50 años, y el 17% de este rango tiene entre 20 y 30 años, 6% de los trabajadores de edad entre 51 o más. El nivel de formación académico del personal encuestado, se indica que el 51% de las personas refirió formación técnica o tecnológica, el 10% eran profesionales y el 20% expreso haber estudiado únicamente en escuelas secundarias técnicas, como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1. Niveles de formación de las personas encuestadas n=35.

Levels of training surveyed people n=35.

Nivel de formación	# Personas	%
Secundaria	7	20%
Técnica o Tecnológica	18	51%
Profesional	10	29%
Total:	35	100%

Fuente: Elaboración propia

3.2. Características psicológicas de los conductores de la empresa evaluada.

Los resultados que se presentan a continuación corresponden a los hallazgos al utilizar tres herramientas de evaluación psicológica preseleccionadas: Driver Behavior Questionnaire DBQ, Driving Anxiety Scale DAS, y un cuestionario utilizado para evaluar el estrés de la batería de riesgo psicosocial del Ministerio de Salud.

Tabla 2. Resultados globales de los estilos de conducción de la población encuestada. Global results of the driving styles of the surveyed population.

Estilos globales de conducción	# Personas	%
Relajado y tranquilo	7	20%
Variable situacional	28	80%
Infractor distraído	0	0%
Total:	35	100%

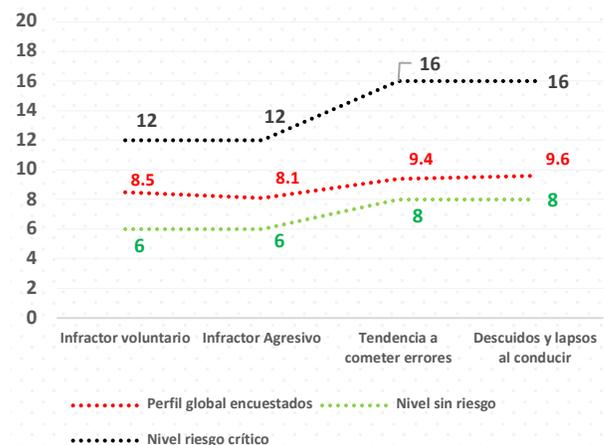
Fuente: Elaboración propia

Los resultados arrojan que el 80% de los conductores encuestados conducen alternando entre una conducción tranquila y una conducción cautelosa, ocasionalmente tienden a violar conscientemente las regulaciones y puede mostrar hostilidad hacia terceros. Por otro lado, el 20% de los conductores muestran un estilo de conducción relajado, confiado, cauteloso y responsable, cumplir con las leyes de tránsito sin mostrar un comportamiento hostil y tratar de evitar ser atacados por otros conductores agresivos o provocativo. Los resultados también nos muestran que hay 0% de infractores distraídos.

3.3. Resultado global del test DBQ de acuerdo a sus dimensiones originales de la población encuestada.

En el Gráfico 1, podemos apreciar un perfil de riesgo dividido por el estilo de conducción de la población entrevistada. Muestra que las personas que conducen vehículos en la empresa evaluada, generalmente no tienen un alto nivel de riesgo porque sus puntuaciones medias son inferiores a las consideradas de riesgo.

Gráfico 1. Perfil promedio global de los estilos de conducción de los encuestados según test DBQ n=35. Global average profile of the driving styles of the respondents according to the DBQ test n=35.



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los resultados de clasificación de la prueba DBQ, pero sumar tres dimensiones de puntajes, se encuentra que nadie está por encima del nivel crítico de riesgo, de los cuales 28 están en el nivel bajo-medio, y 7 están en un nivel bajo, es decir, igual que la situación anterior. Cuando el análisis se realiza mediante promediado y descomposición, los resultados son consistentes, la mayoría de ellos serán conductores que pueden tener el comportamiento alterno anterior.

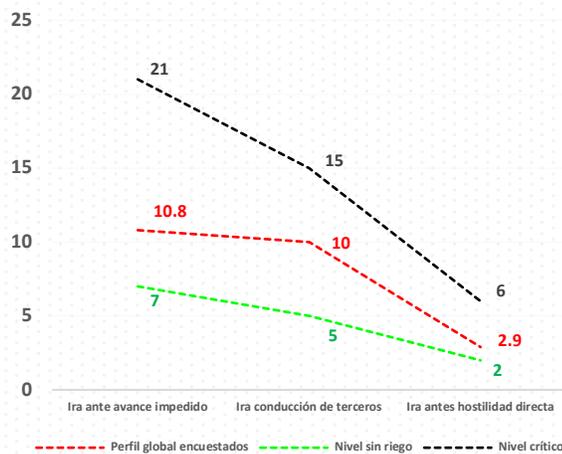
El grado de enfado medido por el test DAS, los resultados globales indican que el 77% de los encuestados pueden ser personas controladas emocionalmente y no mostrarán comportamientos hostiles hacia terceros al

conducir vehículos de la empresa. El 23% de los trabajadores mostraron un comportamiento predictivos y hostiles ocasionales, que se ven relacionados con circunstancias muy específicas.

3.4. Niveles de propensión a la ira como conductores detectada con el test DAS.

El Gráfico 2 muestra el perfil de riesgo de ira de las personas encuestadas al conducir. Se puede observar que las personas que conducen en la empresa patrocinadora no suelen estar en ninguna de estas tres dimensiones. El hecho de que su puntuación media sea inferior al nivel considerado de riesgo indica en su conjunto, debido a la influencia de las tendencias para la gran mayoría de los encuestados, no exhibe que la empresa tendrá mayores riesgos, es abierta para terceros.

Gráfico 2. Perfil de ira de conductor según test DAS de las personas encuestadas en la empresa patrocinadora n=35. Driver anger profile according to the DAS test of the people surveyed in the sponsoring company n=35.



Fuente: Elaboración propia

Los niveles de estrés reportados por la población encuestada utilizando el test incluido dentro de la batería de riesgo psicosocial del Ministerio de Salud, se encontró que el 37% de las personas, están en nivel muy alto y el 17% en nivel alto. Para el 14% de la población, el estrés es una

manifestación ocasional resultado de las condiciones de su trabajo o entorno particular (Cáceres, 2017), por cuanto están en un nivel medio, sin embargo sumado al porcentaje anterior, indicaría que por este concepto 68% o casi la tercera parte de los encuestados, están manifestando riesgo por manifestaciones asociadas al estrés, y por tanto el nivel de riesgo global al conducir un vehículo puede aumentar y generar algún tipo de trauma en la operación, si se extrapolan estos resultados al total de 100 conductores adscritos de la empresa.

3.5. Niveles de estrés reportados por los conductores encuestados de la empresa patrocinadora.

El concepto final permite a los encuestados puntuar en tres niveles de riesgo de conducción: conductor confiable, conductor moderadamente confiable y conductor poco confiable. El resultado general muestra que el 77% de los encuestados tiene una conducción moderada confiable, de las cuales el 23% se clasificó como confiable, y ninguno de los encuestados se clasificó como conductores no confiables (Nava, 2019).

3.6. Clasificación final de la caracterización psicológica de los conductores de la empresa.

Para determinar si existe algún tipo de relación significativa entre las distintas variables analizadas, especialmente los resultados del estado psicológico mostrados hasta ahora, utilizaremos el análisis del coeficiente de correlación de Pearson (r) para intentar determinar dos medidas estadísticas del grado de asociación entre variables cuantitativas (Pérez, 2008). La interpretación de este indicador se realiza en el continuo entre el valor -1 y 1, es decir, si $r < 0$ está correlacionado negativamente, entonces las variables están correlacionadas en sentido contrario, Si $r > 0$, existe una correlación positiva directa entre las dos variables, es decir, agregar una variable puede aumentar otra variable.

Tabla 3. Correlación entre diversas variables analizadas en la investigación. Correlation between various variables analyzed in the research

Correlaciones	Coefficiente de Pearson
Edad de los encuestados contra nivel de riesgo total como conductor	0,05
Nivel de formación de los encuestados contra riesgo total	-0,34
Años de experiencia reportado como conductor contra riesgo total	0,15
Personas con reporte de accidentes viales sufridos en la empresa contra riesgo total	0,07
Personas con reporte de comparendos desde su vinculación con la empresa contra riesgo total	0,29
Personas con reporte de comparendos desde su vinculación con la empresa contra test DBQ	0,33
Edad de los encuestados contra nivel test DAS	0,19
Nivel de formación de los encuestados contra test DAS	-0,41
Nivel de formación de los encuestados contra test DBQ	-0,45
Nivel del test DBQ contra niveles test DAS	0,63
Nivel test DBQ contra niveles de estrés reportados	-0,30
Nivel test DAS contra niveles de estrés reportados	-0,21

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 3 muestra que no existe una relación significativa entre la mayoría de las variables que se pueden considerar relacionadas con el nivel de riesgo psicológico del conductor, excepto que existe una relación directa y suficientemente significativa entre los resultados de la prueba DBQ y los resultados de la prueba. Los resultados de la prueba DAS pueden determinarse claramente y los resultados de obtener puntuaciones altas en las cuatro dimensiones de DBQ indiquen que el conductor puede mostrar ocasionalmente signos de ira u hostilidad al realizar el trabajo de conductor. El segundo lugar con una correlación menor pero positiva es la relación entre el reporte citado por infracciones de tránsito y el nivel de riesgo global como factor determinante, lo que indica que si el nivel de referencia es reportado por alguien el resultado de su evaluación psicológica lo ponga en un alto nivel de riesgo en la empresa.

4. Discusión.

Dentro de los resultados obtenidos en las pruebas realizadas en este estudio y en contraste con los estudios anteriores citados en este documento, se encuentra un caso realizado por Torres y Sandoval (2017), quien estudió el comportamiento inseguro de un grupo de

conductores de servicios públicos a través de observaciones no participativas en Bogotá y mencionaron en la conclusión que no reportaron gran parte de estos comportamientos en el informe cuando ocurrió el accidente de tránsito (Serge Rodríguez et al., 2018). Debido a que estos comportamientos no fueron considerados en su formulario de registro, y se relacionan con distraer la atención.

De acuerdo con el contenido mencionado en los resultados de la investigación sobre estilo de conducción en la población de investigación, DBQ determina que gran parte de ellas son variables contextuales. El estudio realizado por Norza et al. (2014) utilizó el mismo instrumento con 16.322 conductores. En su análisis, DBQ muestra que la ira, la ansiedad, la separación y la conducción a alta velocidad tienden a cometer más conductas ilegales y provocar accidentes de tráfico, junto con presencia de estrés y la presión de conducción durante el día, la posibilidad de provocar un accidente, por lo que es necesario desarrollar estrategias de formación basadas en la situación consciente de seguridad vial para que el comportamiento del conductor durante la conducción se vea menos afectado por los riesgos.

Los datos obtenidos de los conductores para la empresa evaluada muestran que más de dos

tercios de las personas encuestadas son personas moderadamente confiables cuando conducen un vehículo comercial. La característica psicológica de la época es que harán una conducción que alterna entre la situación actual mediados por la situación, pues en algunos casos lo harán de forma segura y evitarán correr riesgos innecesarios y pueden controlar sus emociones y reacciones frente a un tercero, pero en otras ocasiones harán lo contrario, es decir, pueden ser transgresores conscientes y no cumplirán con las leyes de tránsito, también puede mostrar un comportamiento hostil final, que puede tener poco impacto, pero ciertamente lo salvará de concentrarse en una conducción segura y preventiva (Serge Rodríguez et al., 2018).

En segundo lugar, la evaluación del nivel de riesgo asociado a la prueba DBQ muestra que es similar a la anterior, es decir, el 80% de los conductores actuarán como conductores relacionados con las circunstancias específicas del entorno o el momento en que se encuentran trabajando (Deffenbacher, 2006). Esto significa que si las condiciones ambientales son desfavorables, es decir, alto volumen de tráfico, movilidad inconveniente, requisitos para cumplir con horarios u oportunidades de participación, y altos requisitos para la carga de trabajo diaria, es probable que la conducción mostrada sea de alto riesgo, sino luego conduce a que esto será relativamente seguro para las empresas, este tipo de archivo de configuración en sí es muy complicado porque está definido por un entorno que normalmente no se puede cambiar en algunos casos, como la oportunidad de atender al paciente o el traslado de emergencia del paciente, en el caso de la atención de emergencia en el hospital, estas situaciones escapan al control del tipo de servicios prestados por la empresa.

5. Conclusiones

El estrés elevado es un factor de riesgo importante para las personas que deben realizar tareas de conducción, especialmente cuando ésta

es la base del modelo de servicio de la empresa, ya que puede derivar en personas mayores la posibilidad de accidentes provocados por distracción, falta de concentración, falta de atención, falta de motivación y descuido, todas estas variables están relacionadas con el estado de ánimo de las personas con síntomas de estrés crónico.

Los resultados presentes en la investigación nos dicen que la mayoría de los conductores presentan reacciones relacionadas con su ambiente de trabajo debido a la exposición con algunas condiciones negativas como pueden ser congestión vehicular, retraso en los horarios de atención oportuna, ansiedad, estrés, agotamiento, alta carga laboral, ira o enojo. Al trabajar expuesto a estas condiciones, el ejercicio puede ser de muy alto riesgo, se deben reducir los factores de riesgo a los que se expone los trabajadores para minimizar los accidentes laborales (Deffenbacher, 2006).

Con respecto a las variables sociodemográficas, se puede concluir que estas variables no son lo suficientemente fuertes o nocivas, los factores de riesgo que constituyen la edad, nivel de formación o experiencia de conducción previa son muy pequeños debido a la intersección de las variables a través del coeficiente de correlación. En algunos casos, el nivel es incluso negativo, por lo que incide directamente en el resultado de la condición psicológica realizada (Restrepo-Morales, 2016).

En los resultados del DBQ muestra que la ira, la ansiedad, la separación y la conducción a alta velocidad tienden a cometer más conductas ilegales y provocar accidentes de tráfico y, junto con la experiencia de estrés y la presión de conducción durante el día, la posibilidad de provocar un accidente, por lo que es necesario desarrollar estrategias de formación basadas en la situación consciente de seguridad vial para que el comportamiento del conductor durante la conducción se vea menos afectado por los riesgos.

En relación de los resultados de la prueba DBQ y

DAS se notó que existe una relación directa y suficientemente significativa entre los resultados de la prueba DBQ y los resultados de la prueba DAS, que según los resultados de la muestra que se tomó de la empresa patrocinadora, indica que los niveles psicológicos podrían colocar en un riesgo altamente significativo y deben tomarse medidas preventivas para eliminar esos riesgos psicosociales.

El método de evaluación utilizado en este estudio solo resuelve la determinación de las causas de accidentes relacionados con componentes cognitivos, como atención, las causas se evalúan mediante la prueba DBQ.

De igual manera se recomienda investigar,

considerando los aspectos involucrados en esta investigación teniendo en cuenta la motivación (mentalidad) y la percepción de riesgo del conductor (Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2017).

Por otro lado, aunque el impacto no es significativo, la relación entre las sanciones anteriores por infringir la ley de tránsito y el nivel de riesgo general encontrado sigue siendo un factor que debe ser considerado cuidadosamente a la hora de implementarlo. Contratación de nuevos talentos que deban utilizar vehículos de la empresa, pues las sanciones continuas demostrarán que la persona no ha practicado la conducción segura y no ha seguido los principios de la conducción preventiva.

Referencias

- Caceres Meza, K. (2017) *Estrés laboral y habilidades sociales en conductores de la empresa de transportes ETUCHISA del distrito de Villa el Salvador* [Tesis de Licenciatura en Psicología, Universidad César Vallejo] Repositorio Institucional – Universidad César Vallejo. Recuperado de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/11243> el 28 de abril de 2021.
- Centro Cochrane Iberoamericano (2010). *Tipos de estudio (diseños de investigación)* [Diapositiva de PowerPoint]. Dariososafoula wordpress. <https://dariososafoula.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/02/tipos-de-estudio-disenos-ops-2.pdf>
- Deffenbacher, J. (2006) *La evaluación de la ira problemática: el ejemplo de la ira del conductor*. En Caballo, V. (Ed.), Manual para la evaluación clínica de los trastornos psicológicos: Trastornos de la edad adulta. Madrid: Ediciones Pirámide.
- Dorantes-Argandar, Gabriel, Cerda-Macedo, Erika Anaí, Tortosa-Gil, Francisco, Ferrero Berlanga Javier (2015) Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: influencia del estrés y la agresividad. *Psencia Rev Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 7(3). pp.418-427. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333143435003> el 14 de mayo de 2021.
- Gómez Restrepo, C., Quitian, H., Maldonado, P., Naranjo-Lujan, S., Rondón, M., Acosta, A., Arango-Villegas, C., Hurtado, J., Hernández, J., Angarita, M., Peña, M., & Saavedra, M. (2014) Costos directos de atención médica de accidentes de tránsito en Bogotá D.C. *Revista de Salud Pública*, 16(5), 673-682. <https://perfilesycapacidades.javeriana.edu.co/es/publications/costos-directos-de-atenci%C3%B3n-m%C3%A9dica-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-en-b>
- Hernández R. Fernández C. Baquptista P. (2010) *Metodología a la investigación*. Quinta edición. México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V. Disponible en: [Sampieri Metodologia de la investigacion 5ta Edicion completo.pdf](#)
- Leandro M. (2008) *Tres instrumentos para el estudio de la conducta de conducir*. Instituto vial iberoamericana (IVIA). Recuperado de http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/spicologicos_fisiologicos_fp/Mauricio_Leandro02.pdf, el 12 de mayo de 2021
- Ministerio de Salud y Protección Social (2011). *Boletín de Prensa No 033 de 2011*. <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Minprotecci%C3%B3npublicainstrumentosparaevaluarfactoresderiesgopsicosocial.aspx>

- Ministerio de Transporte (2019) *Cifras RUNT: Balance MinTransporte 2018*. Boletín de Prensa 001 de 2019. <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Bolet%C3%ADn%20de%20Prensa%2001%20de%202019.pdf>
- Monje, C. (2011) *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa – Guía Didáctica*. Neiva, Colombia: Universidad Surcolombiana Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Disponible en: <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Montes, S. A., Ledesma, R. D., & Poó, F. M. (2013). Estudio y prevención de la distracción e inatención en la conducción. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 32(1), 115–129. <https://doi.org/10.12804/apl32.1.2014.08>
- Nava, L. (2019) *Estrés laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público*. [Tesis de pregrado, Licenciatura en Psicología, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú: <https://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/991>
- Norza C., E.H., Granados L., E.L., Useche H., S.A., Romero H., M. & Moreno R., J. (2014) Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56(1). pp.157-187. Disponible en: [v56n1a09.pdf](https://www.scielo.org.co/v56n1a09.pdf) (scielo.org.co)
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV (2020). *Boletín estadístico Fallecidos, lesionados y accidentes en hechos de Tránsito - Colombia (2018-2019p)*. Agencia Nacional de Seguridad Vial en Colombia. Disponible en: [Observatorio | ANSV el 03 de mayo de 2021](https://www.onsv.gov.co/observatorio/ANSV-el-03-de-mayo-de-2021)
- Organización Mundial de la Salud OMS (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Francia: OMS, P.16. Disponible en: <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20spa.pdf>
- Pérez Nieto, M.A., Redondo Delgado, M.M., León, L. (2008) Aproximaciones a la emoción de ira: de la conceptualización a la intervención psicológica. *Revista Electrónica de Motivación y Emoción – REME*, 11(28). Disponible en: <http://reme.uji.es/articulos/numero28/article6/article6.pdf>
- Restrepo-Morales J.A., Medina Hurtado S., & Vallejo Mesa, J. (2016) Pérdidas económicas para las compañías aseguradoras derivadas de personas lesionadas en accidentes de tránsito: Aplicación de un modelo de pérdidas agregadas. *Revista Gerencia Política de Salud*, 15(30). pp.80-93. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.rgyys15-30.peca>
- Secretaría distrital de movilidad (2017). *50 kilómetros por hora, el nuevo límite de velocidad en cinco corredores de la ciudad*. Bogotá: Secretaría de movilidad. Disponible en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/50_kil%C3%B3metros_por_hora_el_nuevo_l%C3%ADmite_de_velocidad_en_cinco_corredores_de_la_ciudad
- Serge Rodríguez, A.C., Ruiz Pérez, J.I., & Gómez Díaz, I.A. (2018) Conductores profesionales y conductores particulares bogotanos: Diagnóstico de condiciones sociodemográficas y bienestar general. *Revista Iberoamericana de Psicología*, 11(1). pp.45-54. Disponible en: <https://revistas.iberoamericana.edu.co/index.php/ripsicologia/article/view/1336>
- Taddia A., Pinto A.M., Café E., Rodríguez M., Viegas M., & De la Peña S. (2014). *Fortaleciendo al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo División de Transporte TSP, p.58-28. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Fortaleciendo-el-sector-acad%C3%A9mico-para-reducir-los-siniestros-de-tr%C3%A1nsito-en-Am%C3%A9rica-Latina-Investigaciones-y-casos-de-estudio-en-seguridad-vial.pdf>
- Torres, F. & Sandoval, A. (2017) Determinación de conductas inseguras en conductores de bus y su relación con accidentes de tránsito. Estudio de caso de una empresa de transporte público en Colombia *DYNA. Rev Unal*, 84(203). pp.5-10. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/dyna/article/view/67544>