DOI: <https://doi.org/10.46296/rc.v1i2.0004>

Comportamiento vehicular y estrés laboral.

Vehicle behavior and work stress.

Autor: Verduga-Pazmiño José Antonio

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM). Manta, Ecuador.

joseverduga54@gmail.com

Autora: Zambrano-Roldán Karen

Profesora Titular - Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí (ULEAM). Manta, Ecuador.

karen.zambranor339@gmail.com

RESUMEN

Artículo de investigación enfocado al comportamiento vehicular y estrés laboral dentro de un ambiente de trabajo. Su objetivo primordial es analizar la relación que existe entre estas dos problemáticas en un territorio interno y externo, fundamentado con información de grandes entidades como lo es la OMS. Acogiéndose a ciertos autores, y de la misma manera realizando un análisis crítico de cada una de las situaciones propuestas, con sus respectivos gráficos estadísticos o porcentuales para un mejor entendimiento. Este tipo de investigación se elaboró de manera más descriptiva, empleando métodos deductivos para las conclusiones de los resultados, como lo es con la disminución que se obtuvo durante los últimos años respecto a la tasa de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad dentro del Ecuador. Obteniendo lo propuesto por el objetivo del artículo, están estrechamente relacionados por sus factores cognitivos, la implicación que tienen al momento de tomar una decisión, pero la situación que amerita en la mayoría de los casos es por la falta de comunicación y poco trabajo en equipo que se tiene en un área de trabajo, dando a subsistir estas problemáticas por un largo periodo de tiempo en las empresas y así llevarlas a un decrecimiento económico o empresarial. Por lo que lleva a estas grandes instituciones como la OMS y OIT a tomar cartas en el asunto, y así el mejoramiento de cada funcionamiento dentro en territorio laboral, dando un plus tanto a tu empresa u competencia, para mantener un equilibrio de mercado sustentable en cuanto a demanda y producción.

Palabras clave: Comportamiento, estrés, laboral.

ABSTRACT

Research article focused on vehicular behavior and occupational stress within a work environment. Its main objective is to analyze the relationship between these two problems in an internal and external territory, based on information from large entities such as the WHO. Welcoming certain authors, and in the same way making a critical analysis of each one of the proposed situations, with their respective statistical or percentage graphs for a better understanding. This type of research was elaborated in a more descriptive way, using deductive methods for the conclusions of the results, as it is with the decrease that was obtained during the last years regarding the rate of accident, mortality and morbidity inside Ecuador. Obtaining what is proposed by the objective of the article, they are closely related by their cognitive factors, the implication

Información del manuscrito:

Fecha de recepción: 20 de abril de 2018.

Fecha de aceptación: 06 de julio de 2018.

Fecha de publicación: 10 de julio de 2018.

that they have at the moment of taking a decision, but the situation that deserves in most of the cases is by the lack of communication and little team work that is had in a work area, giving to subsist these problems by a long period of time in the companies and thus to take them to an economic or enterprise decrease. So it leads to these large institutions such as the WHO and ILO to take action on the issue, and thus the improvement of each operation in the territory work, giving a plus both your company or competition, to maintain a sustainable market balance in terms of demand and production.

Keywords: Behavior, stress, labor.

1. INTRODUCCIÓN

Alrededor de toda la evolución del ser humano respecto a el manejo que tiene durante ciertas actividades, éste no aplica debidamente su utilización, éstas son herramienta base para la subsistencia de éste, existe una gran diferencia en las velocidades que transitan dichos usuarios a diferencia con nuestro pasado. En la actualidad es de gran importancia para cierta parte fraccionaria de la población, dando un servicio continuo y evitando varios tipos de dificultades hacia el destino.

La concordancia que adhiere esta temática con el estrés laboral de trabajadores en cualquier jerarquía existente es veraz, ligada a factores humanos y la manera en que estas personas requieren de cierta habilidad para luego hacer uso de este. De la misma manera acogándose a ciertos niveles de compresión durante la acción, cabe recalcar que está focalizado de manera empresarial, lo perjudicial que puede ser para la salud humana dentro de un área de trabajo, indistintamente de cuál sea éste, por lo cual la naturaleza que radica en dicho estrés debe ser en parte prevenido.

La razón por la cual se hace un estudio de la relación en estas dos temáticas es para analizar los pros y contras que puedan intervenir dentro de un territorio determinado, la estructura que forma durante el inicio hasta su fin, y por último sus elementos que ayudan a esclarecer un objetivo veraz.

2. METODOLOGÍA

Para realizar el presente artículo que tiene como objetivo analizar y evaluar la relación del comportamiento vehicular y el estrés laboral que existe en

el entorno establecido, tanto de manera global y territorial, de la misma manera las consecuencias que este pueda presentar a corto y largo periodo...Lo realizare por medio de una investigación científica, acogiéndome a varios autores tanto de sitios web, como en libros que se tenga por medio virtual, también por medio de información emitida por la OMS y OIT, respectivamente de sus folletos favorecidos, llevando consigo una investigación estadística, realizadas a en el medio donde se estudia.

3. RESULTADOS

Los factores para analizar dentro de dicho comportamiento se pueden considerar a base de 3 niveles de actividades diferentes; primero hacemos enfoque a un nivel de control, segundo a un nivel de actividad táctico o de maniobra y por último a un nivel estratégico o de planificación.” Básicamente lo que buscan estos niveles es mantener una estricta trayectoria predeterminada, es decir, tener excelente maniobra o evitar el colapso con otro vehículo, girar a la izquierda cuando exista una intersección, entre otras.”

Por otro lado, tenemos la percepción en relación con la conducción que se manifiesta en distintas circunstancias, también son considerados como factores naturaleza, identifican el ya mencionado comportamiento. Como preámbulo y más importante tenemos; la retroalimentación visual o de visión, es la única herramienta de guía que posee el ser humano para anticipar las acciones al momento de transitar, por último, se considera como tal por las características de su entorno, su posición ocupada en un territorio determinado y la velocidad de desplazamiento de ésta.

La adaptación de la velocidad juega rol importante por las consecuencias que este podría recurrir dentro de la acción del traslado, la información emitida por esta página web nos menciona lo recomendable para la conducción a largo periodo de tiempo, básicamente después de un tiempo prolongado se recomienda reducir en cierta cantidad numérica la velocidad y así reducir la exposición de accidentes. (Caparrós, s.f.)

Por ultimo y no menos importante (Caparrós) menciona que aplicando la atención con relación a la conducción vehicular, generalmente el cerebro

humano emite gran cantidad de estimulación que llegan a nuestros sentidos, ya que nuestro sistema cognitivo reduce gran capacidad de información y por lo cual solo somos capaces de imponer cierta parte de ella, entonces, la atención como rol es importante, es la encargada de explotar esa restricción de información para así conseguir lo ya mencionado, por medio de otros aspectos que son: alerta, capacidad y selectividad.

Subrayando la definición de un automóvil tenemos que es un medio de transporte, por medio de su tecnología se dirige a la disminución de consumo de combustible, así como en su seguridad y economía. Por lo tanto podemos decir que en tan solo 90 años el tránsito ha evolucionado de manera vertiginosa y la causa principal fue el mismo, esto establecido en su información el señor (HERNANDEZ 2015)

A continuación, se mostrará cierto gráfico identificando lo perjudicial que es el mal comportamiento al momento de manejar, y las consecuencias que esta causa al transitar ciertos territorios o rutas de traslado ya sea por acciones de trabajo o personales. Colocando en la cúspide más alta los accidentes de tránsito como primordial problemática de muertes. (SALUD, 2015)

FIGURA 1
Las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años, 2012

Source: World Health Organization, Global Health Estimates, 2014

Figura 1. Gráfico que expresa las 10 causas principales de muerte en personas de 15 a 29 años, 2012.OMS (2015)

Interpretación: La organización mundial de la salud nos subraya que las muertes en números más grandes son de accidentes de tránsito, llevando consigo durante el año 2012 alrededor de 325.000 muertes, aproximándose a las 350.000, generando en el 2013 un valor de 1,25 millones de dólares por dichos accidentes de tránsito.

Interpretación: Se muestra gráficamente por medio de un diagrama lo antes ya mencionado, pero se necesita poner en secuencia la resultante que es la reducción de dichos accidentes vehiculares dentro de nuestro territorio ecuatoriano. Ciertos datos muestran que alrededor de 33 muertes por cada 100.000 habitantes existen en nuestro entorno, evaluando a Ecuador como el país de Latinoamérica con más tasa de mortalidad a diferencia de los otros, pero para el presente año existe una reducción de accidentes dentro del país.

Estos datos que se ilustrarán en un pastel de porcentajes serán de gran retroalimentación, ya que es información ofrecida por la web del ministro del gobierno, totalmente publica y a la mano de personas jurídicas y naturales. Indicando que estamos pasando por una época de pandemia, por lo que existirá gran avance por parte de esta temática. (Gobierno, 2017)

Figura 2. Indicador de transito.Ministerio de Gobierno (2017)

Interpretación: De acuerdo con el MINISTERIO DE EDUCACIÓN (2017) existían un porcentaje mayor dentro de esta tasa de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad, pero en la actualidad según el general Juan Rúales, Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (DNCTSV), de la Policía Nacional, menciona que la reducción de accidentes en la que va del año alcanza el -10,7%, comparado con el año anterior. En cuanto a mortalidad y morbilidad también hay una baja: -14% y -11,86%. La mayor parte de cifras de muerte o heridos registrados en accidentes de tránsito es atribuida al exceso de velocidad. También señala que esta incidencia también marca una reducción importante. Entre mayo y octubre de 2012, la accidentabilidad por exceso de velocidad bajó en un 62%. Lo que nos llevaría a tener resultados favorables, reduciendo del 36% existente a un 11,86%, del 33% a un 10,33% y por último de un 31 % a un 10,00%.

Durante todo el artículo hemos hablado sobre las muertes y accidentes causados por el mal comportamiento vehicular, pero no específicamente de cuál sea este, sabemos que un vehículo es un medio de transporte que desplaza a usuarios de un punto a otro, generalmente un punto de inicio y otro de llegada. A continuación, reflejare de manera continental, o este caso en el continente americano donde básicamente pertenecemos.

Figura 3. Grafico que muestra las muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario (2013), por región de la OMS. OMS(2015)

Interpretación: Dando consigo una serie de resultados respecto a los vehículos que los usuarios accionan. Primero tenemos el porcentaje con más capacidad de utilización, y con más tasa de accidentes por medio, son los ocupantes de vehículos de 4 ruedas por lo general, con un 35% de muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario (2013), por región de la OMS, por lo consiguiente el 20 % por motociclistas, que suelen estar con más protección consigo, sus exigencias son mayores, al igual que los ciclistas con el 3%, por último los peatones que por consecuencia de los usuarios externos salen perjudicados de manera significativa con un 22% de tasa. Por último, los otros medios por los cuales existe mortalidad con el 21%.

Se esperaba que para este 2018 la reducción de las muertes y traumatismos por accidente de tránsito sea en un 50%, está incluida entre las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, dentro de la OMS.

Durante la investigación hice relación del comportamiento vehicular con el estrés laboral, por dos razones en sí, la primera es porque desde que el usuario o ser humano sale de su lugar de vivienda, lleva consigo un caudal de preocupaciones, por lo que su cerebro no tendría la capacidad de afrontar tantas problemáticas en un lapso de viaje, un ejemplo claro sería el trabajar en alta presión, generando así problemas en los procesos cognitivos del usuario, de

alguna u otra forma perjudica al momento de manejar algún vehículo, y la segunda es por el estricto laburo que direcciona a lo mencionado como estrés laboral, dicho este preámbulo pasaremos a mostrar las características y demás opiniones.

Se considera que el estrés laboral afecta negativamente a la salud psicológica y física de los trabajadores, y a la eficacia de las entidades para las que trabajan. El presente artículo ofrece consejos prácticos sobre cómo hacer frente al estrés laboral, acogiéndose a un libro emitido por la OMS. Tiene por finalidad que los empleadores, directivos y representantes sindicales se sirvan de ella como parte de una iniciativa educativa acerca de la gestión del estrés laboral. En este artículo se examina la naturaleza del estrés laboral, sus causas y efectos, así como las estrategias de prevención y los métodos de evaluación y gestión del riesgo. Además, se analiza el papel de la cultura institucional en este proceso y los medios que pueden utilizarse para gestionar el estrés laboral. (salud, s.f.)

Una de las causas principales por estrés de trabajo viene fuertemente ligada a la mala organización que se tiene el mismo, como se desglosan cada sistema de trabajo y la manera en que se deben gestionar, esto puede provocar dicho estrés. Y las que los originan son características como estas: inseguridad laboral, funciones contrapuestas al mismo puesto, remuneración por trabajo al destajo, trabajo aislado o solitario y malas relaciones con los compañeros.

Figura 4. Grafico que muestra el nivel de estrés laboral por género, en la empresa multicable del Ecuador. UCE(2017)

Interpretación: Analizando los resultados obtendremos que el estrés laboral en una empresa (x) del Ecuador es de 64,5% por parte de las mujeres, diferencia notable de aproximadamente 2,83% con respecto a los otros. Con base a los hombres tenemos que es de un 61,67%, dejando por debajo con el estrés laboral, se podría sustentar que los hombres suelen tener una capacidad organizacional más elaborada a diferencia de las mujeres. Por último, tenemos el promedio de estos dos, que es de 63,08%.

Figura 5. Gráfico que muestra porcentaje de empleados por áreas en la empresa multicable del Ecuador. UCE(2017)

Interpretación: Por lo que podemos observar en el área de producción se refleja más porcentaje de estrés ya que es un proceso continuo, no está a la capacidad de para por lapsos de tiempo prolongados, por lo que se le amerita un 43%, la venta concluye con un 22% ya que solo se realiza la entrega del servicio ofrecido, el área de marketing y financiero son realizaciones específicamente a diseño y contabilidad, existen momentos de flexión y por esto se le aplica un 13% y por ultimo las compras públicas con un 9% muy por debajo de las otras por la poca ocupación que se amerite durante el ciclo de vida del producto.

Como resultados analíticos finales en relación con la temática del comportamiento vehicular y estrés laboral podemos decir que, están estrechamente ligadas en lo laboral, de manera en que tanto como en su principio y final se verán inmiscuidas, en contexto sería lo siguiente: Un trabajador promedio por la cantidad de trabajos a alta presión no tiene la capacidad de dar su 100% de esfuerzo tanto físico y psicológico, lo que nos llevaría a su partida, fuera de su lugar de trabajo con destino a su casa, la cantidad de estrés que lleva lo sobrepone a ciertos riesgos y accidentes que lo pueden llevar a la muerte. Lo recomendable sería estar en un ambiente de

colaborar con tanto de compañeros y que de la misma manera su organización de actividades sea adaptable.

4. CONCLUSIONES

En base con los resultados obtenidos, en cada grafico se ilustra un porcentaje respecto a cada situación, iniciando con la tasa de muertes por parte global según la OMS, superando una gran cantidad los últimos años, analizando así que los principales casos son por medios de conducción vehicular, llevando consigo distintos factores y características que promueven dicha problemática se aproximaban a las 325.000 muertes.

Por lo consiguiente se tenía ilustrado un gráfico respectivamente de la disminución de muertes en porcentajes del Ecuador, durante los últimos años fue muy radical y beneficioso, ya que la tasa de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad disminuyó en su totalidad un 35% por todas en general. Así mismo ayudando a que los límites de velocidad no sean capaces de causar accidentes por sus reducciones, todo de la mano con el buen comportamiento vehicular por parte de los usuarios.

Como último punto se menciona que debe mantener un comportamiento vehicular aceptable, tomar los debidos requerimientos, hacer uso de los factores cognitivos, y de la misma manera ayudaremos conllevar mayor capacidad en nuestro entorno laboral, reduciríamos en gran parte todas estas problemáticas que nos direccionan a accidentes perjudiciales. Fomentar e incluir un ambiente laboral medible, trabajo en equipo, administración de actividades y finalmente conseguir un ejemplo a seguir para la vida profesional.

REFERENCIAS

- Caparrós, A. E. (s.f.). Universidad de Murcia. Obtenido de Universidad de Murcia: <https://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>
- GOBIERNO, M. D. (2017). MDG. Obtenido de MDG: <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/accidentes-de-transito-con-tendencia-a-la-baja-en-el-pais/>

HERNANDEZ, A. (2015). Dspace. Obtenido de
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7704/1/UPS-CT004571.pdf>

Ministerio de gobierno. (2017). Grafico que expresa el transito en releacion con las muertes. Obtenido de [Gráfico]: Recuperado de www.ministeriodegobierno.gob.ec

OMS. (2015). Causas principales de muertes de personas. Obtenido de [Gráfico]: Recuperado de www.who.int

OMS. (2015). Gráfico que muestra las muertes segun el usuario. Obtenido de [Gráfico]: Recuperado de ww.who.int

SALUD, O. M. (2015). OMS. Obtenido de OMS:
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf

Salud, O. m. (s.f.). OMS. Obtenido de OMS:
https://www.who.int/occupational_health/publications/pwh3sp.pdf

UCE. (2017). Gráfico que muestra el nivel de estres laboral por genero. Obtenido de [Gráfico]: Recuperado de www.dspace.uce.edu.ec

UCE. (2017). Gráfico que muestra el porcentaje de empleados por áreas. Obtenido de [Gráfico]: Recuperado de www.dspace.uce.edu.ec