

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Estrés laboral en tripulantes de cabina de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán.

Work stress in cabin crew of interprovincial buses in the city of Tulcan

DOI: <https://doi.org/10.61154/metanoia.v11i1.3736>

Ronald Torres Paucar ¹

Cesar Chávez Orozco ²

Paola Torres Paucar ³

¹ **E- mail:** rstorresp@uce.edu.ec **Afiliación:** Universidad Central del Ecuador, Quito, Pichincha, Ecuador. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1059-5258>

² **E- mail:** cachavezo@uce.edu.ec **Afiliación:** Universidad Central del Ecuador, Quito, Pichincha, Ecuador. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-8061-5758>

³ **E- mail:** paola.torresp228@gmail.com **Afiliación:** Universidad Central del Ecuador, Quito, Pichincha, Ecuador. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3283-3686>

Recibido: 22/09/2024

Revisado: 29/10/2024

Aprobado: 29/11/2024

Publicado:01/01/2025

RESUMEN

Los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán están sujetos a elevados niveles de estrés, generado por: conflictos con trabajadores de otras operadoras de transporte, interacción con los usuarios de los medios de transporte y cortos tiempos de descanso, entre otros. El nivel de estrés en los trabajadores de los buses interprovinciales antes identificado, depende mucho de las rutas que ellos recorren, el tipo de bus en el cual realizan sus actividades, la función que desempeñan y el ambiente laboral de la empresa para la que laboran. La metodología empleada, para determinar el nivel de estrés laboral en conductores y auxiliares de viaje es la aplicación de una encuesta de estrés laboral del Instituto Mexicano de Seguridad Social (adaptación de la encuesta de estrés laboral de Hock, 1988). Este artículo describe una problemática real en el Ecuador, que no ha recibido el espacio y la importancia adecuada, en vista que la situación psicosocial de los conductores y auxiliares de viaje que laboran en buses interprovinciales pueden ser la causa de: accidentes de tránsito, problemas familiares y daño a la salud mental de aquellos que se dedican a esta actividad.

DESCRIPTORES: enfermedad profesional, correlación, accidente.

ABSTRACT

The drivers and travel assistants of interprovincial buses in the city of Tulcán are subject to high levels of stress, generated by: conflicts with workers from other transport operators, interaction with users of the means of transport and short rest times, inter alia. The level of stress identified among interprovincial bus workers depends greatly on the routes they travel, the type of bus in which they carry out their activities, the function they perform and the work environment of the company for which they work. The methodology used to determine the level of work stress in drivers and travel assistants is the application of a work stress survey from the Mexican Social Security Institute (adaptation of the work stress survey by Hock, 1988). This article describes a real problem in Ecuador, which has not received adequate space and importance, given that the psychosocial situation of drivers and travel assistants who work on interprovincial buses can be the cause of: traffic accidents, problems family members and damage to the mental

health of those who engage in this activity

DESCRIPTORS: occupational disease, correlation, accident.

INTRODUCCIÓN

Nivel estrés laboral en conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales

Los conductores y auxiliares de viaje a diario experimentan conflictos: con otros transportistas, usuarios, agentes de control. Su estilo de vida les impide: mantener una dieta balanceada, practicar deporte de manera permanente, descanso adecuado, presencia en sus hogares. Sus condiciones de trabajo: inseguridad y mal estado de las vías, padecer accidentes de tránsito, influyen en el nivel de estrés laboral de los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán.

La Agencia Nacional de Tránsito, ha dispuesto medidas de control y prevención que contemplan: limitar el tiempo de conducción, brindar mejores condiciones laborales, monitoreos de seguridad permanente en carreteras y sobre las unidades de transporte. Sin embargo, no se han cumplido y quienes trabajan en buses interprovinciales están expuestos a niveles a estrés laboral propias del transporte de pasajeros.

Tripulantes de cabina de buses interprovinciales.- Son aquellos trabajadores de buses interprovinciales serán los encargados de transportar a los pasajeros y sus pertenencias de un sitio a otro de una manera segura y confortable, brindando asistencia en todo momento desde su origen hasta su destino (ANT, 2015).

Nivel de estrés laboral. - El estrés en el trabajo es el resultado de la interacción entre el individuo y su entorno laboral, evaluado por el trabajador como abrumador, de modo que excede sus propios recursos y daña su bienestar y su salud (Patlán, 2019).

La determinación del nivel de estrés laboral , se realiza mediante métodos o herramientas reconocidas y debidamente validadas por organizaciones o instituciones interesadas en la investigación y análisis del estrés en el entorno de trabajo (Instituto Mexicano del Seguro Social, 2016) Se identificó la necesidad de realizar este estudio, puesto que, no se ha prestado atención al nivel de estrés laboral al que están sujetos los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán.

Según la investigación realizada por (Camacho Durango, 2013), denominada “*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)*”, los conductores de transporte público están sujetos a riesgos psicosociales tales como: estrés, insatisfacción, fatiga y hastío laboral; que alteran su bienestar físico y emocional producto de sus actividades diarias

De acuerdo con el estudio de (Silva Bustos et al., 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*”, los conductores de urbanos e interurbanos tienden a padecer estrés, ansiedad y depresión y comportamiento agresivo, producto del ambiente laboral en donde se desempeñan

En la investigación realizada por (Valenzuela, 2017), “*Estudio de los factores de riesgos psicosociales en los trabajadores en el sector de transporte terrestre público interprovincial en la provincia de Cotopaxi*”, se concluyó que los conductores de transporte interprovincial, están expuestos a diversos factores de riesgo psicosocial, se identificó como uno de esos factores al estrés de conductores de buses interprovinciales, en función de las condiciones laborales y el ambientales de trabajo

Del estudio realizado por (Rizo Ronquillo, 2019): “*Factores Psicosociales que inciden en la frecuencia de accidentes de tránsito en una operadora de Transporte Terrestre del Cantón Daule, en el período 2018*”, se determinó que, los conductores de transporte público sufren afectaciones en su salud producto de los niveles de estrés a los cuales están sujetos durante su jornada laboral y como el estrés puede incidir en los accidentes de tránsito en carretera.

En el estudio realizado por (Yáñez Santamaria, 2022): “*Evaluación de riesgos psicosociales en los conductores de la compañía de transporte pesado Heavydycap Cía. Ltda. en el año 2022*”, se estableció, que los conductores de transporte pesado se exponen a niveles de estrés elevados por las funciones y responsabilidades adquiridas al maniobrar vehículos de grandes dimensiones y los altas posibilidades de ser víctimas de la delincuencia en las carreteras de Ecuador. En ese sentido se ha planteado el siguiente objetivo: Determinar el nivel de estrés laboral al que están sujetos los tripulantes de cabina de buses interprovinciales en la ciudad de Tulcán e identificar la correlación entre las variables sociodemográficas y el nivel de estrés

laboral en conductores y auxiliares de viaje.

METODOLOGIA

Esta investigación se define de tipo descriptiva exploratoria porque se basa en una encuesta estructurada y planificada que permite categorizar y cuantificar las percepciones de los encuestados, consiguiendo datos que puede analizarse e inferirse de manera estadística. La técnica utilizada para el desarrollo de este artículo es la encuesta, la misma que conste de preguntas de tipo sociodemográficas y el test de estrés laboral propuesto por el (Instituto Mexicano del Seguro Social, 2016). que corresponde al cuestionario de estrés laboral de Hock (1988).

El test de estrés laboral de (Hock, 1988), que presenta un coeficiente de consistencia interna de 0,863 y Cronbach igual a 0,833, aplicado en los estudios realizados en Ecuador: *“Estrés laboral, tipos de personalidad y estrategias de afrontamiento: estudio realizado en el colegio militar “Eloy Alfaro” de la ciudad de Quito durante el primer quimestre del año lectivo 2017-2018”*. (Vela, 2018) y *“ Manifestaciones psicósomáticas del estrés laboral durante la pandemia en los médicos de emergencia del Hospital General Latacunga durante los meses junio a julio del 2021”* (Román Bautista, 2022)

Para el desarrollo de este estudio, se gestionó la colaboración de 4 empresas de transporte interprovincial de pasajeros, domiciliadas en la ciudad de Tulcán, cuyos destinos generalmente son Quito, Guayaquil y Huaquillas.

Se determinó como población de análisis a 66 trabajadores de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán entre conductores y auxiliares de viaje que pertenecen a las 4 empresas de transporte interprovincial que participaron en esta investigación. Se aplicó la encuesta a 66 trabajadores de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán, considerándose un error de 5 %.

Criterios de inclusión. - Conductores y auxiliares de viaje que voluntariamente deseen participar en el desarrollo de esta investigación.

Criterios de exclusión. - Personal administrativo, conductores y auxiliares de viaje que no deseen participar voluntariamente de esta investigación.

Procedimiento. Fase de prueba de la encuesta de investigación

Se realizó una prueba piloto, encuestando a 12 tripulantes de cabina voluntarios de los buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán, obteniéndose un alfa de Cronbach de 0,781, a través del software estadístico IBM SPSS Statistics 26.0. La encuesta de investigación, se aplicó a conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán, quienes voluntariamente participaron en el proceso, las encuestas son de tipo anónimo para proteger la identidad de los participantes y los resultados de la investigación se utilizarán con fines netamente académicos.

Respetando los códigos éticos y privacidad de los participantes, previo a la aplicación del test de estrés laboral, se informó a los mismos que su participación en la investigación era libre y voluntaria, el cuestionario sería de tipo anónimo, y los resultados obtenidos se utilizarán exclusivamente con fines académicos. Además se obtuvo el consentimiento de los participantes para la publicación de resultados de investigación.

Determinación del nivel de estrés laboral

El test de estrés laboral (IMSS) para conductores y auxiliares de viaje en buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán, está conformado por 12 preguntas, cuya ponderación responde a una escala de tipo Likert de la siguiente manera: El nivel de estrés, se localizará en 5 categorías propuestas por el autor 1 -12 (sin estrés), 13 – 24 (Poco estrés), 25 -36 (estrés leve), 37 -48 (estrés medio), 49 – 60 (estrés alto) y 61 -72 (estrés extremo). Los niveles de estrés alto y extremo sugieren que el individuo o grupo de personas que se encuentren en esta categoría, busquen ayuda profesional de manera inmediata (Villagrán Rueda et al., 2022).

Análisis estadístico

Para realizar los análisis estadísticos respectivos en el presente estudio, se utilizó el software IBM SPSS Statistics 26.0, que es un software que permite obtener de una manera precisa y eficaz, los valores de parámetros estadísticos como: varianza, normalidad, tablas cruzadas y graficas de los datos recolectados mediante la encuesta aplicada.

Normalidad

La distribución normal es una de las distribuciones más utilizadas en la investigación científica y en la toma de decisiones en general, por lo que es importante determinar si los datos que se tiene disponibles se ajustan a esta distribución para poder utilizar los procedimientos estadísticos adecuados (Ciro, 2023).

En el caso de este estudio, para determinar la normalidad de datos, se aplicó la prueba de Kolmogorov- Smirnova, en vista que el número de elementos de este estudio es superior a 50 (n=66)

Correlación

Un coeficiente de correlación mide el grado de relación o asociación entre dos variables. Puede ser que haya una alta correlación entre dos acontecimientos, pero puede que no exista entre ellos relación de causa o efecto. Cabe recordar que el coeficiente fluctúa entre $-1 \leq \rho \leq 1$ (Ciro, 2023).

Por la naturaleza de los datos (no paramétrica) de esta investigación, se utilizó el coeficiente de Spearman para determinar la correlación entre las variables sociodemográficas y los niveles de riesgo psicosocial y el grado de correlación coexistente entre dichas variables.

Resultados del nivel de estrés laboral en tripulantes de cabina de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán, según su situación sociodemográfica

Tabla N° 1

	<i>N° participantes= 66</i>	<i>Porcentaje de participación (%)</i>	<i>Nivel de estrés</i>	<i>Tipo de estrés</i>
Genero				
Masculino	63	95,5%	29,03	Leve
Femenino	3	4,5%	21,33	Poco
Edad				
18 -24	6	9%	25,16	Leve

25 – 34	13	20%	31,15	Leve
35 – 43	22	33%	31,05	Leve
44 – 52	21	32%	25,23	Leve
> de 53	4	6%	31	Leve
Estado Civil				
Soltero	9	14 %	28,33	Leve
Casado	36	54 %	28,86	Poco
Unión libre	11	17 %	29,81	Leve
Divorciado	9	14 %	24,77	Leve
Viudo	1	1 %	48	Medio
Instrucción				
Primaria	23	34,84 %	28,47	Leve
Secundaria	38	57,57 %	21,11	Poco
Universitaria	4	6,06 %	47,75	Medio
Posgrado	0	0 %	0	Sin estrés
Carrera militar / policial	1	1,51 %	17	Poco
Cooperativa de transporte				
Cooperativa de transportes A	20	30 %	29,95	Leve
Cooperativa de transportes B	13	20 %	28,84	Leve
Cooperativa de transportes C	14	21 %	30,64	Leve
Cooperativa de transportes D	19	29, %	25,79	Leve
Cargo				
Conductor principal	41	62 %	27,85	Leve
Conductor secundario	8	12 %	28,75	Leve
Auxiliar de viaje	17	26 %	30,64	Leve

Tiempo de experiencia				
< 1 año	2	3,03 %	32	Leve
1 - 5 años	16	24,24%	28,62	Leve
6 – 10 años	7	10,60 %	31,71	Leve
11 – 15 años	9	13,63 %	27,33	Leve
Más de 15 años	32	48,48 %	28,21	Leve
Tipo de bus				
Bus de 1 piso	55	83 %	28,38	Leve
Bus de 2 pisos	11	17 %	30,18	Leve
Destino				
Sierra	46	70 %	27,65	Leve
Costa	20	30 %	31,01	Leve
Vías en buen estado				
Siempre	12	18 %	24,08	Poco
Casi siempre	24	36 %	29,29	Leve
A veces	26	40 %	27,62	Leve
Nunca	4	6 %	36,75	Medio
Consumo de alcohol				
Siempre	0	0 %	0	Sin estrés
Casi siempre	0	0 %	0	Sin estrés
A veces	45	68,18 %	32,62	Leve
Nunca	21	31,82 %	20,24	Poco
Consumo de cigarrillo				
Siempre	1	1,52 %	37	Medio
Casi siempre	7	10,61 %	36,14	Medio
A veces	32	48,48 %	29,93	Leve
Nunca	26	39,39 %	24,80	Poco
Alimentación saludable				

Siempre	8	12,12 %	23,07	Poco
Casi siempre	30	45,46 %	28,21	Leve
A veces	14	21,21 %	30,2	Leve
Nunca	14	21,21 %	33,65	Leve
Actividad deportiva				
Siempre	6	9,09 %	24,5	Poco
Casi siempre	7	10,66 %	30,43	Leve
A veces	42	63,63 %	28	Leve
Nunca	11	16,67 %	31,92	Leve
Víctimas de inseguridad en carreteras				
Siempre	0	0	0	Sin estrés
Casi siempre	0	0	0	Sin estrés
A veces	31	46,97	36,19	Medio
Nunca	35	53,03	22,91	Leve
Accidentes de tránsito en carreteras				
Siempre	0	0	0	Sin estrés
Casi siempre	0	0	0	Sin estrés
A veces	33	50	33,45	Leve
Nunca	33	50	23,90	Poco
Relación laboral				
Indefinido (Fijo)	46	70 %	27,93	Leve
Prestación de servicios (Por viajes)	20	30 %	29,8	Leve

Nivel de estrés laboral general en tripulantes de cabina de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán

Tabla N° 2

Nivel de estrés general	N° participantes= 66	Porcentaje (%)
Extremo	0	0
Alto	4	6,06 %
Medio	15	22,72 %
Leve	16	24,24 %
Poco	30	45,45 %
Sin estrés	1	1,51 %

Correlación entre variables sociodemográficas y estrés laboral en conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán.

Tabla N° 3

N°	Variables correlacionadas	Valor	Tipo de correlación	Grado de relación
1	Consumo de alcohol	Nivel de estrés 0,540	Directa	Moderada
2	Consumo de cigarrillo	Nivel de estrés 0,333	Directa	Baja
3	Alimentación	Nivel de estrés 0,316	Directa	Baja
4	Inseguridad en carretera	Nivel de estrés 0,520	Directa	Moderada
5	Accidentes en carretera	Nivel de estrés 0,428	Directa	Moderada

DISCUSIÓN

Según los resultados de la encuesta aplicada a trabajadores de buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán: 63 encuestados (95,5 %) de género masculino, presentan un nivel de estrés igual 29,03 considerado de tipo “estrés leve”, 3 participantes de género femenino (4,5%) responden a un estrés en la categoría “poco estrés” con un valor de 21,33.

Los tripulantes de cabina de buses interprovinciales con el nivel de estrés laboral más alto (31,15) fueron aquellos cuya edad comprende entre los 25 y 34 años, a diferencia de aquellos cuya edad oscila entre los 18 y 24 años en donde el nivel de estrés laboral es igual a (25,16). En todos los casos el estrés laboral se ubica dentro de la categoría “estrés leve”.

El nivel de estrés para los trabajadores cuyo estado civil es viudo/a (48) fue el más elevado y se reconoce de tipo “estrés medio”, a diferencia de aquellos trabajadores cuyo estado civil es divorciado en donde el nivel de estrés laboral es equivalente a 24,66 que se ubica en la categoría “poco estrés”. El nivel de estrés laboral para los trabajadores casados, unión libre y solteros se ubica en el nivel “estrés leve”.

Los conductores y auxiliares de viaje con formación universitaria, presentan los niveles más elevados de estrés laboral (47,75) de tipo “estrés moderado”, en cambio quien desarrollo una carrera militar o policial como de su formación académica, registra los niveles de estrés laboral más bajo cuando se desempeña en ámbito del transporte interprovincial, ubicándose en la categoría “poco estrés”.

Entre las cooperativas de transporte interprovincial que participaron en la investigación, la empresa de transportes C, reporta el nivel de estrés más alto (30,64) entre sus colaboradores; a diferencia de la empresa de transportes D (25,79) en donde se determinaron los niveles más bajos de estrés laboral. Sin embargo, en las 4 empresas de transporte interprovincial se determinó un nivel de estrés laboral que recae en la categoría “estrés leve”

Según el cargo que desempeñan, los auxiliares de viaje presentan un nivel de estrés laboral (30,64) superior al nivel de estrés al que están sujetos los conductores de buses interprovinciales secundarios (28,75) y principales (27,85). En todos los cargos, el tipo de estrés laboral, se reconoce de tipo “estrés leve”.

Los tripulantes de cabina de buses interprovinciales que se dedican a esta actividad menos de 1 año, presentan un nivel de estrés laboral más alto (32) en contraste al nivel de estrés laboral del personal que ha trabajado en el transporte interprovincial entre 11 y 15 años (27,33). En todos los casos de tiempo de experiencia laboral, se ubican en la categoría “estrés leve”.

Conductores y auxiliares de viaje en buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán que laboran en buses de doble piso, presentan un nivel de estrés laboral igual a 30,18 mayor al nivel de estrés presente en conductores y auxiliares de viaje que trabajan en buses de una sola planta equivalente a 28,38- El nivel de estrés se determina de tipo “estrés leve”, de manera indistinta si trabajan en buses de 1 o 2 pisos.

Los trabajadores de buses interprovinciales, que frecuentan rutas de la región costa del Ecuador, aseveran someterse a un nivel de estrés de 31,01 a diferencia de los tripulantes de cabina de buses que recorren más rutas de la sierra quienes reportan un nivel de estrés igual a 27,65, los dos se ubican en la categoría “estrés leve”.

El personal operativo de buses interprovinciales, quienes realizan sus labores en vías en mal estado indica un nivel de estrés laboral igual a 36,75 (medio estrés), superior, a quienes recorren mayoritariamente vías en buen estado, cuyo nivel de estrés laboral es igual a 24,08 (poco estrés)

Los tripulantes de cabina de buses interprovinciales que ocasionalmente consumen alcohol presentan un nivel de “estrés leve” (32,62) mayor a quienes nunca consumen alcohol (20,24) y que se encuentran dentro de la categoría “poco estrés”.

El conductor o auxiliar de viaje que afirma siempre consumir cigarrillo presenta un nivel de estrés igual a 37 y quienes casi siempre fuman cigarrillo, un nivel de estrés similar igual a 36,14. Ambos casos se enmarcan dentro del tipo “estrés medio”. Los trabajadores que indican fumar a veces presentan un nivel de estrés de 29,93 equivalente al tipo “estrés leve” y aquellos que nunca fuman cigarrillo responden a un nivel de estrés de 20,24 correspondiente a la categoría “poco estrés”

Los trabajadores de buses interprovinciales que indican nunca manejar una dieta saludable, presenten el nivel de estrés más alto (33,65 y de clase leve), en contraste con quienes afirman siempre mantener una dieta saludable cuyos niveles de estrés son los más bajos (24, 5 y de categoría “poco estrés”), quienes casi siempre o a veces llevan una dieta saludable presentaron niveles de estrés de 30,42 y 31,92 respectivamente, ambos en de tipo “estrés leve”

Quienes laboran en los buses interprovinciales de la ciudad de Tulcán y afirman nunca practicar actividad deportiva, presentan los niveles de estrés más altos igual a 31,92 y de tipo leve, a diferencia de quienes siempre realizan actividad deportiva cuyo nivel de estrés es igual a 24,5 y se reconoce de tipo “poco estrés”. Los colaboradores de las empresas de transporte que casi siempre y a veces practican algún deporte presentan niveles de estrés de 30,43 y 28 respectivamente, ubicándose en la categoría de “estrés leve”.

Los conductores y auxiliares de viaje que han sufrido asaltos o robos en carretera, en alguna ocasión responden a un nivel de estrés igual a 36,19 y de tipo medio, en cambio quienes nunca han sido víctimas de la delincuencia en carretera presentan un nivel de estrés igual a 22,91 que se reconoce de tipo “poco estrés”

Los tripulantes de cabina que han experimentado un accidente de tránsito en alguna ocasión, presentan un nivel de estrés equivalente a 33,45 y de tipo leve, a diferencia de aquellos que nunca han sufrido un accidente de tránsito en carretera a quienes corresponde un nivel de estrés laboral igual a 23,90, que se ubica en la categoría “poco estrés”.

Para los trabajadores de buses interprovinciales cuya relación laboral es por prestación de servicios (por viajes) el nivel de estrés laboral es igual a 29,8; y para aquellos que su relación laboral es de forma indefinida (fijo) el nivel de estrés laboral es igual a 27,93. En ambas ocasiones el nivel de estrés correspondiente está dentro de la categoría “estrés leve”.

Nivel de estrés general en trabajadores de buses interprovinciales

Existen 4 casos de tripulantes de cabina de buses interprovinciales que se ubican en el nivel alto de estrés laboral y requieren de atención inmediata, 15 de ellos se afrontan casos de nivel de estrés medio, 16 se han ubicado en el nivel de estrés leve; 30 responden a un nivel de poco estrés y solamente 1 caso sin estrés entre los participantes de esta investigación.

Correlaciones entre variables sociodemográficas vs nivel de estrés

1- Se determinó que existe una correlación de tipo directa entre el consumo de alcohol y el nivel de estrés laboral en conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales, el tipo de relación entre las 2 variables se reconoce de grado “***moderada***” (tabla X). Cabe destacar que la pregunta del consumo de alcohol dirigida a tripulantes de cabina de buses interprovinciales, hace referencia al consumo de alcohol en tiempos fuera de la jornada laboral.

Según los estudios realizados por (García-Perales et al., 2023) la fatiga y el exceso de carga laboral en el sector de transporte, están relacionados con el alto consumo de alcohol, principalmente por conductores de transporte de grandes dimensiones

2- Se estableció una correlación de tipo directa y de grado de relación “*bajo*” entre “consumo de cigarrillo y nivel de estrés por parte de los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales (ver tabla 3). Gran cantidad de conductores y auxiliares de viaje respondieron que consumen cigarrillo frecuentemente y son aquellos que presentan los niveles de estrés mas altos.

Esta información concuerda con lo expuesto por (Calderón & Castaño, 2020) en su estudio “Factores de riesgo para el consumo de psicoactivos en conductores de buses en Medellín”, en donde se afirma que el consumo de cigarrillo por parte de conductores y auxiliares de viaje forma parte de sus actividades cotidianas dentro de su jornada laboral y en el tiempo que comparten con sus colegas transportistas.

3- Los malos hábitos de alimentación presentan una correlación de tipo directa y grado de relación “*bajo*” respecto a los niveles de estrés laboral en tripulantes de cabina de buses interprovinciales. La mala alimentación: consumo de comida chatarra, no respetar los horarios de comida (a causa del limitado tiempo para ingerir alimentos), conllevan a elevados niveles de estrés en los trabajadores de buses interprovinciales

A decir de (Valdez, 2016) el estrés es una respuesta orgánica del cuerpo humano que conlleva trastornos digestivos y alteraciones en el proceso metabólico.

4- La inseguridad en las vías por las que trabajan los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales y el nivel de estrés laboral se correlacionan de manera directa y se consideran de tipo “*moderado*”. Se puede entender esta relación por los episodios de violencia al que están sujetos los conductores y auxiliares de viaje cuando son víctimas de asaltos, robos que pueden alterar la psiquis y generar problemas postraumáticos en los trabajadores que han sido violentados de esta forma.

Según la investigación realizada por (Bolaño González, 2017) en Santa Marta, Colombia; los conductores y sus acompañantes están expuestos a elevadas cargas de estrés cuando se exponen a caminos desolados, con deficiente iluminación, falta de garantías y seguridad para realizar su trabajo principalmente en zonas rurales en donde son sometidos a robos y asaltos

5- Existe una correlación directa y de grado “*moderado*” entre la probabilidad de experimentar un accidente de tránsito y el nivel de estrés laboral en los colaboradores de las cooperativas de transporte interprovincial. Quienes trabajan en buses interprovinciales están expuestos constantemente a un accidente de tránsito, esta situación inquieta a los conductores y auxiliares de viaje generando dudas y temor que se traduce en estrés laboral en cada uno de ellos

En la investigación realizada por (Muñoz Escobar, 2018) se afirma que los choferes de colectivos urbanos en las ciudades de Concepción y Los Ángeles en Chile, quienes han sufrido un accidente de tránsito presentan dificultades para dormir o mantener la calma , generando condiciones de estrés en los transportistas de esta región.

CONCLUSIONES

Se determinó que los conductores y auxiliares de viaje de buses interprovinciales en la ciudad de Tulcán, están sujetos a niveles de estrés laboral que pueden perjudicar su salud física y mental por el limitado tiempo de descanso, rutinas desfavorables (elevado consumo de cigarrillo y poca actividad física) y alta carga laboral que demanda esta actividad.

El nivel de estrés en tripulantes de cabina de buses interprovinciales presentó mayor variedad en las variables: estado civil, instrucción formal, consumo de alcohol y cigarrillo, inseguridad en carreteras.

Además, se determinó que existen correlaciones de tipo directa entre el nivel de estrés y el consumo de alcohol y cigarrillo, alimentación saludable, inseguridad en carreteras y accidentes de tránsito; de tal manera que se concluyó que los conductores y auxiliares de viaje con niveles de estrés más elevado tienden a consumir con mayor frecuencia alcohol y cigarrillo, los trabajadores de buses que no habitúan una alimentación saludable, han sido víctimas de asalto y robos en carretera o han experimentado un accidente de tránsito en el cumplimiento de sus labores presentan un nivel de estrés mayor que el resto de sus pares. En los últimos dos casos (inseguridad y accidentes de tránsito) se considera como estrés postraumático para aquellos que han sobrellevado estas experiencias.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANT. (2015). *REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE , TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. 1196, 1–51.

Bolaño González, J. (2017). *Estrés laboral en conductores de transporte público de Santa Marta* [Universidad Cooperativa de Colombia]. <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/72115c60-8e08-4544-8f93-902c5b45f745/content>

Calderón, G., & Castaño, G. (2020). Factores de riesgo para el consumo de psicoactivos en conductores de buses en Medellín. *Katharsis- Institución Universitaria de Envigado*, 20(2), 7–26. [file:///C:/Users/ronny/Downloads/Dialnet-FactoresDeRiesgoParaElConsumoDePsicoactivosEnCondu-5527436 \(1\).pdf](file:///C:/Users/ronny/Downloads/Dialnet-FactoresDeRiesgoParaElConsumoDePsicoactivosEnCondu-5527436 (1).pdf)

Camacho Durango, J. F. (2013). *Desarrollo De Un Modelo De Gestión Para LaEvaluación De Factores De Riesgo Psicosocial En LosConductores De La Empresa Pública MetropolitanaDe Transporte De Pasajeros De Quito (Trolebús)*.

Ciro, S. A. (2023). Las pruebas de normalidad Introducción. *Research Gate, January*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.23329.48483>

García-Perales, L. A., López-García, K. S., Alonso-Castillo, M. M., Méndez-Ruiz, M. D., & Villegas-Pantoja, M. A. (2023). Relación de fatiga y consumo de alcohol en conductores de carga pesada. *Revista Sanus* 2023, 8, 1–15. <https://doi.org/https://doi.org/10.36789/revsanus.vi1.330>

Instituto Mexicano del Seguro Social. (2016). Test de Estrés Laboral. *Test De Estrés Laboral*, 1. <http://www.imss.gob.mx/sites/all/statics/salud/estreslaboral/Test-Estres-Laboral.pdf>

Muñoz Escobar, F. D. (2018). *Fatiga , Somnolencia y Accidentabilidad en conductores de buses interurbanos* [Universidad de Concepción]. [http://repositorio.udec.cl/bitstream/11594/3053/4/Muñoz Escobar.pdf](http://repositorio.udec.cl/bitstream/11594/3053/4/Muñoz%20Escobar.pdf)

Patlán, J. (2019). ¿Qué es el estrés laboral y cómo medirlo? What is job stress and how to measure it? *Salud Uninorte*, 35(1), 156–184.

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/infotec/v29n1/0718-0764-infotec-29-01-00171.pdf>

Rizo Ronquillo, M. L. (2019). Factores Psicosociales que inciden en la frecuencia de accidentes de tránsito en una operadora de Transporte Terrestre del Cantón Daule , en el período 2018. *Repositorio Universidad Catolica Santiago de Guayaquil, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Politicas.*

Román Bautista, E. G. (2022). MANIFESTACIONES PSICOSOMÁTICAS DEL ESTRÉS LABORAL DURANTE LA PANDEMIA EN LOS MÉDICOS DE EMERGENCIA DEL HOSPITAL GENERAL LATACUNGA DURANTE LOS MESES JUNIO A JULIO DEL 2021 [UNIVERSIDAD REGIONAL AUTONOMA DE LOS ANDES “UNIANDES” FACULTAD]. In *Programa de Maestría en Salud Ocupacional* (Issue 8.5.2017). <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/14824>

Silva Bustos, H., Lefio 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>

Valdez, M. (2016). *IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES ESTRESORES PERCIBIDOS POR LOS CONDUCTORES DE AUTOBÚS DE LA COMPAÑÍA CATAR, RUTA CARCELEN BAJO – ELOY ALFARO – EL EJIDO, DURANTE HORAS PICO DE LA CIUDAD DE QUITO* [Universidad de las Américas]. <https://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/6112/1/UDLA-EC-TPC-2016-11.pdf>

Valenzuela, J. E. (2017). Estudio de los factores de riesgo psicosociales en los trabajadores en el sector de transporte público interprovincial en la provincia de Cotopaxi. In *Repositorio Escuela Politecnica Nacional, Facultad de Ciencias Administrativas*. Escuela Politecnica Nacional.

Vela, P. (2018). Estrés laboral, tipos de personalidad y estrategias de afrontamiento: estudio realizado en el Colegio Militar Eloy Alfaro de la ciudad de Quito durante el primer quimestre del año lectivo 2017-2018. [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. [Repositorio institucional. http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14756/VelaGallegos%2C2018](http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14756/VelaGallegos%2C2018)

%28VFPV%29.pdf? sequence=1&isAllowed

Villagrán Rueda, S., Vasconcelos Ramírez, M. A., & Espinoza Sandoval, J. C. (2022). Factores de Riesgo Psicosocial. *Grupo Editorial LEED*, 1–61. <https://doi.org/10.22402/ed.leed.978.607.98835.4.6>

Yáñez Santamaria, J. J. (2022). *Evaluación de riesgos psicosociales en los conductores de la compañía de transporte pesado HEAVYDYCAP Cia. Ltda. en el 2022* [Universidad Internacional SEK]. <https://repositorio.uisek.edu.ec/handle/123456789/4794>

©2025 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>)