



TÍTULO DE LA TESIS

SALUD OCUPACIONAL Y BIENESTAR LABORAL DE CAMIONEROS DE CARGA EN URUGUAY EN 2025

PARA OPTAR

AL TÍTULO DE INGENIERO TECNOLÓGICO PREVENCIONISTA

PRESENTADO POR:

TNLGO. PREV. MELINÉ MÁRQUEZ

TUTOR:

PROF. TÉC. PREV. VICENTE CATAROZZI

ORIENTADOR TÉCNICO EXTERNO:

RAMÓN SUÁREZ MONTEVIDEO,

URUGUAY

2025.

DEDICATORIA

Y a todos los trabajadores del transporte quienes me inspiraron la importancia de estudiar, valorar y proteger la salud y la dignidad de quienes sostienen el movimiento del país.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco especialmente a los camioneros y trabajadores del transporte, que participaron generosamente en las encuestas, entrevistas y observaciones, aportando su tiempo, experiencia y vivencias. Este trabajo existe gracias a su disposición y a la importancia de visibilizar su realidad laboral.

A los profesionales informantes que colaboraron con sus conocimientos técnicos y su perspectiva humana, enriqueciendo la comprensión de la problemática y aportando valor al análisis de este estudio.

A los docentes, quienes, con su orientación, sus devoluciones críticas y su acompañamiento contribuyeron a fortalecer este proceso formativo y a consolidar mi crecimiento profesional

Finalmente, mi mayor gratitud es para mi familia, por su apoyo incondicional, su paciencia y su confianza permanente. Su presencia y aliento fueron fundamentales para culminar esta etapa académica con dedicación y compromiso.

Contenido

Capítulo I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1 Descripción de la situación problemática	1
1.2 Formulación del problema o pregunta de investigación	3
1.3 Objetivos de la investigación	3
1.3.1 Objetivo General.....	3
1.3.2 Objetivos Específicos	4
1.4 Justificación de la investigación	4
1.4.1 Importancia de la investigación.....	5
1.4.2 Viabilidad de la investigación.....	6
1.5 Limitaciones	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	9
2.1 Antecedentes de la investigación	9
2.1.2 Antecedentes internacionales	9
2.1.3 Antecedentes nacionales.....	11
2.2 Bases teóricas	12
2.2.1 Bienestar laboral y salud ocupacional en camioneros de cargas pesadas.....	12
2.2.4 Postura del investigador.....	16
2.3 Definición de términos básicos.....	17
2.3.1. Bienestar Laboral	17
2.3.2. Salud ocupacional	17
2.4 Hipótesis	19
2.4.1 Hipótesis de la investigación.....	19
2.5 Variables.....	19
CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO	22
3.1 Nivel y diseño de investigación.....	22
3.2 Población y muestra	22
3.3 Recolección de datos y organización de la información	23
3.3.1 Descripción de técnicas e instrumentos	23
3.3.1.1 Encuesta.....	23
3.3.1.2 Observación	24
3.3.1.3 Entrevista	24
3.3.2 Validación de instrumentos	24
3.3.3 Uso de los instrumentos	24

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Operalización de variables Bienestar laboral.....	20
Figura 2 Operalización de variables Salud ocupacional.....	21
Figura 3 Cronograma de actividades.....	28
Figura 4 Presupuesto de investigación.....	29
Figura 5 Edad.....	30
Figura 6 Genero.....	31
Figura 7 Estado civil.....	32
Figura 8 Horas de manejo.....	33
Figura 9 Cantidad y calidad de descanso.....	34
Figura 10 Relaciones sociales.....	35
Figura 11 Grafica de dispersión.....	36
Figura 12 Grafica de dispersión.....	37
Figura 13 Grafica de dispersión.....	38
Figura 14 Grafica de dispersión.....	39
Figura 15 Observación N° 1 Ruta 5 acceso al puerto de Montevideo (15:30- 16:00h).....	40
Figura 16 Observación N° 2 Ruta 5 acceso al puerto de Montevideo (15:30- 16:00h).....	41
Figura 17 Observación N° 1 Ruta 5 acceso al puerto de Montevideo (15:30- 16:00h).....	42
Figura 18 Observación N° 1 Ruta 5 acceso al puerto de Montevideo (15:30- 16:00h)	43
Figura 19 Comparación de observaciones.....	44
Figura 20 Estrategia de triangulación metodológica.....	47

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Edad.....	30
Tabla 2 Genero.....	31
Tabla 3 Estado civil.....	32
Tabla 4 Horas de manejo.....	33
Tabla 5 Descanso.....	34
Tabla 6 Relaciones.....	35
Tabla 7 Matiz de correlaciones de variable 1 y variable 2	36
Tabla 8 Correlación entre aspectos físicos (D1) y salud ocupacional (D4)	37
Tabla 9 Correlación entre los aspectos cognitivos (D2) y salud ocupacional física (D4)	38
Tabla 10 Relación de aspectos psicosociales (D3) con la salud ocupacional social (D6) ...	39
Tabla 11 Entrevista semiestructurada.....	45

RESUMEN

El presente estudio analizó la relación entre el bienestar laboral y la salud ocupacional en camioneros de transporte de carga en Uruguay durante 2025. El objetivo general fue determinar cómo las dimensiones físicas, cognitivas y psicosociales del bienestar laboral se vincularon con los indicadores de salud ocupacional física y social. Se aplicó un enfoque mixto, con un nivel correlacional y diseño transversal de campo. La recolección de datos se realizó mediante encuestas estructuradas a 38 camioneros, entrevistas semiestructuradas a informantes calificados y observaciones en zonas de descanso. Los resultados mostraron correlaciones positivas y estadísticamente significativas entre las dimensiones del bienestar y la salud ocupacional.

Las observaciones evidenciaron predominio del descanso pasivo y signos de fatiga acumulada. Las entrevistas destacaron como factores críticos las largas jornadas, la inmovilidad, el aislamiento social y la falta de apoyo organizacional. Se concluyó que el bienestar laboral influye directamente en la salud ocupacional del camionero, aunque intervienen factores estructurales del sector que requieren mejoras en ergonomía, infraestructura de descanso, vigilancia de la salud y políticas de apoyo psicosocial.

ABSTRACT

This study analyzed the relationship between job well-being and occupational health among truck drivers in Uruguay during 2025. The overall objective was to determine how the physical, cognitive, and psychosocial dimensions of job well-being were linked to indicators of physical and social occupational health. A mixed-methods approach was used, with a correlational level and a cross-sectional field design. Data collection was carried out through structured surveys of 38 truck drivers, semi-structured interviews with key informants, and observations in rest areas. The results showed positive and statistically significant correlations between the dimensions of well-being and occupational health.

Observations revealed a predominance of passive rest and signs of accumulated fatigue. Interviews highlighted long working hours, immobility, social isolation, and a lack of organizational support as critical factors. It was concluded that job well-being directly influences the occupational health of truck drivers, although structural factors in the sector also play a role, requiring improvements in ergonomics, rest infrastructure, health monitoring, and psychosocial support policies.

INTRODUCCIÓN

El transporte de carga constituye un sector estratégico para la economía uruguaya, ya que sostiene la movilidad de mercancías, el abastecimiento nacional y la competitividad de las cadenas productivas. En este contexto, los camioneros desarrollan una labor esencial, caracterizada por largas jornadas, extensos desplazamientos, presión por los tiempos de entrega y condiciones de trabajo que, en muchos casos, implican elevados niveles de exigencia física, cognitiva y emocional. Estas características incrementan la exposición a la fatiga, al desgaste psicosocial y a riesgos laborales que impactan directamente en la salud y el bienestar de estos trabajadores.

Otros estudios nacionales e internacionales evidencian que la fatiga, los trastornos del sueño, la soledad ocupacional y la falta de infraestructura adecuada para el descanso constituyen factores que afectan el desempeño de los conductores y aumentan la probabilidad de incidentes viales y enfermedades laborales.

El presente estudio aborda esta problemática mediante un enfoque mixto, orientado a analizar cómo los aspectos del bienestar laboral se relacionan con la salud ocupacional de camioneros de transporte de carga durante el año 2025. Este sector enfrenta desafíos vinculados a la economía del transporte, la regulación laboral, la falta de infraestructura de descanso, la ausencia de protocolos ergonómicos y la falta atención a los factores psicosociales, lo que repercute en la calidad de vida, la seguridad vial y la eficiencia laboral.

La investigación se justifica en la necesidad de generar evidencia actualizada que permita comprender cómo se relacionan el bienestar físico, cognitivo y psicosocial con la salud ocupacional permite identificar prioridades a ser tratadas como ergonomía, vigilancia de la salud, apoyo emocional, regulación de jornadas y mejora de las condiciones de descanso en ruta.

El alcance del estudio se centró en conductores de camiones de carga que circulan por rutas nacionales, abarcando variables de bienestar laboral y salud ocupacional analizadas mediante encuestas, observaciones y entrevistas a informantes clave del sector.

Además, la investigación se organiza en capítulos que permiten comprender el fenómeno estudiado:

Capítulo I – Planteamiento del problema, los objetivos, la justificación, la importancia, la viabilidad y las limitaciones del estudio, generando un marco inicial que guía la investigación.

Capítulo II – Marco teórico y los antecedentes nacionales e internacionales, se presenta la postura del investigador.

Capítulo III – Marco metodológico describe el nivel y diseño de investigación, la población y muestra, los instrumentos aplicados, los métodos de análisis.

Capítulo IV – Análisis de los datos obtenidos.

Capítulo V – Resultados, hallazgos principales de acuerdo con los objetivos específicos, evidenciando las asociaciones entre bienestar laboral, salud ocupacional, fatiga, condiciones ergonómicas, clima laboral, toma de decisiones y factores psicosociales.

Capítulo VI- Discute los hallazgos de esta investigación con los estudios previos.

Capítulo VII – Conclusiones generales y específicas respondiendo a la pregunta de investigación y destacando los aportes del estudio.

Capítulo VIII – Recomendaciones, acciones orientadas a empresas, instituciones y actores del sector transporte para mejorar la salud ocupacional y el bienestar laboral de los

camioneros, considerando infraestructura, ergonomía, vigilancia de la salud y apoyo psicosocial.

En conjunto, esta estructura permite comprender de manera integral cómo las condiciones laborales del transporte de carga influyen en la salud y el bienestar de los camioneros, aportando evidencia relevante para el diseño de políticas preventivas y mejoras organizacionales en un sector clave para el país.

Este trabajo no pretende generalizar los resultados a toda la población, pero sí ofrece una aproximación significativa que contribuye a la comprensión de la problemática y abre puertas a futuras investigaciones.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la situación problemática

La descripción de la situación problemática resulta de comparar la situación real con la situación ideal. La comparación se realiza a partir de 5 miradas:

La salud ocupacional de los camioneros de transporte de carga en Uruguay es un tema crítico que, en 2025, sigue presentando desafíos significativos, particularmente en lo que respecta a la falta de descanso adecuado. Esta problemática no solo afecta el bienestar individual de los trabajadores, sino que también tiene repercusiones directas en la seguridad vial, la productividad del sector de transporte de carga que es un sector fundamental para la economía nacional.

A nivel económico, se observan jornadas extensas sin regulación, lo que implica largos períodos de conducción con un tiempo escaso de descanso entre viajes y presiones económicas para poder cumplir con los plazos de entrega. Horarios irregulares, lo que conlleva a tener patrones de sueño irregulares.

La fatiga laboral genera pérdidas económicas millonarias por accidentes viales y ausentismo laboral. Datos de Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV, 2024), 20% de los accidentes en Uruguay están vinculados a la fatiga laboral.

En lo social, los conductores de camiones enfrentan un aislamiento social debido a las extensas jornadas de conducción en ruta, que pueden llegar a las 12 horas por día. Con accesos limitados y escasos en las áreas de descanso.

A nivel tecnológico, se debería invertir en sistemas anti fatiga, que analizan el comportamiento del conductor a través de un chequeo facial en tanto del trayecto recorrido y detectan fatiga, somnolencia, micro sueños y uso del teléfono. Ese material debería descargarse en los centros de descanso y ser controlado por un psicólogo, un médico y un prevencionista para evaluar si ese trabajador puede seguir conduciendo.

Actualmente la gran mayoría de las empresas no cuentan con este sistema

La cultura del trabajo duro y la sobre exigencia se consideran parte del trabajo. Esta situación normaliza el cansancio y la falta de descanso, lo que hace que no se reconozca el agotamiento y contribuye a la falta de salud ocupacional, promoviendo el consumo de sustancias como el café, el mate entre otras. Esto refuerza las prácticas laborales poco saludables.

Lo que sí se podría implementar son prácticas saludables por parte de las empresas, brindándoles hábitos saludables, promoviendo pausas activas durante la jornada cuando el trabajador se sienta con diminución de rendimiento.

En el marco normativo, Uruguay cuenta con disposiciones vigentes como el Decreto 378/005, relativo al control de vehículos de carga, y el Decreto 127/014, que reglamenta los servicios de salud y prevención en el trabajo. A pesar de la existencia de estas regulaciones, la fiscalización en el sector del transporte de carga resulta insuficiente, lo que limita su eficacia y deja expuestos a los trabajadores a condiciones laborales que no siempre cumplen con los estándares de seguridad y salud establecidos.

Sería importante implementar a nivel nacional una reglamentación con fiscalización mediante puntos logísticos, promoviendo bienestar laboral, trabajo digno, salud, seguridad y equilibrio entre vida laboral y personal.

Por todo ello, resulta fundamental analizar como relaciona entre la salud ocupacional y el bienestar laboral en los camioneros de transporte de carga en Uruguay durante 2025, con el objetivo de generar propuestas que contribuyan a mejorar su calidad de vida y reducir los riesgos.

El planteamiento inicial de problema es:

Bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025.

1.2 Formulación del problema o pregunta de investigación

Según Hernández Sampieri et al. (2018), "formular el problema de investigación es convertir una idea general en un conjunto de preguntas claras, específicas y empíricamente comprobables, que servirán como la guía principal para todo el proceso de investigación. Un buen planteamiento del problema es el cimiento sobre el cual se construye todo el diseño de la investigación".

Los camioneros de carga son un sector fundamental para la economía uruguaya, pero enfrentan ámbitos laborales con mayores exigencias físicas y psicosociales. Los trabajadores, como actores fundamentales de esta actividad, enfrentan condiciones laborales que pueden afectar su salud ocupacional y su bienestar general, asociados a largas jornadas laborales, falta de descanso y condiciones de trabajo exigentes.

Frente a este contexto, surge la pregunta de investigación:

¿Cómo se relaciona la salud ocupacional con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025?

1.3 Objetivos de la investigación

De acuerdo con Hernández Sampieri (1998), "en primer lugar, es necesario establecer qué pretende la investigación, es decir, cuáles son sus objetivos. Los objetivos deben expresarse con claridad para evitar posibles desviaciones en el proceso de investigación y deben ser susceptibles de alcanzarse"

Con respecto a los objetivos específicos, estos representan los pasos que se deben realizar para alcanzar el objetivo general, facilitando su cumplimiento mediante la determinación de etapas o aspectos particulares del proceso investigativo.

1.3.1 Objetivo General

Analizar cómo se relaciona la salud ocupacional con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025.

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Analizar cómo se relacionan la carga horaria del trabajo con la salud ocupacional en los camioneros de transporte de carga.
2. Analizar cómo se relaciona el clima laboral con el bienestar de los camioneros de carga en Uruguay.
3. Analizar cómo se asocian la toma de decisiones laborales con la percepción de bienestar laboral.
4. Evaluar las conductas asociadas entre el descanso pasivo y el sueño acumulado con las pausas activas y la socialización.
5. Describir como se interpretan el Bienestar laboral y la salud ocupacional.

1.4 Justificación de la investigación

La justificación de la investigación “indica el por qué de la investigación, exponiendo sus razones. “Por medio de la justificación, se debe demostrar que el estudio es necesario e importante” (Hernández, et al., 2014, p. 40).

Además, se señala que la mayoría de las investigaciones se realizan con un propósito definido y que este debe ser lo suficientemente sólido para justificar su realización. La justificación debe explicar la conveniencia, relevancia social, implicaciones prácticas y viabilidad del estudio (Hernández Sampieri et al., 2014).

El transporte de carga es un sector fundamental para el desarrollo económico del Uruguay, especialmente en zonas centralizadas como Montevideo. Sin embargo, detrás de esta función productiva se encuentran condiciones laborales que pueden afectar directamente la salud ocupacional y el bienestar laboral de los camioneros, quienes tienen extensas jornadas laborales, responsabilidad y limitaciones en el descanso.

Las presiones económicas como los costos operativos, la competencia del mercado y las exigencias de productividad, generan una sobrecarga horaria de trabajo que repercute

en la fatiga física y mental de los trabajadores. Esta situación, sumada a un clima laboral generado por la distancia, la soledad crea la decadencia del bienestar.

La poca participación que se les da a los trabajadores en la toma de decisiones genera que no tengan autonomía, ni control sobre el trabajo. A esto se suman diversas consideraciones psicosociales, como la presión del tiempo, la incertidumbre económica y la responsabilidad asociada a la conducción prolongada, que inciden en el equilibrio entre la vida laboral y personal.

Aunque existen normativas que regulan los tiempos de conducción y descanso, su cumplimiento es irregular. La literatura sobre la relación entre salud ocupacional y bienestar laboral en los camioneros uruguayos es escasa.

Por ello, esta investigación se justifica en la necesidad de analizar la carga horaria, el clima laboral, la toma de decisiones y los factores psicosociales se relacionan con la salud ocupacional y el bienestar de los camioneros de transporte de carga en Uruguay durante el año 2025. Los resultados permitirán aportar mejora en las condiciones laborales, promueva el bienestar organizacional.

1.4.1 Importancia de la investigación

Investigar la relación que existe entre la salud ocupacional y el bienestar laboral en los camioneros de transporte de carga en Uruguay en 2025 permitiría comprender mejor cómo las condiciones laborales afectan la salud física y mental de estos trabajadores, ya que inciden en la seguridad vial, la productividad del sector y vínculos interpersonales. Actualmente, existen problemas musculo esqueléticos, trastornos del sueño y hábitos de vida poco saludables entre los conductores, lo que hace relevante estudiar esta problemática.

Lo relevante de esta investigación radica en que la fatiga laboral es un factor determinante en la siniestralidad vial y en la calidad de vida de los camioneros, quienes

enfrentan jornadas extensas y condiciones de trabajo exigentes, que repercuten de forma negativa en sus vínculos familiares.

Los beneficios que pueden derivar de este estudio son la posibilidad de diseñar políticas y programas que promuevan mejores condiciones de trabajo, fomenten descansos adecuados y brinden apoyo psicológico y ergonómico a los conductores. Esto contribuirá a mejorar el bienestar laboral, la salud ocupacional y reducir los accidentes laborales y de tránsito, generando un impacto positivo en la seguridad vial y la economía nacional.

Los beneficiarios de esta investigación no serán solamente los camioneros de transporte de carga, quienes contarán con mejores condiciones laborales y mayor protección en la salud, sino que, además, las empresas del sector están optimizando procesos y reducir costos relacionados con accidentes y ausentismo. Finalmente, la sociedad en general le va a permitir circular por las carreteras nacionales con mayor seguridad y con un transporte de carga más responsable y eficiente.

1.4.2 Viabilidad de la investigación

La presente investigación sobre salud ocupacional y bienestar laboral en camioneros de transporte de carga en Uruguay se considera altamente viable debido a la disponibilidad y accesibilidad de los recursos necesarios, así como al alcance delimitado del estudio.

Recursos humanos: Se dispondrá del investigador por completo en cuestiones de análisis estadístico, revisiones bibliográficas y poder llevar a cabo esta investigación. En algunas ocasiones se podrá contar con asesorías de médicos expertos en medicina ocupacional, sindicatos gremiales y empresas del sector, facilitando el acceso a los camioneros para la recolección de datos. Sin necesidad de un equipo permanente.

Recursos financieros: Los recursos financieros se destinarán a materiales para encuestas o entrevistas, traslados puntuales y acceso a bibliografía o bases de datos. Se aprovecharán los recursos digitales disponibles.

Materiales: Se dispone de una computadora personal, acceso a Internet y software básico para el análisis de datos. La recolección de información se apoyará en cuestionarios y entrevistas semiestructuradas, lo que facilita la logística y reduce los costos.

Tiempo: Con 10 horas semanales, se puede distribuir el trabajo en etapas: revisión bibliográfica, diseño metodológico, recolección de datos, análisis y redacción. Esta planificación es compatible con las responsabilidades personales y laborales, y permite ajustar el ritmo según las necesidades.

Existe información preliminar relevante sobre la salud y condiciones laborales de los camioneros en Uruguay, lo que facilita la contextualización y comparación de resultados. Sin embargo, la fatiga laboral y el bienestar están poco estudiado por lo que la investigación aportará datos originales y valiosos.

Conocimientos: El investigador cuenta con los conocimientos necesarios en salud ocupacional, metodologías de investigación y análisis de datos. Además, el acceso a asesorías académicas garantiza la calidad y rigor científico del trabajo.

1.5 Limitaciones

Lo que puede presentar este trabajo son:

La población de camioneros es heterogénea y dispersa geográficamente. Esto limita la representatividad y generalización de los resultados. Esto puede afectar la validez externa al examinar la relación entre la salud física, mental y bienestar laboral.

Accesibilidad: Los camioneros suelen tener horarios irregulares y prolongados, lo que dificulta su disponibilidad para participar en entrevistas o encuestas. Esta situación puede limitar la cantidad y calidad de la información recolectada sobre síntomas físicos, alteraciones del sueño y condiciones sociales.

Factores externos: Variables como el estrés familiar, los hábitos de vida y condiciones socioeconómicas pueden influir en la salud física, mental y social de los

camioneros, pero pueden quedar fuera del alcance del estudio, afectando la interpretación de la relación entre la salud ocupacional y bienestar laboral.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

Según Arias (2014), los antecedentes de una investigación son “los estudios, investigaciones y documentos previos que guardan relación con el tema objeto de estudio y que permiten conocer el estado actual del conocimiento sobre el problema” (p. 45). Estos antecedentes ayudan a fundamentar la investigación, identificar vacíos en el conocimiento y justificar la necesidad del estudio.

Recopilación de datos de fondo; se reúne la información de investigaciones relevantes referente al bienestar y salud ocupacional en camioneros.

2.1.2 Antecedentes internacionales

2.1.1.1. Navarrete et al. (2017). Influencia de la Carga Organizacional y Trastornos del Sueño en la Accidentabilidad de Conductores de Camiones.

Metodología aplicada: Enfoque: Cuantitativo. Diseño: Documental. Nivel: Descriptivo. Dimensión temporal: Longitudinal.

Resultados: En este estudio, los resultados hallados fueron los esperados, ya que el nivel de estrés en los trabajadores de turnos rotativos fue agudo, y en los trabajadores diurnos fue moderado. Sin embargo, con respecto a los trastornos del sueño, se encontró que los trabajadores que realizan el turno diurno también sufren de trastornos del sueño.

Navarrete et al. (2017) concluyen que: "Respecto a la presencia de trastornos del sueño, el turno rotativo presentó una mayor cantidad de casos que el turno diurno para los síndromes: insomnio, somnolencia y síndrome de piernas inquietas; por su parte, el turno diurno presentó un mayor número de casos para el síndrome de apnea del sueño". (p.14).

2.1.1.2. Urrelo-Seijas et al. (2024). Influencia de la salud mental en conductores de transporte público y accidentalidad de tránsito. *Gestio et Productio*.

Metodología aplicada: Enfoque: Cuantitativo; Diseño: Documental; Nivel: Descriptivo

Dimensión temporal: Longitudinal.

Resultados: En los estudios, se observó que la mayoría de los conductores de transporte público son hombres, y que el género se relaciona con la salud mental y la actividad de conducir. Taylor et al. (2018) encontraron que el 37,7% de los conductores informaron algún nivel de ansiedad al conducir, siendo las mujeres significativamente más propensas a presentar ansiedad leve y moderada, lo que podría explicar la predominancia masculina en esta ocupación.

Además, Ledesma et al. (2017) informaron que los conductores suelen trabajar jornadas prolongadas de 10 a 12 horas, lo que incrementa el riesgo de accidentes y problemas de salud física y emocional, destacándose síntomas como dolores musculoesqueléticos, irritabilidad, cansancio y ansiedad en un 33,6% de la muestra, principalmente en conductores entre 30 y 60 años.

2.1.1.3. Morán Reyes, L. E. (2020). Análisis de los factores de riesgos que causan fatiga a conductores de camiones cisterna y graneleras que transportan GLP, DURAGAS, abril a octubre 2019.

Metodología aplicada: Enfoque: Cualitativo; Diseño: Correlacional; Nivel: Analítico;
Dimensión temporal: Longitudinal.

Resultados: Se obtuvo como resultado de la investigación, que los conductores presentaron el 81,8% fatiga laboral. Pero el 9,1% mostró signos de fatiga crónica.

Se identificaron fatiga visual y auditiva, especialmente en trabajadores que realizan tareas en turnos nocturnos y con tráfico pesado. Se detectaron como hallazgos principales el riesgo ergonómico (posturas, ruidos, vibraciones) y los riesgos psicosociales (tensión, largas jornadas) relacionados con la fatiga.

2.1.1.4. Vergara, M. L. (2019). Características de la vida cotidiana en jornada de trabajo indeterminado. El caso de los camioneros (Tesis de Licenciatura).

Metodología aplicada: Enfoque: Cualitativo; Nivel: Descriptivo; Dimensión temporal: Transversal

Resultados: esta investigación obtuvo como resultados que los camioneros presentan alteraciones ocupacionales a diario, especialmente en actividades básicas, como alimentación, descanso y vida sexual.

En actividades de la vida cotidiana se observaron dificultades en el cuidado de la salud, en los procedimientos de seguridad y respuestas de emergencia.

También se identificaron alteraciones en el tiempo libre y la participación social, con un impacto negativo del trabajo indeterminado en la calidad de la vida cotidiana de los camioneros.

2.1.3 Antecedentes nacionales

Domènech, D. et al. (2021). La salud de los conductores de las rutas en Uruguay. Estudio acerca del estado de salud-enfermedad de los conductores profesionales de las rutas departamentales y nacionales. Uruguay, 2021. Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV). Gobierno del Uruguay.

Metodología aplicada: Nivel: Descriptivo; Dimensión: Transversal; Enfoque: Cualitativo; Diseño: De Campo

Resultados: Es un estudio que realizaron distintos médicos en los meses de mayo-agosto del año, cuyo objetivo es conocer la salud y enfermedades de los profesionales del volante que manejan más de 100 km por día. Ya que se afirma que no hay estudios que se les realicen al factor humano por los distintos siniestros que ha habido en los últimos 5 años.

Lo que se va a tomar de esta investigación para luego comparar es la variable en común con el estado social de estos profesionales.

Respecto a las variables sociodemográficas, se destaca el porcentaje de divorcios y separaciones referido por los conductores, así como el porcentaje de conflictividad familiar que, a su entender, tiene vínculo con las características de su trabajo (horas de jornada laboral y kilómetros semanales realizados).

Esto concuerda con lo referido en el informe realizado por el Instituto Cuesta Duarte y el PIT-CNT (2022) donde se establece que: "divorcios, la pérdida de la figura paterna y/o materna, de la crianza de los hijos, todo esto lleva al desarraigo".

La otra variable comparativa sería el estado de salud, ya que, en su muestra, la gran mayoría de su población no se había realizado estudios de salud en el último año, y tampoco cuentan con un médico de cabecera, cuando lo recomendable es que los trabajadores se realicen chequeos médicos periódicos. Además, cuando se agregan factores externos (la fatiga, el cansancio) que despiertan enfermedades crónicas.

También concuerda con el programa que impulsa la Presidencia a través del MSP, "Uruguay crea estrategias para alcanzar estilos y entornos de vida saludable" Ministerio de Salud Pública de Uruguay, (2024). en el cual se hace referencia al estudio realizado.

2.2 Bases teóricas

"Es el sustento teórico del estudio, que permite ubicar el tema objeto de investigación dentro del conjunto de teorías existentes y describir detalladamente los elementos de la teoría que se utilizarán en la investigación" (Hernández Sampieri et al., 2014, p. 60).

2.2.1 Bienestar laboral y salud ocupacional en camioneros de cargas pesadas

El bienestar laboral es fundamental dentro del estudio de la salud ocupacional, ya que abarca tanto las condiciones físicas y organizacionales del trabajo como las percepciones subjetivas de satisfacción, motivación y equilibrio personal. Según Warr (2002), el bienestar en el ámbito laboral no depende únicamente de la ausencia de factores negativos, como el estrés o la fatiga, sino también de las de condiciones psicológicas

positivas, entre ellas la autonomía, el reconocimiento y las oportunidades de desarrollo profesional. Cuando estas condiciones están ausentes, el trabajador experimenta una disminución en su bienestar, incluso si no existen riesgos evidentes para su salud física. En el caso de los camioneros, la falta de autonomía, el aislamiento y la presión constante por los tiempos de entrega son factores que reducen las oportunidades de experimentar bienestar y generan un desgaste tanto físico como emocional.

Desde la perspectiva de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2010), un entorno laboral saludable no se limita a la prevención de accidentes o enfermedades, sino que implica la promoción integral del bienestar físico, mental y social. En su modelo de “entornos laborales saludables”, la OMS sostiene que las empresas deben desarrollar políticas que integren la seguridad, la promoción de la salud y el apoyo psicosocial como pilares del bienestar laboral (OMS, 2010). Esta visión resulta especialmente relevante para el sector del transporte de carga, donde los conductores se enfrentan a jornadas prolongadas, condiciones de sueño inadecuadas y presiones de tiempo que vulneran su salud y bienestar.

La salud ocupacional y el bienestar laboral son conceptos complementarios. Mientras la primera se enfoca en prevenir riesgos físicos y enfermedades, el segundo incorpora la dimensión subjetiva de la satisfacción y la percepción de justicia organizacional. Ambos interactúan constantemente: un entorno laboral inseguro, monótono o sobrecargado no solo afecta la salud, sino también la motivación, el sentido de pertenencia y la calidad de vida laboral del trabajador. En el caso de los camioneros, la fatiga, el aislamiento y la falta de descanso son condiciones que erosionan simultáneamente la salud y el bienestar, generando un ciclo de agotamiento que impacta en la seguridad vial y en la productividad general del sector.

El descanso insuficiente y la fatiga laboral han sido ampliamente reconocidos como factores que comprometen el bienestar de los conductores profesionales. Estudios

realizados por el Transportation Research Board (2016) y por la Comisión Europea de Seguridad Vial señalan que la fatiga está presente en aproximadamente el 20 % de los siniestros graves con camiones, y que las jornadas prolongadas y monótonas aumentan la probabilidad de errores humanos y somnolencia (TRB, 2016; European Commission, s.f.). Estas evidencias muestran que la gestión adecuada de las horas de conducción y el descanso no solo reduce accidentes, sino que también fortalece el bienestar laboral al permitir una mejor recuperación física y mental.

En el contexto uruguayo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), a través del estudio de Domènech et al. (2021), reveló que los camioneros presentan altos niveles de fatiga, escaso acceso a controles médicos y dificultades para mantener vínculos familiares estables debido a la extensión de las jornadas y los desplazamientos prolongados (Domènech et al., 2021). Estas condiciones reflejan un déficit en la gestión preventiva de la salud ocupacional y un bajo nivel de bienestar laboral, donde el descanso y la calidad de vida se ven subordinados a las exigencias económicas y operativas del sector.

Entre los factores determinantes del bienestar laboral en camioneros se encuentran la carga horaria, el clima laboral, la autonomía en la toma de decisiones y los factores psicosociales. Una carga horaria excesiva genera fatiga crónica y afecta la capacidad de concentración y la calidad del sueño, mientras que un clima laboral negativo, caracterizado por la falta de apoyo organizacional o de comunicación efectiva, contribuye al estrés y a la desmotivación. La baja participación en la toma de decisiones disminuye la autonomía y la percepción de control, aspectos identificados por Warr (2002) como fundamentales para el bienestar. A su vez, los factores psicosociales, como la presión del tiempo, la inseguridad laboral, la soledad y la sobrecarga emocional, agravan la tensión psicológica e impactan directamente en el bienestar percibido.

El estudio de Urrelo-Seijas et al. (2024) aporta evidencia empírica relevante al indicar que los conductores expuestos a altos niveles de estrés y fatiga desarrollan síntomas de ansiedad, irritabilidad y agotamiento emocional, lo que disminuye significativamente su bienestar y satisfacción con el trabajo. En la misma línea, Vergara (2019) observa que los camioneros enfrentan alteraciones en su vida cotidiana, dificultades para mantener hábitos saludables y escaso tiempo de ocio o vida familiar, factores que repercuten en su bienestar físico y emocional.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2020) propone que la promoción del trabajo decente implica garantizar no solo la seguridad y la salud, sino también la satisfacción y el desarrollo humano de los trabajadores. En el transporte de carga, esto requiere una revisión de las condiciones de empleo, los tiempos de descanso y la infraestructura de apoyo en ruta. Políticas integrales de salud laboral deberían incorporar la dimensión del bienestar como indicador preventivo, priorizando la recuperación física y el equilibrio entre trabajo y vida personal (OIT, 2020).

El bienestar laboral también tiene un fuerte componente cultural y psicológico. En muchos conductores, la identidad profesional se asocia a valores de sacrificio y resistencia, lo que puede llevar a la normalización de la fatiga y el cansancio como parte del oficio. Este fenómeno, identificado por Vergara (2019), muestra que el bienestar percibido puede no coincidir con las condiciones reales de salud, evidenciando la necesidad de abordar el bienestar desde una perspectiva integral que combine indicadores objetivos y subjetivos.

En síntesis, las bases teóricas del bienestar laboral en camioneros muestran que este depende de la interacción entre tres dimensiones principales: las condiciones de trabajo (carga, descanso, ambiente organizacional), las percepciones psicológicas (autonomía, reconocimiento, motivación) y los factores sociales (vínculos, estabilidad, apoyo institucional). La literatura coincide en que la ausencia de cualquiera de estas dimensiones

deteriora la calidad de vida laboral y aumenta la vulnerabilidad frente a enfermedades, accidentes y desmotivación.

Por tanto, promover el bienestar laboral en los camioneros uruguayos implica más que prevenir la fatiga o los accidentes: requiere construir una cultura organizacional orientada al cuidado, la participación y el respeto por los límites humanos. La integración de políticas de descanso efectivo, reconocimiento laboral y apoyo psicosocial se presenta como una estrategia clave para fortalecer tanto la salud ocupacional como el bienestar en el transporte de carga.

2.2.4 Postura del investigador

Habermas (1987) sostiene que “el investigador debe ser consciente de su posición social y de cómo esta influye en la interpretación de los datos. La reflexividad implica reconocer los intereses, limitaciones y posibles prejuicios que pueden afectar la investigación, buscando así un conocimiento más crítico y riguroso”.

La mirada personal de la investigación relacionada con el bienestar laboral con la salud ocupacional, en camioneros puede enfocarse en varios aspectos con evidencia y realidad laboral. La problemática no se limita solo a una cuestión de condiciones físicas o enfermedades, sino que también requiere proponer soluciones a aspectos ergonómicos, jornadas laborales, salud mental y políticas laborales.

Los artículos leídos que se vinculan con la problemática reflejan un vacío entre la normativa existente, su aplicación y la fiscalización para proteger a estos trabajadores.

Destaca la importancia de las intervenciones culturales que involucren a los trabajadores en el diseño y ejecución, garantizando la efectividad y sostenibilidad.

2.3 Definición de términos básicos

Según Monje, C. (2011), "La importancia de la definición precisa de conceptos básicos en la investigación radica en evitar la ambigüedad de los términos que se emplean, lo cual contribuye a la claridad y coherencia del trabajo científico".

2.3.1. Bienestar Laboral

El bienestar laboral es un estado integral de satisfacción y salud laboral.

Las tres grandes dimensiones en el individuo que abarca este concepto son:

Aspectos físicos: Se relaciona con las condiciones ergonómicas y ambientales que provienen de enfermedades y mejoran la comodidad.

Aspectos cognitivos: Es la capacidad de realizar las tareas de forma eficaz, fomentando el aprendizaje, la creatividad, generando equilibrio entre la carga laboral y las capacidades del trabajador.

Aspectos psicosociales: Se asocia a las relaciones interpersonales y el clima laboral, promoviendo una comunicación efectiva y un ambiente laboral de respeto, lo que colabora a la salud mental del trabajador.

En conjuntos estos aspectos fomentan la productividad como el desarrollo personal y profesional en el trabajo

2.3.2. Salud ocupacional

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, s.f.), la salud ocupacional se entiende como la promoción y mantenimiento del más alto grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones mediante la prevención.

En cambio, la salud ocupacional representa el estado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en las condiciones y el entorno laboral. Este concepto no solo define la ausencia de enfermedades o accidentes laborales, sino

que es la promoción, la prevención y mantenimiento de la salud en el contexto laboral, considerando factores físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales que afectan al trabajador.

De este concepto general, se tomarán para el proyecto investigativo estos conceptos:

Salud laboral física: el bienestar de los trabajadores, relacionado con las condiciones físicas del trabajo.

Salud ocupacional mental: el bienestar psicológico y emocional del trabajador en el contexto laboral. Incluye la capacidad para manejar el estrés, mantener la motivación, la concentración y el equilibrio emocional frente a las demandas del trabajo.

Salud ocupacional social: se refiere a la calidad de las relaciones interpersonales y el ambiente social en el lugar de trabajo. Incluye aspectos como el apoyo social, la comunicación efectiva, la ausencia de acoso o discriminación, y la integración del trabajador en un entorno laboral saludable y colaborativo.

Las dimensiones de cada una de las variables son:

Explicar cómo se relaciona los aspectos físicos con la salud ocupacional.

Justificación: En resumen, los aspectos físicos del trabajo son los factores de riesgo que la disciplina de la Salud Ocupacional tiene como objetivo gestionar y mitigar para asegurar el bienestar y la seguridad laboral.

Explicar cómo se relacionan los aspectos cognitivos y la salud ocupacional física

Justificación: El cuerpo y la mente están directamente conectados en el entorno laboral, una sobrecarga cognitiva puede desencadenar una falla física, y el deterioro físico puede afectar a la capacidad cognitiva para la seguridad y el desempeño

laboral.

Explicar qué relación tiene los aspectos psicosociales con la salud ocupacional social.

Justificación: El estrés psicosocial en camioneros surge por presión, aislamiento y problemas logísticos, manifestándose en irritabilidad y conflictos sociales en el trabajo y la familia. La salud ocupacional social busca apoyo psicosocial y mejor comunicación para reducir el aislamiento y fortalecer el capital social.

2.4 Hipótesis

Para Monje (2011) entiende que: “La hipótesis es una idea o explicación provisional que se plantea para ser comprobada, y su valor radica en la capacidad para establecer relaciones entre conceptos y hechos, constituyendo un puente entre la teoría y la realidad a investigar.”

2.4.1 Hipótesis de la investigación.

- La salud ocupacional se relaciona directamente con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025.
- La salud ocupacional no se relaciona directamente con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025.

2.5 Variables

Según Batthyány y Cabrera (2011), una variable es una cualidad o cualidad de un objeto o evento que puede asumir al menos dos atributos, categorías o valores en los que puede clasificarse dicho objeto o evento. Es decir, una variable es todo aquello que se va a medir en una investigación; son características o cualidades de la realidad susceptibles de adoptar diferentes valores que pueden variar de un individuo u objeto a otro. No es necesario que la variable sea numérica; el valor puede ser una categoría, siempre que exista variabilidad entre los casos observados.

Figura 1.

Operacionalización de variables bienestar laboral

VARIABLES	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	REACTIVOS	OPCIONES DE RESPUESTA
Bienestar laboral	Es un estado integral que combina aspectos físicos, cognitivos y psicosociales de los trabajadores. Hace referencia a la creación de entornos que fomenten la salud, la seguridad y el equilibrio entre la vida profesional y personal.	Aspecto físico	Cansancio físico	1.Dentro de la jornada laboral, ¿siente agotamiento físico? 2. Al finalizar la jornada laboral, ¿siente dolores musculares o pesadez en el cuerpo?	1.Muy de acuerdo. 2. De acuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 4. En desacuerdo. 5. Muy en desacuerdo 5- Definitivamente no 4- Probablemente no 3-Indeciso 2- Probablemente sí 1- Definitivamente, sí.
		Aspectos cognitivos	Concentración y toma de decisiones	3. ¿Le resulta fácil concentrarse en las tareas laborales después de varias horas de trabajo? 4. ¿Siente que mantiene o mejora su capacidad para tomar decisiones a medida que avanza la jornada laboral?	5. Muy fácil 4. Fácil 3. Regular 2. Difícil 1.Muy difícil 5. Muy de acuerdo 4. De acuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 2. En desacuerdo 1. Muy en desacuerdo
		Aspectos psicosociales	Estrés laboral	5. Durante la jornada laboral, ¿tiene alguna dificultad para interactuar con otras personas? 6. El estrés laboral, ¿afecta su estado de ánimo?	1. Siento mucha dificultad 2. Siento bastante dificultad. 3- Siento algo de dificultad. 4- Siento poca dificultad. 5- No siento dificultad 1.Muy de acuerdo 2. De acuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. En desacuerdo 5. Muy en desacuerdo

Figura 2:

Operacionalización de variables: Salud Ocupacional.

VARIABLES	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	REACTIVOS	OPCIONES DE RESPUESTA
Salud Ocupacional	Representa el estado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en las condiciones y el entorno laboral.	Salud ocupacional mental	Bienestar psicológico y emocional	7. Durante los últimos 5 días laborales, ¿sintió que el estrés afectó su desempeño laboral?	5- Me afectó mucho 4- Me afectó bastante 3- Me afectó algo 2- Me afectó poco 1- No me afectó
				8. ¿Considera que el equilibrio entre su trabajo y su vida personal impacta de forma positiva en su estado emocional?	5. Muy de acuerdo 4. De acuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 2. En desacuerdo 1. Muy en desacuerdo
		Salud laboral física	Condiciones físicas	9. La empresa promueve hábitos saludables relacionados con la actividad física y la alimentación entre sus empleados.	5- Completamente verdadero 4- Verdadero 3- Ni falso ni verdadero 2- Falso 1- Completamente falso
				10. Las condiciones ergonómicas del puesto de trabajo, ¿son adecuadas para prevenir molestias físicas?	5- Son muy adecuadas 4- Son bastante adecuadas 3- Son algo adecuadas 2- Son poco adecuadas 1- Son inadecuadas
		Salud ocupacional social	Relacionamiento interpersonal	11. Existe un ambiente de colaboración y compañerismo en el entorno laboral?	5. Muy de acuerdo. 4. De acuerdo. 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo. 2. En desacuerdo 1. Muy en desacuerdo
				12. Se siente apoyado/a por los compañeros de trabajo cuando enfrenta situaciones difíciles en el entorno laboral?	5. Muy alto apoyo 4. Alto apoyo 3. Medio apoyo 2. Bajo apoyo 1. Poco apoyo

CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO

Según Hernández Sampieri et al. (2014), “la metodología de la investigación comprende el conjunto de procesos utilizados para recolectar y analizar los datos con el propósito de responder al problema planteado” (p. 70).

En este sentido, el presente estudio se desarrolló siguiendo un enfoque metodológico que permitió describir y analizar la relación entre el bienestar laboral y la salud ocupacional en camioneros de transporte de carga en Uruguay en 2025.

3.1 Nivel y diseño de investigación

Se elaboró un trabajo de investigación de nivel correlacional. El diseño fue de campo, de dimensión temporal transversal y de enfoque mixto, preponderantemente cuantitativo.

3.2 Población y muestra

La población donde se enfocó la investigación fueron camioneros de transporte de carga que circulan por rutas nacionales en Uruguay en el año 2025.

Los conductores son empleados de empresas, así como también trabajadores independientes.

Datos socio demográficos que se consideraron fueron; edad, género, estado civil, relaciones intrafamiliares, horas de manejo.

La muestra fue compuesta por 38 camioneros seleccionados mediante un muestreo no probabilístico intencional, por razones de disponibilidad de quienes participaron. El tamaño de la muestra se limitó para la viabilidad del acceso, dispersión geográfica y disposición de la participación de los camioneros de la investigación.

La muestra corresponde al 0.11% de la población total estimada de camioneros activos en Uruguay, se estima que hay unos 33.000 trabajadores activos, dato del año 2023,

del Ministerio de Trasporte y Obras Públicas (MTOP). El parque de camiones en Uruguay es de 47000 unidades.

3.3 Recolección de datos y organización de la información

Esta investigación se realizó empleando diferentes instrumentos para la recolección de datos, a través de encuesta, entrevistas y observaciones, obteniendo resultados cuantitativos y cualitativos.

Los datos se gestionaron con los permisos correspondientes a los trabajadores que decidieron participar aportando conocimiento, experiencias y su sentir para este trabajo de investigación. El trabajo de campo se realizó mediante el contacto con el sindicato del transporte (SUTCRA) y empresas de carga.

El trabajo de campo se realizó entre los meses de julio y octubre de 2025, mediante encuestas en formato digital con la herramienta Google Forms y entrevistas virtuales.

Los datos se almacenaron en hojas de cálculo Excel y posteriormente se analizaron con el software estadístico Jamovi.

3.3.1 Descripción de técnicas e instrumentos

3.3.1.1 Encuesta

Se aplicó una encuesta estructurada de tipo Likert de cinco puntos, diseñada para medir los niveles de bienestar laboral y salud ocupacional.

El instrumento constó de 18 ítems distribuidos en preguntas orientadas a socios demográficas y dos variables con seis dimensiones: salud física, mental y social; y aspectos físicos, aspectos cognitivos y aspectos psicosociales.

Las preguntas se formularon en base a los indicadores definidos en la matriz de consistencia.

3.3.1.2 Observación

Se empleó la técnica de observación simple no participativa, durante la visita a zonas de descanso y paradas de camioneros.

Se utilizó una lista de chequeo para registrar conductas relacionadas con el bienestar laboral, las pausas activas y las condiciones de descanso.

3.3.1.3 Entrevista

Se realizaron entrevistas semiestructuradas a tres informantes clave: Capataz general de la DFD, Prevencionista, el secretario general del sindicato SUTCRA, Médica de medicina ocupacional y encargada y coordinadora entre las empresas Cementos del plata, Alur y DUCSA.

Las entrevistas incluyeron tópicos como aspectos físicos, aspectos cognitivos, aspectos psicosociales y salud ocupacional en el sector transporte.

3.3.2 Validación de instrumentos

El cuestionario de la encuesta fue sometido a una validación de contenido mediante revisión por pares del grupo de estudiantes del curso, quienes evaluaron la claridad, pertinencia y coherencia de los ítems.

Pudiendo corregir ajustes en la redacción y algunas preguntas para mejorar la comprensión de los encuestados. Cambiando las variables, para poder ser más preciso y recaudar los datos en la forma más conveniente para los objetivos propuestos en el desarrollo de la investigación.

3.3.3 Uso de los instrumentos

Los diferentes instrumentos fueron utilizados para emplear cada técnica de recolección de datos.

El cuestionario fue diseñado en formato digital en Google From, lo que permitió poder difundirlo online, para que el trabajador que quisiera participar se le hiciera más fácil pudiendo acceder desde cualquier dispositivo móvil, actualizándose las respuestas en forma continua y en tiempo real, facilitándose la tarea de poder descargar la información en planilla Excel, para luego exportarlos al programa estadístico Jamovi. Con los datos allí obtenidos se comiendo con el proceso de análisis.

Las encuestas fueron de forma anónimas, advirtiéndole al inicio de la misma al encuestado que el uso de los datos brindados fueron utilizados para la presente investigación.

La observación fue realizada por el investigador, utilizando registros manuales en una lista de chequeo, en el campo.

Las entrevistas se realizaron en forma digital por el programa de reuniones en línea de Zoom, teniendo como referencia una guía con los diferentes tópicos, facilitando la dinámica del entrevistador y los entrevistados. Luego se descargaron en programas digitales para poder trascibir las mismas y hacer la recolección de los datos aportados a la investigación. También a estos cinco perfeccionales que accedieron a conceder la entrevista fueron informados que era de forma anónima y con fines académicos.

3.4 Organización de la información.

Para analizar los datos cuantitativos fueron organizados en hojas de cálculo y procesados mediante análisis descriptivos y análisis inferenciales para identificar relaciones entre las variables.

La estadística descriptiva resume y presenta la información a través de las tablas de frecuencia donde se organizan y se resumen los datos hallados, representando en número

de veces que se repite cada valor. Estos datos se representaron a través de gráficos, tablas y textuales.

La estadística inferencial permite a través de la muestra hacer generalizaciones o predicciones sobre la población a partir de la muestra utilizada, así como también hacer corroboración primeriza de la hipótesis planteada, utilizándose el coeficiente de Pearson. Lo que permite medir la fuerza de la asociación entre las dos variables de forma numérica.

Para el análisis cualitativo el procesamiento de los datos recolectados de la entrevista se realizó un resumen conclusivo haciendo una paráfrasis de cada entrevista realizada. A través de una tabla donde se detallan los tópicos y la información sintetizada, en la última columna se encuentra un resumen conclusivo de cada tópico comparando las diferentes visiones de los entrevistados.

En cuanto a la observación se realizó en la espera al ingreso del puerto de Montevideo, con una tabla que contiene como factores principales el relacionamiento entre sus pares, la impresión de cansancio acumulado, el estado del transporte y uso de bebidas para mantenerse activos.

En los datos sociodemográficos hallados se puede decir que el 39% de los encuestados trabaja más de 8 horas diarias lo que le quita tiempo de descanso, ocio e intrafamiliar. Casi el 50% responde que no tiene el suficiente descanso lo que repercute el cansancio físico y mental para la siguiente jornada laboral.

El 31% de los encuestados presenta fatiga y el 19% dolores musculares, lo que evidencia que los aspectos físicos son una manifestación frecuente, siendo el cansancio general más común.

En el análisis de métodos inferencial, en la matriz de correlaciones las variables tienen una correlación débil media con un R de Pearson 0.466**, lo que significa que tienen una relación, pero no es fuerte ni determinante. Sirve para

señalar tendencias y abre otras variables a considerar para que puedan influir más en el fenómeno estudiado.

Para el análisis de regresión lineal hay una correlación positiva cuando aumenta la variable 1, la variable 2 tiende aumentar su valor.

En la observación el 60% se encontraba durmiendo, por lo que demuestra la necesidad fisiológica del sueño y el periodo prolongado de trabajo, en tanto el 40% haciendo pausa activa, conversando y estirando lo que es positivo para la salud, la higiene postural también siendo socio activa, manteniendo la mente ocupada y dejando la monotonía de lado.

De las entrevistas surgen la necesidad de hacer paradas seguras, para poder minimizar la sobrecarga y las condiciones ergonómicas. Contar con el apoyo psicológico por la soledad y cambiar la cultura empresarial. Promover la vigilancia de la salud con un enfoque de prevención integral. Fortalecer el relacionamiento y la participación de los trabajadores.

Las estrategias utilizadas para integrar los diferentes enfoques son de triangulación metodológica combinando la evidencia numérica con la interpretación de las entrevistas.

3.5 Cronograma efectivo de actividades

La tesis fue planificada con un cronograma de actividades para tener una organización y optimizar los tiempos para cumplir con cada una de ellas.

Figura 3. *Cronograma de actividades*

Tareas	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre
Elección del tema y búsqueda de antecedentes	20-mar								
Elaboración del MDC		15-abr							
Planteamiento del problema			20/04 al 05/05						
Marco teórico				25/05 al 27/05					
Presentación del trabajo			28-may						
Entrega del primer semestre					27-jun				
Coordinar las entrevistas						20-jul			
Creación de instrumentos							08-agosto		
Encuesta							10-sept		
Entrevista								02/10/2025 al 25/10	
Observación									10-oct
Análisis de datos									15-oct
Evaluación de resultados									10 al 17/10
Presentación de avances									17-oct
Discusión									08-noviembre
Conclusiones									09-noviembre
Recomendaciones									13-noviembre
Entrega final									14-noviembre

3.6. Presupuesto

Figura 4. *Presupuesto de investigación*

Categoría	Recursos	Detalle	Financiación	Importe en \$
Recursos materiales	Tecnológicos	Laptop, celular, impresora	Investigador	40000
	Materiales de oficina	Lápices, Resaltadores, tinta de impresora, hojas A4, Engrampadora, Cuadernola	Investigador	2000
Recursos financieros	Conexión de red	Wifi	Investigador	9600
	Energía eléctrica	Conexión UTE	Investigador	25600
	Vehículo	Conexión UTE	Investigador	10000
Recursos humanos	Horas del investigador	20 horas semanales por 36 semanas.	Investigador	360000
			Total	\$447200

CAPITULO IV. ANÁLISIS DE LOS DATOS

Según Arias (2012) El análisis de los datos consiste en la organización, clasificación y procesamiento de la información recolectada, con el propósito de interpretar y obtener conclusiones que den respuesta al problema planteado.

4.1 Encuesta

4.1.1 Análisis de los datos sociodemográficos

Figura 5. *Edad*

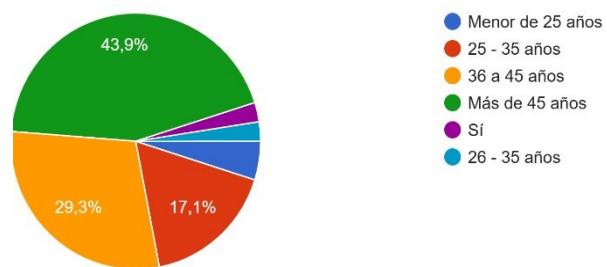


Tabla 1.

Edad

1. Edad	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Menor de 25 años	2	5.1%	5.1%
25 - 35 años	7	17.9%	23.1%
36 a 45 años	12	30.8%	53.8%
Más de 45 años	18	46.2%	100.0%

Nota: Casi el 47% superó la mitad de los años de aporte laboral

Figura 6.

Género

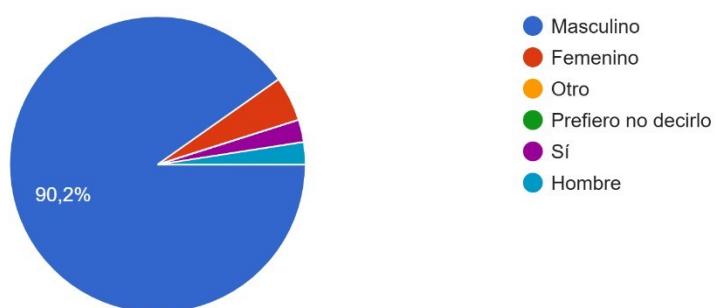


Tabla 2.

Género

2. Género	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Femenino	2	5.1%	5.1%
Masculino	37	94.9%	100.0%

Nota: Muestra casi 100% hombres

Figura 7.

Estado civil

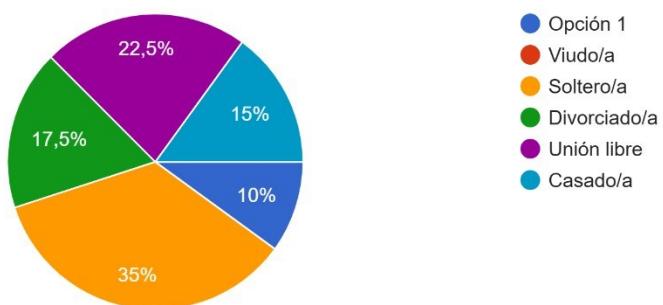


Tabla 3. *Estado civil*

3. Estado civil	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Casado/a	5	12.8%	12.8%
Divorciado/a	7	17.9%	30.8%
Opción 1	4	10.3%	41.0%
Soltero/a	14	36.9%	35.9%
Unión libre	9	23.1%	100.0%

Nota: Menos dependientes económicos

Figura 8.

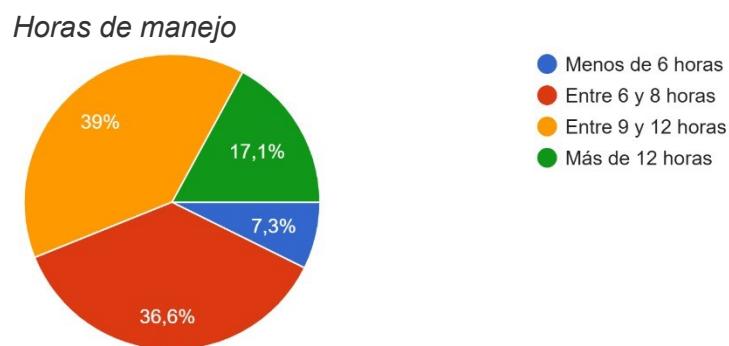


Tabla 4. *Horas de manejo*

4. Horas de manejo	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Menos de 6 horas	3	7.7%	7.7%
Entre 6 y 8 horas	15	38.5%	46.2%
Entre 9 y 12 horas	14	35.9%	82.1%
Más de 12 horas	7	17.9%	100.0%

Nota: El 56% trabaja más de 8 horas diarias.

Figura 9.

Cantidad y calidad de descanso adecuado

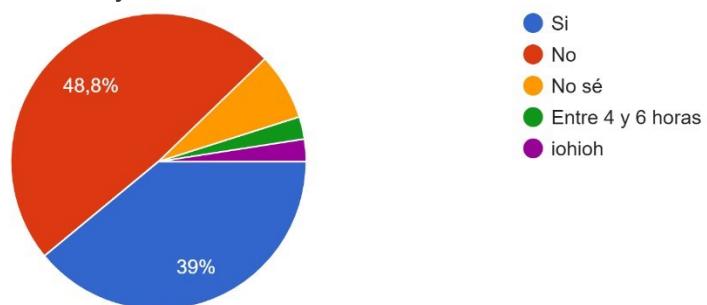


Tabla 5. Descanso

5. Descanso	Frecuencias	% del Total	% Acumulado		
No	20	51.3%	51.3%		
				No sé	
				3	7.7%
				Si	
				16	41.0%
					100.0%

Nota: Insuficiente descanso

Figura 10.

Relaciones sociales

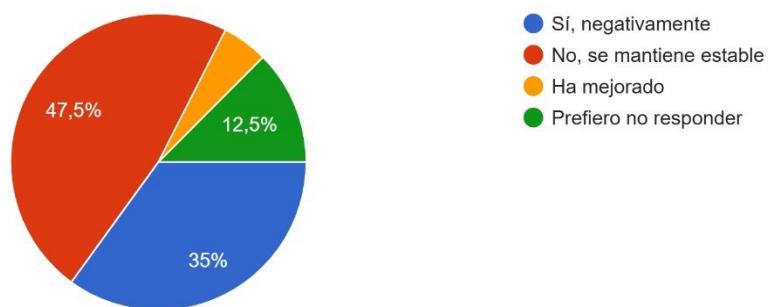


Tabla 6. Relaciones

6. Relaciones	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Ha mejorado	1	2.6%	2.6%
No, se mantiene estable	19	48.7%	51.3%
Prefiero no responder	5	12.8%	64.1%
Sí, negativamente	14	35.9%	100.0%

Nota: La mayoría reporta relaciones estables o negativas

4.1.2 Análisis inferencial

Tabla 7.

Matriz de correlaciones entre variable 1 Bienestar laboral y variable 2 salud ocupacional

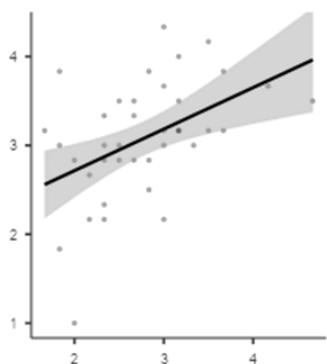
Matriz de Correlacione

		Variable 1	Variable 2
Variable 1	R de Pearson	—	
gl		—	
	valor p	—	
Variable 2	R de Pearson	0.466	—
gl		37	—
	valor p	0.003	—

Nota: De acuerdo con el coeficiente obtenido, se observa una correlación positiva moderada entre ambas variables (R de Pearson = 0.466). Resultado relevante.

Figura 11.

Gráfica de dispersión



Nota: La tendencia ascendente observada en la gráfica refuerza la presencia de una relación positiva, los puntajes más altos en salud laboral se corresponden con mayores niveles de bienestar ocupacional.

Tabla 8.

Correlación entre Aspectos físicos (D1) y Salud Ocupacional física (D4)

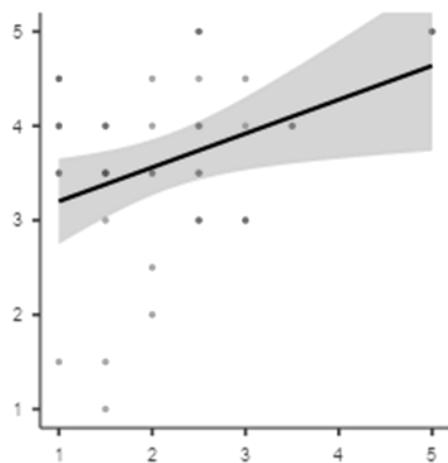
Matriz de Correlaciones

		D-1	D-4
D-1	R de Pearson	—	
gl		—	
valor p		—	
D-4	R de Pearson	0.371	—
gl		37	—
valor p		0.020	—

Nota: El valor de $p < 0.05$ confirma que la relación es estadísticamente significativa, indicando que la unión entre D1 y D4 no es producto del azar. Las condiciones físicas impactan directamente en la salud corporal.

Figura 12.

Gráfico de dispersión



Nota: Mejores condiciones físicas se asocian con mejores niveles de salud física percibida.

Tabla 9.

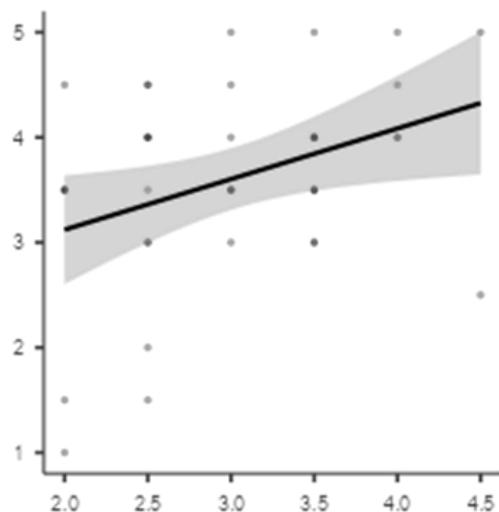
Correlación entre aspectos cognitivos (D2) y salud ocupacional física (D4).

Matriz de Correlaciones

	D-2	D-4
D-2	R de Pearson	—
gl		—
valor p		—
D-4	R de Pearson	0.361
gl		37
valor p		0.024

Nota: Estadísticamente positiva. A medida que los conductores presentan mejores condiciones cognitivas también se perciben mejores niveles de salud física.

Figura 13.



Nota: Correlación positiva débil.

Tabla 10.

Relación de aspectos psicosociales (D3) con la salud ocupacional social (D6).

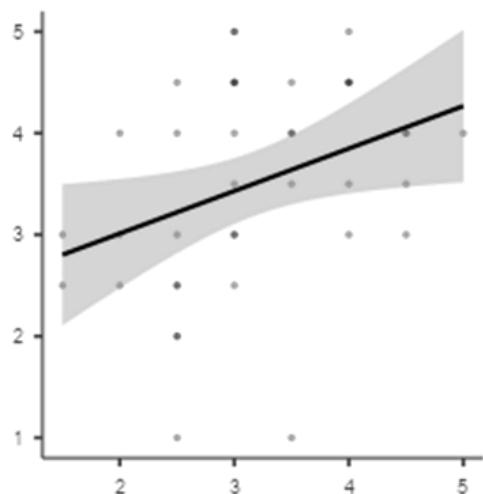
Matriz de Correlaciones

		D-3	D-6
D-3	R de Pearson	—	
gl		—	
valor p		—	
D-6	R de Pearson	0.352	—
gl		37	—
valor p		0.028	—

Nota: Correlación positiva débil.

Figura 14.

Gráfica de dispersión



Nota: Mejores relaciones psicosociales se asocian con mayor salud social ocupacional.

4.2 Observación

Figura 15.

Observación N.º 1 – Ruta 5, acceso al puerto de Montevideo (15:30–16:00 h)

FATIGA LABORAL Y SALUD OCUPACIONAL EN CAMIONEROS DE TRANSPORTE DE CARGA DE URUGUAY EN 2025.			
Fecha:	27/10 /2025		
Hora de inicio:	15:30		
Hora de fin:	16:00		
Lugar de observación:	Ruta 5 (Accesos al puerto de Montevideo)		
Observador:	Meliné Marquez		
Datos del camionero (de manera anónima)			
Edad aproximada:	50 años		
Género:			
Maculino <input checked="" type="checkbox"/>			
Femenino			
Otro			
Aspectos a observar:	Sí	No	Comentarios
Estado de descanso del conductor (< de 8 horas de descanso)	x		Durmiendo
Presencia de signos de fatiga (Parpadeo, postura cansada)	x		Dormido apoyado en el volante
Uso de dispositivos de seguridad (cinto, espejo retrovisor)		x	Camion detenido
Condición física (Cansado)	x		
Conducción agresiva (cambios bruscos de velocidad)		x	
Uso de medicamentos (observados)		x	
Estado de vehículos (limpieza, estado)	x		Buen estado del vehículo
Salud ocupacional (higiene, señalización)	x		

Nota. El 62,5% de los aspectos observados mostraron condiciones positivas o neutras, pero el 37,5% evidencia fatiga severa y descanso inadecuado.

Figura 16.

Observación N.º 2 – Ruta 5, acceso al puerto de Montevideo (16:00–16:30 h)

FATIGA LABORAL Y SALUD OCUPACIONAL EN CAMIONEROS DE TRANSPORTE DE CARGA DE URUGUAY EN 2025.			
Fecha: 27/10 /2025			
Hora de inicio: _____ 16:00 _____			
Hora de fin: _____ 16:30 _____			
Lugar de observación: _____ Ruta 5 (Accesos al puerto de Montevideo _____			
Observador: _____ Meliné Marquez _____			
Datos del camionero (de manera anónima)			
Edad aproximada: _____ 40 años _____			
Género:			
Maculino x			
Femenino			
Otro			
Aspectos a observar:			
	Sí	No	Comentarios
Estado de descanso del conductor (< de 8 horas de descanso)		x	Activo conversando
Presencia de signos de fatiga (Parpadeo, postura cansada)	x		Estirando las piernas
Uso de dispositivos de seguridad (cinto, espejo retrovisor)		x	Camion detenido
Condición física (Cansado)	x		Consumiendo mate
Conducción agresiva (cambios bruscos de velocidad)		x	
Uso de medicamentos (observados)		x	
Estado de vehículos (limpieza, estado)	x		Buen estado del vehículo
Salud ocupacional (higiene, señalización)	x		

Nota: Se destaca un mejor estado de alerta y actitud activa, en comparación con la observación anterior.

4.2.1 Descripción del análisis:

Figura 17.

Observación N.^o 1 – Ruta 5, acceso al puerto de Montevideo (15:30–16:00 h)

Aspectos observados	Sí (%)	No (%)	Descripción / Comentarios	Interpretación
Estado de descanso (< 8 h)	Sí	0	Conductor durmiendo en el vehículo.	El descanso se realiza dentro del camión, lo que refleja una carencia de infraestructura
Signos de fatiga (postura cansada)	SI	0	Dormido apoyado en el volante.	Se nota fatiga física y mental acumulada; riesgo de somnolencia al conducir.
Uso de dispositivos de seguridad	0	SI	Camión detenido sin cinturón puesto.	Condiciones de pausa.
Condición física	SI	0	Postura encorvada, signos de agotamiento.	Desgaste corporal y falta de recuperación post jornada.
Conducción agresiva	0	SI	No se observó movimiento.	No hay conducción.
Uso de medicamentos	0	SI	Ninguno visible.	No se evidenció automedicación.
Estado del vehículo	SI	0	Buen estado de limpieza.	Indica cumplimiento de mantenimiento básico.
Salud ocupacional (higiene y señalización)	SI	0	Señalización y entorno adecuados.	Buenas condiciones de entorno

Nota: Valoración Sí (%) = $(5 / 8) \times 100 = 62,5\%$ No (%) = $(3 / 8) \times 100 = 37,5\%$ Figura 18.

Observación N.^o 2 – Ruta 5, acceso al puerto de Montevideo (16:00–16:30 h)

Aspectos observados	Sí (%)	No (%)	Descripción / Comentarios	Interpretación
Estado de descanso (< 8 h)	SI	0	Activo, conversando con colegas.	Descanso previo o pausa activa; estado de alerta.
Signos de fatiga	SI	0	Estirando las piernas.	Prevención activa de la fatiga mediante movimientos.
Uso de dispositivos de seguridad	0	NO	Camión detenido, sin cinturón.	Falta de control de seguridad pasiva.
Condición física (cansado)	SI	0	Consumiendo mate, relajado.	Estrategias de activación y socialización.
Conducción agresiva	0	NO	No se observaron maniobras bruscas.	No hay evidencia de conducción.
Uso de medicamentos (observados)	SI	0	Se observó medicación.	Toma de medicación.
Estado del vehículo	SI	0	Limpio, en buen estado.	Cumplimiento de mantenimiento.
Salud ocupacional (higiene y señalización)	SI	0	Entorno adecuado.	Entorno limpio y seguro.

Nota: Valoración Sí (%) = $(6 / 8) \times 100 = 75\%$ No (%) = $(2 / 8) \times 100 = 25\%$

Figura 19.

Comparación de las observaciones

Indicador global	Observación	Observación	Interpretación general
	1	2	
Condiciones favorables (%)	62,5	75	La segunda observación muestra una mejora en el estado general del conductor, con menor evidencia de fatiga y mayor interacción social.
Condiciones desfavorables (%)	37,5	25	La primera observación evidencia un nivel alto de agotamiento y descanso inadecuado.

Descripción del análisis:

Las observaciones reflejan dos escenarios contrastantes: uno de fatiga intensa y descanso deficiente, y otro de pausa activa y socialización, lo que sugiere que la conducta del conductor varía según el momento y las condiciones del entorno. La tendencia general muestra que los camioneros carecen de espacios adecuados de recuperación, utilizando el vehículo como lugar de descanso, lo que aumenta el riesgo de trastornos físicos, mentales y ergonómicos.

4.3 Entrevista

Tabla 11.

Entrevista semiestructurada

TÓPICOS	Capataz general de la DFD	Jefe de coordinación de plantas cimenteras	Prevencionista de empresa de camiones de carga	Secretario general del sindicato SUTCRA	Médica medicina Ocupacional	Resumen conclusivo
Aspectos físicos	Extensión horaria e inmovilidad, también condiciones del vehículo (sobrecarga y fallas mecánicas).	Descanso y límites de conducción. Necesidad de paradas seguras.	Es un riesgo prevenible con descansos planificados y control de horas de conducción	Largas horas sentado y malas butacas generan mala circulación y adormecimiento.	Ante la falta de normas, propone exámenes psicofísicos completos	Las largas horas e inmovilidad causan sobrecarga; se requieren paradas seguras y mejor normativa
Aspectos cognitivos	Desgaste por monotonía de la jornada, expuestos a riesgos viales y fallas técnicas.	Atención sostenida; necesidad de autogestión, comunicación y capacitación en autocuidado	Requiere organización laboral (dúplices) como tecnología de apoyo.	Monotonía del paisaje y sonido del motor. “Sueño blanco”; exceso de horas de vigilia sin descanso.	Psicotécnico mide coordinación y atención; debería ser obligatorio y periódico	La monotonía provoca distracción; se necesitan psicotécnicos y pausas activas.
Aspectos psicosociales	Estrés, soledad, desmotivación, falta de empatía institucional.	Necesidad de apoyo emocional, escucha activa y reconocimiento del trabajador.	Gestionarse como un riesgo psicosocial con apoyo profesional.	Accidentes por ignorar el cansancio.	Entrevistas psicológicas, evaluar estabilidad emocional y la falta de apoyo.	La falta de apoyo y la presión generan estrés; acompañamiento psicológico y una cultura laboral más empática.
Salud laboral	Prevención precaria, ausencia de controles médicos, falta de fiscalización.	Exámenes específicos y mejoras en cabinas y capacitación	Mejorar la ergonomía, controles médicos específicos y programas de promoción de salud más completos.	Dormir en cabina ≠ descansar en casa; jornadas de 12+ horas; sin control legal; alimentación precaria.	Propone controles médicos y psicofísicos y hábitos saludables ante la falta de protocolos	Promoción de salud, vigilancia médica y prevención integral
Salud ocupacional social	El aislamiento y la falta de integración deterioran la salud social del trabajador	Importa el clima laboral y la comunicación, con mecanismos claros de reporte para quienes trabajan solos	El clima laboral influye, pero factores económicos y culturales favorecen el sobreesfuerzo	Ausencia de hogar genera divorcios; aislamiento al trabajar solo; sentimiento de culpa; falta de espacios de integración.	Las exigencias y la presión generan riesgos psicosociales; se requiere mayor conciencia y prevención empresarial.	Predomina el aislamiento y la escasa integración; se recomienda fortalecer el clima laboral, la comunicación y la participación.

4.4 Estrategia de integración de enfoques

En este trabajo, la estrategia de triangulación metodológica fue la principal herramienta para integrar los resultados obtenidos a través de encuestas, entrevistas y observaciones, vinculando los datos numéricos con las interpretaciones cualitativas de los informantes claves.

El análisis cuantitativo, derivado de las encuestas aplicadas a 38 camioneros, permitió identificar tendencias y relaciones entre las dimensiones de bienestar laboral y salud ocupacional. Por ejemplo, el uso del coeficiente de correlación de Pearson evidenció asociaciones entre las variables físicas, cognitivas y psicosociales, aportando evidencia estadística.

En tanto el análisis cualitativo, se construyó a partir de las entrevistas semiestructuradas y las observaciones realizadas en zonas de descanso. Estas técnicas aportaron contexto y significado a los resultados numéricos, permitiendo comprender cómo los trabajadores perciben sus condiciones laborales, los factores de fatiga y las estrategias personales que emplean para preservar su salud y bienestar.

La triangulación se hizo mediante la información cruzada de la evidencia a partir de las técnicas utilizadas.

- Encuestas, que ofrecieron datos representativos y cuantificables.
- Entrevistas, que aportaron apreciaciones interpretativas.
- Observaciones, que permitieron contrastar el discurso con la práctica.

La integración de enfoques también permitió identificar convergencias y divergencias: mientras los datos estadísticos mostraron correlaciones moderadas entre bienestar y salud, los testimonios cualitativos resaltan los aspectos emocionales,

aislamiento, la necesidad de apoyo psicosocial, aspectos que no son cuantificables, pero son fundamentales para comprender el entorno y la situación en general.

Figura 20.

Estrategia de triangulación metodológica



CAPÍTULO V RESULTADOS

Según Hernández Sampieri, et al (2014), los resultados constituyen la expresión empírica del proceso de investigación, en él que los datos recolectados se transforman en información relevante para responder los objetivos y contrastar la hipótesis planteada.

En este estudio los resultados se obtuvieron a partir de 3 instrumentos: encuestas estructuradas, observaciones de campo y entrevistas semiestructuradas, que permitieron analizar la relación entre el bienestar laboral y la salud ocupacional en camioneros de carga en Uruguay 2025.

5.1 Resultado Objetivo Específico 1 (ROE1)

Explicar cómo se relaciona los aspectos físicos con la salud ocupacional física.

La dimensión 1 (aspectos físicos del bienestar laboral, D1) se relacionó positivamente con la dimensión 4 (salud ocupacional física, D4), con correlación de Pearson $r = 0.371$ y $p = 0.020$.

Esta correlación positiva, de magnitud baja-moderada, indicó que mejores condiciones físicas, es menor el cansancio, dolor muscular y el trabajador tiene mejor recuperación. Con una mejor sensación de salud física ocupacional.

5.2 Resultado Objetivo Específico 2 (ROE2)

Explicar cómo se relacionan los aspectos cognitivos y la salud ocupacional física

El coeficiente de correlación de Pearson fue $r = 0.361$, con un valor $p = 0.024$, lo que evidenció una correlación positiva débil pero estadísticamente significativa.

Lo que significa que los conductores más atentos y concentrados tenían mejores capacidades de decisión, en promedio, reportaron estar mejor físicamente.

5.3 Resultado Objetivo Específico 3 (ROE3)

Explicar qué relación tiene los aspectos psicosociales con la salud ocupacional social.

Se evaluó la relación entre la dimensión 3 (aspectos psicosociales del bienestar laboral, D3) y la dimensión 6 (salud ocupacional social, D6). El análisis de correlación arrojó un coeficiente de Pearson $r = 0.352$, con un valor $p = 0.028$, lo que evidenció una correlación positiva baja, pero estadísticamente significativa.

Esto indicó que mejores relaciones psicosociales apoyo, buen clima laboral e integración, se asociaron con una mejor salud ocupacional social.

5.4 Resultado Objetivo Específico 4 (ROE4)

Las conductas asociadas a la variable 1 (descanso pasivo y sueño acumulado) representaron el 60 % del total, mientras que las conductas asociadas a la variable 2 (pausa activa y socialización) representaron el 40 % del total.

5.5 Resultado Objetivo Específico 5 (ROE5)

En relación con la variable 1, los entrevistados coincidieron en que el bienestar laboral de los camioneros estuvo influenciado por las largas jornadas de trabajo, la inmovilidad prolongada, la monotonía del trayecto, la soledad y la presión por los tiempos de entrega. Estos factores generaron fatiga física, desgaste cognitivo y malestar emocional, empeoran cuando una cultura organizacional que, en muchos casos, priorizó la productividad por encima del cuidado de la persona. Se destacó la necesidad de implementar pausas seguras, trabajo en duplas, apoyo psicológico y reconocimiento del rol del camionero, con el fin de mejorar la motivación y reducir el estrés.

Respecto a la variable 2 (salud ocupacional), los informantes destacaron que las condiciones de salud de los conductores dependieron tanto de la ergonomía del puesto de trabajo (cabinas, butacas, climatización, mantenimiento del vehículo) como

de la vigilancia de la salud (controles médicos específicos, exámenes psicofísicos, promoción de hábitos saludables) y del clima laboral y social. Se señaló que la ausencia de protocolos claros, la falta de fiscalización y la escasa integración social favorecieron la aparición de riesgos físicos y psicosociales, manifestados en dolores musculares, trastornos del sueño, estrés, problemas familiares y aislamiento.

CAPITULO VI. DISCUSIÓN

Según Arias (2012), la discusión es el proceso mediante el cual los resultados obtenidos se interpretan a la luz de los objetivos, la hipótesis y los estudios previos, con el fin de explicar coincidencias, diferencias y sus posibles causas.

Los resultados del presente estudio muestran coincidencia con los antecedentes revisados, especialmente en lo referente a los efectos de la fatiga, las condiciones de trabajo y la salud ocupacional de los conductores profesionales.

En primer lugar, la relación positiva entre los aspectos físicos del bienestar laboral y la salud ocupacional física, coincide con Navarrete et al. (2017) y Morán Reyes (2020), quienes reportan que la fatiga física, el cansancio acumulado y los trastornos del sueño aumentan el riesgo de malestar corporal y accidentes. Las largas jornadas y el descanso insuficiente que se obtuvo como resultado en esta investigación refleja el mismo patrón de desgaste físico descrito en estos estudios.

En segundo lugar, la correlación entre aspectos cognitivos y salud física ocupacional se relaciona con lo planteado por Urrelo-Seijas et al. (2024), que destacan que la carga mental, la atención sostenida y las largas horas de conducción afectan tanto la percepción de salud como el rendimiento del conductor. La presencia de signos de fatiga mental, irritabilidad y dificultades de concentración encontradas en los antecedentes también se percibe en la encuesta de esta investigación.

Los aspectos psicosociales y salud ocupacional social son coherente con los estudios nacionales e internacionales. Domènech et al. (2021) y Vergara (2019) señalan que la soledad, los problemas familiares, la escasa participación social y la desvinculación afectiva forman parte de la experiencia cotidiana del camionero. En este estudio, los conductores que presentan mejores relaciones psicosociales también refieren mayor bienestar social laboral, lo que confirma estos antecedentes.

Las observaciones de campo, donde predominan las conductas de descanso pasivo sobre las pausas activas, coinciden con lo reportado en Morán Reyes (2020) y Navarrete et al. (2017), quienes describen que el descanso suele desarrollarse en condiciones inadecuadas, dentro del vehículo y con signos visibles de fatiga física y mental. La falta de infraestructura de descanso es un patrón recurrente tanto en los estudios internacionales como en esta investigación.

Finalmente, las interpretaciones de los informantes refuerzan la evidencia previa: largas jornadas, presión por tiempos, ergonomía deficiente, problemas emocionales y ausencia de apoyo institucional. Estas condiciones coinciden con los hallazgos de UrreloSeijas et al. (2024) y Domènech et al. (2021), quienes señalan que la salud ocupacional se deteriora, cuando no existen pausas adecuadas, controles médicos específicos, clima laboral favorable y mecanismos de integración social.

CAPITULO VII. CONCLUSIONES

Según Hernández Sampieri et al. (2014), las conclusiones constituyen la síntesis lógica del proceso investigativo, donde se exponen las afirmaciones derivadas de los resultados y su contraste con los objetivos planteados.

Conclusión general

El estudio concluye que existe una relación positiva entre el bienestar laboral y la salud ocupacional de los camioneros de carga en Uruguay, lo que confirma la hipótesis planteada. A mayores niveles de bienestar físico, cognitivo y psicosocial, mejor es la percepción de salud física y social en el trabajo. Sin embargo, esta relación es moderada, lo que indica que intervienen otros factores como la fatiga acumulada, la ausencia de descansos adecuados, las condiciones ergonómicas y el clima laboral.

7.1 Conclusión N°1

Los aspectos físicos del bienestar laboral se relacionan positivamente con la salud ocupacional física. Los camioneros que presentan menor cansancio, menos dolor muscular y mejores condiciones de recuperación sienten mayor bienestar físico, lo cual coincide con los hallazgos de los antecedentes sobre fatiga y trastornos corporales en conductores profesionales

7.2 Conclusión N°2

Los aspectos cognitivos (atención, concentración y toma de decisiones) se asocian positivamente con la salud física ocupacional. Los conductores con mayor claridad mental y menor desgaste cognitivo presentan mejores niveles de salud y menor probabilidad de experimentar síntomas de fatiga física.

7.3 Conclusión N°3

Los aspectos psicosociales del bienestar laboral se vinculan directamente con la salud ocupacional social. Un clima laboral favorable, relaciones positivas entre pares y mayor integración, fortalecen el bienestar emocional y reducen el impacto de la soledad.

7.4 Conclusión N°4

Las conductas observadas durante las pausas laborales muestran que predomina del descanso pasivo (60 %) frente a las pausas activas (40 %). Lo que muestra es que los camioneros utilizan el camión como espacio de descanso, lo que repercute en el cuerpo son los riesgos ergonómicos, limita la recuperación física, coincidiendo con la evidencia previa sobre fatiga ocupacional.

7.5 Conclusión N°5

Los informantes califican que el bienestar laboral y la salud ocupacional están influenciados por jornadas extensas, presión por tiempos, inmovilidad, soledad, ergonomía deficiente y falta de apoyo organizacional. También destacan la necesidad de implementar pausas seguras, controles médicos específicos, exámenes psicofísicos y acompañamiento emocional como medidas urgentes para mejorar las condiciones del sector.

CAPITULO VIII. RECOMENDACIONES

Según Batthyány (2015), las recomendaciones constituyen propuestas aplicables que derivan directamente de las conclusiones de la investigación, orientadas a mejorar la realidad estudiada desde una perspectiva técnica y social.

8.1 Recomendación N°1

Se recomienda que las empresas del sector incorporen programas de ergonomía laboral y pausas de recuperación física, priorizando la inversión en cabinas mejoradas, butacas certificadas y reducción de vibraciones. Estas acciones contribuyen a disminuir el cansancio muscular y fortalecen la salud física, con impacto positivo en la productividad y en la reducción de costos por accidentes.

8.2 Recomendación N°2

Se recomienda implementar políticas empresariales y sindicales por los aspectos cognitivos, promoviendo capacitación en gestión del riesgo, atención sostenida y autocuidado. Lo que permite mejorar la toma de decisiones y reducir el desgaste mental, favoreciendo la eficiencia operativa del sector logístico y aportando a la competitividad económica del transporte.

8.3 Recomendación N°3

Se recomienda fortalecer el clima laboral y el acompañamiento psicosocial, mediante instituciones y profesionales, crear espacios de integración entre los trabajadores. Esto contribuye a disminuir la soledad ocupacional y mejora social en el sector, lo que tiene efectos positivos en la estabilidad familiar y a nivel laboral.

8.4 Recomendación N°4

Se recomienda desarrollar infraestructura pública y privada de descanso seguro, incluyendo áreas de estacionamiento, servicios higiénicos, iluminación y espacios de recuperación activa. La creación de estas áreas representa una política pública estratégica que favorece la seguridad vial, reduce la fatiga y promueve un transporte más eficiente.

8.5 Recomendación N°5

Se recomienda establecer protocolos nacionales de vigilancia de la salud para camioneros, incorporando exámenes psicofísicos periódicos, chequeos cardiovasculares y programas que promuevan hábitos saludables. Estas acciones deben integrarse en las políticas de transporte y salud ocupacional del país, promoviendo una protección social para un sector vulnerable.

8.6 Recomendación N°6

Se recomienda impulsar políticas a nivel nacional que integren a este sector con respeto desarrollo económico y bienestar social, ya que su aporte es esencial a la logística nacional.

Se propone profundizar la investigación sobre las condiciones laborales, económicas y familiares de los camioneros, con el fin de orientar políticas públicas que protejan su salud, mejoren su calidad de vida y fortalezcan el transporte de carga en Uruguay.

LISTA DE REFERENCIAS

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica.*

<https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf-1.pdf>

Batthyány, K., & Cabrera, M. (Coords.). (2011). *Metodología de la investigación en ciencias sociales: Apuntes para un curso inicial.* Universidad de la República.

<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/26551/1/Metodologia%20de>

[%20la%20investigaci%C3%B3n%20en%20CCSS_Battyany_Cabrera.pdf](#)

Delegación del Rector para la Salud, Bienestar Social y Medio Ambiente & Servicio de Prevención de Riesgos Laborales y Medicina del Trabajo. (2013). *Fatiga laboral: Conceptos y prevención.* Universidad Complutense de Madrid.

<https://ppl-ai-file-upload.s3.amazonaws.com/web/directfiles/attachments/41609876/2c8d9373-8932-4e50-a791-31562e8df5b7/3-2013-02-18-1-FATIGA-LABORAL.-CONCEPTOS-Y-PREVENCION.pdf>

Doménech, D., et al. (2021). *La salud de los conductores de las rutas en Uruguay.*

Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV). <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/publicaciones/saludconductores-rutas-uruguay>

European Commission. (s.f.). *Fatigue (driver safety).*

<https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/fatigue.pdf>

Habermas, J. (1987). *Teoría de la acción comunicativa* (Vol. 1). Editorial Trotta.

https://pics.unison.mx/doctorado/wp-content/uploads/2020/05/Teoriade_la_accion_comunicativa-Habermas-Jurgen.pdf

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. P. (2014). *Metodología de la investigación*.

McGraw-Hill.

[https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia
de la investigacion - roberto hernandez sampieri.pdf](https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion - roberto_hernandez_sampieri.pdf)

International Labour Organization. (2020). *Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector*.

https://www.ilo.org/global/publications/WCMS_739937/lang--en/index.htm

Monje, C. A. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. Guía didáctica*.

[https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-
investigacion.pdf](https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf)

Morán Reyes, L. E. (2020). *Análisis de los factores de riesgos que causan fatiga a conductores de camiones cisterna y graneleras que transportan GLP, DURAGAS, abril a octubre 2019* (Tesis de maestría). Universidad de Guayaquil.

[https://uprepositorio.upacifco.edu.ec/bitstream/123456789/536/1/MSSO_UPAC_27901.
pdf](https://uprepositorio.upacifco.edu.ec/bitstream/123456789/536/1/MSSO_UPAC_27901.pdf)

Ordaz, M., Mallma, M., & Vásquez, J. (2020). Condiciones laborales, salud y calidad de vida en conductores profesionales de transporte en Sudamérica. *Revista Colombiana de Salud Ocupacional*, 12(2), 45–58.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2216-09732020000200406

Organización Mundial de la Salud. (2010). *WHO healthy workplace framework and model*.

<https://www.who.int/publications/i/item/who-healthy-workplace-framework-and-model>

Patologías prevalentes que afectan la salud de los camioneros. (2023). *Revista de Salud Laboral*.

http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0465-546X2023000200002

- Pérez, M., & Rodríguez, L. (2020). Condiciones de trabajo y salud en conductores profesionales de transporte de carga en Uruguay. *Revista Uruguaya de Salud Ocupacional*, 15(2), 45–58. [https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridadvial/sites/unidad-nacionalseguridadvial/files/documentos/publicaciones/Estudio%20Udelar%20CENUR%202021%20sobre%20Transporte%20de%20Carga.pdf](https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/sites/unidad-nacionalseguridadvial/files/documentos/publicaciones/Estudio%20Udelar%20CENUR%202021%20sobre%20Transporte%20de%20Carga.pdf)
- Transportation Research Board. (2016). *Fatigue, hours of service, and highway safety*. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK384974/>
- Urrelo-Seijas, M. D. P., & Recalde-Gracey, A. E. (2024). Influencia de la salud mental en conductores de transporte público y accidentalidad de tránsito. *Gestio et Productio*, 6(11). <https://doi.org/10.35381/gep.v6i11.173>
- Vergara, M. L. (2019). *Características de la vida cotidiana en jornada de trabajo indeterminado: El caso de los camioneros* (Tesis de licenciatura). Universidad Abierta Interamericana. <https://ppl-ai-file-upload.s3.amazonaws.com/web/directfiles/attachments/41609876/04d34319-3711-413d-9023-d5227335aa3b/TC131615.pdf>
- Warr, P. (2002). *Well-being and the workplace*. Routledge. https://www.researchgate.net/publication/294721247_Wellbeing_and_the_Workplace

ANEXOS

Anexo: I. Matriz de consistencia.

Matriz de Consistencia

Apellido y Nombre: Márquez Meliné		Fecha: 15 /06/2025		
PROBLEMA	TÍTULO	PREGUNTA	OBJETIVO	HIPÓTESIS
Bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025	Salud ocupacional y bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025	¿Cómo se relaciona la salud ocupacional con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025?	Analizar cómo se relaciona la salud ocupacional con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025	La salud ocupacional se relaciona directamente con el bienestar laboral de camioneros de carga en Uruguay en 2025