



FACULTAD DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

**PREVALENCIA DE DISTRÉS Y DEPRESIÓN EN CONDUCTORES PROFESIONALES
ASOCIADO A LA SINDICALIZACIÓN EN LA REGIÓN SIERRA CENTRO NORTE DEL
ECUADOR**

Profesor

Dr. ING. DURÁN RODAS DAVID

Autores

**CRUZ QUISHPE NATALY CRISTINA
MENA CARVAJAL MAURICIO GEOVANNY**

2022

RESUMEN

El presente estudio busca determinar la prevalencia de estrés y depresión en los conductores profesionales de la región sierra centro norte del Ecuador asociado a la sindicalización, se optó por un estudio de tipo descriptivo, analítico de corte transversal, para determinar la prevalencia de dichas afecciones mentales se aplicó una encuesta a la población de estudio, (test GHQ12 estrés y el test PHQ9 depresión), se contó con una muestra de 176 conductores profesionales conformado por 106 no sindicalizados y 70 sindicalizados, el 93.75% fueron hombres seguido por 6.25% mujeres teniendo como grupo etario principal la población mayor de 50 años (32.39%), seguido de participantes entre 40-49 años (28.98%). Predominando el transporte pesado (59.09%) seguido de vehículos particulares y transporte público. Se identificó que el 51.03% de los conductores sindicalizados presento estrés, los mismos que en su mayoría se encuentra en el transporte público con un 57.14% y vehículos particulares con un 35.14%. Mientras que la presencia de depresión, con un 40.57% se observó en los conductores no sindicalizados siendo los más afectados. Dichos conductores laboran dentro del transporte pesado (41.35%). Los sindicatos buscan el bienestar y desarrollo de sus sindicalizados sin embargo al no existir una acogida mayoritaria en este caso por parte de los conductores al momento de querer realizar acciones por el bien de los conductores no se va a observar un impacto mayor ya que siempre se va a englobar solo a los conductores sindicalizados.

Palabras claves:

Estrés, Depresión, Conductores profesionales, Sindicato.

ABSTRACT

The present study seeks to determine the prevalence of distress and depression in professional drivers in the northern central highlands region of Ecuador associated with unionization, a descriptive, analytical cross-sectional study was chosen to determine the prevalence of these mental disorders, a survey was applied to the study population (GHQ12 distress test and PHQ9 depression test), there was a sample of 176 professional drivers made up of 106 non-unionized and 70 unionized, 93.75% were men followed by 6.25% women. The main age group was the population over 50 years of age (32.39%), followed by participants between 40-49 years of age (28.98%). Heavy transport predominated (59.09%) followed by private vehicles and public transport. It was identified that 51.03% of the unionized drivers presented distress, the majority of which were found in public transport (57.14%) and private vehicles (35.14%). While the presence of depression, with 40.57%, was observed in non-unionized drivers being the most affected. These drivers work in heavy transport (41.35%). The unions seek the welfare and development of their union members, however, since there is no majority support in this case from the drivers at the time of wanting to take actions for the good of the drivers, a greater impact will not be observed, since it will always include only unionized drivers.

Key words:

Stress, Depression, Professional drivers, Union.

ÍNDICE DEL CONTENIDO

1.	RESUMEN	2
2.	ABSTRACT	3
3.	INTRODUCCIÓN	6
4.	JUSTIFICACIÓN	12
5.	METODOLOGÍA.....	13
6.	RESULTADOS	14
7.	DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN	19
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	23
9.	REFERENCIAS.....	25

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Características socio demográficas y condiciones de trabajo de los conductores no sindicalizados comparado con los conductores profesionales sindicalizados	15
Tabla 2. Prevalencia de distrés y depresión de los conductores no sindicalizados comparado con los conductores sindicalizados	16
Tabla 3. Resultados de modelos regresión logística en cruda y ajustada.....	18

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

Uno de los temas discutidos por parte de la población en los últimos años referente a la salud en los seres humanos ha sido enfocado en la salud mental ya que se ha observado un deterioro significativo de la misma. La organización mundial de la salud dice por su parte que la salud mental se refiere al estado de bienestar con el que la persona está enfrentando el estrés presente en la vida, el trabajo y dentro de su comunidad (Salud O. M., 2018). Establecido un concepto base sobre nuestra investigación es difícil eliminar una profesión u ocupación que no pueda presentar estrés porque están constantemente expuestos a altas exigencias que desencadenan la presencia de esta, es la razón por la que esta patología ahora en el lugar de trabajo se considera una amenaza para la salud de los empleados y su entorno, por lo que se considera que la exposición al estrés laboral tiene un impacto significativo en la vida profesional y el desempeño del empleado en la organización por la que se encuentra trabajando.

La Organización Mundial de la Salud estima que los accidentes de tráfico y las enfermedades mentales serán un grave problema de salud del primer trimestre del siglo XXI. Según sus datos, proyecciones y estimaciones, en la población el 23.73% desarrollarán trastornos mentales a lo largo de su vida y la mayoría serán tratados con medicación (Rodríguez, 2011). Durante las últimas décadas, especialmente a partir del siglo XXI, se ha desarrollado conciencia social respecto al estrés en el trabajo y su influencia en el desempeño de los trabajadores (Giner, 2013). Los altos niveles de estrés pueden causar trastornos y comportamientos como agotamiento, ansiedad, depresión incluso síndrome de burnout, así como enfermedades cardiovasculares (Obra, 2016). Según datos de Eurostat, el estrés mental es el problema de salud más común entre los trabajadores al igual que los trastornos musculoesqueléticos (Trabajo I. N., 2015).

(Salvador, 1993) establece cuatro categorías para el análisis de los estresores laborales: el entorno físico de trabajo (ruido, vibraciones, iluminación, temperatura, higiene, tóxicos, clima, espacio físico), las demandas de tiempo (horarios, trabajos rotativos, sobrecarga laboral), el contenido del trabajo (roles en el lugar de trabajo, relación interpersonal, desarrollo de la carrera) y factores de estrés extraorganizacionales. De manera similar (Cendales & Useche, 2014), en un estudio de los factores psicosociales del trabajo, la presión arterial y la tensión psicológica de los conductores de autobuses masculinos en una ciudad de Colombia, presentó que la evidencia empírica acumulada durante 50 años hasta la fecha indicaba que, en comparación con otros

grupos ocupacionales, los conductores de autobús tienen un mayor riesgo de problemas cardiovasculares, musculoesqueléticos, gastrointestinales y psicológicos.

Otro de los estados mentales a observar en general es la depresión, siendo un trastorno mental que afecta el estado de ánimo. La organización mundial de la salud la define como una enfermedad caracterizada por tristeza persistente y pérdida de las actividades de interés de las actividades normalmente disfrutadas, así como la incapacidad para realizar actividades diarias, durante al menos las dos últimas semanas (Salud O. M., 2018), se afirma que 300 millones de personas experimentan depresión en el planeta, siendo el género femenino el más afectado, en mayor número entre personas de 60 – 64 años, es la segunda causa de muerte entre personas de 15 – 29 años (Salud O. M., 2015). Por lo tanto, la salud del trabajador involucra una gama de dimensiones, incluyendo las relacionadas con el propio cuerpo, la vida social, la familia y el cuidado personal (Silva, 2019). Cabe señalar que, si no se trata con urgencia y adecuadamente, la depresión puede ser uno de los trastornos mentales más costosos porque se observarán días de ausentismo, tiene esto un impacto negativo en la relación con la familia, el trabajo y muchos están en riesgo de suicidio. En un ensayo realizado por la organización mundial de la salud en 14 países, encontraron que hasta el 10% de las personas que acudían a los centros de salud desarrollaron depresión con un impacto social importante debido a la alta tasa de suicidio, presento una larga duración en 15 – 20% de casos, mortalidad debido a la presencia de asociación con enfermedades crónicas.

Según datos globales, el 5% de los trabajadores británicos sufre de depresión, en República Dominicana una prevalencia de 9.8%, estaba a nivel de Argentina 12%, en Chile 15%, Perú 11.7%, la prevalencia más alta se encuentra en el grupo de edad de 25 – 45 años. En México, 9 al 13% de la población sufre de depresión severa, las mujeres tienen el doble de prevalencia que los hombres, y a diferencia del mundo, los jóvenes y adultos mayores tienen mayores índices de depresión, con una prevalencia del 40 – 70%. Con respecto al género (Battams, y otros, 2014), una encuesta sobre el lugar de trabajo y los factores de riesgo de ansiedad y depresión en industrias donde predomina el género masculino ha demostrado que en Australia las industrias son, por ejemplo, la agricultura, construcción, minería, manufactura, transporte y servicios públicos.

Un nuevo informe de la organización mundial de la salud, Ecuador es el 11º país con la mayoría de los casos de depresión en Latino América. Según la misma organización a nivel de América Latina Brasil es el país con más casos de depresión, con una tasa de 5.8%, seguido de Cuba, Paraguay, Chile y Uruguay entre el 5 al 5.5%; luego viene los países de Perú, Argentina, Colombia, República Dominicana, Costa Rica, Ecuador, Bolivia, El Salvador y Panamá entre el

4.4 – 4.8%, continuando de Honduras y Guatemala con el 3.7%; por último México, Nicaragua y Venezuela con el 2.2%. Finalmente, se ha determinado que entre el 40% y 80% de las personas han experimentado depresión y una recaída en su vida. El riesgo de desarrollar nuevos episodios de depresión acrecienta con el número de episodios previos, y por tanto los intervalos de síntomas se acortan y la calidad de vida disminuye con un nuevo episodio.

Las condiciones mentales pueden ocurrir en diferentes profesiones. En este caso no está excepto los Conductores Profesionales. Ya que, por ejemplo, conducir vehículos de transporte es una de las actividades más peligrosas en cuanto a enfermedades y factores de riesgo asociados a las mismas (Sanz, 2020), además de tener un fuerte impacto en la salud ya que son expuestos a situaciones agotadoras como jornadas de trabajo, rotaciones frecuentes, condiciones de descanso inadecuadas y todo esto lleva a la necesidad de un alto nivel de vigilancia, de ahí el desgaste al que se encuentran expuestos los conductores (MAPFRE, 2021). En el contexto laboral, los conductores profesionales del transporte público se enfrentan a una gran dimensión de problemas como es, los derivados de la alteración del sueño, como muertes por accidentes de tránsito, secuelas neurológicas, cambios y riesgos cardiovasculares como hipertensión arterial o vasculitis, alteraciones metabólicas, psicológicas incluso riesgo de psicosis.

Los conductores que trabajan en autobuses están expuestos a condiciones agotadoras como exposición constante a condiciones típicas de su trabajo como tráfico adverso, cambio climático y la presencia de malas condiciones viales, además de estos factores, también están expuestos a jornadas laborales irregulares, salarios bajos, fallas en el trabajo, ruido y vibraciones, averías en los equipos, número excesivo de paradas, horas estrictas de llegada y salida de los vehículo (Prange , 2011). Además, ellos pueden trabajar hasta 56 horas en su jornada de trabajo en algunos países, lo que puede provocar una gran cantidad de accidentes debido a la gran carga laboral de trabajo (Rajeshwar, 2016). Al mismo tiempo, pueden presentar otros aspectos relacionados con la salud, como trastornos del sueño, malos hábitos alimentarios, abuso de medicamentos como psicotrópicos, carga de trabajo mental y física de los aspectos generados por el tipo de trabajo, el medio físico y a la vez las condiciones de tránsito y del trabajo que realizan (Mapfre, 2016). Un estudio realizado en Medellín a conductores, indica que los conductores que tienen escaso tiempo para sí mismos o sus respectivas familias, sumado a las condiciones de trabajo, muchas veces también se verán afectados por otros aspectos sociales, factores laborales, políticos y económicos (López, 2017).

El papel social de los conductores en general, también se ve reflejado en la responsabilidad que muestran por la vida de los pasajeros, peatones y otros vehículos. En cierto

punto este compromiso ante las demás personas los hace algo inseguros en su actividad profesional, resultando muchas de las veces en acciones beneficiosas, como proporcionar más protección y atentos a los transeúntes, pero también en acciones que conducen al miedo y ciertos conflictos (Gomes de Medeiros, 2017). Según Kompier (1996), se puede o debe catalogar las actividades que realizan los conductores como una profesión que genera factores de alto riesgo, fundamentado dicha afirmación como resultado de 32 estudios en diferentes países (Reducindo, 2013). Cabe resaltar que los conductores siempre van a estar expuestos a estresores continuamente los mismos pueden contribuir no solo a un tráfico inadecuado, sino también a la manifestación de enfermedades profesionales como es el estrés, fatiga, ansiedad, depresión, enfermedades circulatorias, trastornos musculoesqueléticos, pérdida auditiva inducida por el ruido por lo que muchas de las veces se va a observar una baja de autoestima en los mismos (Alquimim, 2012).

La organización internacional del trabajo u OIT en 1987 añade que la seguridad e higiene en el trabajo y las condiciones generales que demanda la misma son las situaciones que afectan al trabajador. A nivel del transporte, las condiciones de trabajo específicas que pueden tener los conductores, pueden ser causa de enfermedades profesionales, patologías y accidentes laborales (INSHT, 2022). (Mulders, y otros, 1988) narra que los conductores de autobuses urbanos, tienden a tener un índice más elevado que otras profesiones de días de ausentismo, causado en su gran mayoría o totalidad por el estrés generado por el tráfico al que se encuentran expuestos diariamente. En un estudio realizado por (Galovski & Blanchard, 2001), demostraron que los conductores que tienden a ser agresivos presentan mayores niveles de ansiedad a comparación que otros conductores sin antecedentes de agresividad. Es así que se ha considerado que el principio u origen de los pensamientos agresivos se debe a estar expuestos a situaciones estresantes generadas por el tráfico.

Estudios fuera del país a nivel de México se expone que las características psicológicas de los conductores agresivos con o sin antecedentes de episodios explosivos de ira en México, expresan que los conductores que pertenecen al transporte público como son los conductores de autobuses, microbuses y vehículos particulares, muchas de las veces adoptan malas actitudes que pueden llegar hacer agresivas, por estar conduciendo vehículos de mayor tamaño a frente a los conductores de vehículos pequeños. Además (Galovski & Blanchard, 2001), resalta que los conductores que presentan mayor contrariedad al momento de conducir un vehículo son mas propensos a ocasionar más accidentes de tránsito. Una de las controversias según (Islam & Mannering, 2006) al momento de conducir es la edad por ejemplo, las personas de mayor edad, ciertas características de personalidad van disminuyendo o declinando sus

potencialidades, nos referimos a las condiciones fisiológicas que por la edad mismo va disminuyendo su agudeza como es la audición, vista, reflejos, destrezas, habilidades y también las condiciones psicológicas, como es la capacidad cognitiva, percepción, atención y la concentración. Por ejemplo, describen que a nivel de Estados Unidos el 13% de los habitantes de ese país son personas de la tercera edad (mayores de 65 años), los mismos que aun maneja un auto, además representan el 16% de los accidentes en la carretera.

Centrándonos en nuestro país sabemos que si existen investigaciones sobre las afecciones o deterioro de la salud mental y una referencia exacta a que tipo de población. Sin embargo, existen muy pocos estudios investigativos sobre los conductores profesionales y estudios nulos sobre los conductores profesionales asociados a la sindicalización. Poco a poco se ha ido incluyendo en la discusión sobre la prevalencia de estrés laboral o distrés a los conductores profesionales en las distintas investigaciones, por ejemplo: un estudio realizado en la ciudad de Cuenca enfocado en el estrés laboral y su prevalencia (factores asociados), cuya investigación abarco conductores que laboraban en el transporte escolar e institucional donde se pudo determinar que la prevalencia de estrés laboral en los conductores, el 69% de ellos presentaba niveles moderados de estrés, seguido del 31% quienes desarrollaron un alto nivel de estrés laboral, concluyendo que más se presentaba en el género masculino a comparación del género femenino que era en menor porcentaje (Ortega, 2017). Ser conductor profesional no se engloba a un solo tipo de vehículo sino a muchas más unidades cada una con una distinta demanda de exigencias propias del oficio, en cuanto a los conductores de taxis se realizó un estudio de investigación en la ciudad de Riobamba enfocado de igual manera en el distrés donde también se pudo observar la presencia de dicha patología en la población de estudio en su análisis, se pudo describió que existió un predominio con 14.08 de puntaje de distrés, el cual se concluyó que es un alto nivel de estrés malo presente en la población y a la que está expuesta constantemente (Andres, 2019).

En los estudios revisados resaltan que en el caso de los conductores profesionales que dentro de sus actividades diarias incluye el contacto directo y constante con otras personas además de estar expuestos a situaciones agotadoras propias de sus actividades, esta contribuye a desarrollar con mayor frecuente estrés laboral en los conductores y si está expuesto constantemente favorece a la larga a desarrollar distrés o estrés negativo. Hay que recalcar que los estudios realizado tanto a nivel de Ecuador como en otros países muchos de ellos tienen algo en común y es la población de estudio ya que se enfocan predominantemente en los conductores profesionales que laboran únicamente en el transporte público por ende abarcando solo taxistas, buseteros ya sea urbanos, escolar, interinstitucional, Inter cantonales e interprovinciales,

microbuses y otros vehículos particulares, no se incluye a conductores de otros tipos de vehículos u oficios ya que al estar expuestos a factores agotadores también representa una población que presenta factores de riesgo para el desarrollo de afecciones mentales como son los conductores de transporte pesado o ligero.

Una de las variables a considerar entre muchas que se puede encontrar en los conductores profesionales es la sindicalización, desde la antigüedad se evidencio la creación, impulso y establecimiento de los Sindicatos (Sociales, 2022). En Ecuador se observó la presencia de los mismos a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, las primeras asociaciones de trabajadores se presentó tanto en la ciudad de Quito como en Guayaquil conformada por gremios de sastres y carpinteros, los mismos que tuvieron que luchar ya que en un inicio la creación de sindicatos no era aceptado ya que infringía la ley, por lo que se presentó una lucha constante para poder ser reconocidos y respaldados por la ley, además convertirse en un derecho para los trabajadores el poder pertenecer a un sindicato. Posteriormente se siguieron formando y estableciendo sindicatos en los distintos gremios o profesiones en el caso de los conductores profesionales, las instituciones formadas entre sus objetivos primordiales esta buscar un beneficio común que englobe a todos, además asistir socialmente a sus sindicalizados, promover una capacitación constante a los conductores, desplegar una defensa constante para los mismos y además, a sus conductores permitirles crecer y desarrollarse en un ambiente de solidaridad y autoestima. La sindicalización se generalizo por todo el mundo por lo que transcurrido el tiempo se fueron sumando instituciones que apoya y respaldan la formación de este tipo de organizaciones como es la organización internacional del trabajo quien estableció dos convenios en beneficio del sindicato, tenemos el convenio 098 y 087, el primero respalda el derecho de la sindicalización y la negociación colectiva (Trabajo O. I., 2021); y el segundo trata sobre la libertad de pertenecer a un sindicato y la protección del derecho de sindicalización (Trabajo O. I., 2017).

En la actualidad en Ecuador la ley de tránsito reconoce que los conductores para obtener la licencia de conducir se deben de someter a una evaluación obligatoria ya detalla en su artículo 125 del Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en su decreto 1738 (año 2010), cuyo objetivo es prevenir o disminuir los accidentes de tránsito. Por otro lado, muchos conductores profesionales omiten o ignoran las leyes de tránsito vigentes, viéndose involucrados muchas veces en accidentes de tránsito, lo que obliga a cada conductor a comprender la verdadera importancia de la ley de tránsito terrestre y seguridad vial asociado a una buena salud mental del conductor.

Entonces como investigadores, nos preguntamos ¿Existe una relación en los conductores profesionales de pertenecer o no a un sindicato con el desarrollo de problemas de salud mental

tales como distrés y depresión en la Región Sierra Centro Norte del Ecuador? Para dar respuesta a esta pregunta de investigación se ha planteado el siguiente objetivo principal que será evaluar la prevalencia de distrés y depresión en los conductores profesionales asociados a la sindicalización o no en la Región Sierra Norte del Ecuador, en base a objetivos específicos, que nos ayudaran de mucho como: Conocer las características sociodemográficas y condiciones de trabajo de los conductores profesionales sindicalizados y no sindicalizados; Determinar el vínculo entre las características sociodemográficas y condiciones de trabajo de los conductores profesionales sindicalizados y no sindicalizados con la prevalencia de distrés y depresión; Asociar la prevalencia de distrés y depresión de los conductores profesionales sindicalizados y no sindicalizados.

JUSTIFICACIÓN

El conocimiento de los riesgos laborales tiene un origen psicosocial, la importancia de comprender aspectos como las buenas condiciones de trabajo pueden verse aún como temas pendientes que necesitan ser abordados y en detalle en el área de la cobertura laboral o lugar de trabajo, aunque todos los días se subraya la importancia de estas cosas para la salud de los trabajadores y organizaciones (salud, 2022).

En el presente estudio, lo que se busca es identificar si en los conductores profesionales el pertenecer a un sindicato favorece o no la presencia o desarrollo de afecciones en su salud mental como es el distrés y depresión, ya que los conductores por las actividades propias que deben de realizar diariamente por su profesión, se encuentran expuestos constantemente a situaciones agotadoras por lo que se ha visto afectada su salud y aún más la salud mental la misma que ha ido incrementando su intensidad y presentación muchas de las veces debido a las nuevas formas de organización del trabajo y de las relaciones sociolaborales.

METODOLOGÍA

Se realizó un estudio descriptivo y analítico de corte transversal, con muestreo no probabilístico por conveniencia, para determinar la presencia de distrés y depresión entre los conductores de la Región Sierra Centro Norte de Ecuador asociado a la sindicalización. Se incluyeron conductores profesionales que viven en la Región Sierra Centro Norte del Ecuador, mayores de 18 años, de ambos sexos y que voluntariamente accedieron a participar en el proyecto de investigación. El grupo de comparación fue compuesto por conductores profesionales sindicalizados y no sindicalizados.

Para llegar a nuestra muestra de estudio se incluyeron como criterios de inclusión: Conductores profesionales residentes en la Región Sierra Centro Norte de Ecuador de los diferentes gremios: taxistas, buseteros urbanos, Inter cantonales, Inter provinciales, transporte pesado y pequeños grupos de transportistas independientes. Por lo tanto, se han incluido exclusiones tales como: como conductores profesionales que no residan en la Región Sierra Centro Norte de Ecuador o se negaron a responder la encuesta.

La muestra se seleccionó de forma voluntaria, obteniendo una muestra de 176 conductores profesionales, incluidos 107 conductores profesionales no sindicalizados y 70 conductores profesionales sindicalizados. Se aplicó una encuesta que constó de 36 preguntas a los participantes, la mayoría de los conductores profesionales no sindicalizados recibieron encuestas físicas y el otro grupo de conductores profesionales sindicalizados se realizaron a través de encuestas en línea / Plataforma Google Forms.

Instrumento de recopilación de datos y encuestas

Los instrumentos utilizados fueron los siguientes: cuestionario de salud y condiciones de trabajo para América Latina y el Caribe para buscar determinantes sociodemográficas. Para identificar, la presencia de distrés y depresión en la población de estudio, se aplicaron pruebas validadas como el test GHQ12 (distrés) y el test PHQ9 (depresión).

Variables a estudiar

Como variables independientes, se analizaron estas características sociodemográficas y condiciones de trabajo: sexo, edad, residencia actual, educación, sindicato, tipo de vehículo, relación laboral, descanso nocturno, exigencia laboral. La variable dependiente se obtuvo mediante la puntuación de las pruebas aplicadas.

Aspectos éticos

Uno de los pilares fundamentales de este proyecto de investigación es tratar la información de forma ética. Por ello, una de las pautas a desarrollar es que las encuestas sean

totalmente anónimas y observacionales, ya que no se manipulará a la población del estudio, sino que simplemente se solicitará el cuestionario, los resultados se utilizarán únicamente con fines de investigación.

Análisis estadístico

Para el desarrollo del análisis estadístico se utilizó la aplicación Epi Info versión 7.2.5.0. Se realizó un análisis descriptivo utilizando frecuencia absolutas y relativas, comparando las características sociodemográficas y condiciones de trabajo de conductores profesionales asociado a la sindicalización. Para determinar la existencia de una diferencia significativa entre los grupos y una asociación entre las variables de estudio y su exposición, se utilizaron las pruebas de chi-cuadrado y Fisher. En cuanto a la regresión logística cruda y ajustada, con un 95% de confianza, se ajustó la independencia de las variables ajustándolas con la variable exposición, ya que se pondrá a identificar factores protectores y de riesgo, su desarrollo y sus diferencias en las distintas variables en estudio.

RESULTADOS

El presente estudio, se contó un total de 176 conductores profesionales. Se realizó una comparación de los datos sociodemográficos y las condiciones de trabajo en nuestra población de estudio. Conformado por: 106 no sindicalizados y 70 sindicalizados, conductores desde los 20 años en adelante de las cuales el 93.75% fueron hombres y el 6.25% fueron mujeres teniendo como grupo etario principal la población mayor de 50 años (32.39%), seguido de participantes entre 40-49 años (28.98%). Dentro de la población estudiada se encontró que el 52.27% tiene educación secundaria y solo el 19.32% tiene educación superior. De acuerdo al tipo de vehículo en su mayoría laboran en el transporte pesado (59.09%) de los cuales el 77.36% son conductores no sindicalizados y cuentan con vehículo propio (58.52%).

Se encontró que el 63.64% de los participantes tiene una jornada laboral mayor o igual a 9 horas y un descanso nocturno de 7 horas o menos (60.80%). La mayoría de los participantes (72.73%) ha realizado esta labor por 10 años o más con una exigencia laboral ligera-moderada (71.59%) e intensa (28.41%). Finalmente se encontró una relación estadísticamente significativa en que pertenecer o no a un sindicato influye en el desarrollo de estrés (35.80%) y depresión (32.39%). (Tabla 1)

Tabla 1. Características socio demográficas y condiciones de trabajo de los conductores no sindicalizados comparado con los conductores profesionales sindicalizados de la Región Sierra Centro Norte, Ecuador, 2022. (n= 176)

Variables	Categorías	Total (n= 176) n (%)	Conductores no sindicalizados (n= 106) n (%)	Conductores sindicalizados (n= 70) n (%)	Valor P
Sexo	Mujer	11 (6.25)	10 (9.43)	1 (1.43)	0.05°
	Hombre	165 (93.75)	96 (90.57)	69 (98.57)	
Edad	20 – 29 años	19 (10.80)	15 (14.15)	4 (5.71)	< 0.01*
	30 – 39 años	49 (27.84)	38 (35.85)	11 (15.71)	
	40 – 49 años	51 (28.98)	32 (30.19)	19 (27.14)	
	50 años o mas	57(32.39)	21 (19.81)	36 (51.43)	
Educación	Primaria	50 (28.41)	18 (16.98)	32 (45.71)	< 0.01*
	Secundaria	92 (52.27)	66 (62.26)	26 (37.14)	
	Superior	34 (19.32)	22 (20.75)	12 (17.14)	
Tipo de vehículo	Transporte publico	35 (19.89)	5 (4.72)	30 (42.86)	0.01*
	Transporte pesado	104 (59.09)	82 (77.36)	22 (31.43)	
	Vehículo particular	37 (21.02)	19 (17.92)	18 (25.71)	
Relación laboral	Empleado	73 (41.48)	55 (51.89)	18 (25.71)	< 0.01*
	Propio	103 (58.52)	51 (48.11)	52 (74.29)	
Jornada laboral	8 horas o menos	64 (36.36)	17 (16.04)	47 (67.14)	< 0.01*
	9 horas o mas	112 (63.64)	89 (83.96)	23 (32.86)	
Descanso nocturno	7 horas o menos	107 (60.80)	80 (75.47)	27 (38.57)	< 0.01*
	8 horas o mas	69 (39.20)	26 (24.53)	43 (61.43)	
Antigüedad	6 años o menos	33 (18.75)	21 (19.81)	12 (17.14)	0.07*
	7 – 9 años	15 (8.52)	13 (12.26)	2 (2.86)	
	≥ 10 años	128 (72.73)	72 (67.92)	56 (80.00)	
Exigencias laborales	Ligero - Moderado	126 (71.59)	64 (60.38)	62 (88.57)	0.01*
	Intenso	50 (28.41)	42 (39.62)	8 (11.43)	
Distrés	No	113 (64.20)	79 (74.53)	34 (48.57)	0.01*
	Si	63 (35.80)	27 (25.47)	36 (51.43)	
Depresión	No	119 (67.61)	63 (59.43)	56 (80.00)	0.01*
	Si	57 (32.39)	43 (40.57)	14 (20.00)	

Valor P: calculado mediante Chi cuadrado (*) y Fisher (°)

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al distrés mental, se identificó que el 51.03% de los conductores sindicalizados presento distrés mental. Pertenecen al transporte público con un 57.14%, seguido de los vehículos particulares con un 35.14%. Cuya jornada laboral dura 8 horas o menos (50.00%). Por ultimo las variables sexo, edad, educación, relación laboral, descanso nocturno, antigüedad y exigencias laborales no mostraron una diferencia estadísticamente significativa. Con respecto a la depresión, con un 40.57% los conductores no sindicalizados fueron los más

afectados. En cuanto a la edad con un 52.63% el grupo más afectado es de 20-29 años, seguido del grupo de 30-39 años con una exposición del 40.82%. El transporte pesado (41.35%) presenta más depresión y en su mayoría se desempeña como empleados con un 43.84%.

Los conductores que laboran 9 horas o más son los más afectados con un 38.39%, observando un descanso nocturno de 7 horas o menos (41.12%). Las exigencias laborales de manera intensas (49.02%) desarrollan más depresión. Por último las variables sexo, educación y antigüedad no mostraron una diferencia estadísticamente significativa entre los grupos ni una asociación entre la variable de exposición. (Tabla 2)

Tabla 2. Prevalencia de estrés y depresión de los conductores no sindicalizados comparado con los conductores sindicalizados de la Región Sierra Centro Norte, Ecuador, 2022. (n= 176)

Variables	Categorías	Distrés	Valor P	Depresión	Valor P
		(n= 63)		(n=57)	
		n (%)		n (%)	
Sexo	Mujer	5 (45.45)	0.49°	5 (45.45)	0.33°
	Hombre	58 (35.15)		52 (31.52)	
Edad	20 – 29 años	8 (42.11)	0.07*	10 (52.63)	0.01*
	30 – 39 años	10 (20.41)		20 (40.82)	
	40 – 49 años	21 (41.18)		17 (33.33)	
	50 años o mas	24 (42.11)		10 (17.54)	
Educación	Primaria	23 (46.00)	0.20*	12 (24.00)	0.13*
	Secundaria	29 (31.52)		36 (39.13)	
	Superior	11 (32.35)		9 (26.47)	
Sindicato	No	27 (25.47)	0.01*	43 (40.57)	0.01*
	Si	36 (51.43)		14 (20.00)	
Tipo de vehículo	Transporte publico	20 (57.14)	0.01*	4 (11.43)	0.01*
	Transporte pesado	30 (28.85)		43 (41.35)	
	Vehículo particular	13 (35.14)		10 (27.03)	
Relación laboral	Empleado	25 (34.25)	0.71*	32 (43.84)	0.01*
	Propio	38 (36.89)		25 (24.27)	
Jornada laboral	8 horas o menos	32 (50.00)	0.01*	14 (21.88)	0.02*
	9 horas o mas	31 (27.68)		43 (38.39)	
Descanso nocturno	7 horas o menos	39 (36.45)	0.82*	44 (41.12)	0.01*
	8 horas o mas	24 (34.78)		13 (18.84)	
Antigüedad	6 años o menos	13 (39.39)	0.88*	11 (33.33)	0.17*
	7 – 9 años	5 (33.33)		8 (53.33)	
	≥ 10 años	45 (35.16)		38 (29.69)	
Exigencias laborales	Ligero - Moderado	48 (38.40)	0.25*	32 (25.60)	0.01*
	Intenso	15 (29.41)		25 (49.02)	

Valor P: calculado mediante Chi cuadrado (*) y Fisher (°)

Fuente: Elaboración propia

Se realizó la regresión logística cruda y ajustada. En cuanto al distrés mental, en el OR crudo, se identificó que el no pertenecer a un sindicato OR 0.32 (0.17 – 0.61), trabajar en el transporte pesado OR 0.30 (0.13 – 0.67) y laborar 9 horas o más representa un factor protector OR 0.38 (0.20 – 0.72) ante el distrés mental. Aplicado el modelo ajustado no se logró determinar asociaciones entre el distrés mental y las variables sindicato, el mismo que el no pertenecer a un sindicato representa un factor protector frente a la depresión.

Referente a la depresión, en el OR crudo, se identificó que los conductores no sindicalizados representan un factor de riesgo tienen 2.73 veces más (1.35 – 5.51) de desarrollar depresión a comparación de los conductores sindicalizados. Con respecto al tipo de vehículo los conductores de transporte pesado tienen 5.45 veces más (1.79 – 16.59) de desarrollar depresión a comparación de los conductores de transporte público y vehículo particular. En cuanto a la relación laboral se pudo observar que contar con vehículo propio representa un factor protector con OR 0.41 (0.21 – 0.78) ante la depresión. Los conductores cuya jornada laboral sea de 9 horas o más tienen 2.22 veces más (1.09 – 4.49) de desarrollar depresión.

En cuanto al descanso nocturno cuyo horario sea de 8 horas o más representa un factor protector ante la depresión. Los conductores que se encuentra expuestos a exigencias laborales intensas tienen 2.93 veces más (1.48 – 5.82) de desarrollar depresión. Aplicado el modelo ajustado se identificó que los conductores de transporte pesado OR 3.44 (1.01 – 11.68) que se encuentran expuestos a exigencias laborales intensas 2.11 (1.02 – 4.37) representa un factor de riesgo para la presencia de depresión. (Tabla 3)

Tabla 3. Resultados modelo de regresión logística en cruda y ajustada.

Variables	Categorías	Distrés		Depresión	
		Cruda OR	Ajustada	Cruda OR	Ajustada
		OR (95% CI)	OR (95% CI)	OR (95% CI)	OR (95% CI)
Sexo	Mujer	1		1	
	Hombre	0.65 (0.19 – 2.22)		0.55 (0.16 – 1.89)	
Edad	20 – 29 años	1		1	
	30 – 39 años	0.35 (0.11 – 1.10)		0.62 (0.21 – 1.80)	
	40 – 49 años	0.96 (0.33 – 2.8)		0.45 (0.15 -1.31)	
	50 – 60 años o mas	1.00 (0.34 – 2.86)		0.19 (0.06 – 0.59)	
Educación	Primaria	1		1	
	Secundaria	0.54 (0.26 – 1.09)		2.03 (0.94 – 4.40)	
	Superior	0.56 (0.22 – 1.39)		1.13 (0.41 – 3.10)	
Sindicato	Si	1	1	1	1
	No	0.32 (0.17 – 0.61)	0.41 (0.19 – 0.86)	2.73 (1.35 – 5.51)	1.48 (0.66 – 3.31)
Tipo de vehículo	Transporte publico	1	1	1	1
	Transporte pesado	0.30 (0.13 – 0.67)	0.52 (0.21 – 1.31)	5.45 (1.79 – 16.59)	3.44 (1.01 – 11.68)
	Vehículo particular	0.40 (0.15 – 1.05)	0.54 (0.20 – 1.47)	2.86 (0.80 – 10.20)	2.35 (0.63 – 8.77)
Relación laboral	Empleado	1		1	
	Propio	1.12 (0.59 – 2.10)		0.41 (0.21 – 0.78)	
Jornada laboral	8 horas o menos	1		1	
	9 horas o mas	0.38 (0.20 – 0.72)		2.22 (1.09 – 4.49)	
Descanso nocturno	7 horas o menos	1		1	
	8 horas o mas	0.93 (0.49 – 1.75)		0.33 (0.16 – 0.68)	
Antigüedad	6 años o menos	1		1	
	7 – 9 años	0.76 (0.21 – 2.76)		2.28 (0.65 – 7.94)	
	≥ 10 años	0.83 (0.37 – 1.83)		0.84 (0.37 – 1.91)	
Exigencias laborales	Ligero - Moderado	1		1	1
	Intenso	0.69 (0.34 – 1.40)		2.93 (1.48 – 5.82)	2.11 (1.02 – 4.37)

OR: Odds Ratio; 95% CI: 95% Intervalo de confianza

Distrés: Cruda Ajustada por sindicato, tipo de vehículo.

Depresión: Cruda Ajustada por sindicato, tipo de vehículo, exigencias laborales.

Fuente: Elaboración propia

DISCUSIÓN DE RESULTADOS Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN

A pesar de que el tema de conductas de enfermedades psicosocial en conductores profesionales se estudia en la literatura médica, se ha demostrado en el mundo que actualmente no hay muchos artículos en detalle están directamente vinculados a la sindicalización de los conductores profesionales a enfermedades psicológicas como distrés y depresión tanto a nivel mundial como nacional, se ha encontrado estudios que relacionan la prevalencia de con el grupo de conductores profesionales, pero no se encontraron estudios con respecto a un factor adicional en el análisis, además, la mayoría de estudios se enfocan más en investigar la prevalencia de depresión asociada con accidentes de tráfico.

El objetivo principal del presente estudio es evaluar la prevalencia de distrés y depresión en los conductores profesionales asociado a la sindicalización o no en la Región Sierra Centro Norte del Ecuador, en el caso del análisis de distrés se pudo evidenciar que unos de los grupos más afectados son los conductores profesionales con un 51.43% fueron los que pertenecían a un sindicato, engloban los que desarrollan actividades dentro de vehículos que pertenecen al transporte público, como son los taxistas, buseteros dicho resultado presento una similitud con el grupo de estudio que se realizado en la ciudad de Riobamba en el año 2019 se enfocó en los conductores de taxis de una compañía en particular, donde se observó que los mismos presentaban en su mayoría un promedio de 14.08 de puntaje de distrés demostrando así que este grupo de conductores son los más afectados, indicando o resaltando la presencia de estrés negativo o distrés en la población de estudio. Igualmente, en cuenca se realizó un estudio (año 2017) sobre el estrés laboral su prevalencia y factores asociados en conductores de trasporte escolar e institucional en la cual se pudo determinar que la prevalencia de estrés en los conductores profesionales de transporte escolar mostró que el 69% presentaba signos de nivel moderado de estrés, mientras que el 31% presentaba un alto nivel de estrés, observándose más en hombres que en mujeres. Fuera del país en la Cuidad de Bogotá se observó de igual manera una similitud a nuestro resultado en este caso se enfocó el estudio a las condiciones y salud de los conductores de una empresa, abarcando buses urbanos donde se observó también niveles altos de estrés negativo o distrés.

Un dato a tener en cuenta en el desarrollo de este estudio es que se demuestra que la mayoría de quienes laboran en el transporte pesado, el 77.36% no están sindicalizados y no cuentan con un vehículo propio, esto podría estar estrechamente relacionado con el desarrollo de distrés y depresión con el hecho de que los conductores profesionales relacionados con el

transporte pesado realizan comisiones y cobros por carrera realizada, tienen que cubrir en sus viajes una distancia muy considerada (viajan a la costa), por lo que están expuestos a una inestabilidad laboral muchas de las veces y además a largas jornadas de trabajo, situaciones que los convierten en un grupo susceptible para el desarrollo de afecciones mentales como el distrés y la depresión sin contar con los numerosos problemas de salud que pueden verse involucrados asociados al cansancio físico y mental, sin embargo en nuestro estudio de investigación se determinó que el transporte pesado presentó más depresión con un 41,35% a comparación de distrés con un 28.85%, siendo la primera patología más predominante en este grupo de conductores. Sobre el transporte pesado que en este caso es una de las poblaciones más extensas en nuestro estudio se podría decir que no hay mucha literatura al respecto. Sin embargo, sobre el transporte liviano se ha abarcado muchos estudios tanto a nivel nacional como fuera de ella, uno de los estudios a recalcar y que guarda una estrecha relación con nuestros resultados es la investigación realizada en la ciudad e Colombia que abarco a los conductores profesionales y los factores psicosociales a los que están expuestos, incluyendo a taxistas y buseteros donde se determinó que estos últimos fueron el grupo con menos horas de trabajo a la semana (71.40 promedio) y con un menor indicador de tensión o estrés laboral, represento solo el 6.3% de la muestra (Montoro, Useche, & Alonso, 2018).

En lo que guarda estrecha relación con causas graves de la salud mental de los conductores profesionales, uno de los estudios realizado por (Abdoli, y otros, 2015), a nivel de Irán, mostró claros resultados se determinó que la mala salud afecta el desarrollo de dolencias o afecciones como la presencia de distrés, depresión, ansiedad, insomnio, malas relaciones sociales y estas se asociarían con mal comportamiento por parte de individuo con su entorno. Al compararlo con uno de los resultados a tomar en cuenta de nuestro estudio respecto a la jornada laboral y al descanso nocturno que se reportó que el 63.64% de los conductores profesionales tiene una jornada laboral mayor o igual a 9 horas y un descanso nocturno de 7 horas o menos se podría analizar que la población expuesta a más horas de trabajo durante su jornada laboral tendría mayor predisposición de desarrollar depresión y distrés. Por esta razón y al analizar nuestros resultados y comparaciones con otras investigaciones se continua corroborando la importancia del análisis de la variables juntas y el asociarlas con factores determinantes como es en este caso la sindicalización en los conductores profesionales, además promover un responsabilidad en los conductores principalmente la corresponsabilidad con la vida de terceras personas que implica esta profesión por ello es determinante en los conductores profesionales tener una adecuada salud mental.

En cuanto a la edad en nuestro estudio se observó que la depresión con un 52.63% el grupo más afectado es el rango de 20 – 29 años, seguido del grupo de 30 – 39 años con una exposición del 40.82%, de igual manera es necesario analizar este resultado ya que nos muestra que la población joven indirectamente está más expuesta a factores de riesgo que puede influir a la aparición de enfermedades relacionadas con la salud mental. Mientras que, en el distrés, con un 42.11% los grupos de edad más afectados fueron los de 20 – 29 años y los de 50 años de edad o más, así varios países reportan que el mayor número de accidentes de tránsito son provocados por conductores profesionales muy jóvenes, los cuales no cuentan con mucha experiencia al volante. Sin embargo, si lo comparamos con un estudio que, realizado sobre los rasgos de personalidad y actitudes de los conductores hacia la seguridad vial predictores de un comportamiento arriesgado entre conductores de las edades, encontramos que la ansiedad fue un factor predictivo positivo de los errores de los conductores, tanto en conductores jóvenes como adultos mayores.

Una de las limitaciones señaladas al realizar el estudio de investigación fue encontrar el grupo relacionado a los conductores no sindicalizados, ya que al ser conductores en su mayoría independientes no forman parte de una organización como tal y por ende se vuelve una población de difícil acceso, sin embargo, a pesar de esta limitación, con el uso de tecnologías actuales como las redes sociales, se ha logrado encontrar un grupo de control adecuado para realizar la investigación y que, sobre todo, se obtenga resultados analizables a la realidad de nuestro país, ya que en la actualidad no existe ningún estudio que analice la prevalencia de distrés y depresión en conductores profesionales sindicalizados y no sindicalizados.

Otra de las limitaciones encontradas estuvo relacionada a la implementación de la herramienta de recolección de datos como lo fue la encuesta online, ya que una gran parte de que la población estudiada eran mayores de 40 años, muchos participantes no estaban correctamente instruidos en la utilización de la herramienta y genero confusiones a la hora de responder correctamente las preguntas generadas, sin embargo posteriormente a una correcta instrucción de las misma, una aplicación previa de un plan piloto, la encuesta se pudo realizar correctamente y sin mayores contratiempos.

Además como investigadores en el caso de los conductores sindicalizados se consideró la aplicación de la encuesta de forma física se tomó la decisión de aplicar de esa manera ya que para poder abarcar la población se consideró que los mismos tienen reuniones cada fin de mes y por ende se pudo acceder a la población con mayor facilidad sin embargo una de las limitaciones que se pudo observar que en este caso, los conductores profesionales al ser las encuestas de manera física de pronto al momento de contestar las preguntas de la encuesta ya

que no tuvieron contacto con otros conductores. Hay que recalcar que al momento de subir las respuestas de los conductores sindicalizados a la aplicación de Excel para evitar errores o alguna incongruencia en la base de datos se procedió a realizar una doble entrada de datos y con ello dar veracidad a los datos.

De acuerdo a un amplio análisis de referencia al tema de investigación, está claro que el pertenecer o no a un sindicato en el Ecuador según los resultados de esta investigación predispone a los conductores profesionales a desarrollar tanto distrés como depresión, es ahí que tanto las organizaciones locales, gobiernos locales así como Inter cantonales y provinciales deberían crear y establecer políticas de inclusión de los conductores a diferentes sindicatos o instituciones que haga que la población estudiada se sienta protegida y amparada y regule el trabajo informal, además el pertenecer o no a un sindicato puede estar relacionado en la capacitación continua de los conductores en normas y estatutos que permitan disminuir la incidencia y prevalencia en el índice de accidentes viales en el Ecuador que puede estar relacionado indirectamente a las enfermedades mentales como distrés y depresión. Por último, se puede recalcar que en cuanto a los conductores profesionales indistintamente de si pertenecen o no a un sindicato, por el tipo de transporte o el tipo de vehículo ya sea que se desempeñe como propietario o empleado queda aún un camino amplio por recorrer y mejorar ya que los mismos en conjunto representan un gremio con una dimensión muy amplia el cual siempre va a estar en contacto con factores desgastantes que se derivan de las exigencias propias de las actividades que desarrollan cotidianamente las cuales pueden llegar a desencadenar malestares o molestias en los mismos que muchas de las veces se tienden a dejar de lado sin dar la importancia necesaria hay que recalcar que uno de los pilares en el ser humano debería ser la salud y más la salud mental.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Según datos obtenidos se pudo observar que una de las poblaciones predominantes dentro de la investigación fueron los conductores profesionales del transporte pesado los mismos que en su mayoría no pertenecen a un sindicato, seguido por los conductores del transporte público (taxistas y buseteros) y vehículos particulares quienes si pertenecían a un sindicato la asociación al mismo se debería en su mayoría a que desarrollan sus actividades dentro de una misma área o localidad a diferencia de los conductores no sindicalizados quienes desarrollan sus actividades fuera de su localidad.

Los conductores quienes se encuentran constantemente en contacto con otras personas durante su jornada laboral además de los factores a los que están expuestos predisponen al desarrollo de distrés mental a diferencia que los conductores profesionales que tienen menos contacto frecuente con otras personas sin embargo los mismos están expuestos a largas jornadas de trabajo (viajan fuera de su localidad) tienden a presentar más depresión.

Al existir una minoría de asociación o pertenecer a un sindicato por parte de los distintos gremios del transporte el mismo no representa un gran impacto ya que al querer proteger a los conductores mediante la creación o aplicación de medidas para el bien común solo se va haber beneficiado un número limitado de conductores en este caso los que pertenecen.

Como investigadores se recomienda si bien existe estudios sobre el distrés mental y depresión en conductores es necesario ampliar nuestra investigación no necesariamente solo al transporte publico sino integrar también a los conductores del transporte pesado ya que los mismos también se encuentran expuestos a situación que ponen en riesgo su salud mental.

Los conductores profesionales siempre será una población vulnerable ya que en la actualidad sus derechos muchas de las veces han sido vulnerados por lo que se recomendaría la creación y aplicación de políticas para un respaldo de su seguridad, apoyado por entidades tales como sindicatos, federaciones de conductores, a nivel local como autoridades Inter cantonales e Interprovinciales ya que al haber una presión institucional se podría lograr establecer desde gobernanza leyes que respaldarían al conductor profesional con ello se lograría mejorar sus condiciones de trabajo y por ende su salud.

Por último, al ser un estudio de prevalencia solo se logró conocer una realidad limitada por lo cual se recomienda a las posteriores investigaciones tomarse más tiempo durante la investigación, con ello lograr conocer más a detalle la realidad a las que están expuestos los

conductores en lo posible incluir a más entidades y lograr que los mismos se comprometan en plenitud con el proyecto antes, durante y posterior a la investigación.

REFERENCIAS

- Alquimim, A. F. (2012). Avaliação dos fatores de risco laborais e físicos para doenças cardiovasculares em motoristas de transporte urbano de ônibus em Montes Claros. *Ciência & Saúde Coletiva*, 2151-2158.
- Andres, C. C. (2019). *Estrés y enfermedades psicosomáticas en conductores de la Compañía de Taxis*. Riobamba.
- Battams, S., Roche, A., Fischer, J., Lee, N., Cameron, J., & Kostadinov, V. (2014). Workplace risk factors for anxiety and depression in male-dominated industries: a systematic review. *Health psychology and behavioral medicine*, 983-1008. doi:10.1080/21642850.2014.954579.
- Carlos Álava Urrburu, I. H. (2011). *Scielo*. Obtenido de https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X20110001000006&script=sci_arttext&tlng=pt
- Catalina González Penagos, D. V. (2017). *FACTORES LABORALES Y ESTRÉS PERCIBIDO EN LOS CONDUCTORES DE BUSES MEDELLÍN, 2017*. Medellín.
- Cendales, B., Useche, S., & Gomez, V. (2014). Psychosocial Work Factors, Blood Pressure. 279-288. doi:10.2486/indhealth.2013-0156
- David Berrones-Sanz, L. (2020). Estrés laboral en conductores de bicitaxis del Centro Histórico de la Ciudad de México. *Revista Medica Del IMSS*, 58(3), 265–274.
- Galovski, T., & Blanchard, E. (2001). Characteristics of aggressive drivers with and without intermittent explosive disorder. *Behaviour Research and Therapy*, 1157-1168.
- Giner, C. B. (2013). *UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA*. Obtenido de UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA: <https://zagan.unizar.es/record/12648/files/TAZ-TFG-2013-946.pdf>
- Gomes de Medeiros, S. E. (2017). Stress and stressors in bus drivers. *Revista de Enfermagem Referência*.
- INSHT. (2022). *Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo*. Obtenido de https://sid-inico.usal.es/centros_servicios/insht-instituto-nacional-de-seguridad-e-higiene-en-el-trabajo/
- Instituto Nacional de Estadística e Informática . (2017). *Perú: Características Económicas y Financieras de las empresas de servicios. Encuesta económica anual 2015*. Lima: INEI.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *Perú: Características Económicas y Financieras de las empresas de Servicios. Resultados de la encuesta económica anual 2016*. Lima: INEI 2017.

- Islam, S., & Mannering, F. (2006). Driver aging and its effect on male and female single-vehicle accident injuries: Some additional evidence. *Journal of Safety Research*, 267-276.
- Mapfre, F. (2016). Factores de riesgo del conductor durante su jornada laboral. *Seguridad vial en la empresa*.
- MAPFRE, F. (2021). *Fundación MAPFRE*. Obtenido de Conductores Profesionales: <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/conductores-profesionales-conduccion-segura/#:~:text=Se%20entiende%20por%20conductor%20profesional,de%20mercanc%C3%ADas%20o%20de%20personas>.
- Mulders, H., Meijman, T., Mulders, B., Kompier, M., Broersen, S., Westerink, B., & O'Hanlon, J. (1988). Occupational stress in city bus drivers. En *Road user behaviour: Theory and Research* (págs. 348-358).
- Obra, O. I. (2016). Workplace stress: a collective challenge. *Geneva: International Labour Organization*.
- OMS, Organización mundial de la salud: salud mental. (2022). Obtenido de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs220/es/>
- Ortega, I. A. (2017). *El estrés laboral: su prevalencia y factores asociados en conductores de la compañía de transporte escolar e institucional ESTURIS S.A Cuenca*. Cuenca.
- Peiró, J. M., & Salvador, A. (1993). Desencadenantes del estrés.
- Prange, A. P. (2011). Quem dá mais, cobra mais!": uma análise das normas antecedentes do ofício dos motoristas de ônibus em um contexto específico. En *Estudos e Pesquisa em Psicologia* (págs. 551-565).
- Rajeshwar, B. R. (2016). Hearing impairment and high blood pressure among bus drivers in Puducherry. *Journal of Clinical and Diagnostic Research*,, CC08–CC10.
- Reducindo, M. G.-R.-M. (2013). *Periodicos electricos en Psicologia*. Obtenido de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-448x2013000100008
- Salud, O. M. (2015). *Ministerio de Salud Pública*. Obtenido de <https://www.salud.gob.ec/este-7-de-abril-se-celebra-el-dia-mundial-de-la-salud-con-el-tema-depresion-hablemos/#:~:text=Las%20estimaciones%20de%20este%20organismo,a%2029%20a%C3%B1os%20de%20edad>.
- Salud, O. M. (2018). *OMS*. Obtenido de OMS: <https://www.paho.org/es/temas/depresion>
- Silva, M. A. (2019). Saúde como direito e cuidado de si: Concepção dos profissionais de enfermagem. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 159-165.

Sociales, R. d. (2022). *Claseshistoria. com*. Obtenido de Claseshistoria. com:
<http://www.claseshistoria.com/movimientossociales/org-sindicatos.htm#:~:text=En%201829%2C%20el%20dirigente%20obrero,fue%20ilegalizado%20por%20el%20gobierno.>

Trabajo, I. N. (2015). *Gobierno de España*. Obtenido de <https://www.insst.es/estres-laboral>

Trabajo, O. I. (2017). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312232:NO

Trabajo, O. I. (2021). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312243