



**MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y SALUD
OCUPACIONAL**

**FACTORES DE RIESGO PSICOSOCIAL:
RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE UN
INSTRUMENTO EN CONDUCTORES DE
BUSES; SERVICIO DE TRANSPORTE
PÚBLICO URBANOS EN LA CIUDAD DE
GUAYAQUIL, ECUADOR.**

Propuesta de artículo presentado como requisito para la obtención del título:

Magíster en Seguridad y Salud Ocupacional

Por los estudiantes:

José Cristóbal SILVA FERNÁNDEZ

Cinthia Vanessa ROMERO DI LORENZO

Bajo la dirección de:

Kenny Fernando ESCOBAR SEGOVIA

Universidad Espíritu Santo
Maestría en Seguridad y Salud Ocupacional
Samborondón - Ecuador
Enero del 2019

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador.

Psychosocial risk factors: results of the application of an instrument in bus drivers; urban public transport service in Guayaquil city, Ecuador.

**José Cristóbal SILVA FERNÁNDEZ¹
Cinthia Vanessa ROMERO DI LORENZO²
Kenny Fernando ESCOBAR SEGOVIA³**

Resumen

El propósito del documento académico es describir las características psicosociales al entregar los resultados de la aplicación de las veinte dimensiones del instrumento QoPsoQ-Istas21, a los conductores que trabajan en las operadoras de transporte público en la zona norte de la ciudad de Guayaquil. Este instrumento fue sometido a un juicio de profesionales expertos, realizaron el análisis cultural y la validez del contenido, (W de Kendall > 0.74), resultado que presenta un acuerdo significativo en la categoría "alto nivel", es un estudio transversal con una muestra de 150 conductores, este grupo de trabajadores participan de manera voluntaria luego de coordinar el trabajo con el equipo de gestión de seguridad y salud laboral. El resultado del estudio académico ha evidenciado al menos cinco dimensiones con un nivel de riesgo alto, exposiciones que son menos favorables para la salud de los conductores, desde la percepción del conductor los autores reconocen que el riesgo psicosocial tiene diferentes orígenes. Este aporte académico es un estudio comparable realizado a conductores y servirá para que los técnicos junto a los grupos de trabajo realicen diseños de intervenciones con el propósito de solucionar los conflictos de percepción de los conductores hacia su puesto ocupacional y resguardo de su integridad.

Palabras clave:

Factores laborales de riesgo psicosocial, calidad de vida, salud ocupacional, Factores psicosociales, conductores, transporte público.

Abstract

The purpose of the academic document is to describe the psychosocial characteristics by delivering the results of the application of the twenty dimensions of the QoPsoQ-ISTAS21 instrument to the drivers working in the public transport operators in the area north of the city of Guayaquil. This instrument was submitted to a trial of experts professional, conducted cultural analysis and validity of content, (Kendall's W > 0.74), a result that presents and significant agreement in the category "High level", is a cross-sectional study with a sample of 150 drivers, this group of workers participate voluntarily after coordinating work with the occupational health and safety management team. The result of the academic study has shown at least five dimensions with a high-risk level, exhibits that are less favorable to health of the drivers, from the perception of the driver the authors recognize that the psychosocial risk has different origins. This Academic contribution is a comparable study conducted to drivers and will serve to make the technicians along with the working groups perform designs of Interventions in order to solve the conflicts of perception of the drivers towards position and protection of their integrity.

Key words

Occupational factors of psychosocial risk, quality of life, occupational health, psychosocial factors, drivers, public transport.

¹ Ingeniero en Administración y Contaduría Pública, C.P.A., Estudiante de Maestría en Seguridad y Salud Ocupacional en la Universidad de Especialidades Espíritu Santo - Guayaquil, Ecuador - josesilva@uees.edu.ec.

² Médico General Integral, Estudiante de Maestría en Seguridad y Salud Ocupacional en la Universidad de Especialidades Espíritu Santo - Guayaquil, Ecuador - cvromero@uees.edu.ec.

³ Magíster en Gestión de la Productividad y la Calidad, Profesor de la Maestría en Seguridad y Salud Ocupacional Universidad Espíritu Santo - Guayaquil, Ecuador - kescobar5@uees.edu.ec.

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este estudio es reflejar la identificación, localización y valoración de la exposición a los factores de riesgos psicosociales, (Ministerio de Relaciones Laborales Ecuador, 2013; Moncada S, Llorens C, 2007) así como reflejar los efectos del resultado a los conductores, de acuerdo a la metodología aplicada propuesta para este análisis, permitirá identificar el origen de los factores de riesgos, las características de las condiciones de trabajo y concretamente de las operadoras de transporte en la zona norte de la ciudad de Guayaquil, para las que existe evidencia científica que afectan la salud, actúan a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos (Osorio Escobar, 2011; Silva Bustos, Lefío Celedón, Marchetti Pareto, & Benoit Marchetti, 2014; Tristán-López, 2008) a los que también llamamos estrés. pero debemos destacar, por su importancia poblacional y social, los trastornos cardiovasculares y de la salud mental.

El riesgo en el trabajo representa la probabilidad de accidentarse o enfermarse como consecuencia de la actividad que se realiza o el medio en el cual se permanece durante el desempeño de esta. En todo centro de trabajo están presentes situaciones que generan riesgos (Beltrán, Moreno, López, Estrada, & Torres, 2011; Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017; Gómez, Segura Camacho, Castrillón, & Perilla, 2016) que encierran una capacidad potencial de producir lesiones o daños materiales y cuya probabilidad de ocurrencia depende de la eliminación o control del elemento agresivo.

En Ecuador poco son los estudios realizados sobre los factores psicosociales en conductores de transporte masivo urbano. Todo trabajador está expuesto a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial (Cacivio, 2017), los cuales generan una serie alteraciones en su salud y bienestar del trabajador (Aranibar, 2017; Díaz Bambula & Rentería Pérez, 2017; Lina Rosenda Bonilla Rueda; Aurora Inés Gafaro Rojas, 2017). Una de las prioridades que tienen las actuales autoridades del trabajo con respecto al cuidado de la salud y el bienestar de los trabajadores es alcanzar situaciones de control, todas las organizaciones estaban en la obligación de realizar una encuesta sobre los factores de riesgos psicosociales.

Los aspectos psicológicos en el trabajo han sido objeto de investigación desde al menos el decenio de los cincuenta (Krause, 1998; Morales-Soto, Nelson; Alfaro-Basso, Daniel; Gálvez-Rivero, 2010). En un principio, los psicólogos se concentraron principalmente en los obstáculos encontrados por los trabajadores en relación con su adaptación y adecuación al entorno de trabajo, más que en las características potencialmente peligrosas que el lugar de trabajo pueda tener para los trabajadores (Benavides et al., 2002; Issever, Onen, Sabuncu, & Altunkaynak, 2002). En los años sesenta con la aparición de las investigaciones psicosociales en el entorno del trabajo y de la psicología en el trabajo (Fernández, 1997) la atención se alejó de la perspectiva individual para dirigirse al análisis de terminados aspectos en torno del trabajo sobre la salud.

El concepto teórico de factores psicosociales fue definido por el comité mixto Organización Internacional del Trabajo y Organización Mundial de la Salud en 1984 como “aquellas condiciones presentes en una situación de trabajo, relacionadas con la organización, el contenido y la realización del trabajo susceptibles de afectar tanto el bienestar y la salud de los trabajadores como el desarrollo del trabajo” (Astudillo, 2003).

Las reacciones frente a una determinada situación psicosocial no son las mismas para todos los trabajadores, si no que ciertas características propias de cada trabajador personalidad, necesidades, expectativas, vulnerabilidad, capacidad de adaptación etc. determinaran la magnitud y la naturaleza tanto de sus reacciones como de las consecuencias. así pues los factores psicosociales pueden afectar la motivación y la satisfacción en el trabajo y generar estrés dependiendo de la percepción que el trabajador tenga de ellos y sus capacidades para hacerles frente o darles respuestas, es decir que la realidad psicosocial hace referencia no solo a las condiciones que objetivamente se dan sino también a como son percibidas y experimentadas por el individuo, por tal motivo es preciso conocer la percepción que de ellas tienen los trabajadores (Gomes de Medeiros et al., 2017; M. Cvetković, J. Santos Baptista, 2017; Viloría, Bucci, & Luna, 2017).

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

La salud mental puede verse afectada por la falta de sueño, nerviosismo, mala alimentación, trastornos emocionales, depresión, preocupación excesiva, problemas familiares (Ruiz, Gómez-quintero, & Lluís, 2013). A partir de los resultados se deberá contribuir a la realización de estrategias preventivas para modificar los factores que ya existen. Mejorar la calidad de vida de los conductores.

MARCO TEÓRICO

Art. 331.- El Estado garantizará a las mujeres igualdad en el acceso al empleo, a la formación y promoción laboral y profesional, a la remuneración equitativa, y a la iniciativa de trabajo autónomo. Se adoptarán todas las medidas necesarias para eliminar las desigualdades. Se prohíbe toda forma de discriminación, acoso o acto de violencia de cualquier índole, sea directa o indirecta, que afecte a las mujeres en el trabajo (Asamblea Nacional, 2008).

La Decisión 584 Instrumento Andino de Seguridad y Salud, determina en el Art 18.- Todos los trabajadores tienen derecho a desarrollar sus labores en un ambiente de trabajo adecuado y propicio para el pleno ejercicio de sus facultades físicas y mentales, que garanticen su salud, seguridad y bienestar. Los derechos de consulta, participación, formación, vigilancia y control de la salud en materia de prevención forman parte del derecho de los trabajadores a una adecuada protección en materia de seguridad y salud en el trabajo (Comunidad Consejo Consultivo Laboral Andino, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores., & Andina, 2004). En el Artículo 26.- El empleador deberá tener en cuenta, en las evaluaciones del plan integral de prevención de riesgos, los factores de riesgo que pueden incidir en las funciones de procreación de los trabajadores y trabajadoras, en particular por la exposición a los agentes físicos, químicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales, con el fin de adoptar las medidas preventivas necesarias (Comunidad Consejo Consultivo Laboral Andino et al., 2004).

A pesar de ser un factor poco evaluado en las empresas la ley por medio del programa de Prevención de Riesgo Psicosocial indica en el Art. 9.- Del programa de prevención de riesgos psicosociales.- En todas las empresas e instituciones

públicas y privadas, que cuenten con más de 10 trabajadores, se deberá implementar el programa de prevención de riesgos psicosociales, en base a los parámetros y formatos establecidos por la Autoridad Laboral, mismo que deberá contener acciones para fomentar una cultura de no discriminación y de igualdad de oportunidades en el ámbito laboral. (Trabajo, 2017).

Identificar los Factores de Riesgo Psicosocial en los conductores de Transporte Urbano del norte de Guayaquil en el lugar de trabajo permitirá al empresario tomar medidas adecuadas y necesarias para garantizar la salud de los trabajadores, se expondrán cuáles son las condiciones que ponen en riesgo la salud de los trabajadores (Salas Ollé & Melià Navarro, 2004), y por ende modificar las situaciones que la generan.

Normativas legales que son el soporte para la realización de la encuesta en el trabajo. Decisión del Acuerdo de Cartagena 584 (Alberto, Valencia, Ospina, M, & Uribe, 2009), publicada en el Registro Oficial del Ecuador, Suplemento 461 de 15 noviembre de 2004, emite el Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo, que en su Art 11 dispone que: “En todo lugar de trabajo se deberán tomar medidas tendientes a disminuir los riesgos laborales. Estas medidas deberán basarse, en directrices sobre sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo y su entorno como responsabilidad social y empresarial, además de fomentar la adaptación del trabajo y de los puestos de trabajo a las capacidades de los trabajadores, habida cuenta de su estado de salud física y mental, teniendo en cuenta la ergonomía y las demás disciplinas relacionadas con los diferentes tipos de riesgos psicosociales en el trabajo”.

Los factores psicosociales representan la exposición (o sea: lo que habrá que identificar, localizar y medir en la evaluación de riesgos), la organización del trabajo el origen de ésta (o sea: sobre lo que habrá que actuar para eliminar, reducir o controlar estas exposiciones), y el estrés el precursor o antecesor del efecto (enfermedad o trastorno de salud) que se pretende y debe evitar. (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017; Moncada S, Llorens C, 2007; Moncada, Llorens, Navarro, & Kristensen, 2005)

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

METODOLOGÍA.

Se definió el trabajo metodológico con la aplicación de un instrumento de valoración de Factores Psicosociales, utilizando la versión media del Cuestionario de Evaluación de Riesgos Psicosociales en el Trabajo, que es la adaptación para el Estado español del Cuestionario Psicosocial de Copenhague (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017; Moncada et al., 2005; Thorsen & Bjorner, 2010), metodología para la evaluación e intervención preventiva ante riesgos psicosocial elaborado por el Instituto Nacional de Salud Laboral de Dinamarca AMI, (Berthelsen, Hakanen, & Westerlund, 2018; Kresal, Bertancel, & Meško, 2017) adaptada a entorno por un equipo de investigadores liderado por el Instituto Sindical, Trabajo Ambiente y Salud ISTAS publicada 2003.

Tabla 1
Instrumento CoPsoQ-Istas21

GRANDES GRUPOS	DIMENSIONES PSICOSOCIALES
Exigencias psicológicas en el trabajo	Exigencias cuantitativas Ritmo de trabajo Exigencias emocionales Exigencia de esconder emociones
Conflicto trabajo-familia	Doble presencia
Control sobre el trabajo	Influencia Posibilidades de desarrollo Sentido del trabajo
Apoyo social y calidad de liderazgo	Apoyo social de los compañeros Apoyo social de superiores Calidad de liderazgo Sentimiento de grupo Previsibilidad Claridad de rol Conflicto de rol
Compensaciones del trabajo	Reconocimiento Inseguridad sobre el empleo Inseguridad sobre las condiciones de trabajo
Capital social	Justicia Confianza vertical

Fuente: Instituto Sindical, Trabajo Ambiente y Salud
Elaborado: Autores

Se trata de un instrumento diseñado para cualquier tipo de trabajo. incluye tal como se muestra en la **Tabla 1 Instrumento CoPsoQ-Istas21** (Berthelsen, Hakanen, & Westerlund, 2018; Nübling, Burr, Moncada, & Kristensen, 2014; Vilorio, Bucci, &

Luna, 2017), 20 dimensiones psicosociales que cubren el mayor espectro posible de la diversidad de exposiciones. La relevancia para la salud de cada una de estas 20 dimensiones entre las diferentes ocupaciones y sectores de actividad puede ser diferente, pero en todo caso con la misma definiciones e instrumentos de medida, cosa que hace posible las comparaciones entre ocupaciones o sectores. Las 20 dimensiones (Caraballo-Arias & Blanco Gomez, 2012) se agrupan en seis grandes grupos para mejor entendimiento del constructo del cuestionario, Desde el punto de vista operativo, esto supone la mejor base de información posible para la priorización de problemas y actividades preventivas en las empresas que, de hecho, constituyen en sí mismas unidades de gestión integradas con distintas actividades y ocupaciones.

Este instrumento que permite la evaluación y medición de los riesgos psicosociales en el trabajo, es la validación y adapta en Chile del Cuestionario COPSOQ-ISTAS21 (Cerdeira Díaz, Rodríguez Bustos, Leveke González, Reyes Martínez, & Olivares Péndola, 2015; Silva Bustos et al., 2014) que a su vez es la traducción y validación que realizó el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud de Barcelona (Berthelsen et al., 2018) desarrollado por el Instituto de Salud y Ambiente Laboral de Dinamarca (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017) aplicación en Chile del Cuestionario COPSOQ-ISTAS21 (Bravo & Nazar, 2015) que a su vez es la traducción y validación que realizó el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud de Barcelona de Copenhague Psychosocial Questionnaire, desarrollado por el Instituto de Salud y Ambiente Laboral de Dinamarca (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017).

Para garantizar que el instrumento tenga utilidad en la ciudad de Guayaquil se realizó un Juicio de experto (Araceli Dorantes-Nova, José, Hernández-Mosqueda, & Tobón-Tobón, 2016; Robles & del Carmen, 2015; Tristán-López, 2008) para validar el constructo mediante acuerdo entre expertos cualificados, para que pueda ser adaptado a nuestra cultura, (Toro, Valles, Rodríguez, & ..., 2018) esto se aplicó mediante una recolección de datos en Google Formulario, aplicando el coeficiente W de Kendall los resultados obtenidos en cuanto al nivel de

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

concordancia, como se muestra en la **Tabla 2 Coeficiente W de Kendall**, (Araceli Dorantes-Nova et al., 2016; Merino Soto & Livia Segovia, 2009; Ruiz et al., 2013; Westphal et al., 2014) este resultado no excede el valor crítico de 0.05 por lo que se acepta que existe concordancia entre los jueces, con una relación significativa confirmando una validez y confiabilidad al instrumento, aunque estos resultados pueden ser mejorados desde el análisis más profundo de otros estudios.

Tabla 2
Coeficiente W de Kendall

Kendall's W	Suficiencia	Claridad	Coherencia	Relevancia
W =	0,7650	0,7469	0,7629	0,7557
r =	0,7628	0,7446	0,7607	0,7534
chi-sq =	250	244	249	247
df =	7	7	7	7
p-value =	2,57E-50	4,63E-49	3,59E-50	1,15E-49

Fuente: Resultados de Encuesta del Juicio de Expertos
Elaborado: Autores

El tipo de estudio que se va a realizar es exploratorio, descriptivo ya que, al obtener la información recopilada directamente de los profesionales conductores de buses grupo que se intervendrá para la aplicación del instrumento a través de Google formulario, esta información será tabulada en Excel de Microsoft Office 365, se aplicara una sustitución por los valores ponderados asignado a cada respuesta y luego se alzará en el mismo sistema de aplicación del software método CoPSoQ-Istas21 Versión 2 del 2014 (Utzet et al., 2014) que dará el enfoque sobre los principales factores psicosociales que afecta a los trabajadores que se desempeñan como conductores profesionales para las diferentes operadoras de transporte como un solo resultado, (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017; Gómez-Ortiz, Cendales, Useche, & Bocarejo, 2018; Useche, Cendales, & Gómez, 2017).

Se utilizó un muestreo aleatorio estratificado (Aranibar, 2017; Malhotra, 2008; Morillas, 1995) el cual consiste en dividir la población en grupos llamados estratos, dentro de cada estrato están los elementos situados de manera homogénea con respecto a las características en estudio, para cada estrato se toma una submuestra mediante el procedimiento aleatorio simple y la muestra global

se obtiene combinando las submuestras de todos los estratos, (Barojas, 2005; Gallego Fuentelsaz, 2004). Se ha seleccionado este método porque permite dividir en subgrupo las diferentes operadoras con el propósito que la muestra sea más representativa y lograr que el estudio sea más efectivo. En la **Tabla 3 Cálculo de la muestra**, (Malhotra, 2008; Morillas, 1995) se procede con calculó a través de la fórmula para población finita el tamaño de la muestra y su resultado es $n = 150$ elementos, corresponde a conductores de las operadoras de transporte público del norte de Guayaquil, con el objetivo de conocer la realidad de los conductores desde su percepción como relevantes factores psicosociales, la población finita de operadoras, buses y conductores fue proporcionada por la Autoridad de Transito, los resultados de la muestra fueron obtenidos con el método de muestra finita.

Tabla 3
Cálculo de la muestra

Detalle de conceptos	Valores
Número de Operadoras =	68
Número de Unidades =	2680
N = Conductores (Población) =	5896
se = Error estandar =	1,75%
p = Nivel de confiabilidad =	95,00%
Desviación estandar de la muestra =	0,0003
Desviación estandar de la población =	0,0475
n = Tamaño de la muestra =	150

Fuente: Autoridad de Tránsito Municipal ATM Guayaquil.
Elaborado: Autores

ANÁLISIS DE RESULTADOS

La tasa de respuesta que se obtuvo de los conductores de las operadoras de transporte público en la ciudad de Guayaquil fue del 100% a todos quienes recibieron el instrumento, La prevalencia de la exposición es la proporción de trabajadores incluidos en cada situación de exposición: menos favorable para la salud (rojo), intermedia (amarillo) y más favorable para la salud (verde). En este apartado se presentan los resultados de prevalencia de exposición en las operadoras de transporte público de Guayaquil, para los conductores. Se pretende dar una imagen rápida, una foto, de cuál es la situación de exposición a riesgos psicosociales y de su localización y posibles desigualdades.

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

En la **Tabla 4 Características Sociodemográficas** (Beltrán et al., 2011; Katherine Seguel Conejeros, Eduardo Navarrete Espinoza, 2017) se expone que todos son conductores y que pertenecen a la planilla del departamento de operaciones, la mayor parte de conductores tiene una edad comprendida entre 31 y 40 años (40.7% n=61), el segundo lugar lo ocupa la edad comprendida mayor a los 50 años (26.0% n=39) del total de los conductores (n=150).

Tabla 4
Características Sociodemográficas

Unidad/analisis	Detalle	N	%
Puesto de Trabajo	Conductores	150	100%
Departamento	Operaciones	150	100%
Edad	Menos de 30 años	25	16,7%
	Entre 31 y 40 años	61	40,7%
	Entre 41 y 50 años	25	16,7%
	Mayor a 50 años	39	26,0%

Fuente: Informe de la evaluación de riesgo psicosocial
Elaborado: Autores

La **Tabla 5 Exposiciones ordenadas en función del porcentaje en la situación menos favorable para la salud**, presenta la prevalencia de exposición en las operadoras de transporte público de Guayaquil (conjunto del ámbito de evaluación). Los datos están ordenados según el porcentaje de conductores en la situación menos favorable para la salud, es decir, la primera exposición es la que afecta a mayor proporción de la plantilla y, la última, es la que concentra menor proporción de trabajadores expuestos a la situación más desfavorable. En función de este orden.

En la prevalencia de la exposición claramente muestra en los resultados que hay 5 dimensiones que están por encima del 50% (n=150) en situación menos favorables que deben de ser analizadas con estudios y en cada una de sus influencias, estas dimensiones son; ritmo de trabajo con un 89.30%, su afectación proviene de mantener un ritmo de trabajo alto, y que este ritmo de trabajo sea mantenido durante toda la jornada; conflicto de rol con un 82.70%, por en situaciones especiales realiza trabajos que son aceptadas por unos y desaprobadas por otros al igual que estas mismas tareas deben de realizarse de diferentes maneras.

La dimensión de influencia es el margen de decisión que tiene la persona que realiza el trabajo en el día a día de su actividad, en concreto, en relación con las tareas a realizar y cómo realizarlas. con un 75.30%, es afectado en el estudio por tener que ver con la participación que cada conductor tiene en las decisiones sobre estos aspectos fundamentales de su trabajo cotidiano, es decir, con los métodos de trabajo empleados y si éstos son participativos o no y permiten o limitan la autonomía. puede guardar una alta relación con las posibilidades de desarrollo (Cerdeza Díaz et al., 2015; Salinas, 2017; Useche et al., 2017).

La inseguridad sobre las condiciones de trabajo con un 68%, Es la preocupación por el futuro en relación con los cambios no deseados de condiciones de trabajo fundamentales, se relaciona con las amenazas de empeoramiento de condiciones de trabajo especialmente valiosas, estas, pueden originarse tanto en la situación actual (por ejemplo, si la asignación de jornada, tareas y pluses o complementos salariales es arbitraria) como en la posibilidad de cambios (por ejemplo, el anuncio de una reestructuración empresarial, externalización de un puesto o servicio); más si existen peores condiciones de trabajo en el contexto externo a la empresa (mismo sector, territorio...), como la inseguridad sobre el empleo, puede vivirse de forma distinta según el momento vital o las responsabilidades familiares de cada conductor.

Finalmente las exigencias emocionales con un 66.70% de afectación con relación a los conductores son las exigencias para no involucrarnos en la situación emocional derivada de las relaciones interpersonales que implica el trabajo, especialmente en ocupaciones de atención a las personas en las que se pretende inducir cambios en ellas (por ejemplo: que sigan un tratamiento médico, que adquieran una habilidad.), y que pueden comportar la transferencia de sentimientos y emociones, su posible origen En ocupaciones de cuidado a las personas, la exposición a exigencias emocionales tiene que ver con la naturaleza de las tareas y no pueden eliminarse (no podemos “eliminar” pacientes, alumnos...), por lo que requieren habilidades específicas y tiempo suficiente para poder gestionarlas efectivamente. Además del origen derivado de su naturaleza, tienen

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

también mucho que ver con las exigencias cuantitativas, puede reducirse el tiempo de exposición (horas, número de pacientes, etc.), puesto que las jornadas excesivas implican una exposición mayor y producen una mayor fatiga emocional que requerirá tiempos de reposo más largos.

Tabla 5

Exposiciones ordenadas en función del porcentaje en la situación menos favorable para la salud (rojo)

Dimensiones Psicosociales	Menos favorable (Rojo)	Situación intermedia (Amarillo)	Más favorable (Verde)
Ritmo de trabajo	89,30	10,70	0,00
Conflicto de rol	82,70	1,30	16,00
Influencia	75,30	12,00	12,70
Inseguridad sobre las condiciones de trabajo	68,00	14,70	17,30
Exigencias emocionales	66,70	16,00	17,30
Exigencia de esconder emociones	49,30	24,00	26,70
Inseguridad sobre el empleo	49,30	26,70	24,00
Doble presencia	22,00	61,30	16,70
Exigencias cuantitativas	21,30	49,30	29,30
Apoyo social de superiores	20,70	7,30	72,00
Posibilidades de desarrollo	20,00	2,00	78,00
Apoyo social de los compañeros	12,00	60,00	28,00
Claridad de rol	11,30	44,70	44,00
Sentimiento de grupo	10,70	46,00	43,30
Calidad de liderazgo	10,70	6,00	83,30
Previsibilidad	10,70	1,30	88,00
Sentido del trabajo	0,00	20,70	79,30
Reconocimiento	0,00	0,00	100,00
Confianza vertical	0,00	0,00	100,00
Justicia	0,00	1,30	98,70

Fuente: Informe de la evaluación de riesgo psicosocial

Elaborado: Autores

CONCLUSIONES

En este estudio los aportes realizados por los conductores de las operadoras de transporte público de la ciudad de Guayaquil voluntariamente tienen un valor importante ya que después de los resultados obtenidos y de la literatura consultada para llegar a describir los factores de riesgos psicosociales como modelo de gestión en la mejora de las condiciones de trabajo, con la aplicación del instrumento CoPsoQ-Istas21, cumpliendo el objetivo principal de este documento que es entregar resultados de una primera encuesta sobre los factores de riesgos psicosociales, sus impactos en cada una de las dimensiones (Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria, 2017; Lourdes Luceño Moreno, Jesús Martín

García, Susana Rubio Valdehita, 2004; Osorio Escobar, 2011; Rocha et al., 2014), el indicador que más prevalencia demuestra y datos importantes para continuar con el interés futuras investigaciones en este sector de la transportación pública.

Con referencia a sus resultados se considera que existen una alta prevalencia de afectación en los conductores, de acuerdo a los índices de afectación obtenidos, esto se da por la exposición a los ritmos e intensidad de trabajo excesivo, incontrolables tiempos de trabajo, condiciones de manejo, clima interno de las unidades de transporte, presión de tránsito en ruta, riesgo de accidentabilidad y otros factores y condiciones laborales, es importante considerar que este documento debe de servir como instrumento de análisis por parte de los directivos de las operadoras de transporte público de la ciudad de Guayaquil, con el fin de tomar los correctivos necesarios para mejorar las condiciones de trabajo a los conductores, es momento de intensificar más estudios para que los correctivos que se tomen tengas resultados positivos en el sector de la transportación.

Esta investigación sirve como instrumento para el desarrollo de estudios en esta materia, que profundicen sobre la percepción que han tenido los conductores y sus respuestas al instrumento presentado, además que dan la oportunidad de emprender un propósito de mejoras hacia los conductores y su ambiente laboral, para prevenir y proteger la salud de los conductores, la educación que se pueda brindar a los conductores es de mucha importancia, revelando en donde se encuentran sus debilidades laborales para que a través del dialogo y comunicación efectiva, estos puedan tener la consideración de sus horarios y el excesivo esfuerzos que realizan para mantenerse día a día frente al volante de un bus.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alberto, J., Valencia, R., Ospina, E. F., M, A. M. T., & Uribe, A. F. (2009). Identificación de factores psicosociales de riesgo en una empresa de producción. *Diversitas: Perspectivas En Psicología*, 5(1), 161–175. <https://doi.org/10.15332/s1794-9998.2009.0001.13>

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

- Araceli Dorantes-Nova, J., José, ;, Hernández-Mosqueda, S., & Tobón-Tobón, S. (2016). Juicio De Expertos Para La Validación De Un Instrumento De Medición Del Síndrome De Burnout En La Docencia. *Ra Ximhai* ISSN:, 12(6), 327–346.
- Aranibar, L. A. (2017). Condiciones psicosociales y de salud general en una muestra de conductores de buses de transporte público de pasajeros. *Revista de Salud Pública, (Ed. Especial)*, 28–36.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución del Ecuador. Registro Oficial, 449(Principios de la participación Art.)*, 67. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Astudillo, P. (2003). *FACTORES PSICOSOCIALES EN EL TRABAJO : ¿ Cómo comprender las tensiones psicosociales para regularlas? Departamento de Salud Ocupacional Instituto de Salud Pública de Chile, 1–16.*
- Barojas, S. A. (2005). Formulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de la salud. *Salud En Tabasco, 11(1405–2091)*, 333–338. <https://doi.org/ISSN:1405-2091>
- Beltrán, C. A., Moreno, M. P., López, T. T., Estrada, J. S., & Torres, J. L. S. (2011). Factores psicosociales y patologías laborales en trabajadores de un sistema de transporte público urbano, México. *Revista Colombiana de Psiquiatría, 40(2)*, 266–278. [https://doi.org/10.1016/S0034-7450\(14\)60123-2](https://doi.org/10.1016/S0034-7450(14)60123-2)
- Benavides, F. G., Gimeno, D., Benach, J., Martínez, J. M., Jarque, S., Berra, A., & Devesa, J. (2002). Descripción de los factores de riesgo psicosocial en cuatro empresas. *Gaceta Sanitaria. https://doi.org/10.1016/S0213-9111(02)71665-8*
- Berthelsen, H., Hakanen, J. J., & Westerlund, H. (2018). Copenhagen psychosocial questionnaire - A validation study using the job demand-resources model. *PLoS ONE, 13(4)*, 1–17. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0196450>
- Bravo, C., & Nazar, G. (2015). Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. *Salud de Los Trabajadores, 23(2)*, 105–114.
- Cacivio, R. (2017). *Hablemos de nuestro trabajo. Riesgos psicosociales en entornos de trabajo de extensionistas agropecuarios de la Argentina. Laboreal, 13(1)*, 39–55. <https://doi.org/10.15667/laborealxiii0117rc>
- Caraballo-Arias, Y. A., & Blanco Gomez, G. (2012). Identificación y evaluación de factores psicosociales laborales en un centro de atención de llamadas. *Revista de La Facultad de Medicina, 35(2)*, 21–27.
- Cerda Díaz, E., Rodríguez Bustos, H. H., Leveke González, F. D., Reyes Martínez, S. I., & Olivares Pédola, G. (2015). Calidad de vida en conductores de taxis colectivos usando el cuestionario short form 36 Versión 2. *Ciencia & Trabajo, 17(52)*, 43–48. <https://doi.org/10.4067/S0718-24492015000100009>
- Comunidad Consejo Consultivo Laboral Andino, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores., & Andina. (2004). *Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo. Registro Oficial, 584(461)*, 1–20. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Díaz Bambula, F., & Rentería Pérez, E. (2017). De la seguridad al riesgo psicosocial en el trabajo en la legislación Colombiana de Salud Ocupacional. *Estudios Socio-Jurídicos, 19(2)*, 129. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.4981>
- Fermín Torrano; Mercedes Aja; María Soria. (2017). *Métodos de evaluación psicosocial : análisis comparativo FPSICO-COPSOQ. Seguridad y Salud En El Trabajo, 89(December 2016)*, 38–51.
- Fernández, M. (1997). Evaluación de riesgos en empresas de transporte. *Revista CES Salud Pública, (93)*.
- Gallego Fuentelsaz, C. (2004). Cálculo del tamaño de la muestra. *Matronas Profesión, 5(18)*.
- Gomes de Medeiros, S. E., de Aquino, J. M., da Silva Frazão, I., Leite Meirelles Monteiro, E. M., Andrade, M. S., Gomes Terra, M., & Ribeiro Gomes, B. da M. (2017). Stress and stressors in bus drivers. *Revista de Enfermagem Referência, 4(14)*, 101–119. <https://doi.org/10.12707/RIV17017>

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

- Gómez-Ortiz, V., Cendales, B., Useche, S., & Bocarejo, J. P. (2018). Relationships of working conditions, health problems and vehicle accidents in bus rapid transit (BRT) drivers. *American Journal of Industrial Medicine*, 61(4), 336–343. <https://doi.org/10.1002/ajim.22821>
- Gómez, V., Segura Camacho, S., Castrillón, D., & Perilla, L. E. (2016). Estandarización de una batería para la evaluación de factores de riesgo psicosociales laborales en trabajadores colombianos. *Acta Colombiana de Psicología*, 19(2), 221–238. <https://doi.org/10.14718/ACP.2016.19.2.10>
- Issever, H., Onen, L., Sabuncu, H. H., & Altunkaynak, O. (2002). Personality characteristics, psychological symptoms and anxiety levels of drivers in charge of urban transportation in Istanbul. *Occupational Medicine*, 52(6), 297–303. <https://doi.org/10.1093/occmed/52.6.297>
- Katherine Seguel Conejeros, Eduardo Navarrete Espinoza, G. B. V. (2017). Explicación de la Accidentabilidad Laboral Basada en Factores de Riesgo Psicosocial y Rasgos de Personalidad en el Transporte Forestal. *Ciencia & Trabajo*, 60, 157–165.
- Krause, N. D. R. J. M. F. S. L. S. (1998). Psychosocial job factors, physical workload and incidence of work-related spinal injury. *Spine*, 23(23), 2507–2516.
- Kresal, F., Bertancel, T., & Meško, M. (2017). Psychosocial Factors in the Development of Low Back Pain among Professional Drivers. *Organizacija*, 50(2), 151–162. <https://doi.org/10.1515/orga-2017-0010>
- Lina Rosenda Bonilla Rueda; Aurora Inés Gafaro Rojas. (2017). Condiciones Laborales Y Riesgos Psicosociales En Conductores De Transporte Público. *REVISTA Cubana de Salud y Trabajo*, 18(2), 48–56.
- Lourdes Luceño Moreno, Jesús Martín García, Susana Rubio Valdehita, E. D. R. (2004). Factores psicosociales en el entorno laboral, estrés y enfermedad. *REVISTA DE PSICOLOGÍA Y PSICOPEDAGOGÍA*, 3(1), 95–108.
- M. Cvetković, J. Santos Baptista, M. A. P. V. (2017). Occupational Vibration in Urban Bus and Influence on Driver's Lower Limbs. *U. Porto Journal of Engineering*, 2(3), 1–9. <https://doi.org/10.24840/2183-6493>
- Malhotra, N. (2008). Investigación de mercados. (P. M. G. Rosas, Ed.), Pearson Prentice Hall (Pearson Ed). Mexico. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Merino Soto, C., & Livia Segovia, J. (2009). Intervalos de confianza asimétricos para el índice la validez de contenido: Un programa Visual Basic para la V de Aiken. *Anales de Psicología*, 25(1), 169–171. <https://doi.org/10.6018/71631>
- Ministerio de Relaciones Laborales Ecuador. (2013). Factores y riesgos laborales psicosociales: nuevos riesgos laborales emergentes e introducción a la evaluación. *Regional Science and Urban Economics*, 01(DSST-NT-25), 1–8.
- Moncada S, Llorens C, G. X. (2007). Exposición Laboral a Riesgos Psicosociales en la Población Asalariada Española. *ISTAS (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, (January)*, 35–45.
- Moncada, S., Llorens, C., Navarro, a, & Kristensen, T. S. (2005). ISTAS21: Versión en lengua castellana del cuestionario psicosocial de Copenhagen (COPSOQ). *Arch Prev Riesgos Labor*.
- Morales-Soto, Nelson; Alfaro-Basso, Daniel; Gálvez-Rivero, W. A. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27(2), 267–272.
- Morillas, A. (1995). Muestreo en poblaciones finitas: curso básico. *Muestreo En Poblaciones Finitas*, 30.
- Nübling, M., Burr, H., Moncada, S., & Kristensen, T. S. (2014). COPSOQ international network: Co-operation for research and assessment of psychosocial factors at work. *Public Health Forum*, 22(1), 1–3. <https://doi.org/10.1016/j.phf.2013.12.019>
- Osorio Escobar, M. P. (2011). El trabajo y los factores de riesgo psicosociales: Qué son y cómo se evalúan. *Revista CES Salud Pública*, 2(1), 74–79.
- Robles, P., & del Carmen, M. (2015). La validación

Factores de riesgo psicosocial: resultados de la aplicación de un instrumento en conductores de buses; servicio de transporte público urbanos en la ciudad de Guayaquil, Ecuador

- por juicio de expertos: dos investigaciones cualitativas en Lingüística aplicada. *Revista Nebrija de Lingüística Aplicada a La Enseñanza de Lenguas*, (18), 103. <https://doi.org/1699-6569>
- Rocha, K. B., Muntaner, C., Solar, O., Bernales, P., González, M. J., Ibañez, C., & Vallebuona, C. (2014). Clase social, factores de riesgo psicosocial en el trabajo y su asociación con la salud autopercebida y mental en Chile. *Cad Saúde Pública*, 30(10), 2219–2234. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00176213>
- Ruiz, E. M., Gómez-quintero, H. B., & Lluís, M. (2013). Fiabilidad y validez del Copenhagen Burnout Inventory. *Revista Española de Salud Pública*.
- Salas Ollé, C., & Melià Navarro, J. L. (2004). Evaluación de Riesgos Psicosociales y Factores Psicosociales que afectan a la Probabilidad de Accidente en una Empresa de Transporte Urbano de Economía Social. *Seguridad Laboral*, Edición Es(2004), 1–15.
- Salinas, J. R. L. (2017). Riesgos psicosociales en trabajadores de una empresa de transporte de Santiago de Chile. *Revista de Salud Pública*, (Ed. Especial), XXI(3), 65–74.
- Silva Bustos, H., Lefío Celedón, Á., Marchetti Pareto, N., & Benoit Marchetti, P. (2014). 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*, 16(50), 67–74. <https://doi.org/10.4067/S0718-24492014000200002>
- Thorsen, S. V., & Bjorner, J. B. (2010). Reliability of the Copenhagen Psychosocial Questionnaire. *Scandinavian Journal of Public Health*, 38(SUPPL. 3), 25–32. <https://doi.org/10.1177/1403494809349859>
- Toro, F. R. F., Valles, R. O. G., Rodríguez, A. F. U., & ... (2018). Investigación: Diseño, construcción y validación de una escala para medir los factores psicosociales y la sintomatología orgánica en el área laboral. *Informes ...*, 18, 95–112.
- Trabajo, M. del. (2017). Normativa para la erradicación de la discriminación en el ámbito laboral. *Registro Oficial*, 91(MDT-2017-0082), 399–404.
- Tristán-López, a. (2008). Modificación al modelo de Lawshe para el dictamen cuantitativo de la validez de contenido de un instrumento objetivo. *Avances En Medición*, 6, 37–48.
- Useche, S., Cendales, B., & Gómez, V. (2017). Work stress, fatigue and risk behaviors at the wheel: Data to assess the association between psychosocial work factors and risky driving on Bus Rapid Transit drivers. *Data in Brief*, 15, 335–339. <https://doi.org/10.1016/j.dib.2017.09.032>
- Utzet, M., Moncada, S., Molinero, E., Llorens, C., Moreno, N., & Navarro, A. (2014). The changing patterns of psychosocial exposures at work in the South of Europe: Spain as a labor market laboratory. *American Journal of Industrial Medicine*. <https://doi.org/10.1002/ajim.22334>
- Viloria, A., Bucci, N., & Luna, M. (2017). Historical development of psychosocial risk assessment methods. *Journal of Engineering and Applied Sciences*. <https://doi.org/10.3923/jeasci.2017.2915.2919>
- Vives, A., Amable, M., Ferrer, M., Moncada, S., Llorens, C., Muntaner, C., ... Benach, J. (2010). The Employment Precariousness Scale (EPRES): Psychometric properties of a new tool for epidemiological studies among waged and salaried workers. *Occupational and Environmental Medicine*. <https://doi.org/10.1136/oem.2009.048967>
- Westphal, M., Leahy, R. L., Pala, A. N., Wupperman, P., Wang, Q., Li, W., ... ALARCÓN, L. F. (2014). Validez De Contenido Y Juicio De Expertos: Una Aproximación a Su Utilización. *Eating Behaviors*, 27(3), 313–318. <https://doi.org/10.1016/j.eatbeh.2007.10.005>