

**DIAGNÓSTICO DE LA SALUD OCUPACIONAL EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE URBANO EN LA CIUDAD DE NEIVA,  
DEPARTAMENTO DEL HUILA**

**ESTHER SANDOVAL SANDOVAL  
NURY CÓRDOBA CUELLAR**

**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA – UNIVERSIDAD DEL TOLIMA  
FACULTAD DE SALUD  
PROGRAMA DE SALUD OCUPACIONAL  
NEIVA  
2007**

**DIAGNÓSTICO DE LA SALUD OCUPACIONAL EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE URBANO EN LA CIUDAD DE NEIVA,  
DEPARTAMENTO DEL HUILA**

**ESTHER SANDOVAL SANDOVAL  
NURY CÓRDOBA CUELLAR**

**Trabajo de grado como requisito para optar al título de  
Profesionales en Salud Ocupacional**

**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA – UNIVERSIDAD DEL TOLIMA  
FACULTAD DE SALUD  
PROGRAMA DE SALUD OCUPACIONAL  
NEIVA  
2007**

**Nota de la aceptación**

---

---

---

---

---

---

---

**Firma del presidente del jurado**

---

**Firma del jurado**

---

**Firma del jurado**

Neiva, mayo de 2007

## DEDICATORIA

A Dios, a nuestros padres, ejemplo de amor y lealtad, a nuestros esposos e hijos.

*ESTHER*

*NURY*

## **AGRADECIMIENTO**

A los autores expresan sus agradecimientos a:

A los gerentes de las empresas de transporte terrestre urbano de pasajeros tipo colectivos y taxis de la ciudad de Neiva.

A los docentes del Programa de salud Ocupacional.

A la coordinación del Programa de Salud Ocupacional, Doctora Anabella Cortés.

A los funcionarios del Departamento Administrativo de Planeación Municipal y Secretaría de Tránsito del municipio de Neiva.

## CONTENIDO

	<b>pág.</b>
INTRODUCCIÓN	19
1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	20
1.1. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	20
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	22
2.1. PREGUNTA PROBLEMA	22
3. JUSTIFICACIÓN	23
4. MARCOS DE REFERENCIA Y NORMATIVOS	24
5. OBJETIVOS	28
5.1. OBJETIVO GENERAL	28
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	28
6. HIPÓTESIS	29
7. ALCANCE	30
8. ESTRATEGIA METODOLÓGICA	31
9. RECURSOS	32
10. RESULTADOS ESPERADOS	33
11. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE NEIVA	34
11.1. LOCALIZACIÓN	34
11.2. CAPITAL	34

	<b>pág.</b>
11.3. ESTRUCTURA	35
11.4. LAS COMUNAS	35
11.5. PERIFERIA DE LA CIUDAD DE NEIVA (NEIVA DEL CENTRO A LA PERIFERIA)	40
12. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MARCO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	48
12.1. FUNDAMENTOS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	48
12.2. SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE	49
12.3. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	49
13. ASPECTOS LEGALES DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE LA CIUDAD DE NEIVA EN EL MARCO DE LA SALUD OCUPACIONAL Y SU ACTIVIDAD ECONÓMICA	54
14. METODOLOGÍA	59
14.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN	59
14.2. UNIVERSO – POBLACIÓN Y MUESTRA	59
14.3. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE DATOS	62
14.4. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS	62
14.5. PROCEDIMIENTO	63
15. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS	65
16. CONCLUSIONES	85

	<b>pág.</b>
17. RECOMENDACIONES	90
BIBLIOGRAFÍA	93
ANEXOS	94



## LISTA DE TABLAS

	pág.
<b>Tabla 1.</b> Legislación colombiana en salud ocupacional	26

## LISTA DE CUADROS

	pág.
<b>Cuadro 1.</b> Existe la sección de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros tipo colectivo y taxis en la ciudad de Neiva	65
<b>Cuadro 2.</b> Liderazgo y compromiso gerencial de las dependencias de salud Ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva	66
<b>Cuadro 3.</b> Objetivos y metas de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva	67
<b>Cuadro 3<sup>a</sup>.</b> Periodicidad en las empresas para realizar análisis del grado de cumplimiento de los objetivos y metas?	67
<b>Cuadro 4.</b> Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva	68
<b>Cuadro 4<sup>a</sup>.</b> Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte publico urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva	68
<b>Cuadro 5.</b> Organización, responsabilidad y recursos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva	69

	<b>pág.</b>
<b>Cuadro 6.</b> Requisitos básicos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	70
<b>Cuadro 7.</b> Diagnóstico de las condiciones de trabajo, identificación de Peligros, evaluación y control de riesgos de las empresas del transporte público urbano de Neiva	72
<b>Cuadro 8.</b> Competencias, programa de inducción, motivación y entrenamiento en Salud ocupacional de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	73
<b>Cuadro 9.</b> Subprogramas de medicinas preventivas y del trabajo en las Empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	74
<b>Cuadro 10.</b> Actividades de promoción y prevención en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	74
<b>Cuadro 11.</b> Programas de vigilancia epidemiológica en las empresas transporte público urbano de Neiva	76
<b>Cuadro 12.</b> Registros y estadísticas en salud de las empresas transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva	77
<b>Cuadro 13.</b> Subprograma de higiene industrial de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	78
<b>Cuadro 14.</b> Inspecciones en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	80
<b>Cuadro 15.</b> Planes de emergencia en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	81
<b>Cuadro 16.</b> Accidentalidad en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	83

## LISTA DE GRAFICOS

	<b>pág.</b>
<b>Grafico 1.</b> Existe la sección de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros tipo colectivo y taxis en la ciudad de Neiva.	96
<b>Grafico 2.</b> Liderazgo y compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.	96
<b>Grafico 3.</b> Objetivos y metas de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.	97
<b>Grafico 3<sup>a</sup>.</b> Periodicidad en las empresas para realizar análisis del grado de cumplimiento de los objetivos y metas?	98
<b>Grafico 4.</b> Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.	99
<b>Grafico 4<sup>a</sup>.</b> Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva	99
<b>Grafico 5.</b> Organización, responsabilidad y recursos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.	101

	<b>pág.</b>
<b>Grafico 6.</b> Requisitos básicos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	103
<b>Grafico 7.</b> Diagnóstico de las condiciones de trabajo, identificación de peligros, evaluación y control de riesgos de las empresas del transporte público urbano de Neiva.	107
<b>Grafico 8.</b> Competencias, programa de inducción, motivación y entrenamiento en Salud Ocupacional de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	109
<b>Grafico 9.</b> Subprogramas de medicinas preventivas y del trabajo en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	112
<b>Grafico 10.</b> Actividades de promoción y prevención en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	113
<b>Grafico 11.</b> Programas de vigilancia epidemiológica en las empresas transporte público urbano de Neiva.	114
<b>Grafico 12.</b> Registros y estadísticas en salud de las empresas transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva	116
<b>Grafico 13.</b> Subprograma de higiene industrial de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	117
<b>Grafico 14.</b> Inspecciones en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	121

	<b>pág.</b>
<b>Grafico 15.</b> Planes de emergencia en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.	123
<b>Grafico 16.</b> Accidentalidad en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva	128

## LISTA DE ANEXOS

	<b>pág.</b>
<b>Anexo A.</b> Formato instrumento de investigación sector transporte	95
<b>Anexo B.</b> Lista de gráficos	96
<b>Anexo C.</b> Ministerio del Transporte. Dirección de Transporte y Transito, informe de cantidad de vehículos por clase y modelo departamento del Huila.	132
<b>Anexo D.</b> Cuadro sobre movimiento de buses según ciudades y nivel de servicios (II trimestre- 2004-2005) y (I trimestre 2005-2006). <a href="http://WWW.dane.gov.co">WWW.dane.gov.co</a>	133
<b>Anexo E.</b> Cuadro sobre movimiento de colectivos, microbuses según ciudades y nivel de servicios. (II trimestre 2004-2005) y (I trimestre 2005-2006). <a href="http://WWW.dane.gov.co">WWW.dane.gov.co</a>	134
<b>Anexo F.</b> Página web. Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, Misión, Servicios y Plan de Acción.	135

## RESUMEN

El transporte de pasajeros es un servicio básico para la población y por tal motivo debe garantizarse en términos de movilidad, comodidad y seguridad. Por consiguiente se pretende conocer el estado de la Salud Ocupacional en el sector transporte público Urbano del municipio de Neiva, para esto se tomó una población de las trece (13) empresas de transporte de pasajeros urbano, habilitadas por el Ministerio de Transporte a nivel municipal; luego se seleccionó una muestra probabilística de (12) empresas a las cuales se les aplicó el instrumento (tipo encuesta) previamente elaborada.

Una vez visitadas las empresas y recolectada la información pertinente se procedió a realizar la tabulación para luego elaborar los gráficos respectivamente y darle la debida interpretación.

El estado de la Salud Ocupacional en el sector de Transporte Público Urbano del municipio de Neiva no es el mejor, ya que solamente el 33% de las empresas abordadas adelantan actividades en Salud Ocupacional y cumplen la normatividad, comparado con el 67% que no cumple por desconocimiento de la legislación, lo que representa un nivel no muy favorable a la población trabajadora.

Como es de anotar el personal que labora en estas empresas es mayoritario y por lo tanto no gozan de un clima laboral y tampoco cuentan con un sistema de seguridad social integral como salud, pensión y riesgos profesionales es el caso de los conductores de vehículos, ya que un gran porcentaje de ellos no están afiliados al sistema.



**PALABRAS CLAVES:** Legislación, Salud Ocupacional, Transporte Publico, Sistema de Seguridad Social, Promoción y Prevención Riesgos, Peligro, COPASO.

## SUMMARY

The transport of passengers is a basic service for the population and for such a reason it should be guaranteed in terms of mobility, comfort and security. Consequently it is sought to know the state of the Occupational Health in the sector Urban public transportation of the municipality of Neiva, for this a population of thirteen o'clock took (13) companies of urban transport of passengers, enabled by the Ministry of Transport at municipal level; then a sample probabilística was selected of (12) companies to which were applied the instrument (type interviews) previously elaborated.

Once visited the companies and gathered the pertinent information you proceeded to carry out the tabulation it stops then to elaborate the graphics respectively and to give him the due interpretation.

The state of the Occupational Health in the sector of Urban Public transportation of the municipality of Neiva is not the best, since only the 33% of the approached companies advances activities in Occupational Health and they complete the normatividad, comparative with 67% that doesn't complete for ignorance of the legislation, what not represents a level very favorable to the hard-working population.

As it is of the personnel that works in these companies scoring it is majority and therefore they don't enjoy a labor climate and neither they have an integral social security system as health, pension and occupational hazards it is the case of the drivers of vehicles, since a great percentage of them is not affiliated to the system.

**PASSWORDS:** Legislation, Occupational Health, Transport I Publish, Social safe-deposit System, Promotion and Prevention Risks, Danger, COPASO.

## INTRODUCCIÓN

Dentro de las actividades económicas más importantes del país y del municipio de Neiva lo constituye el sector de transporte público urbano de pasajeros tipo colectivos y taxis como desarrollo socioeconómico que en los últimos años se ha incrementado, debido a la fuerte concentración de la población en la ciudad, que de manera no muy óptima es desarrollado.

En el municipio de Neiva la actividad del Transporte Público urbano de pasajeros es realizada desde hace 60 años contándose hoy en día con 13 empresas para los diferentes puntos cardinales de la región y con unos niveles de movilidad de ochocientos (800) colectivos, tres mil (3000) taxis y 11.000 pasajeros

Es de anotarse que dichas empresas transportadoras generan cuatro mil (4000) empleos directos y ochocientos (800) indirectos, siendo una población representativa quien está expuesta a diversos factores de riesgo de salud ocupacional que se desencadenan en accidentes de trabajos y enfermedades profesionales, por tanto se trata de intervenir de manera oportuna mediante el diagnóstico de condiciones de trabajo como herramienta que permite determinar los efectos que éstas tienen sobre la salud de las personas, los bienes materiales, la productividad de las empresas.

Estas condiciones hacen referencia a las características de la organización, el ambiente, los instrumentos y materiales que están presentes durante la realización de actividades.

También vale la pena anotar la gerencia de políticas y componentes de la salud ocupacional en entorno de sus subprogramas por parte de los empresarios del sector transporte, como programas específicos, de gestión en seguridad y salud ocupacional y a la vez la intervención de entes reguladores para su desarrollo, implementación y seguimiento de estos.

# 1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

## 1.1. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

La actividad económica del transporte público urbano de pasajeros tipo colectivo y taxis en la ciudad de Neiva inició en los años de 1930 aproximadamente organizadas por las empresas de transporte como Transportes del Sur (1932), Transfederal (1938), Cootranshuila (1942), y Coomotor (1961). Con el crecimiento de la ciudad se desarrolló el transporte urbano con el surgimiento de la primera empresa de este tipo que fue Flotahuila (1945). A la fecha se cuenta con trece (13) empresas dedicadas a este tipo de actividad económica.

Es de anotarse que dichas empresas de transporte urbano genera cuatro mil (4000) ochocientos (800) empleados directos y 800 indirectos siendo una población representativa quien está expuesta a diversos factores de riesgos en salud ocupacional que puede desencadenar en accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, así como la magnitud de vulnerabilidad en la población consumidora de este servicio en once mil (11.000) usuarios y/o pasajeros de la ciudad que aprovechan este servicio.

Considerándose el transporte público urbano factor de desarrollo socioeconómico para la ciudad de Neiva, en los últimos años se ha incrementado de manera representativa debido a la alta concentración de la población en esta ciudad como región o epicentro piloto de la región surcolombiana, por ende la malla vial en su calidad, condiciones ideales, la carencia de semaforización, la falta de vías como arterias, troncales de movilidad, vías peatonales, la inseguridad de los transportadores y de la población general hacen que esto también sean un factor de condiciones representativas en la salud ocupacional.

También el transporte público urbano en el municipio de Neiva, ven en sus conductores y usuarios solamente un margen de utilidad monetaria más no se tienen en cuenta las condiciones de trabajo y los efectos que estas tienen sobre la salud de sus conductores, usuarios, bienes materiales y productividad.

En algunas eventualidades la autoridad local otorga permisos a las empresas de transporte público de pasajeros para operar rutas sin ejercer control durante la prestación del servicio y devengar de acuerdo a la cantidad de afiliados. Los propietarios de dichos vehículos afiliados perciben una renta fija por parte de los conductores que devengan por pasajero recogido, provocando lo que comúnmente se conoce como la guerra del centavo. Además la congestión bajo este modelo el conductor no tiene estímulos claros para mejorar las técnicas de conducción y manejo defensivo con el fin de minimizar los accidentes, como las

condiciones de los vehículos, la malla vial, entre otros factores, que ponen en riesgo la vida de los pasajeros, peatones y conductor, y vida de las empresas transportadoras.

Como consecuencia de lo anterior descrito, dentro de la ineficiente operación del transporte público por las partes interesadas pone en tela de juicio y genera condiciones negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana, como la congestión y la contaminación ambiental. La productividad de la economía urbana y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud, a la propiedad, a lo material y demás económicas, como también responsabilidades civiles, laborales y económicas.

## **2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Una de las actividades económicas más importantes del municipio de Neiva, lo constituye el sector del transporte público de pasajeros (referencia oficina de planeación municipal).

En el municipio de Neiva existen varias organizaciones dedicadas a la operación del transporte urbano de pasajeros que de manera no óptima y funcional es ofrecido sin tener en cuenta componentes organizacionales, técnicos y económicos que tiendan a mejorar al máximo la calidad de este servicio para beneficio común.

En las empresas transportadoras de Neiva no existen unos componentes administrativos y operacionales, como programas específicos y/o directos en materia de seguridad y salud ocupacional que permitan una óptima prestación del servicio. Aunque a partir de la ley 100 de 1.993 se ha empezado a desarrollar pequeños programas de bienestar para empleados de este sector. De continuar esta situación sin una identificación clara de la condiciones de trabajo y de los efectos que estas tienen sobre la salud de las personas, los bienes materiales, el medio ambiente y la productividad, como también una evaluación objetiva de estas condiciones, como una intervención prevencionista eficaz para atenuarlos, esta población se verá afectada en su salud y bienestar, aumentando de esta forma los índices de accidente de trabajo y enfermedades profesionales en este sector, ocasionando pérdidas en capacidad laboral y disminuyendo la productividad del sector, por esto debemos de pensar en elaborar un diagnóstico de las condiciones de trabajo y de salud en los procesos de operación, y manejo en este sector que permite identificar, evaluar y controlar los riesgos de salud ocupacional y así minimizar los índices de accidentalidad y enfermedades profesionales, y ausentismo, mejorando las condiciones de trabajo y cumpliendo con lo estipulado en la legislación colombiana en materia de Seguridad y Salud Ocupacional.

### **2.1. PREGUNTA PROBLEMA**

¿Cuáles son las condiciones de trabajo y componentes organizacionales, operacionales, administrativos y los efectos que estos tienen sobre la salud de los conductores, bienes materiales y productividad en las empresas de transporte urbano de pasajeros?

### 3. JUSTIFICACIÓN

El diagnóstico de la Salud Ocupacional en el sector transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva nos permite identificar, las causas directas y básicas de los factores de riesgos ocupacionales, estas actividades que causa este sector sobre los componentes ocupacionales que se caracterizan en las organizaciones que lideran esta actividad, el ambiente de trabajo, las operaciones y los instrumentos materiales que están presente.

Además el diagnóstico garantiza el conocer el estado de la Salud Ocupacional. Una vez identificadas y analizados, los componentes organizativos, administrativos y operativos que contempla la salud ocupacional se podría pensar en diseñar programas específicos y directos en gestión de la salud ocupacional que permitirán la formulación de estos orientados a minimizar y controlar los riesgos que se presenten. Legalmente llevará a formular un plan de monitoreo y de contingencia fundamentales para lograr que los proyectos que se formulen se cuantifiquen y evalúen.

#### 4. MARCOS DE REFERENCIA Y NORMATIVOS

En 1925 ingresaron a la ciudad de Neiva los primeros carros, traídos por particulares, más adelante se organizan las primeras empresas de transporte “Transportes del Sur” (1932), “Transfederal” (1938), “Cootranshuila” (1942), “Coomotor” (1961). Con el crecimiento de la ciudad se desarrolló el transporte urbano con el surgimiento de la primera empresa de ese tipo “Flotahuila”(1945).

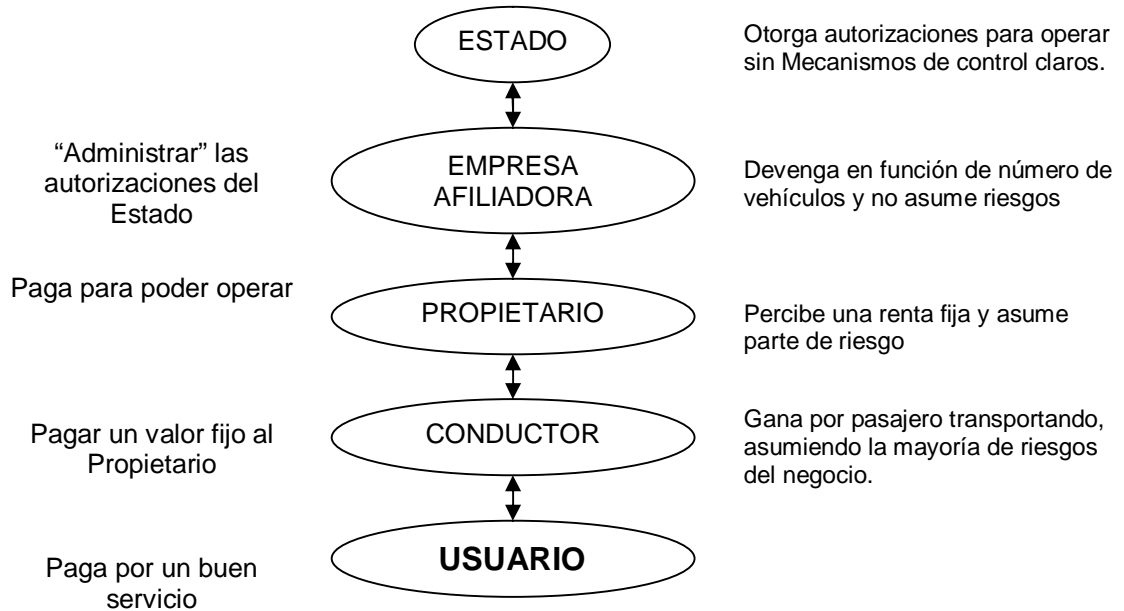
Uno de los sectores más importantes en el desarrollo socioeconómico del municipio es el transporte público urbano que en los últimos años se ha incrementado, debido a la fuerte concentración de la población en la ciudad por ende, la malla vial, la semaforización, vías peatonales y también la inseguridad de los transportadores y de la población en general.

Sin embargo la mayoría de veces, la autoridad local otorga permisos a las Empresas de Transporte Público para operar las rutas y éstas a su vez, afilian los vehículos requeridos, sin ejercer control durante la prestación del servicio y devengan se acuerdo a la cantidad de afiliados. Los propietarios de dichos vehículos afiliados perciben una renta fija por parte de los conductores, quienes ganan por pasajero recogido, provocando lo que comúnmente se conoce como la “guerra del centavo” (gráfico No. 1). Además de congestión, bajo este modelo el conductor no tiene estímulos claros para mejorar la técnica de conducción con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgo a los pasajeros.

Como consecuencia de lo anterior descrito, la ineficiente operación del transporte público de pasajeros en la ciudad de Neiva genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la congestión reduce sensiblemente la productividad de la economía urbana, la contaminación ambiental genera efectos nocivos en el ámbito local incluso global, y los accidentes implican pérdida de vida y daños a la salud y a la propiedad de las personas.



## ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y LA “GUERRA DEL CENTAVO”



### REFERENTE CONTEXTUAL

El marco legal de la Salud Ocupacional en el país está fundamentada en leyes, resoluciones y decretos que permiten a los empresarios desarrollar acciones establecidas en ellas y así orientar las políticas de la misma. Igualmente existen normas básicas y técnicas tendientes al control de riesgos específicos, facilitan la toma de conciencia de las responsabilidades, deberes y derechos de empresarios y trabajadores como también posibilitan la formulación de una política empresarial coherente.

Las políticas de Salud Ocupacional son las directrices generales que permitan orientar el curso de la acción de unos objetivos para determinar las características y alcances del Programa de Salud Ocupacional, en las empresas teniendo en cuenta la organización, responsables, procesos de gestión y la designación de unos recursos humanos, físicos y financieros que deban apoyar los programas.

A continuación se describen los principales Decretos y Resoluciones que reglamentan la Salud Ocupacional en Colombia, Leyes ambientales y la Ley en Transporte.

**TABLA 1.** Legislación Colombiana en salud ocupacional

<b>LEY</b>	<b>REFERENCIA</b>
Ley 9 de 1979	Es la ley del Marco de la Salud Ocupacional en Colombia. Norma para preservar, conservar y mejorar la salud de los individuos en sus ocupaciones.
Decreto 1295 de 1994	Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales.
Ley 100 de 1993	Se crea el régimen de seguridad social integral, que tiene por objeto mejorar la calidad de vida acorde con la dignidad humana.
Acuerdo 051 de 1993	Disposiciones en materia de tránsito terrestre automotor. (Autoridades, enseñanzas y licencias de conducción, registro de vehículos, permiso de circulación restringida, placas)
Resolución 005 del 9 de enero de 1996	Por la cual se reglamenta los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuente móviles terrestres a gasolina, o diesel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones.
Resolución 1555 de 2005	Reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud profesional, mental y de coordinación matriz para condurar.
Ley 769 agosto 6 de 2002 Art. 19	Por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y otras disposiciones.
Resolución 1050 mayo 5 de 2004	Por la cual se adopta el manual de

	señalización vial - dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia.
Resolución 2400 del 22 de mayo de 1979	Establece disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad industrial en los puestos de trabajo.
Resolución 1016 del 31 de marzo de 1989	Organización, funcionamiento y desarrollo de los programas de Salud Ocupacional.

## **5. OBJETIVOS**

### **5.1. OBJETIVO GENERAL**

Diagnosticar la salud ocupacional en el sector del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

### **5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Describir la infraestructura vial del municipio de Neiva de forma general.
- Describir el sistema de Transporte Público urbano de pasajeros mediante el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).
- Determinar los aspectos legales del sector transporte público urbano en aspectos de movilidad y operación como en materia de salud ocupacional.
- Aplicar, tabular, procesar y analizar el instrumento Seguridad, Salud Ocupacional, estas empresas de transporte publico urbano de pasajeros para el diagnóstico en salud ocupacional.
- Analizar la información recolectada como resultados de los componentes que lleva el instrumento para concluir y recomendar desde el punto de vista de la ciencia salud ocupacional para el sector de transporte urbano de la ciudad de Neiva.

## **6. HIPÓTESIS**

No existen programas específicos de Gestión en Salud Ocupacional que permitan disminuir los accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, ausentismo laboral en el sector de transporte urbano de la ciudad de Neiva.

## **7. ALCANCE**

El desarrollo de diagnóstico de la Salud Ocupacional de este estudio está dirigido a las empresas del sector transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva, el informe incluye las etapas preliminares de un proyecto de investigación, como también las etapas de descripción de infraestructura vial, el sistema de transporte público urbano de pasajeros mediante el POT, los aspectos legales de este sector, revolución procesamiento y análisis de los componentes de un diagnóstico en Salud Ocupacional para este sector tendientes a prevenir las diversas condiciones de trabajo y los efectos que estos tienen sobre la salud de la población expuesta, los bienes materiales y la productividad.

## 8. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Para la elaboración de este proyecto de grado se plantea una metodología investigativa y analítica que permita, a partir de postulados teóricos y prácticos, articular una propuesta que ofrezca elementos de reflexión y la discusión como un aporte en la solución de la problemática por causas de las actividades y servicios de las empresas de transporte público urbano de pasajeros .

Se considera indispensable hacer una investigación de exploración, descriptiva, y proposición aparte que se concentra en la observación de las empresas de transporte urbano con el objetivo de analizar en detalle el funcionamiento del objeto investigado, con el propósito de establecer, generalizaciones que se puedan extender al grupo al cual pertenece la unidad investigada.

En concordancia con lo anterior se hará una revisión bibliográfica de los temas, se analizarán estudios teóricos y propuesto a las autoridades competentes por las empresas de este sector en los programas de Salud Ocupacional, se contará con asesoría de expertos en la materia y textos o estudios o especializados en el sector del transporte urbano que ofrezcan posicionamientos serios que propicien el debate y la confrontación igualmente se realizaran entrevistas con el personal de las organizaciones y empresarios de las empresas del sector del transporte urbano de la ciudad de Neiva.

Se obtendrá información en cantidades del sector público y privado como la Secretaría de Tránsito Municipal, la Oficina de Planeación Municipal, el DANE, Ministerio de Transporte oficina Regional, Dirección de Transporte y Tránsito, Alcaldía de Neiva, Administradores de Riesgos Profesionales, Oficina Regional del Ministerio de la Protección y Seguridad Social, como las mismas empresas de transporte de la región, universidades como la USCO, UCC entre otros.

Una vez recopilada la información existente en cada una de la entidades y teniendo en cuenta el formato-instrumento con los componentes del diagnóstico en Salud Ocupacional para la elaboración de éste en las empresas de transporte público urbano de pasajeros se procediera tabular-procesar y analizar la información acorde a resultados de los componentes, y así desarrollar el documento objeto de la investigación para dejar plasmado que conclusiones y recomendación arrojó el estudio.

## **9. RECURSOS**

Para el diagnóstico de la salud ocupacional en el sector del Transporte público Terrestre Urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva, se cuenta con los siguientes recursos:

- **Recursos financieros**

La parte económica del estudio será asumida por los estudiantes del programa de Salud Ocupacional: Nury Córdoba Cuellar y Esther Sandoval Sandoval.

- **Recursos humanos**

Estudiantes del Programa de Salud Ocupacional (ejecutores del estudio), el personal vinculado a las empresas de transporte urbano y asesor externos e internos vinculados al proyecto.

- **Otros recursos**

Elementos y equipos de oficina, videograbadoras, filmadoras, computador y material de consulta.



## 10. RESULTADOS ESPERADOS

Como resultado del desarrollo del Diagnóstico de la Salud Ocupacional en el sector del Transporte público Urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva se espera que estas organizaciones cumplan con los requerimientos en legislación en salud ocupacional.

- Definir los programas de Gestión específicos en Salud Ocupacional que busquen controlar, prevenir, mitigar los riesgos profesionales que generan las actividades de las empresas de transporte urbano.
  
- Despertar el interés en los empresarios, gerentes, conductores, autoridades locales, usuarios que evalúen y desarrollen los componentes del diagnóstico en salud ocupacional y que cumplan la normatividad como su consientización en materia prevencionista.
  
- Finalmente se espera que el estudio a realizar sirva como modelo de manejo en materia de salud ocupacional para el resto de empresas del sector transporte que funcionan en la región y de esta manera se puede llevar a cabo una propuesta de intervención local a este sector productivo.

## **11. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

### **11.1 LOCALIZACIÓN**

La Ciudad de Neiva, capital del Departamento del Huila, se encuentra situada en una planicie sobre la margen derecha del río Magdalena, cruzada por el río las Ceibas y el Río del Oro.

Su territorio lo forman algunos llanos como el Jardín, 80 metros más alto; la Manguita al Norte; Avichinte y el Chapuro al Oriente; Matamundo al Sur, por el Occidente corre el río Magdalena que separa a la ciudad del Municipio de Palermo.

La silueta de la ciudad muestra forma de escudo, se compone de dos conjuntos. Un área central, histórica, creció normalmente, un área periférica, reciente creció con base en invasiones súbitas.

La ciudad comprende zonas residenciales, comerciales, industriales, deportivas, institucionales, administrativas, tuguriales. Cuenta con un aeropuerto “Benito Salas Vargas” y un terminal de Transportes.

Pero Neiva no es solo el área urbana (la ciudad) sino un extenso territorio que va desde la Cordillera Central hasta la Cordillera Oriental. Dentro de sus límites hay otros centros poblados como son : Fortalecillas, la Mata, San Francisco, Peñas Blancas, San Jorge, Guacirco, Busiraco, al Norte; El Cagúan, el triunfo, San Bartolo, El Chapuro, al Sur vegalarga, San Antonio de Anaconia, Santa Helena, Motilón, Palacio, El Colegió, al Oriente: San Luis, Aipecito, Organos, Chapinero, la Occidente.

### **11.2 CAPITAL**

Solamente unos años después de la Constitución del Departamento del Huila (1.905) con la Ciudad de Neiva como su Capital, comienza a ser notorio su desarrollo, al igual que como muchas otras ciudades del país, permanecieron estancadas en su desarrollo durante siglos, convirtiéndose en Ciudades hace poco tiempo.

El verdadero desarrollo de la ciudad comienza en 1.950, cuando de 33.000 habitantes y un área de 437 hectáreas (sin incluir 60 hectáreas del Aeropuerto), pasa a una población estimada de 330.817 habitantes y un perímetro urbano de 5.118.41 hectáreas en el año 2.000.

### **11.3 ESTRUCTURA**

El modelo espacial de la estructura urbana aprovecha la infraestructura vial existente dentro del perímetro urbano, presentando una forma aproximada a la de un abanico invertido o con figuración semi circular cuyo vértice se localiza al oriente de la ciudad ( con fluencia de la vía a la boca toma con la quebrada la jabonera); y engloba áreas desarrolladas y sin desarrollar encausando el crecimiento de la ciudad hacia el norte, sur y oriente en zonas que deben ser incorporadas a la dinámica urbana a corto, mediano y largo plazo.

### **11.4 LAS COMUNAS**

En uso de las atribuciones conferidas por las normas anteriores el Concejo Municipal de Neiva, mediante el Acuerdo 022 de Julio 10 de 1995 dividió el territorio del Municipio en comunas y corregimientos, en uso de las facultades legales y especiales conferidas por el Artículo 318 de la Constitución Política de Colombia y el Artículo 117 de la Ley 136 de 1994.

#### **COMUNA (1)**

Denominada Comuna Noroccidental. Compreendida entre los siguientes límites: partiendo del puente Misael Pastrana Borrero de la Carrera 2 con el Río Las Ceibas se sigue aguas abajo hasta su desembocadura, se continúa por el Río Magdalena margen derecha aguas abajo hasta la proyección del eje de la calle 74 y de ahí se sigue en sentido oriental hasta encontrar la calle 75, continuando por ésta hasta la intersección con la línea férrea, se sigue por ésta vía en sentido sur hasta la intersección de la carrera 5 con calle 61, de ahí se sigue en sentido este hasta la carrera 2 con calle 58 y de ahí se continúa por toda la carrera 2 hasta el puente Misael Pastrana Borrero punto de partida.

Comprende los siguientes barrios: Rodrigo Lara Bonilla, Villa del Río Primera y Segunda etapa, La Magdalena, Los Andaquies, El Triángulo, Santa Inés, Cándido Leguizamó, Simón Bolívar, San Silvestre, Camilo Torres, California, Ciudadela Carlos Pizarro, Las Mercedes, José Martí, Chicala, Las Ferias, Villa Maria,

Pigoanza, La Fortaleza, La Inmaculada, Minuto de Dios Norte, futuros barrios y asentamientos.

#### COMUNA (2)

Denominada “Comuna Nororiental”. Comprendida entre los siguientes límites: Partiendo del Puente Misael Pastrana Borrero sobre el Río las Ceibas, se sigue en sentido norte por la carrera 2 hasta la calle 58, luego continúa en sentido oriental hasta la intersección de la calle 61 con la carrera 5, de ahí continua por la vía férrea hasta la calle 64, se sigue en sentido oriental por la calle 64 hasta la tabacalera con la intersección de la línea del perímetro urbano con el barrio Villa Cecilia, de ahí se continua en sentido sur por la línea del perímetro urbano hasta llegar al Río Las Ceibas, por este aguas abajo hasta el Puente Misael Pastrana Borrero punto de partida. Comprende los siguiente barrios: Aeropuerto, Alvaro Sánchez Silva, Santa Lucía, Los Cámbulos, Santa Clara, Los Molinos, Las Granjas, Las Villas, Bosques de Tamarindo, Santa Mónica, Barrio Municipal, EL Cortijo, Alamos Norte, Los Pinos, Gualanday primera y segunda etapa, Los Andes, Villa Milena, Villa Cecilia y futuros barrios y asentamientos.

#### COMUNA (3)

Denominada “Comuna entre rios”. Comprendida entre los siguientes límites: Partiendo del puente Misael Pastrana Borrero sobre el río Las Ceibas hasta el puente de la carrera 16 a la altura del Batallón Tenerife, de ahí se continua en sentido sur por la carrera 16 hasta la Quebrada la Toma, de ahí se continúa por la Quebrada la Toma aguas abajo hasta la desembocadura sobre el Río Magdalena, de ahí se continua aguas arriba hasta el puente Misael Pastrana Borrero punto de partida. Comprende los siguientes barrios: San Vicente de Paul, Caracolí, El Lago, Brisas del Magdalena, Guillermo Plazas Alcid, La Cordialidad, Reinaldo Matiz, Rojas Trujillo, Las Delicias, Villa Patricia, Sevilla, Quirinal, Jose Eustacio Rivera, Tenerife, Santa Librada, Campo Nuñez, Chapinero, Profesionales.

#### COMUNA (4)

Denominada “Comuna Central”. Comprendida entre los siguiente límites: Partiendo desde el punto de la carrera 15 sobre el Río del Oro, se sigue por este Río hasta su desembocadura en el Río Magdalena, de ahí se sigue aguas abajo por el Río Magdalena hasta la desembocadura de la quebrada La Toma, por esta se sigue aguas arriba hasta la intersección de la carrera 16, siguiendo por esta en sentido sur hasta la Estación del Ferrocarril y se sigue por la carrera 15 hasta el puente sobre el Río del Oro punto de partida. Conformada por los siguientes barrios: Diego de Ospina, El Estadio, Los Almendros, San Pedro, El Centro, Los Mártires, Bonilla, Altico, Modelo y San José.

#### COMUNA (5)

Denominada “Comuna Oriental”. Comprendida entre los siguientes límites: Partiendo de la intersección de la carrera 16 con el río las Ceibas a la altura del puente del Batallón tenerife, se sigue aguas arriba por el Río Las Ceibas hasta el eje de proyección de la Carrera 26, se sigue por esta en sentido Sur hasta encontrar la Quebrada Avichente, se sigue por esta quebrada aguas arriba hasta la carrera 45 de la Urbanización la Rioja, de ahí se continúa en sentido Sur por la carrera 45 hasta encontrar el eje de la calle 19 vía a las Palmas y por ésta se sigue en sentido Oriental hasta la carrera 49 del Barrio Víctor Felix Díaz I etapa, por ésta se sigue en sentido Sur hasta la calle 16, lindero posterior de este barrio, de ahí se continúa en sentido oriental hasta la carrera 52, por esta se sigue en sentido sur hasta el punto del nacedero la Toma (Lago existente), de ahí se continúa aguas abajo hasta la intersección de la carrera 24, de ahí se sigue por esta carrera en sentido sur hasta encontrar la calle 8, se sigue por ésta en sentido occidental hasta la carrera 19, se sigue por ésta en sentido sur hasta la calle 7, de ahí se sigue en sentido occidental hasta encontrar la carrera 16, luego se sigue por esta carrera en sentido norte hasta el río las Ceibas a la altura del puente Batallón Tenerife punto de partida de esta comuna. Comprende los siguientes barrios: La Libertad, primero de Mayo, Loma de la Cruz, Kennedy, Monserrate, Veinte de Julio, La Colina, Siete de Agosto, El faro, San Antonio, El Jardín, La Independencia, EL Carmen, EL Vergel, La Orquídea, Buganviles, Los Guadales, EL Jordán y futuros barrios y asentamientos.

## COMUNA (6)

Denominada “Comuna Sur” comprendida entre los siguientes límites: Desde el punto de intersección del perímetro urbano desde el Río del Oro se sigue por este aguas abajo hasta la desembocadura del Río Magdalena, por este aguas arriba hasta encontrar la desembocadura de la Quebrada la carpeta, por esta aguas arriba hasta la proyección de surabastos en su lindero posterior, de ahí se continúa en línea recta en sentido sur hasta encontrar la quebrada la Barrialosa, por ésta aguas arriba hasta el límite del perímetro urbano de Neiva, en el punto de partida de esta comuna. Conformada por los siguientes barrios: Miramar, Minuto de Dios Sur, Emaya, Tuquila, Andalucía, San Francisco, La Esperanza, Santa Isabel, Bogotá, Buenos Aires, Galán, Sinaí, Nazarenos, Pozo Azul, Las Lajas, Lom Linda, Arismendí Mora, Timanco en sus diferentes etapas, bellavista, Manzanares, El Limonar, Terminal de Transporte, Zona Industrial Sur y futuros barrios y asentamientos.

## COMUNA (7)

Denominada “Comuna Centro Oriental” comprendida entre los siguientes límites: Partiendo de la intersección de la Carrera 21 con el Río del Oro se sigue por éste aguas abajo hasta el puente de la Carrera 15 y por esta vía se sigue en sentido Norte hasta la Calle 3 y de ahí se continúa en sentido oriental por esta hasta la carera 16, se sigue por ésta en sentido norte hasta la calle 7 y de ahí continua en sentido oriental hasta la carrera 19, continuando por esta en sentido norte hasta la calle 8 de ahí se sigue en sentido oriental hasta la carrera 24 y por esta en sentido norte hasta la quebrada la Toma, continuando por esta aguas arriba, hasta encontrar el nacimiento de la quebrada la Toma, lago existente, de ahí se continúa en sentido sur por la proyección de la carrera 52 hasta la intersección del perímetro urbano en la hacienda casa - blanca junto a la hondonada (conformación topográfica del terreno) hasta encontrara el cerramiento posterior del conjunto residencial Casa Blanca y santa Paula y por este hasta la intersección de la carrera 34 con calle 8 donde comienza la hondonada de la Quebrada Santa Teresa o Zanja Honda, por esta quebrada aguas abajo hasta la intersección de la carrera 21 con calle 2J a la altura del puente sobre dicha quebrada, de ahí se sigue en sentido sur por la carrera 21 hasta encontrar la intersección del Río del oro punto de partida. Conformada por los siguientes barrios: San Martín, Ventilador, Obrero, Calixto Leiva, Jorge Eliécer Gaitán, Buena Vista, la Gaitana, Prado Alto, las Brisas, la Floresta, Ipanema, Casa Blanca, Altamira, Casa de Campo y futuros barrios y asentamientos.

## COMUNA (8)

Denominada “ Comuna Sur Oriental”, comprendida entre los siguientes límites: Partiendo de la intersección de la línea perimetral y del Río del Oro, aguas abajo hasta la intersección de la carrera 21 con el río del Oro, de ahí se sigue en sentido norte por la carrera 21 hasta la calle 2 J sobre el puente de la quebrada Santa Teresa, de ahí se continua aguas arriba hasta la carrera 34 hasta la calle 8 vía a San Antonio, por la carrera 34 hasta encontrar el cerramiento posterior del conjunto residencial Santa Paula y Casa Blanca, continuando después el cerramiento en sentido oriental por la hondonada hasta encontrar la intersección con el límite del perímetro urbano, hacienda Casa Blanca, a la altura de la proyección de la carrera 52, y de ahí se sigue en sentido suroriental por la línea del perímetro urbano, quebrada la tórtola, hasta encontrar el río del Oro punto de partida. Conformada por los siguientes barrios: las Américas, Alfonso López, las Islas, Acacias, Nueva Granada, Los Parques, Guillermo Lievano, La Florida, Rafael Azuero, Panorama, La Paz, La Unión; Simón Bolívar, La Cristalina, San Carlos, Los Alpes, Surorientales, Uribe, Dorado, Bajo Pedregal, Los Arrayanes y futuros barrios y asentamientos.

## COMUNA (9)

Denominada “Comuna Norte” comprendida entre los siguientes límites: Partiendo desde la intersección del lindero del perímetro urbano a la altura de la tabacalera (Barrio Los Pinos), se continua en sentido occidental por la calle 64 hasta la intersección de la Vía férrea, de ahí se sigue hacia el norte por la vía férrea hasta la altura de la calle 75, de ahí se sigue en dirección occidental hasta la Calle 74 y se sigue por la proyección de ésta en sentido occidental hasta encontrar el río Magdalena, se sigue por el río aguas abajo (perímetro urbano) hasta la desembocadura de la quebrada el Venado (intersección perímetro urbano) se sigue por este en sentido sur hasta el punto de partida. Se conforma por los siguientes barrios: Alberto Galindo, José maría Carbonel, Luis Ignacio Andrade, La Rivera, Eduardo Santos, Darío Echandía, Villa Magdalena, Santa Rosa, Luis Eduardo Vanegas. Luis Carlos Galán Sarmiento Primera y Segunda Etapa, Vicente Araujo y futuros Barrios y asentamientos.

## COMUNA (10)

Denominado “Comuna Oriente Alto” partiendo de la intersección del perímetro urbano a la altura de la hacienda Casablanca sobre la vía a San Antonio (intersección de la calle 8 con carrera 52 en proyección), se sigue hacia el norte en línea recta pasando por el nacimiento de la quebrada la Toma (lago existente) hasta la calle 16, de ahí se sigue en sentido occidental hasta la carrera 49, urbanización Víctor Félix Díaz Primera y Segunda etapa, se sigue por esta vía hasta la calle 19 vía las Palmas. Por esta vía se sigue en sentido occidental hasta la carrera 45 del barrio la rioja, se sigue por esta vía en sentido norte hasta encontrar la hondonada de la quebrada avichente y por esta quebrada aguas abajo hasta la proyección de la carrera 26 colindando con terrenos del batallón Tenerife, de ahí en sentido norte y línea recta hasta encontrar el río Las Ceibas, de ahí se continúa aguas arriba hasta encontrar la línea del perímetro urbano y continuar por este hasta encontrar el punto de partida. Se integra por los siguientes barrios: Las Palmas primera, segunda y tercera etapa, Miraflores, Pedregal, La Victoria, El Triunfo, Neiva Yá, San Bernardo del Viento, Camelias, Sector Barreiro, La Amistad, Enrique Olaya Herrera, Oro Negro, Nuevo Horizonte, Katakandrú, Once de Noviembre, Misael Pastrana Borrero, Víctor Félix Díaz Primera y Segunda Etapa, Comuneros, Los Colores, Santander, La Rioja Primera y Segunda Etapa, Pablo VI, Villa Nidia y Futuros barrios y Asentamientos.

### **11.5 PERIFERIA DE LA CIUDAD DE NEIVA (NEIVA DEL CENTRO A LA PERIFERIA)**

Desde 1994 Neiva en materia urbanística ha cambiado considerablemente, en los últimos años nuestra ciudad dio un vuelco a nivel de ordenamiento territorial, a raíz de la Constitución Nacional de 1991 y posteriormente en el año 1997 con la Ley 388, los municipios y en particular Neiva, empezaron a ordenar el territorio y a definir políticas y estrategias para mejorar la estructura urbana de la ciudad y disminuir los desequilibrios urbanos que existen en el aspecto normativo.

En 1994, Neiva no poseía edificaciones atractivas y novedosas. Los centros comerciales, de diversión, restaurantes, auditorios, edificios oficiales y privados entre otros, se ubicaban en su gran mayoría, en el centro de la ciudad. Arquitectónicamente, las edificaciones no eran novedosas y modernas, además con la contaminación visual, no se podía casi distinguir una de la otra.



## **Lo que había en el 1994**

Hace 10 años Neiva tenía su plaza de Mercado en el centro, alrededor de ella se forjaban pequeños comerciantes. Los supermercados de mayor reconocimiento y afluencia por los neivanos y huilenses como el Yep y el Ley, también se ubicaban a sus alrededores.

Para esa época, la noción de espacio público era muy escasa. No existían parques o plazas que brindaran la posibilidad de que la gente pudiera caminar por espacios abiertos predestinados. El Centro Comercial Metropolitano y Megacentro, también ubicados en la zona céntrica de Neiva, eran los principales complejos para hacer compras o como distracción.

Sin embargo, para este año se empezaron a edificar construcciones de gran trascendencia que se empezaron a ubicar en la periferia de la ciudad como por ejemplo el Sena Industrial. Ese mismo año se empezó la construcción del Hipermercado Comfamiliar del Huila, que se entregó en 1995, y que marcó la pauta en diseños de supermercados de gran tamaño, con nuevos modelos de distribución y tendencias de estilos.

Así mismo, con mucha publicidad y expectativa se entregó en 1994 la primera etapa del Centro de Convenciones José Eustasio Rivera, que se encuentra situado donde anteriormente estaba la cárcel del distrito Judicial de Neiva, que fue trasladada tiempo atrás a las afueras de Rivera.

## **Neiva empieza a cambiar su cara**

Desde la segunda mitad de la década de los años 90, empezaron a edificarse obras como centros comerciales y grandes almacenes y supermercados que podemos observar en el 2004, como Carulla, Olímpica y Éxito; estos, son signos de avance que se dieron especialmente como respuesta a la coyuntura de la Ley Páez, pero que significan un gran avance social como polos que generan desarrollo en esos sectores y en la ciudad. Se está trasladando el comercio de Neiva del centro a la periferia, modificando los hitos al descentralizar la ciudad hacia otros sectores que no fueran el centro.

La galería central, se derrumbó en 1997 para dar paso a construcción de la Plaza Cívica, un proyecto en materia de espacio público que fue entregado en el 2002. Por otro lado, Mercaneiva, ubicada hacia el sur de la ciudad y el Centro Comercial Popular Los Comuneros diagonal a la Plaza Cívica, también se enmarcan en la línea de proyectos de espacio público.

“Creo que nunca se debió demoler la plaza del centro, era un edificio bello y moderno, se pudo haber dotado la ciudad con buen espacio público central, pero pudimos haber dejado el edificio para función pública específicamente de la Alcaldía”, señaló el arquitecto Armando Saavedra.

En el aspecto de organización funcional de la ciudad con Mercaneiva y Los Comuneros, ha habido graves inconvenientes sociales. Al ordenar el territorio, Neiva no conocía su área. En los últimos años, la parte ambiental ha tomado mucha relevancia, ya que el Plan de Ordenamiento Territorial define, que el buen uso de su territorio y las fuentes hídricas van a ser los elementos estructurales del desarrollo urbano de la ciudad.

Sin embargo, por el desconocimiento se han presentado inconvenientes con el tema; por ejemplo, en la zona oriente de Neiva se han desencadenado conflictos jurídicos a los que tienen que responder el Municipio, la corporación ambiental y los constructores.

“Todo eso es parte normal de un proceso de conocimiento del territorio, antes no se tenían los estudios específicos ya se están elaborando y poco a poco se va recuperando el territorio”, señaló Saavedra, que a su vez es jefe de Planeación Municipal.

### **Los ríos marcarán la pauta**

El compromiso de la actual alcaldesa de Neiva, Cielo González Villa, se traduce en dotar a la ciudadanía de infraestructura turística, espacio público y generar un cambio en la mentalidad del neivano.

El POT define que los recursos hídricos deben convertirse en estructuradores del espacio público. Por Neiva hace su paso el río Magdalena, principal arteria fluvial de Colombia, bondad que se debe aprovechar para atraer turistas y para que sea una de las estrategias de desarrollo urbano, económico y social.

Así como el gran Parque Temático del río Magdalena, un proyecto en el que se comprometió el Gobernador del Huila Rodrigo Villalba y la alcaldesa de Neiva Cielo González, al igual que entidades como la Cámara de Comercio de Neiva, Comfamiliar, la fundación Hocol y la CAM.

### **Neiva en el 2004**

Los estilos arquitectónicos que están marcando las nuevas edificaciones se clasifican como contemporáneos eclécticos. El Éxito, inaugurado en el 2003, es un modelo de edificio que está implementando la cadena comercial en todo el país, ya que es parte de la imagen corporativa que manejan.

Los espacios públicos recientemente forjados como Ciudad Villamil con sus esculturas: Me llevarás en ti, Los Guadales y otros. A pesar de que a muchos neivanos no les guste, es un aporte en términos de dotación de espacio público y de arte.

Grandes supermercados como Éxito, que incluye en la parte de afuera un puente peatonal; Olímpica, Carulla marcan la pauta en materia de estilo y nuevos diseños alejándose del hito de comprar en el centro de la ciudad. Así mismo, Neiva cuenta con el Jardín Botánico, donde aparte de practicar deporte, se puede conocer acerca de flora y fauna.

Por otra parte, se cuenta con el Centro de Convenciones José Eustasio Rivera, en el que se llevan a cabo reuniones y encuentros de gran trascendencia para la región tanto a nivel local como nacional de carácter particular y público.

### **Las vías del desarrollo**

Hace 10 años, Neiva no contaba con buenas vías que conectaran ciertos sectores de la ciudad con otros, además presentaban problemas de pavimentación y de deterioro. Actualmente, las vías le han dado la mano al desarrollo de la región, así como han contribuido a mejorar el aspecto físico y paisajístico de la ciudad y a descongestionarla.

### **Autopista Surabastos y Mercaneiva**

Comprende una extensión de 3.5 Km de doble calzada cada una, con separador central; previendo el desarrollo futuro del proyecto de Motoruta y andenes al igual que el de Cicloruta para cada uno de los costados de la vía.

### **Avenida Alberto Galindo**

Esta obra fue la más representativa cuando inició la administración municipal Héctor Javier Osorio durante los años 2001 - 2003.

### **Carrera 6W (Tizón - Calle 64)**

Comprende desde la carrera 7W a la altura del Tizón (paradero de taxis) hasta la calle 43 en donde culmina con la construcción de un Box-Coullvert sobre la quebrada La Cucaracha, pasando por detrás de la Universidad Surcolombiana. Esta vía forma parte del anillo vial del Norte de la ciudad y en el futuro debe comunicarse con la calle 64.

### **Carrera 16**

Abarca el tramo entre la Avenida 27 (Cámbulos - Luna Verde) y la calle 50 (Álamos Norte) pasando por detrás del Supermercado Éxito. Será una avenida de doble calzada y un separador central.

### **Avenida Calle 64**

Forma parte del anillo vial del norte, es una obra fundamental para comunicar la Comuna uno con la Comuna nueve y consistía en la pavimentación de la vía en doble calzada y un separador.

### **Anillo Vial Central**

Este proyecto al igual que la Autopista Surabastos y la Avenida Alberto Galindo, formaban parte de las obras inconclusas de la administración anterior. Consistía en mejorar la plaza San Pedro, comunicar la carrera 2ª con la Avenida Circunvalar en doble carril y construir la segunda calzada de la calle Cuarta.

### **Terminación Accesos del Puente de la Carrera 22**

El puente construido sobre el río del Oro a la altura de la carrera 22 que comunica a los barrios San Martín de la Comuna 8 y Santa Isabel de la Comuna 6, es una importante vía de comunicación entre estas dos populosas comunas de Neiva.

### **Vía al Caguán**

Es la reconstrucción y ampliación de la vía que se encontraba en condiciones técnicas bajas y como meta física se fijó construir un pavimento flexible desde la parte urbana de Neiva, hasta el centro poblado del Caguán, incluyendo obras de drenaje y de arte.

### **Avenida de Oriente**

Consiste en la pavimentación de una calzada de la calle 8, entre el CAI Ipanema y el colegio Yumaná.

### **Avenida las Palmas**

Consiste en la construcción de la carrera 52 en las Palmas, la cual se diseñó en dos calzadas.

### **Carrera 5ª Vía al sur**

Este proyecto consistió en ampliar la carrera 5ª vía al sur desde la quebrada Matamundo hasta la intersección con la Autopista Surabastos...

## **La Toma Fase II**

Canalización de la quebrada La Toma, desde la carrera 16 hasta la carrera 21, incluye vías paralelas, parqueadero para el estadio de fútbol Guillermo Plazas Alcid y obras de urbanismo, incluyendo la escultura “Caballo Colombiano” de Neiva Ciudad Villamil.

## **Avenida Los Parques - Las Américas**

Construcción de la vía que comunica la Comuna 7 con la Comuna 8, entre la calle 8 a la altura del conjunto residencial Casa Blanca y los barrios Los Parques y Las Américas.

## **Puente Metálico de la Carrera Quinta**

Rehabilitación y puesta en servicio del puente vehicular de la carrera 5ª sobre el río Las Ceibas que llevaba más de 5 años fuera de servicio. Adicionalmente se construyó en un costado del mismo, un puente peatonal que hoy día evita que los peatones circulen junto con los vehículos, reduciendo a cero el índice de accidentalidad.

## **Ampliación Carrera 12**

La carrera 12 entre las calles 9 y 11 eran el lugar de mayor accidentalidad, por tanto se decidió terminar esta obra inconclusa.

Por otra parte, la vivienda de interés social también tuvo auge en este año, un total de 2.178 familias se beneficiaron con la ejecución de vivienda en el 2001-2003 en Campos de Venecia, El Dorado, El Oasis Sector I, El Oasis Sector 2ª, El Oasis Sector 2B, El Oasis Sector 3, Falla - Bernal, Panorama Fase IV, Panorama fase V, Panorama Fase V A, Panorama Fase VI, Praderas del Norte 1, Puerta del Sol, San Miguel Arcángel, Villa Marcela II, Villa Nazareth Fase I, fase II, Villa Soledad, Villa Magdalena, Los Libertadores.

De igual forma, en el año 2003 se inició la construcción de la urbanización Falla Bernal, en la que los desplazados por la violencia lograron legalizar ese territorio y tener un lugar para vivir.

## **12. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MARCO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

### **12.1 FUNDAMENTOS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

El Plan de Ordenamiento Territorial P.O.T. es un instrumento legal por medio del cual los Municipios, de una manera concertada, integral y participativa pueden planificar el desarrollo de su región, orientando los procesos de ocupación y Usos del Suelo.

El Plan es también un documento técnico, que sirve como herramienta en la toma de decisiones sobre los procesos de usos y ocupación del Territorio, en el que debe estar plenamente identificadas políticas de desarrollo de tipo ambiental, económico y social. Así mismo debe partir del análisis de las potencialidades limitantes y conflictos para proponer la mejor organización funcional y posibilidad de usos múltiples del suelo, haciendo nuestro territorio competitivo a nivel Local, Regional, Nacional e Internacional.

A partir de la constitución de 1991, donde se crean las bases de la descentralización funcional y Administrativa del estado Colombiano, empieza a tomar fuerza el concepto del Ordenamiento Territorial, concebido desde una múltiple perspectiva de descentralización y autonomía de las Entidades Territoriales, la división político Administrativa, la competencia de los entes, la diversidad cultural, la participación ciudadana, el desarrollo económico y la preservación y sostenibilidad del medio ambiente.

Se termina de consolidar con la expedición de la Ley 152 de 1994 “LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL” y la Ley 388 de 1997, la cual faculta a los entes Territoriales para elaborar su Plan respectivo.



## **12.2 SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE**

### **SISTEMA VIAL ARTERIAL**

Esta conformado por las vías de la malla vial construidas por el municipio, que por su diseño, función e importancia dentro de la misma, son destinadas al desplazamiento del tráfico masivo originado por el transporte interurbano público y privado.

### **CONCEPTO**

El sistema vial arterial tiene como objeto consolidar un “sistema de anillos perimetrales” que le garanticen la accesibilidad a todas las áreas de la ciudad a costos de desplazamiento y de tiempo equitativos para los ciudadanos.

Hacen parte de este sistema las vías denominadas V-E, V-1, V-2,

### **SISTEMA LOCAL**

Cumple la función de articulación barrial y las vías tipo son, la V-4.V-5.V-6 El diseño específico de estas vías estará a cargo de la entidad municipal competente.

## **12.3 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

De acuerdo al criterio de accesibilidad que hace parte del “Modelo de Ordenamiento para el Municipio”, se revisó con las empresas transportadoras las rutas existentes que presentan dos problemas fundamentales, que son:

- Sobre oferta en 31 % del parque automotor.
- Insuficiencia de cobertura en las áreas periféricas de la ciudad

Se asume como parte integral del presente acuerdo el sistema de transporte público actual que deberá ser implementado sobre las vías arterias existentes realizando su trazado con señalizaciones y demarcaciones viales e identificando los paraderos de transporte público, en el corto plazo.

Dentro del área definida como Centro Tradicional de que trata el presente acuerdo, no se podrá autorizar rutas para el servicio de transporte público colectivo y las actualmente autorizadas deberán ser retiradas en un término no mayor a doce meses.

**Parágrafo 1:** Congelar por un periodo equivalente al mediano plazo de la vigencia del P.O.T el parque automotor colectivo de pasajeros y/o mixto del municipio de Neiva.

**Parágrafo 2:** En materia de reposición, la sustitución de un vehículo automotor de servicio público colectivo Municipal de pasajeros y/o mixto se hará por otro de características similares, buscando la equivalencia en sillas o que el número de sillas ofrecidas sea mayor al que será sustituido, dicha reposición deberá ser solicitada por el propietario del vehículo a sustituir.

#### **Artículo 85. Ajustes Del Sistema De Transporte Público.**

Se deberá realizar en un plazo no mayor a seis meses los ajustes pertinentes por parte de La Secretaria de Transporte y Transito Municipal al plan de transporte público existente, para lo cual se deberá generar un programa de amoblamiento urbano acorde en el corto plazo dentro de la vigencia del presente acuerdo.

Parágrafo. Congelar por un periodo equivalente al mediano plazo de la vigencia del POT el parque automotor de servicio público del Municipio de Neiva

## **Artículo 86. La Apropiación De Terrenos Para La Ampliación Del Sistema Vial Se Hará Por Medio De Los Siguietes Procedimientos:**

- 📖 Por cesión obligatoria, en el desarrollo de los predios, según las cesiones que establece el presente acuerdo.
- 📖 Por expropiación según lo determinen las disposiciones sobre la materia.
- 📖 Por enajenación voluntaria o compra directa, cuando el área de cesión obligatoria sea menor de lo requerido para la conformación de las vías.

## **Artículo 87. Responsable Del Sistema Vial Y Del Transporte.**

El Sistema Vial será definido por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal y la Secretaría de Infraestructura y Vías, y el sistema de transporte público por la Secretaría de Transito, en el momento de ejecución de las vías.

**Parágrafo:** En el momento que se hagan los diseños del plan vial el municipio tendrá en cuenta las recomendaciones ambientales hechas por la C.A.M.

### **Programas viales:**

Tiene la función de garantizar la accesibilidad a las Nuevas centralidades urbanas a través de la generación de anillos de reparto que incentiven la inversión privada en grandes proyectos inmobiliarios.

Configurar el plan vial arterial de la ciudad para una proyección de población de 450.000 habitantes a la vigencia del P.O.T.

Garantizar la participación ciudadana en la ejecución y gestión de los proyectos.

### **Proyectos**

- Plan vial Prioritario.
- Plan Vial y de Transporte
- Proyecto de creación de las U.P.Z.

### **Artículo 171. Trámites De Aprobación.**

Se deberán surtir los trámites dispuestos en la Ley 388 de 1997 y sus respectivos decretos reglamentarios.

### **Artículo 220. Descripción.**

Conforman los sistemas constitutivos artificiales rurales, el sistema vial y de transporte, el sistema de centralidades rurales, el conjunto de espacios públicos de esparcimiento y encuentro como los parques, plazas, espacios cívicos, miradores y equipamiento rural y los sistemas de los servicios públicos rurales

### **Artículo 221. Del Sistema Vial Y De Transporte**

Es el sistema de vías que permite la interconexión de corregimientos y veredas entre sí. La función primordial desde el punto de vista vehicular es brindar accesibilidad.

### **Artículo 222. De la Jerarquía Vial Rural**

El sistema vial rural se clasifica de acuerdo con el alcance y con las posibilidades de conexión que presentan. Para la zona rural el sistema vial tendrá cuatro jerarquías:

- Vías Principales
- Vías Secundarias
- Vías Terciarias
- Caminos
- Vías Departamentales
- Vías Nacionales

### **Artículo 223. Conceptualización de los Distintos Tipos de Vías.**

Para los efectos de comprensión y manejo en lo respectivo al sistema vial en la zona rural, refinasen los siguientes tipos de vías:

**Vías Principales:** Son las que comunican veredas entre sí, en uno o más corregimientos.

**Vías Secundarias:** Son las que permiten el acceso directo a las veredas desde las vías principales. Corresponden a las demás vías que permiten la modalidad (Vehicular, animal y peatonal) al interior de las veredas.

### **13. ASPECTOS LEGALES DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE LA CIUDAD DE NEIVA EN EL MARCO DE LA SALUD OCUPACIONAL Y SU ACTIVIDAD ECONÓMICA**

La Salud y la Seguridad del hombre que trabaja son un componente de la sociedad y constituyen uno de los factores de progreso y bienestar de la vida moderna, la Salud Ocupacional y las técnicas para su ejecución giran entorno al hecho mismo de trabajo procurando la protección, controlando los riesgos que afectan el trabajo, obteniéndose máxima seguridad y logrando una consideración más humana dentro de la sociedad.

La prevención y control de los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales, general de los datos causados en la salud de los trabajadores debe preocupar al Estado, a los patrones o las organizaciones de los trabajadores y a los trabajadores mismos. Es importante que el sector de transporte urbano conozca el panorama de la legislación en Salud Ocupacional constituyéndose en un elemento para llevar cualquier acción legislativa, de responsabilidades y determina en el campo de la prevención.

A continuación se citan las normatividades que tienen asociación en el sector:

Ley 9 del 24 de Enero 1979, establece disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo. Esta ley se conoce como la Ley marco de la Salud Ocupacional en Colombia. Tiene por objeto preservar, conservar y mejorar la salud de los individuos en sus ocupaciones; hace referencia a las funciones de los ministerios de salud y el del trabajo y seguridad social, a las obligaciones y compromisos tanto del patrono como de trabajadores; determina disposiciones sobre agentes químicos, físicos y biológicos y las condiciones ambientales como causantes de enfermedad y lesiones. En la parte referente a la Seguridad Industrial se analizan condiciones sobre maquinaria, equipos, herramientas y actividades como el manejo, transporte y almacenamiento de materiales, instalaciones y equipos y los riesgos de accidente o enfermedad.

- Resolución 2400 del 22 de Mayo de 1979 esta resolución establece disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad industrial en los puestos de trabajo con el fin de preservar y mantener la salud física y mental, prevenir accidentes y enfermedades profesionales, logrando mejores condiciones de higiene y bienestar de los trabajadores en sus diferentes actividades. Define las

obligaciones tanto de los patronos como de los trabajadores sobre el tema y el campo de acción de la misma.

- Resolución 2413 del 22 de Mayo de 1979 se reglamenta y normaliza en esta resolución todo lo referente al reglamento de higiene y seguridad para la industria de la construcción. Se definen los aspectos médicos y para médicos en esta actividad, la organización de los programas de Salud Ocupacional y enfatiza sobre los campamentos, las excavaciones, los andamios y escaleras. Trata sobre las demoliciones y residuos y la protección del público.
- Decreto reglamentario 614 del 14 de Marzo 1984, determina bases para la organización y administración de la salud ocupacional en el país. En todas las empresas públicas o privadas se debe constituir un comité de medicina, higiene y seguridad industrial integrado por un número igual de representantes de los patronos y de los trabajadores, cuyo funcionamiento se regirá por las reglamentaciones expedidas conjuntamente por los Ministerios de Salud y Trabajo y Seguridad Social.
- Resolución 2013 del 6 de Junio de 1986, reglamenta la organización y funcionamiento de los comités de medicina, higiene y seguridad industrial en los lugares de trabajo. El comité de medicina, higiene y seguridad industrial es un organismo de coordinación empresarial para la promoción y vigilancia de las normas y reglamento de Salud Ocupacional dentro de la empresa.
- Resolución 08321 del 4 de Agosto de 1983 por lo cual se dictan normas sobre protección y conservación de la audición y preservación de las personas por causa de emisiones de ruidos. En esta resolución se definen términos, áreas y horarios en los que se controla el ruido y los controles en las fuentes emisoras incluyendo, vehículos y áreas residenciales.
- La ley 10 del 1990 inicia en el país una etapa de administración participativa, con la presencia de las comunidades y de las instituciones en torno a los servicios y el cuidado de la salud.
- La constitución de 1991 consagra algunos de los principios formulados en la Ley 10. El conocimiento de la Constitución política es otra de las responsabilidades que debemos asumir todos aquellos que velamos por la salud de los trabajadores y el ambiente que nos rodea. Los artículos que tienen relación con la Salud Ocupacional serán los siguientes: 8, 13, 25, 47, 48, 49, 52, 53, 58, 67, 78, 79, 80, 81, 88, 95, 226, 268, 289, 300, 310, 313, 17, 30, 31, 33, 34, 61, 66.

- La Ley 100 de 1993 que crea el sistema de seguridad social integral que tiene por objeto mejorar la calidad de vida, acorde con la dignidad humana.
- Decreto 1295 de 1994, reglamenta el sistema general de los riesgos profesionales. El gobierno nacional determinó la organización y funcionamiento del sistema así:
  - El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
  - El Ministerio de salud.
  - El consejo Nacional de Riesgos Profesionales
  - Comité Nacional de Salud Ocupacional
  - Fondo de Riesgos Profesionales
  - Juntas de Calificación de Invalidez
  - Superintendencia Bancaria
  - Administradoras de Riesgos Profesionales

Con relación a las Administradoras de Riesgos Profesionales la Ley establece las normas principales que debe cumplir y estas son:

- Afiliar a los trabajadores.
- Administrar las cotizaciones hechas al sistema.
- Garantizar el reconocimiento de prestaciones asistenciales y económicas por concepto de accidentes de trabajo o enfermedad profesional.
- Realizar actividades de prevención y promoción de los Riesgos profesionales a sus empresas afiliadas.
- Normas que tienen que ver con la responsabilidad por el producto y requerimientos de trabajo entre otras la ISO 9000 sobre calidad y la ISO 14000 sobre cuidados ambientales y demás legislación del medio ambiente y las normas ICONTEC sobre aspectos diversos del sector marmolero.
- Decreto 1281 de 1994. Reglamenta las actividades de alto riesgo.



- Resolución 1016 del 31 de Marzo de 1989. Reglamenta la organización, funcionamiento y desarrollo de los programas de Salud Ocupacional. La elaboración y ejecución de los Programas de Salud Ocupacional pueden ser realizados como exclusivos y propios para la empresa. En conjunto con otras empresas o contratados con personas o entidades que prestan tales servicios y que este debidamente autorizadas y reconocidas por el Ministerio de Salud.

El programa de Salud Ocupacional en las empresas y lugares de trabajo está constituido por los subprogramas de medicina preventiva, medicina del trabajo, higiene y seguridad industrial. También deben de contener una planeación, organización, ejecución y evaluación de las actividades de los subprogramas anteriores.

- Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 1555 de 2005. reglamenta el procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir y establece los rangos de aprobación de la evaluación requerida.
- Decreto No. 170 de 2001 (Febrero 5 de 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.
- Decreto No. 172 de 2001 (Febrero 5 de 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.
- Ley 105 de 1993 (Diciembre 30). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- Ley 336 de 1996 (diciembre 20). Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.
- Decreto 3366 (21 de noviembre de 2003). Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.

- Resolución 1050 de 2004 (Mayo 5). Por la cual se adopta Manual de Señalización Vial – dispositivos para la Regulación del Tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5º, 113, 115 y el párrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002.

## 14. METODOLOGÍA

### 14.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

En la realización de la investigación del diagnóstico de la Salud Ocupacional en el sector del transporte urbano en la ciudad de Neiva, durante los dos últimos años se requiere hacer investigación descriptiva, aplicada y explicativa, en la que se reúnen las características de tener una población como es el sector de transporte urbano y una población como es la de los trabajadores dedicados a esta labor.

### 14.2 UNIVERSO – POBLACIÓN Y MUESTRA

El sector cuenta con trece (13) empresas de transporte urbano de pasajeros que reúnen una población dividida, pero nuestro estudio de 13 empresas. Para tomar la información de los gerentes el tamaño de la muestra es del 100%.

Pero teniendo en cuenta los objetivos del estudio, el esquema de la investigación y el alcance de sus contribuciones, se selecciona una muestra probabilística de 12 empresas.

La muestra probabilística son esenciales estos diseños de investigación por encuestas, en donde se hacen estimaciones de variables en la población.

**POBLACION:** La constituyen todas las empresas del sector del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva:

- 📖 AUTOBUSES
- 📖 COOTRANSGANADERA
- 📖 COOTRANSHUILA
- 📖 COOMOTOR
- 📖 FLOTAHUILA
- 📖 COOMULTAX

- 📖 TURS Y TRANS
- 📖 TRASNEIVANA
- 📖 TAXIS LIBRES
- 📖 COOTRASNEIVA LTDA
- 📖 TRANSPORTES OSPER LTDA.
- 📖 RADIO TAXIS NEIVA
- 📖 TAXIS DIAMANTE

**MUESTRA:**

Teniendo en cuenta los objetivos del estudio, el esquema de la investigación y el alcance de sus contribuciones, se selecciona una muestra probabilística.

Las muestras probabilísticas son esenciales en los diseños de investigación por encuestas, en donde se hacen estimaciones de variables en la población.

A continuación se determina el tamaño de la muestra y el respectivo procedimiento de selección de la misma.

La fórmula para determinar el número de empresas de  $n$  es el siguiente:

$$n' = \frac{S^2}{V^2} = \frac{\text{Varianza de la muestra}}{\text{Varianza de la población}}$$

¿Cuál es entonces el número de empresas  $n$  que se tiene que encuestar para tener un error estándar menor de 0.02 dado que la población total es de 2.006 unidades familiares?

N = Población de 13 empresas de transporte público urbano.

Y = Valor promedio de una variable = 1, persona representante de la entidad – empresa.

Se = Error estándar = 0,02

V = Varianza de la población. Su definición  $Se^2$  o sea el cuadrado.

$S^2$  = Varianza de la muestra expresada como probabilidad de ocurrencia de Y.

Sustituyendo se tiene que:

$$n' = \frac{S^2}{V^2} =$$

$$S^2 = P (1-P) = 0,9 (1-0,9) = 0,09$$

$$V = (0,02)^2 = 0,0004$$

$$n' = \frac{0,09}{0,0004} = 225$$

Y ajustando se tiene que:

$$n' = \frac{225}{1+n/N} = \frac{225}{1+225/13} = \frac{225}{1+(225/13)} = \frac{225}{18,307} = 12$$

Es decir que, para la presente investigación, se necesito una muestra de 12 empresas de transporte público urbano.

Este es el primer procedimiento para obtener la muestra probabilística el determinar el tamaño de la misma, con base en estimados de la población.

El segundo procedimiento estriba en como y donde seleccionar 13 empresas de estudio, para lo cual se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

### 14.3 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE DATOS

**Fuentes Primarias:** obligación de las actividades, mediante encuestas (ver anexo 1) y entrevista directas con empleados delegados por los gerentes de empresas del sector del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva.

**Fuentes Secundarias:** Documentos relacionados con el sector de transporte urbano, páginas web, estadísticas DANE, Ministerio de Transporte, sobre movilidad, afiliaciones, entre otros (ver bibliografía).

### 14.4 ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

En la realización de este trabajo se incurrió en gastos administrativos que incluyeron fotocopias, transportes, procesamiento, transcripción de la información y documento, arrojando una inversión de aproximadamente Setecientos Mil Pesos (\$700.000).

## 14.5 PROCEDIMIENTO

Una vez seleccionado el diseño de investigación apropiado y la muestra adecuada, de acuerdo el problema de estudio e hipótesis, la siguiente etapa consistió en recolectar los datos pertinentes sobre variables involucradas en la investigación.

Recolectar los datos implica realizar tres actividades estrechamente vinculadas entre si:

- Seleccionar como instrumentos de medición: Una encuesta, con el objetivo de recoger datos cuantitativos para obtener la apreciación de algunos conceptos manejados por las Empresas.
- No se aplicó prueba piloto, debido a que el instrumento ha sido elaborado y avalado por el Consejo Colombiano de Seguridad.

Posteriormente., se llevó a cabo la aplicación de las encuestas con el propósito de recoger datos para su respectivo análisis y valoración de los mismos. A continuación se realizó el procesamiento de la información obtenida (tabulación) y se efectuaron los respectivos cruces de variables según los objetivos e hipótesis por medio de un programa estadístico; la información cualitativa que se obtuvo a través de la encuesta semiestructurada se interpretó con base en los objetivos, hipótesis, el marco teórico v la realidad del contexto

Finalmente se llevó a cabo la interpretación y de los datos, teniendo en cuenta tres factores:

- Nivel de medición de las variables,
- La manera como se formularon las hipótesis.
- El interés de los investigadores,

En primer término, se describieron los datos y posteriormente se efectuaron los análisis estadísticos para relacionar las variables, teniendo en cuenta los objetivos e hipótesis.

El análisis estadístico corresponde a:

- Descripción de datos, valores o puntuaciones obtenidas para cada variable mediante la utilización de tablas y/o cuadros.  
Porcentajes.

Tablas de frecuencia

Cuadros de doble entrada

Promedios aritméticos

Gráficos variados (histogramas., pastel.)

### **Método Estadístico**

Tabla Frecuencia y Promedios, Gráfico de Pastel

### **Proceso**

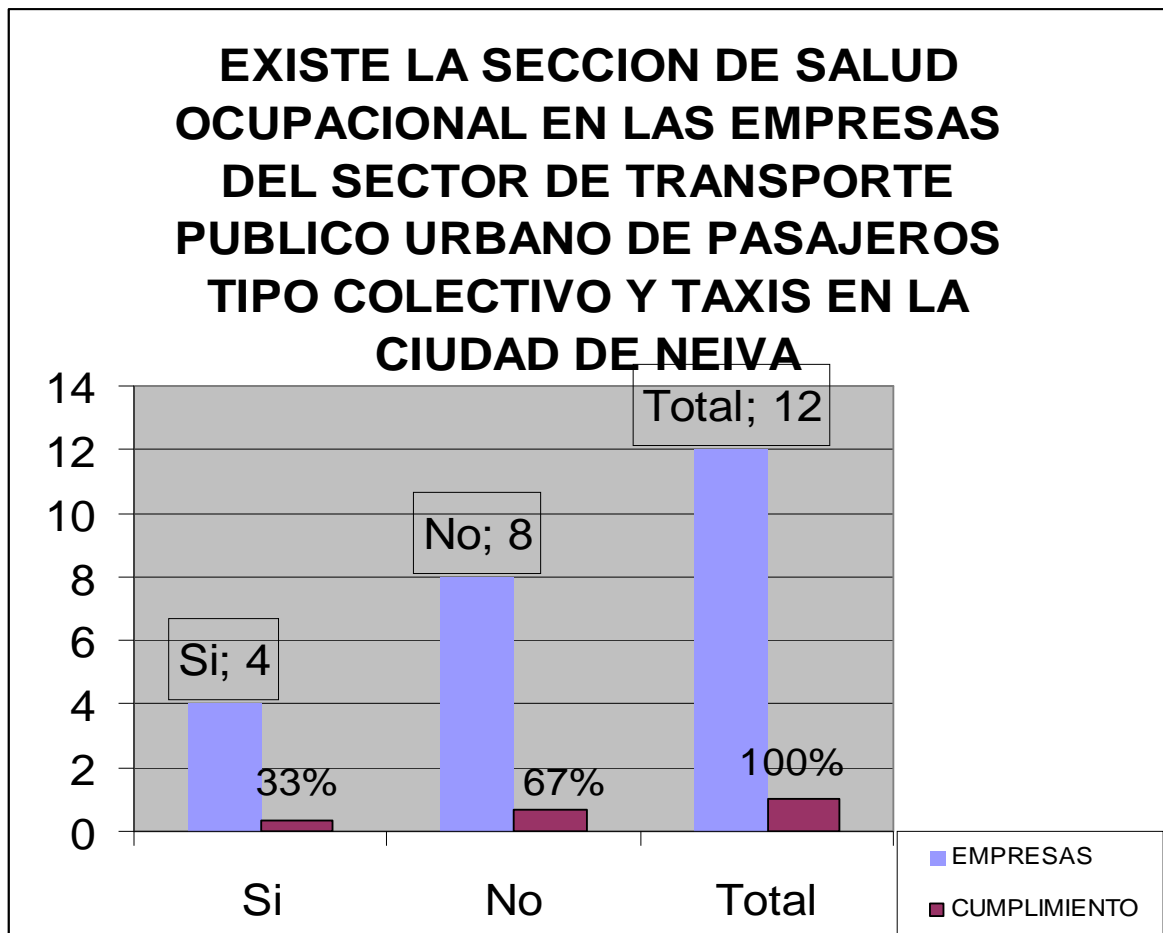
Se utilizó el paquete estadístico SPSS, con este software se garantiza confiabilidad en el procesamiento.



## 15. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

**Cuadro 1.** Existe la sección de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros tipo colectivo y taxis en la ciudad de Neiva

EXISTE	EMPRESAS
Si	4
No	8
Total	12



**Cuadro 2.** Liderazgo y compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
Existe una política Salud Ocupacional por parte de los directivos de la empresa que incluya firma, divulgación y publicada	3	9	25%
Otra política a juicio de la empresa?	3	9	25%

**Cuadro 3.** Objetivos y metas de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
La empresa establece objetivos para la gestión de seguridad y salud ocupacional de acuerdo al diagnóstico de condiciones de trabajo y requisitos legales?	4	8	33%
La empresa ha establecido metas cuantificables para el cumplimiento de los objetivos definidos anteriormente?	4	8	33%
La empresa ha establecido un plan de acción para el cumplimiento de los objetivos que incluya acciones	4	8	33%
La empresa ha establecido un plan de acción para el cumplimiento de los objetivos que incluya recursos	4	8	33%
La empresa ha establecido un plan de acción para el cumplimiento de los objetivos que incluya responsables	4	8	33%
La empresa ha establecido un plan de acción para el cumplimiento de los objetivos que incluya cronograma	4	8	33%

**Cuadro 3<sup>a</sup>.** Periodicidad en las empresas para realizar análisis del grado de cumplimiento de los objetivos y metas?

<b>Periodicidad</b>	<b>No. De empresas</b>
Mensualmente	1
Trimestralmente	1
Semestralmente	2
No informa	8
Cumplimiento %	33%

**Cuadro 4.** Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.

<b>Frecuencia que se llevan a cabo las reuniones generales con respecto a los temas de seguridad y salud ocupacional?</b>	<b>No. De empresas</b>
Mensualmente	1
Bimestralmente	0
Trimestralmente	2
No informa	9
Cumplimiento %	25%

**Cuadro 4<sup>a</sup>.** Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
La empresa tiene un programa de inspecciones gerenciales que incluya evaluación de las condiciones de Salud Ocupacional en las áreas de trabajo?	3	9	25%
Ejecutan las inspecciones gerenciales?	4	8	33%
Los empleados están familiarizados con las políticas que tiene la empresa	4	8	33%
La gerencia realiza mínimo una revisión al año del sistema	4	8	33%
La gerencia realiza mínimo una revisión al año del sistema e incluye políticas	3	9	25%
La gerencia realiza mínimo una revisión al año del sistema e incluye objetivos	3	9	25%

La gerencia realiza mínimo una revisión al año del sistema e incluye análisis estadístico de accidentalidad.	4	8	33%
--	---	---	-----

**Cuadro 5.** Organización, responsabilidad y recursos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.

ASPECTOS EVALUADOS	SI	NO	CUMPLIMIENTO
La empresa tiene asignado un presupuesto para el desarrollo del programa de salud ocupacional.	4	8	33%
En la empresa se verifica la ejecución del presupuesto	4	8	33%
La empresa tiene asignado un coordinador del programa de seguridad, salud ocupacional.	3	9	25%
La empresa tiene asignadas las responsabilidades en seguridad, salud ocupacional a la alta gerencia	2	10	17.0%
La empresa tiene asignadas las responsabilidades en seguridad, salud ocupacional al nivel gerencial medio	1	11	8.0%
La empresa tiene asignadas las responsabilidades en seguridad, salud ocupacional al personal operativo	4	8	33%
La empresa tiene asignadas las responsabilidades en seguridad, salud ocupacional al coordinador del programa	4	8	33%
La empresa evalúa el cumplimiento de estas responsabilidades de acuerdo al procedimiento	4	8	33%

**Cuadro 6.** Requisitos básicos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
Hay identificación de los requisitos legales y de otra índole en seguridad y salud ocupacional aplicables a la empresa	4	8	33%
Están todos los empleados afiliados al sistema general de riesgos profesionales	4	8	33%
Están todos los empleados afiliados al sistema general de salud	4	8	33%
Están todos los empleados afiliados al sistema general de pensiones	4	8	33%
Existe un programa de salud ocupacional que incluya un subprograma de medicina preventiva y del trabajo	4	8	33%
Existe un programa de salud ocupacional que incluya un subprograma de seguridad industrial	4	8	33%
Existe un programa de salud ocupacional que incluya un subprograma de higiene industrial	4	8	33%
Existe un programa de salud ocupacional que incluya un cronograma de actividades actualizado anualmente, acorde con el diagnóstico de condiciones de trabajo	3	9	25%
En la empresa realiza monitoreo al cumplimiento del cronograma de actividades	4	8	33%
La empresa tiene el reglamento de higiene y seguridad industrial actualizado y publicado	4	8	33%

Esta establecido el comité paritario de salud ocupacional y/o vigía	4	8	33%
El comité paritario de salud ocupacional y/o vigía reúne el requisitos de se reunirse semanalmente	2	10	16%
El comité paritario de salud ocupacional y/o vigía reúne el requisitos de hacer seguimiento a los compromisos adquiridos en las reuniones	3	9	25%
El comité paritario de salud ocupacional y/o vigía reúne el requisitos de llevar el registro del comité actualizado	4	8	33%
Tienen los empleados de la empresa conocimiento del COPASO o vigía	4	8	33%

**Cuadro 7.** Diagnóstico de las condiciones de trabajo, identificación de peligros, evaluación y control de riesgos de las empresas del transporte público urbano de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
Las empresa tiene un procedimiento para la continua identificación de peligros, evaluación y control de los riesgos	4	8	33%
La empresa tiene identificados o se identifican continuamente los peligros de acuerdo al procedimiento	4	8	33%
Han evaluado continuamente los riesgos identificados	4	8	33%
Corresponde la identificación y valoración de los riesgos a la actividad económica de la empresa	4	8	33%
En la empresa están establecidas las medidas de intervención para controlar los riesgos identificados	4	8	33%
La empresa han implementado las medidas de intervención definidas	4	8	33%
La empresa hace seguimiento a las medidas de intervención?	4	8	33%



**Cuadro 8.** Competencias, programa de inducción, motivación y entrenamiento en Salud Ocupacional de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
La empresa a identificado las competencias para todo el personal en Salud Ocupacional en términos de educación	2	10	16%
La empresa a identificado las competencias para todo el personal en Salud Ocupacional en términos de experiencia	1	11	8%
La empresa a identificado las competencias para todo el personal en Salud Ocupacional en términos de entrenamiento	2	10	16%
Las empresas tienen identificadas las necesidades de capacitación y entrenamiento	4	8	33%
El personal que realiza las capacitaciones es competente	4	8	33%
La empresa tiene un programa de inducción por escrito que incluya generalidades de la empresa	4	8	33%
La empresa tiene un programa de inducción por escrito que incluya aspectos de seguridad	4	8	33%
La empresa tiene un programa de inducción por escrito que incluya salud ocupacional.	3	9	25%
La empresa tiene un programa de inducción por escrito que incluya políticas de seguridad, salud ocupacional , reglamento de higiene y seguridad industrial	4	8	33%

**Cuadro 9.** Subprogramas de medicinas preventivas y del trabajo en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
Las empresas realizan evaluaciones médicas ocupacionales de ingresos	3	9	25%
Las empresas realizan evaluaciones médicas ocupacionales periódicamente	2	10	16%
Las empresas realizan evaluaciones médicas ocupacionales de retiros	3	9	25%
Existe un mecanismo de garantía de confiabilidad de las historias clínicas ocupacionales?	3	9	25%

**Cuadro 10.** Actividades de promoción y prevención en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
Se han identificado los riesgos de salud pública en la región donde labora?	3	9	25%
La empresa realizan actividades de promoción y prevención en campañas de alcohol y drogas	4	8	33%
La empresa realizan actividades de promoción y prevención en actividades de inmunización de enfermedades propias de la región, de acuerdo con los riesgos identificados	3	9	25%
La empresa realizan actividades de promoción y prevención en otras actividades para riesgos de salud publica	1	11	8%

Conocen los empleados los riesgos de salud pública a que están expuestos	3	9	25%
La empresa han implementado medidas de control para los riesgos de salud pública?	3	9	25%

**Cuadro 11.** Programas de vigilancia epidemiológica en las empresas transporte público urbano de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
La empresa ha realizado un diagnóstico de salud	2	10	16%
La empresa tienen protocolos de vigilancia epidemiológica ocupacional de la empresa de acuerdo a los riesgos identificados	2	10	16%
Han implementado sistemas de vigilancia epidemiológica	2	10	16%
Conocen los empleados los programas de vigilancia epidemiológica que actualmente tiene la empresa	2	10	16%
Participan los empleados en las actividades planteadas por el programa de vigilancia epidemiológica	2	10	16%

**Cuadro 12.** Registros y estadísticas en salud de las empresas transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMI ENTO</b>
La empresa tienen análisis estadísticos de primeros auxilios	2	10	16%
La empresa tienen análisis estadísticos de morbimortalidad	2	10	16%
La empresa tienen análisis estadísticos de Ausentismo laboral	3	9	25%
La empresa genera un plan de acción resultante del análisis estadístico	2	10	16%

**Cuadro 13.** Subprograma de higiene industrial de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
La empresa han realizado mediciones a los riesgos higiénicos identificados de acuerdo con la actividad económica de la empresa	3	9	25%
La empresa aplican sistemas de control eficaces para minimizar el efecto de los riesgos identificados	2	10	16%
La empresa identifican actividades críticas en trabajo realizados en la empresa	3	9	25%
Las empresas documentan procedimientos seguros para ejecutar tareas críticas	3	9	25%
En la empresa existen registros de divulgación de procedimientos	4	8	33%
La empresa tiene por escrito un programa de mantenimiento preventivo para equipos eléctricos	3	9	25%
La empresa tiene por escrito un programa de mantenimiento preventivo para instalaciones	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un programa de mantenimiento preventivo para equipos de emergencia	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un programa de mantenimiento preventivo para redes eléctricas	2	10	16%
La empresa ha identificado técnicamente las necesidades de equipo de protección personal de acuerdo a los factores de riesgos existentes	3	9	25%
En la empresa los EPP son adecuados para las labores desarrolladas	3	9	25%

La empresa lleva un registro de la entrega de los EPP a los trabajadores	2	10	16%
La empresa lleva registro sobre instrucciones a los trabajadores sobre el uso y mantenimiento del EPP	2	10	16%
La empresa realizan inspecciones del estado y uso de los EPP	3	9	25%
La empresa poseen y están disponibles las hojas de seguridad de los materiales y productos utilizados	2	10	16%
La empresa capacita a los empleados en el conocimiento y uso de las hojas de seguridad, acorde a la labor realizada	2	10	16%

**Cuadro 14.** Inspecciones en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLI MIENTO</b>
La empresa tiene un programa de inspecciones	3	9	25%
La empresa lleva un registro de las inspecciones realizadas	2	10	16%
La empresa analizan informes periódicos de inspecciones para identificar condiciones anormales y sus causas	2	10	16%
La empresa hace seguimiento a las acciones remediales	3	9	25%
La empresa informa a la gerencia sobre los resultados del análisis de informes de inspecciones	3	9	25%
En la empresa se evidencia en el área de trabajo de almacenamiento adecuado de acuerdo a las normas de seguridad	3	9	25%
En la empresa se evidencia en el área de trabajo de cerramiento, señalización y demarcación adecuada	4	8	33%
En la empresa se evidencia en áreas de trabajo aseadas y en orden	3	9	25%
En la empresa se evidencia en el área de trabajo de disposición de residuos	4	8	33%



**Cuadro 15.** Planes de emergencia en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
La empresa tiene por escrito un plan de emergencias que contemple objetivos generales y específicos	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un plan de emergencias que contemple alcances	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un plan de emergencias que contemple la estructura organizacional para atender la emergencia	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un plan de emergencias que contemple programa para la realización de simulacros	2	10	16%
La empresa tiene por escrito un plan de emergencias que contemple identificación y evaluación de los escenarios de emergencias	2	10	16%
En la empresa existe un mecanismo de reporte de todas las emergencias que ocurran	2	10	16%
Cuenta la empresa con los equipos requeridos para atender una emergencia en primera instancia	3	9	25%
La empresa cuenta con el recurso humano entrenado para atender emergencias	3	9	25%
En la empresa se realizan y se llevan registros de simulacros	3	9	25%
La empresa llevan registros correctivas derivadas de los simulacros	2	10	16%

Contempla el plan de emergencias un mecanismo para llevar información actualizada de entidades de apoyo y socorro en atención de emergencias disponibles a los trabajadores	3	9	25%
Contempla el plan de emergencias un mecanismo para llevar información actualizada de listado de miembros de las brigadas de apoyo interno y de los funcionarios de la empresa del nivel ejecutivo	3	9	25%
Contempla el plan de emergencias un mecanismo para llevar información actualizada de mapas, planos y dibujos de las instalaciones donde se identifiquen los equipos, áreas de riesgo, número de personas, salidas de emergencias, rutas de evacuación, señalización, etc	2	10	16%
Tienen los empleados acceso a los números telefónicos de las entidades de apoyo y socorro en atención de emergencias	4	8	33%
Conocen los empleados los procedimientos para atender las emergencias en que se vea involucrada su área de trabajo	3	9	25%
La señalización para evacuación se visualiza e identifica plenamente en todas las áreas del edificio	3	9	25%
Los brigadistas tienen conocimientos y entrenamiento en primeros auxilios	3	9	25%
Los brigadistas tienen conocimientos y entrenamiento en combate de incendios	3	9	25%
El equipo contra incendios se encuentra debidamente ubicado y señalizado? Tiene las fechas de recarga en un lugar visible	4	8	33%

**Cuadro 16.** Accidentalidad en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

<b>ASPECTOS EVALUADOS</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>CUMPLIMIENTO</b>
La empresa tiene un procedimiento para investigar accidentes e incidentes	3	9	25%
La empresa lleva registro estadístico de accidentes y casi accidentes ocurridos	3	9	25%
La empresa hace seguimiento a las recomendaciones generadas en la investigación de accidentes	3	9	25%
La empresa tiene certificación de la ARP de los accidentes ocurridos en los tres últimos años vencidos	3	9	25%
En la empresa han disminuido los indicadores estadísticos del IF e IS de accidentalidad del último año vencido con respecto a los dos anteriores	3	9	25%
En la empresa han disminuido los indicadores estadísticos de pérdidas (daños a la propiedad daños al ambiente, daños al proceso, daños a terceros) del último año vencido con respecto a los dos años anteriores como consecuencias de accidentes	4	8	33%
En la empresa hay programas regulares de prevención contra riesgos profesionales	4	8	33%
En el diseño, montaje y operación de los sistemas de vigilancia epidemiológica.	2	10	16%
En el diseño, montaje y operación de los sistemas de vigilancia epidemiológica tiene montajes	1	11	8%

En el diseño, montaje y operación de los sistemas de vigilancia epidemiológica tiene operaciones	2	10	16%
Fomento de estilos de trabajo y vida saludable	4	8	33%
La empresa dio a conocer a los trabajadores las políticas de salud ocupacional, deberes y derechos? Por que medio	4	8	33%
Han verificado la existencia y funcionamiento del programa de salud ocupacional	4	8	33%
Conoce que se celebra el 28 de julio de cada año	1	11	8%

## 16. CONCLUSIONES

- El 33% de las empresas del sector transporte público urbano de pasajeros cuentan con la sección de salud ocupacional.
- El 25% de las empresas cuentan con liderazgo y compromiso gerencial referente a su política en salud ocupacional.
- El 33% de las empresas objeto del estudio cumplen con los objetivos, metas y planes de acción en materia de salud ocupacional.
- En cuanto a los elementos visibles de compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector de transporte público urbano, en cuanto a su frecuencia de reuniones con respecto a temas de salud ocupacional se comparte de forma mensual una empresa, dos empresas trimestralmente y el 67% no cumple con las reuniones.
- Dentro de los elementos visibles de compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en este sector tan solo el 25% de las empresas realizan una revisión al año del cumplimiento de los objetivos en salud ocupacional y las cuatro empresas revisen el análisis esta historia de accidentalidad.
- El 33% de las empresas del sector del transporte publico urbano de pasajeros cuentas con un presupuesto asignado,el 33% verifican el presupuesto, el 25% tienen un coordinador designado para el programa de salud ocupacional, el 25% tienen responsabilidades asignadas a la alta gerencia, el 8% tiene responsabilidades a nivel gerencial medio, el 33% tiene responsabilidades a nivel operativo, el 33% tiene responsabilidades asignadas al coordinador, el 33% evalúa el cumplimiento de las responsabilidades,
- El 33% de las empresas objeto del estudio en el sector del transporte público urbano de Neiva cumplen con los requisitos básicos de las dependencias de salud ocupacional en cuanto a la identificación de los requisitos legales y de otra índole en salud ocupacional y seguridad industrial aplicables a la empresa, todos los empleados están afiliados al sistema general de riesgos profesionales, sistema general de salud, sistema general de pensiones, como también existe un programa de salud ocupacional que incluye los subprogramas de medicina

preventiva y de trabajo, seguridad industrial e higiene industrial; tan solo tres empresas incluyen un cronograma de actividades actualizado anualmente acorde al diagnóstico de condiciones de trabajo del programa de salud ocupacional existente.

- El 33% de las empresas cumplen con el reglamento de higiene y seguridad industrial actualizado y publicado como con el establecimiento del comité paritario de salud ocupacional y vigía, dos empresas tan solo se reúnen semanalmente dentro del objeto del comité paritario de salud ocupacional.

- En cuanto al comité paritario de salud ocupacional y los vigías el 33% de las empresas de transporte urbano objeto del estudio cumplen con llevar registros, sus empleados tienen conocimiento de éste, y tres empresas tan solo reúnen los requisitos de hacer seguimiento a los compromisos adquiridos en las reuniones de éste.

- El 33% de las empresas de transporte urbano de Neiva, objeto del estudio, cumplen con el diagnóstico de las condiciones de trabajo, identificando peligros, evaluación y control de riesgos.

- El 33% de las empresas tienen un programas de inducción, motivación y entrenamiento en salud ocupacional, el 16% de las empresas identifican las competencias del personal, en términos de experiencia el 8% identifican las competencias, en términos de entrenamiento el 16% identifican las competencias, el 33% identifican las necesidades de entrenamiento y capacitación.

- El subprograma de medicina preventiva y del trabajo en las empresas del transporte público urbano de Neiva tan solo tres empresas cumplen las actividades de realizar evaluaciones medicas ocupacionales de ingreso-retiro, y en cuanto a evaluaciones médicas ocupacionales periódicas, tan solo dos empresas lo realizan.

- Las actividades de promoción y prevención en las empresas de transporte público urbano de Neiva tan solo el 25% de las empresas aplican aspectos de identificación de los riesgos de salud pública en la región, donde labora, el 33% tienen actividades de promoción y prevención el 25% realizan actividades de inmunización de enfermedades propias de la región de acuerdo con los riesgos identificados, el 25% tiene conocimiento de los riesgos de salud pública a que están expuestos el 25% implementan medidas de control para los riesgos de la salud pública, el 33% de las empresas realizan actividades de promoción y prevención en campañas de alcohol y drogas.

- En cuanto a programas de vigilancia epidemiológica el 16% de las empresas de transporte público urbano de Neiva realizan diagnóstico de salud, el 16% de las empresas tiene protocolos de vigilancia epidemiológica, los implementan, los empleados los conocen y participan de las actividades planteadas.

- El 16% de las empresas tiene análisis estadístico de primeros auxilios, y auxilios y de morbimortalidad, el 25% tienen análisis estadísticos de ausentismo laboral, el 16% tiene un plan de acción resultante del análisis estadístico.

- El subprograma de higiene industrial y seguridad industrial en las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva cumplen los siguientes aspectos:

El 25% de las empresas ha realizado mediciones a los riesgos higiénicos identificados.

El 16% de las empresas aplican sistemas de control eficaces para minimizar los efectos.

El 25% de las empresas identifican actividades críticas.

El 25% de las empresas documentan procedimientos seguros para actividades críticas.

El 33% de las empresas divulgan los procedimientos seguros de las actividades.

El 25% de las empresas tienen procedimiento escrito de mantenimiento preventivo de los equipos eléctricos.

El 16% de las empresas tienen procedimiento escrito de mantenimiento preventivo de las instalaciones.

El 16% de las empresas tienen procedimiento escrito de mantenimiento preventivo para equipos de emergencia.

El 16% de las empresas tienen procedimientos escritos de mantenimiento preventivo para sus redes eléctricas.

El 25% de las empresas identifican técnicamente las necesidades de EPP.

El 25% de las empresas tiene EPP adecuados para sus actividades.

El 16% de las empresas llevan registros de entrega de EPP.

El 16% de las empresas tiene registros de capacitación en EPP.

El 25% de las empresas realizan inspecciones de EPP.

El 16% de las empresas poseen las hojas de seguridad de los productos que utilizan, y capacitan a los empleados.

- Respecto a las inspecciones en las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva el 25% tienen un programa, realiza seguimiento a las acciones remediales, informan a la gerencia del resultado de las inspecciones, evidencian el almacenamiento de acuerdo a las normas de seguridad, evidencian el aseo, la limpieza y el orden, el 16% de las empresas llevan registros de las inspecciones, analizan los informes de las inspecciones, el 33% de las empresas evidencian la señalización y la demarcación de las áreas de trabajo y las disposición de los residuos.

- El plan de emergencias en las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva el 16% de las empresas tiene un plan de emergencia escrito donde contemplan objetivos generales, específico, alcance, estructura, realización de simulacros, evalúa los escenarios de emergencia, cuentan con un mecanismo de reporte, llevan registros de las acciones correctivas derivadas de los simulacros, el 25% de las empresas cuentan con equipos para atender emergencias, con el personal entrenado y registros de los simulacros realizados,

- El 25% de las empresas tienen un plan de emergencia que contempla un mecanismo para llevar información actualizada de entidades de apoyo, miembros de las brigadas y funcionarios de la empresa, los empleados conocen los procedimientos para atender emergencias, la señalización de evacuación se visualiza, los brigadistas tiene entrenamiento en primeros auxilios, contraincendio.

El 33% de las empresas, los empleados tiene acceso a los números telefónico de las entidades de socorro y los equipos de contraincendio están debidamente ubicados.

El 16% de las empresas el plan de emergencias contemplan mapas, planos de las instalaciones donde identifiquen equipos, rutas de evacuación y salidas de emergencias.



- En cuanto a accidentalidad en las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva el 25% de las empresas cuentan con procedimiento para investigar incidentes accidentes de trabajo, llevan registros de accidentes, realiza seguimiento a las investigaciones de los accidentes, cuentan con certificación de la ARP de los accidentes reportados en los últimos tres años y el IF- IS han disminuido con respecto al año anterior.

El 33% de las empresas han disminuido los indicadores de pérdida (daños a la propiedad, al proceso y a terceros.) existen programas de prevención contra riesgos profesionales.

- El 8% de las empresas conocen que se celebra el 28 de julio de cada año.

## 17. RECOMENDACIONES

- Se requiere la pronta y oportuna presencia de los entes reguladores de la salud ocupacional en el sector del transporte público urbanote pasajeros de Neiva para el diseño, planeación, ejecución y verificación de los aspectos de la salud ocupacional en los componentes administrativos, operativos, legales, económicos de estas empresas.
- Mediante la secretaría de transporte municipal es importante la intervención de ésta para las empresas de transporte público urbano en su competencia correspondiente a la salud ocupacional dentro de la actividad económica de este sector.
- Es importante que todas las empresas del sector de transporte público urbano de la ciudad de Neiva, cuentan con un departamento y/o sección de la salud ocupacional con el fin de dar cumplimiento a los aspectos prevencionistas y legales de su actividad económica.
- Como también es importante que por parte de los representantes legales de estas empresas se contempla un compromiso y liderazgo gerencial de la salud ocupacional como son en la política, objetivo y metas de la salud ocupacional diagnosticada, las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores expuestos a los diversos riesgos ocupacionales.
- Los objetivos y metas de la salud ocupacional debe ser revisados de forma más periódica para medir el grado de cumplimiento de estos por parte de las empresas del sector transporte urbano ya que si no se desarrolla en estas condiciones no se estarían alcanzando los planes de acción que se formulen y se implementan.
- Debe existir más compromiso por parte del nivel gerencial tanto alto como medio en aspectos de organización, responsabilidad y recursos de la salud ocupacional para las empresas del sector transporte urbano de Neiva.
- El comité paritario de salud ocupacional debe reunirse semanalmente cumpliendo el requisito legal, como también hacer seguimiento a los compromisos adquiridos en cada reunión de éste, con el fin de evaluar las actividades con que se comprometen las partes ya si cumplir su objeto de COPASO.

- Se debe cumplir con un cronograma de actividades, actualizado anualmente acorde al diagnóstico de condiciones de trabajo para el programa de salud ocupacional que formule las empresas de este sector.
- Las empresas del sector de transporte urbano de Neiva, deben de identificar las competencias para todo el personal en salud ocupacional y medio ambiente ente mínima experiencia.
- Se deben de ajustar y/o condiciones los programas de inducción, motivación y entrenamiento en salud ocupacional y medio ambiente para el personal de las organizaciones de transporte público urbano mediante los hallazgos de condiciones de trabajo y salud de la población expuesta.
- Se requiere un mayor compromiso por parte de las empresas por parte del sector de transporte público urbano en cuanto a diversos aspectos del subprograma de medicina preventiva y del trabajo, en cuanto a evaluaciones médicas ocupacionales, actividades de promoción, prevención de riesgos de salud pública, inmunización de enfermedades propias de la región, e implementar medidas de control para los riesgos de la salud pública, y desarrollar más campañas de promoción y prevención en cuanto a alcohol y droga.
- Tener definido y dar a conocer a la población expuesta los riesgos ocupacionales asociados a este sector de los protocolos y programas de vigilancia epidemiológica.
- Se recomienda para las empresas de este sector llevar, analizar y generar un plan de acción de los registros y estadísticas en salud ocupacional puesto que son una herramienta como técnica de prevención en cuanto a morbilidad, accidentalidad, ausentismo y primeros auxilios.
- En cuanto al subprograma de higiene y seguridad industrial, se recomienda para las empresas de este sector mejorar algunos aspectos relacionados como los programas de mantenimiento preventivo para instalaciones, equipos de emergencia, redes eléctricas, sistemas de control eficaces para minimizar el efecto de los riesgos identificados, elementos de producción personal, hojas de seguridad de los materiales y productos utilizados.
- También es importante gestionar un mejor programa de inspecciones para las empresas de este sector en sus diversos componentes como registro, informes periódicos, seguimiento a las acciones remediales, análisis de los informes por parte de la gerencia, entre otros.

- En cuanto a los planes de emergencias para las empresas de transporte público urbano de Neiva, se recomienda resolver los diversos aspectos que contempla un plan de emergencia desde sus objetivos, alcances, estructura organizacional, identificando amenazas, recursos que se requieran para intervenir las emergencias, conformación, capacitación, acción entrenamiento de brigadas y planes de acción para intervenir.
- Implementar el diseño, montaje y operación de los sistemas de vigilancia epidemiológica.
- Ajustar lo correspondiente en cuanto a accidentalidad en aspectos como procedimientos para investigar accidentes e incidentes, registros estadísticos, seguimiento a las recomendaciones generadas en la investigación de accidentes, evaluar los indicadores estadísticos de frecuencia y severidad de accidentes.
- Fomentar los estilos de trabajo y vida saludable a la población vulnerable de este sector.
- Por parte de las autoridades locales deben de mejorar las condiciones de diseño, construcción y mantenimiento de los corredores viales para minimizar los accidentes como también mejorar los sistemas de control vial en cuanto a medidas de control como son la señalización vial, instalación de semáforos, demarcaciones y sensibilización cultural vial, en cuanto a manejo defensivo.

## BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR BOTERO, Jairo. Administración de la Prevención de los Riesgos Profesionales. Impresiones Quirama. 1995

Alcaldía del Municipio de Neiva. Plan de Desarrollo Municipal 2004-2007

Alcaldía del Municipio de Neiva. Plan de Ordenamiento Territorial. 2004- 2007

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. DANE. Anuario Estadístico. Ministerio de Transporte. Neiva, Huila. 2004 - 2005-2006.

Empresas de sector transporte urbano de pasajeros, Coomotor, Cootranshuila, FlotaHuila, autobuses, Cootransneiva, Cootransganadera, Tour y Trans, Transneivana, Radio Taxis Neiva, Taxis Libres, Taxis Diamantes, etc.

Legislación en Salud Ocupacional. Ayala Cáceres, Carlos.

Ministerio de la Protección y Seguridad Social, Oficina Regional Huila.

Ministerio de Transporte. Dirección de Transporte y Tránsito Huila. Informe de Cantidad de vehículos por clase y medida. Movimiento de parque automotor de pasajeros. Junio 2006.

Secretaría de Tránsito y Transporte. Plan de Acción de Tránsito. 2004-2007

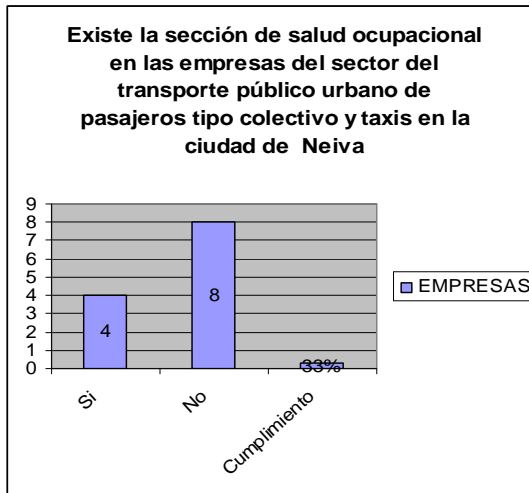
# **ANEXOS**

**Anexo A.** Formato instrumento de investigación sector transporte

**Anexo B. Lista de gráficos**

**RESULTADOS DE LA TABULACIÓN**

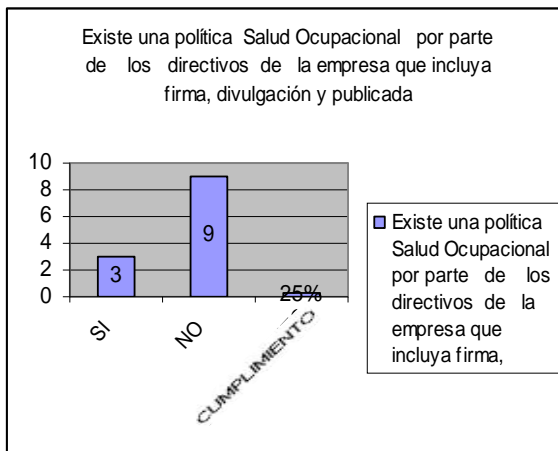
**Gráfico No. 1.**



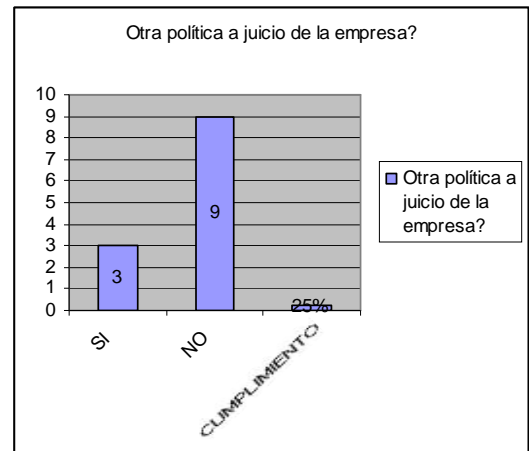
**Gráfico No. 2**

Liderazgo y compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva

**A.**



**B.**

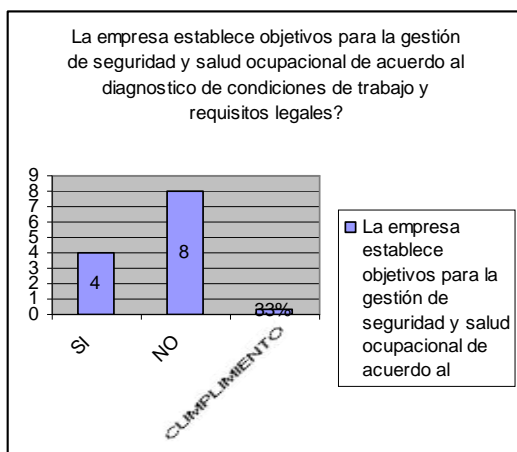




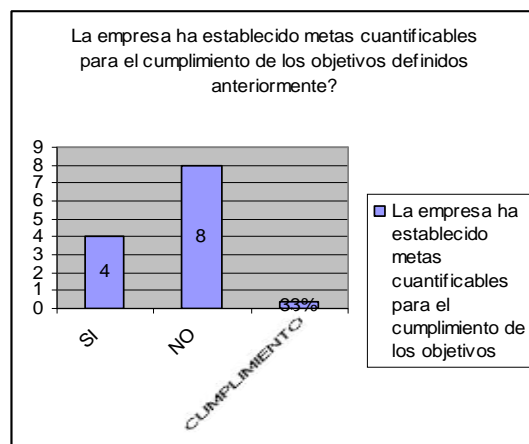
**Gráfico 3.**

Objetivos y metas de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva

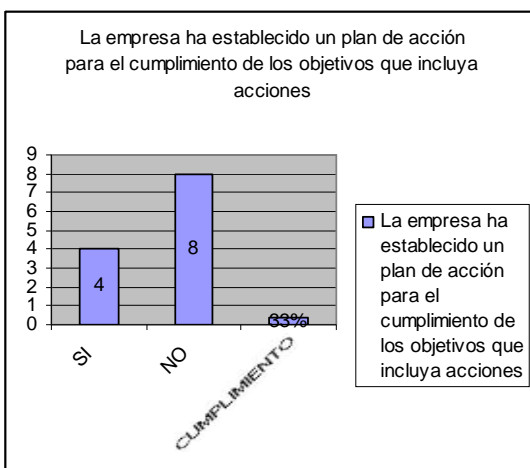
**A.**



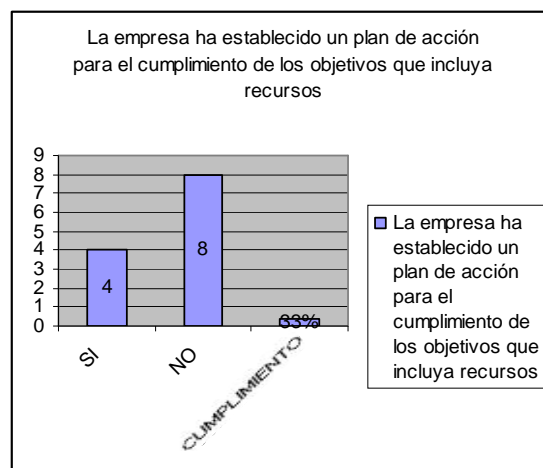
**B.**



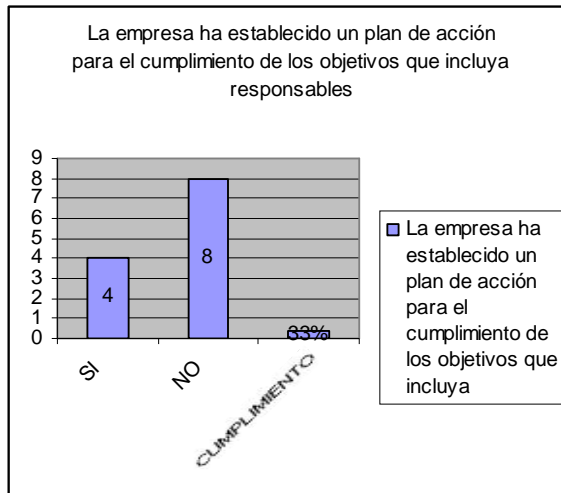
**C.**



**D.**



E.



F.

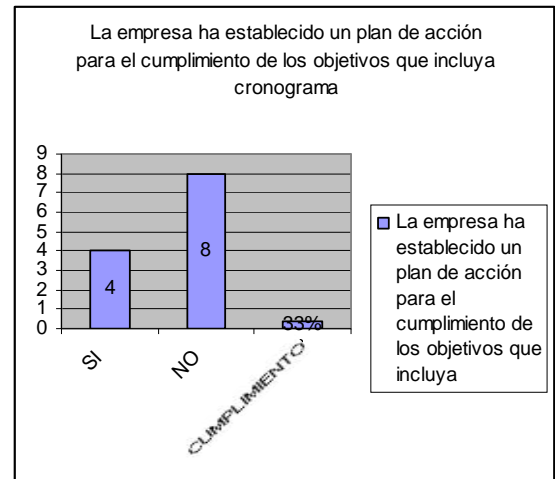
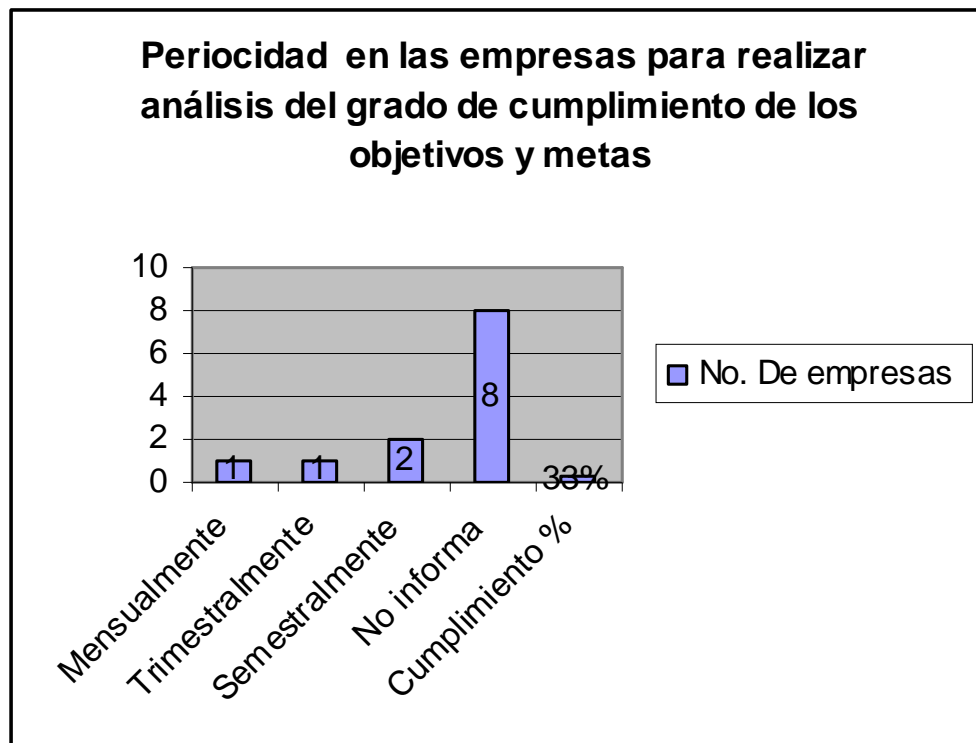


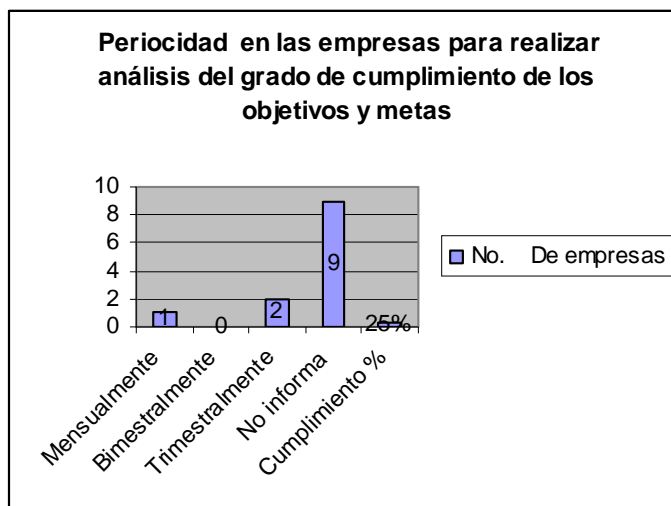
Gráfico 3a.

Periodicidad en las empresas para realizar análisis del grado de cumplimiento de los objetivos y metas?



**Grafico 4.**

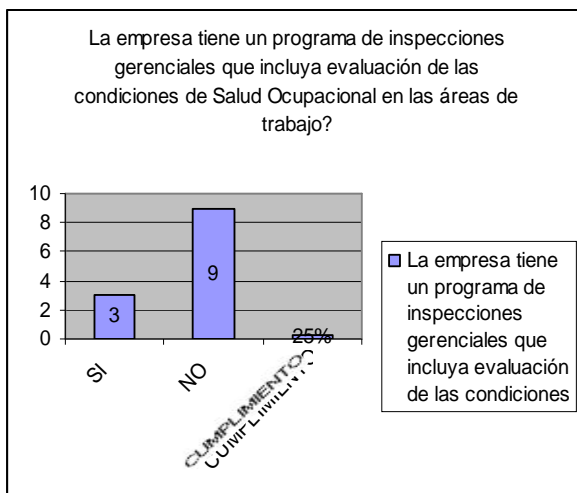
Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.



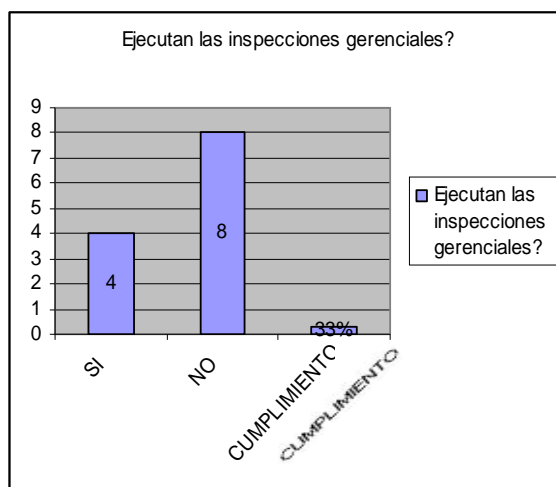
**Grafico 4a.**

Elementos visibles del compromiso gerencial de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva.

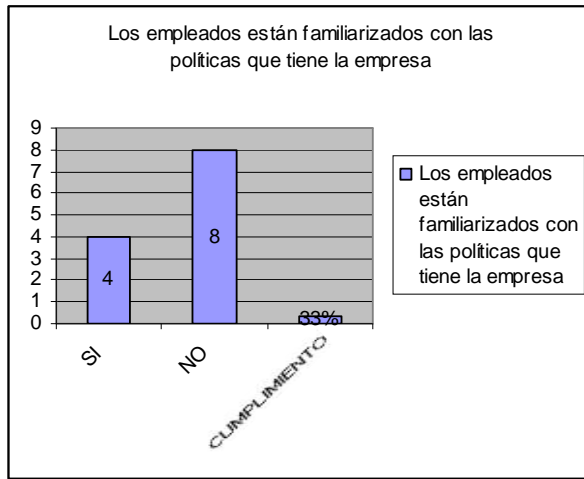
**A.**



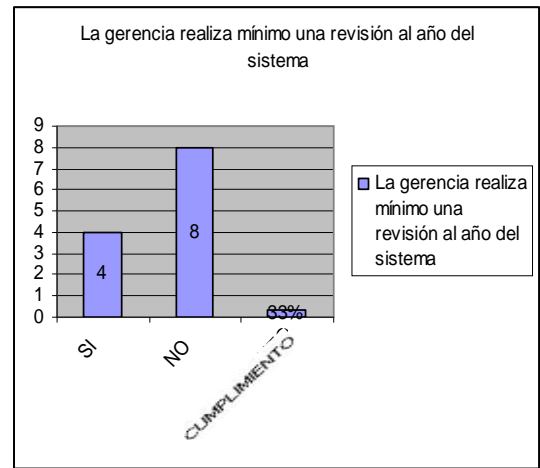
**B.**



C.



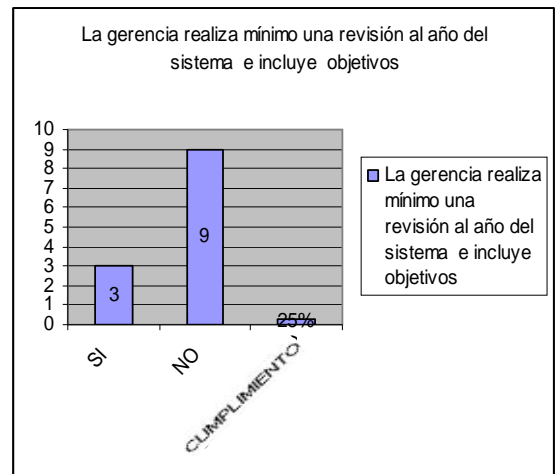
D.



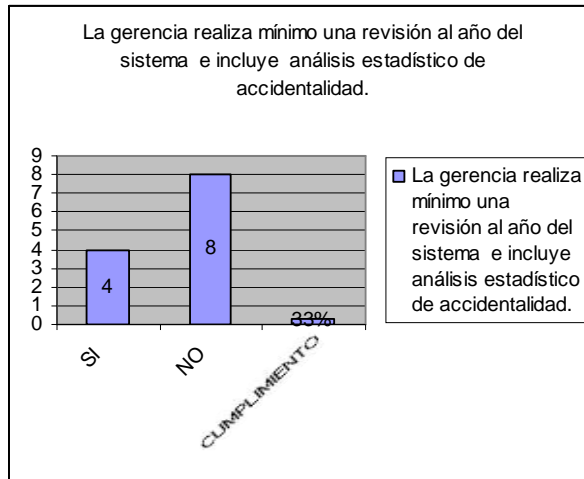
E.



F.



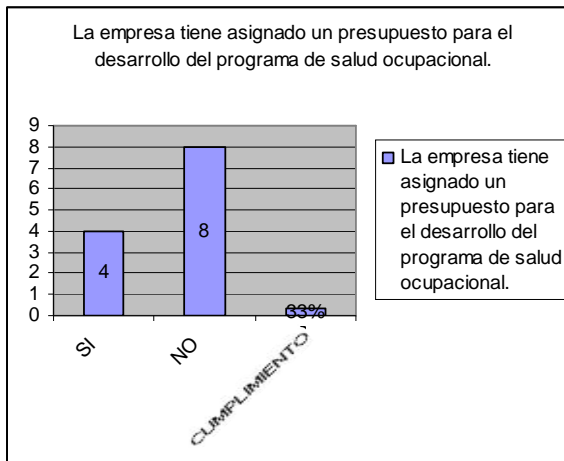
**G.**



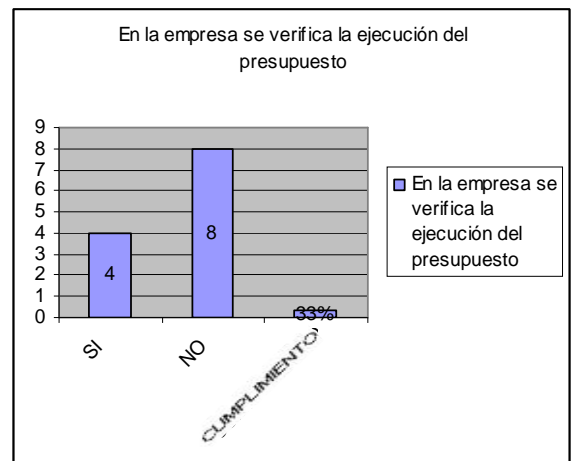
**Gráfico 5.**

Organización, responsabilidad y recursos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de Neiva.

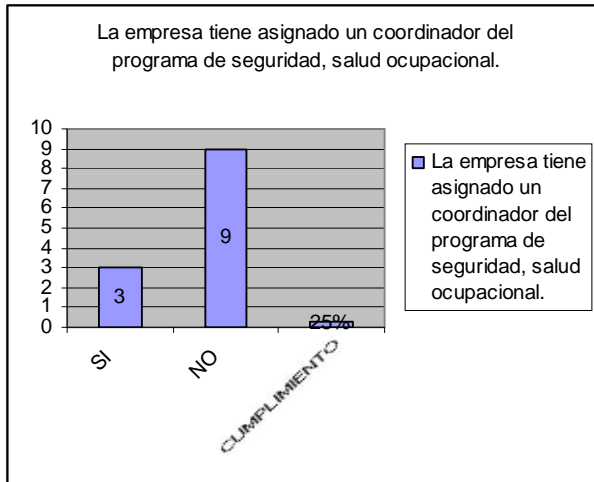
**A.**



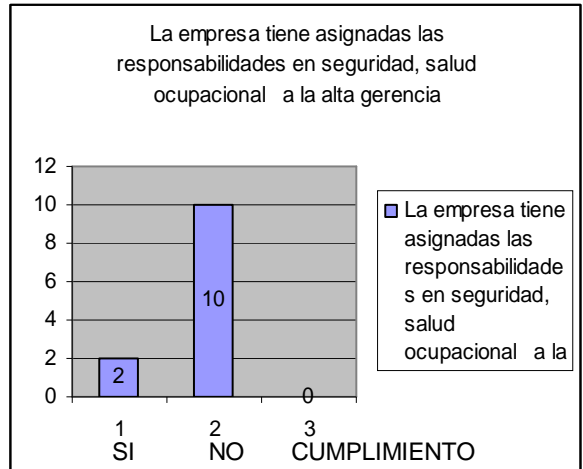
**B.**



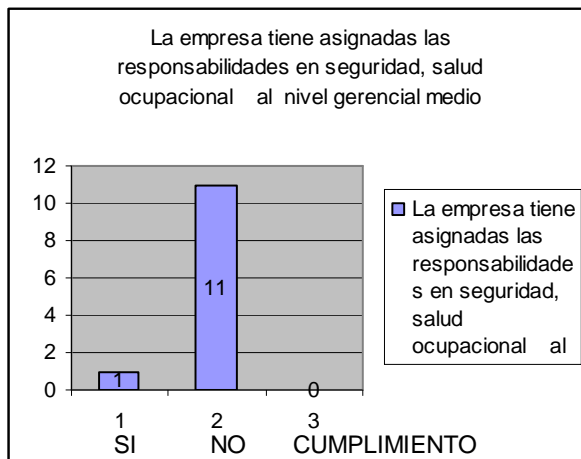
C.



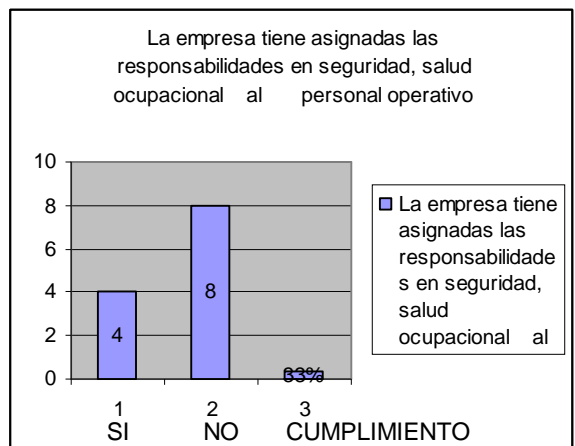
D.



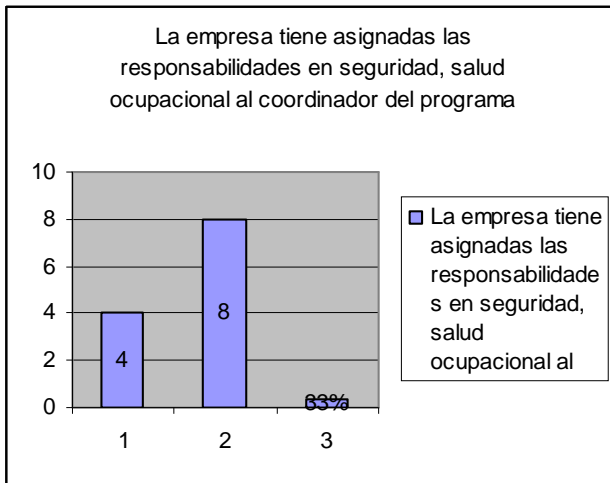
E.



F.



G.



H.

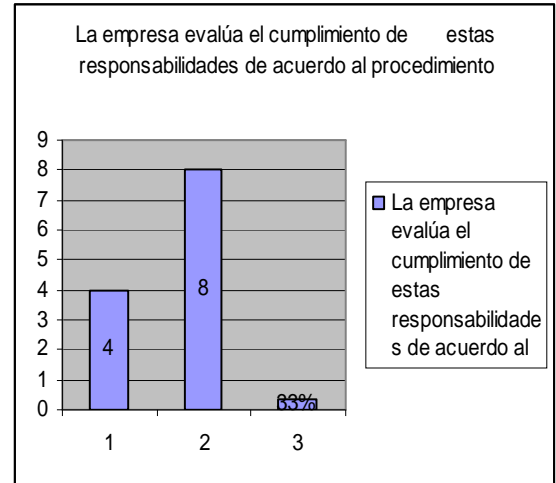
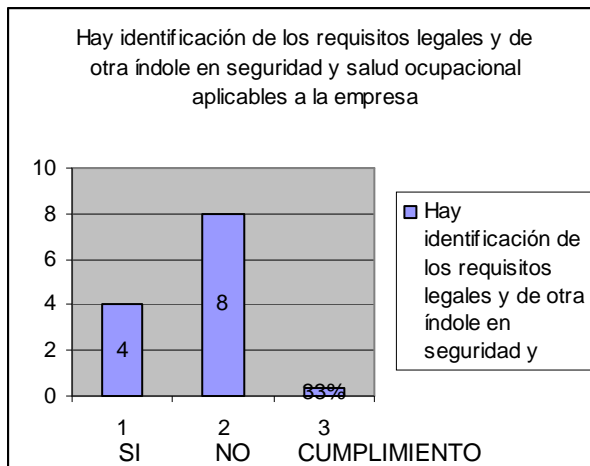


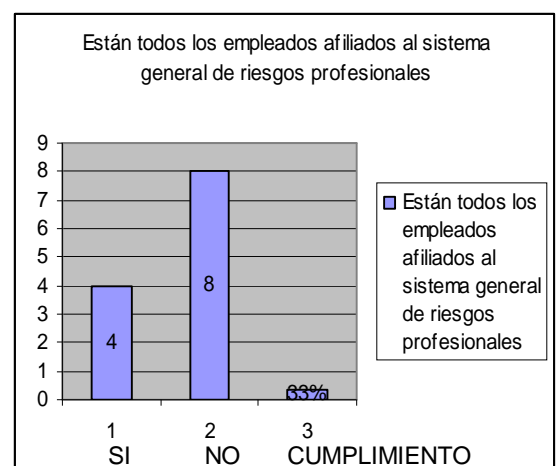
Grafico 6.

Requisitos básicos de las dependencias de salud ocupacional en las empresas del sector del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

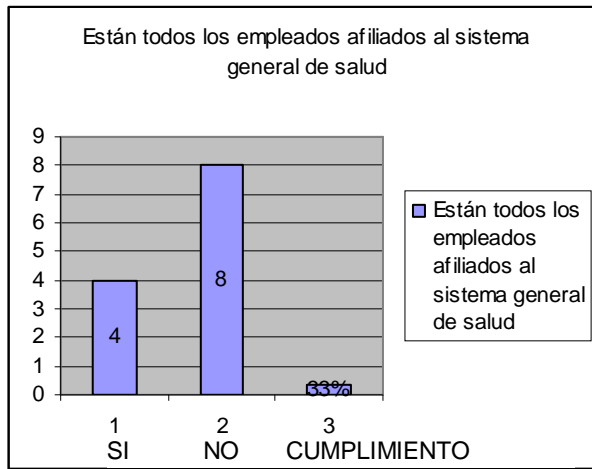
A.



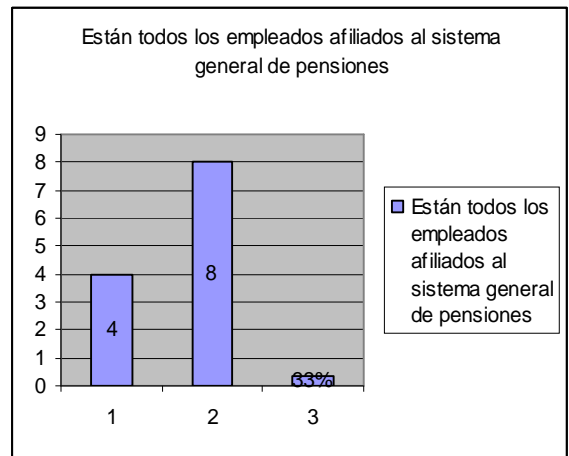
B.



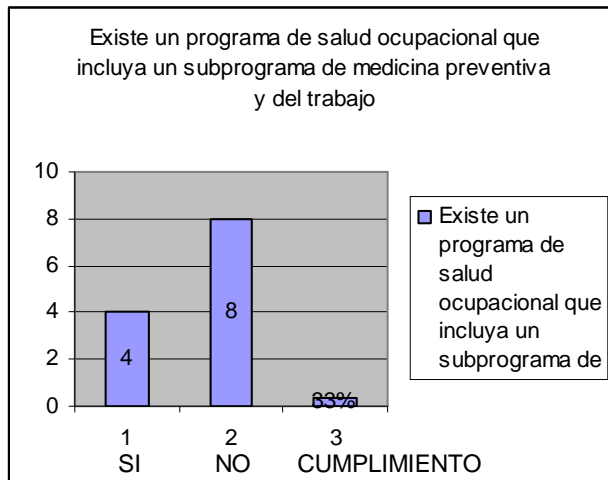
C.



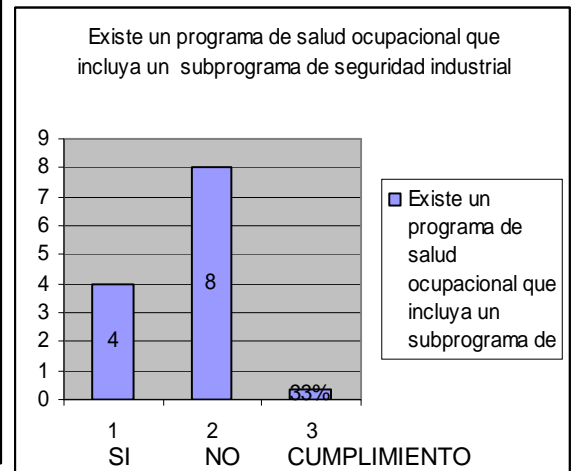
D.



E.

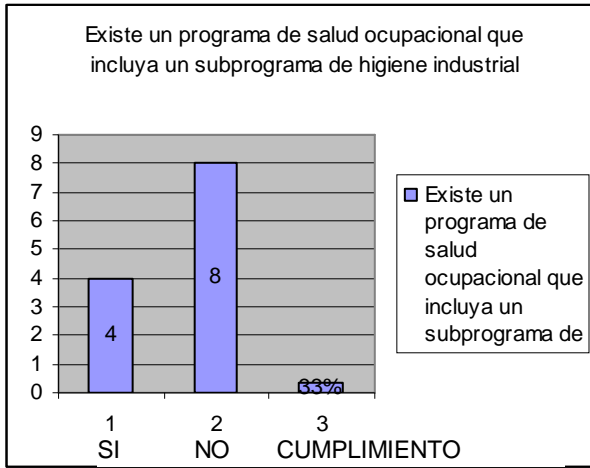


F.

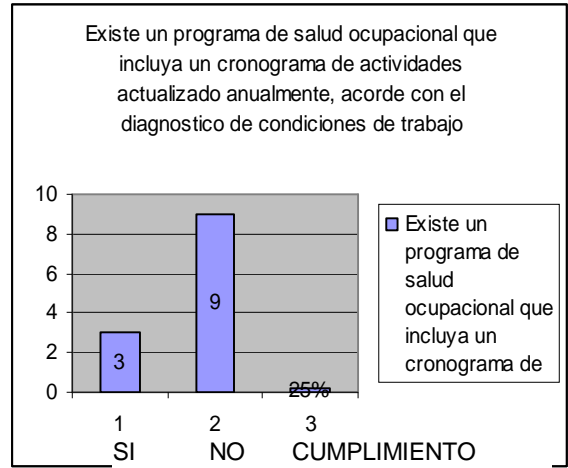




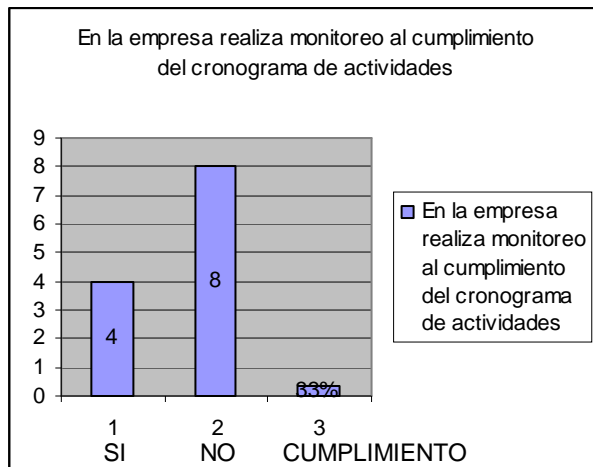
G.



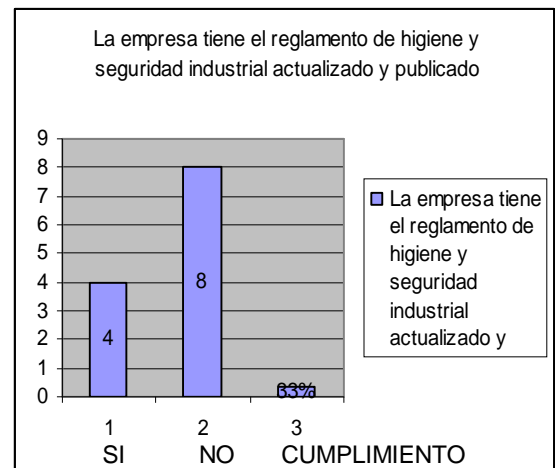
H.



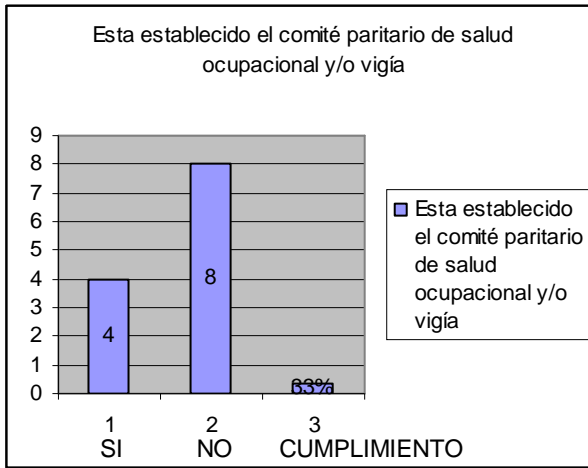
I.



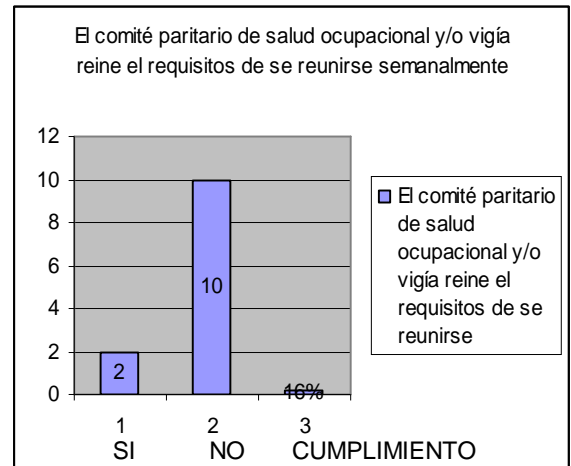
J.



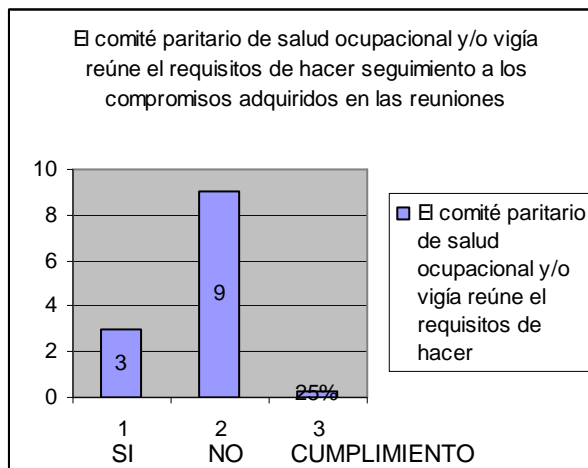
**K.**



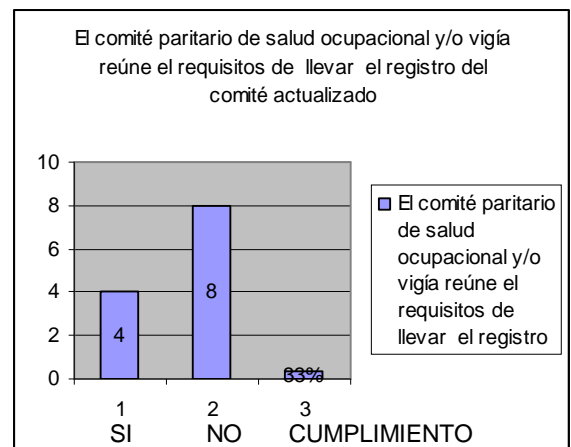
**L.**



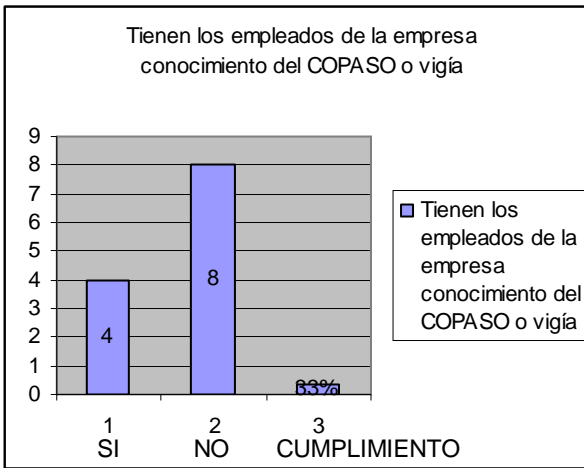
**M.**



**N.**



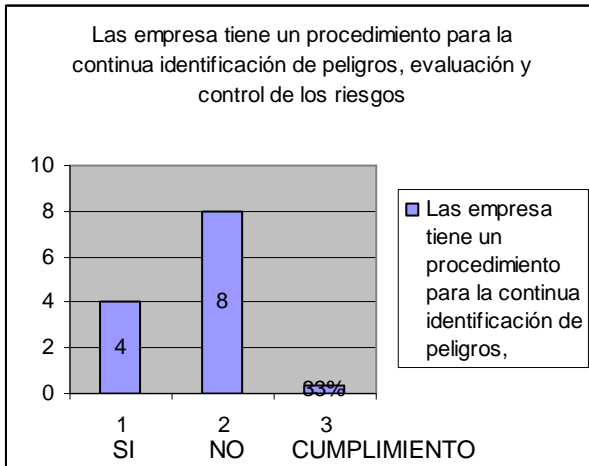
Ñ.



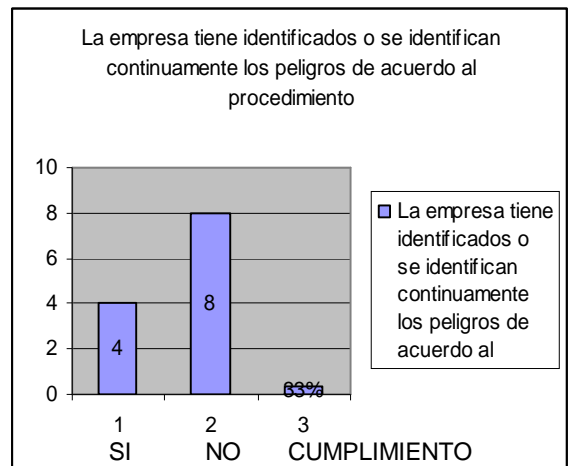
**Grafico 7.**

Diagnóstico de las condiciones de trabajo, identificación de peligros, evaluación y control de riesgos de las empresas del transporte público urbano de Neiva

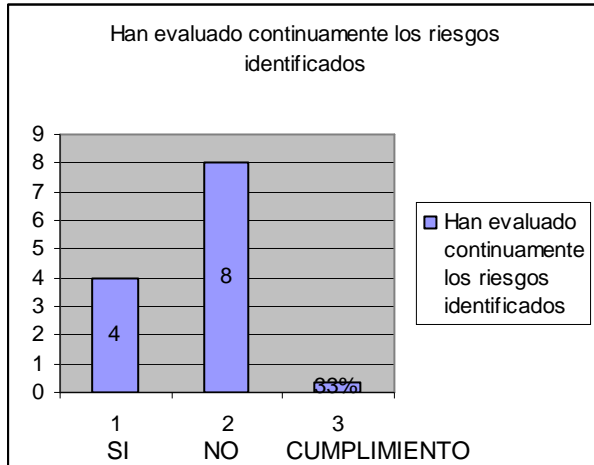
**A.**



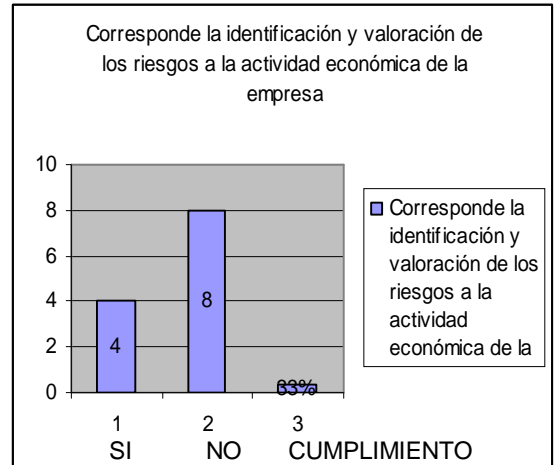
**B.**



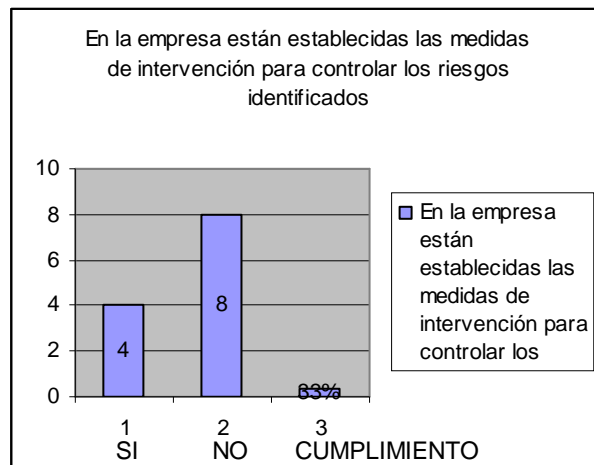
C.



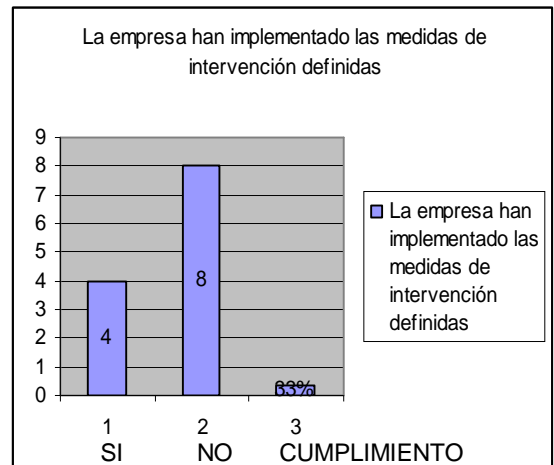
D.



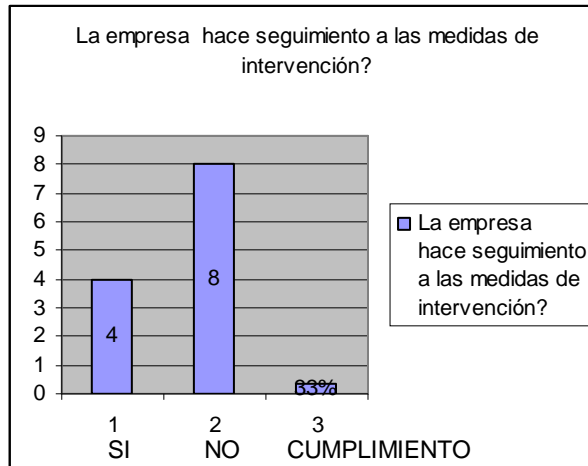
E.



F.



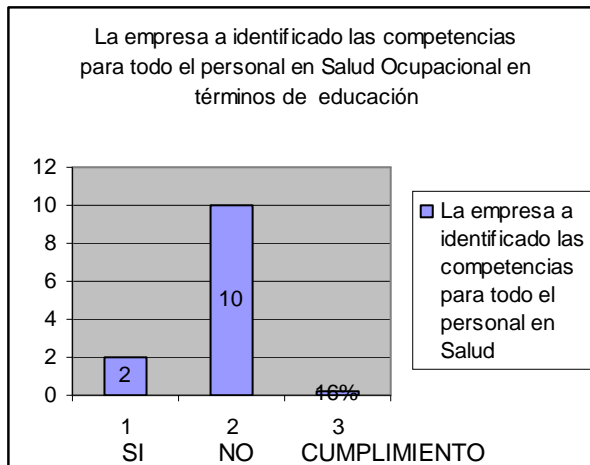
**G.**



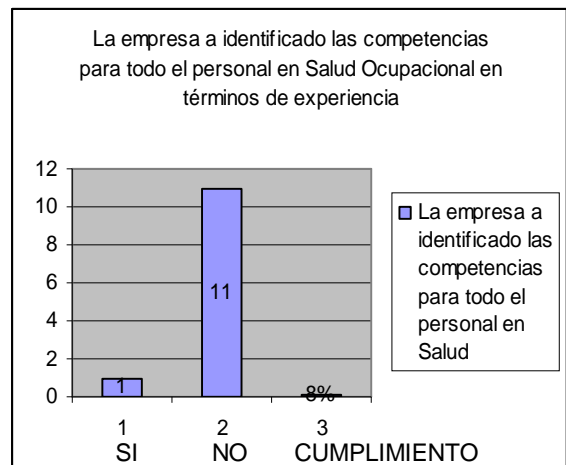
**Gráfico 8.**

Competencias, programa de inducción, motivación y entrenamiento en Salud Ocupacional de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

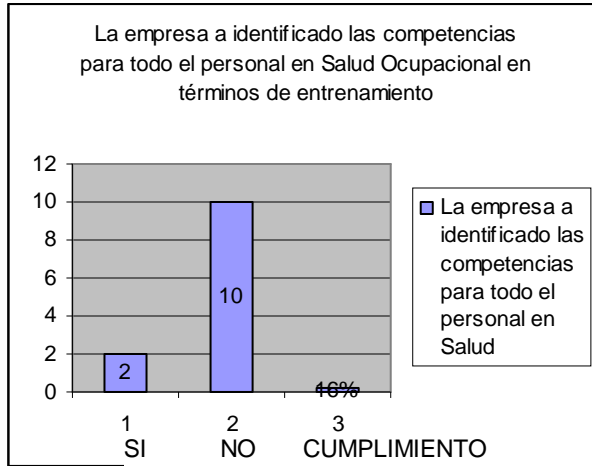
**A.**



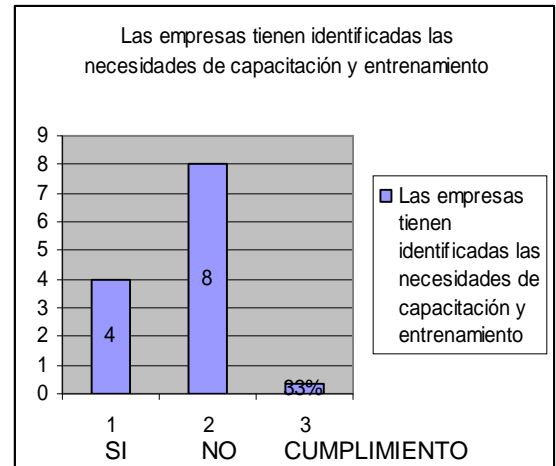
**B.**



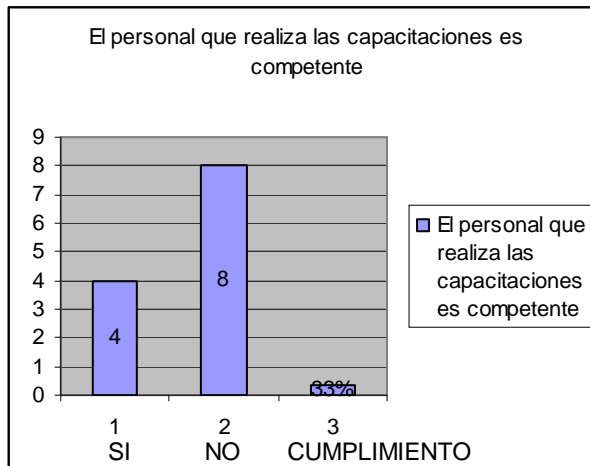
C.



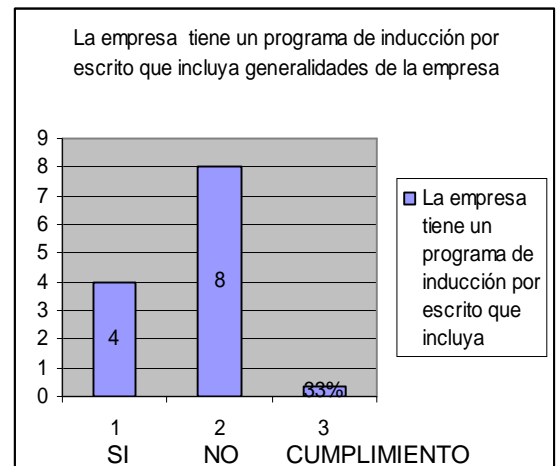
D.



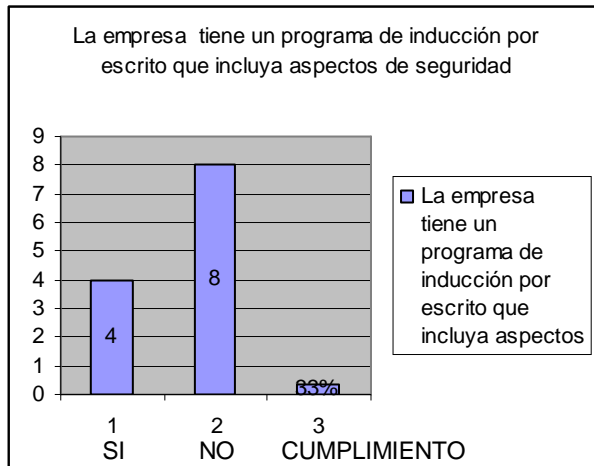
E.



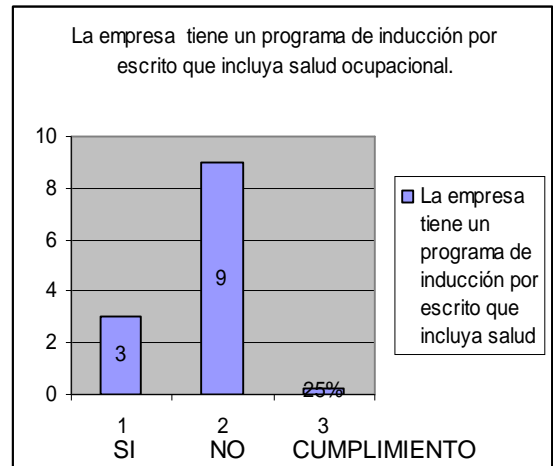
F.



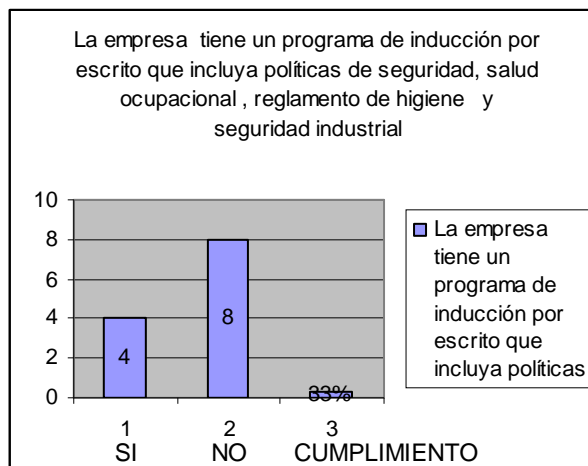
**G.**



**H.**



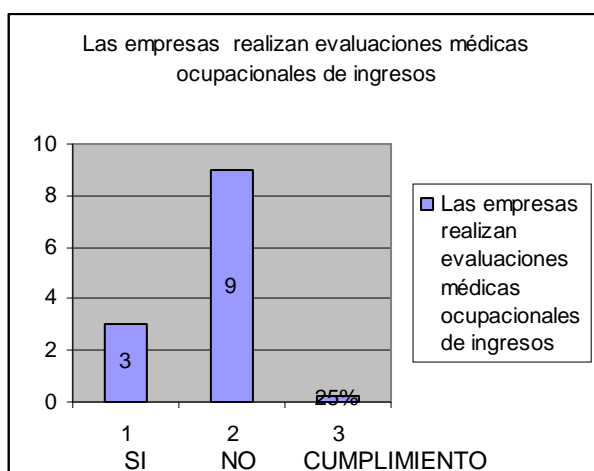
**I.**



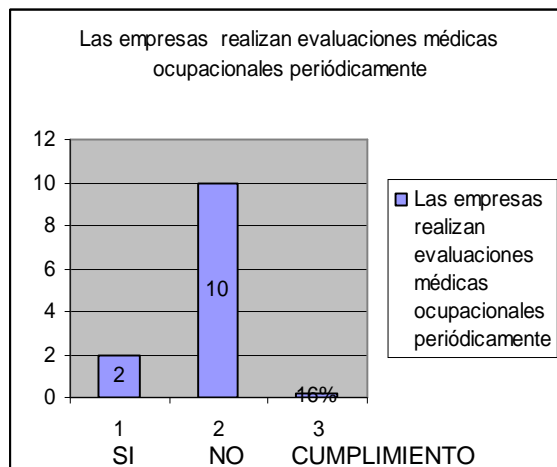
**Gráfico 9.**

Subprogramas de medicinas preventivas y del trabajo en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

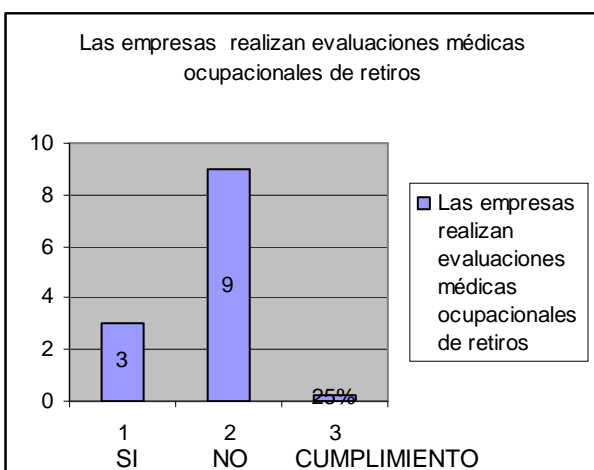
**A.**



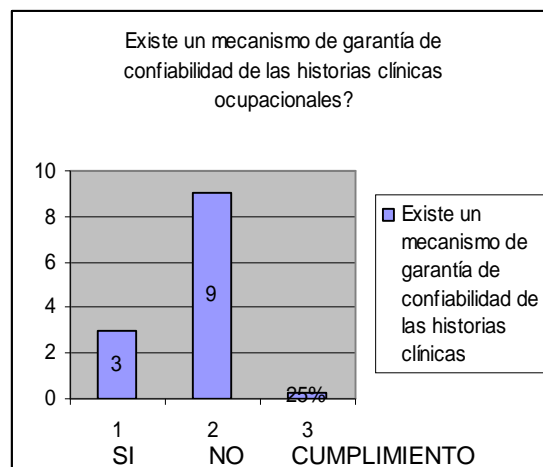
**B.**



**C.**



**D.**

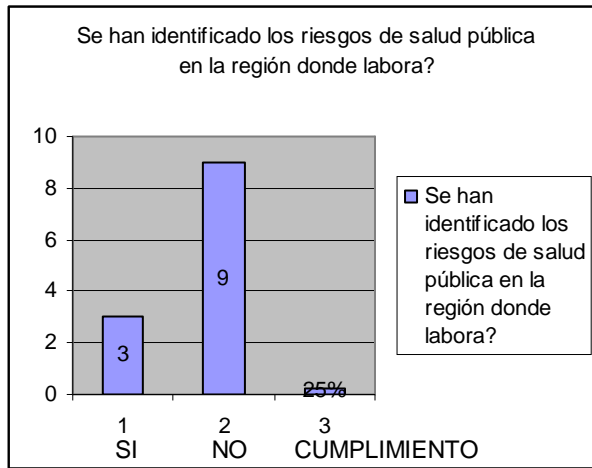




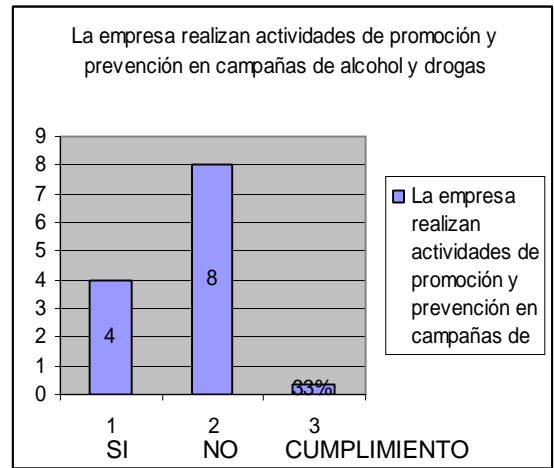
**Gráfico 10.**

Actividades de promoción y prevención en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

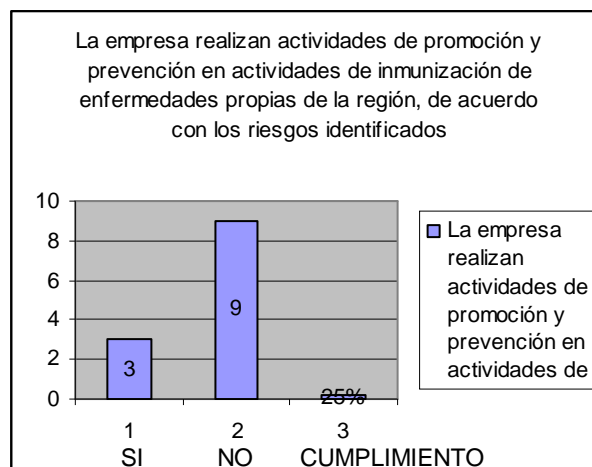
**A.**



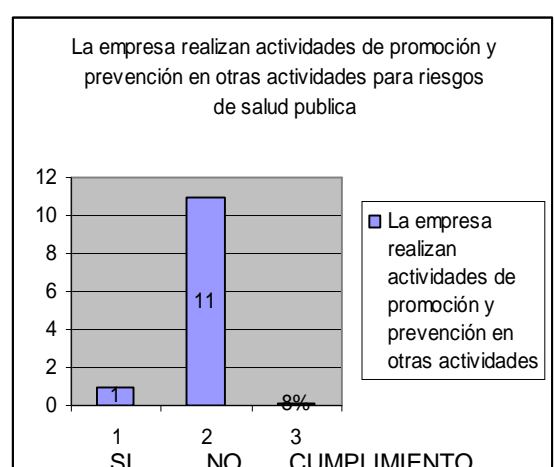
**B.**



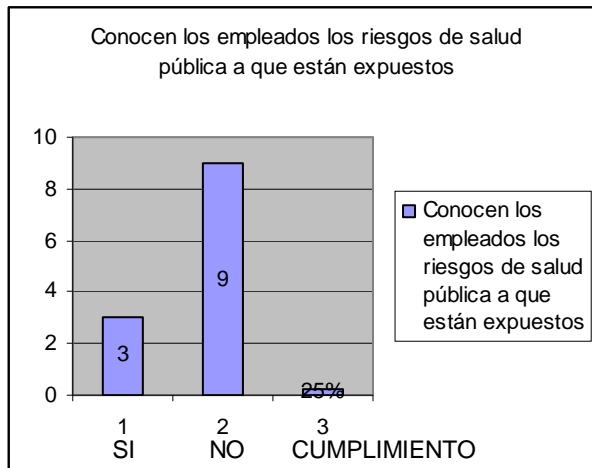
**C.**



**D.**



E.



F.

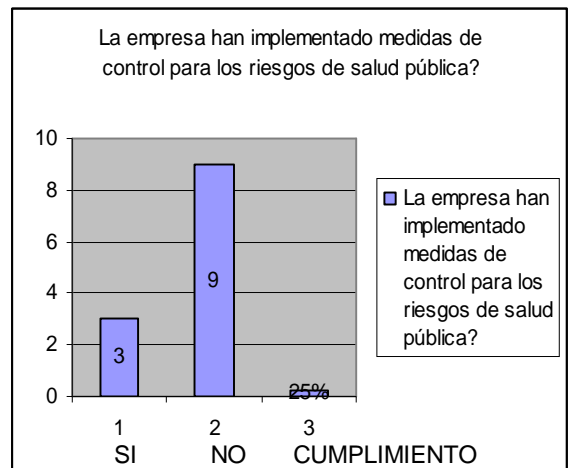
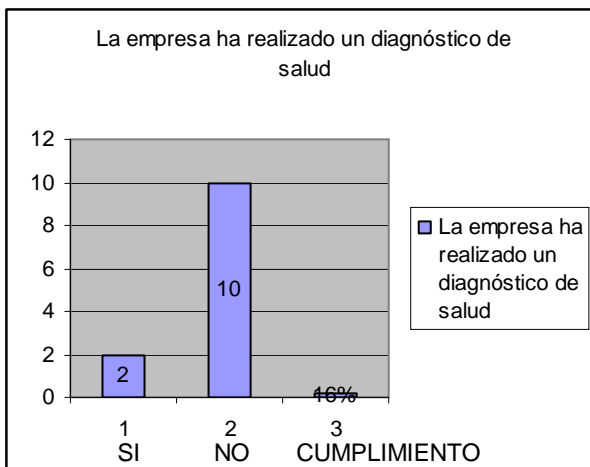


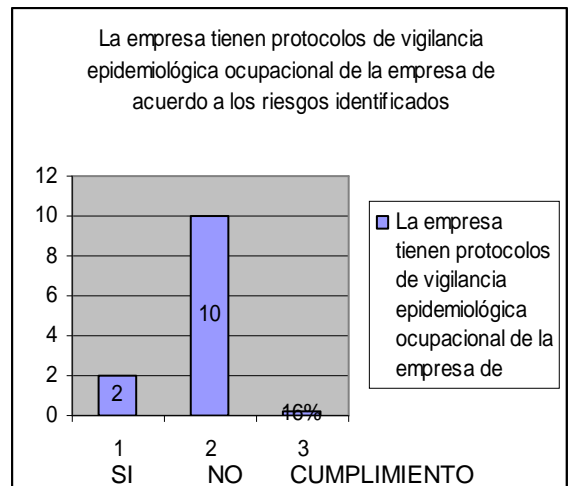
Grafico 11.

Programas de vigilancia epidemiológica en las empresas transporte público urbano de Neiva.

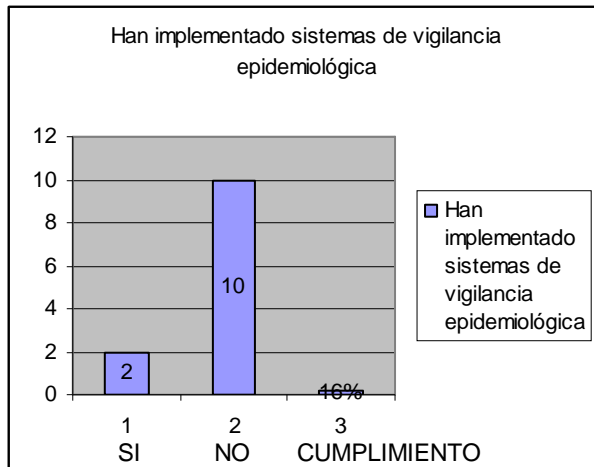
A.



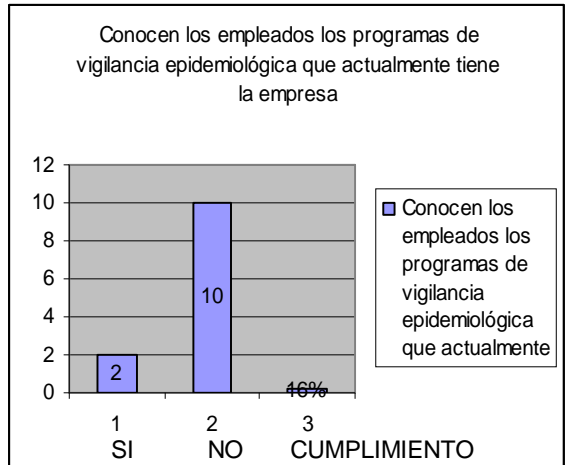
B.



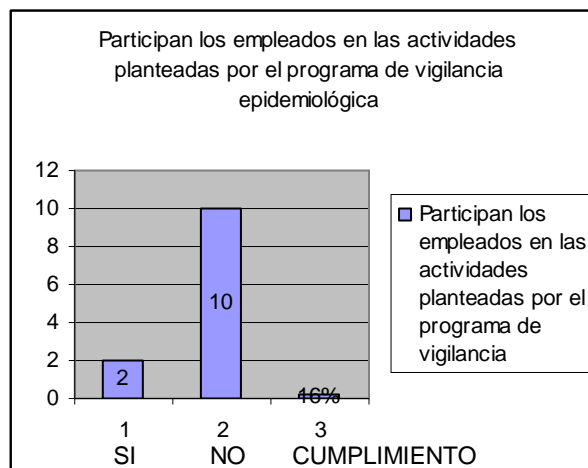
C.



D.



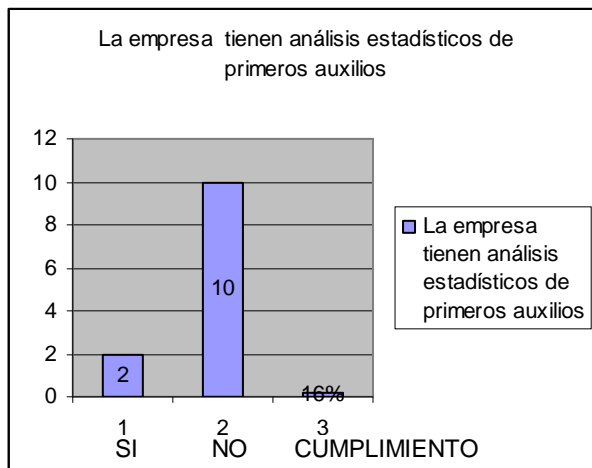
E.



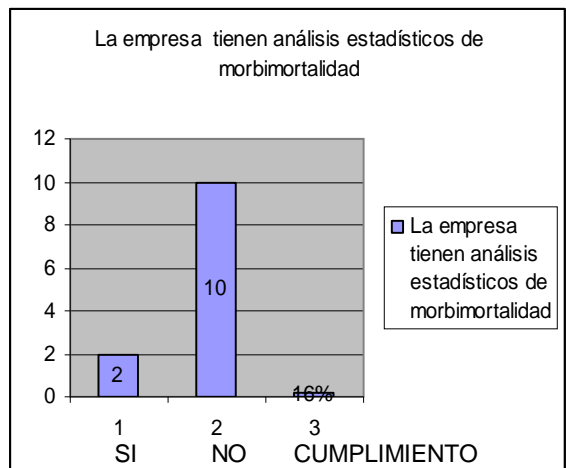
**Grafico 12.**

Registros y estadísticas en salud de las empresas transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Neiva

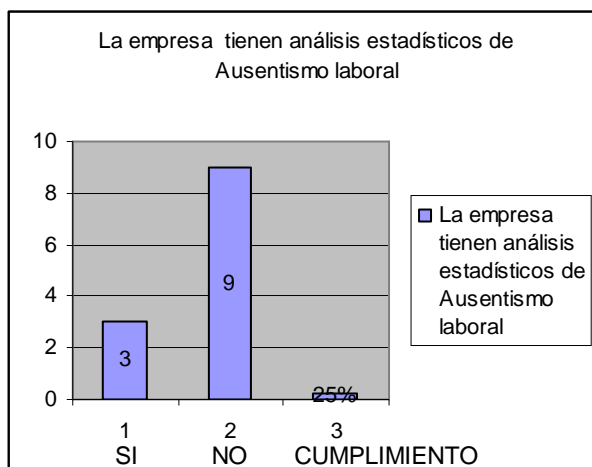
**A.**



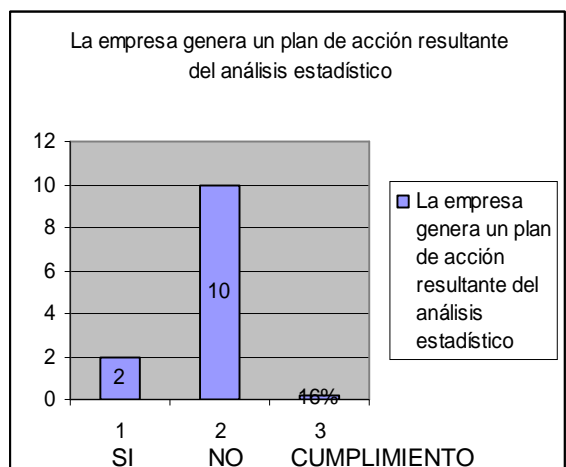
**B.**



**C.**



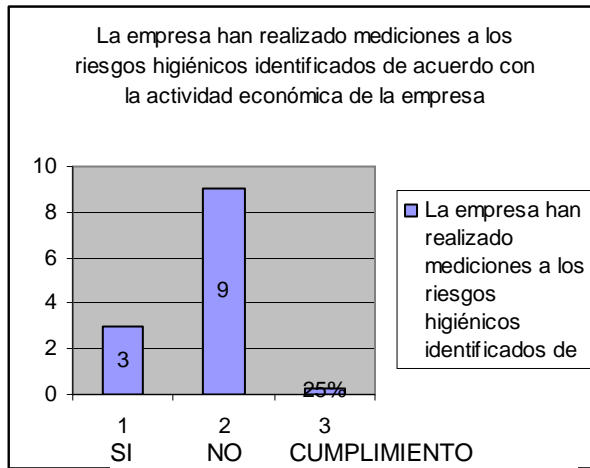
**D.**



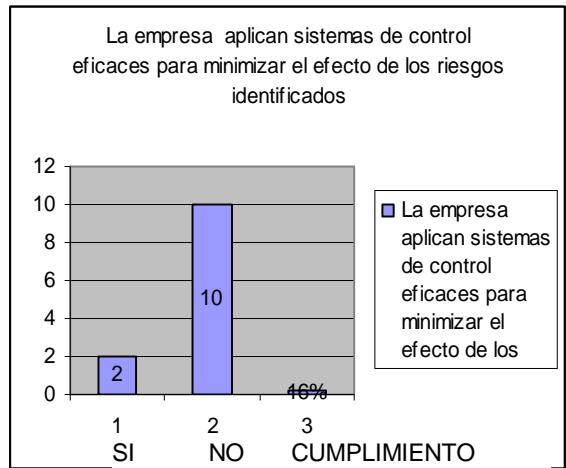
**Gráfico 13.**

Subprograma de higiene industrial de las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

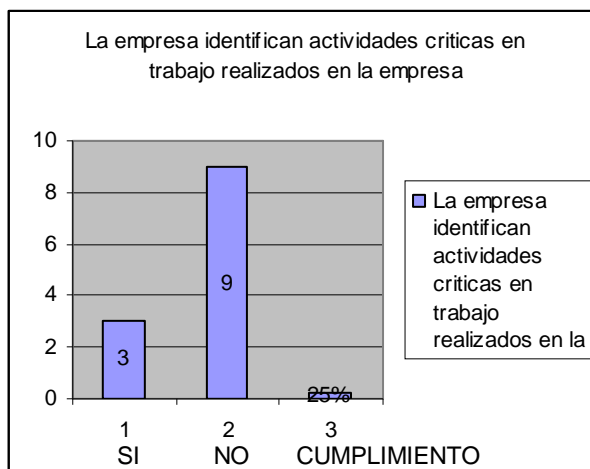
**A.**



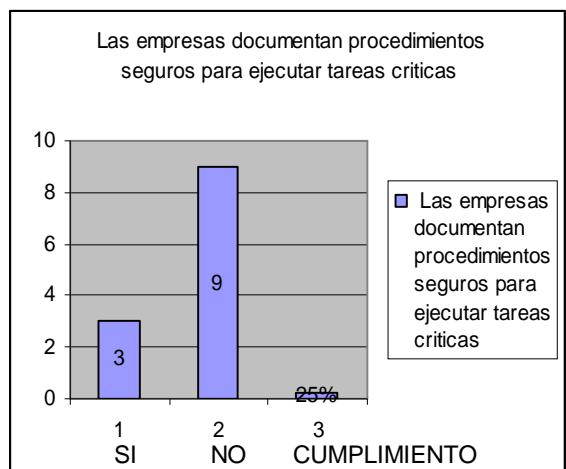
**B.**



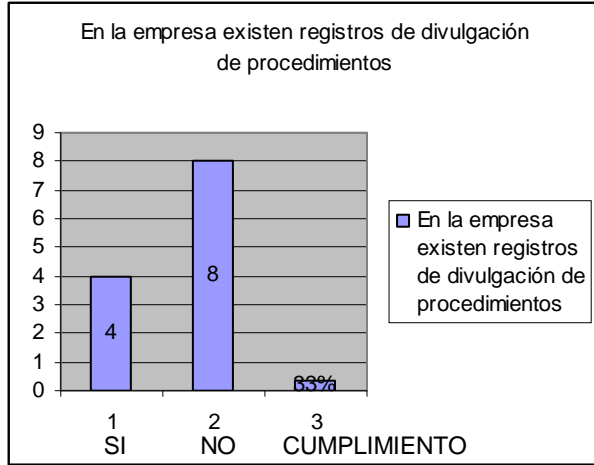
**C.**



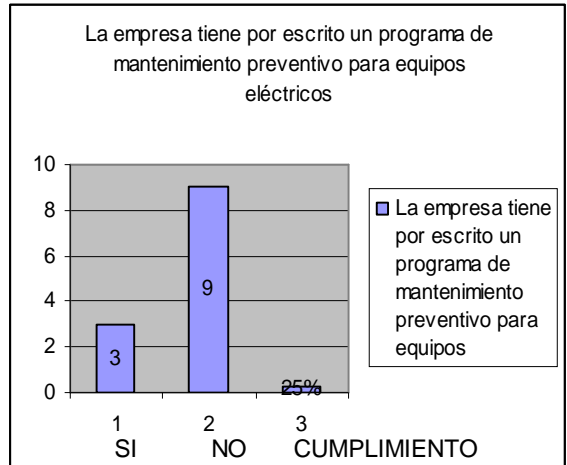
**D.**



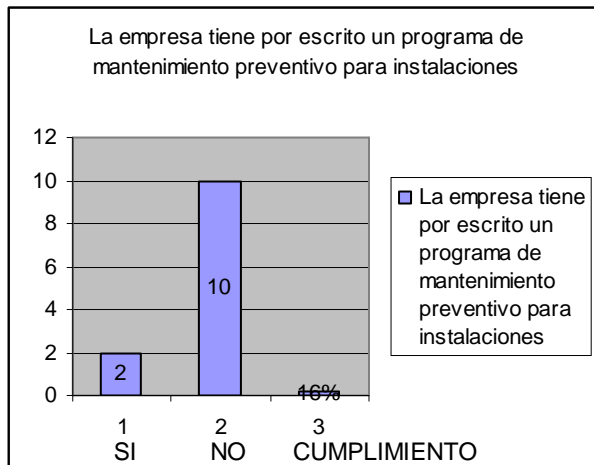
E.



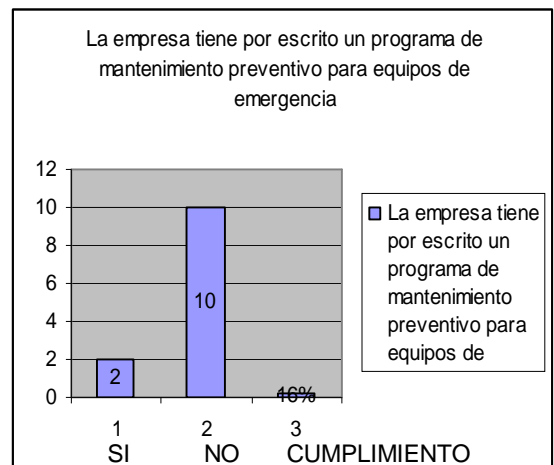
F.



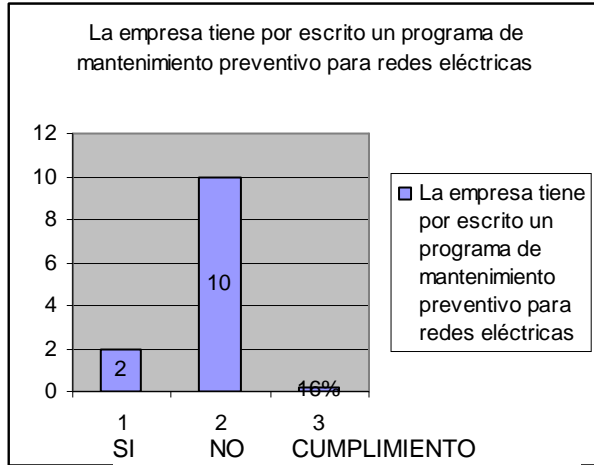
G.



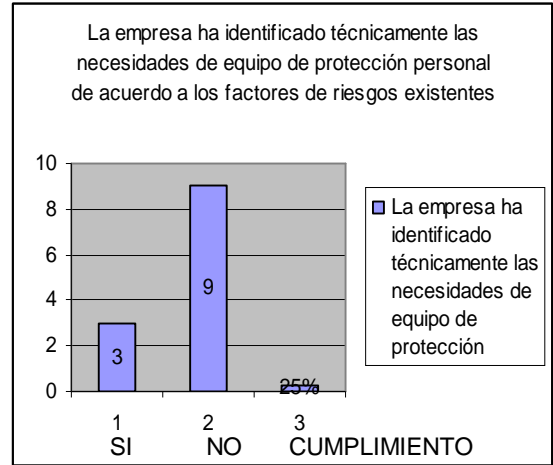
H.



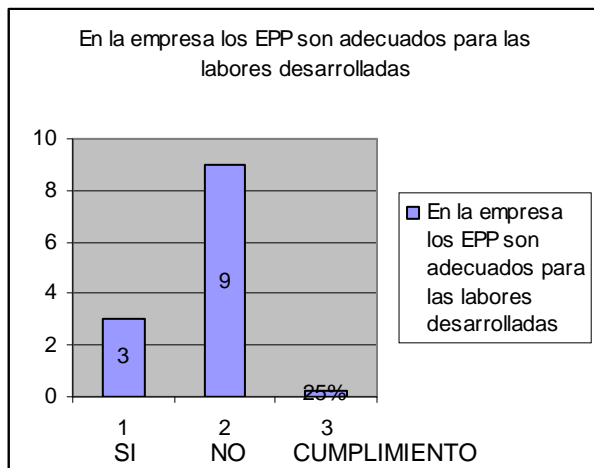
I.



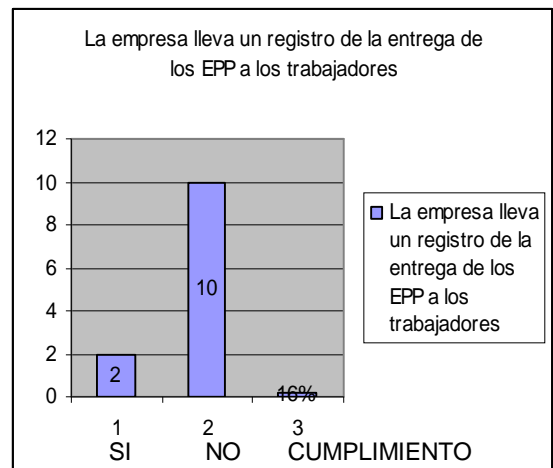
J.



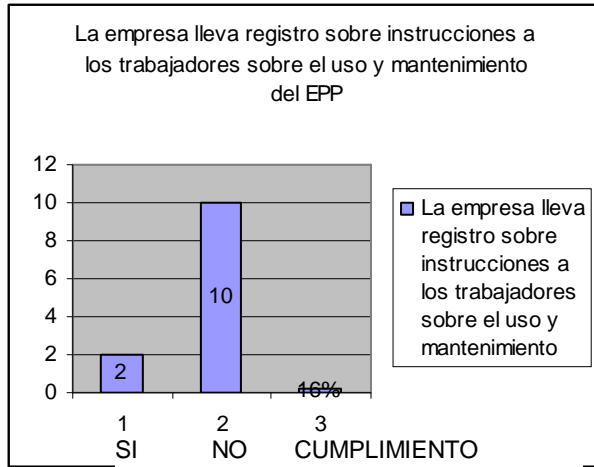
K.



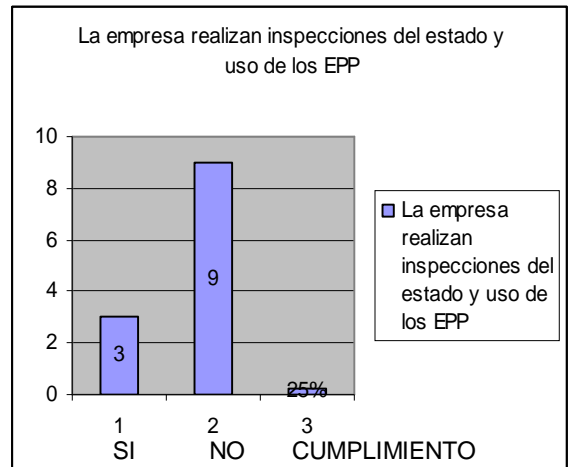
L.



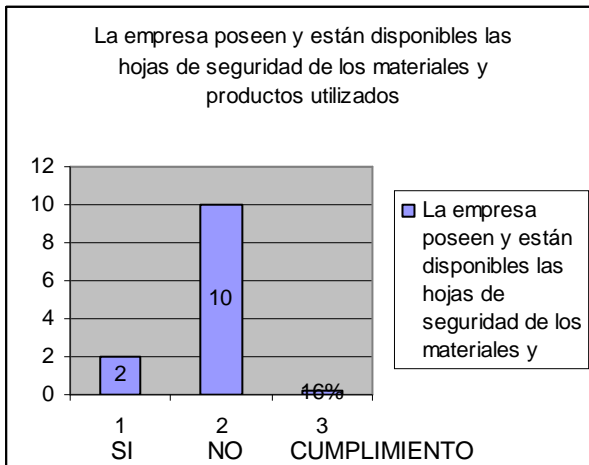
M.



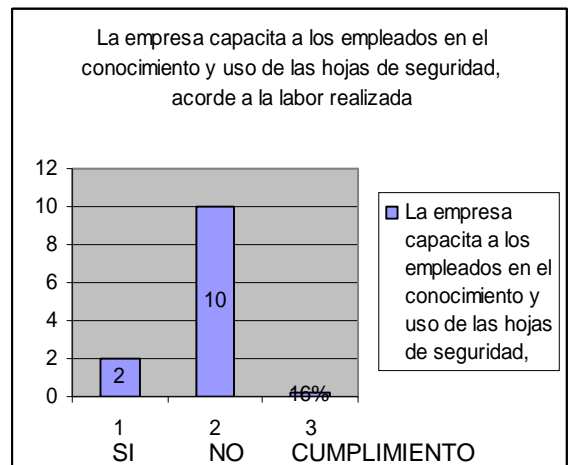
N.



Ñ.



O.

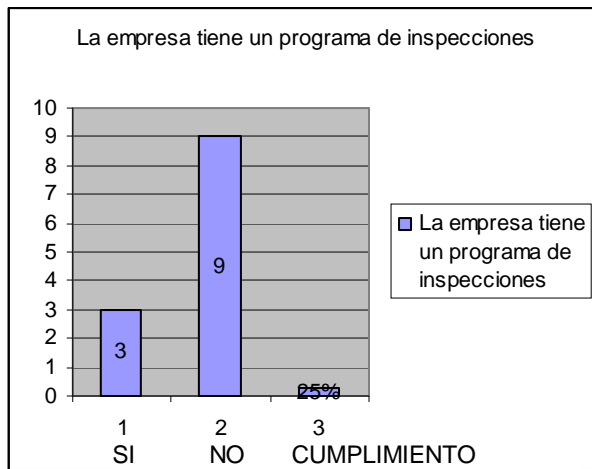




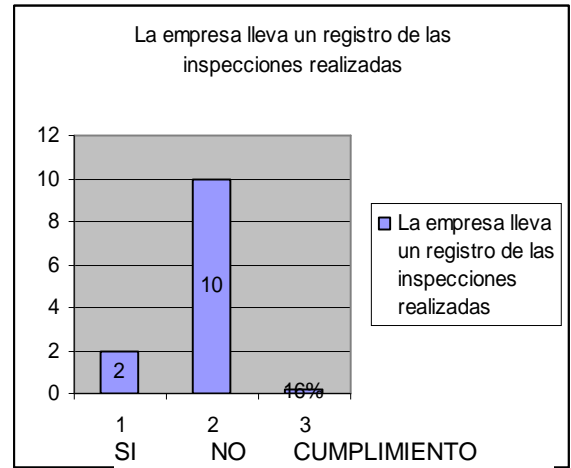
**Gráfico 14.**

Inspecciones en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva.

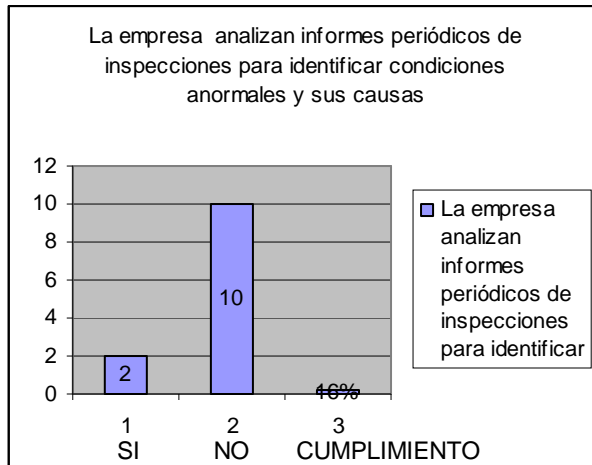
**A.**



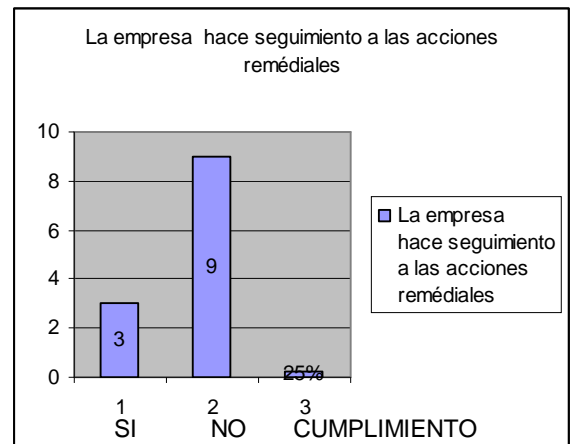
**B.**



**C.**



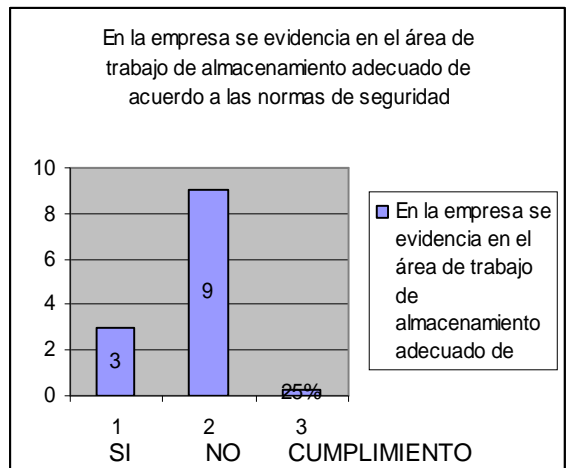
**D.**



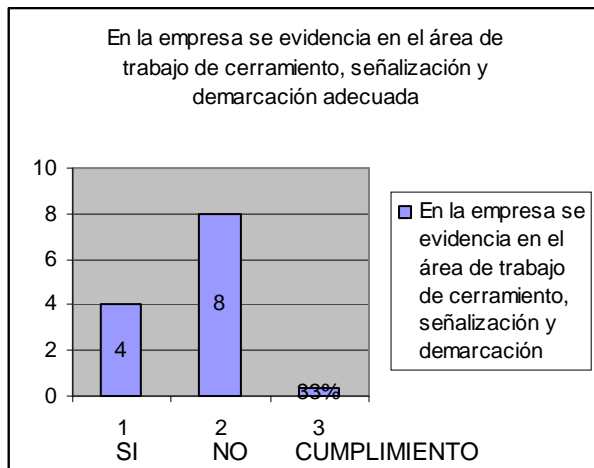
E.



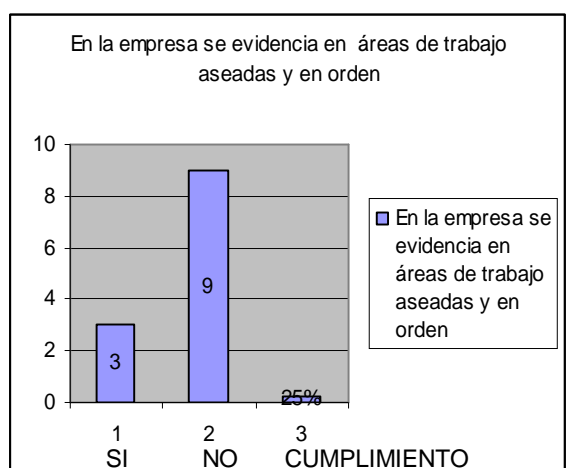
F.



G.



H.



I.

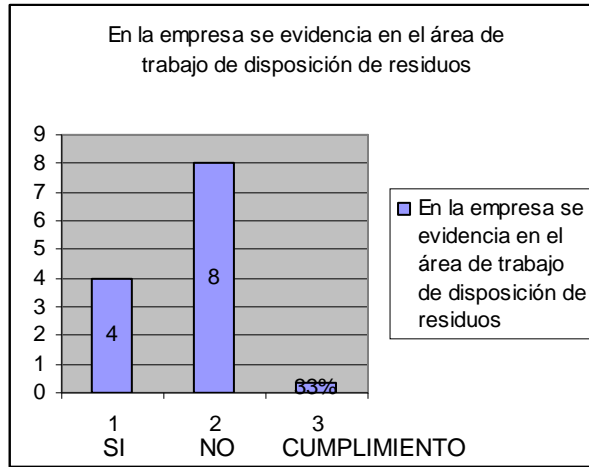
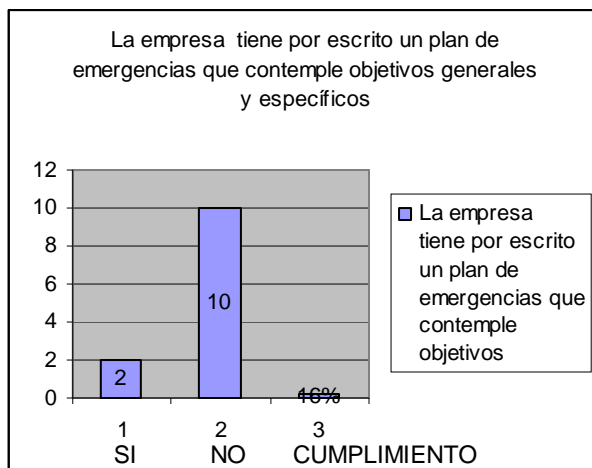


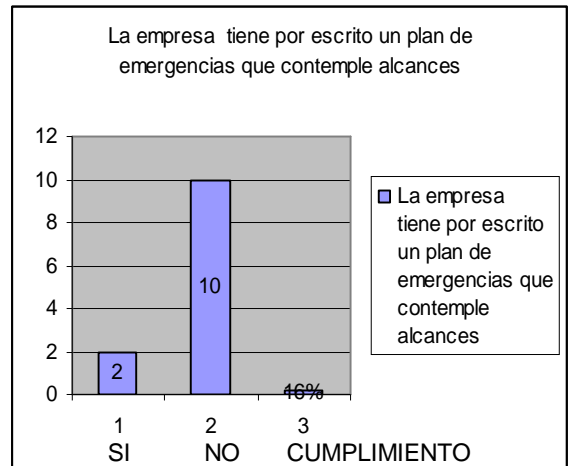
Gráfico 15.

Planes de emergencia en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

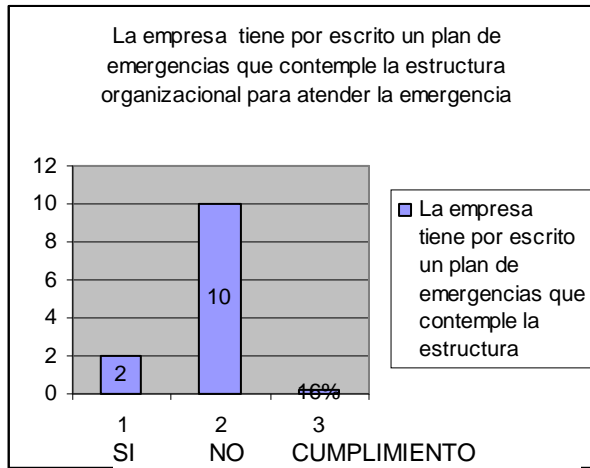
A.



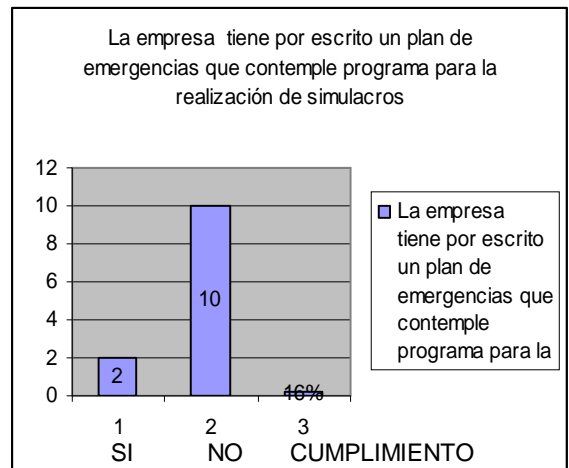
B.



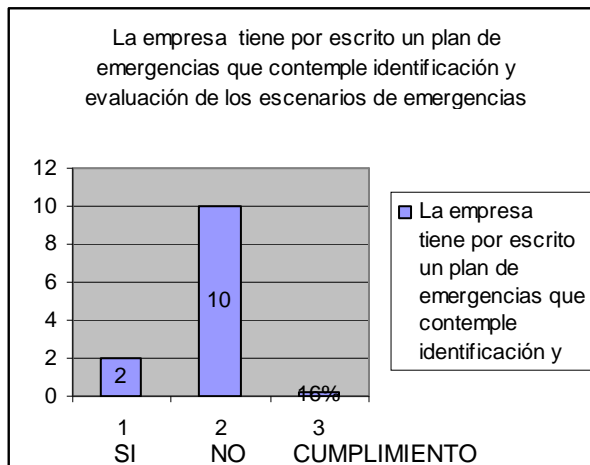
C.



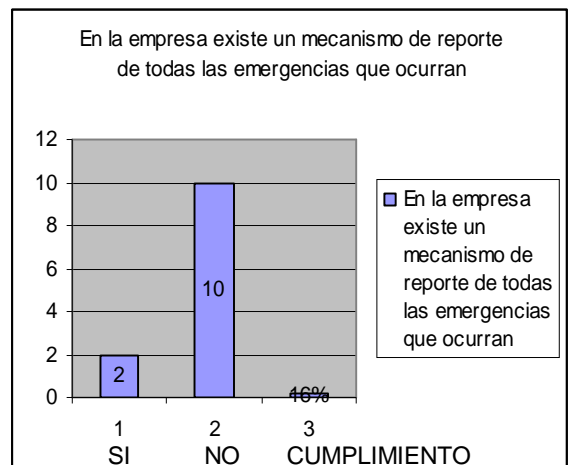
D.



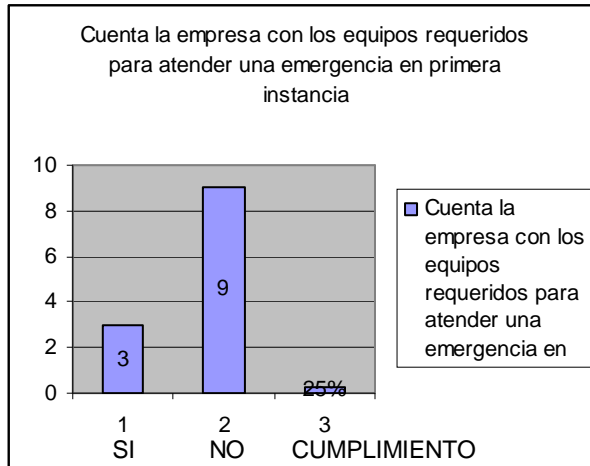
E.



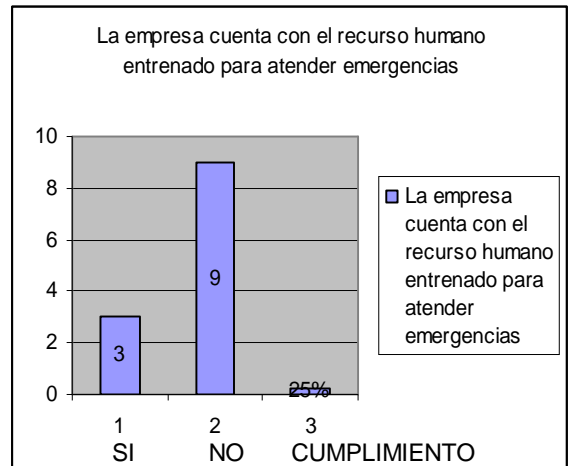
F.



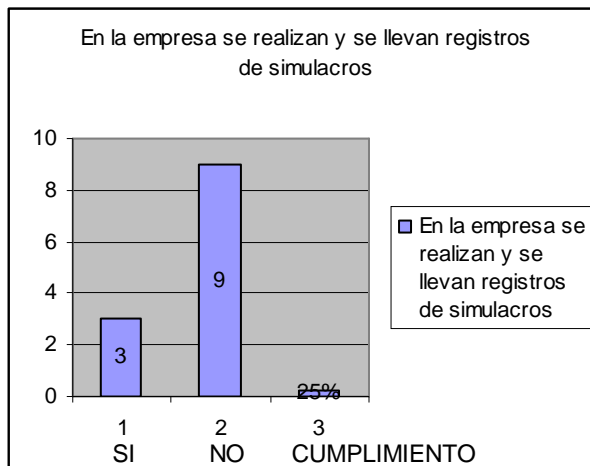
**G.**



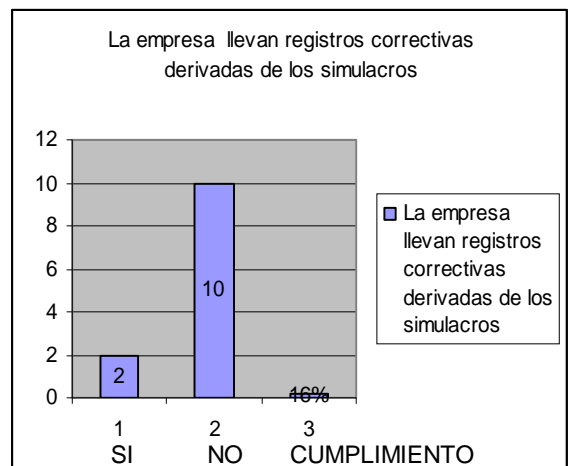
**H.**



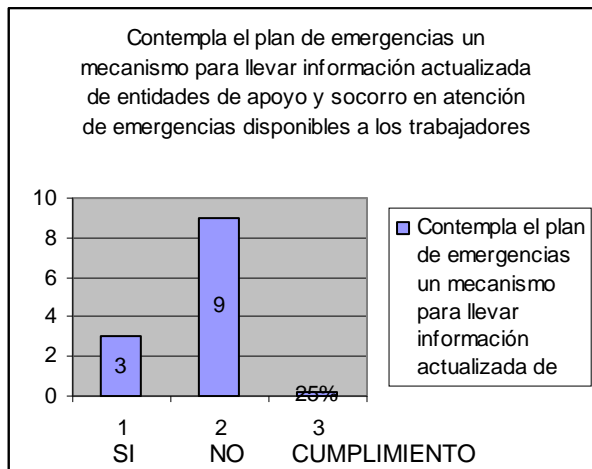
**I.**



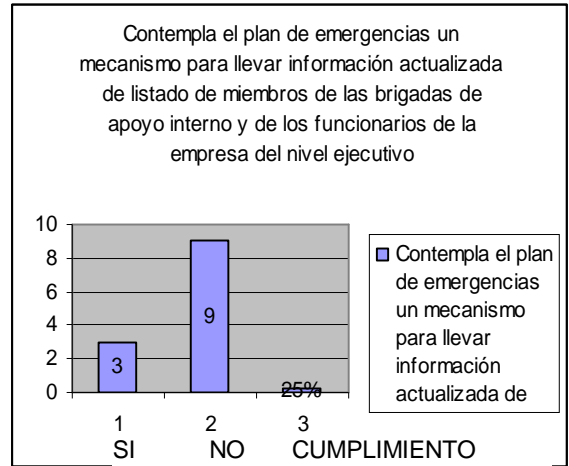
**J.**



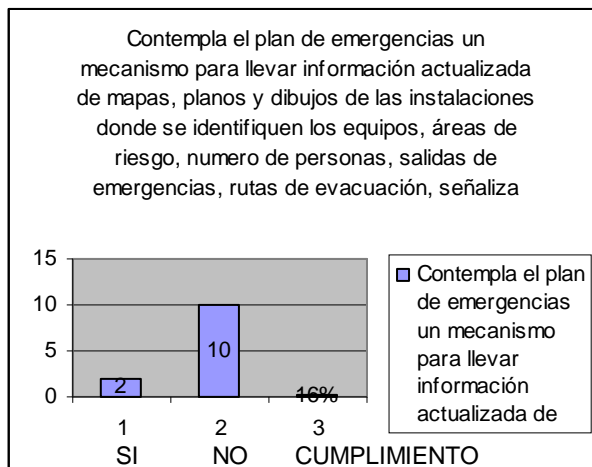
K.



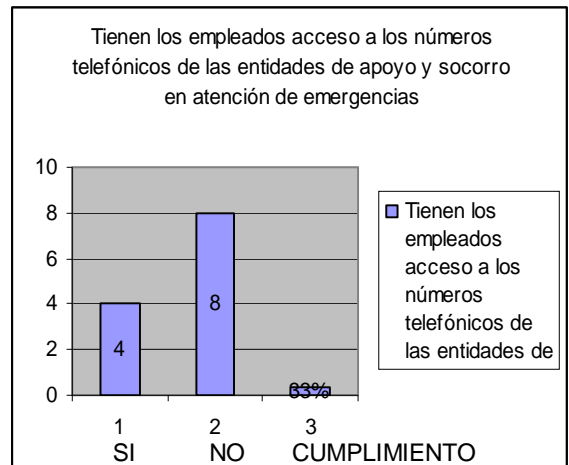
L.



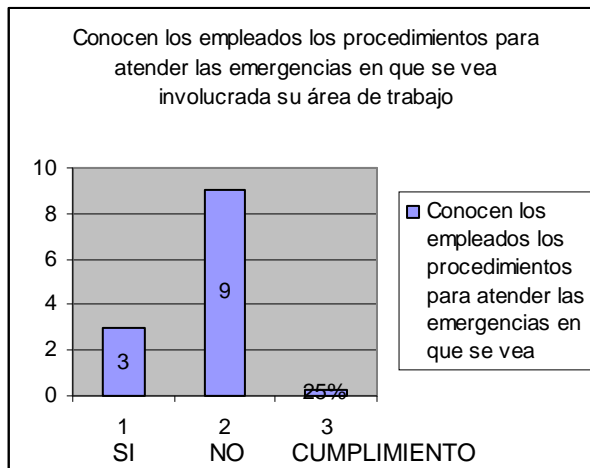
M.



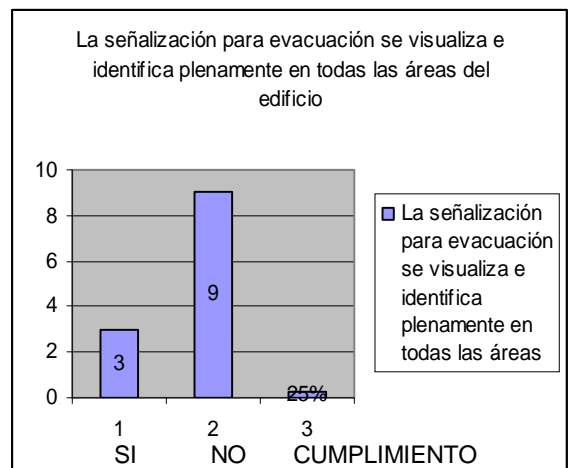
N.



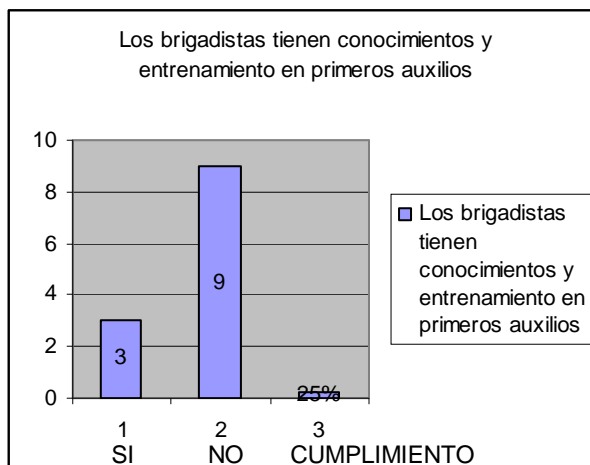
Ñ.



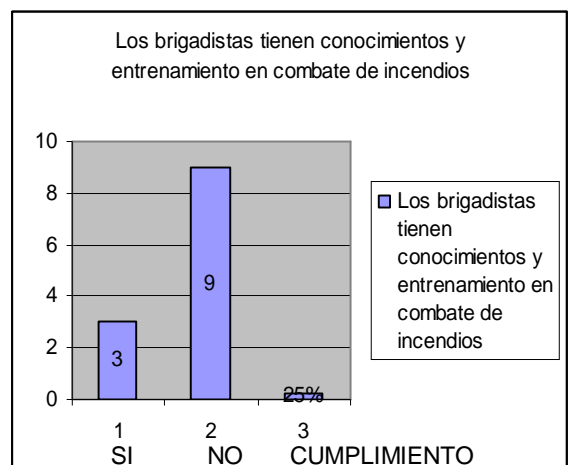
O.



P.



Q.



R.

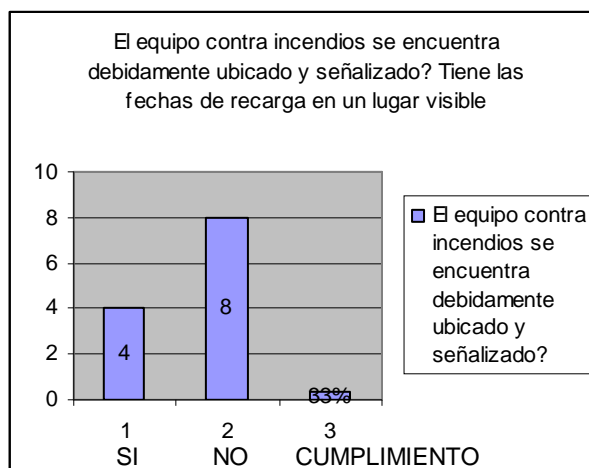
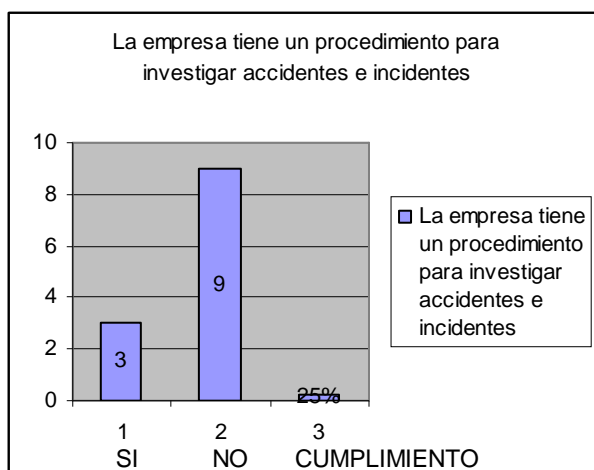


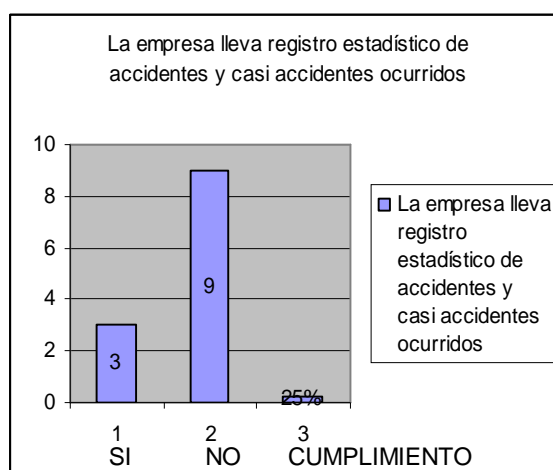
Gráfico 16.

Accidentalidad en las empresas transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Neiva

A.

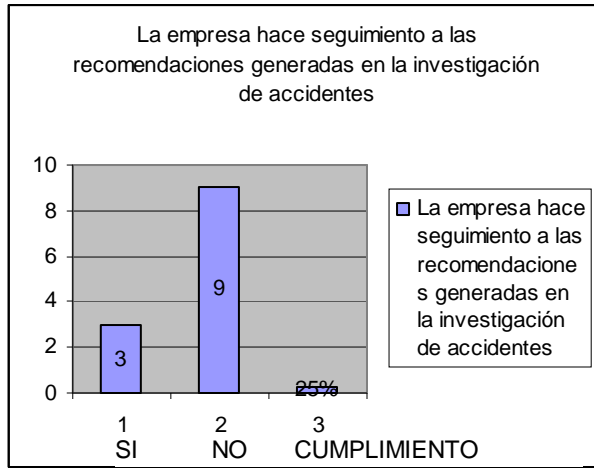


B.

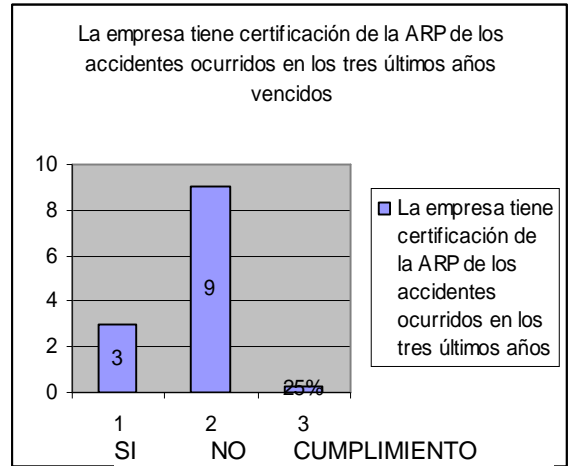




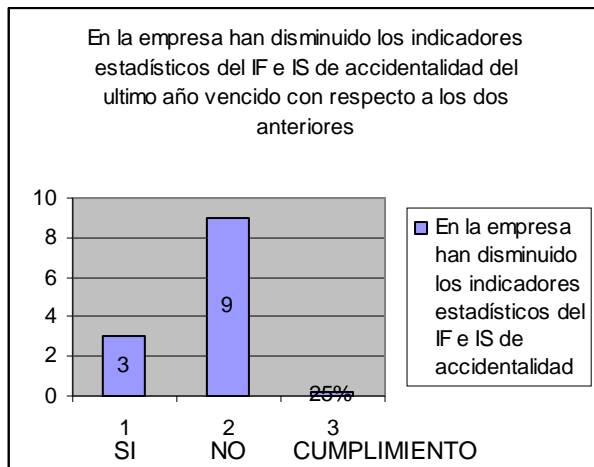
C.



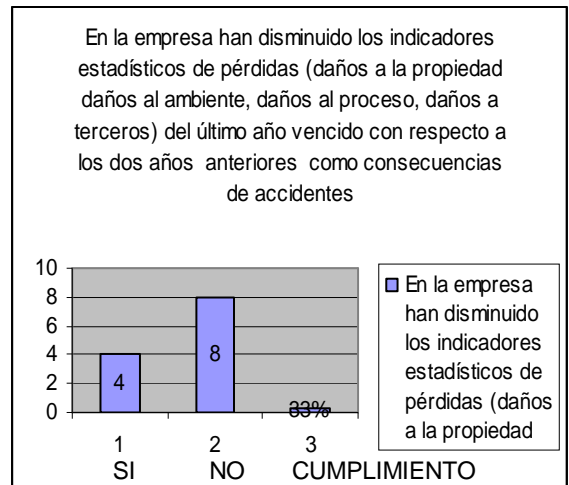
D.



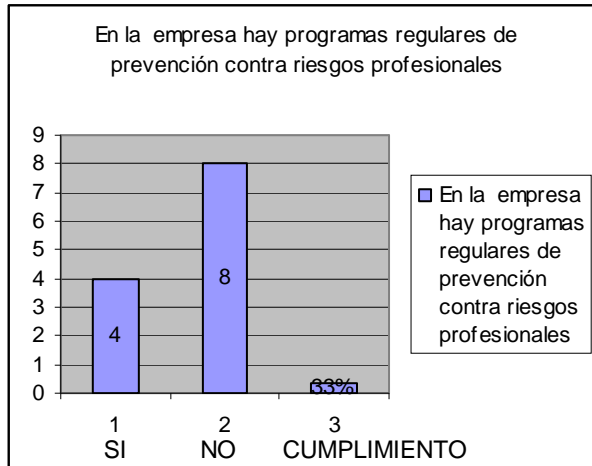
E.



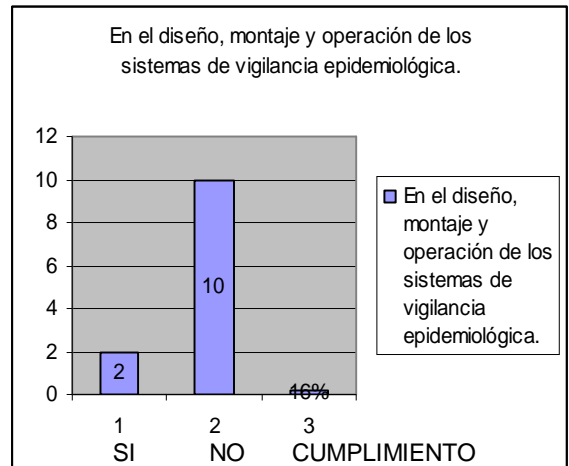
F.



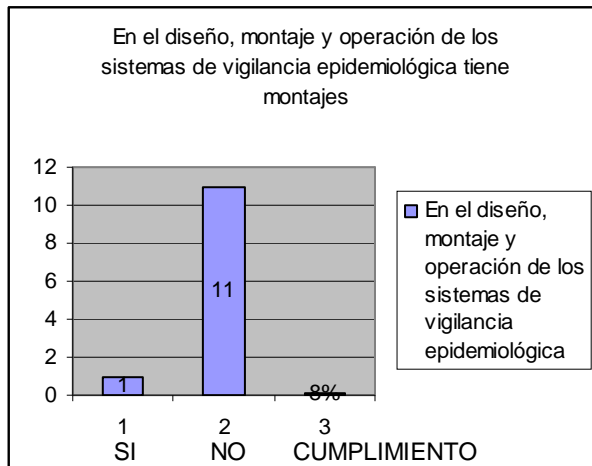
G.



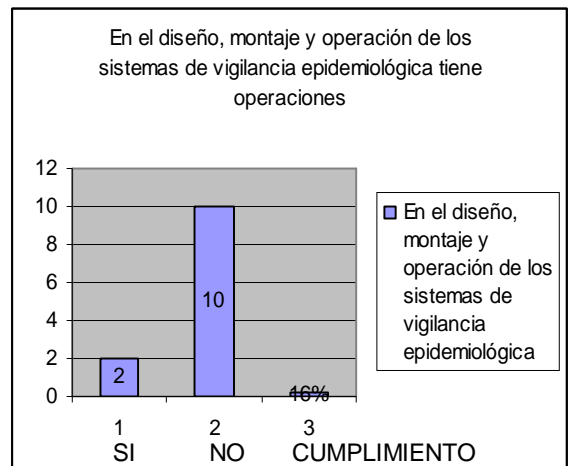
H.



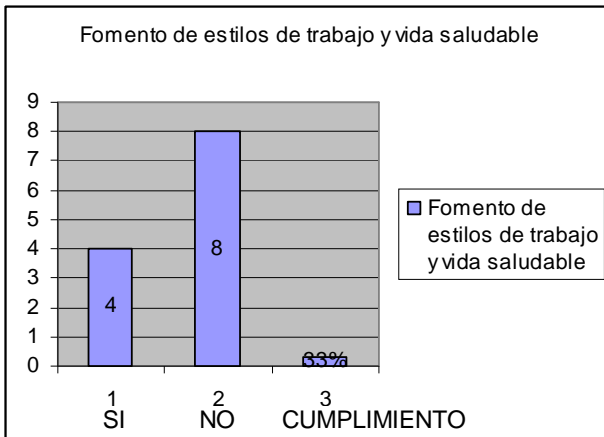
I.



J.



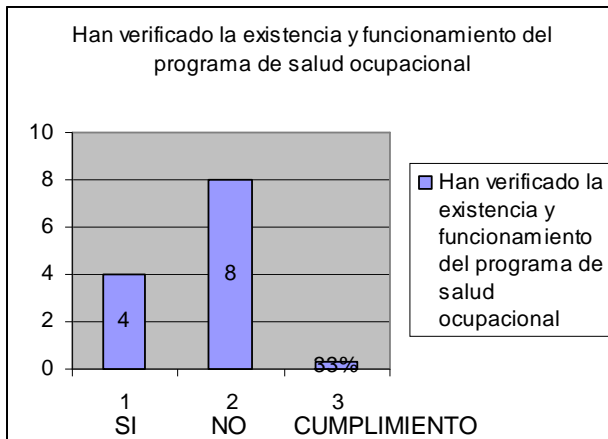
**K.**



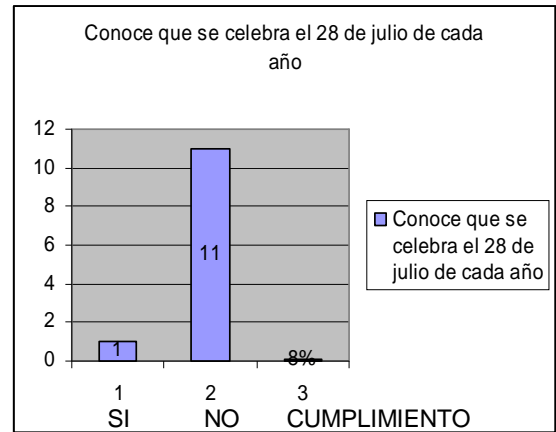
**L.**



**M.**



**N.**



**Anexo C.** Ministerio del transporte. Dirección de transporte y tránsito, informe de cantidad de vehículos por clase y modelo departamento del Huila.

**Anexo D.** Cuadro sobre movimiento de buses según ciudades y nivel de servicios (II trimestre-2004-2005) y (I trimestre 2005-2006). [WWW.dane.gov.co](http://WWW.dane.gov.co)

**Anexo E.** Cuadro sobre movimiento de colectivos, microbuses según ciudades y nivel de servicios. (II trimestre 2004-2005) y (I trimestre 2005-2006). [WWW.dane.gov.co](http://WWW.dane.gov.co)

**Anexo F.** Página web. Secretaría de tránsito y transporte municipal, misión, servicios y plan de acción.