

CONDICIONES LABORALES Y RIESGOS PSICOSOCIALES EN CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

WORKING CONDITIONS AND PSYCHOSOCIAL RISKS IN PUBLIC TRANSPORT DRIVERS

Lina Rosenda Bonilla Rueda ¹
Aurora Inés Gafaro Rojas ²

RESUMEN

Objetivo: El objetivo de la presente revisión fue evaluar evidencias sobre la identificación y verificación de la presencia de riesgos psicosociales y sus efectos en la salud y calidad de vida de los conductores de transporte público. **Material y método:** Se realizó una búsqueda bibliográfica de artículos científicos y trabajos de investigación, en diferentes bases de datos y en varios idiomas sobre estudios observacionales que evaluaran e identificaran causas o factores que presenten relación directa o algún tipo de asociación con los riesgos de tipo psicosocial en conductores de servicio público. **Resultados:** Los resultados se clasificaron en: factores de riesgo y calidad de vida; dimensiones, exigencias y síntomas psicológicos; estrés y carga mental; gestión de riesgos psicológicos. **Discusión y conclusiones:** Los riesgos de tipo psicosocial asociados a la labor de conducción son el estrés, la ansiedad, la depresión y la insatisfacción con las condiciones laborales. La revisión permite concluir que todos los conductores de servicio público están expuestos a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial, los cuales generan una serie de consecuencias en la salud y la calidad de vida en general de estos individuos, que a su vez les impide realizar su labor de una forma eficiente y propende incluso en el incremento de las probabilidades de protagonizar accidentes de tránsito. Determinar el nivel de exposición y la asociación de riesgos de tipo psicosocial no es fácil, según lo subjetivo de su identificación y la cantidad de variables a incluir para la evaluación de este tipo de factores de riesgo.

Palabras clave: riesgos psicosociales, estrés, calidad de vida, salud ocupacional

ABSTRACT

Objective: The objective of the present review was to evaluate evidence on the identification and verification of the presence of psychosocial risks and their effects on the health and quality of life of public transport drivers. **Material and method:** A bibliographical search of scientific papers and research was carried out in different data bases and in different languages on observational studies that evaluated and identified causes or factors that have a direct relation or some type of association with psychosocial risks in drivers of public service. **Results:** The results were classified as: risk factors and quality of life; psychological dimensions, demands and symptoms; stress and mental burden; management of psychological risks. **Discussion and conclusions:** Psychosocial risks associated with driving are stress, anxiety, depression and dissatisfaction with working conditions. The

review concludes that all public service drivers are exposed to a variety of psychosocial risks, which generate a series of consequences on the health and general quality of life of these individuals, which in turn prevents them from performing its work in an efficient way and even tends to increase the chances of carrying out traffic accidents. Determining the level of exposure and the association of psychosocial risk is not easy, according to the subjective of its identification and the number of variables to include for the evaluation of this type of risk factors.

Keywords: psychosocial risks, stress, quality of life, occupational health

INTRODUCCIÓN

Los factores de riesgo psicosocial en el trabajo hacen referencia a las condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral y que están directamente relacionadas con las condiciones ambientales (agentes físicos, químicos y biológicos), con la organización, con los procedimientos y métodos de trabajo, con las relaciones entre los trabajadores, con el contenido del trabajo y con la realización de las tareas, y que pueden afectar a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos, tanto a la salud del trabajador como al desempeño de su labor. Es decir, aspectos de la concepción, organización y gestión del trabajo, así como de su contexto social y ambiental, que tienen la potencialidad de causar daños físicos, psíquicos o sociales a los trabajadores ^{1,2}.

En el ámbito laboral, estos riesgos se caracterizan por que se extienden en el espacio y en el tiempo, exhiben dificultad en su objetivación, afectan a otros riesgos presentes en el trabajo, tienen escasa cobertura legal, están moderados por otros factores y presentan dificultad en su intervención ³. La asociación entre la evidencia de los factores psicosociales que el trabajador encuentra nocivos y sus efectos en la salud, han sido objeto de múltiples estudios, entre los que se encuentran los reali-

¹ Magister en Gerencia de Negocios de la Universidad Industrial de Santander, Especialista en Salud Ocupacional de la Universidad Manuela. Docente e investigadora, Centro de investigación y servicio empresarial (CISE), Uniciencia, Bucaramanga, Colombia

² Doctora en Estadística matemática e informática de la Universidad Pública de Navarra. Docente e investigadora de planta, Universidad Industrial de Santander (UIS), Bucaramanga, Colombia

Correspondencia:

MSc Lina Rosenda Bonilla Rueda
Carrera 25 N° 147-295, torre 2, apto. 201, Conjunto Residencial Monticello,
Barrio Palmar Campestre, Floridablanca, Santander, Colombia
E-mail: linitabonilla@hotmail.com

zados por la Fundación Europea, que evidencio que el 30 % de los trabajadores percibía que su trabajo era un riesgo para su salud, y que trabajar de noche, la repetitividad en las tareas, la monotonía, trabajar bajo presión constante, la carga laboral excesiva y las posturas forzadas, eran los riesgos más frecuentes ⁴.

Los efectos de estos riesgos psicosociales han sido investigados desde la óptica de diferentes disciplinas como son la medicina, la psicología, la sociología y la economía. Específicamente para el sector del transporte, el análisis de estos riesgos hace imperativo la inclusión de acciones preventivas con la participación de todos los grupos de interés que propendan al mejoramiento de la calidad de vida de los conductores de servicio público, quienes son un gremio vulnerable debido a las condiciones contractuales y de salud que en su gran mayoría no cumplen ni con las exigencias de ley en materia de seguridad social ⁵.

Durante las dos últimas décadas específicamente, el gobierno nacional de Colombia ha expedido normas en salud ocupacional y seguridad laboral que han contribuido al mejoramiento de la salud y calidad de vida de la población trabajadora, a través de la ampliación de la cobertura para toda la población y la garantía de factores como accesibilidad, oportunidad, seguridad, pertinencia y la continuidad en el sistema, en respuesta a la necesidad de buscar el mejoramiento de la salud laboral mediante ambientes de trabajo adecuados y con condiciones justas ⁶⁻⁸.

El objetivo de la presente revisión es evaluar evidencias sobre la identificación y verificación de la presencia de riesgos psicosociales y sus efectos en la salud y calidad de vida de los conductores del transporte público.

MATERIAL Y MÉTODO

Proceso de búsqueda

Inicialmente para dar cumplimiento al objetivo del presente estudio, se realizó una búsqueda bibliográfica de artículos científicos y trabajos de investigación, escritos en diferentes idiomas como español, inglés y portugués, en el periodo comprendido entre los meses de octubre y noviembre de 2016.

La búsqueda de las fuentes incluyó una revisión del estado del arte a través de las bases de datos en Science Direct, Bsc, Scielo, Medline, Dialnet y Lilacs. Específicamente se indago sobre estudios observacionales que evaluaran e identificaran causas o factores que presenten relación directa o algún tipo de asociación con los riesgos de tipo psicosocial o psicolaboral en conductores de servicio público. Los estudios seleccionados fueron de tipo observacional analíticos, que hicieran una medición cuantitativa o cualitativa de la existencia y prevalencia de riesgos y factores de tipo psicosocial derivados de las actividades propias de la labor de conducción.

La consulta en las bases de datos se centró en la búsqueda de artículos relacionados en el área de salud laboral y estudios

que evalúen e identifiquen el riesgo de exposición psicosocial que posee el sector del transporte público. Entre los criterios de búsqueda utilizados están palabras clave como: riesgo psicosocial, riesgo laboral, salud ocupacional, riesgos en conductores, factores psicosociales y riesgos psicolaborales. Estos criterios de búsqueda fueron usados en los idiomas inglés y portugués.

Criterios de selección

- Artículos publicados en revistas indexadas.
- Artículos generados a partir de una investigación teórica de tipo observacional y/o analítica.
- Investigaciones que incluyeron medición cuantitativa o cualitativa sobre los factores de riesgo de tipo psicosocial.
- Investigaciones que desarrollaron trabajo de campo para el alcance de sus objetivos y posterior generación de resultados.
- Investigaciones cuya población objeto de estudio fueran conductores de transporte público.
- Artículos escritos en diferentes idiomas.
- Investigaciones desarrolladas en cualquier país.

Criterios de exclusión

- Artículos que no incluyeron en sus muestras a conductores de transporte público.
- Investigaciones que no incluyeran medición cuantitativa o cualitativa sobre los factores de riesgo de tipo psicosocial en conductores.
- Artículos con fechas de publicación previas al año 2011.

Proceso de selección

Inicialmente se contabilizaron todos los resultados encontrados en las diferentes bases de datos; posteriormente se hizo una revisión de aquellas que cumplieran con los criterios de inclusión. Las referencias preseleccionadas fueron revisadas según los criterios definidos nuevamente y se verificó la duplicidad de los artículos encontrados para finalmente hacer la selección final de las referencias a incluir en la revisión.

RESULTADOS

Factores de riesgo laboral y calidad de vida

La influencia de la actividad laboral de los taxistas en su calidad de vida fue estudiada por Gonçalves et al. ⁹ mediante un estudio transversal descriptivo en el municipio de Jequié Bahia, Brasil. El estudio evidenció que las condiciones de trabajo afectan la calidad de vida de los conductores de taxi, debido a sus extensas rutinas de trabajo con el predominio de largas horas; el 59,8 % de los conductores tenían jornadas laborales de 11 horas o

más por día, el 84,3 % no tenían tiempo de descanso en el trabajo, lo cual los expone a mayores riesgos de salud, reducir su vitalidad y los convierte en un grupo de riesgo para accidentes de tránsito. Asimismo, los resultados del estudio mostraron que el 43 % de los conductores se ve afectado por los aspectos sociales de su trabajo, el 72,4 % manifestó afecciones de tipo emocional y el 65,6 % manifestó problemas de salud mental generados en el ámbito laboral.

La población de taxistas de motocicleta de Jequié Bahia, Brasil, fue analizada por Brito et al.¹⁰, evaluando la calidad de vida y su relación con los aspectos psicosociales del trabajo en 400 individuos mediante un estudio transversal. Teniendo en cuenta los aspectos psicosociales del trabajo de los conductores, se encontró específicamente respecto al control sobre el trabajo que 214 individuos (el 53,5 %) lo perciben como bajo, y 186 conductores (el 46,5 %) lo consideraron alto; la demanda psicológica fue considerada por 218 entrevistados (el 54,5 %) como baja y en 182 conductores (el 45,5 %) como alta. Al comparar la percepción de calidad de vida entre los grupos de estudio se identificaron diferencias significativas entre los grupos y se encontró que los individuos con alto control mostraron una mejor percepción de la calidad de vida en el dominio psicológico. Se evidenció una diferencia significativa en las relaciones sociales y con el entorno en individuos con altas exigencias psicológicas en el trabajo. Los conductores de taxi de motocicleta se caracterizan por tener trabajo pasivo, puestos de trabajo de baja tensión (27 %), el 25 % con un trabajo muy exigente y el 19,5 % con trabajo activo. En el análisis *post hoc* se encontró que en los conductores de taxi en estado activo empleo (control alto y alta demanda psicológica) había una mayor calidad de vida en medio de las relaciones sociales (65,2 %) y el medio ambiente (30,2 %), seguido de taxistas en situación de alta demanda (29,6 %). Es así como el estudio concluyó que, tanto el ambiente de trabajo psicosocial y el control sobre el trabajo, son determinantes importantes de la calidad de vida percibida por parte de los taxistas.

Scholtão et al.¹¹ evaluaron mediante un estudio de tipo transversal las condiciones laborales en 321 taxistas, encontrando en cuanto a los aspectos psicosociales que existe una marcada influencia en la situación de vivir con más de 4 personas en el hogar, en asociación con la generación de síntomas de afecciones musculoesqueléticas en las regiones de las extremidades de la parte superior del tronco y vivir con una pareja, se asoció con algún tipo de dolor en el torso superior e inferior. Los resultados a su vez sugieren que los taxistas casados con muchos hijos que viven con dos o más personas en la casa tienden a tener mayores gastos financieros en el cuidado de la familia, y para lograr satisfacer dichas demandas, posiblemente aumentan la jornada de trabajo, situación que los hace más vulnerables a ser afectados por síntomas musculoesqueléticos generados por este tipo de factores de riesgo psicosocial.

Las condiciones de trabajo de los conductores de microbuses en la Ciudad de México fueron analizadas por Berrones¹² a través de un estudio descriptivo exploratorio a partir de un enfoque de investigación cuantitativa, para explorar variables socioeconómicas, laborales y de salud, incluyendo algunos aspectos de la seguridad vial y estilos de conducción. La relación entre la satisfacción y las condiciones de trabajo, en términos de remuneración, mostró que el 65 % de los conductores no están satisfechos con sus ingresos; en este caso, las correlaciones son de 0,08 y 0,01 con los accidentes y las multas, respectivamente. Sin embargo, la tasa de prevalencia del riesgo relativo fue de 1,28, teniendo en cuenta la satisfacción de los trabajadores, argumentándose que el personal que no está satisfecho y tiene un 28 % más de probabilidades de estar involucrados en un accidente que aquellos que están satisfechos. Otro resultado relevante del estudio es la correlación de la prevalencia relativa con la propiedad del vehículo de 1,44 y respecto a las horas de trabajo a 1,25, lo que indica que los trabajadores contratados (que no son propietarios del vehículo) y los que trabajan más de 8 horas por día, presentan probabilidades del 44 y 25 %, respectivamente, de tener un accidente. Se identificó una correlación de 0,77 entre los accidentes de tráfico y los conductores que trabajan más de 8 horas diarias; 0,78 para los conductores que trabajan más de 5 días a la semana; 0,73 entre el número de infracciones y días laborables de más de 8 horas. Los accidentes de carretera se relacionaron entonces con los altos porcentajes de estos resultados.

Otro estudio realizado por Vigil¹³ encontró como resultado de su investigación en conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana sobre las condiciones de trabajo, que son una población que trabaja diariamente más de 16 horas, lo que sobrepasa lo reglamentado de las 40 horas semanales, trayendo como resultado la exposición a riesgos y demanda física, debido a la ausencia del descanso requerido por el ser humano. Adicionalmente, encontró que dentro de su labor, el cumplir con las rutas y los tiempos estipulados son agente que les generan estrés e imprudencia al manejar, afectando a los pasajeros debido al exceso de velocidad. Respecto a la remuneración de esta población trabajadora, es un 10 % de lo producido en el día, cuentan con afiliación al seguro de salud, a lo cual manifiestan no serles muy útil, ya que no les cubre ninguna atención médica. El 57 % de los conductores respondió afirmativamente a experimentar monotonía en el trabajo; el 59 % considera que existe una buena comunicación en la empresa, por lo que se infiere que se sienten cómodos en cuanto a las relaciones de trabajo, y el 90 % de los encuestados indicó que sí existe armonía entre los compañeros, lo que revela un adecuado clima laboral. A pesar de estos resultados, todos los encuestados manifestaron que se sentían estresados a causa del trabajo, indicando como principales estresores el tráfico, el calor, la competencia con otras unidades, la falta de

pasajeros y los desvíos por obras. Entre los síntomas y enfermedades generados por el estrés en los conductores se encuentran: irritabilidad del conductor, problemas estomacales, dolores de cabeza y presión arterial elevada.

Los taxistas de la metrópoli de Accra, Ghana, participaron en un estudio transversal desarrollado por Abledu et al.¹⁴, con un total de 210 individuos que se inscribieron voluntariamente con el fin de analizar los determinantes personales y profesionales de las afecciones que padece esta población. La regresión de los datos mostró específicamente respecto a las condiciones psicosociales que los participantes que han sido conductores y condujeron taxis más de 12 horas por día o por lo menos 5 días por semana, perciben su trabajo como estresante y que no estaban satisfechos con su trabajo.

La prevalencia de factores psicosociales en conductores fue analizado por Bolívar¹⁵, en el cual los participantes de su estudio durante tres meses presentaron una prevalencia de trabajo de baja tensión en un 29,6 %, y el de alta tensión en un 23,2 %; asimismo, el nivel de la capacidad de decisión de los conductores incluidos en el estudio genera un trabajo activo en un 26,4 % y pasivo en un 20,8 %: Estos resultados mostraron adicionalmente que las afecciones generadas con la presencia de estos factores de riesgo están asociadas a la región cervical en un 17,6%.

Dimensiones, exigencias y síntomas psicológicos

Ponce¹⁶ desarrolló un estudio con el objetivo de describir y comparar las dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima; contó con la participación de 1 985 conductores de sexo masculino con edades de 18 a 76 años. Los resultados revelaron que los conductores de servicio público presentan indicadores diferenciados de sufrimiento psíquico y psicosomático global, así como un mayor número de síntomas y diversidad de psicopatologías, una mayor intensidad sintomática media e indicadores elevados en la mayoría de dimensiones psicopatológicas específicas. Los conductores de microbuses, mototaxis y también los conductores de vehículos particulares que con frecuencia violan o infringen las normas de tránsito y generan algún tipo de accidente, presentaron valores elevados de ansiedad, fobia, compulsión, hostilidad, depresión y paranoia, evidenciando que este comportamiento está vinculado a una deficiente percepción del riesgo, incapacidad para reaccionar adecuadamente al estrés emocional, tendencias antisociales y escaso control personal, entre otros rasgos. Respecto a la edad, los conductores más jóvenes asumen con mayor frecuencia conductas de riesgo; y respecto al estado civil, los solteros y convivientes presentan valores más elevados de estas psicopatologías, en comparación a aquellos individuos que son casados. En cuanto al nivel de educación, aquellos conductores que solo tienen educación básica presentaron valores altos de estas psicopatologías, en relación a quienes

tienen educación superior o técnica. Estos desórdenes de la conducta se evidenciaron en menor medida en los conductores de buses de transporte público e interprovincial, de camiones de carga y de movilidad escolar, así como en los taxistas.

La asociación entre factores de riesgo psicosocial presentes en el trabajo y la autopercepción de salud y siniestralidad laboral en conductores de vehículos de transporte de carga y pasajeros, urbanos e interurbanos de empresas afiliadas a la Asociación Chilena de Seguridad, fue estimada por Bustos et al.¹⁷. La muestra fue de 356 conductores de 4 empresas de transporte. Todas las dimensiones que evalúa el cuestionario SUSESO-ISTAS 21 resultaron con promedios inferiores a la referencia, salvo *'trabajo activo y desarrollo de habilidades'*. El 93,8 % se reportó como *'sin alteraciones de salud mental'*. Entre la exposición a factores de riesgo psicosociales presentes en el lugar de trabajo y los accidentes de tránsito, se demostró una asociación significativa relacionada con las compensaciones o gratificaciones. Tanto para esta muestra de conductores como para la referencia nacional, la dimensión *'exigencias psicológicas'* resultó ser la más prevalente, pero en el segundo y tercer lugar hay diferencias, ya que en este estudio *'compensaciones'* y *'trabajo activo y desarrollo de habilidades'* ocuparon el 2° y 3° lugar, respectivamente, a diferencia de la referencia en que el segundo lugar lo ocupó *'doble presencia'* y el 3° *'compensaciones'*, en donde el 71,3 % de la muestra eran mujeres. Esto permitió el diseño de intervenciones, consensuadas con las empresas, a fin de controlar / eliminar estas exposiciones para mejorar la salud y calidad de vida de los trabajadores, y reducir las enfermedades profesionales y accidentes del trabajo relacionados.

Los conductores de vehículos de transporte público de una empresa del municipio de Fusagasugá de Colombia, fueron incluidos en un estudio desarrollado por Leiva et al.¹⁸, con el objetivo de determinar el nivel de exposición a los riesgos psicolaborales. Se determinó que los factores que afecta al 50 % de la población son las demandas de trabajo y carga mental, que generan niveles altos de estrés. El dominio *'demandas del trabajo'* presentó un nivel alto y muy alto, respectivamente (93,33 %), los cuales muestran una alta posibilidad de asociarse con respuestas altas de estrés, asociado con la dimensión *'influencia del trabajo sobre el entorno extra laboral'*, *'demandas cuantitativas'* y *'demandas emocionales'*, la cuales comprenden cada una un 86,67 % de la población en esos niveles de riesgo; asimismo, la dimensión *'demandas de carga mental'* comprende el 73,33 % de los trabajadores en riesgo alto y muy alto. En los dominios *'liderazgo y relaciones sociales en el trabajo'* y *'control sobre el trabajo'*, se concentran al 66,67 % de los trabajadores, cada uno en riesgo alto y muy alto. De las cinco dimensiones del dominio *'control sobre el trabajo'*, la que presenta la población con ma-

porcentaje en riesgo alto y muy alto es la dimensión '*participación y manejo del cambio*', con el 86,67 % de los conductores. Las demandas del trabajo comprenden los factores que más afectan a los conductores, afectando negativamente el ambiente extralaboral de los individuos, según los resultados de la dimensión '*influencia del trabajo sobre el entorno extralaboral*', en la cual 86,67 % de los conductores se ubicaban en riesgo alto y muy alto.

Camacho ¹⁹ desarrolló un modelo de gestión para la evaluación de factores de riesgo psicosocial en los conductores de una empresa pública metropolitana de transporte en la ciudad de Quito, mediante la aplicación de un cuestionario en 159 conductores. El análisis de los resultados generados en la evaluación arrojó que los peligros psicosociales más comunes son el control del tiempo a disposición, exigencias psicológicas cognitivas, influencia, previsibilidad, posibilidad de relación social, inseguridad sobre el futuro, exigencias psicológicas emocionales y la estima por puesto de trabajo. Finalmente el trabajo desarrollado propone un programa de intervención psicosocial, cuyos objetivos están orientados a mitigar o eliminar los factores de riesgo ya detectados. De las 20 esferas psicosociales evaluadas, las que han sido consideradas más desfavorables para la salud por pasar el percentil 50 son las siguientes: Estima por el puesto de trabajo (50,7 %), exigencias psicosociales (52,5 %), inseguridad sobre el futuro (59,1 %), posibilidad de relación social (64,2 %), previsibilidad (67,3 %), influencia (72,8 %), exigencias psicológicas cognitivas (73,15 %) y control de los tiempos a disposición (87,5 %).

La prevalencia de los trastornos mentales comunes en la población de los conductores de transporte público de autobuses y rickshaws en Lima, fue evaluada por Ruiz ²⁰ con empleados de empresas formales de transporte público que utilizan un enfoque de bola de nieve. Los participantes completaron cuestionarios autoadministrados para evaluar episodio depresivo mayor, síntomas de ansiedad, abuso de alcohol y el síndrome de agotamiento. El análisis consistió en la medición descriptiva de los resultados teniendo en cuenta entre y dentro de clúster desviación estándar (BCSD y WCSD). La prevalencia para el episodio depresivo mayor fue del 13,7 %, para la ansiedad y los síntomas de síndrome de burnout 24,1 y 14,1%, respectivamente. La prevalencia estimada del abuso del alcohol fue del 75,4 %.

Los trastornos mentales comunes, tales como el abuso de alcohol, episodio depresivo mayor, ansiedad y síntomas de síndrome de burnout presentaron unas tasas más altas en los conductores de transporte público que en la población general.

Bravo et al. ²¹ realizaron un estudio con la participación de 234 conductores de locomoción colectiva urbana del centro sur en Chile, con el fin de medir antecedentes sociodemográficos, laborales y de salud, así como con-

diciones de riesgo laboral y riesgos psicosociales. Los resultados mostraron que la mayoría de los conductores (71,8 %) obtuvo un nivel de exposición de alto riesgo en la dimensión '*exigencias psicológicas*'; en las dimensiones '*apoyo social en la empresa*' y '*calidad de liderazgo y compensaciones*' los niveles fueron de 39,7 y 38,9 %, respectivamente. La dimensión '*trabajo activo y desarrollo de habilidades*' fue la única que presentó un nivel bajo de exposición a riesgo en el grupo mayoritario (43,6 %), comparado con 32,1 y 24,4 % del grupo que presentó media y alta exposición a riesgo, respectivamente. La exposición a riesgo en las cuatro dimensiones de riesgo psicosocial evaluadas mostró una correlación positiva con la presencia de sintomatología ansioso-depresiva, es decir, a mayor nivel de exposición al riesgo, mayor es la sintomatología ansioso-depresiva. Asimismo, en relación a los antecedentes de salud física se determinó que el riesgo asociado a las dimensiones '*exigencias psicológicas*', '*apoyo social en empresa*' y '*calidad de liderazgo y compensaciones*' presentó una correlación positiva con la presencia de problemas musculoesqueléticos y los problemas de salud cardio-vasculares y de obesidad; solo presentaron correlación estadísticamente significativa con riesgo en la dimensión '*apoyo social en empresa*' y '*calidad de liderazgo*'.

Estrés y cargas mentales

Ordaz et al ²² caracterizó las condiciones de trabajo de los conductores de transporte de viajeros por carretera estableciendo un perfil diferencial con el resto de la población trabajadora, con una muestra de 1 428 conductores. Estos conductores, en general, soportan unas cargas globales físicas y mentales más altas que el resto de trabajadores y presentan una mayor prevalencia de amenazas de violencia física. Estos individuos son un colectivo de trabajadores de más edad que desarrolla sus tareas en un puesto ergonómicamente inadecuado y que soporta una importante carga física y mental. Específicamente en cuanto a la carga mental, el estudio analizó ocho indicadores; seis han resultado tener más peso en el colectivo de conductores que en la población de referencia ($p < 0,005$). '*Mantener un nivel de atención alto*', '*tratar con personas ajenas a la empresa*', '*disponer de instrucciones poco claras*', '*un ritmo de trabajo elevado*' y '*trabajar con plazos estrictos*', son los principales factores de exposición mental que declaran los conductores, a los que hay que sumar el alto grado de insatisfacción provocado por la percepción del riesgo de sufrir un accidente, el horario de trabajo, la inestabilidad en el trabajo y las amenazas de violencia física, entre otros, para obtener una visión aproximada del nivel de estrés y fatiga crónica que alcanzan estos trabajadores con las consecuencias que ello produce en la generación de accidentes.

De igual forma, la prevalencia de los trastornos mentales comunes (TMC) en conductores de buses de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, fueron analizados por Ávila et al.²³; los encuestados fueron 1 607 individuos. La prevalencia global de TMC fue del 23,6 % y se presentó una mayor prevalencia en individuos femeninos, solteros y aquellos con un ingreso familiar de más de dos salarios mínimos. Los individuos que presentaron una mayor prevalencia fue el grupo de menores de 40 años, el segmento de trabajadores con tres o más hijos, con educación superior a ocho años, que es auto-declarada blanco, amarillo o indígena, fumador y con una antigüedad menor de cinco años. Teniendo en cuenta el estilo de vida, se encontró mayor prevalencia en quienes reportaron no participar en actividades socio-culturales ni actividades físicas y el grupo sospechoso de abuso de alcohol. De los encuestados, el 67 % no participó en ninguna actividad social y cultural; 52 % no practica ninguna actividad física; 69 % no se consideran los fumadores y el 87 % no cumplía con los criterios que les llevarían a ser sospechoso de abuso de alcohol. Es de destacar que el 45 % de los encuestados reporta uno o más episodios de agresión o amenaza de agresión en el trabajo en los últimos 12 meses; el 70 % informó algún diagnóstico médico; y el 65 % perdió su trabajo en los últimos 12 meses por razones de salud.

La asociación del estado de salud de los conductores de taxis, el nivel de estrés laboral y las lesiones ocupacionales, fueron examinadas por Wang et al.²⁴ a través de un cuestionario aplicado a 309 conductores de taxis de la ciudad de Los Ángeles. Los resultados del estudio evidenciaron el efecto de la buena salud y el bajo estrés laboral sobre la gran reducción en la incidencia de lesiones, consistente con la hipótesis de que el estado de salud y los niveles de estrés se modifican mutuamente en el riesgo de lesiones relacionadas con el trabajo. Adicionalmente, se realizaron entrevistas dirigidas y grupos de foco en los que se identificaron varios temas prioritarios que aportan como factores de estrés específicos del trabajo y los problemas de salud experimentados por los taxistas, como son las largas horas de trabajo, la falta de control sobre las condiciones laborales y la discriminación y hostigamiento que experimentan desde las mismas compañías de taxis, los hoteles, la policía y hasta la indignidad que experimentan cuando se les niega el derecho básico de acceder a un descanso. Estos resultados sugieren que la combinación de la reducción del estrés y los programas de gestión de la salud, junto con los cambios en las condiciones estresantes del trabajo, puede proporcionar vías específicas para prevenir lesiones.

Djindjić et al.²⁵ analizaron el índice de estrés laboral en una muestra de 439 individuos, compuesta por conductores de autobuses interurbanos, camiones y taxis de Serbia. Los aspectos como demandas altas, rigurosidad,

baja carga, presión extrínseca tiempo, la exposición nociva, de evitación y de conflicto, se calcularon utilizando un cuestionario estandarizado; adicionalmente, se determinó el nivel de lípidos séricos, la presión arterial (PA) y los factores de riesgo cardiovascular. Los resultados del estudio mostraron que un total de OSI fue mayor en los conductores de la ciudad, altos en los conductores de autobuses interurbanos, y la más baja en los conductores de camiones y taxis, patrón similar mostró triglicéridos (TG), colesterol total (TC) y el colesterol LDL y BP, mientras que el HDL-colesterol mostró orden inverso. Se evidenció que existe asociación significativa del total de OSI y baja carga con trastornos de los lípidos y la presión arterial elevada en los conductores profesionales, lo que podría ser un posible vínculo entre el estrés laboral y la enfermedad cardíaca coronaria.

En China los conductores fueron analizados por Feng et al.²⁶ mediante un estudio sobre los tipos de situaciones que causan que los individuos se enojen al conducir, examinando las características de una muestra de 132 conductores profesionales. Se identificaron cuatro categorías de situaciones generadoras de ira: la descortesía, la obstrucciones de tráfico, la conducción ilegal y la conducción lenta. En comparación con estudios realizados en Estados Unidos y Malasia, este estudio evidenció que los conductores profesionales chinos experimentaban niveles más bajos de enojo. Se encontró que la velocidad estaba positiva y significativamente relacionada con el control de la ira.

Gestión de riesgos psicosociales

Un modelo de gestión de riesgos psicosociales en una empresa de transporte en la ciudad de Málaga, España, fue diseñado y establecido por Fernández et al.²⁷. Este modelo fue fundamentado en la integración, participación, mejora continua, autorresponsabilidad y trabajo en equipo. Se plantearon como objetivos estratégicos de la empresa la mejora del clima laboral, la reducción del absentismo y la reducción de la accidentalidad. Para conseguir estos objetivos se desarrolló un modelo de medición sistemática y continua de evaluación de riesgos psicosociales, que ha demostrado durante diez años ser un método muy válido para la detección precoz de desviaciones y para la gestión eficaz de este tipo de riesgos.

Los beneficios humanos, sociales y económicos de este modelo de gestión de riesgos psicosociales en relación con los costos, se asocian con la reducción del 53 % del absentismo por enfermedad, disminución del 35 % del índice de incidencia de accidentes de trabajo y 95 % de satisfacción laboral con la empresa. Entre los indicadores utilizados para medir la eficacia de los resultados de la implementación del modelo se encuentran los indicadores de clima laboral y los indicadores de

rendimiento. Respecto a los factores de éxito del modelo, se han identificado el liderazgo de la dirección, establecer la mejora del clima laboral como un objetivo estratégico de la empresa y la participación e implicación activa de los trabajadores en las distintas comisiones.

En relación con las estrategias propias que utilizan los conductores para mitigar los riesgos a los que se encuentran expuestos, Burgel et al.²⁸ desarrollaron un estudio que exploró y describió las preocupaciones y las estrategias de autocuidado de los conductores de taxis de San Francisco. El estudio incluyó cinco grandes temas, como son el estrés, el dolor corporal, la inseguridad, la situación de empleo vulnerable y las condiciones de trabajo insalubres. Las estrategias de autocuidado identificadas en los conductores fueron la difusión / descompresión para manejar el estrés escuchando música y utilización de un lenguaje cordial y adecuado con los pasajeros; mantener una actitud positiva con la premisa de tener claro la importancia de no preocuparse para mantener su estado de ánimo; mantener el poder y el control dentro del vehículo informando al pasajero respecto a los límites con los mismos, las condiciones de velocidad permitidas, conservaban entonces los límites tanto con los pasajeros como los de velocidad y no respondían a preguntas excesivamente personales; practicar el autocuidado para conservar su salud, reconociendo la necesidad de manejar la ira y obtener tratamiento en contra de la depresión, incluyeron apoyos lumbares para el dolor del cuerpo, que no se sientan en las billeteras para evitar la presión del nervio ciático, conservan la buena mecánica del cuerpo al manejar equipaje, realizan estiramientos y toman masajes.

Adicionalmente en cuanto a los temas de seguridad, los conductores de taxis de San Francisco, usan estrategias como mantener en buen estado y en la posición apropiada los espejos del vehículo, utilizar el cinturón de seguridad, mantener los límites de velocidad, seguir las normas de tránsito y muchos argumentaron que el uso de sus teléfonos celulares proporciona seguridad y apoyo social a sus compañeros. Respecto a las condiciones vulnerables de su empleo, específicamente la falta de seguridad social, los conductores se encuentran inscritos en San Francisco Saludable, un programa para quienes no cuentan con este tipo de afiliaciones; a su vez reconocen que existen largas listas de espera para acceder a una jubilación y que se dan cada vez más propuestas de reestructuración que ponen límites a esta estrategia. Otros propusieron una acción colectiva para abogar por salarios y beneficios dignos.

Las estrategias identificadas para el autocuidado de la salud de los taxistas incluyen dormir bien antes de conducir, lavarse las manos con frecuencia, limpiar los taxis diariamente y utilizar los baños de hoteles y hospitales. Asimismo, comen bocadillos saludables y toman pausas frecuentes de estiramiento para abordar las

necesidades nutricionales y la inactividad. Varios mencionaron la acción colectiva para facilitar el autocuidado, como exigir a los proveedores de alimentos del aeropuerto que proporcionen productos frescos y presionen a los gobiernos locales para que permitan el acceso a los baños disponibles para los conductores de autobuses²⁴.

DISCUSIÓN

Los riesgos de tipo psicosocial más comunes asociados a la labor de conducción que se pueden identificar en los estudios revisados son el estrés, la ansiedad, la depresión y la insatisfacción con las condiciones laborales, especialmente en los conductores de taxis. Sin embargo, en estas relaciones no se encuentran patrones establecidos o niveles de correlación unificados que puedan estandarizar este tipo de asociaciones.

En el plano psicosocial de los riesgos a que están expuestos los conductores, se encuentra la demanda psicológica respecto al control que puede ejercer el individuo sobre la tarea y el apoyo social que recibe de su entorno. La combinación de algunos de estos aspectos está generando situaciones que influyen negativamente en el trabajador, como es el caso de la alta tensión que se genera al adoptar situaciones laborales con una alta demanda psicológica y poco control sobre la tarea, específicamente en lo referente a los turnos y tiempos de descanso. En cuanto a la demanda del trabajo, se podría clasificar como pasivo, según el nivel de decisión que tenga el conductor sobre la labor; a mayor nivel de decisión, más activo será el trabajo. Todos estos aspectos pueden ser causa de la generación de enfermedades cardiovasculares, asma, desórdenes musculoesqueléticos y ansiedad.

Las variaciones encontradas en los niveles de prevalencia de los factores y riesgos de tipo psicosocial, presentan diferencias de rango considerables entre un estudio y otro; esto se puede considerar como el efecto de variables difíciles de controlar o medir, como las de tipo sociocultural específicas del lugar en el cual se desarrolló el estudio, así como la edad, los antecedentes de salud de los conductores y hasta las condiciones contractuales respectivas. Asimismo, se requieren de procesos metodológicos que permitan incluir la mayor cantidad de variables, con el propósito de generar resultados aproximados a la situación real de estos individuos, de igual forma que dichos procesos cuenten con un nivel de flexibilidad que admitan ajustes a las necesidades particulares de los estudios y que a su vez garanticen resultados confiables.

La revisión permite concluir que todos los conductores de servicio público están expuestos a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial, los cuales generan una serie de consecuencias en la salud y la calidad de vida en general de estos individuos, que a su vez les

impide realizar su labor de una forma eficiente y propende incluso en el incremento de las probabilidades de protagonizar accidentes de tránsito. La determinación del nivel de exposición y la asociación de riesgos de tipo psicosocial en los conductores no es una tarea fácil, generalmente por lo subjetivo que puede llegar a ser la identificación y la cantidad de variables que se deberían tener en cuenta a la hora de tener certeza en la evaluación de factores de riesgo asociados.

BIBLIOGRAFÍA

1. Cox T, Griffiths A, Randall R. A risk management approach to the prevention of work stress. 2nd ed. New York: John Wiley & Sons, Ltd; 2003.
2. Schabracq M, Winnubst J, Cooper C. The handbook of Work and Health Psychology. 2nd ed. New York: John Wiley & Sons, Ltd; 2003.
3. Moreno B, Báez C. Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas. Madrid: INSHT; 2010 [Internet]. [citado 13 oct 2016]. Disponible en: <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/PUBLICACIONES/o20PROFESIONALES/factores/o20riesgos/o20psico.pdf>.
4. Paoli P. First European survey on the work environment 1991-1992. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (Eurofound). Dublin: Eurofound; 1992.
5. Unión Europea, Fondo Social Europeo, Gobierno de Aragón, Departamento de Economía y Empleo. Estudio de los factores de riesgo psicosocial de trabajadores de empresas de transporte terrestre de viajeros que realizan su actividad laboral en la comunidad autónoma de Aragón- Informe de caracterización del sector. [Internet] [18 Oct 2016]. Disponible en: <http://www.conectapyme.com/documentacion/Preveccion/2013-01.pdf>.
6. Colombia. Ministerio de la Protección Social. Decreto N° 2923 de agosto de 2011 [Internet] [citado 18 Sep 2016]. Disponible en: https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/DECRETO%202923%20DE%202011.pdf.
7. Colombia. Congreso de la República. Ley 1562 de 2012 [Internet] [citado 16 Sep 2016]. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1562_2012.html.
8. Colombia. Congreso de la República. Ley 100 de 1993 [Internet] [citado 16 Sep 2016]. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0100_1993.html.
9. Gonçalves B, Gomes T, Brito R, Alves A. Influência da condição de trabalho na qualidade de vida de taxistas. Revista Baiana de Enfermagem, Salvador. 2016;30(1):365-74.
10. Brito J, et al. Associação entre aspectos psicosociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. Cad Saúde Pública, Rio de Janeiro. 2015;31(1):97-110.
11. Scholtão J, De Souza O. Sintomas osteomusculares em taxistas de Rio Branco, Acre: prevalência e fatores associados Cad Saúde Colet. Rio de Janeiro. 2014;22(4):401-8.
12. Berrones L. Working conditions of microbus drivers in Mexico City as a risk factor in road safety. Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2014;160:188-94.
13. Vigil Y. Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana. Revista de Ciencias Empresariales de la Universidad de San Martín de Porres en Perú, - San Martín Emprendedor. 2013;4(2):52-69.
14. Abledu J, Offei E, Abledu G. Occupational and personal determinants of musculoskeletal disorders among urban taxi drivers in Ghana. Hindawi Publishing Corporation International Scholarly Research Notices; 2014. ID 517259:1-5.
15. Bolívar J. Asociación de desórdenes musculoesqueléticos en región cervical, dorsal y lumbar y factores de riesgo psicosocial en conductores de vehículos de carga en una empresa de transporte terrestre en Bogotá, Colombia. Bogotá: Universidad del Rosario, Facultad de Medicina; 2014.
16. Ponce C. Dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima metropolitana. Lliberabit: Lima (Perú). 2015;21(1):153-65.
17. Bustos H, Celedón A, Marchetti N, Benoit PH. Riesgos psicosociales en conductores de transporte de carga y pasajeros urbanos e interurbanos, y su asociación con la autopercepción de salud y siniestralidad laboral. Ciencia & Trabajo. 2014;16(50):6-74.
18. Leiva Y, Cruz F. Identificación y valoración de riesgos ergonómicos y psicosociales intralaborales en un grupo de conductores de transporte público de la empresa Cootransfusa del municipio de Fusagasugá, [trabajo de grado Tecnólogo Industrial y Psicólogo]. Fusagasugá: Escuela de Ciencias Básicas y Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades. Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD); 2013.
19. Camacho J. Desarrollo de un modelo de gestión para la evaluación de factores de riesgo psicosocial en los conductores de la empresa pública metropolitana de transporte de pasajeros de Quito (TROLEBÚS). [Trabajo de grado de Magister en Seguridad Industrial y Salud Ocupacional]. Quito: Facultad de Ingeniería Química y Agroindustria. Escuela Politécnica Nacional de Quito; 2013.
20. Ruiz P et al. Common mental disorders in public transportation drivers in Lima, Peru. PLOS ONE Journal. 2014;9(6).
21. Bravo C, Nazar G. Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. Salud de los Trabajadores. 2015;23(2).

22. Ordaz E, Maqueda J. Condiciones de trabajo en el transporte público por carretera. *Med Segur Trab.* 2014;60(234) 90-8.
23. Ávila A, Silva L. Condiciones de trabajo y trastornos mentales en los conductores y cobradores: área metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, 2012. *Cad Saúde Pública, Rio de Janeiro.* 2013;29(12):2473-86.
24. Wang P, Delp L. Health status, job stress and work-related injury among Los Angeles taxi drivers. *Work.* 2014;49:705-12.
25. Djindjiü N, Jovanoviü J, Djindjiü B, Jovanoviü M, Pešiüs M, Jovanoviü J. Work stress related lipid disorders and arterial hypertension in professional drivers – A cross-sectional study. *Military Medical & Pharmaceutical Journal of Serbia & Montenegro.* 2013;70(6):561–8.
26. Feng Z. Driving anger in China: A case study on professional drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 2016;24(2):255-66.
27. Fernández M, Márquez J, Villalobos F. Intervención participativa en la gestión de riesgos psicosociales. *Med Segur Trab.* 2013;59(1):1-59.
28. Burgel B, Guillen M, Castle M. Health and safety strategies of urban taxi drivers. *Journal of Urban Health: Bulletin of The New York of Medicine.* 2012;89(4).

Recibido: 2 de febrero de 2017 **Aprobado:** 20 de febrero de 2017