

**FACULTAD DE PSICOLOGIA**  
**UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA**

**INVESTIGACION DE GRADO**

**Título**

**Estrés laboral y trabajo nocturno en conductores de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata.**

**Estudiantes:**

**Pablo Matranca mat. 4620/98**

**Marcelo Savarini mat. 2597/92**

**Supervisor:**

**Dr. Rubén Ledesma**

**Co-supervisor:**

**Lic. Raquel Peltzer**

**Mar del Plata, Septiembre de 2007**

N° CLASIFICACION:	ADQUISICION:
t-ps M	
	N° INVENTARIO: R-444



FACULTAD DE PSICOLOGIA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA

Titulo del proyecto: Estrés laboral y trabajo nocturno en conductores de taxi y  
remise de la ciudad de Mar del Plata.

Informe final del trabajo de investigación correspondiente al requisito curricular  
O.C.S 143/89.

Alumnos:

Pablo Matranca (mat. 4620/98, DNI 28.016.382)

Marcelo Savarini (mat. 2597/92, DNI 21.861.126)

Supervisor: Dr. Rubén Ledesma

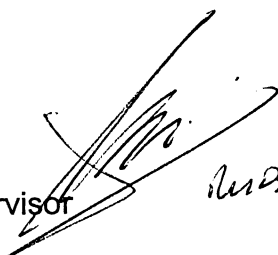
Co-supervisor: Lic. Raquel Peltzer


Cátedra de radicación: Estrategias Cuantitativas y Cualitativas para la  
investigación psicológica.

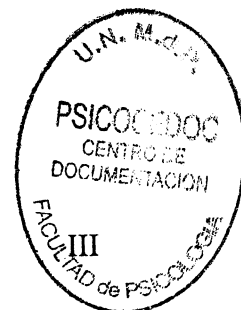
Fecha de presentación: 20 de septiembre de 2007

Este informe final corresponde al requisito curricular de investigación y como tal es propiedad exclusiva de los alumnos Pablo Matranca y Marcelo Savarini, de la facultad de psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata y no puede publicarse en un todo o en sus partes o resumirse, sin el previo consentimiento escrito de los autores.

El que suscribe manifiesta que el presente informe final ha sido elaborado por los alumnos Pablo Matranca Mat. 4620/98 y Marcelo Savarini Mat. 2597/92 conforme los objetivos y el plan de trabajo oportunamente pautado, aprobando en consecuencia la totalidad de sus contenidos, a los 20 días del mes de Septiembre del año 2007.

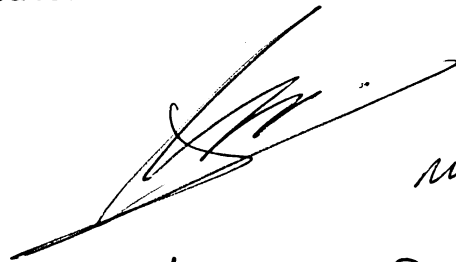
Supervisor   
Andrea Corrada

Co-supervisor   
Dr. Gabriel Petz



## Informe de Evaluación del Supervisor y/o Co-supervisor.

Considero que el presente informe de investigación supone un aporte científico original logrado, a su vez, con rigurosidad metodológica. Los resultados y conclusiones del estudio poseen interés práctico y son relevantes desde el punto de vista social. Manifiesto que los autores del presente informe se han desempeñado de manera muy satisfactoria en el transcurso del trabajo realizado. Han cumplido en tiempo y forma con los plazos y actividades previstos en el plan, mostrando en todo momento buena disposición para el trabajo y una actitud abierta para el aprendizaje de las tareas relacionadas con la investigación. Por último, quiero destacar el alto grado de responsabilidad asumido para con el trabajo y la evolución creciente que he podido observar en la calidad de la tarea realizada.

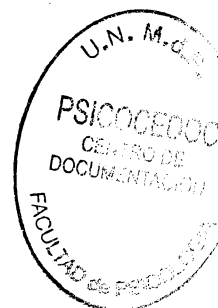


M. Ben Comina



R. Peltzer

Atento al cumplimiento de los requisitos prescriptos en las normas vigentes, en el día de la fecha se procede a dar aprobación al trabajo de investigación presentado por los alumnos Pablo Matranca Mat. 4620/98 y Marcelo Savarini Mat. 2597/92



V

# Plan de Trabajo

# Universidad Nacional de Mar del Plata

## Facultad de psicología

Plan de trabajo de la realización de la investigación de pregrado (O.C.S. 143/89).

Apellido y nombre de los alumnos:

Matranca, Pablo mat. 4620/98

Savarini, Marcelo Luis mat. 2597/92

Cátedra de radicación: estrategias cualitativas y cuantitativas para la investigación psicológica

Supervisor: Dr. Ledesma, Rubén

Co-supervisor: Lic. Peltzer, Raquel

Título del proyecto: Estrés laboral y trabajo nocturno en conductores de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata

Descripción resumida

El presente trabajo se propone analizar diferentes aspectos del estrés laboral en conductores profesionales de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata de acuerdo al turno de trabajo en que desempeñan su actividad. Se trabajará con una muestra casual de 200 conductores contactados en la vía pública (paradas) o en sus respectivas bases, a quienes se les administrará un cuestionario diseñado ad hoc, conformado por preguntas abiertas y cerradas. Se indagaran fuentes potenciales de estrés, así como la percepción subjetiva de estresores, las estrategias de afrontamiento utilizadas por los conductores y los posibles efectos sobre su salud psicológica y física.

Debido a que no se registran estudios previos sobre este tema se espera proporcionar información de utilidad que contribuya a mejorar las condiciones laborales de los chóferes y la seguridad vial a nivel local.

Elviedo Ps. Susana Pintos

Palabras clave: Conductores profesionales. Turnos de trabajo. Estrés laboral. Salud. Estrategias de afrontamiento.

### **Motivos y antecedentes**

Podemos decir que no existe unicidad de criterios en cuanto a la definición del concepto de estrés laboral, debido en parte a que implica una pluralidad de fenómenos y que son varias las disciplinas científicas que se han abocado a su estudio (Sauter, Murphy, Hurrell y Levi, 1998). Incluso desde una misma disciplina es conceptualizado de diferente manera por los investigadores de distintas líneas teóricas, tal es el caso de la Psicología, dónde coexisten diferentes formas de entender el proceso de estrés laboral.

Para los fines de esta investigación consideramos el concepto de estrés desde una aproximación transaccional, que es la que cuenta con mayor apoyo empírico y fuerza teórica, la misma tiene origen en los trabajos de Lazarus y Folkman (1984) y se basa en un modelo cognitivo de estrés. Se reconoce que los diversos estímulos potencialmente estresantes pueden llevar a respuestas emocionales diferentes en función de las evaluaciones cognitivas realizadas por el individuo acerca de la situación y sus recursos. El estrés implica un desajuste entre la persona y el ambiente que sucede cuando las demandas ambientales exceden los recursos y capacidades de la persona, teniéndose en cuenta la existencia de diferencias individuales en lo que a la habilidad percibida para afrontar esos estímulos se refiere. Por lo cual, cuando dichas demandas provienen de ambiente laboral como estresor o fuente de estrés la experiencia se conceptualiza como estrés laboral.

En el caso de los trabajadores que se desempeñan como chóferes de taxi y remise, existen diversas fuentes potenciales específicas de estrés, entre las que se cuentan, por ejemplo, la sobrecarga de trabajo, la inseguridad personal y la exposición a accidentes de tránsito (Oliver, Peralta y Piriz González, 2005). Todas estas fuentes potenciales de estrés, cuando no se dispone de estrategias que puedan mitigar sus efectos, pueden producir consecuencias nocivas sobre la salud física y psicológica de los choferes y deteriorar la calidad de su vida personal y familiar. Estos efectos, a su vez, se ven potenciados por la precarización de otras condiciones de trabajo, por ejemplo, la falta de cobertura médica (Oliver, Peralta y Piriz González, 2005).

Por otro lado, es esperable que en los trabajadores que se desempeñan en el turno noche, algunos de estos factores estresantes así como sus efectos sobre la salud se vean acentuados. Por ejemplo, la inseguridad aumenta notablemente, se registra una

merma en el trabajo que implica una mayor competencia entre compañeros, el deterioro de la calidad vida personal y familiar es mayor, etc. Desde luego, encontramos también los efectos intrínsecos y específicos del propio turno de trabajo (Knauth, 1998).

La actividad laboral desempeñada en las horas de la noche, con independencia del trabajo de que se trate, ha sido objeto de varios estudios, que ponen de manifiesto sus efectos negativos y dañinos sobre la salud, produciendo alteraciones tanto orgánicas como psíquicas (Knauth, 1998; Rodríguez Jouvencel, 2005; Ubeda, 2006). Los efectos generados por los turnos nocturnos se consideran casi igual de nocivos que los turnos que obligan a madrugar antes de las 6:00 hs teniendo como consecuencia un rendimiento inferior en el trabajo, estos efectos son generados por la modificación de las funciones fisiológicas del organismo humano que se encuentra adaptado inicialmente a una mayor actividad en horas diurnas y por lo tanto en horas nocturnas existen fenómenos como el descenso de temperatura corporal, disminución de la capacidad de atención y rapidez en movimientos, disminución de la presión sanguínea, los cuales se han relacionado estrechamente con el hecho de que mas del 90% de los grandes accidentes laborales ocurra entre las 24 y las 6:00 hs. El cuerpo humano realiza cambios adaptativos para compensar y suplir las necesidades generadas por el trabajo, pero a partir de los 45 años el organismo pierde esta capacidad de adaptación y se desaconseja mantener este tipo de actividad. La puesta en actividad del organismo en el trabajo nocturno en un momento en que este se encuentra en estado de desmovilización tiene para el individuo la doble consecuencia de un esfuerzo suplementario para mantener su actividad y de un reposo compensatorio situado en un periodo de activación, alterando el ritmo circadiano, generando conflictos y consecuencias nocivas (Guzmán Vázquez, 2003).

En el caso del trabajo en horarios atípicos, la esfera familiar del trabajador se ve afectada ya que se dificulta la organización y sincronización de la actividad domestica con los otros miembros de la familia (Knauth, 1998). También la vida social del trabajador se ve afectada enormemente ya que éste reduce las posibilidades de desarrollar relaciones formales e informales, marginándose poco a poco, reduciendo su entorno al círculo de los que están en sus mismas condiciones.

### **Objetivos**

Este trabajo se plantea analizar las diferencias según turno de trabajo en las siguientes variables:

- Fuentes potenciales de estrés laboral asociadas al trabajo.
- Factores y condiciones de trabajo evaluados subjetivamente como estresantes.
- Estrategias individuales y colectivas utilizadas para afrontar o reducir los efectos del estrés y su utilidad percibida.
- Sintomatología física y psicológica asociada.

Algunas de las hipótesis que guían este proyecto son:

- Los choferes de noche a diferencia de los diurnos perciben la inseguridad y la baja ganancia como principales preocupaciones.
- En los choferes que trabajan en el turno nocturno prevalece la sintomatología psicológica por sobre la física.
- Los choferes de noche utilizan predominantemente estrategias de afrontamiento individuales.
- Los conductores nocturnos presentan mayores dificultades en la esfera de las relaciones familiares y sociales que los que trabajan durante el día.

## **Métodos y técnicas**

*Participantes.* Se trabajará con una muestra no probabilística accidental de choferes de la ciudad de Mar del Plata. La misma estará compuesta por 100 choferes del turno noche y 100 choferes del turno día que serán contactados directamente en la vía pública o en su lugar de trabajo e invitados a participar, en forma anónima, del estudio.

*Instrumento.* Se dispone de una versión de un instrumento diseñado por el Grupo Promoción de la Salud de la Fac. de Cs de la Salud y Serv Social de la UNMDP. El mismo se compone de preguntas abiertas y cerradas para evaluar los siguientes grupos de variables: Parte 1- datos Básicos; Parte 2- fuentes potenciales de estrés; Parte 3- percepción subjetiva de estresores (evaluación primaria); Parte 4- estrategias de afrontamiento y recursos (evaluación secundaria); Parte 5- experiencia subjetiva de estrés; y Parte 6- salud física y psicológica.

*Diseño y técnicas de análisis.* Se trata de un diseño no experimental transversal correlacional. Los individuos son evaluados y comparados en las variables mencionadas en un solo momento. Los datos resultantes son analizados mediante técnicas de estadística descriptiva e inferencial utilizando el paquete estadístico SPSS.

## Cronograma

Actividad	Mes					
	1	2	3	4	5	6
Actualización y recopilación bibliografica	x				X	
Diseño de muestreo		x				
Recolección de datos			x	x		
Gestión y análisis de datos				x	x	
Elaboración de informe final y conclusiones					x	x

## Referencias

- Guzman Vazquez, D. (2003). *Cronobiología, trabajo nocturno y salud: nuevos retos para un mundo industrializado*. Portal de los profesionales de la seguridad. Extraído el 24 de octubre, 2006 de [http:// www.belt.es/expertos/Home2\\_experto.asp](http://www.belt.es/expertos/Home2_experto.asp).
- Knauth, P. (1998) Horas de trabajo. En: Stellman, J.M. (Ed.). *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. 4ta ed.. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- Lazarus, R.S y Folkman, S. (1984) *Stress, appraisal and coping*. New Cork: Springer-Verlag.
- Oliver, S., Peralta, M. y Piriz González, C. (2005) *Estrés laboral en conductores profesionales de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata*. Investigación de grado, Facultad de Psicología, UNMDP, Mar del Plata, Argentina.
- Rodríguez Jouvencel, M (2005). Apuntes sobre el trabajo nocturno. Portal lesionología y peritología forense. Extraído el 27 de octubre, 2006 de <http://www.peritajemedicoforense.com/jouvencel28.htm>.
- Sauter, S.L., Murphy, L.R., Hurrell y Levi, L. (1998) Factores psicosociales y de organización. En: Stellman, J.M. (Ed.). *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. 4ta ed.. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- Ubeda Asensio, R. (2006) Trabajo a turnos: efectos medico-patológicos. Ministerio de trabajo y asuntos sociales de España. Extraído el 24 de octubre, 2006 de [http://www.mtas.es/insight/ntp/ntp\\_260.htm](http://www.mtas.es/insight/ntp/ntp_260.htm).

Firmas:

**Estudiantes:**

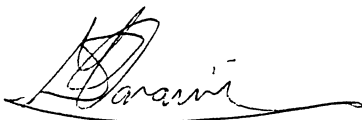
Matranca, Pablo

mat. 4620/98



Savarini, Marcelo Luis

mat. 2597/92



**Supervisor:**

Dr. Ledesma, Rubén



**Co-supervisor:**

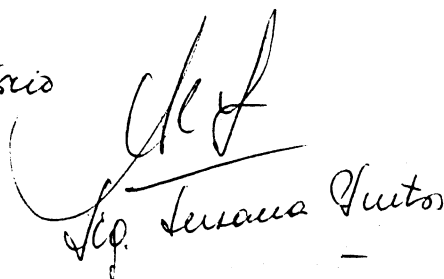
Lic. Peltzer, Raquel



Área de investigación: Seguimiento a la  
Docente Ps. Susana Pintos.

21/04/07

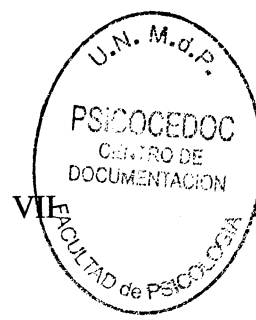
Caris factis  
21-05/07



Sep. Susana Pintos

# Índice

	<b>PAGINA</b>
<b>1-INTRODUCCIÓN Y FUNDAMENTOS</b>	<b>8</b>
<b>Introducción</b>	<b>9</b>
<b>2- MARCO TEÓRICO</b>	<b>12</b>
<b>3- OBJETIVOS E HIPÓTESIS</b>	<b>26</b>
<b>4- METODOLOGÍA</b>	<b>30</b>
<b>Participantes</b>	<b>31</b>
<b>Instrumentos</b>	<b>31</b>
<b>5- RESULTADOS</b>	<b>36</b>
<b>6- CONCLUSIONES</b>	<b>46</b>
<b>7- REFERENCIAS</b>	<b>59</b>



# **INTRODUCCIÓN Y FUNDAMENTOS**

## 1-INTRODUCCION

El presente trabajo se propone analizar diferentes aspectos del estrés laboral en conductores profesionales de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata de acuerdo al turno de trabajo en que desempeñan su actividad. Pensamos que las condiciones de trabajo no son las adecuadas para los choferes en general, lo cual es mucho mas acentuado para los choferes del turno noche.

Es de publico conocimiento que las calles de la ciudad de Mar del plata donde se desempeñan laboralmente los choferes padecen una problemática muy grande en cuanto al transito, caracterizada por la constante transgresión de las normas viales, la prevalencia de un estilo de conducción agresiva, la carencia de una educación vial apropiada, la reticencia a adoptar medidas de seguridad, a esto se suma el deterioro creciente de las calles y una señalización deficiente, cuestiones que considerando que el tiempo de exposición que un conductor profesional es muy superior al del resto de la población, incrementan notablemente el riesgo de accidentes. Esta situación se agrava aun más en horas de la noche debido al exceso de velocidad en calles poco transitadas, el no funcionamiento de muchos semáforos, la escasa iluminación especialmente en la periferia de la ciudad, un mayor índice de consumo de alcohol en conductores y la fatiga propia de estos horarios.

Los conductores profesionales sufren una precarización general de su trabajo. Esta actividad para que sea redituable requiere de muchas horas de trabajo que no se corresponde con la ganancia percibida, las horas de descanso y tiempo libre no son las suficientes y los choferes están expuestos a

ser asaltados. Las condiciones durante la noche son aun más desfavorables ya que sobre todo en invierno el trabajo se reduce enormemente a altas horas de la noche lo que deriva en una gran competencia laboral entre colegas. El riesgo de asalto es mayor debido a que los delincuentes utilizan a su favor la oscuridad de la noche, la desprotección y características solitarias de este trabajo. Los choferes están mas expuestos a ser agredidos verbal o físicamente no solo por los asaltantes sino por los pasajeros u otros conductores ya que durante la jornada hay diferencia entre los usuarios diurnos del servicio y del tránsito, los cuales están cumpliendo con sus actividades sociales, sea laborales, educativas, etc y aquellos usuarios nocturnos quienes en su mayoría salen en busca de diversión, haciendo uso de drogas y alcohol, tornándose personas con las que es mas difícil relacionarse en buenos términos.

El gremio de los taxistas y de los remiseros esta en desventaja respecto de los choferes de colectivos ya que estos han conseguido por medio de la tarjeta magnética circular sin portar dinero, lo cual los hace menos vulnerables.

Los conductores nocturnos son en su mayoría empleados cuyo sueldo se deduce de un porcentaje de lo recaudado diariamente, condición que difiere de la del titular del taxi o remise, el cual puede optar por la ventajas del horario diurno para trabajar, percibe la ganancia propia mas la que le suministra el chofer y goza de una mayor libertad para decidir sobre su descanso, vacaciones y organización del trabajo. Lo anterior implica que cuando el chofer nocturno no puede cumplir con la jornada laboral por cualquier circunstancia, por ejemplo una enfermedad, no percibe ganancia alguna. Además está condicionado por las exigencias laborales derivadas de su condición de

dependiente, teniendo que dar cuenta diariamente del estado del vehículo, recaudación, tiempos muertos, etc. De acuerdo a sus ingresos a la mayoría se le torna casi imposible acceder a una cobertura médica.

En este ultimo tiempo, tanto por presión sindical como a una exigencia del Ministerio de Trabajo y AFIP se encuentran avanzadas las negociaciones para el blanqueo, que implica que los choferes se puedan constituir como monotributistas y afiliados a una ART, o empleados legales con respecto al titular, lo cual les permitiría acceder a una futura jubilación, disponer de obra social y cobertura en caso de accidente o enfermedad.

Otra de las cuestiones que preocupan al sector es la de la competencia desleal por parte sobre todo de los remises ilegales o “truchos”, que quitan trabajo a los que se desempeñan legalmente, efectuando los viajes a un precio menor, no cumpliendo con las exigencias mínimas en lo que respecta al modelo, las condiciones del vehículo, y el seguro para pasajeros transportados.

# MARCO TEÓRICO

## 2- MARCO TEÓRICO

### 2.1 Definición de trabajo

Entendemos el trabajo como una actividad que además de la subsistencia otorga al individuo la posibilidad de crecer y realizarse en relación al medio ambiente al que modifica y por medio del cual el mismo se modifica (Redondo, 1999) . El trabajo tiene consecuencias psicológicas tales como:

- Impone una estructura de tiempo definida durante los días hábiles
- Obliga al establecimiento de vínculos extrafamiliares.
- Establece metas que exceden a las individuales y que obligan a la acción conjunta para obtenerlas.
- Confiere status e identidad social.

Trabajar es beneficiarse con un lugar para hacer y hacerse con los otros. La identidad es una conquista que se capitaliza en el orden de lo singular pero se opera en el orden de la intersubjetividad. La realización de si mismo pasa por la mirada del otro. En el ámbito erótico, la identidad se siente en el reconocimiento del ser. En el ámbito social, esta búsqueda se desarrolla permanentemente por medio del reconocimiento del hacer. Solo accedo a mi mismo y al otro por la mediación de un hacer considerado, tomado en cuenta (Dessors & Moliner, 1994).

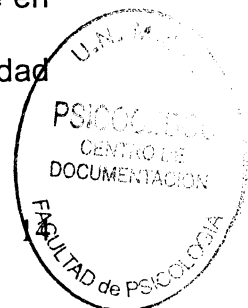
Se sabe gracias a la ergonomía que existe un desfase irreductible entre el trabajo teórico- lo que se debe hacer- y el trabajo real – lo que se hace-. Son los azares y contradicciones inherentes a la tarea o a los procedimientos los que hacen que el trabajo nunca sea tal como estaba previsto que fuera. Cualquiera sea la calidad de la prescripción, siempre

comporta fallas que deben ser resueltas en la situación laboral. En otras palabras trabajo no es empleo, es la actividad desplegada por hombres y mujeres para enfrentar lo que no esta dado por la organización teórica del trabajo (Davezies, 1991, citado en Dessors & Guiho-Bailly, 1998) por lo que los agentes movilizan su inteligencia y personalidad para superar lo que la realidad les opone en términos de imprevistos y contradicciones.

## 2.2 Concepto de estrés laboral

Podemos decir que no existe unicidad de criterios en cuanto a la definición del concepto de estrés laboral, debido en parte a que implica una pluralidad de fenómenos y que son varias las disciplinas científicas que se han abocado a su estudio (Sauter, Murphy, Hurrell y Levi, 1998). Incluso desde una misma disciplina es conceptualizado de diferente manera por los investigadores de distintas líneas teóricas, tal es el caso de la Psicología, dónde coexisten diferentes formas de entender el proceso de estrés laboral.

Para los fines de esta investigación consideramos el concepto de estrés desde una aproximación transaccional, que es la que cuenta con mayor apoyo empírico y fuerza teórica, la misma tiene origen en los trabajos de Lazarus y Folkman (1984) y se basa en un modelo cognitivo de estrés. Se reconoce que los diversos estímulos potencialmente estresantes pueden llevar a respuestas emocionales diferentes en función de las evaluaciones cognitivas realizadas por el individuo acerca de la situación y sus recursos. El estrés implica un desajuste entre la persona y el ambiente que sucede cuando las demandas ambientales exceden los recursos y capacidades de la persona, teniéndose en cuenta la existencia de diferencias individuales en lo que a la habilidad



percibida para afrontar esos estímulos se refiere. Por lo cual, cuando dichas demandas provienen del ambiente laboral como estresor o fuente de estrés la experiencia se conceptualiza como estrés laboral.

Por lo tanto se pueden distinguir dentro de este modelo los siguientes conceptos:

- Fuentes potenciales de estrés o estresores que implica que ciertas características de las condiciones de trabajo y de su organización pueden representar factores de riesgo psicosocial para la salud y el bienestar individual y organizacional.
- Percepción subjetiva de los estresores (evaluación primaria): que consiste en la evaluación cognitiva de una situación y de los elementos que la componen, siendo esta percepción la que pone en marcha la experiencia del estrés con distintas consecuencias y resultados. Por lo tanto esta evaluación se refiere a como consideran los sujetos que los afectan los distintos estresores. Un acontecimiento puede ser evaluado primariamente como irrelevante, benigno, estresante. Entre las evaluaciones estresantes, se incluyen aquellas que significan daño o pérdida, amenaza o desafío. El sujeto evaluará un evento como daño o pérdida cuando percibe que ha recibido ya algún perjuicio; como amenazante cuando daños o pérdidas no se han producido pero se prevén; y como desafío cuando hay una valoración de las fuerzas necesarias para confrontar el evento.
- Evaluación secundaria: si luego de la evaluación primaria se establece el carácter negativo o perjudicial del evento, mediante la evaluación secundaria la persona evalúa los recursos disponibles para afrontarlo, su

nivel de eficacia y las posibles consecuencias para su salud (Lazarus y Folkman, 1984). Es así como surge el concepto central de esta teoría: el afrontamiento.

- Estrategias de afrontamiento: conjunto de esfuerzos cognitivos y comportamentales constantemente cambiantes que se desarrollan para controlar o reducir las demandas específicas internas y/o externas que son evaluadas como excedentes o desbordantes de los recursos del individuo (Lazarus & Folkman, 1986).

Pueden estar dirigidas a eliminar o controlar los estresores, a modificar la apreciación de los mismos o a tratar de que esas experiencias no incidan negativamente sobre las respuestas psicológicas o somáticas del individuo. Los sujetos pueden implementar estrategias individuales o colectivas, permitiendo estas últimas reducir los sentimientos de incompetencia derivados del fracaso de las primeras, ante problemas de origen o expresión colectiva. Las estrategias menos funcionales son las de negación o evitación del problema (Peiró, 2001).

Las estrategias puede también distinguirse como centradas en el problema o centradas en la emoción (Lazarus & Folkman, 1984). El primer grupo de estrategias tiene como fin manejar o alterar el origen del estrés. Las estrategias centradas en la emoción tienen como objetivo reducir o dominar las emociones suscitadas por el evento estresante.

De la investigación resultó que los individuos utilizaban estrategias centradas en la emoción, cuando evaluaban que tenían pocas posibilidades de modificar un evento, estrategias centradas en el

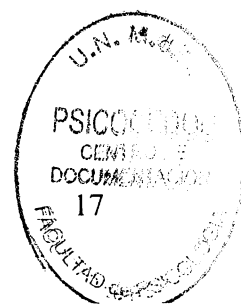
problema, cuando el acontecimiento era percibido como modificable, mostrando menos activación emocional y estrés.

Psicoanalistas franceses abocados a la investigación en psicopatología y psicodinámica del trabajo entre los que se destaca Christopher Dejours (1998) han hecho hincapié en un fenómeno que se produce en el colectivo de los obreros de la construcción y operarios de industrias químicas pero que podría hacerse extensivo a otras profesiones riesgosas.

El riesgo de la actividad genera una gran ansiedad frente a la cual se desarrolla una ideología defensiva de carácter funcional cuyo objetivo principal es enmascarar, contener, ocultar dicha ansiedad. Se trata de un mecanismo específico de grupo, tiene un carácter vital y necesario, y reemplaza los mecanismos individuales, que solo pueden volver a utilizarse cuando un mínimo de control este asegurado sobre la realidad peligrosa.

Es por ello que resulta sugestivo que los obreros de la construcción resisten las consignas de seguridad como si fueran inconscientes de los riesgos y hasta como si sintieran algún placer. Desafían al peligro con orgullo, rivalidad y temeridad. Sin embargo conocen el riesgo, lo sienten a flor de piel, y en determinadas circunstancias desencadenantes sufren mucha ansiedad. La misma esta habitualmente contenida por los sistemas defensivos, que son absolutamente necesarios, sino no podrían trabajar a causa del miedo. Es una defensa colectiva y no quieren que se les haga recordar lo tan costosamente buscan conjurar. Al que no soporta lo echan por miedoso, curiosamente esta defensa garantiza la productividad.

### 2.3- Exposición y riesgo de accidentes y violencias



La conducción de taxis y remise es considerada una actividad riesgosa debido a los efectos que esta ocupación puede tener sobre la salud de los trabajadores. Esta circunstancia a su vez puede incidir sobre su desempeño en la conducción y generar potenciales consecuencias sobre la seguridad global del tránsito. Existen estudios que señalan que ciertas variables ambientales y personales específicas de la ocupación pueden actuar como factores contribuyentes al riesgo de accidentes en especial la fatiga y el estrés ocupacional producto de la sobrecarga de trabajo (Taylor & Dorn, 2006). Se ha identificado como los síntomas de somnolencia y apnea pueden asociarse a un mayor historial de accidentes de tránsito (Gulbay, Acican, Dogan, Baccioglu, Gullu & Karadag, 2003). Una investigación realizada con conductores de taxi de la ciudad de Sydney (Australia) revela que existe una correlación negativa entre el tiempo de descanso en la jornada laboral y las causas de los accidentes de tránsito pero como agravante de esta situación, el sesgo de optimismo lleva a los conductores a creer que pueden conducir con seguridad aún a pesar de la fatiga (Dalziel & Job, 1997).

Por otra parte también encontramos condiciones propias de la ocupación que incrementan el riesgo de resultar víctima de diferentes formas de violencia y delito, por ejemplo: trabajar solo, tratar de forma directa con el público, manejar dinero, trabajar de noche y prestar servicios en zonas de potencial riesgo. Esta cuestión ha recibido especial interés en algunos países, por ejemplo EEUU, donde esta actividad ocupa el primer lugar cuando se consideran las muertes por homicidio en el lugar de trabajo. De acuerdo a National Institute for Occupational Safety and Health, en comparación con otras

ocupaciones es 60 veces más probable que un conductor de taxi sea asesinado en su lugar de trabajo (NIOSH, 1996).

En síntesis, el potencial catastrófico es alto, especialmente en países donde el tránsito es globalmente inseguro y la violencia es un problema en crecimiento. Sin embargo, y a pesar de la importancia relativa del tema, la literatura científica sobre condiciones, medio ambiente de trabajo y salud en conductores es relativamente escasa y fragmentada, al menos si la comparamos con otras ocupaciones.

#### 2.4- Riesgos medio ambientales y de ergonomía vehicular

Además del potencial de riesgo en materia de inseguridad, se han señalado e identificado otras condiciones ambientales del tránsito que pueden asociarse a problemas de salud. En este sentido, se ha investigado sistemáticamente la exposición a la polución producida por emisiones de gases vehiculares en diferentes poblaciones, como Francia (Zagury, Le Moullec & Momas, 2000), Italia (Manini, De Palma, Andreoli, Poli, Mozzoni, Folesani, Mutti & Apostoli, 2006); Corea (Son, Yang, Breysse, Chung & Lee, 2004). En este aspecto la evidencia indica que se trata de una ocupación que implica mayor exposición y riesgo de padecimiento de enfermedades vinculadas a la polución, como enfermedades respiratorias. Se estima también que esta exposición puede estar relacionada con un mayor riesgo de contraer cáncer de pulmón, gastrointestinal, de vejiga, leucemia u otros tipos de cáncer linfático (Hansen, Raaschou-Nielsen & Olsen, 1998).

Otro aspecto importante a considerar a partir de estudios en ergonomía vehicular es la relación entre conducción de taxis y problemas músculo esqueléticos. Por ejemplo, Chen, Chan, Katz & Christiani (2005) han proporcionado los primeros resultados que establecen que la conducción prolongada se asocia a una alta prevalencia de dolores en la espalda baja (Lumbalgia). Otras investigaciones han verificado que la exposición prolongada a vibraciones de baja intensidad del vehículo experimentada por los conductores causa dolores de hombros, cuello y espalda. Estos padecimientos se ven propiciados por el estrés laboral, las condiciones de trabajo insatisfactorias y la excesiva duración de la jornada laboral (Magnusson, Pope, Wilder & Areskoug 1996).

## 2.5- Carga de trabajo y realización personal

Además de aumentar el riesgo de sufrir accidentes de tránsito por fatiga, la sobrecarga de trabajo vinculada sobre todo a la exigencia horaria repercute sobre el estilo de vida resultando una dimensión importante en lo que respecta a la salud física y psicológica. La jornada de laboral prolongada quita tiempo libre y lleva a una vida sedentaria con el correspondiente riesgo de obesidad, hipertensión, problemas cardiovasculares, etc (Chen, Chang, & Christiani, 2005). Estudios realizados sobre fatiga en conductores de taxi han demostrado que entre sus consecuencias se halla el aumento de las manifestaciones de ira-hostilidad y tensión-ansiedad y la disminución de la atención (Guo-Ping & Kan, 2006). Por otra parte, la pobre calidad del sueño aumenta el riesgo de desarrollar enfermedades físicas y también psicológicas como la diabetes, la

hipertensión, los dolores de cabeza, los dolores musculares o la depresión (Knudsen, Ducharme, & Roman, 2007).

Investigadores japoneses (Nakano, Nakamura, Hirata, Harada, Ando, Tabuchi, Matunaga & Oda, 1998) han efectuado estudios que relacionan el estilo de vida de los conductores de taxi y su correspondiente exposición a factores estresantes con alteraciones en el sistema inmunológico, circunstancia que hace a estos trabajadores más vulnerables a contraer enfermedades.

Numerosos estudios han reportado que la sobrecarga horaria, falta de tiempo libre junto con la baja ganancia derivan en insatisfacción laboral y la percepción de que el trabajo es estresante.

## 2.6- Otras dimensiones y factores de riesgo en el trabajo de los conductores

Existen otros aspectos no estudiados en la literatura pero que podrían ser igualmente relevantes a la hora de analizar las relaciones entre condiciones de trabajo y salud. La calidad de la organización y las relaciones interpersonales debe ser considerada una dimensión importante. Si bien no se han identificado trabajos que analicen este aspecto, se trata de un tema muy estudiado desde la perspectiva de los factores psicosociales del trabajo en otras ocupaciones, y es razonable suponer que puede constituir un factor más de riesgo asociado al estado de salud de los choferes.

Respecto a la organización, la misma varía de un país a otro e incluso es diversa según las regiones o ciudades de un mismo país. Existe la variante de trabajadores por cuenta propia, aquellos que integran cooperativas de conductores, o grandes empresas privadas de taxis con gran número de vehículos propios. En Argentina, además, existe la figura del conductor dueño

de vehículo (titular) y el conductor contratado (peón de taxi). También existen empresas de radio-llamado, las cuales asignan viajes a los choferes generando una modalidad distinta de trabajo. Por ello, la calidad de la organización y los potenciales problemas interpersonales puede variar considerablemente de un caso a otro.

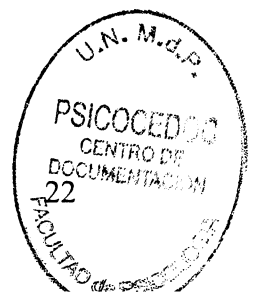
En cuanto a la interacción social en el trabajo y sus efectos en las relaciones interpersonales en la vida privada, el taxi implica la interacción con otros usuarios del tráfico (conductores y peatones) y del servicio (pasajeros) – trato al público - . En el servicio de radio, la interacción con los operadores de radio. En los contratados, la interacción con los superiores. En las flotas y cooperativas, la interacción con otros compañeros. Todo esto puede variar y afectar la calidad del trabajo, y producir o moderar cambios en la salud.

## 2.7 Factores 'agravantes'

Del análisis de la actividad de conductor de taxi en diversos países se puede observar que mas allá que existen diferencias en las condiciones de filiación sindical y de seguridad social, en función de sus respectivos sistemas de organización, este colectivo de trabajadores suelen tener un apoyo precario en este sentido y una situación más desfavorable en comparación con otras ocupaciones.

En muchos países esta actividad es considerada un empleo "residual" optada por inmigrantes o trabajadores que han perdido su empleo (Facey, 2003).

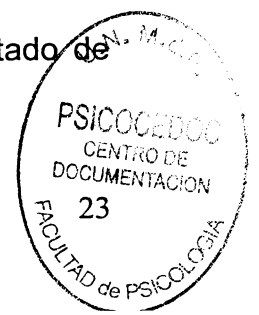
En Argentina, muchos trabajadores que perdieron su empleo a raíz de la crisis económica adoptaron por necesidad esta ocupación sustituta. Su marco legal



no esta claramente establecido por lo que las condiciones laborales son precarias.

## 2.8 - Efectos psicofísicos del trabajo nocturno

La actividad laboral desempeñada en las horas de la noche, con independencia del trabajo de que se trate, ha sido objeto de varios estudios, que ponen de manifiesto sus efectos negativos y dañinos sobre la salud, produciendo alteraciones tanto orgánicas como psíquicas (Knauth, 1998; Rodríguez Jouvencel, 2005; Ubeda, 2006). Los efectos generados por los turnos nocturnos se consideran casi igual de nocivos que los turnos que obligan a madrugar antes de las 6:00 hs teniendo como consecuencia un rendimiento inferior en el trabajo, estos efectos son generados por la modificación de las funciones fisiológicas del organismo humano que se encuentra adaptado inicialmente a una mayor actividad en horas diurnas y por lo tanto en horas nocturnas existen fenómenos como el descenso de temperatura corporal, disminución de la capacidad de atención y rapidez en movimientos, disminución de la presión sanguínea, los cuales se han relacionado estrechamente con el hecho de que mas del 90% de los grandes accidentes laborales ocurra entre las 24 y las 6:00 hs. El cuerpo humano realiza cambios adaptativos para compensar y suplir las necesidades generadas por el trabajo, pero a partir de los 45 años el organismo pierde esta capacidad de adaptación y se desaconseja mantener este tipo de actividad. A lo largo de los años no se logra un acostumbramiento al trabajo nocturno sino una intolerancia progresiva creciente. La puesta en actividad del organismo en el trabajo nocturno en un momento en que este se encuentra en estado de



Los efectos de los turnos de trabajo son a veces difíciles de poner en evidencia porque por un lado ha existido una selección medica previa, porque el trabajador inadaptado abandona el trabajo al poco tiempo, porque los efectos no son inmediatos y solo se manifiestan a largo plazo sumado a que no existen seguimientos de los ex trabajadores nocturnos.

# **PROPÓSITO, OBJETIVOS E HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN**

### 3- PROPÓSITO, OBJETIVOS E HIPOTESIS DE INVESTIGACIÓN

Debido a que no se registran estudios previos sobre el tema, esta investigación tiene como finalidad describir y analizar, mas allá de los factores intrínsecos y específicos del propio turno noche de trabajo, las condiciones laborales particulares de los choferes de taxi y remise nocturnos en relación con los diurnos de la ciudad de Mar del Plata y de las consecuencias nocivas sobre su salud física y psicológica, que pueden deteriorar la calidad de su vida personal y familiar, esperando proporcionar información de utilidad que contribuya a mejorar las condiciones laborales de los choferes y la seguridad vial a nivel local.

Así, nos planteamos como objetivo de investigación analizar las diferencias según turno de trabajo en las siguientes variables:

- Fuentes potenciales de estrés laboral asociadas al trabajo.
- Factores y condiciones de trabajo evaluados subjetivamente como estresantes.
- Estrategias individuales y colectivas utilizadas para afrontar o reducir los efectos del estrés y su utilidad percibida.
- Sintomatología física y psicológica asociada.

Asimismo, establecemos las siguientes hipótesis de investigación que guían el trabajo:

- 1- Los choferes de noche a diferencia de los diurnos perciben la inseguridad y los bajos beneficios económicos como principales preocupaciones laborales.

# METODOLOGÍA

#### Parte 4- Estrategias de afrontamiento y recursos (evaluación secundaria)

#### Parte 5- Salud física y psicológica

A partir de los datos primarios del cuestionario se construyeron los siguientes índices:

##### a) *Índices de Condiciones laborales*

- Índice: *Condiciones ambientales y viales*: incluye condiciones del entorno vial y del vehículo. Los indicadores que miden esta variable son: estado de la calles; señalización vial; iluminación; estado del vehículo; sistema de frenos, dirección, amortiguación; comodidad general del vehículo; sistema de ventilación; horario de trabajo; problemas de asignación de viajes y viajes negativos; evaluación del servicio de taxis y remise. El coeficiente de consistencia interna para este índice es de Alfa= 0,71.

- Índice "*Riesgo físico*": incluye la exposición a accidentes y violencia. Los indicadores que miden esta variable son: en el transcurso del año, cantidad de accidentes de tránsito, con o sin heridos; cantidad de asaltos e intentos de asalto; cantidad de enfrentamientos físicos con pasajeros o compañeros; seguridad del tránsito. Coeficiente de confiabilidad: Alfa= 0, 75.

- Índice "*Interacción social*": evalúa la calidad de las relaciones con superiores, operadores, conductores, pasajeros y otros usuarios del tránsito. Los indicadores que miden esta variable son: problemas, discusiones o peleas con: jefes o superiores; operadores; compañeros; pasajeros; otros conductores/peatones; otros choferes; con familiares, amigos o pareja; Relación o trato con

compañeros; pasajeros; conductores o peatones (Coeficiente de fiabilidad Alfa: 0,76).

- Índice "*Realización personal, tiempo libre y carga de trabajo*": incluye la valoración del trabajo como tal, la cantidad de tiempo que les demanda y las posibilidades de ocio, tiempo libre y vida social. Los indicadores que miden esta variable son: interferencia del trabajo en la vida personal o familiar; si el tiempo libre es suficiente; valoración del trabajo ("si/no"); balance entre cosas buenas y malas del trabajo; si el dinero que gana es suficiente; si el dinero le alcanza para cubrir sus necesidades económicas; preferencia por otro trabajo por el mismo dinero; trabajo anterior mas satisfactorio; si pudo tomarse vacaciones en el transcurso del año; interferencia del trabajo en su vida intima (Alfa= 0,71).

#### *b) Índices de salud*

- Índice "*Síntomas conductuales o físicos*".

Los indicadores son: sensación de cansancio o agotamiento; insomnio o problemas para dormir; dolor de pecho; ganancia o perdida de peso; taquicardia o palpitaciones; sudoración o escalofríos; tensión o dolor en la mandíbula; dolor de cabeza o migrañas; dolor en las piernas, rodillas o pies; problemas de visión o cansancio ocular; gripe, resfrio o bronquitis; dolores de hombros, brazos o manos; dolor de espalda, cuello o cintura; problemas cardiovasculares; alguna infección; problemas renales, dolores de riñón; problemas digestivos (Coeficiente de confiabilidad: 0,72).

- Índice "*Síntomas emocionales*". Los indicadores son: falta de ánimo, interés o motivación; sentimiento de angustia; malhumor, impaciencia o irritabilidad;

pesimismo; cambios de carácter, reacciones violentas; Necesidad de estar solo; Ideación suicida. Coeficiente de confiabilidad: 0,75.

- Índice "*Síntomas cognitivos*". Los indicadores son: Desorientación espacial; problemas para hablar o pensar claramente; problemas de concentración; problemas de memoria. Coeficiente de confiabilidad: 0,73

c) Por último, se calcula un índice de preocupación laboral y un índice de estrés percibido:

- "*Escala de preocupaciones*": incluye el grado en que cuestiones relativas a este trabajo son percibidas como amenazantes para la salud. Los indicadores incluidos en esta variable son: estado o comodidad del vehículo; mantenimiento del vehículo; estado de las calles; turno de trabajo; problemas de salud ocasionados por el trabajo; presión o exigencias de horario; sobrecarga horaria de trabajo; situación salarial o económica; problemas con compañeros, jefes u operarios; problemas con pasajeros, otros conductores o peatones; problemas en la organización del trabajo; forma en que esta organizado el servicio de taxis y remises; posibilidad de tener accidentes de tránsito; posibilidad de sufrir una asalto o daño físico; problemas que el trabajo le genera con la familia, amigos o pareja; falta de tiempo libre, francos o vacaciones. La respuesta a estos indicadores es mediante la siguiente escala de valoración (mucho/ bastante/ un poco/ nada)

- "*Escala de distres*". Los indicadores incluidos en esta variable: persistencia o no de los problemas de trabajo a pesar de las estrategias de afrontamiento; posibilidad de resolver los problemas de trabajo; mejoramiento de las

condiciones de trabajo en el corto plazo; consecuencias del trabajo sobre la salud.

#### *4.3 Diseño y técnicas de análisis*

Se trata de un diseño no experimental transversal correlacional. Los individuos son evaluados y comparados en las variables mencionadas en un solo momento. Los datos resultantes son analizados mediante técnicas de estadística descriptiva e inferencial utilizando el paquete estadístico SPSS. Se comparan las diferencias por turno para todos los índices mencionados (prueba *t*). También se analizan las correlaciones entre las variables para cada grupo por separado (coeficiente *r* de Pearson).



# RESULTADOS

## 5. RESULTADOS

### 5.1 Análisis comparativo de las variables por turnos de trabajo

Teniendo en cuenta las variables conformadas se procedió a establecer si en cada una de ellas existen diferencias significativas entre el turno diurno y nocturno de trabajo. La tabla 1 muestra los descriptivos para todas las variables analizadas según turno de trabajo (Día y Noche)

Tabla 1. Descriptivos para las variables analizadas según turno de trabajo.

		<i>Media</i>	<i>Desvío Típico</i>
1. Condiciones ambientales, viales, etc.	1 Día	16,13	2,362
	2 Noche	19,26	3,021
2 Interacción Social	1 Día	13,03	2,452
	2 Noche	13,94	3,060
3 Realización personal	1 Día	14,75	2,157
	2 Noche	15,44	2,602
4. Riesgo físico	1 Día	4,52	,671
	2 Noche	4,96	,956
5. Esc. preocupaciones	1 Día	32,43	6,546
	2 Noche	33,99	8,296
6. Síntomas-emocionales	1 Día	1,35	1,763
	2 Noche	2,10	1,854
7. Síntomas conductuales y físicos	1 Día	4,89	2,711
	2 Noche	5,27	3,113
8. Síntomas-Cognitivos	1 Día	,29	,806
	2 Noche	,58	1,006

9. Esc.Distrés	1 Día	9,92	1,320
	2 Noche	10,06	1,324

Tabla 2. Resultados de la prueba *t* y tamaño del efecto (*d* de Cohen) para las diferencias entre los grupos en todas las variables.

	<i>t</i>	<i>gl</i>	<i>p</i> (bilateral)	<i>d</i> Cohen	<i>r</i>
1- Condiciones ambientales, viales,	-7,989	196	,001	1.154	,499
2-Interacción Social	-2,289	197	,023	,328	,161
3-Realización personal, tiempo libre y carga de trabajo	-2,006	198	,046	,288	,142
4-Riesgo físico	-3,714	198	,001	,532	,257
5-Escala de preocupaciones	-1,455	197	,147	,208	,103
6-Síntomas-emocionales	-2,932	198	,004	,414	,202
7-Síntomas conductuales y físicos	-,906	198	,366	,130	,064
8-Síntomas-Cognitivos	-2,222	198	,027	,318	,157
9-Escala de distrés	-,702	198	,484	,105	,052

La Tabla 2 muestra los resultados de la prueba *t* y el tamaño del efecto (*d*) para las diferencias entre los grupos en todas las variables. Se observan diferencias significativas en las variables: 1- condiciones ambientales y viales, 2- interacción social, 3- realización personal, tiempo libre y carga de trabajo 4- riesgo físico, 6-síntomas emocionales, 8-síntomas cognitivos. Las variables



que no difieren significativamente entre los turnos diurno y nocturno son: 5-escala de preocupaciones, 7-síntomas conductuales y físicos, 9-escala de distres.

En cuanto al tamaño del efecto (d) la variable que presenta mayor diferencia entre los turnos es condiciones ambientales y viales. En menor medida y en orden descendente las variables: riesgo físico; síntomas emocionales; Interacción social; síntomas cognitivos y realización personal, tiempo libre y carga de trabajo.

## *5.2 Correlaciones*

Además de verificar la existencia de diferencias significativas en cada una de las variables, se procedió a analizar las correlaciones entre las mismas para cada grupo (Tabla 3). La finalidad fue detectar posibles diferencias en estas relaciones según el turno de trabajo.

Tabla 3. Correlaciones

HORA	Sintomas-emocionales	Sintomas conductuales y físicos	Sintomas-Cognitivos	Condiciones ambientales, viales, etc.	Interacción Social	realización personal	Riesgo físico	Escala, distres	Escala preocupaciones
Día	1								
noche									
Sintomas emocionales									
Sintomas conductuales y físicos	,514(**) ,599(**)	1	,562(**) ,664(**)	,190 ,297(**)	,351(**) ,271(**)	,295(**) ,473(**)	-,090 ,202(*)	,238(*) ,401(**)	,271(**) ,493(**)
Sintomas-Cognitivos	,578(**) ,517(**)		,578(**) ,517(**)	,136 ,395(**)	,187 ,450(**)	,343(**) ,443(**)	,062 ,292(**)	,099 ,472(**)	,132 ,518(**)
Condiciones ambientales, viales, etc.	,578(**) ,517(**)		1	,220(*) ,285(**)	,185 ,232(*)	,182 ,331(**)	-,022 ,149	,042 ,305(**)	,135 ,360(**)
Interacción Social	,190 ,297(**)			1	,165 ,277(**)	,146 ,306(**)	,160 ,146	,256(*) ,424(**)	,464(**) ,285(**)
Social	,351(**) ,271(**)				1	,006 ,211(*)	-,010 ,408(**)	,198 ,271(**)	,191 ,458(**)
Realización personal	,295(**) ,473(**)					1	,046 ,206(*)	,584(**) ,638(**)	,397(**) ,530(**)
Riesgo físico	-,090 ,202(*)						1	-,178 ,083	,098 ,325(**)
Escala, de distres	,238(*) ,401(**)							1	,337(**) ,468(**)
Escala de preocupaciones	,271(**) ,493(**)								1

\*\* La correlación es significativa al nivel 0,01 (unilateral).

\* La correlación es significativa al nivel 0,05 (unilateral).

De acuerdo a los resultados, se observan determinadas correlaciones positivas significativas entre variables que corresponden a conductores del turno noche las cuales no se registran en los conductores del turno de día. Estas correlaciones son:

- Los síntomas emocionales con las condiciones ambientales, viales y el riesgo físico.

- Los síntomas conductuales y físicos con las condiciones ambientales y viales, riesgo físico, interacción social, escala de distres y escala de preocupaciones.

- Los síntomas cognitivos con la variable realización personal, tiempo libre y sobrecarga horaria; la escala de distres y la escala de preocupaciones

- La variable condiciones ambientales, viales de trabajo se correlaciona con la variable realización personal, tiempo libre y carga de trabajo

- La variable interacción social presenta una correlación con el riesgo físico; la escala de preocupaciones y la variable realización personal, tiempo libre, carga de trabajo.

- La variable realización personal, tiempo libre, carga de trabajo con el riesgo físico.

- El riesgo físico tiene una correlación significativa con la escala de preocupaciones.

En el resto de las combinaciones posibles de variables se registran correlaciones positivas en ambos turnos de trabajo.

Las variables que no presentan correlación en ninguno de los turnos son:

- síntomas cognitivos con riesgo físico
- condiciones ambientales y viales con riesgo físico.



### 5.3 Análisis de los síntomas

No obstante haber agrupado los síntomas en conductuales, emocionales y cognitivos, se efectuó el análisis de cada uno de ellos tal cual el diseño del instrumento, para realizar comparaciones entre los turnos de trabajo teniendo en cuenta los porcentajes de presencia de los mismos en los conductores (Tabla 4).

Tabla 4.

Turno	Síntomas	Porcentaje de presencia
noche	dolor de espalda ,cuello o cintura?	75,0%
día		79,3%
	taquicardia o palpitaciones?	13,9%
		8,7%
	problemas cardiovasculares?	2,8%
		4,3%
	sudoración o escalofríos?	7,4%
		6,5%
	falta de ánimo interés o motivación?	50,9%
		30,4%
	sentimientos de angustia?	31,5%
		14,1%
noche	dolores de hombros, brazos o manos?	53,7%
día		55,4%
	tensión o dolor en la mandíbula?	9,3%
		13,0%
	dolor de pecho?	12,0%
		6,5%
noche	algún tipo de alergia?	9,3%
día		26,1%

	insomnio o problemas para dormir?	34,3%
		20,7%
noche	desorientación espacial o temporal?	12,0%
día		4,3%
	pesimismo?	23,1%
		17,4%
noche	dolores en las piernas, rodillas y en los pies?	60,2%
día		58,7%
	dolor de cabeza o migrañas?	40,7%
		35,9%
	pérdida de cabello?	15,7%
		21,7%
	alguna infección?	,0%
		9,8%
	problemas de concentración?	24,1%
		7,6%
	problemas de memoria?	17,6%
		14,1%
noche	pensar en el suicidio?	4,6%
día		5,4%
noche	sensación de cansancio o agotamiento?	67,6%
día		59,8%
	problemas de visión o cansancio ocular?	41,7%
		30,4%
	problemas renales. dolores de riñón?	8,3%
		9,8%
	gripe, resfrío o bronquitis?	37,0%
		33,7%
	mal humor, impaciencia, irritabilidad?	50,0%
		30,4%
	cambios de carácter, reacciones violentas?	20,4%
		10,9%
noche	algún tipo de fobia?	3,7%

día		5,4%
	problemas digestivos?( dolor de estómago, diarrea, etc)	29,6%
		23,9%
	algún problema respiratorio? (asma,sensación de ahogo,etc)	5,6%
		9,8%
	problemas de presión arterial?	7,4%
		9,8%
	algún problema de piel? ( dermatológico)	4,6%
		15,2%
noche	problemas para pensar o hablar claramente?	4,6%
día		3,3%
	necesidad de estar solo, aislado, evitar contacto social?	29,6%
		26,1%
	dificultades en su vida sexual?	10,2%
		4,3%

De acuerdo a los resultados resulta significativo que los conductores nocturnos en un 50,9% manifestaron falta de animo, interés o motivación, el 31,5% sentimientos de angustia, mientras en los conductores diurnos se registró un 30,4% y un 14,1% respectivamente.

En el turno de día se verifica la presencia en un 26% de algún tipo de alergia, síntomas que en el turno noche se dan en un 9,3%.

Los del turno noche presentan problemas para dormir en un 34% respecto de un 20,7% para los de día. En un 24% presentan problemas de concentración mientras los de día un 7,6%. Resulta significativo que los conductores

nocturnos manifiestan malhumor, impaciencia, irritabilidad en un 50%, y cambios de carácter en un 20% respecto de un 30% y un 10% respectivamente para los diurnos.

# **CONCLUSIONES**

## 6- CONCLUSIONES

### 6.1 *Condiciones laborales y fuentes de estrés: diferencias entre el turno noche y día*

Se partió del supuesto de que si bien la actividad posee determinadas características generales, el colectivo de los conductores profesionales no es homogéneo ya que las condiciones laborales y fuentes potenciales de estrés a que se encuentran expuestos los choferes difieren significativamente según el horario en que la actividad se lleva a cabo.

De acuerdo a los datos cuantitativos y cualitativos obtenidos se registraron diferencias entre los turnos en la mayoría de las variables. A continuación, comentamos estas diferencias según las variables consideradas en este estudio.

#### 6.1.1 *Condiciones ambientales y viales*

Consideramos que la diferencia entre el turno noche y diurno en esta variable se debe a que si bien el estado de las calles y la señalización vial es deficiente para todos los choferes, durante la noche la escasa iluminación hace que los conductores nocturnos sufran mucho más las irregularidades viales (baches, cunetas, etc.) como así también las dificultades para orientarse rápidamente. En lo que respecta a las condiciones ambientales referidas al estado del vehículo no se presentarían diferencias ya que los mismos vehículos son utilizados durante los dos turnos de trabajo.

#### 6.1.2 *Interacción social*



Las interacciones sociales son más conflictivas para los choferes de noche. La información obtenida nos indica que éstos, al ser en su mayoría peones de taxi, padecen en algunos casos exigencias laborales desmedidas por parte de los patronos (reclamar recaudaciones no acordes con las situación económica actual, presión excesiva respecto al mantenimiento del auto, etc.) lo que deriva en discusiones o relaciones tensas.

Durante la noche debido a que hay muy poca gente en la calle se reducen las posibilidades de realizar viajes. El trabajo en días hábiles se concentra en puntos específicos como la terminal de micros, estación de trenes y algunos locales nocturnos. Por esta razón allí se concentran excesiva cantidad de choferes lo que puede generar discusiones, agresiones verbales y en algunos casos hasta físicas.

Los usuarios del servicio durante el día son en su mayoría personas que están cumpliendo sus obligaciones sociales y escogen el servicio por comodidad y economía de tiempo. Las circunstancias son diferentes a altas horas de la noche, los usuarios mayoritariamente han salido a divertirse lo que implica que los choferes tengan que tratar con gente que pudo haber ingerido alcohol o drogas siendo objeto de malos tratos. El problema de la escasez de viajes les impide seleccionar los pasajeros.

Otra de las diferencias se registra en lo que concierne a las relaciones familiares o de pareja. Los choferes nocturnos se ven imposibilitados de sincronizar sus horarios con el resto de la familia debido a que duermen durante gran parte del día. Esta situación conlleva distanciamiento y dificultades para realizar actividades conjuntas.

### 6.1.3 Riesgo físico

Se ha verificado que el riesgo personal y físico es mayor para los choferes nocturnos. El 40% de los choferes ha sufrido asaltos, la mayoría de ellos se ha registrado de noche 70%. La mayor vulnerabilidad de los choferes nocturnos esta dada por la oscuridad de la noche sumada a la pobre iluminación en la mayoría de los barrios, la escasa presencia de personas en la vía publica y los controles policiales deficientes. Influye además el hecho de que hay pocos comercios abiertos, los colectivos no manejan dinero, por lo que el taxista o remisero se transforma en el objetivo de los delincuentes que presumen su portación de dinero. Los asaltos no siempre culminan solo con la sustracción de la recaudación sino que en los últimos años, si bien descendió el índice de asesinatos, se ha incrementado la agresión física ejercida sobre estos trabajadores. Muchos de estos en el caso de que no les sea sustraído el vehículo o el equipo de radio llamado, no radican la denuncia correspondiente en la comisaría.

En cuanto a los accidentes en los que han resultado personas heridas es durante la noche cuando se producen con mayor frecuencia (68%). A estas horas quienes circulan por las calles de la ciudad suelen conducir a mayor velocidad debido al escaso transito y los semáforos que están en intermitente. La conducción suele ser temeraria, de maniobras bruscas e imprudentes en lo cual influye el mayor consumo de alcohol, drogas y la fatiga propia de estas horas.

Los conductores nocturnos cometen la imprudencia de aumentar la velocidad para regresar al sitio del cual están trabajando (salidas de boliches, o la llegada de micros a la terminal) en el menor tiempo posible para recuperarse

de la gran cantidad de tiempo muerto, cuestión que los expone enormemente con sus vehículos.

En cuanto a los accidentes sin heridos, es esperable que debido a las falencias del tránsito y de que los taxistas o remiseros pasan muchas horas conduciendo, estos se hayan producido en un porcentaje importante (25%) en lo que va del año. No obstante, la diferencia entre los ocurridos durante la noche (59%) respecto de los acontecidos de día (41%) no es tan significativa como en el caso anterior.

Los datos cuantitativos junto con las manifestaciones de los taxistas y remiseros permiten inferir que durante la noche los impactos entre vehículos son más violentos implicando un número mayor de personas que resultan heridas y daños materiales más cuantiosos. Durante el día la cantidad de coches circulando es muchísimo mayor por lo que si bien algunos taxistas o remiseros han sufrido accidentes graves son más frecuentes los roces o accidentes de carácter más leve.

En cuanto a los conductores que han tenido enfrentamientos físicos más del 70% han sido protagonizados por aquellos que se desempeñan de noche. Si bien la violencia es responsabilidad exclusiva de quien la ejerce, las condiciones laborales, el contexto y la presión a la que están sometidos estos trabajadores contribuye a la emergencia de estas reacciones violentas.

De acuerdo a la información obtenida, la escasez a ciertas horas de la madrugada de puntos en la ciudad donde tomar viajes hace que se concentren choferes que compiten por ellos. Dicha competencia no siempre es leal ya que no se respetan los lugares o el orden de llegada a las paradas, hay amiguismos, se forman grupos que intimidan a los otros choferes. La situación



genera discusiones, insultos, que en algunas ocasiones pasan a la agresión física.

Los pasajeros representan otra potencial amenaza ya que, durante la madrugada, son muchos los que abordan los taxis y remises en estado de ebriedad o drogados. A pesar de que los choferes los instan a descender, estos hacen caso omiso, lo que genera discusiones que pueden pasar a la agresión.

Otros conductores usuarios del tránsito nocturno circulan en su coche con su grupo de amigos en plan de diversión, en ocasiones bajo efectos del alcohol o drogas desatendiendo la correcta conducción y realizando maniobras bruscas, por lo que entre estos y el chofer que esta trabajando se desencadenan episodios que comienzan con insultos pudiendo terminar en una pelea.

## *6.2 Sintomatología*

Se ha verificado la hipótesis de que los conductores de noche tienen una mayor sintomatología psicológica que física.

En cuanto a la sintomatología física no se obtuvieron diferencias entre los dos turnos debido a que los padecimientos derivan de las horas y posición de manejo y el sedentarismo propio de esta actividad.

En lo que concierne a la sintomatología psicológica se puede diferenciar entre la emocional y cognitiva. Los síntomas emocionales que presentan mayor porcentaje de presencia en los conductores nocturnos en comparación con los diurnos son: falta de ánimo, interés o motivación; sentimiento de angustia; malhumor, impaciencia o irritabilidad; pesimismo; cambios de carácter, reacciones violentas. Este conjunto de síntomas son característicos de los

cuadros depresivos, de acuerdo a los criterios de DSM IV (manual de los trastornos mentales).

Entre los síntomas cognitivos resulta relevante que entre los conductores nocturnos el 24% presenta problemas de concentración respecto de solo el 6% de los diurnos.

La sensación de pesimismo puede deberse a la creencia de parte de los conductores nocturnos de que las desfavorables condiciones de trabajo no van a mejorar. Experimentan falta animo, interés, motivación, una actitud de resignación a partir de considerar que no esta a su alcance el mejoramiento de las condiciones de trabajo.

La experiencia de peligro constante, la desprotección de estos trabajadores y la disconformidad con las condiciones de trabajo genera angustia. Cada pasajero que sube al auto, la competencia laboral con colegas, las dificultades viales y el transito implican una amenaza, un estado de tensión que dificulta la concentración y se manifiesta en impaciencia, irritabilidad, malhumor y cuando las defensas se quiebran se producen reacciones violentas o cambios bruscos de carácter.

Lo anterior puede verificarse estadísticamente registrándose una correlación entre los síntomas emocionales con las condiciones ambientales, viales y el riesgo físico.

Los síntomas cognitivos se correlacionan con la variable realización personal, tiempo libre, y sobrecarga horaria; la escala de distrés y la escala de preocupaciones.

### *6.3 Estrategias de afrontamiento y su utilidad percibida.*

De acuerdo a los datos queda refutada la hipótesis de que los choferes de noche utilizan predominantemente estrategias de afrontamiento individuales. No hay diferencias significativas entre el turno noche y diurno respecto a esta variable. No se registran tampoco correlaciones entre las estrategias de afrontamiento con el resto de las variables consideradas. Esto evidencia un vacío de las mismas al momento de atenuar el efecto que provocan los estresores, situación que se suscita tanto para los conductores nocturnos como diurnos. Los estresores ejercen su acción sin que medien estrategias de afrontamiento eficaces entre ellos y sus consecuencias derivadas, los síntomas. Por ello cuanto mas desfavorables resultan las condiciones laborales mayores son los efectos sobre la salud, lo cual confirma la mayor sintomatología en choferes de noche.

Se obtuvieron, no obstante, datos interesantes en el análisis de las estrategias posibles. La mayoría de los conductores no se implica en protestas sociales (87%), no participa o hace oír sus reclamos en el sindicato (92%), no se junta con otros choferes para efectuar reclamos (72%), creemos que las razones de esto son la sobrecarga horaria que les quita tiempo y motivación para participar en actividades sociales y las características solitarias de esta ocupación. Estos trabajadores perciben que no está a su alcance poder solucionar sus problemas laborales (75%) y que las condiciones laborales no mejorarán en el corto plazo (73%), lo que evidencia su actitud pasiva y pesimista frente a esta realidad.

Los conductores consideran que la manera de sobrellevar la situación es "tratar de no preocuparse" en un 78%, una estrategia de evitación o resignación y no un intento de focalización y resolución del problema.



La mayoría prefieren retrotraerse al ámbito privado conversando con familiares acerca de los problemas (75%), o buscando gratificaciones alternativas como disfrutar del tiempo libre, hacer deporte.

Resulta sugestivo el hecho de que algunos taxistas que se desempeñan de noche, teniendo en cuenta que las paradas son libres, elijan trabajar en la periferia de la ciudad con el peligro que ello conlleva. Integran pequeños grupos en paradas que elaboran su propia ideología o representaciones de grupo. Según sus manifestaciones se consideran mas fuertes que los del centro, dichos tales como “los de Luro al fondo tenemos aguante” “los del fondo tenemos h....” hace que se comporten como ajenos al peligro. En las conversaciones entre pares ninguno hace mención al miedo hacia un asalto o alguna agresión ya que esto daría una imagen de si de vulnerabilidad y cuando los hechos desagradables suceden tratan en seguida de olvidarlos o minimizarlos recurriendo a racionalizaciones como “esto es así ya se sabe que laburando por las afueras te pasa siempre algo”.

#### *5.4 Consideraciones generales*

Al igual que otros estudios recientes consideramos que a nivel general esta actividad, en la ciudad de Mar del Plata, evidencia una creciente precarización laboral en los últimos años. Los conductores trabajan cada vez más horas para conservar la rentabilidad. La jornada laboral tipo de un taxista o remisero es de doce horas diarias y muchos están optando últimamente por trabajar feriados o domingos para redondear mayor ingreso, reduciendo cada vez mas el tiempo de descanso, la dedicación a la familia o realización de otras actividades extra-laborales (Oliver, S., Peralta, M. y Piriz González, C. 2005).

Los trabajadores nocturnos, si nos remitimos a la legislación laboral, tienen derecho a un mayor sueldo, plus por nocturnidad, cuestión que en el caso de esta actividad no se cumple. La ganancia de los choferes se deduce de la recaudación obtenida en el turno, la cual tiene como referencia la tarifa impuesta por la municipalidad que es uniforme durante todo el día.

Los acuerdos sobre trabajo nocturno en el ámbito de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) proclaman un régimen especial para este turno. Los trabajadores deben ser compensados en materia de duración del trabajo o beneficios similares que reconozcan la naturaleza del trabajo, además de prever servicios sociales apropiados.

Estas disposiciones distan de la realidad de los choferes marplatenses, su jornada promedio es de doce horas, no cuentan con sueldo fijo, el tomarse días de descanso o vacaciones implica no percibir ganancia y recibir probablemente amenazas laborales por parte del dueño del taxi o remise.

Otra de las cuestiones que puntualiza la OIT es que los trabajadores, si lo solicitan, tienen derecho a que se realice una evaluación gratuita de su estado de salud y a que se le asesore sobre la manera de atenuar o evitar problemas de salud relacionados con su trabajo, la misma se efectuará antes de ser incorporado a un trabajo nocturno, a intervalos regulares mientras se esta desempeñando laboralmente, o en caso de que padezca durante tal afectación problemas de salud que no se deban a factores ajenos al trabajo nocturno.

El 44% de los conductores de noche marplatenses carece de cobertura médica. Muchos de los que la poseen afirman que no es porque la puedan afrontar personalmente sino que por la actividad de sus esposas ha sido

beneficiado todo el grupo familiar. A pesar de creer el 85,4% de los choferes que la actividad es estresante o afecta la salud, los que afirman que consultan a profesionales como médicos o psicólogos son solo el 16,3%. En los últimos tres meses solo el 4% ha consultado un psicólogo y el 25% visitado al médico. Un gran número de choferes no tiene otra opción que acudir al hospital público o salitas de salud dependientes de la municipalidad, pero la consulta casi nunca tiene un carácter preventivo sino que se efectúa cuando se desencadena una crisis o la sintomatología es grave.

#### *6.5 El blanqueo laboral y sus consecuencias*

Paralelamente en el tiempo en que se desarrollaba este trabajo continuaban las negociaciones para el blanqueo de los choferes, circunstancia que solucionaría gran parte de las problemáticas anteriormente descritas.

La información recabada revela que existe por un lado la opción de las cooperativas de trabajo de choferes. Para integrar las mismas cada socio (chofer) debe aportar en cuotas un capital cooperativo y constituirse en monotributista, pagando mensualmente dicho impuesto. Si bien el monotributo implica acceso a jubilación y obra social, los titulares de los taxis no aceptan afrontar dicho coste por lo que los choferes deben deducirlo de su ganancia.

La otra opción es el trabajo en blanco en relación de dependencia como cualquier empleado de comercio, fábrica, etc. La misma es más costosa respecto de la anterior en cuanto a la suma monetaria que hay que aportar al Estado. También en este caso los choferes tienen que hacerse cargo del pago de su propio registro laboral o por lo menos de una parte importante ya que los titulares consideran que el taxi no se puede encuadrar en la categoría de

empresa, ni de una pyme y por los valores que manejan no lo pueden afrontar. Es decir, que el chofer debe resignar propia ganancia para poder blanquearse porque de lo contrario perdería el trabajo.

Como se observa, el futuro no se presenta claro, los choferes arrastran muchos años de retroceso salarial y precarización por lo que el blanqueo en estos términos se percibe con un objetivo meramente recaudador por parte del Estado, más exigencia hacia el trabajador y escasas mejoras en sus condiciones laborales.

### *5.6 Recomendaciones*

El trabajo nocturno debe entenderse como una prestación particular cuyo riesgo para la salud ha sido objeto de numerosas investigaciones. En el caso particular de los conductores nocturnos de taxi o remise de la ciudad de Mar del Plata se evidencia aun la carencia de un marco legal propio, singular y operativo que regule la actividad en pos de proteger la salud de los trabajadores.

El trabajo nocturno no debería ser objeto de imposición sino de libre elección. Resulta primordial la implementación de mecanismos para la vigilancia estrecha de la salud de los conductores nocturnos, que abarque tanto la selección rigurosa como el control regular de alteraciones o riesgos que se presentan con mayor frecuencia. La prevención debe incluir la transmisión de información pertinente acerca de los posibles riesgos inherentes a la actividad que están desarrollando y pautas higiénicas.

La nocturnidad requiere de una reducción horaria significativa respecto del trabajo diurno (al menos de un 33%), teniendo en cuenta que de acuerdo a

las investigaciones cada quince años de trabajo nocturno se produce un envejecimiento de unos cinco años (Jouvencel, 2005). La reducción debería ser irrenunciable aun a cambio de compensación económica por parte del patrón. El tiempo de vacaciones debe respetarse e incluso contemplar un mayor número de días.

Los trabajadores deben acceder antes a la edad de jubilación, se sabe que pasada cierta edad la adaptación al horario nocturno es mucho más dificultosa y nociva.

En cuanto a las herramientas de trabajo, el vehículo en este caso, debe ser verificado el estado, la orientación y distancia de iluminación de los faros, y la iluminación interna de la unidad con el objetivo de reducir los efectos del cansancio ocular. El estado de las butacas, sobre todo la que ocupa el conductor, la suspensión y amortiguación ya que ello reduce los dolores musculares, de cuello y cintura. Los vehículos deben contar con los cinturones de seguridad correspondientes.

En cuanto a la seguridad de los choferes contra los asaltos y agresiones se puede considerar, como en algunos países de Europa, la instalación de una mampara protectora de policarbonato que divide la parte delantera del vehículo con la parte posterior. Otra alternativa en cuestión de seguridad es la incorporación de un GPS para el seguimiento satelital, lo cual proporcionaría información a una central de control de la ubicación de todos los coches.

## 7- REFERENCIAS

- Busoon Son, Wonho Yang, Patrick Breysse, Taewoong Chung and Youngshin Lee (2004) Estimation of occupational and nonoccupational nitrogen dioxide exposure for Korean taxi drivers using a microenvironmental model, *Environmental Research, Volume 94, 3*, 291-296
- Chen, J., Chan, W., Katz, J., & Christiani, D. (2005) Occupational and personal factors associated with acquired lumbar spondylolisthesis of urban taxi drivers. *Scand J Work Environ Health*, 31, 258-65.
- Chen, J., Chan, W., Katz, J., Chang, W. & Christiani, D. (2005) Occupational and personal factors associated with acquired lumbar spondylolisthesis of urban taxi drivers. *Scand J Work Environ Health*, 31, 258-65.
- Dalziel, J. & Job, S. (1997) Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in taxi drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 29, 489-494
- Dejours, C (1990) *Trabajo y desgaste mental. Una contribución a la psicopatología del trabajo*. Ed. Hvmánitas.
- Dessors, D y Guiho-Bailly, M (1998). *Organización del trabajo y salud*. Ed. Lumen Hvmánitas.
- Dessors, D y Moliner, P (1994). *La psicodinámica del trabajo*. Ediciones PIETTE del CONICET.
- Facey, M. (2003) The health effects of taxi driving: the case of visible minority drivers in Toronto. *Can J Public Health*, 94, 245, 246.
- Gulbay, B., Acican, T., Dogan, R., Baccioglu, A., Gullu E. & Karadag, G. (2003). *The evaluation of excessive daytime sleepiness in taxi drivers*. *Tuberks Toraks* 51, 385-9

- Guo-Ping, S. & Kan, Z. (2006) Effects of Driving Fatigue on Moods. *Chinese-Journal-of-Clinical-Psychology*, 14, 248-249.
- Guzman Vazquez, D. (2003). *Cronobiología, trabajo nocturno y salud: nuevos retos para un mundo industrializado*. Portal de los profesionales de la seguridad. Extraído el 24 de octubre, 2006 de [http://www.belt.es/expertos/Home\\_2\\_experto.asp](http://www.belt.es/expertos/Home_2_experto.asp).
- Hansen, Johnni; Raaschou-Nielsen, Ole; Molin Christensen, Jytte; Johansen, Inger; McLaughlin, Joseph K.; Lipworth, Loren; Blot, William J.; Olsen, Jorgen H. (2001). Cancer Incidence Among Danish Workers Exposed to Trichloroethylene. *Journal of Occupational & Environmental Medicine*. 43(2):133-139.
- Knauth, P. (1998) Horas de trabajo. En: Stellman, J.M. (Ed.). *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*. 4ta ed.. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- Knudsen, H., Ducharme, L. & Roman, P (2007) Job stress and poor sleep quality: Data from an American sample of full-time workers. *Social Science & Medicine* 64, 1997–2007.
- Lazarus, R.S y Folkman, S. (1984) *Stress, appraisal and coping*. New Cork: Springer-Verlag.
- Manini, P., De Palma, G., Andreoli, R., Poli, D., Mozzoni, P., Folesani, G., Mutti, A. & Apostoli, P. (2006) Environmental and biological monitoring of benzene exposure in a cohort of Italian taxi drivers. *Toxicology Letters*, Volume 167, 2, 1 142-151

- Magnusson ML, Pope MH, Wilder DG, Areskoug B. (1996) Are occupational drivers at an increased risk for developing musculoskeletal disorders?. *Spine*, 15;21(6):710-7.
- Nakano Y., Nakamura S., Hirata M., Harada K., Ando K., Tabuchi T., Matunaga I. & Oda H., (1998) Immune Function and Lifestyle of Taxi Drivers in Japan. *Industrial Health* 36, 32-39
- NIOH - U.S. Department of Health and Human Services, National Institute for Occupational Safety and Health, (1996) *Current Intelligence Bulletin 57: Violence in the Workplace-Risk Factors and Prevention Strategies*, Publication No. 96-100, Cincinnati, OH, 1996.
- Oliver, S., Peralta, M. y Piriz González, C. (2005) *Estrés laboral en conductores profesionales de taxi y remise de la ciudad de Mar del Plata*. Investigación de grado, Facultad de Psicología, UNMdP, Mar del Plata, Argentina.
- Peiró, J (2001) El estrés Laboral: Una perspectiva individual y colectiva. *Revista Prevención, Trabajo y Salud*, 13, 18-38.
- Redondo, A (1999) *La psicología, el mundo del trabajo y el rol del psicólogo*. Ficha interna de la cátedra psicología laboral. Facultad de Psicología, UNMdP, Mar del Plata, Argentina.
- Rodríguez-Jouvencel, M (2005). Apuntes sobre el trabajo nocturno. Portal lesionología y peritología forense. Extraído el 27 de octubre, 2006 de <http://www.peritajemedicoforense.com/jouvencel28.htm>.
- Sauter, S.L., Murphy, L.R., Hurrell y Levi, L. (1998) Factores psicosociales y de organización. En: Stellman, J.M. (Ed.). *Enciclopedia de salud y*

*seguridad en el trabajo*. 4ta ed.. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Taylor, A. & Dorn, L. (2006). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among profesional drivers: The Contribution of Physical Inactivity. *Annual Review of Public Health*, 27: 371-391.

Ubeda Asensio, R. (2006) Trabajo a turnos: efectos medico-patológicos. Ministerio de trabajo y asuntos sociales de España. Extraído el 24 de octubre, 2006 de [http:// www.mtas.es/insight/ntp/ntp\\_260.htm](http://www.mtas.es/insight/ntp/ntp_260.htm)

Zagury E, Le Moullec & Momas I. (2000) Exposure of Paris taxi drivers to automobile air pollutants within their vehicles. *Occup Environ Med*; 57:406-410