



Factores de riesgos psicosociales extralaborales y estrés laboral en conductores de empresas de transporte público en tiempos de COVID-19

Extra-work Psychosocial Risk factors and work stress in Drivers of Public Transport Companies in Times of Covid-19

Yohanna Vega Huaylla^{1, a} , Diana Villegas Ñaupari^{1, a} , Aurora Marlene Giraldo Giraldo^{1, a, b, c} 

RESUMEN

Objetivo: Determinar la relación entre los factores de riesgos psicosociales extralaborales y el estrés laboral en conductores de empresas de transporte público en tiempos de COVID-19. **Material y métodos:** Estudio cuantitativo, de diseño correlacional y corte transversal. Participaron 100 conductores de tres empresas de transporte público que cumplieron con los criterios de inclusión. La ejecución fue semipresencial; para ello se garantizó la entrega del consentimiento informado, y con la autorización respectiva se procedió con la recolección de datos a través de cuestionarios autoadministrados y una ficha de datos generales. Se codificó la información en una base de datos en Excel y se realizó un análisis estadístico con el programa estadístico Stata versión 17.0. Para el análisis principal se utilizó el coeficiente de correlación de Spearman (ρ). **Resultados:** El 100 % de los conductores presentaron nivel de estrés laboral alto; los factores de riesgo psicosocial extralaboral, social, económico y familiar resultaron estadísticamente significativos ($p < 0,05$), prevaleciendo el factor social con un 95 % de riesgo muy alto. Existe relación directa significativa entre las variables con rho de Spearman de 0,366. **Conclusiones:** Se encontró relación directa positiva débil entre los factores de riesgos psicosociales extralaborales y el nivel de estrés laboral.

Palabras clave: COVID-19, estrés laboral, factores de riesgo, familia, transporte.

SUMMARY

Objective: To determine the relationship between non-occupational psychosocial risk factors and work stress in drivers of public transport companies in times of Covid-19. **Material and method:** Quantitative approach, correlational type design and cross-section with a population made up of 100 drivers from three public transport companies that meet the inclusion criteria. The execution was semi-face-to-face, with the delivery of informed consent, two self-administered questionnaires and a general data sheet, the data were coded in a database in Ms Excel and through the statistical program Stata version 17.0 the interpretation with correlation coefficient was performed. Spearman's (ρ). **Results:** The level of work stress in 100% of the drivers was high, the social, economic and family extra-work psychosocial risk factors were statistically significant, prevailing the social factor with a 95% very high risk. There is a direct relationship between the variables with Spearman's Rho of 0.366. **Conclusions:** A low-level positive direct relationship was found between extra-occupational psychosocial risk factors and the level of work stress.

Key words: COVID-19, work stress, risk factors, family, transport.

¹ Universidad Peruana Cayetano Heredia, Facultad de Enfermería. Lima, Perú.

^a Licenciada en Enfermería.

^b Grado de maestro en Gestión del Cuidado en Enfermería.

^c Especialista en salud ocupacional.

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

INTRODUCCIÓN

La enfermedad por COVID-19 causó grandes cambios en varios aspectos de la vida. La coyuntura a nivel mundial y nacional generó que los trabajadores—sobre todo aquellos que proveen servicios esenciales— se exijan de forma drástica y sobrepasen sus límites y capacidades con una gran sobrecarga laboral (1). En ese contexto, las nuevas prácticas que adoptaron las empresas de transporte público para evitar el contagio conllevaron un aumento de despidos y desempleo, y los conductores que se mantuvieron laborando tuvieron que estar más concentrados al realizar sus actividades debido a la inseguridad o el miedo de contagiarse y, como consecuencia, contagiar a sus familiares. Este enfrentamiento a situaciones complejas desafía a los mecanismos de capacidad de adaptación y de regulación emocional de estos trabajadores (2). Para el 2022, debido a la baja prevalencia de la enfermedad, se evaluaba la posibilidad de pasar a una fase endémica, acorde al Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (CDC) (3).

Asimismo, se puede señalar que el conductor de transporte público recibe su salario dependiendo de la cantidad de vueltas que realice. En un día aproximadamente hace tres a cuatro vueltas desde tempranas horas hasta la medianoche. Cabe destacar que estas se realizan en un proceso de trabajo muy exigente, por las prolongadas horas que los transportistas deben estar sentados y concentrados, además que en algunos casos pagan por el alquiler de una unidad de transporte, debiendo así trabajar más horas para obtener ganancias tanto para el alquiler como para su hogar; a esto se suman los factores estresantes durante sus actividades de trabajo presentes desde antes de la pandemia, como el clima, los ruidos, la delincuencia, los accidentes de tránsito, el riesgo de contagio, las grescas con los usuarios que pueden terminar incluso en la fiscalía, etc. Por ello, todo este contexto conlleva la sobrecarga y el efecto negativo en la salud de los conductores.

En tal sentido, el estrés relacionado al trabajo (también conocido como estrés laboral) es considerado hoy en día como uno de los problemas más serios en los trabajadores. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) (4) lo define como la respuesta física y emocional al deterioro provocado por un desequilibrio entre las demandas percibidas y los recursos y las habilidades o capacidades observadas por la persona para afrontar dichas exigencias (4). Esto puede

desencadenar una enfermedad perjudicial para las economías de los países en vías de desarrollo debido a las consecuencias que conlleva, como la falta de motivación, la baja productividad, el daño a la salud física y mental del trabajador(a). No obstante, según estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la OIT, las medidas de prevención que emplean las empresas pueden solo resguardar contra el estrés precedente de la ocupación laboral de los trabajadores (5, 6).

Por otro lado, con el ritmo de trabajo establecido por las comunicaciones instantáneas y los altos niveles de competencia a nivel mundial y nacional, es cada vez más difícil separar el trabajo de la vida personal. La OIT determina los factores de riesgos psicosociales como aquellas características de las condiciones de trabajo que influyen en la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos. Del mismo modo, consisten en las interacciones, por una parte, entre el trabajo, el medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de su organización, y, por otra, entre las capacidades del trabajador, sus necesidades, cultura y situación personal fuera del trabajo; todos estos factores, mediante percepciones y experiencias, pueden intervenir en la salud, el rendimiento y la satisfacción en el trabajo. Cuando los factores son perjudiciales para la ejecución de la actividad laboral y la calidad de vida, se denomina «factor de riesgo psicosocial», cuya principal consecuencia es el estrés laboral y otras enfermedades ocupacionales. Dentro de este, se clasifica a los factores de riesgos psicosociales extralaborales como aquellos que engloban los aspectos del entorno familiar (relaciones con los hijos, conyugales, educación de los hijos, cuidado de familiares enfermos o convivencia con adultos mayores), social (comunidad, amigos) y económico del trabajador, los mismos que pueden intervenir en su salud y bienestar (6, 7).

De esta forma, el propósito del presente estudio fue contribuir con los conductores de empresas de transporte público para que puedan identificar los factores de riesgos psicosociales extralaborales, así como su nivel de estrés laboral. Consideramos que es importante contar con una base de información real para la vigilancia ocupacional a fin de que se planteen estrategias de intervención orientadas a velar por la salud de los trabajadores y las medidas de prevención y manejo del estrés laboral. Se pretende que esta iniciativa se fortalezca con un seguimiento realizado por profesionales especialistas en el ámbito de la salud ocupacional según las exigencias del Ministerio de

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de los lineamientos especificados en su protocolo sanitario (8).

MATERIAL Y MÉTODOS

El estudio fue realizado con un enfoque cuantitativo, diseño de tipo correlacional y de corte transversal, realizado en tres empresas de transporte público de Lima, Perú. Participaron 100 conductores de entre 21 y 59 años de edad.

Se incluyeron a conductores de transporte público que laboraban en un tiempo mayor o igual a 6 meses, que trabajaban en empresas que tengan un recorrido por el distrito de San Juan de Lurigancho, que acepten participar en la investigación voluntariamente y podían o no contar con contrato.

Se aplicó una ficha de datos generales y dos cuestionarios a los participantes. El primer cuestionario fue la «Escala de apreciación del estrés en la conducción-adaptación», el cual fue adaptado y validado por las autoras para efectos del presente estudio y aplicado durante el contexto de la pandemia por COVID-19. Asimismo, fue calificado por juicio de expertos, quienes realizaron la validez de contenido, constructo y criterio; y se aplicó la prueba piloto, con la cual se obtuvo una confiabilidad alta con un alfa de Cronbach de 0,83 (9). El segundo instrumento fue el cuestionario de factores de riesgos psicosociales extralaborales (10), cuyo nivel de confiabilidad, según el coeficiente alfa de Cronbach, resultó en 0,88.

La recolección de datos fue semipresencial, de abril a mayo de 2022. Para ello se colocaron afiches con información de la investigación en áreas estratégicas de los locales de cada empresa. Dos días después se otorgó el consentimiento informado a los participantes y con la respectiva autorización se procedió a entregar la ficha de datos generales y los cuestionarios. Luego se hizo la codificación respectiva. Cabe destacar que se capacitó a un encargado de cada empresa para el manejo de entrega de los consentimientos y las investigadoras resolvieron las dudas mediante vía telefónica. Cada conductor participante recibía los cuestionarios, los cuales, una vez resueltos, debía depositar en un ánfora. Diariamente se realizaban llamadas a los participantes para resolver sus dudas respecto al llenado de los instrumentos con una duración de 6 a 20 minutos como máximo. Cada fin de semana las investigadoras recopilaban los cuestionarios de las ánforas. El

proceso tuvo una duración de 3 semanas, y al finalizar se entregó individualmente a todos los participantes el resultado del nivel de estrés y factores de riesgos psicosociales extralaborales mediante mensaje de texto. El estudio fue aprobado por el Comité de Ética de la Dirección Universitaria de Investigación, Ciencia y Tecnología de la Universidad Peruana Cayetano Heredia (DUICT-UPCH).

RESULTADOS

En la tabla 1, se identifica que el 38 % de los participantes se encuentra en el rango de edad de 41-50 años; y el 15 % está entre el rango de 21-30 años. Asimismo, el 39 % de los conductores trabaja 6 días a la semana; y el 14 %, los 7 días de la semana. Además, 33 % de ellos laboran 12 horas al día; y 22 %, 15 horas al día.

Tabla 1. Datos sobre jornada laboral de los conductores de tres empresas de transporte público en el contexto de la pandemia por COVID-19.

| Características | n | % |
|-----------------------------------|----|------|
| Edad | | |
| 21-30 | 15 | 15,0 |
| 31-40 | 18 | 18,0 |
| 41-50 | 38 | 38,0 |
| 51-59 | 29 | 29,0 |
| Días de trabajo por semana | | |
| 3 | 1 | 1,0 |
| 4 | 10 | 10,0 |
| 5 | 36 | 36,0 |
| 6 | 39 | 39,0 |
| 7 | 14 | 14,0 |
| Horas de trabajo diario | | |
| 11 | 2 | 2,0 |
| 12 | 33 | 33,0 |
| 13 | 20 | 20,0 |
| 14 | 23 | 23,0 |
| 15 | 22 | 22,0 |

Se identificó que el 100 % de los participantes tiene un nivel de estrés alto; asimismo, se evidencia que las tres dimensiones de la variable factores de riesgos psicosociales representan un riesgo muy alto en los conductores, entre las que prevalece el factor social con 95,0 % (tabla 2).

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

Tabla 2. Nivel de estrés y factores de riesgos psicosociales extralaborales en los conductores de tres empresas de transporte público en el contexto de la pandemia por COVID-19.

| Nivel de estrés | n | % |
|--|-----|-------|
| Bajo | 0 | 0,0 |
| Moderado | 0 | 0,0 |
| Alto | 100 | 100,0 |
| Factores de riesgos psicosociales | | |
| Familiar | | |
| Sin riesgo | 0 | 0,0 |
| Riesgo bajo | 1 | 1,0 |
| Riesgo medio | 2 | 2,0 |
| Riesgo alto | 11 | 11,0 |
| Riesgo muy alto | 86 | 86,0 |
| Social | | |
| Sin riesgo | 0 | 0,0 |
| Riesgo bajo | 0 | 0,0 |
| Riesgo medio | 1 | 1,0 |
| Riesgo alto | 4 | 4,0 |
| Riesgo muy alto | 95 | 95,0 |
| Económico | | |
| Sin riesgo | 0 | 0,0 |
| Riesgo bajo | 0 | 0,0 |
| Riesgo medio | 6 | 6,0 |
| Riesgo alto | 13 | 13,0 |
| Riesgo muy alto | 81 | 81,0 |

En la tabla 3, se comprueba que existe una relación directa entre el estrés laboral y los factores de riesgos psicosociales extralaborales ($\rho = 0,366$), la cual resultó estadísticamente significativa ($p = 0,000$); es decir, niveles altos de factores de riesgos psicosociales extralaborales se corresponden con niveles altos de estrés laboral. Asimismo, las dimensiones de la

variable factores de riesgos psicosociales también resultaron tener una relación directa con la variable estrés laboral: factor familiar ($\rho = 0,385$), factor social ($\rho = 0,238$) y factor económico ($\rho = 0,288$), todos estadísticamente significativos ($p = 0,000$); es decir, niveles altos de los factores familiar, social y económico se corresponden con niveles altos de estrés.

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

Tabla 3. Relación entre los factores de riesgos psicosociales extralaborales, según sus dimensiones familiar, social, económico, y el nivel de estrés laboral en conductores de tres empresas de transporte público en el contexto de la pandemia por COVID-19.

| | Rho de Spearman | Estrés laboral |
|---|-----------------------------|----------------|
| Factor de riesgo psicosocial extralaboral | Coefficiente de correlación | ,366 |
| | Sig. (bilateral) | ,000 |
| | n | 100 |
| Factor familiar | Coefficiente de correlación | ,385 |
| | Sig. (bilateral) | ,000 |
| | n | 100 |
| Factor social | Coefficiente de correlación | ,238 |
| | Sig. (bilateral) | ,017 |
| | n | 100 |
| Factor económico | Coefficiente de correlación | ,288 |
| | Sig. (bilateral) | ,004 |
| | n | 100 |

DISCUSIÓN

De acuerdo con los resultados, se identifica que, mientras más factores de riesgos psicosociales extralaborales estén presentes en el conductor de transporte público, mayor nivel de estrés laboral presentará. Esto concuerda con Diago et al. (11), quienes concluyen que los factores de riesgos psicosociales pueden llegar a ser fuente de estrés laboral; de igual manera, coincide con Arce et al. (12), quienes hallaron que ante la presencia de un alto nivel de riesgo psicosocial intralaboral se incrementa el nivel de estrés laboral. Asimismo, el 41 % de los conductores marcaron que les afectó «muchísimo» el estado de incertidumbre de la pandemia debido a la gran cantidad de casos positivos y la mortalidad de la enfermedad, así como al 50 % les afectó en la misma intensidad la posibilidad de contagiarse y contagiar a su familia, tomando en cuenta que algunos conductores conviven con personas adultas mayores o con alguna discapacidad.

Con relación a ello, la presencia de factores perjudiciales que desequilibran la calidad de vida y la actividad laboral se denomina factor de riesgo psicosocial, cuya principal consecuencia es el estrés laboral y otras enfermedades ocupacionales (6). Lo más frecuente dentro de los factores de riesgos psicosociales extralaborales es que los trabajadores pueden encontrarse bajo una situación problemática sobre su familia, el futuro, mientras que el trabajo puede pasar a un segundo plano o, por lo contrario, generar un desbalance entre las demandas percibidas y las habilidades o capacidades del trabajador (4).

En el presente estudio, el nivel alto de estrés laboral en los conductores de empresas de transporte público representa el 100 % de la población evaluada. Esto difiere de la investigación de Miranda (9) realizada en Cusco, donde el 39,7 % de los conductores presentó nivel alto de estrés; y el 42,3 %, estrés laboral moderado. Asimismo, el estudio de Salgado (13) encontró solo un 6 % de nivel muy alto de estrés en conductores. Por otro lado, González et al. (14) en su estudio concluyen un nivel de estrés de 26,7 % entre los conductores, reportando que la agresión verbal del pasajero es el mayor estresor para ellos. Esto coincide con el presente estudio, en donde el 100 % de los conductores respondió que la falta de respeto de algunos pasajeros era situación de todos los días, sumado al contexto de la COVID-19, donde el conductor tenía que hacer prevalecer las normas de bioseguridad, el distanciamiento social, la ventilación adecuada en la unidad y el uso correcto de las mascarillas. Todo ello se refleja en el impacto negativo sobre el conductor y supone una gran carga mental por el alto ritmo del trabajo, que implica esfuerzo de atención, memoria y concentración bajo niveles de presión (15). En cuanto a las condiciones laborales, el 39 % de los conductores señaló que les afecta «mucho» que el asiento no sea ergonómico y que les genera incomodidad durante su jornada laboral; por otro lado, al 39 % le afecta «extremadamente» conducir con tráfico. Por lo tanto, en cada uno de los conductores existe un desequilibrio entre las condiciones laborales y sus capacidades o habilidades.

En el estudio, se obtuvieron niveles altos en los factores de riesgos psicosociales extralaborales en

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

sus tres dimensiones. El que predominó fue el factor social con 95,0 %, seguido del factor familiar con 86,0 % y el factor económico con 81,0 %. Estos resultados se pueden comparar con los obtenidos por Becerra et al. (16), quienes encontraron altos niveles de riesgo psicosocial (55,7 %) en conductores de buses de transporte público de Lima Metropolitana. En tanto Romero et al. (17) y Diago et al. (11) concluyen la importancia de los factores de riesgos psicosociales extralaborales sobre el estrés laboral, puesto que, con un manejo adecuado sobre las situaciones del trabajo, es posible sentir un nivel de bienestar y salud equilibrado y, en consecuencia, un mejor clima laboral.

Por consiguiente, según el coeficiente de correlación de Spearman, cada una de las tres dimensiones de los factores de riesgos psicosociales extralaborales tiene relación estadísticamente significativa con el estrés laboral, siendo la población de conductores de transporte público uno de los más grandes. Es así que, en el presente estudio, se evaluaron tres distintas empresas de transporte que cumplían con los criterios de inclusión, con el fin de conocer las relaciones familiares, la comunicación, la situación económica, el salario percibido, las condiciones de la vivienda, los conflictos con otras personas o el cuidado de personas con discapacidad que dependen del conductor, el entorno de la vivienda que no les permite tener un buen descanso y que puede alterar el desempeño laboral, las relaciones con sus compañeros, entre otras situaciones que definen la realidad de cada trabajador.

Con relación al factor social, en el estudio se encontró que solo el 2 % de los conductores trabaja menos de 12 horas diarias, el 33 % trabaja 12 horas diarias, y el 39 % trabaja 6 días a la semana. Estos resultados muestran que se incumple con la norma establecida por el decreto supremo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (8), que establece un máximo de 5 horas continuas para conductores en turno diurno. De esta forma, se puede evidenciar que no existe un control regulatorio de las horas de conducción, dándose así que dichos trabajadores incrementan sus horas laborales ya sea por una mejor remuneración económica o para cumplir turnos laborales en otras empresas de transporte público, a pesar de que el 51 % refiere que conducir durante muchas horas les afecta «muchísimo».

Respecto al factor familiar, el coeficiente de correlación resultó 0,385, siendo que 39 % de los conductores refirieron que nunca cuentan con el apoyo de su familia cuando tienen dificultades; asimismo, el

32 % marcó la opción «nunca» para el ítem «la relación con mi familia cercana es cordial». En concordancia con ello, Romero et al. (17) mostraron que 16 (7 %) de las personas encuestadas presentaron riesgo muy alto para la dimensión factor familiar que representa las relaciones familiares.

En tal sentido, el factor económico y el nivel de estrés laboral tienen una relación significativa de 0,288. El 12 % de los conductores demostró que siempre tiene conflictos económicos que afectan demasiado el presupuesto familiar; mientras que el 16 % de los encuestados expresó que las condiciones de vivienda nunca son buenas. De manera similar, Romero et al. (17) demostraron que el 17 % y el 20 % de la población presentaron riesgo muy alto en el mismo factor, en mención a las características de la vivienda y su entorno y a la situación económica del grupo familiar, respectivamente.

La percepción del estrés laboral para cada rango de edad es distinta, siendo que los adultos jóvenes pasan por mayor estrés que los demás grupos etarios y lo manifiestan estando más irritados y molestos en situaciones de tráfico y recurriendo a la agresividad como estrategias de afrontamiento mientras conducen; por tanto, conducen de manera inadecuada al manifestar ansiedad cuando adelantan a otros vehículos y consideran difícil mantener autocontrol, especialmente en horas puntuales. Dichos trabajadores no solo enfrentan estresores laborales, sino también otros retos propios de su etapa de vida, como la búsqueda de independencia familiar, estabilidad económica y laboral o la crianza de hijos pequeños y adolescentes.

La destreza del trabajador para percibir los factores de riesgo mejora con el aumento de conocimiento y la experiencia. Es entonces que los más jóvenes subestiman ciertos riesgos en la conducción y sobrevaloran sus habilidades como conductores. Con ello se puede inferir que la inexperiencia en la conducción implica mayores reacciones de estrés en los trabajadores; mientras que los conductores que tienen más edad y experiencia presentan mayor tranquilidad y prudencia al volante, ya que se encuentran en una etapa de insatisfacción laboral por el largo tiempo que laboran en las empresas.

CONCLUSIONES

El presente estudio permite concluir que existe una relación directa positiva entre los factores de riesgos

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

psicosociales extralaborales y el nivel de estrés laboral en los conductores de transporte público en el contexto de la pandemia por COVID-19, por lo que es necesario que se implemente una cultura de seguridad y salud en el trabajo para la toma de medidas preventivas y protocolos estandarizados ante situaciones de riesgo de los conductores, esto de acuerdo a la Ley n.º 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, cuyo artículo 36 indica que el empleador debe garantizar la prevención de los riesgos en la salud laboral, con vigilancia ocupacional continua como parte de la cultura de prevención intra y extralaboral (18).

Cabe mencionar que durante la ejecución del estudio se dieron ciertas limitaciones, principalmente la situación de los casos positivos diarios por COVID-19 debido al riesgo de contagio durante el proceso de ejecución; por tal motivo, el trabajo se realizó de manera semipresencial. Si bien para el inicio de 2022 los casos disminuyeron considerablemente, aún se presentaban casos positivos de COVID-19 e inclusive se declaró la quinta ola de contagios. Así también, otra limitación fue la poca disponibilidad de antecedentes de ambas variables, sobre todo con los factores de riesgos psicosociales extralaborales en conductores de transporte.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Centers for Disease Control and Prevention. What workers and employers can do to manage workplace fatigue during COVID-19 [Internet]. CDC; 2020. Disponible en: https://web.archive.org/web/20210414012740/https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/hcp/managing-workplace-fatigue.html?utm_source=HowRightNow&utm_medium=HRNwebsite
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. Perú: Indicadores de empleo e ingreso por departamento, 2007-2017 [Internet]. INEI; 2018. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1537/libro.pdf
- Redacción EC. COVID-19: Ministerio de Salud declara el fin de la quinta ola en el país [Internet]. Lima: El Comercio; 2023, 14 de febrero. Disponible en: <https://elcomercio.pe/lima/coronavirus-peru-ministerio-de-salud-declara-el-final-de-la-quinta-ola-del-covid-19-en-el-pais-minsa-cdc-cesar-munayco-coronavirus-noticia/>
- Organización Internacional del Trabajo. Estrés en el trabajo: un reto colectivo [Internet]. Ginebra: OIT; 2016. Disponible en: <http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2016/490658.pdf>
- Leka S, Griffiths A, Cox T. La organización del trabajo y el estrés: estrategias sistemáticas de solución de problemas para empleadores, personal directivo y representantes sindicales [Internet]. OMS; 2004. Disponible en: <https://www.who.int/es/publications/item/9241590475>
- Oficina Internacional del Trabajo. Factores psicosociales en el trabajo: naturaleza, incidencia y prevención [Internet]. Ginebra: OIT; 1986. Disponible en: https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/1986/86B09_301_span.pdf
- Organización Internacional del Trabajo. La organización del trabajo y los riesgos psicosociales: una mirada de género [Internet]. OIT; 2013. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-san_jose/documents/publication/wcms_227402.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Protocolo Sanitario para el transporte urbano de Lima y Callao [Internet]. Lima: MTC; 2020. Disponible en: <https://web.archive.org/web/20210122125927/https://www.gob.pe/institucion/atucampa%C3%B1as/1171-protocolo-sanitario-para-el-transporte-urbano-de-lima-y-callao>
- Miranda SA. Estrés laboral en conductores de empresas de transporte público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad, 2016 [Tesis de licenciatura en Internet]. Cusco: Universidad Andina del Cusco; 2018. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.12557/2331>
- Ministerio de la Protección Social de la República de Colombia. Batería de instrumentos para la evaluación de factores de riesgo psicosocial [Internet]. Bogotá; 2010. Disponible en: <https://posipedia.com/wp-content/uploads/2019/08/bateria-instrumento-evaluacion-factores-riesgo-psicosocial.pdf>
- Diago V, Redondo S, Umaña J, Vera AC, Turbay R. Análisis de los factores de riesgo psicosocial extralaboral en personal administrativo y docente universitario. Rev Espacios [Internet]. 2020; 41(20): 202-215. Disponible en: <http://www.revistaespacios.com/a20v41n20/a20v41n20p16.pdf>
- Arce R, Rubio K, Cuadro H, Fonseca-Angulo R, León-García M, Rodríguez-Barraza P. Relación entre el nivel de estrés laboral y los factores de riesgos psicosociales intralaborales en trabajadores de una fundación de niños con discapacidad ubicado en el departamento del Atlántico/Colombia. Rev Asoc Esp Esp Med Trab [Internet]. 2020; 29(1): 42-56. Disponible en: <https://scielo.isciii.es/pdf/medtra/v29n1/1132-6255-medtra-29-01-42.pdf>
- Salgado MM. Relación existente entre factores de riesgos psicosociales y el estrés laboral en una muestra de conductores de una organización del sector de transporte ubicada en el Municipio de Santa Rosa de Cabal [Trabajo de grado en Internet]. Pereira: Universidad Católica de Pereira; 2015. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10785/5403>

ARTICULO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE

14. González M, Landero R, Maruris M, Cortés P, Vega R, Godínez F. Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa Psicol* [Internet]. 2013; 10(1): 85-90. Disponible en: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-448x2013000100008
15. Bobadilla CA, Garzón LM, Charria VH. Identificación de factores de riesgo psicosocial en una clínica de alta complejidad. *Psicol Caribe* [Internet]. 2018; 35(2): 131-144. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-417X2018000200131
16. Becerra TS, Bellido BI, Miranda F, Tintayo LM. Riesgos psicosociales y estrés laboral en conductores de buses de transporte público de Lima Metropolitana, 2020 [Tesis de maestría en Internet]. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú; 2021. Disponible en: <http://hdl.handle.net/20.500.12404/20733>
17. Romero CH, Beleño R, Ucros M, Echevarría A, Lasprilla S. Factores de riesgos psicosociales extralaborales en personal administrativo universitario. *Rev Enferm Actual Costa Rica* [Internet]. 2016; 2(31). Disponible en: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/enfermeria/article/view/22083>
18. Ley n.º 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo [Internet]. Lima: Diario Oficial El Peruano; 2011, 20 de agosto. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/571762/Ley_N__29783.pdf?v=1585259556