

RIESGOS PSICOSOCIALES EMERGENTES: EL CASO DE LOS CONDUCTORES DE TAXIS URBANOS

EMERGING PSYCHOSOCIAL RISKS: THE CASE OF URBAN TAXI DRIVERS

Antonio Lara⁽¹⁾

¹ *Universidad Técnica de Ambato, Escuela de Psicología Industrial, Unidad de Vinculación con la Sociedad: Ambato, Tungurahua, Ecuador. aa.lara@uta.edu.ec*

Resumen: *La actividad laboral que desarrollan los conductores de taxis en el contexto actual afronta diversos y profundos cambios, los cuales han tenido repercusiones directas sobre la forma de diseñar y ejecutar el trabajo, generando de manera paralela la aparición de riesgos laborales. El presente estudio tuvo como objetivo identificar y valorar los riesgos psicosociales que se evidenciaban con mayor impacto en los conductores de taxis de la ciudad de Ambato. El tipo de investigación fue cualitativa e inductiva, de carácter transversal, en el que participaron 58 conductores de taxis. Se midieron antecedentes sociodemográficos y laborales; así como condiciones de riesgo psicosocial, a través del instrumento de valoración de riesgos psicosociales del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo de España, FPSICO, versión 3.1; además, el SRQ y CIE-10, todos los instrumentos en condiciones de confidencialidad y anonimato. En el análisis estadístico se empleó el SPSS. Los resultados indicaron niveles de riesgo muy elevado en factores psicosociales relacionados con tiempo de trabajo, relaciones y demandas psicológicas, con incidencia en estrés laboral. La investigación puede considerarse como una fuente de información inicial para el desarrollo de futuros estudios relacionados con las posibles mejoras en la profesionalización de los puestos de trabajo de los conductores de taxis.*

Palabras clave: *Riesgos psicosociales laborales, taxis, conductores, estrés.*

Recibido: 10 de febrero de 2019

Aceptado: 30 de mayo de 2019

Publicado como artículo científico en Revista de Investigación Talentos VI (1) 37 - 49

Abstract: *The work carried out by taxi drivers in the current context faces diverse and profound changes, which have had direct repercussions on the way of designing and executing the work, generating in parallel the appearance of occupational risks. The objective of this study was to identify and assess the psychosocial risks that were evidenced with the greatest impact on taxi drivers in the city of Ambato. The type of research was qualitative and inductive, and transversal in nature, in which 58 taxi drivers participated. Sociodemographic and work history were measured; as well as psychosocial risk conditions, through the psychosocial risk assessment instrument of the National Institute for Safety and Hygiene at Work, FPSICO, version 3.1; in addition, the SRQ and CIE-10, all the instruments in conditions of confidentiality and anonymity. In the statistical analysis the SPSS was used. The results indicated very high levels of risk in psychosocial factors related to work time, relationships and psychological demands, with incidence in work stress. The research can be considered as a source of initial information for the development of future studies related to possible improvements in the professionalization of the jobs of taxi drivers.*

Keywords: *Occupational psychosocial risks, taxis, drivers, stress*

I. INTRODUCCIÓN

En Ecuador y de manera específica en la Provincia de Tungurahua, el transporte terrestre de pasajeros representa uno de los principales medios de movilización de la población urbana (INEC, 2016). En este sector terciario de la economía, los taxis desempeñan un papel fundamental debido a que proporcionan un servicio flexible en cuanto a rutas y una significativa disponibilidad de unidades, por cuanto laboran las veinticuatro horas del día, usando para este efecto, los diversos medios de comunicación existentes. No obstante, existen otros aspectos que caracterizan al servicio de taxis, especialmente en lo relacionado a los conductores, y es que están expuestos a episodios de violencia, turnos extensos de trabajo, condiciones irregulares de

remuneración y exigencias laborales excesivas, entre otros (Schwer, Mejza, & Grun-Rehomme, 2010).

Con los adelantos tecnológicos propios de la sociedad de la información y del conocimiento en la que estamos inmersos desde mediados de la década del noventa del siglo pasado (Cole, 1998; Edvinsson & Malone, 2001; Lev, 2001), se podría razonablemente deducir que las actividades laborales de los conductores deberían haber mejorado, en cuanto a organización del trabajo y condiciones de seguridad, como ha ocurrido con otras ocupaciones (Schwer et al., 2010); sin embargo, ha ocurrido lo contrario.

Cuando las condiciones laborales en las que están inmersos los trabajadores no son las más

adecuadas, se configuran, de acuerdo con la literatura especializada revisada, los denominados riesgos psicosociales laborales, y la consecuencia lógica es una alta probabilidad de deterioro de la salud. Esta realidad no es ajena a los conductores de taxis, quienes presentan una mayor prevalencia de enfermedades laborales como trastornos del sueño, problemas cardiovasculares, problemas musculoesqueléticos, fatiga y sintomatología ansioso-depresiva (Bravo & Nazar, 2015; Chaparro & Guerrero, 2001; Elke, 2011; Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, 2015).

Un riesgo “es la posibilidad, alta o baja, de que alguien sufra un daño causado por un peligro” (EU-OSHA, 2010); mientras que el riesgo laboral “es la probabilidad de que la exposición a un factor ambiental peligroso en el trabajo cause enfermedad o lesión” (Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, 2018).

La Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo, desde hace varios años, ha planteado la existencia de riesgos nuevos y emergentes, y los ha definido como “cualquier riesgo nuevo que va en aumento”, con las siguientes distinciones: “Nuevo” significa que el riesgo no existía anteriormente y es el resultado de aplicar procesos modernos, tecnologías recientes o cambios sociales. Mientras que el riesgo “va en aumento” cuando aumenta la cantidad de peligros que dan lugar al

mismo o el efecto del peligro sobre la salud del trabajador se agrava (Brocal, 2014; Elke, 2011).

De acuerdo con el Índice de Globalización KOF (2017), del Instituto Económico Suizo, que evalúa la globalización de cada país a través de 23 variables, el Ecuador está clasificado como poco global (Merlo, 2018). En este contexto, la economía ecuatoriana se caracteriza, entre otros, por la dolarización, déficit comercial, baja inversión extranjera y un limitado crecimiento del PIB (Banco Central del Ecuador, 2017); sin embargo, debido a los altos precios del petróleo, el País ha tenido una significativa expansión en materia de infraestructura y servicios públicos, cobertura educacional, salud y seguridad social, lo que ha generado, por un lado, cambios positivos, y por otro lado ha conllevado el incremento de riesgos psicosociales, producto de las nuevas exigencias que han surgido con los diversos cambios sociales y organizacionales (Neffa, 2015).

Estos cambios no han sido indiferentes en el subsector del taxismo, generando dadas sus características, la aparición de los denominados riesgos laborales emergentes, que se han sumado a los riesgos laborales clásicos existentes (EU-OSHA, 2010; Gil-Monte, 2012; Vives & Jaramillo, 2010), impactando de manera negativa en la salud de los trabajadores y generando alteraciones de orden fisiológico, conductual y afectivo (EU-OSHA, 2010).

El Ministerio de Trabajo ecuatoriano ha reconocido la creciente presencia de riesgos

psicosociales y ha expuesto la importancia de detectarlos, prevenir y corregir las condiciones que los provocan. Por ello en el año 2013, a través de la Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo, promulga la Norma Técnica NT-25 sobre Factores y Riesgos Laborales Psicosociales: Nuevos Riesgos Laborales Emergentes, con el propósito de incentivar a las diferentes organizaciones a realizar mediciones de riesgo psicosocial, adaptando las herramientas al ambiente cultural del país y a la cultura organizacional (Ministerio de Relaciones Laborales, 2013) (Lara, n.d.).

Cooper (1998) y Dunham (2001), citado por Luceño, Martín, Jaén y Díaz (2005), determinan la existencia de varios modelos para el estudio de factores psicosociales en el entorno laboral y que suponen la presencia de enfermedad; no obstante, los autores concluyen que únicamente el Modelo Demanda-Control y el Modelo del Desequilibrio Esfuerzo Recompensa tienen el suficiente marco teórico que apoyan esta relación, de igual manera mencionan que estos

II. MATERIALES Y MÉTODOS

El estudio se enmarca en el método de caso y se estableció un enfoque de investigación cualitativo e inductivo. Cualitativo por cuanto se requirió de un proceso previo de sensibilización con el sector del transporte en taxis. Paralelamente se identificó la cantidad de cooperativas existentes, los posibles informantes y se determinó la factibilidad de llevar a cabo la investigación. Inductivo porque

modelos no son mutuamente excluyentes sino complementarios (Lourdes, Jesús, Marian, & Eva, 2005; Moreno & Baez, 2010; Moreno Jiménez, 2012; Vega, 2001).

Agregando a lo anterior, ambos modelos aportan los elementos teóricos para el desarrollo de instrumentos que posibilitan la evaluación de los referidos riesgos, entre los que se incluyen: el cuestionario de evaluación de riesgos psicosociales del Instituto Navarro de Salud Laboral; el Cuestionario Multidimensional para la Evaluación de Factores Psicosociales en el Entorno Laboral de la Universidad Complutense de Madrid; el Método de Evaluación de Factores Psicosociales FPSICO del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (Lourdes et al., 2005).

La presente investigación tiene como propósito identificar y valorar los riesgos psicosociales laborales que se evidencian con mayor impacto en los conductores de taxis que prestan sus servicios en la ciudad de Ambato (Lara, n.d.).

se aplicaron encuestas a los conductores, se analizaron datos y se sacaron conclusiones; es decir, se fue de lo particular a lo general. En concordancia con el tipo de estudio, no se planteó hipótesis iniciales, tampoco se realizaron análisis estadísticos, ni se calculó la muestra (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014; Stake, 1999).

La investigación fue de carácter transversal, se aplicaron cuestionarios debidamente validados: el Fpsico 3.1 del INSHT de España para identificar riesgos psicosociales, versión corta para empresas de cualquier tamaño y ámbito, que consta de 44 preguntas, algunas de ellas múltiples, de forma que el número de ítems ascendió a 89 (INSHT, 2014); el Cuestionario Self Reporting Questionnaire (SRQ-20), que consta de 28 preguntas dicotómicas, las primeras 18 relacionadas con síntomas depresivos o ansiosos; de la 19 a la 22, referidas a trastorno psicótico; la 23 que sugiere trastorno convulsivo; y las preguntas 24 a 28, que indican problemas con el consumo de alcohol; y, el CIE-10. Los cuestionarios se suministraron en un solo momento, durante el primer semestre del año 2018 (OMS, 1994; Sánchez-Chávez, Romero-Montes, Lozano-Vargas, Vega-Dienstmaier, & Ruíz-Grosso, 2016).

El instrumento de evaluación de riesgos psicosociales se seleccionó de entre el Fpsico 3.1, CoPsoQ ISTAS 21 y el Método Navarro, en función de cuatro parámetros: aplicabilidad, uso, sencillez y eficacia. Después del análisis se resolvió emplear el Fpsico 3.1. A este cuestionario se adicionaron preguntas relacionadas con antecedentes sociodemográficos y laborales (INSHT, 2014). Las dimensiones que se analizaron con el Fpsico 3.1 fueron nueve e incluyeron: “Tiempo de trabajo (TT); Autonomía (AU); Carga de trabajo (CT); Demandas psicológicas (DP); Variedad/Contenido (VC);

Participación/Supervisión (PS); Interés por el trabajo/Compensación (ITC); Desempeño de rol (DR); y, Relaciones y apoyo social (RAS)” (INSHT, 2014).

Para determinar la cooperativa objeto de estudio, se identificaron 54 cooperativas que prestan servicios en la ciudad de Ambato y se establecieron los siguientes criterios de exclusión: (i) que esté debidamente legalizada y con los permisos de operación en regla; (ii) que opere en el perímetro urbano; (iii) que tenga legalizada la Carta-Compromiso entre la Cooperativa y la Universidad Técnica de Ambato; y, (iv) que los conductores tengan al menos un año de trabajo en la cooperativa de la cual forman parte o sean socios por ese lapso de tiempo. Aplicados los criterios de exclusión se concluyó que una sola cooperativa cumplía con los criterios establecidos. Culminado este proceso se notificó a la cooperativa y se elaboró la lista de los conductores (Lara, n.d.).

Con el fin de verificar la adecuación del lenguaje del cuestionario F-Psico, se realizó una entrevista cognitiva a tres conductores pertenecientes a la cooperativa seleccionada. A partir de la referida entrevista, se constató que las preguntas del cuestionario F-psico 3.1, no requería de modificación alguna (INSHT, 2014). A continuación, se capacitó a un grupo de estudiantes de octavo semestre de la Escuela de Psicología Industrial, que estaban matriculados en el programa de Vinculación con

la Sociedad, con el propósito de que apliquen los cuestionarios (Lara, n.d.).

Luego de obtener las autorizaciones correspondientes se socializó la investigación al mayor número de conductores en la Sede de la cooperativa. A los conductores que no pudieron asistir a la reunión se les informó de manera personal en la parada de la cooperativa. Una vez realizada la socialización se solicitó la firma de

consentimiento informado. La aplicación de los cuestionarios se realizó entre los meses de mayo y junio del 2018 (Lara, n.d.).

Una vez levantada la información de campo se procedió a ingresar en el software del F-Psico 3.1. Los datos del SRQ-20 y CIE-10 se analizó con el programa estadístico IBM SPSS Statistics, versión 22 (Quezada, 2017) (Lara, n.d.).

III. RESULTADOS

1. *Socio demográficos y laborales*

Los encuestados en su mayoría son hombres (91%) y en menor número mujeres (9%), la generalidad de los conductores (el 50% de ellos) se sitúa entre los 31 y 45 años. En cuanto al estado civil, el 73% es casado o está en unión libre, con un número de cargas familiares en un rango de 1 a 3 (70%). El 50% tiene el bachillerato terminado mientras que el 20% tiene estudios de tercer nivel. El 88% en su tiempo libre se dedica a realizar actividades de recreación y deportivas.

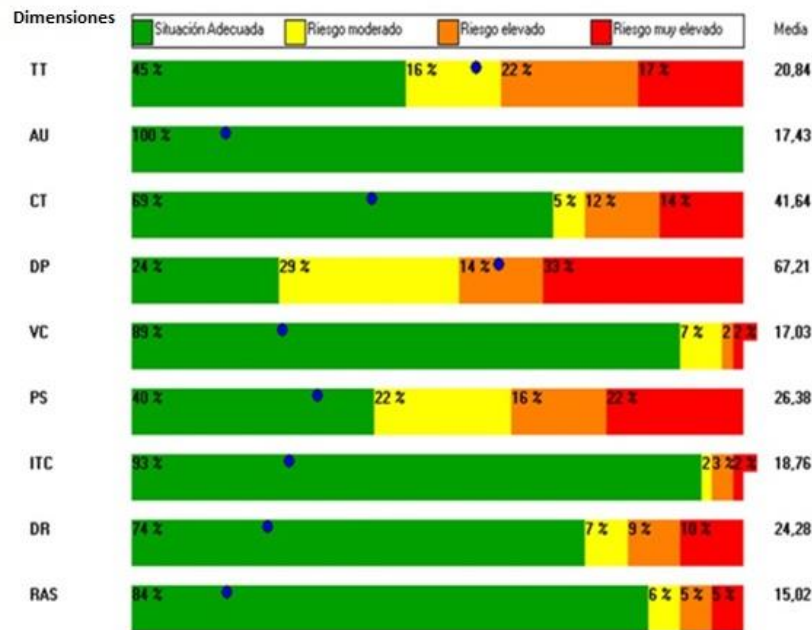
En relación con los antecedentes laborales, el 100% de los participantes se desempeña exclusivamente como conductor en la cooperativa y el 58% cuenta con experiencia

mayor a 10 años en calidad de conductor de taxi. El 8% tiene contrato de trabajo temporal mientras que el 92% es propietario del vehículo. El 62% de los encuestados tiene afiliación al seguro social ecuatoriano.

2. *Riesgos psicosociales*

En lo referente a los riesgos psicosociales, los resultados reflejaron que los conductores tuvieron un nivel de exposición de “riesgo muy elevado”, superior al 15%, en tres factores: Tiempo de trabajo (TT) 17%; Demandas psicológicas (DP) 33%; y, Participación / Supervisión (PS) 22% (Figura 1 y Tabla I).

Fig 1: Riesgos psicosociales



Fuente: F-psico 3.1 – INSHT.

TABLA I
RESULTADO DEL PROCESAMIENTO DE DATOS SOBRE RIESGOS PSICOSOCIALES

Dimensión	Rango	Media	Desviación Típica	Valoración del Factor	Situación Adecuada	Riesgo Moderado	Riesgo Elevado	Riesgo Muy Elevado
TT	0-37	20,84	8,82	Elevado	26	9	13	10
AU	0-113	17,43	16,26	Adecuado	58	0	0	0
CT	0-106	41,64	18,08	Adecuado	40	3	7	8
DP	10-112	67,21	15,75	Muy elevado	14	17	8	19
VC	0-69	17,03	10,71	Adecuado	15	4	1	1
PS	4-87	26,38	17,60	Muy elevado	23	13	9	13
ITC	0-73	18,76	16,06	Adecuado	54	1	2	1
DR	1-109	24,28	18,79	Adecuado	43	4	5	6
RAS	0-97	15,02	14,48	Adecuado	49	3	3	3

Fuente: F-psico 3.1 – INSHT.

El Factor Tiempo de Trabajo hace referencia a “distintos aspectos que tienen que ver con la ordenación y estructuración temporal de la actividad laboral en consideración de los períodos de descanso y el efecto del tiempo de trabajo en la vida social” (INSHT, 2014). La evaluación de la adecuación y de la calidad del tiempo de trabajo y tiempo de ocio se hace a

partir de los siguientes 4 ítems: “Trabajo en sábados, Trabajo en domingos y festivos, Tiempo de descanso semanal y Compatibilidad vida laboral-vida social” (INSHT, 2014). Los resultados reflejan mayor incidencia en los ítems Compatibilidad vida laboral-vida social y Trabajo en sábados (Tabla II).

TABLA II
RESULTADOS DE LOS ÍTEMS COMPATIBILIDAD VIDA LABORAL-VIDA SOCIAL Y TRABAJO EN SÁBADOS.

	Compatibilidad vida social-vida laboral (%)	Trabajo en sábados (%)
Siempre o casi siempre	36	50
A menudo	18	12
A veces	27	31
Nunca o casi nunca	17	6

Fuente: F-psico 3.1 – INSHT

De los datos examinados se deduce que la incompatibilidad de la vida laboral con la vida social de los conductores alcanza un 44%, aun cuando no es mayoritario se podría considerar como significativo; mientras que, el 93% cumplen actividades laborales los sábados.

En cuanto a las demandas psicológicas (DP), éstas se refieren a la naturaleza de los diversos requerimientos que se hacen en el trabajo, suelen ser de naturaleza cognitiva y emocional.

Las exigencias cognitivas se definen por el nivel de presión, movilización y esfuerzo intelectual. Mientras que las emocionales se generan cuando el desempeño de la tarea implica un esfuerzo que afecta las emociones del conductor. Las exigencias emocionales pueden derivarse del contacto con los clientes. La evaluación se hace a través de doce ítems, siendo el de mayor incidencia (Tabla III), Requerimiento de trato con personas (INSHT, 2014).

TABLA III
RESULTADOS DEL ÍTEM REQUERIMIENTOS DE TRATO CON PERSONAS Y REQUERIMIENTOS DE MEMORIZACIÓN

	Requerimientos de trato con personas (%)	Requerimientos de memorización (%)
Siempre o casi siempre	36	78
A menudo	18	12
A veces	27	10
Nunca o casi nunca	17	0

Fuente: F-psico 3.1 – INSHT

De los resultados que se observan se establece que el 99% de los conductores, durante la jornada de trabajo, tratan con personas, en este caso sus clientes y el 100% para ejecutar su

trabajo memoriza direcciones y lugares geográficos de la ciudad.

El factor Participación / Supervisión se refiere a dos dimensiones del control sobre el trabajo; el

que ejerce el trabajador sobre aspectos de su trabajo y el que practica la organización sobre el trabajador mediante la supervisión. Los ítems de

mayor incidencia (Tabla IV) son los que comprenden supervisión sobre métodos y planificación de las actividades (INSHT, 2014).

TABLA IV
RESULTADOS DE LOS ÍTEMS SUPERVISIÓN SOBRE LOS MÉTODOS Y SOBRE LA PLANIFICACIÓN

	Supervisión sobre los métodos (%)	Supervisión sobre la planificación (%)
No interviene	39	46
Insuficiente	3	3
Adecuada	58	50
Excesiva	0	1

Fuente: F-psico 3.1 – INSHT

Se deduce que el 42% de los conductores, no participa en la supervisión de los métodos de trabajo; así como, el 49% no ejerce supervisión sobre la planificación que se realiza en la cooperativa.

3. Cuestionario de Síntomas Self-Reporting Questionnaire SRQ

Con relación a los resultados obtenidos del cuestionario SRQ, el 47% respondió a todas las

preguntas de manera negativa, el 46% contestó las preguntas 21 a 25 de forma afirmativa, y el 9% de los participantes, en las preguntas 1 a 20, presentó 11 puntos o más afirmativos, y consecuentemente deberían ser evaluados por un médico. En cuanto a la pregunta 25, ninguno de los encuestados respondió afirmativamente a la misma, o sea no hay casos de epilepsia en la cooperativa (Figura 2).



Figura 2: Resultados de la aplicación del Cuestionario de Síntomas SRQ. *Cuestionario CIE-10*

Del análisis realizado a los resultados cuestionario CIE-10 para ansiedad, el 71% no presenta observaciones; el 17% presenta síntomas de fobia social; el 9% de los participantes respondieron afirmativamente a

las preguntas I y 2, lo que indica presencia de Agorafobia; y, el 1.7% evidencia trastorno de pánico y ansiedad generalizada, respectivamente (Figura 3).

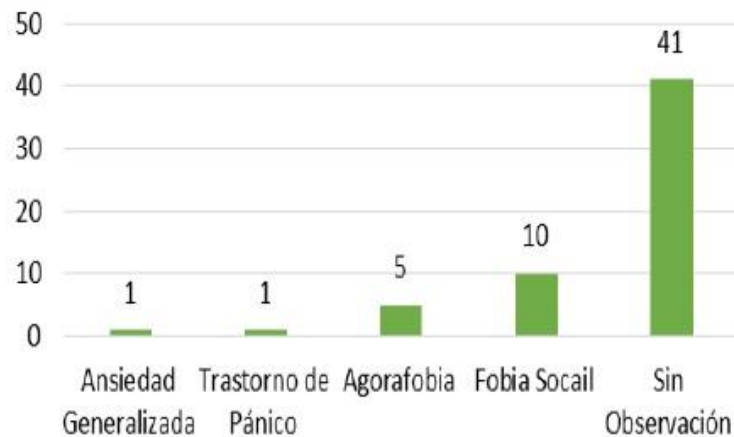


Figura 3: Resultados de la aplicación del Cuestionario CIE-10.

IV. CONCLUSIONES

Esta investigación tiene como objetivo principal conocer la presencia de riesgos psicosociales durante el desempeño de la actividad laboral de los conductores de una cooperativa de taxis de la ciudad de Ambato y que dan origen al estrés laboral. Se observa que existen al menos tres factores que implican riesgos muy elevados en el ejercicio del trabajo que desarrollan; además, existe presencia de sintomatología ansioso-depresiva en pocos conductores. Esto refuerza la necesidad e importancia de realizar la gestión de riesgos en la cooperativa; es decir, implementar medidas de prevención e intervención orientadas a proteger la salud del conductor y de buena parte de la población, debido a que son usuarios de este servicio.

Los resultados obtenidos en esta investigación puede ser una fuente de información inicial para el desarrollo de futuros estudios que profundicen en la percepción de los elementos nocivos para la salud de los conductores de taxis y las posibles mejoras de los puestos de trabajo.

V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco Central del Ecuador. (2017). Evolución del PIB. Retrieved from <https://www.bce.fin.ec/index.php/estadisticas-economicas>
- Bravo, C., & Nazar, G. (2015). Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. *Jul.-Dic*, 23(2), 105–114. Retrieved from <http://www.scielo.org.ve/pdf/st/v23n2/art0>

4.pdf

- Brocal, F. (2014). *Metodología para la identificación de riesgos laborales nuevos y emergente en los procesos avanzados de fabricación industrial*. UNED. Retrieved from <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:masterComEdred-Arodriguez/Documento.pdf>
- Chaparro, E., & Guerrero, J. (2001). Working and health conditions of drivers of a public transportation Company in Bogotá, D. C. *Revista de Salud Pública*, 3, 171–187.
- Cole, R. (1998). Intellectual Capital: Introduction. *California Management Review*.
- Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores. (2018). Instrumento Andino de Seguridad en el Trabajo (Sustitución de la Decisión 547), 12. Retrieved from <http://www.industrias.ec/archivos/CIG/file/SEGURIDAD/DecisionCAN584.pdf?fbclid=IwAR0XFonlXrrO8BIO9LvoyMt5O8rGbqqb968ZaUtQATmDeoUkKdV7Y4I1Wbo>
- Edvinsson, L., & Malone, M. S. (2001). *El capital intelectual. Cómo identificar y calcular el valor de los recursos intangibles de la empresa*. Gestión 2000.
- Elke, S. (2011). *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector*. Labour. European Agency for Health at Work.
- EU-OSHA, A. E. para la S. y la S. en el T. (2010). European Survey of Enterprises on New and Emerging Risks. Retrieved from https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eu-osha_es
- Gil-Monte, P. (2012). Riesgos Psicosociales En El Trabajo Y Salud Ocupacional. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*, 29(2), 237–278. <https://doi.org/10.1590/S1726-46342012000200012>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw-Hill (Sexta, Vol. 91). México. Retrieved from https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf
- INEC, I. N. de E. y C. (2016). Anuario de estadísticas del transporte. *Anuario de Estadística Del Transporte*. Retrieved from [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica_de_Transporte/2016/2016_AnuarioTransportes_Resumen Metodológico.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica_de_Transporte/2016/2016_AnuarioTransportes_Resumen%20Metodol%C3%B3gico.pdf)
- INSHT. (2014). *F-PSICO. Factores Psicosociales. Método de Evaluación. Versión 3.1*. (INSHT, Ed.). Retrieved from <http://www.insht.es/portal/site/Insht/menuitem.1f1a3bc79ab34c578c2e8884060961c>

a/?vgnnextoid=cddc31dd88ca0310VgnVCM1000008130110aRCRD&vgnnextchannel=25d44a7f8a651110VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD

y-Riesgos-Psicosociales.pdf

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, E. (2015). Algunas orientaciones para evaluar los factores de riesgo psicosocial. *Datos Abiertos*, 106.

Moreno, B., & Baez, C. (2010). Factores y riesgos psicosociales, medidas y buenas prácticas, (APRIL 2013), 189. Retrieved from

<http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/PUBLICACIONES PROFESIONALES/factores riesgos psico.pdf>

Lara, A. (n.d.). *Riesgos psicosociales emergentes en conductores de transporte terrestre emerging psychosocial risks in land transportation drivers*.

Moreno Jiménez, B. (2012). Factores y riesgos laborales psicosociales: conceptualización, historia y cambios actuales. *Medicina y Seguridad Del Trabajo*, 57, 4–19. <https://doi.org/10.4321/s0465-546x2011000500002>

Lev, B. (2001). *Intangibles: Management, measurement and reporting*. Washington DC.: Brookings Institution.

Neffa, J. (2015). Los riesgos psicosociales en el trabajo. Retrieved from <http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2015/11/Neffa-Riesgos-psicosociales-trabajo.pdf>

Lourdes, L., Jesús, G., Marian, D., & Eva, D. (2005). Evaluación de Factores Psicosociales en el Entorno Laboral. *EduPsykhé*, 4(1), 19–42.

OMS, O. M. de la S. (1994). Self-Reporting Questionnaire (SRQ), (1), 2–3.

Merlo, C. (2018). Ecuador es un país poco global. *Revista GESTION*. Retrieved from <https://revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/ecuador-es-un-pais-poco-global>

Quezada, N. (2017). *Estadística con SPSS 24*. Lima: MACRO.

Ministerio de Relaciones Laborales, E. (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. Retrieved from <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2012/10/NT-25-Factores->

Sánchez-Chávez, F. N., Romero-Montes, A. D., Lozano-Vargas, A., Vega-Dienstmaier, J., & Ruíz-Grosso, P. (2016). Estructura de la sintomatología psiquiátrica según el SRQ-18 en pacientes ambulatorios con trastornos mentales evaluados en un hospital general de Lima. *Revista de Neuro-Psiquiatria*, 79(3), 142.

<https://doi.org/10.20453/rnp.v79i3.2920>

Schwer, R. K., Mejza, M. C., & Grun-Rehomme, M. (2010). Workplace Violence and Stress: The Case of Taxi Drivers. *Transportation Journal*, 49(2), 5–23.

Stake, R. E. (1999). *Investigacion-con-estudios-de-caso_RobertStake*. Retrieved from <https://books.google.com.co/books?id=gn dJ0eSkGckC&printsec=frontcover&dq=robert+yin+investigacion+sobre+estudio+de+casos&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwi5rNizsuHZAhVOoVMKHQM4CbsQ6AEIJTAA#v=onepage&q=robert yin investigacion sobre estudio de casos&f=false>

Vega, S. (2001). NTP 604 : Riesgo psicosocial : el modelo demanda-control-apoyo social (II). *Instituto Nacional de Seguridad e Higiene En El Trabajo*, (Ii), 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.jcp.2007.02.012>.
Condensed

Vives, A., & Jaramillo, H. (2010). Salud laboral en Chile. *Prevención y Riesgos Laborales*, 13, 150–156.