

**EL ESTRÉS GENERAL EN LAS FUNCIONES COGNITIVAS BÁSICAS EN
OPERADORES DE BUS, PERTENECIENTES A UNA EMPRESA DE TRANSPORTE
DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN.**

***THE GENERAL STRESS ON BASIC COGNITIVE FUNCTIONS IN BUS
OPERATORS, BELONGING TO A TRANSPORT COMPANY IN THE MUNICIPALITY
OF MEDELLÍN.***

Resumen

El presente artículo de investigación tuvo como objetivo principal, la identificación del estrés general en las funciones cognitivas básicas de operadores, pertenecientes a una empresa de transporte del municipio de Medellín. Bajo una metodología cuantitativa de tipo secuencial y probatorio, el estudio contó con la participación de 30 operadores, a quienes se les aplicó cuatro pruebas: Minimental, Escala de Apreciación del Estrés General (EAE - G), Figura de Rey y Test de Caras-R. Para la investigación se tuvieron en cuenta los principales teóricos como Canon y Hans Selye los cuales llegan a la misma de definición la cual el estrés es provocado cuando un estímulo modifica el equilibrio del cuerpo; de otra parte, se tomó las teorías de Lazarus y Folkman, Levi, La Organización Mundial de la Salud y La Organización Internacional del Trabajo; las cuales nos dieron bases importantes acerca del estrés laboral y la función que tiene el cuerpo cuando está expuesto al ambiente. Entre los principales resultados, se puede mencionar que, los operadores de bus presentan una serie de acontecimientos estresantes como la situación del empleo, los problemas económicos, las relaciones interpersonales, arrojando una alta intensidad y afectación en la salud a la hora de manejar, interfiriendo de manera directa desde la atención, la memoria, la percepción las cuáles son las habilidades cognitivas básicas a la hora de la de conducción.

Palabras claves: Operadores de transporte; Estrés; Funciones Cognitivas Básicas; Habilidades de Conducción; Seguridad.

Abstract

The main objective of this research article was the identification of general stress in the basic cognitive functions of operators belonging to a transport company in the municipality of Medellin. Under a quantitative methodology of sequential and evidentiary type, the study was involved with 30 operators, who were given four tests: Minimental, General Stress Appreciation Scale (EAE - G), King Figure and R-Face Test. For the research were taken into account the main theorists such as Canon and Hans Selye who come to the same definition which stress is caused when a stimulus changes the balance of the body; Lazarus and Folkman, Levi, the World Health Organization and the International Labour Organization were taken; which gave us important foundations about work stress and the role of the body when exposed to the environment. Among the main results, it can be mentioned that, bus operators present a number of stressful events such as employment situation, economic problems, interpersonal relationships with high intensity and health impact when driving, directly interfering from attention, memory, perception which are basic cognitive skills when driving.

Keywords: Transport operators; Stress; Basic Cognitive Functions; Driving Skills; Security.

Introducción

El hecho de conducir requiere de una gran concentración; el estrés reduce la eficacia del conductor a la hora de manejar, “una conducción segura requiere que las capacidades cognitivas, motoras y sensoriales estén en condiciones óptimas. Los conductores eficaces deben tener automatizadas las habilidades motoras que implican ser capaz de evaluar el tráfico en un momento determinado y saber responder adecuadamente en situaciones de riesgo”, por esta razón, concentrarse en los estímulos externos es importante para tener una conducción segura en la vía. (Egea Caparós, 2012, citado por Galindo, Angel, Fernandez et al. 2014)

“El estrés leve o moderado tiende a facilitar el rendimiento cognitivo en general. El estrés alto tiende a deteriorar las operaciones cognitivas...” (Sandi, C., 2012). De este modo podría decirse que, hay un grado necesario de estrés para poder mantener el “ritmo” de la vida moderna y hay un nivel de estrés que, al elevarse considerablemente, repercute en la salud y la capacidad para responder a los estímulos y movimientos propios de la vida moderna en las grandes metrópolis.

En relación con lo anterior, debemos tener en cuenta acontecimientos que se puedan presentar relacionados con el estrés en el ámbito laboral ya que son parte primordial tanto como del trabajador y la empresa, estos factores pueden afectar la salud física, psicológica y social de los trabajadores generando riesgos como ansiedad, alcoholismo, depresión, incapacidad para concentrarse, agotamiento, consumo de sustancias psicoactivas y bajo nivel de atención.

El cuerpo reacciona de diferentes formas ya sea fisiológica y conductualmente, esto dependerá de cada individuo o situación presentada, entre estas reacciones se pueden encontrar las conductuales como es la adaptación a la supervivencia y las fisiológica como lo son las sensaciones, la información, la atención, la memoria entre otras. Por esta razón es importante saber cómo incide el estrés y lograr una comprensión neuropsicológica de los procesamientos cerebrales para cada demanda o situación de estrés que se pueda presentar en los operadores de buses.

El primer motivo por el cual se realizó la investigación es la importancia que se debe tener en la salud de los operadores de transporte y el manejo seguro de los buses, busetas y microbuses debido a que estos operadores están cada vez más propensos a sufrir de enfermedades, entre ellas el estrés como principal, “El estrés causado por el trabajo representa uno de los principales riesgos profesionales, es una amenaza para la salud de los trabajadores y como consecuencia se convierte, a su vez, en una amenaza para la salud de las organizaciones, puesto que puede producir un deterioro en el ámbito laboral, influyendo negativamente tanto en las relaciones interpersonales como en el rendimiento y la productividad”. (Sosa, 2011)

El segundo motivo son las incidencias en las funciones cognitivas básicas que puede ocasionar el estrés en los operadores de transporte debido a que: “Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en el conductor en cada uno de los momentos de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.”. (Mintransporte, 2016).

Y como último motivo debemos tener en cuenta que, los operadores de buses deben estar predispuestos a toda situación que se les presenta, ya que son ellos los que se movilizan por toda la ciudad y es necesario el cuidado de su salud, porque al hacer esto, hay una incidencia directa sobre la salud tanto de él como la de los pasajeros, “El ritmo de vida acelerado, la sobrecarga de trabajo, problemas de inseguridad o frustración profesional, la excesiva estimulación ambiental, marcarse metas excesivamente elevadas, trabajar en un ambiente excesivamente competitivo, son alguna de las situaciones que pueden dar lugar a la aparición de estrés”. (Ministerio de transportes y comunicaciones, 2017).

Teniendo en cuenta lo anterior, la investigación, tuvo como objetivo principal analizar cómo incide el estrés general en las funciones cognitivas básicas en operadores de bus, pertenecientes una empresa de transporte del municipio de Medellín, donde se adquirió como teórico principal Levi, 1998 define “El estrés es básicamente el esfuerzo que ejerce el cuerpo y la mente para adaptarse a las características cambiantes del entorno, tanto laboral, como el entorno social y doméstico. Dependiendo del nivel de adaptación, el cuerpo y la mente realizan un mayor o menor esfuerzo, generando una serie de consecuencias, que pueden afectar de forma seria la integridad personal del individuo” (Ramírez, Carolina & Riaño, 2015).

Referente a los objetivos específicos planteados para esta investigación se tuvo en cuenta tanto teóricos o instituciones, e investigaciones las cuales hablan acerca de la afectación del estrés realizadas ya en parte de Colombia o fuera del país. Por medio de los objetivo se deseó conocer el número de acontecimientos estresantes, el nivel de intensidad y la afectación en operadores de bus por medio de la prueba EAE-G, debido

que La Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2004) informa que el estrés es ocasionado por un desequilibrio entre las exigencias, los recursos y capacidades percibidos por una persona para enfrentar una situación. El estrés relacionado con el trabajo es la respuesta física y emocional nociva que ocurre cuando las exigencias del trabajo no corresponden o superan las capacidades, los recursos o las necesidades del trabajador. El estrés es un fenómeno natural. Puede desencadenarlo cualquier factor emocional, físico, social o económico que requiera una respuesta o un cambio de una persona. Es un mecanismo de defensa que de muchas maneras ha garantizado la supervivencia de la especie humana. (Leka, Griffiths & Cox, 2004).

Pero teniendo en cuenta que el estrés puede llegar afectar físicamente a una persona se decidió evaluar algunas de las funciones cognitivas básicas de los operarios por medio de algunas pruebas, como lo son el estado de memoria por medio de la prueba Figura de Rey; la focalización atencional y la percepción con las pruebas Minimental y Caras se evalúa y orientación visio-espacial por medio de las pruebas Figura de Rey y Minimental.

Partiendo de todo lo anterior la realización esta investigación será importante a nivel personal, institucional y de empresa, debido que por los resultados hallados nos abrirán una puerta a exploración más allá del estrés y sus consecuencias, de cómo incide realmente en las personas especialmente en los conductores y que estrategia o que se puede implementar para una buena prevención de éste, debido que el estrés según el Ministerio de la Protección Social la Resolución 2646 del 2008, informa que el estrés es una respuesta de un trabajador tanto a nivel fisiológico, psicológico como conductual, en su intento de adaptarse a las demandas resultantes de la interacción de sus condiciones individuales, intralaborales y extralaborales. (Sosa, 2011, pág. 56–65)

La investigación nos dará un gran aporte en cómo está la salud de los operadores de transporte y una futura creación de propuestas de prevención que no solo se daría en el personal de operadores de transporte de esta empresa, sino el área metropolitana de Medellín mediante la implementación de programas de promoción y prevención del estrés que velen por la salud del sector de los operarios del sistema de transporte.

Metodología

La investigación se realizó con enfoque cuantitativo, secuencial y probatorio; la muestra poblacional se realizó de forma no probabilística, donde se tuvo la participación de 30 operadores de transporte de una empresa de la ciudad de Medellín, para estos operarios se tuvieron uno criterios de inclusión como lo fue: ser mayor de edad, participación voluntaria, soportada por consentimiento informado, sin antecedentes de discapacidad cognitiva y alfabetizados. A todos los operarios de transporte se les aplicaron las siguiente pruebas: La Escala de Apreciación del Estrés - General (EAE - G), esta escala tiene como objetivo principal ver la incidencia de los distintos acontecimientos estresantes que han tenido lugar a lo largo del ciclo vital de cada sujeto por medio de esta se logró medir la intensidad y la afectación de los acontecimientos; Minimal, por medio de esta prueba se da una medición breve y cuantitativa por la cual se puede detectar un déficit cognoscitivo, esta prueba también fue utilizada para evaluar la focalización atencional y la percepción; Test de Percepción de Diferencias (CARAS) se logró evaluar focalización atencional y la percepción; y por ultimo con la prueba Figura de Rey se pudo medir las habilidades cognitivas que incluyen habilidades viso-espaciales y memoria.

Las pruebas fueron aplicadas individualmente a cada operario cumpliendo con los métodos de aplicación, y su correspondiente análisis. Los resultados de las pruebas fueron ingresadas en Excel, realizando así análisis estadístico descriptivo, el cual nos permitió recolectar, analizar, interpretar y presentar los resultados; donde se realizó tablas binarias por cada prueba para poder realizar un buen procedimiento de los datos, realizando así agrupaciones, uniones de datos, operaciones matemáticas, manejo de la estadística, tablas dinámicas y gráficos, arrojando así los resultados necesarios para la investigación. Por medio de cada tabla realizada para cada prueba se realizó el análisis de las variables correspondiente.

Discusión

Esta investigación tuvo como propósito la identificación del estrés general en las funciones cognitivas básicas de operadores de bus, se pretendió examinar los acontecimientos estresantes presentes, la intensidad y afectación. Además, se identificó qué funciones cognitivas básicas están alteradas debido a la conducción y el estrés. A continuación, se presentan los principales hallazgos de este estudio.

Los resultados de la prueba EAE-G, nos arrojan que los ítems con mayor cantidad de SI marcadas por los operadores son los siguientes 1, 2, 5, 6, 7, 14, 16, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 32, 34, 35 y 48, logrando obtener los acontecimientos estresantes más presentes en la muestra; de esta forma la prueba nos permite hacer una división de ítems para lograr saber que parte de la vida del operador está siendo afectada, dividida de la siguiente manera; salud ítems 28, 29, 32, 34 y 35; relaciones humanas ítems 14, 21, 22 y 23; estilo de vida ítems 5, 16 y 48 y asuntos laborales y económicos ítems 1, 2, 6, 7 y 26. De este modo podemos observar que las partes más afectadas de la vida personal del operador es la de la salud y los asuntos laborales y económicos.

Se logró analizar nivel de intensidad que se presenta cada una de los ítems con mayor marcación para SI, el ítem 28 (salud) es el que muestra la mayor marcación en intensidad con el mayor nivel que es 3, seguido del 22, 23 (relaciones humanas) y 34 (salud) con una marcación de intensidad en el nivel 2, siendo estos ítems con los de mayor marcación por los operadores de transporte.

Para la saber la afectación del acontecimiento estresante, si actualmente está perturbando la vida del conductor o ya no perturba, logramos observar que el ítem 7 (asuntos laborales y económicos) cuenta con una mayor marcación para A mostrando que enunciado “problemas económicos propios o familiares” hace parte de del acontecimiento más presente en muchos de los operadores y el ítem 1 (asuntos laborales y económicos) conto con la mayor marcación para P mostrando que es un acontecimiento que fue en algún momento estresante para ellos.

Para la prueba Figura de Rey se le designo una letra a cada valor, siendo así A=2 B=1 C=1 D=0.5 E=0, de acuerdo a los datos obtenidos y analizados nos muestra que en COPIA la mitad de los operadores realizaron en A con un 47% de la figura igual a la suministrada, mostrando que su atención en el momento está activa a la hora de realizar una acción, en la dibujo de MEMORIA con un 42% en E nos muestra que el nivel de atención bajo drásticamente, ya que recordar lo que había hecho fue difícil para unos como lo demuestra los gráficos.

Los resultados del estrés en los operarios nos muestran que los altos niveles de intensidad interfieren en la salud, teniendo en cuenta que llegara a afectar las funciones cognitivas básicas. De acuerdo a la prueba Figura de Rey, evaluando la atención y la memoria nos arroja que en copia los operarios mostraron una alta atención en copia, pero al momento de realizar el dibujo de memoria les fue difícil recordar la imagen, mostrando así el bajo nivel de memoria a corto plazo.

Para evaluar la focalización atencional y la percepción se tomaron dos pruebas Minimetal donde solo se tomaron los ítems 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 y toda la prueba de caras teniendo en cuenta los aciertos y errores. Se pudo observar que en la prueba Minimental del 100% de operadores solo el 5% tuvo errores en alguna de las preguntas, así llevándonos a los ítems en los cuales tuvieron más errores siendo esta el ítem 17 y 18, en estos ítem los operadores debían restar de 3 en 3 a partir de 30 cuando estaban en 21 y debían seguir restando perdían la cuenta, dando así otro valor diferente.

En la prueba Caras-R donde se pone en paralelo los aciertos obtenidos y los errores a la hora de marcar las caras por cada uno de los evaluados, dando así como resultados que 20 de los operarios cometieron por lo menos un error a la hora de marcar las caras, demostrando que el nivel de focalización y atención puede estar en un nivel bajo. También podemos observar que el resultado más alto en marcar aciertos es de 44 sin errores y el más bajo de 16 sin cometer errores.

La orientación visio-espacial evaluada con la prueba Figura de Rey arrojó los resultados que al momento de la copia los evaluados realizaron el dibujo de forma

acertada tanto como en precisión y localización un 47 %, pero debemos observar ese otro porcentaje que paso con él, en el caso del 9 % tuvieron buena precisión, pero no localización siendo el 19% el contrario de este, el 20% su precisión fue mala pero se llegaba a reconocer un poco la figura, pero la localización estaba mala y el 5% ni la precisión ni la localización estaban bien.

Ya el caso de la memoria cambio todos los porcentajes drásticamente siendo así 24% donde esta buena tanto la precisión como la localización, el 4% con buena precisión y mala localización, 9% siendo el contrario del anterior, el 21% contaba con una mala precisión, pero aún se reconocía pero su localización no coincidía con el dibujo original y el 42% no cumplía con ninguno de los criterios. Dando así una gran diferencia la copia a la memoria.

La prueba Minimental la cual también nos evaluó la función visio-espacial se pudo observar que pocos de los evaluados tuvieron errores a la hora de responder las preguntas como fueron “en que mes estamos, que día de la semana es, que día del mes es hoy y en qué ciudad estamos”, los que cometieron los errores fue por poca atención o concentración.

En cuanto a la función cognitiva básica focalización atencional y la percepción la prueba Minimental arrojó que solo el 5% de los operarios obtuvieron algún error en alguna pregunta y en la prueba Caras-R arrojó que, de los 30 operarios, 20 de estos tuvieron por lo menos un error a la hora de la marcar las caras. Por otro lado, la orientación visio-espacial por medio de la prueba Figura de Rey muestra que el 20% de los operarios obtuvieron mala precisión, pero la figura se reconocía, en cuanto el minimental de acuerdo a esta función los operarios arrojan que el 5% obtuvieron por lo menos un error en las preguntas.

Si comparamos los resultados con los encontrados en estudios realizados con operadores en función al estrés, podemos ver que dichos resultados están dentro de los límites de otros estudios similares como el de Boada-Grau, Kuzmica, González-Recio & Vigil-Colet, (2013), donde sus resultados arrojaron que tres factores que hacen referencia

a las condiciones del tráfico, a la sobrecarga y la fatiga, y a la falta de confort personal, estos tres factores poseen fiabilidad de acuerdo con el escala aplicada y validez si se toman como referencia el estrés.

Así mismo en la investigación González-Rivera & Vargas-Peñalosa (2016), arroja que se halló la relación que hay entre los factores, tanto intralaborales como extralaborales, los cuales tuvieron una correlación alta con el estrés, como muestra también la afectación de la salud la investigación de López et al. (2018) donde sus resultado fueron la presión dentro del trabajo causado por el estrés laboral dando como resultado fuertes enfermedades mentales tales como la depresión, enfermedades físicas (cefalea, gastritis y ausencia de sueño), ausentismo laboral y el mal humor.

Teniendo en cuenta que el estrés repercute notablemente en las funciones cognitivas como también lo hace en otras funciones básicas, cabe notar que en tareas de atención o aprendizaje es importante señalar que un factor estresante puede ejercer un efecto diferente en cada persona. De acuerdo con esto, la manera en que cada uno interpreta un momento estresante constituye un paso para determinar si un estímulo actúa o no como agente estresante. “Así pues, el espectro de funciones cognitivas que pueden verse afectadas por el estrés es amplio, desde la atención a la toma de decisiones, incluidos diferentes procesos de aprendizaje y memoria.” (Sandi, C., 2012)

Por otro lado, la investigación de Organista (2016), no muestra que el 58.33% de la muestra posee un nivel intermedio de presencia de estrés laboral, el instrumento permitió evaluar siete estresores causantes del estrés: clima organizacional, estructura organizacional, territorio organizacional, tecnología, influencia del líder, falta de cohesión y respaldo de grupo.

En cuanto a la intensidad la investigación de Ardila-Niño, Guerrero-Ramírez, & Padilla-Bent (2014) nos muestra como resultados que la mayoría de los participantes es decir el 44,1% puntúan en el nivel bajo de estrés y no presentan alteraciones de las funciones cognoscitivas; sin embargo, hay un menor porcentaje de operarios el 2,9% que se ubican en el nivel muy alto de estrés, y la tercera parte reflejada en el 52,9% presenta algún

grado de alteración en sus funciones cognoscitivas. De esta forma podemos afirmar que el estrés va ligado a el déficit de las funciones cognitivas básicas como lo muestran la relación de las dos investigaciones.

Uniendo los resultados obtenidos de la investigación, contrastados con investigaciones similares y con definiciones teóricas, se puede observar que el estrés llega a afectar las funciones cognitivas de las personas, no solo de los conductores como lo es principal objeto de esta investigación. Pero teniendo en cuenta la muestra de esta investigación podemos dar cuenta y afirmación de lo informado por el Ministerio de transportes y comunicaciones, 2017 que “la práctica de la conducción requiere además una gran concentración, el estrés, la depresión disminuye considerablemente la capacidad del conductor para concentrarse en los estímulos externos imprescindibles para una conducción segura”.

De acuerdo a los resultados también obtenidos podemos dar a la aprobación de lo dicho por Egea Caparós, (2012) donde nos dice que, “una conducción segura requiere que las capacidades cognitivas, motoras y sensoriales estén en condiciones óptimas. (Galindo, Angel, Fernandez et al, 2014). Debido a esto si el estrés afecta a cualquiera de las funciones cognitivas básicas del operario su cuerpo se descompensará y llegará a ocasionar no solo daños personales, sino también en el ambiente que se rodea, ya que no se encontrara alerta un cien por ciento.

Como se ha escrito antes las funciones si son afectada de cierta por forma por el estrés, de acuerdo a esto; se hablara de una por una de las funciones como llegara a ser afectada y no podrá ser controlado; iniciaremos con la memoria la cual es fundamental ya que hay varios tipos de estas como lo son la de corto y largo plazo que ayuda a recordar que se está haciendo, recordar las rutas por las cuales se transporta o a donde se quiere ir, la visual y la verbal ayuda a recordar las señales de tránsito la cuales se deben de tener completamente presentes para realizar una conducción segura. De acuerdo a los resultados obtenidos logramos observar que la memoria es una de las funciones más afectadas y siendo una de ellas la memoria de largo plazo.

La atención será la capacidad o la función más básica a la hora de conducir, debido a diversas afirmaciones, la primera de ella es la atención selectiva donde el operario de transporte solo se centra en lo más importante en la vía evitando distracciones como son los celulares, radios o copiloto, es necesario también de una atención dividida la cual le ayuda al operario a intercambiar las tareas fácilmente como son el manejo del bus, el introducir un cambio en la caja, estar atento a los espejos laterales y retrovisor, el cambio de carril y el frenar o acelerar en el momento que lo requiera y por ultima siendo la más importante la atención sostenida donde el operario debe aprender a controlarse en los momentos donde se encuentre un embotellamiento vehicular, debido que el tiempo perdido en estos requiere de una resistencia y no permitir un cansancio mental, también en los viajes largos también se requiere ya que por falta de atención podrían tener momentos de microsueños y ocasionar accidentes. Como se observó en los resultados los operarios de transporte se encuentra con un buen nivel de atención como lo requiere su tarea de conducción, debido que estos deben estar siempre predispuestos a una respuesta rápida a la hora que se presenten situaciones que lo requieran. Pero no se puede dejar pasar por alto que algunos de los operarios que realizaron la prueba presentaron una que otra falla en la evaluación y esto nos podría informar que el estrés afecta esta función y no podrían reaccionar con prontitud a una situación problema presentada en la vía.

De acuerdo a la función cognitiva básica de percepción los operarios deben tener la capacidad de un reconocimiento visual debido que es de importancia la observación o lectura de señales de tránsito en el camino, ya que por el movimiento constante del vehículo se podría pasar por alto una señal de alerta y ocasionar accidente, según los resultados obtenidos con la prueba Test de Caras observamos que alguno de los operarios fallaron a la hora de marcar las caras, no logrado percibir la correcta, debido que trabajar bajo presión como se realizó la prueba fue un momento de estrés para ellos y no lograron cumplir el objetivo.

Por último, la función de orientación donde el operario debe conducir con seguridad en la vía diferenciando la derecha de la izquierda, también tomando o midiendo los espacios

por los cuales va movilizarse y la topografía ya que la ubicación requiere de memoria, para los operarios a los cuales se les realizó la prueba podemos afirmar que su orientación visio-espacial se encuentra en muy buen estado, teniendo presente el aquí y el ahora.

La investigación nos muestra que es poca la investigación que se realiza acerca del estrés principalmente en Colombia, haciendo alusión a Medellín que es una gran metrópolis donde constantemente está el crecimiento poblacional como de movilidad, solo hace unos pocos años se empezó con procesos por parte de profesionales de seguridad y salud realizando y aplicando el Decreto 2404 de 2019 el cual consta de una batería de riesgo psicosocial, la cual arrojaría resultados del estrés presentado en los trabajadores y atrás cargas o enfermedades laborales presentadas en el trabajo, por medio de este decreto se iniciaron procesos o planificación de estrategias para la prevención del estrés.

Conforme a todo lo investigado, evaluado y analizado nos podemos dar cuenta que la falta de investigación en el área de transporte urbano referente al estrés es poco y siendo aún más importante como incide en las funciones cognitivas básicas de los operarios, imposibilitado así que se pueda tomar estrategias de atención en las empresas de transporte a la hora del manejo del estrés y aún más saber cuál es el real impacto en nuestra sociedad.

Por otro lado, de estos resultados se obtienen datos los cuales pueden ser de interés para otras instituciones universitarias o empresas en procesos de realizar tipos de intervención de ayuda psicológica en el manejo del estrés y afectación de la salud, logrando así poder promover una mejora de calidad de vida en los operarios de transporte.

Es necesario que se continúe con la investigación sobre como incide neurocognitivamente el estrés en los operadores de transporte, porque por medio de pruebas o exámenes controlados se puede obtener más hallazgos y así lograr una mejor intervención.

Conclusiones

Los resultados de nuestra investigación nos permiten extraer algunas conclusiones:

El estrés es un problema que día a día es más frecuente en nuestra sociedad afectando de forma directa la salud de las personas, logrando así perturbar partes o zonas importantes del cuerpo como son las funciones cognitivas básicas las cuales son de vital importancia para un operador de transporte ya que son gran importancia a la hora de una conducción segura.

De los resultados obtenidos en esta investigación, se puede deducir que los operarios presentan estrés en su vida personal, siendo así más afectada la salud y los asuntos laborales y económicos, de acuerdo con la calificación de la intensidad, los operarios muestran mayor nivel en el aspecto de la salud y referente a la afectación de los acontecimientos estresantes los asuntos laborales y económicos es el principal factor el cual perturba la vida de los operarios.

Se logró observar que el estrés incide de manera significativa las funciones cognitivas, disminuyendo los niveles de memoria, concentración y atención a la hora de conducir, pudiendo ocasionar algún daño ya sea personal al operario de transporte o a terceros.

Es importante saber que no solo los acontecimientos físicos o de salud de los operadores afecta la conducción segura, tanto los acontecimientos personales, económicos, el posible despido, los problemas interpersonales o de pareja afecta todo el sistema generando así unos altos niveles de estrés y desencadenando fuertes problemas no solo de salud.

También podemos dar como conclusión que la memoria de los operarios de transporte puede llegarse a afectar con el pasar del tiempo debido a tareas rutinarias, un cansancio o desgaste constante y a pensamientos frecuentes, llegando así a no realizar tareas nuevas y generando conexiones neuronales sino realizar lo mismo con el pasar del tiempo.

De acuerdo con la focalización atencional y la percepción podemos concluir que los operarios van generando un deterioro mínimo a medida del tiempo, estos niveles van bajando muy poco debido que realizan tareas donde toda su atención y percepción está centrada en la vía en el cual deben estar predispuesto a cualquier situación de peligro que se presente allí y no poner en riesgo la vida suya o la de otra persona.

En cuanto a la orientación visio-espacial, los operarios se encuentran muy bien en lo que es el aquí y en el ahora, siempre están en constante alerta, atentos en lo que pueda pasar a su alrededor y predispuestos a actuar cuando lo requieran.

Referente a todos los resultados obtenidos podemos decir que los operarios de transporte no deben presentar un estrés negativo en ninguno de las áreas de la vida tanto personal como laboral, debido que esto puede afectar alguna de las funciones cognitivas básicas desencadenado respuestas no acertadas y así causando algún tipo de accidente en la vía.

Es importante promover en las empresas de transporte el entrenamiento de personal de intervención en el estrés y el autocuidado, las cuales esto puedan reconocer cualquier alarma o situación lográndose así dar primera ayuda psicológica y prevenir posibles accidentes sean personales o causados a terceros.

Referencias Bibliográficas

- Ardila, M. L., Guerrero Ramírez, M. A., & Padilla Bent, A. J. (2014). *Efectos del estrés sobre las funciones cognitivas en operarios del sector mecánico automotriz de vehículos pesados en la ciudad de Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.
Recuperado:
<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/15546/ArdilaNinoMonicaLiliana2014.pdf?sequence=1> on 21/08/2018
- Boada-Grau, J., Prizmic-Kuzmica, Aldo-J., González-recio, S., & Andreu, V. (2013). Estresores laborales en conductores estructura factorial, fiabilidad y validez. *Universitas Psychologica*, 12(1), 249–259.
- Galindo, A. A., Ángel, J. S., Fernanda, M., Lafaurie, M., & Meza, M. R. (2014). Evaluación de funciones ejecutivas en sujetos diagnosticados con ciclotimia durante la conducción simulada de un vehículo automotor.
- González-Rivera, L., & Vargas-Peñalosa, D. (2016). *Factores psicosociales, estrés laboral y Síndrome de Burnout en los trabajadores de la Cooperativa Unión de Transportadores Unitrans S.A*. Universidad de Manizales.
- Leka, S., Griffiths, A., & Cox, T. (2004). La organización del trabajo y el estrés. *Protección de La Salud de Los Trabajadores*, 3, 1–37. Recuperado:
<https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2016/490658.pdf> on 22/10/2018
- López-Trejo, H. J., Carrera-Salazar, C. O., Eurrieta-Ortiz, M. I., García-Arroyo, L. C., Gómez-Márquez, M., LLanillo-Navales, J. G., Marín-Ramos, M., Romo-Celis, F. A & González-Pérez, M. (2018). Análisis Del Estrés Laboral Y Su Repercusión En La Salud Física Y Mental En Operadores De Tracto Camión. *European Scientific Journal*, 14(11), 10–22. Recuperado:
<http://dx.doi.org/10.19044/esj.2018.v14n11p10> on 30/08/2018

Mintransporte. (2016). *Manual de referencia para conductores de vehículos en general y motocicletas*.

Ministerio de transportes y comunicaciones. (2016). *Manual de seguridad vial*. Retrieved from https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Manual_de_Seguridad_Vial_2017.pdf

Movilidad y Espacio Público. (2016). Encuesta de percepción ciudadana Medellín 2016.}

Organista, S. H. (2016). *Diseño de una propuesta de intervención para el manejo del estrés en el área de centro de control de la Compañía Consorcio Express*. Universidad Externado De Colombia.

Ramírez, G. M., Carolina, M., & Riaño, G. (2015). *Factores de riesgo psicosocial en conductores de servicio público especial de pasajeros de Colviajes S.A.* Universidad Piloto de Colombia.

Sandi, C. (2012). INFLUENCIA DEL ESTRÉS SOBRE LAS CAPACIDADES COGNITIVAS. *Revista Del Consejo Escolar Del Estado*, 1(1), 39–46.

Sosa, E. (2011). Qué es el estrés ocupacional, enfermedades derivadas y reconocidas por la legislación Colombiana. *CES Salud Pública*, 2(1), 56–65.

TECNOLÓGICO DE ANTIOQUIA INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA

“EL ESTRÉS GENERAL EN LAS FUNCIONES COGNITIVAS BÁSICAS EN OPERADORES DE BUS, PERTENECIENTES A UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE MEDELLÍN.”

RESUMEN ANALÍTICO DE ESTUDIO (RAE)

Autores (Authors): MONCADA MEDINA, Kelly Zeniada

Facultad (School): Facultad de Educación y Ciencias Sociales

Programa (Program): Psicología

Asesor (Support): NARVÁEZ CASTRO, Mary Sol

Fecha de terminación del estudio (End of the research Date): 24, 06, 2020

Modalidad de Investigación (Kind of research): Trabajo de Grado

Palabras clave:

OPERADORES DE TRANSPORTE; ESTRÉS; FUNCIONES COGNITIVAS BÁSICAS; HABILIDADES DE CONDUCCIÓN; SEGURIDAD.

Keys words

Transport operators; Stress; Basic Cognitive Functions; Driving Skills; Security.

Resumen:

El presente artículo de investigación tuvo como objetivo principal, la identificación del estrés general en las funciones cognitivas básicas de operadores, pertenecientes a una empresa de transporte del municipio de Medellín. Bajo una metodología cuantitativa de tipo secuencial y probatorio, el estudio contó con la participación de 30 operadores, a quienes se les aplicó cuatro pruebas: Minimental, Escala de Apreciación del Estrés General (EAE - G), Figura de Rey y Test de Caras-R. Entre los principales resultados, se puede mencionar que, los operadores de bus presentan una serie de acontecimientos estresantes como la situación del

empleo, los problemas económicos, las relaciones interpersonales, arrojando una alta intensidad y afectación en la salud a la hora de manejar, interfiriendo de manera directa desde la atención, la memoria, la percepción las cuáles son las habilidades cognitivas básicas a la hora de la de conducción.

Abstract

The main objective of this research article was the identification of general stress in the basic cognitive functions of operators belonging to a transport company in the municipality of Medellin. Under a quantitative methodology of sequential and evidentiary type, the study was involved with 30 operators, who were given four tests: Minimental, General Stress Appreciation Scale (EAE - G), King Figure and R-Face Test. Among the main results, it can be mentioned that, bus operators present a number of stressful events such as employment situation, economic problems, interpersonal relationships with high intensity and health impact when driving, directly interfering from attention, memory, perception which are basic cognitive skills when driving.

Intencionalidad

La investigación tuvo como objetivo principal analizar cómo incide el estrés general en las funciones cognitivas básicas en operadores de bus, pertenecientes una empresa de transporte del municipio de Medellín, referente a los objetivos específicos planteados para esta investigación se deseó conocer el número de acontecimientos estresantes, el nivel de intensidad y la afectación en operadores de bus por medio de la prueba EAE-G y teniendo en cuenta que el estrés puede llegar afectar físicamente a una persona se decidió evaluar algunas de las funciones cognitivas básicas de los operarios por medio de algunas pruebas, como lo son el estado de memoria por medio de la prueba Figura de Rey; la focalización atencional y la percepción con las pruebas Minimental y Caras se evalúa y orientación visio-espacial por medio de las pruebas Figura de Rey y Minimental.

Referentes teóricos

Levi, 1998 define “El estrés es básicamente el esfuerzo que ejerce el cuerpo y la mente para adaptarse a las características cambiantes del entorno, tanto laboral, como el entorno social y doméstico. Dependiendo del nivel de adaptación, el cuerpo y la mente realizan un mayor o menor esfuerzo, generando una serie de consecuencias, que pueden afectar de forma seria la integridad personal del individuo” (Ramírez, Carolina & Riaño, 2015).

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2004) informa que el estrés es ocasionado por un desequilibrio entre las exigencias, los recursos y capacidades percibidos por una persona para enfrentar una situación. El estrés relacionado con el trabajo es la respuesta física y emocional nociva que ocurre cuando las exigencias del trabajo no corresponden o superan las capacidades, los recursos o las necesidades del trabajador. (Leka, Griffiths & Cox, 2004).

Egea Caparós, (2012) nos dice que “una conducción segura requiere que las capacidades cognitivas, motoras y sensoriales estén en condiciones óptimas. Los conductores eficaces deben tener automatizadas las habilidades motoras que implican ser capaz de evaluar el tráfico en un momento determinado y saber responder adecuadamente en situaciones de riesgo” (Galindo, Angel, Fernandez et al, 2014).

Proceso metodológico

Las pruebas fueron aplicadas individualmente a cada operario cumpliendo con los métodos de aplicación, y su correspondiente análisis. Los resultados de las pruebas fueron ingresadas en Excel, realizando así análisis estadístico descriptivo, el cual nos permitió recolectar, analizar, interpretar y presentar los resultados; donde se realizó tablas binarias por cada prueba para poder realizar un buen procedimiento de los datos, realizando así agrupaciones, uniones de datos, operaciones matemáticas, manejo de la estadística, tablas dinámicas y gráficos, arrojando así los resultados necesarios para la investigación. Por medio de cada tabla realizada para cada prueba se realizó el análisis de las variables correspondiente.

Alcances

De los resultados obtenidos en esta investigación, se puede deducir que los operarios presentan estrés en su vida personal, siendo así más afectada la salud y los asuntos laborales

y económicos, de acuerdo con la calificación de la intensidad, los operarios muestran mayor nivel en el aspecto de la salud y referente a la afectación de los acontecimientos estresantes los asuntos laborales y económicos es el principal factor el cual perturba la vida de los operarios.

Se logró observar que el estrés incide de manera significativa las funciones cognitivas, disminuyendo los niveles de memoria, concentración y atención a la hora de conducir, pudiendo ocasionar algún daño ya sea personal al operario de transporte o a terceros.

Es importante saber que no solo los acontecimientos físicos o de salud de los operadores afecta la conducción segura, tanto los acontecimientos personales, económicos, el posible despido, los problemas interpersonales o de pareja afecta todo el sistema generando así unos altos niveles de estrés y desencadenando fuertes problemas no solo de salud.

También podemos dar como conclusión que la memoria de los operarios de transporte puede llegarse a afectar con el pasar del tiempo debido a tareas rutinarias, un cansancio o desgaste constante y a pensamientos frecuentes, llegando así a no realizar tareas nuevas y generando conexiones neuronales sino realizar lo mismo con el pasar del tiempo.

De acuerdo con la focalización atencional y la percepción podemos concluir que los operarios van generando un deterioro mínimo a medida del tiempo, estos niveles van bajando muy poco debido que realizan tareas donde toda su atención y percepción está centrada en la vía en el cual deben estar predispuesto a cualquier situación de peligro que se presente allí y no poner en riesgo la vida suya o la de otra persona.

En cuanto a la orientación visio-espacial, los operarios se encuentran muy bien en lo que es el aquí y en el ahora, siempre están en constante alerta, atentos en lo que pueda pasar a su alrededor y predispuestos a actuar cuando lo requieran.