



ANEP



UTU

DIRECCIÓN GENERAL
DE EDUCACIÓN
TÉCNICO PROFESIONAL



TÍTULO DE LA TESINA

**ESTRÉS LABORAL Y SINIESTRALIDAD VIAL DE TRABAJADORES
DE EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MONTEVIDEO EN
2025**

PARA OPTAR

EL TÍTULO DE INGENIERO TECNOLÓGICO PREVENCIONISTA

PRESENTADO POR:

TNLGO. PREV. JENNIFER GONZÁLEZ

TUTOR:

PROF. TÉC. PREV. VICENTE CATAROZZI

ORIENTADOR TÉCNICO EXTERNO:

MATHIAS ALFONSO

MONTEVIDEO, URUGUAY

2025

INDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
1.1 Descripción de la situación problemática	5
1.2 Formulación del problema o pregunta de investigación	7
1.3 Objetivos de la investigación	7
1.3.1 <i>Objetivo General</i>	7
1.3.2 <i>Objetivos Específicos</i>	8
1.4 Justificación de la investigación	8
1.4.1 <i>Importancia de la investigación</i>	9
1.4.2 <i>Viabilidad de la investigación</i>	10
1.5 Limitaciones	11
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	12
2.1 Antecedentes de la investigación	12
2.1.1 <i>Antecedentes</i>	12
2.2 Bases teóricas	17
2.2.1 <i>Estrés Laboral</i>	17
2.2.2 <i>Siniestralidad vial</i>	18
2.3 Definición de términos básicos	20
2.3.1 Estrés laboral	20
2.3.2 Condiciones de trabajo	21
2.3.3 Relacionamento interpersonal	21
2.3.4 Recorrido en barrios peligrosos	21
2.3.5 Siniestralidad vial	21
2.3.6 Mantenimiento de la flota	22
2.3.7 Sobrecarga de pasajeros	22
2.3.8 Seguridad laboral	22
2.4 Hipótesis	23
2.4.1 Hipótesis de la investigación.	23
2.5 Variables	23
CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO	26
3.1 Nivel y diseño de investigación	26

3.2 Población y muestra.....	27
3.3 Recolección de datos y organización de la información	28
3.3.1 Descripción de técnicas e instrumentos.....	29
3.3.1.1 Encuesta	29
3.3.1.2 Observación.....	30
3.3.1.3 Entrevista	30
3.3.2 Validación de instrumentos.....	31
3.3.3 Uso de los instrumentos.....	32
3.4 Organización de la información.	33
3.5 Cronograma efectivo de actividades.....	34
3.6 Presupuesto	35
CAPITULO IV. ANÁLISIS DE LOS DATOS	36
4.1 Encuesta.....	36
4.2 Observación	49
4.3 Entrevista.....	50
4.3 Estrategia de integración de enfoques	51
CAPITULO V. RESULTADOS.....	52
5.1 Encuesta.....	52
5.2 Observación	53
5.3 Entrevista.....	54
CAPITULO VII. CONCLUSIONES.....	60
CAPITULO VIII. RECOMENDACIONES	63

RESUMEN

El presente trabajo analiza la influencia del estrés laboral en la siniestralidad vial de los trabajadores del transporte público de Montevideo en el año 2025, abordando la problemática desde una perspectiva que contempla tanto factores psicosociales y organizacionales vinculados a la salud de los conductores como a la seguridad vial.

La investigación presenta un alcance explicativo, con un diseño de campo no experimental, de corte transversal y enfoque mixto. Para la recolección de datos se emplearon técnicas cuantitativas y cualitativas, mediante encuestas, observación y entrevistas semiestructuradas.

La población estuvo conformada por 40 trabajadores del transporte público urbano, pertenecientes a dos empresas del sector y distribuidos en distintos turnos laborales.

Los resultados muestran una relación significativa entre el estrés laboral y la siniestralidad vial. Se identifica que condiciones de trabajo desfavorables, dificultades en el relacionamiento interpersonal y recorridos por barrios peligrosos incrementan los niveles de estrés y los riesgos para la seguridad vial. Asimismo, la sobrecarga de pasajeros y la percepción de inseguridad laboral intensifican el desgaste físico y emocional de los conductores.

Se concluye que el estrés laboral constituye un factor relevante en la siniestralidad vial, lo que refuerza la necesidad de implementar estrategias preventivas orientadas a mejorar las condiciones de trabajo, gestionar los riesgos psicosociales y promover entornos laborales más seguros y saludables.

Palabras clave: estrés laboral, siniestralidad vial, transporte público, condiciones de trabajo, seguridad laboral.

ABSTRACT

This study analyzes the influence of work-related stress on road traffic accidents among public transport workers in Montevideo in 2025, addressing the issue from a perspective that considers both psychosocial and organizational factors related to drivers' health and road safety.

The research adopts an explanatory scope, with a non-experimental field design, a cross-sectional approach, and a mixed-methods framework. Data collection was carried out using quantitative and qualitative techniques, including surveys, observation, and semi-structured interviews, applied to a sample of 40 urban public transport workers from two companies in the sector, working across different shifts.

The results show a significant relationship between work-related stress and road traffic accidents, indicating that unfavorable working conditions, difficulties in interpersonal relationships, and routes through high-risk neighborhoods increase stress levels and road safety risks. Additionally, passenger overcrowding and the perception of job insecurity intensify the physical and emotional strain experienced by drivers.

It is concluded that work-related stress constitutes a relevant factor in road traffic accidents, highlighting the need to implement preventive strategies aimed at improving working conditions, managing psychosocial risks, and promoting safer and healthier work environments.

Keywords: work-related stress; road traffic accidents; public transport; working conditions; occupational safety.

INTRODUCCIÓN

El transporte público urbano cumple un rol fundamental en la movilidad de la ciudad de Montevideo, siendo los conductores actores clave en la seguridad vial a la hora de manejar los coches y en la calidad del servicio brindado. No obstante, esta actividad laboral se desarrolla en un contexto de elevadas exigencias físicas, cognitivas y emocionales, atravesado por factores como el tránsito congestionado, el cumplimiento estricto de horarios, la sobrecarga de pasajeros, los recorridos por barrios peligrosos y las dificultades en el relacionamiento interpersonal. Estas condiciones favorecen la aparición de estrés laboral, con posibles repercusiones en la salud de los trabajadores y en la ocurrencia de siniestros viales.

A partir de esta problemática, el presente trabajo tiene como objetivo general analizar la influencia del estrés laboral en la siniestralidad vial de los trabajadores de empresas de transporte público de Montevideo en el año 2025. La hipótesis que orienta el estudio sostiene que el estrés laboral incrementa la siniestralidad vial en este colectivo. La investigación es importante porque permite comprender cómo el estrés y otros factores psicosociales afectan la seguridad vial, aportando información que puede utilizarse para mejorar las condiciones laborales de los conductores y el servicio de transporte público.

El estudio presenta algunas limitaciones, entre las que se destacan la escasa bibliografía nacional sobre la temática, las dificultades de acceso a los trabajadores debido a los turnos rotativos y la carga laboral, así como la posible reticencia a brindar información. Estas limitaciones pueden restringir la generalización de los resultados, aunque no invalidan los hallazgos obtenidos para el contexto analizado.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación adopta un enfoque explicativo, con un diseño de campo no experimental, de corte transversal y enfoque mixto. Se emplearon técnicas cuantitativas y cualitativas, mediante encuestas, observación y

entrevistas semiestructuradas. La población estuvo conformada por trabajadores del transporte público urbano de Montevideo, y la muestra incluyó a 40 trabajadores pertenecientes a dos empresas del sector, distribuidos en distintos turnos laborales.

El trabajo se estructura en cinco capítulos.

Capítulo I presenta el planteamiento del problema, los objetivos y la justificación del estudio.

Capítulo II desarrolla el marco teórico y los antecedentes relevantes.

Capítulo III describe el diseño metodológico y las técnicas utilizadas.

Capítulo IV expone el análisis y los resultados obtenidos

Capítulo V presenta las conclusiones y recomendaciones orientadas a la prevención del estrés laboral y la siniestralidad vial en el transporte público.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la situación problemática

“El planteamiento del problema consiste en describir de manera amplia la situación objeto de estudio, ubicándola en un contexto que permita comprender su origen, relaciones e incógnitas por responder”. (Arias, 2012, pág. 42).

En el transporte público se identifica una gran preocupación en torno al estrés laboral de los conductores y su posible relación con la siniestralidad vial. La situación ideal sería aquella en la que los trabajadores desarrollan sus tareas en un entorno saludable, con adecuados niveles de descanso, condiciones laborales dignas y relaciones interpersonales armónicas. Sin embargo, al comparar esta situación ideal con la realidad observable, emergen múltiples problemáticas que inciden negativamente tanto en la calidad de vida de los trabajadores como en la seguridad vial.

Desde una mirada social, se percibe un deterioro en las relaciones interpersonales dentro del ámbito laboral. La presión constante por cumplir horarios estrictos, sumada a la falta de espacios de contención emocional y comunicación efectiva entre jerarquías y compañeros, genera un clima de tensión y aislamiento. Esta situación se diferencia con la ideal, en la cual el trabajo en equipo y el apoyo mutuo serían componentes clave para afrontar el estrés propio de la tarea.

En el plano económico, los salarios no siempre resultan acordes a la carga de responsabilidad que implica conducir unidades de transporte público en condiciones exigentes. A esto se suma el incremento de gastos personales asociados a la jornada laboral (como alimentación fuera del hogar o atención médica por afecciones vinculadas al estrés), lo cual profundiza el malestar y la sensación de desvalorización profesional. En una situación ideal, los ingresos y beneficios deberían ser suficientes para garantizar la estabilidad financiera y el bienestar del trabajador, mitigando así una de las principales fuentes de estrés.

La dimensión cultural también revela tensiones significativas. En muchas empresas persisten prácticas organizacionales arraigadas que priorizan el cumplimiento de la rutina operativa por sobre el bienestar del personal. Se normaliza el cansancio, los turnos extensos y la ausencia de pausas adecuadas, como parte de la “forma de hacer las cosas”. Esta cultura organizacional impide la adopción de nuevas formas de gestión más humanas y saludables, alejándose de un modelo ideal en el que se valore el equilibrio entre la productividad y la salud ocupacional.

Desde el enfoque normativo, si bien existen marcos legales y reglamentaciones que regulan los tiempos de descanso, la jornada laboral y las condiciones de trabajo en el transporte, la aplicación de estas normas muchas veces es débil o poco sistemática. En la práctica, los controles son escasos, y las sanciones frente al incumplimiento no siempre se concretan, lo cual contribuye a mantener condiciones laborales que favorecen el estrés y, en consecuencia, aumentan el riesgo de siniestros. En la situación ideal, las normativas deberían cumplirse rigurosamente y contar con mecanismos de control efectivos que garanticen su aplicación.

Por último, en lo científico y tecnológico, si bien se han desarrollado múltiples herramientas y estudios que permiten identificar factores de riesgo psicosocial y estrategias para mitigar el estrés laboral, su incorporación en las empresas del sector es aún limitada. Existen tecnologías aplicables a la gestión de horarios, monitoreo de fatiga y evaluación del estado físico y emocional del conductor que podrían reducir significativamente los riesgos, pero su implementación no ha sido prioritaria. La situación ideal implicaría un uso estratégico y ético de estos avances para prevenir accidentes y proteger la salud de los trabajadores.

A continuación, se menciona el planteamiento inicial del problema:
Siniestralidad vial de trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.

1.2 Formulación del problema o pregunta de investigación

Tal como lo señala Arias (2012) “Formulación del problema es la concreción del planteamiento en una pregunta precisa y delimitada en cuanto a espacio, tiempo y población.” (p. 41).

Tal como menciona Monje (2011) la pregunta de investigación debe tener una respuesta, por lo cual se debe aplicar necesariamente un método científico. En el presente trabajo se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo influye el estrés laboral sobre la siniestralidad vial de trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025?

1.3 Objetivos de la investigación

Según Arias (2012) “Objetivo de investigación es un enunciado que expresa lo que se desea indagar y conocer para responder a un problema planteado”. (p. 41).

En este trabajo de investigación se plantea un objetivo general y cinco objetivos específicos.

1.3.1 Objetivo General

“En una investigación el objetivo general constituye el logro que permita dar respuesta a la pregunta de investigación. Es un enunciado general que sintetiza las metas del estudio con sus partes y el efecto final que se espera alcanzar. Lo usual es que toda investigación tenga un solo objetivo general” (Monje, 2011, p. 69).

En el presente trabajo de investigación el objetivo general es el siguiente: Verificar cómo influye el estrés laboral sobre la siniestralidad vial de trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.

1.3.2 Objetivos Específicos

Como indica Arias (2012) “Los objetivos específicos indican con precisión los conceptos, variables o dimensiones que serán objeto de estudio. Se derivarán del objetivo general y contribuyen al logro de este” (p. 45).

Para realizar los cinco objetivos específicos (OE) primero se tomaron las dos variables del objetivo general (Estrés Laboral y Siniestralidad Vial). Luego se descomponen cada una de ellas para obtener las dimensiones.

Los cinco objetivos específicos son los siguientes:

Para la encuesta:

OE1- Verificar como las condiciones de trabajo influyen en la sobrecarga de los pasajeros

OE2- Verificar como el relacionamiento interpersonal influye en la seguridad laboral

OE3- Verificar como el recorrido en barrios peligrosos influye en la seguridad laboral

Para la observación:

OE4- Evaluar las conductas asociadas al estrés laboral y a la siniestralidad vial de los choferes del transporte público.

Para la entrevista:

OE5- Describir como se interpretan el estrés laboral y la siniestralidad vial.

1.4 Justificación de la investigación

Como cita Salinas y Cadenas (2009) “Dicho concepto hace referencia a la forma en que el investigador afirma la viabilidad del proyecto y su capacidad de significar un aporte para su disciplina” (p. 34).

Un trabajo académico no basta con decir qué se va a investigar, también es importante explicar por qué vale la pena hacerlo. La investigación debe tener un motivo real y aportar algo útil. Por eso, quien investiga necesita justificar que el tema elegido es relevante y necesario.

1.4.1 Importancia de la investigación

La investigación sobre el estrés laboral en los trabajadores del transporte público reviste gran importancia, ya que permite visibilizar una problemática que, en muchas ocasiones, es ignorada. Estos trabajadores desempeñan un rol fundamental en el funcionamiento diario de la sociedad, enfrentando exigencias físicas y psicológicas constantes.

El abordaje del vínculo entre el estrés laboral y la siniestralidad vial en las empresas de transporte público de Montevideo permitirá generar nuevo conocimiento empírico sobre cómo los factores psicosociales inciden en la seguridad vial. A partir de este estudio, se podrá desarrollar o adaptar técnicas de evaluación del estrés laboral aplicadas a trabajadores del transporte, así como procedimientos de detección temprana de conductas de riesgo derivadas del desgaste físico y mental. Este conocimiento permitirá también revisar y proponer mejoras en los métodos de gestión de personal, particularmente en lo que refiere a organización de turnos, condiciones de descanso y diseño de estrategias preventivas.

La relevancia del tema radica en que se trata de una problemática con impacto directo tanto en la salud de los trabajadores como en la seguridad de la población usuaria del sistema de transporte público.

Entre los principales beneficios se destaca la posibilidad de reducir los niveles de siniestralidad a través de una mejora en las condiciones de trabajo, lo que a su vez repercutirá en una mayor eficiencia del servicio, disminución de costos por accidentes, y una mejor imagen de las empresas del sector. Asimismo, se pueden prever beneficios en la

salud física y mental de los trabajadores, al promover entornos laborales más saludables y menos propensos al desgaste.

Los beneficiarios de este conocimiento son diversos. En primer lugar, los propios conductores y trabajadores del transporte público, quienes podrán acceder a mejores condiciones laborales y a una mayor protección de su salud. En segundo lugar, las empresas de transporte, que verán fortalecida su gestión interna y podrán reducir gastos asociados a licencias médicas, rotación de personal y accidentes. También se benefician los usuarios del transporte público, al contar con un servicio más seguro y confiable.

El beneficio se materializa en la posibilidad de intervenir de forma proactiva sobre las causas del problema, en lugar de actuar únicamente sobre sus consecuencias. A través de la identificación de riesgos, la aplicación de medidas correctivas y la creación de sistemas de monitoreo permanentes, se podrá construir un sistema de transporte más humano, sostenible y seguro para todos los actores involucrados.

1.4.2 Viabilidad de la investigación

Como indica Ortiz (2003) la viabilidad de la investigación “es el análisis de todos y cada uno de los posibles factores intervinientes desde el momento mismo que se inicia una investigación, tales como recursos humanos, materiales, económicos, etcétera” (p. 163).

Para poder desarrollar de forma correcta la siguiente investigación, es necesario contar con recursos como, por ejemplo: recursos humanos, económicos, materiales y tiempo.

Tiempo: Se debe disponer de horas semanales para poder hacer la investigación, entrevistas, observaciones, ir al lugar y elaborar el proyecto

Recursos humanos: Aquí se incluye el investigador, el tutor académico, el orientador externo, la población a investigar y los entrevistados.

Recursos materiales: Computadora, teléfono móvil, impresora y vehículo.

Recursos económicos: Pago de servicios de telefonía móvil e internet, materiales de oficina necesarios, combustible para el vehículo y boleto de transporte público para las observaciones.

1.5 Limitaciones

“Son obstáculos que eventualmente pudieran presentarse durante el desarrollo del estudio y que escapan del control del investigador”. (Arias, 2012, p. 106).

Una limitación sobre el estudio es la escasa bibliografía y trabajos de investigación sobre el tema a nivel nacional.

Dado a que los trabajadores suelen tener horarios rotativos puede resultar complejo acceder a un número suficiente de trabajadores dispuestos a completar las encuestas dentro de los plazos.

Puede suceder de que algunos trabajadores no comprendan adecuadamente ciertas preguntas

Algunos trabajadores pueden mostrarse reacios a participar por temor a represalias, por desinterés o por desconfianza hacia los fines de la investigación.

El ritmo de trabajo, la presión del tiempo y la falta de pausas adecuadas pueden dificultar que los conductores se tomen el tiempo necesario para responder encuestas o ser entrevistados.

Para la encuesta se utilizará un cuestionario elaborado en la plataforma Google, el obstáculo que puede aparecer es que los encuestados no envíen al investigador el cuestionario o que el mismo no esté completo.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

Según cita Arias (2012) “Los antecedentes reflejan los avances y el estado actual del conocimiento en un área determinada y sirven de modelo o ejemplo para futuras investigaciones” (p. 106).

A continuación, se describirán cinco trabajos de diferentes autores, los cuales aportarán elementos fundamentales para el desarrollo del presente trabajo de investigación.

2.1.1 Antecedentes

“Influencia de la salud mental en conductores de transporte público y accidentalidad de tránsito”. (Urrelo y Recalde, 2024)

El método que se desarrolló en la presente investigación, se apoyó en el enfoque cuantitativo, recurriendo a la tipología documental-bibliográfica, lo que permite establecer el análisis del objeto de estudio. Se adoptó la forma de revisión sistemática, una metodología teórica que busca reunir todo el conocimiento disponible sobre un área específica, en este caso, la relación entre la salud mental y los accidentes de tránsito en conductores de empresas de transporte público.

Los resultados de esta revisión sistemática proporcionan una visión general de la relación entre la salud mental y los accidentes de tránsito en conductores de empresas de transporte público interprovincial de personas, y pueden servir como base para futuras investigaciones y programas de intervención en salud mental y seguridad vial.

Se concluyó que, la mayoría de los conductores de transporte público son hombres. Aunque las mujeres presentan niveles más altos de ansiedad leve y moderada, las ocupaciones en el transporte público están dominadas por hombres. Es fundamental implementar políticas y programas de intervención que aborden tanto las condiciones laborales como la salud mental.

“Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de transporte público: una revisión sistemática”. (Arias-Meléndez et al, 2021)

El método que se desarrolló en la presente investigación, se apoyó en el enfoque mixto (Cualitativo y cuantitativo), nivel descriptivo, diseño documental, dimensión temporal transversal

Los resultados de esta revisión, resumen las principales quejas de este grupo de trabajadores, las cuales incluyen: horarios reducidos para las comidas, el cual puede asociarse al consumo de comidas poco saludables, con repercusiones significativas en la salud a corto y/o largo plazo. Consumo vinculado al sobrepeso y obesidad. Las extensas jornadas laborales, disminuyen el tiempo de recreación y descanso, además que merman la posibilidad de disponer de tiempos para realizar actividad física, contribuyendo al sedentarismo. Así mismo, la fatiga laboral que puede generarse por estas amplias jornadas, expone a los conductores de transporte público a accidentes de tráfico.

Otros resultados, señalan que los conductores están sometidos a riesgos físicos como vibraciones y ruido de motor. Condiciones ambientales poco favorables, que involucran la exposición a climas de calor o frío.

Los artículos revisados evidenciaron que los conductores de transporte público, presentan en general y a nivel global, condiciones de trabajo desfavorables con presencia de riesgos físicos y psicológicos. Lo que se ve manifestado en un inicio como un perfil de riesgo orientado al agotamiento y a las alteraciones nutricionales con desarrollo del síndrome metabólico. Condiciones que de no tratarse oportunamente progresan hasta el estrés laboral, alteraciones musculoesqueléticas y al padecimiento de múltiples enfermedades cardiovasculares.

Se recomienda que desde los programas ministeriales de salud o desde atención primaria, el equipo de salud ejecute programas de ayuda orientado al restablecimiento de la salud en conductores que sufren los problemas antes mencionados. Esto podría ser posible

promocionado la adherencia a un estilo de vida saludable o tratamiento integral, a modo de generar instancias para realizar intervenciones respecto al consumo de alimento, favorecer el descanso adecuado y tiempo de recreación. Con todo esto se podrían disminuir los accidentes de tránsito, las enfermedades crónicas no transmisibles, y las alteraciones osteomusculares. Finalmente, estos cambios mencionados permitirán obtener jornadas laborales dignas, reguladas, flexibles y sanas que permitan disminuir la sintomatología en los conductores.

“Organización y gestión en la prevención de riesgos psicosociales laborales en el transporte público urbano”. (Lara Satán, et al, 2020).

El método que se desarrolló en la presente investigación, se apoyó en el enfoque Cuantitativo, se utilizaron cuestionarios y análisis estadísticos para recopilar y evaluar datos. El nivel es Correlacional, el estudio busca establecer relaciones entre riesgos psicosociales, ansiedad, siniestralidad y socio demografía. El diseño es de campo, los datos fueron recopilados directamente de los conductores mediante cuestionarios y entrevistas. La dimensión temporal es transversal, la investigación se realizó en un periodo específico, durante el primer trimestre de 2019.

Los resultados también sugieren que el nivel de participación de los conductores en actividades relacionadas con la contratación de nuevos empleados, reorganización de áreas de trabajo e introducción de métodos de trabajo no es significativa y se caracteriza porque se limitan a recibir información o no participan en ellas. En cuanto al “tiempo de trabajo” se evidencia que los conductores trabajan sábados, domingos y feriados, en horarios diurnos y nocturnos. Además, muestran que el incumplimiento del tiempo obligatorio de descanso de 48 horas consecutivas es significativo. En referencia a la “carga de trabajo” se aprecia un riesgo asociado con los factores “presión de tiempo” y “esfuerzo de atención”; además, desarrollan su actividad laboral sin el apoyo constante de los miembros de su organización lo que puede incidir negativamente en la motivación y productividad.

Como conclusión los resultados de la investigación confirman que no se ha definido en el ámbito de la gestión de riesgos psicosociales, las responsabilidades del nivel gerencial de las operadoras y de su representante, tampoco se observa la existencia de instrumentos técnico-administrativos como manuales, procedimientos de trabajo, descripción de puestos que evidencien la implementación de la gestión de riesgos y riesgos psicosociales en la Organización

“Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público”. (Bonilla y Gafaro 2018)

El método que se desarrolló en la presente investigación es el enfoque cuantitativo, esto se evidencia mediante la recopilación de datos numéricos y el análisis estadístico para establecer relaciones entre las variables (condiciones laborales y riesgos psicosociales). El nivel es correlacional, el objetivo principal es examinar la relación o asociación entre las condiciones laborales y los riesgos psicosociales en los conductores de transporte público. Se busca determinar si existe una conexión estadística entre estas variables y la fuerza de esa conexión. La dimensión Temporal es transversal, los datos se recolectaron en un único momento en el tiempo. Se toma una "fotografía" de la situación de las condiciones laborales y los riesgos psicosociales de los conductores en un punto específico, sin seguimiento a lo largo del tiempo. El diseño se trata de una revisión bibliográfica, donde la información se obtiene de artículos científicos y trabajos de investigación, por lo tanto, estaríamos haciendo referencia a una investigación de tipo documental.

Como resultado de la investigación se encontró una asociación significativa entre las condiciones laborales y los riesgos psicosociales en los conductores de transporte público. Específicamente, se identificó que condiciones laborales desfavorables están relacionadas con mayores niveles de riesgos psicosociales en estos trabajadores. El estudio destaca la importancia de considerar las condiciones laborales como un factor relevante en la salud mental y el bienestar de los conductores de transporte público.

“El estrés y su relación con el rendimiento laboral en conductores de transporte público de la empresa Allin Group-Javier Prado S.A, Lima-2022”. (Rivas Tovalino, et al, 2022).

El método que se utilizó en la siguiente investigación es el enfoque Cuantitativo. El nivel es correlacional. La dimensión temporal transversal (el periodo de evaluación fue de junio a diciembre de 2021). El diseño es mediante estudio de campo ya que los datos se recolectaron directamente de los conductores de la empresa de transporte público.

Los resultados obtenidos señalaron que la mayor parte de conductores presentó estrés a nivel medio, un número considerable de conductores han presentado problemas relacionados al estrés debido a factores como mala ergonomía, largas jornadas laborales, lo cual ocasiona problemas como fatiga, riesgo disergonómico, y disminución en su desempeño laboral. se pudo reconocer que entre los factores más recurrentes que ocasionan estrés, se encuentran las largas jornadas laborales, problemas ergonómicos y tráfico, sin embargo, es importante considerar que esto podría variar de acuerdo al tipo de vehículo, de manera que sería conveniente realizar un estudio estratificado. El rendimiento de la tarea depende de diversos factores, siendo uno de los principales el estrés, sobre todo en este tipo de muestra, ya que la actividad de conductor de transporte público requiere no solo de habilidades para el manejo, sino la atención en la ruta, verificar si el vehículo no presenta fallas mecánicas, tratar con los pasajeros, el tráfico, malas pistas que generan retrasos en la ruta programada, etc.

Se concluye que los niveles de estrés de los conductores son bajos para un 15.7%, medio en 52.3% y 32% en un nivel alto, de la misma manera, los resultados del rendimiento laboral fueron en un 29.4% bajo, 51.8% medio y un 18.8% alto. Esto indica que existe relación entre el estrés y el rendimiento laboral en conductores de transporte público de la empresa Allin Group – Javier Prado S.A., Lima – 2022.

2.2 Bases teóricas

Como señala Arias (2012) "Las bases teóricas implican un desarrollo amplio de los conceptos y proposiciones que conforman el punto de vista o enfoque adoptado, para sustentar o explicar el problema planteado" (p.107).

A partir de lo anteriormente señalado, se presentan a continuación tres enfoques teóricos propuestos por distintos autores, los cuales abordan de manera específica cada una de las variables consideradas en este trabajo de investigación.

2.2.1 Estrés Laboral

En el trabajo sobre "Estrés Laboral y Ansiedad en Conductores de una Empresa de Transporte Público". (Nava Debernardi, 2019).

La autora reconoce que esta profesión, tanto por sus características como por la presión del tiempo, la responsabilidad en la seguridad de los pasajeros y la exposición a situaciones conflictivas, implica altos niveles de exigencia psicosocial. Se entiende que el estrés laboral es alto en este colectivo y que se puede manifestar a través de síntomas ansiosos, afectando el bienestar psicológico de los trabajadores. Es importante que se atiendan los efectos del entorno laboral sobre la salud mental de los conductores, diseñar estrategias preventivas y de intervención orientadas a mejorar el bienestar ocupacional y reducir los efectos negativos del estrés.

En el estudio desarrollado por Bravo y Nazar (2015) señalaron que más del 70% de los conductores presentó altos niveles de exigencias psicológicas con síntomas de ansiedad y depresión. También se observó la presencia de riesgo por manejo de dinero y la exposición a violencia laboral. Las autoras afirman que los riesgos psicosociales y las condiciones laborales adversas impactan de forma significativa en la salud física y mental de los conductores. Por esto se recomiendan la implementación de políticas preventivas, protocolos de intervención y estrategias organizacionales que favorezcan un entorno laboral más saludables en el ámbito del transporte público.

En el estudio realizado por Arias Gallegos, Mendoza del Solar y Masías Salinas (2013) consideran que el síndrome de burnout en conductores de transporte público se debe a una manifestación prolongada de estrés laboral debido a la demanda emocional, física y cognitiva. Tras un estudio evidenciaron niveles elevados de agotamiento emocional, alta despersonalización y baja realización personal. Estos resultados se deben a un desgaste profesional asociado a condiciones laborales intensas, como jornadas extensas, presión por itinerarios y trato continuo con usuarios exigentes o conflictivos. Los autores advierten que los niveles detectados de burnout reflejan un problema en las condiciones de trabajo de los conductores, lo cual exige acciones urgentes en materia de salud ocupacional. Se recomienda implementar programas enfocados en la gestión del estrés, reorganización de los tiempos de trabajo, y evaluación psicológica periódica de los trabajadores del transporte público, con el fin de prevenir riesgos psicosociales y promover entornos laborales saludables

2.2.2 Siniestralidad vial

El estudio realizado por Gómez Montoya y Cuartas-Arias (2020) da como resultado que el 80% de los conductores presentaban mala calidad del sueño, lo cual se relacionó con una mayor incidencia de accidentes. Algunos factores como la falta de capacitación formal, los turnos rotativos, el estrés laboral sostenido, y los malos hábitos de sueño fueron identificados como causas del riesgo de accidentes. Otros factores que mostraron relación con la siniestralidad son el estado civil, el nivel socioeconómico y la formación previa. Los autores enfatizan la necesidad de diseñar estrategias preventivas para mejorar los hábitos de sueño, optimizar la organización de los turnos laborales y fortalecer la capacitación continua de los conductores. Estas medidas podrían contribuir significativamente a reducir la accidentalidad vial, mejorando así la salud pública y la seguridad vial.

En la presente investigación de Morales Salazar (2018) se obtiene como resultado que el cumplimiento deficiente de las normas del servicio de transporte público incide de forma significativa en la inseguridad vial. Se identifica múltiples causas de la elevada

sinistralidad vial en la región, incluyendo el exceso de velocidad, imprudencia del conductor, ebriedad, deficiencias en la señalización, falta de fiscalización efectiva y precariedad en la infraestructura vial. El autor destaca la necesidad urgente de reforzar la gestión normativa del transporte público, implementando estrategias integrales de fiscalización, educación vial, renovación de flotas, y una articulación institucional efectiva. Además, se propone una revisión técnica y jurídica del marco normativo vigente, con el fin de fortalecer la cultura de cumplimiento normativo y reducir significativamente la tasa de siniestros viales, promoviendo así un sistema de transporte más seguro, eficiente y sostenible.

En esta investigación de Soto Espinoza (2023) muestra como resultados que los siniestros viales fatales se asocian significativamente con factores como la alta densidad poblacional, la presencia de centros atractores de viajes (comerciales, educativos y de salud), la existencia de población vulnerable (niños, adultos mayores y personas con discapacidad) y barrios de estratos socioeconómicos bajos y medios. Los peatones resultaron ser las principales víctimas fatales en estos entornos, pero esto no solo se debe a la expansión del transporte público masivo. Es por ello que se recomienda incorporar la seguridad vial en la planificación urbana y la gestión pública, priorizando intervenciones como la mejora de accesos peatonales, pero también difundir este tema para que llegue a todos los peatones sin importar la edad.

2.2.3 Postura

Estrés laboral: En términos generales se comparte la postura de los autores ya que estos mencionan que el estrés laboral en conductores de transporte público no es un tema aislado, sino que representa una manifestación derivada de condiciones laborales adversas y sostenidas en el tiempo. Esta problemática repercute tanto en la salud física como mental de los trabajadores, lo cual evidencia la necesidad de adoptar un enfoque preventivo. En este sentido, se considera importante crear programas de gestión, reorganización de las jornadas laborales, reorganización de los recorridos en barrios peligrosos, cumplir con la

normativa legal vigente en lo que tiene que ver con los descansos y estrategias que promuevan el bienestar ocupacional, con el fin de reducir los riesgos psicosociales y crear entornos de trabajo saludables en el ámbito del transporte público.

Siniestralidad vial: Al igual que el punto anterior en términos generales se comparte la postura de los autores, se concuerda con la perspectiva de que la siniestralidad vial constituye un problema de origen multifactorial. Entre ellos, destacan las condiciones personales y laborales de los conductores como la salud física y mental, la capacitación técnica, y la organización del trabajo, así como el débil cumplimiento y la escasa fiscalización de las normativas de tránsito. Se considera que la reducción de la accidentalidad en el transporte público requiere de un enfoque integral que contemple simultáneamente intervenciones individuales como programas de capacitación continua, mejoras en el marco normativo, mecanismos de fiscalización y control, planificación urbana segura. La implementación de este tipo de medidas no solo permitiría mejorar la seguridad vial, sino que también mejoraría la eficiencia del sistema de transporte público, especialmente en contextos urbanos donde la movilidad representa un factor crítico.

2.3 Definición de términos básicos

Tal como cita Arias (2012) los términos básicos “Consisten en dar el significado preciso y según el contexto a los conceptos principales, expresiones o variables involucradas en el problema y en los objetivos formulados.”

A continuación, se definirán los conceptos fundamentales, las variables y dimensiones del presente trabajo de investigación.

2.3.1 Estrés laboral

“Es una de las consecuencias de la exposición a riesgos psicosociales. Concretamente se genera debido a una situación laboral en la que se dan unas condiciones psicosociales desfavorable. El estrés laboral es la respuesta, física y emocional, a un

desequilibrio entre las exigencias percibidas y las capacidades de un individuo para hacer frente a esas exigencias”. INSST (S/F)

2.3.2 Condiciones de trabajo

“Las condiciones de trabajo comprenden un amplio conjunto de factores que influyen en el bienestar de los trabajadores, incluyendo no solo los aspectos físicos del entorno de trabajo, sino también la organización del trabajo y las relaciones laborales.” OIT (2019)

2.3.3 Relacionamiento interpersonal

El relacionamiento interpersonal se refiere a la forma en que las personas se tratan y se comunican entre sí dentro de una organización. Involucra aspectos como el respeto, la confianza, la buena comunicación y la capacidad de trabajar en equipo. Mantener buenas relaciones con los compañeros ayuda a crear un ambiente de trabajo más agradable, mejora el trabajo en grupo y contribuye a que las tareas se realicen de manera más eficiente.

2.3.4 Recorrido en barrios peligrosos

Se entiende por recorrido en barrios peligrosos al trayecto que realizan los vehículos del transporte público por zonas donde existen mayores riesgos para la seguridad, tanto de los trabajadores (choferes) como de los pasajeros. Estos riesgos pueden incluir asaltos, agresiones, vandalismo o daños a las unidades, y suelen estar asociados a problemas sociales como la pobreza, la falta de presencia policial o el tráfico de drogas. En Uruguay, algunas líneas de ómnibus que atraviesan estos barrios requieren refuerzos de seguridad o modificaciones en sus rutas para proteger al personal y a los usuarios.

2.3.5 Siniestralidad vial

“La siniestralidad vial se refiere al conjunto de accidentes de tráfico que ocurren en una determinada área o periodo de tiempo, incluyendo tanto los daños materiales como las

lesiones o muertes causadas a las personas involucradas. Es un indicador fundamental para evaluar la seguridad vial y diseñar políticas de prevención”. OMS (S/F)

2.3.6 Mantenimiento de la flota

El mantenimiento de flota es el conjunto de acciones sistemáticas destinadas a conservar en óptimas condiciones operativas los vehículos o equipos móviles de una organización. Estas acciones incluyen inspecciones regulares, mantenimientos preventivos y correctivos, así como reparaciones necesarias, con el objetivo de garantizar la seguridad, mejorar el rendimiento y prolongar la vida útil, minimizando el tiempo de inactividad y los costos por fallas inesperadas.

2.3.7 Sobrecarga de pasajeros

La sobrecarga de pasajeros se refiere a la situación en la cual un vehículo de transporte público o privado excede el número máximo de pasajeros permitidos por su capacidad legal o técnica, lo que puede comprometer la seguridad, la comodidad y la estabilidad del vehículo, aumentando el riesgo de accidentes y afectando la integridad física de los usuarios.

2.3.8 Seguridad laboral

“La seguridad laboral se refiere al conjunto de medidas, normas y procedimientos establecidos para proteger la integridad física y mental de los trabajadores dentro del entorno de trabajo. Su objetivo principal es prevenir accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, promoviendo un ambiente seguro y saludable que contribuya al bienestar y productividad del trabajador”. OIT (2022)

2.4 Hipótesis

Según Arias (2012) “Hipótesis es una suposición que expresa la posible relación entre dos o más variables, la cual se formula para responder tentativamente a un problema o pregunta de investigación” (p. 47).

La hipótesis nula es la que niega lo supuesto en la hipótesis de investigación. (Arias, 2012, p. 53).

2.4.1 Hipótesis de la investigación.

La hipótesis de la investigación (Hi) que se plantea en el siguiente trabajo es: El estrés laboral incrementa la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.

2.4.2 Hipótesis nula

Ho- El estrés laboral no incrementa la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.

2.5 Variables

Como menciona Arias (2012) “Las variables de estudio pueden presentarse en un cuadro de operacionalización en el cual se especifiquen sus dimensiones e indicadores. Éstas pueden ser analizadas de forma independiente, en el caso de estudios descriptivos; o mediante un sistema, en investigaciones explicativas.” (p. 109).

En el presente trabajo de investigación se encuentran dos variables y de cada una de ellas se obtiene tres dimensiones de estudio estas son: Estrés laboral y siniestralidad vial.

Como dice Arias, en el presente trabajo de investigación se ha elaborado un cuadro de operacionalización de variables. Las dos variables de estudio son: Estrés laboral y Siniestralidad vial.

Estrés laboral, se descompone en tres dimensiones, condiciones de trabajo, relacionamiento interpersonal, recorrido en barrios peligrosos. Siniestralidad vial, se descompone en tres dimensiones, mantenimiento de la flota, sobrecarga de los pasajeros, seguridad laboral.

Figura 1

Operacionalización de variables – Estrés laboral

Cuadro de operacionalización de variables				
Variable	Dimensiones	Indicadores	Reactivos	Opciones de respuesta
Estrés Laboral	Condiciones de Trabajo	Percepcion de las demandas y recursos en el entorno laboral	1- ¿Considera que la cantidad de trabajo que se le asigna es manejable dentro de su horario laboral habitual?	5- Totalmente de acuerdo 4- De acuerdo 3- Ni en acuerdo ni en desacuerdo 2- En desacuerdo 1- Totalmente en desacuerdo
			2- ¿Dispone de los recursos y herramientas necesarias para realizar su trabajo de manera eficiente y sin contratiempos?	5- Siempre 4- Frecuentemente 3- A veces 2- Rara vez 1- Nunca
	Relacionamiento interpersonal	Calidad de las interacciones y el apoyo social en el trabajo.	3- ¿Cómo describiría la comunicación y el respeto que existe entre usted y sus compañeros de trabajo?	5- Excelente 4- Buena 3- Regular 2- Mala 1- Muy mala
			4- ¿Siente que recibe apoyo y comprensión por parte de sus superiores cuando enfrenta dificultades en su trabajo?	5- Siempre 4- Frecuentemente 3- A veces 2- Rara vez 1- Nunca
	Recorrido en barrios peligrosos	Percepción del nivel de riesgo y seguridad al transitar por zonas que usted considera peligrosas	5- ¿Qué tan seguro se siente al tener que conducir su unidad por barrios que usted considera peligrosos?	5- Siempre 4- La mayoría de veces sí 3- Algunas veces sí, algunas veces no 2- La mayoría de las veces no 1- Nunca
			6- ¿Con qué frecuencia percibe situaciones de riesgo o amenazas a su seguridad al realizar recorridos en barrios peligrosos?	5- Nunca 4- Rara vez 3- A veces 2- Frecuentemente 1- Siempre

Nota. La operacionalización de variables se utiliza para descomponer las variables (Estrés laboral).

Figura 2

Operacionalización de variables – Siniestralidad vial

Cuadro de operacionalización de variables				
Variable	Dimensiones	Indicadores	Reactivos	Opciones de respuesta
Siniestralidad Vial	Mantenimiento de la flota	Evaluación de la calidad y la regularidad del mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos	7- ¿Cómo calificaría el estado general de mantenimiento de la flota de vehículos que utiliza para trabajar?	5- Excelente 4- Buena 3- Regular 2- Mala 1- Muy mala
			8- ¿Con qué frecuencia experimenta problemas técnicos o fallas en los vehículos debido a la falta de mantenimiento adecuado?	5- Nunca 4- Rara vez 3- A veces 2- Frecuentemente 1- Siempre
	Sobrecarga de los pasajeros	Persepción del impacto de la cantidad excesiva de pasajeros en la seguridad y la eficiencia del servicio	9- ¿Considera que la cantidad de pasajeros que transporta habitualmente afecta negativamente la seguridad de la conducción?	1- Totalmente de acuerdo 2- De acuerdo 3- Ni en acuerdo ni en desacuerdo 4- En desacuerdo 5- Totalmente en desacuerdo
			10- ¿Con qué frecuencia percibe que la sobrecarga de pasajeros dificulta la correcta operación del vehículo (frenado, aceleración, maniobras)?	5- Nunca 4- Rara vez 3- A veces 2- Frecuentemente 1- Siempre
	Seguridad laboral	Evaluación de las medidas y condiciones implementadas para garantizar la seguridad de los trabajadores	11- ¿Qué tan satisfecho se encuentra con las medidas de seguridad laboral que se implementan en su lugar de trabajo?	5- Muy satisfecho 4- Satisfecho 3- Neutral 2- Insatisfecho 1- Muy insatisfecho
			12- ¿Se siente adecuadamente informado y capacitado sobre los procedimientos de seguridad y prevención de riesgos laborales?	5- Totalmente de acuerdo 4- De acuerdo 3- Ni en acuerdo ni en desacuerdo 2- En desacuerdo 1- Totalmente en desacuerdo

Nota. La operacionalización de variables se utiliza para descomponer las variables (Siniestralidad vial).

CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO

Indica Arias (2012) “La metodología del proyecto incluye el tipo o tipos de investigación, las técnicas y los instrumentos que serán utilizados para llevar a cabo la indagación. Es el “cómo” se realizará el estudio para responder al problema planteado.” (p. 110).

3.1 Nivel y diseño de investigación

El presente trabajo de investigación fue de alcance explicativo. Según Cita Hernández et al. (2014)

“Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables.” (p. 95).

El diseño que se utilizó fue de campo (no experimental), de dimensión temporal transversal y de enfoque mixto, siendo este el que integra los enfoques cuantitativos y cualitativos.

Como menciona Arias (2012), “La investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna, es decir, el investigador obtiene la información, pero no altera las condiciones existentes.” (p. 31)

Tal como menciona Hernández et al. (2014) “Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único.

Por último, decimos que es de enfoque mixto. Siguiendo con Hernández et al. (2014) “El enfoque mixto de la investigación, que implica un conjunto de procesos de recolección,

análisis y vinculación de datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio o una serie de investigaciones para responder a un planteamiento del problema.” (p. 532).

Para la obtención de los datos cuantitativos se emplearon la encuesta y la observación estructurada, mientras que los datos cualitativos se recopilaban mediante una entrevista semiestructurada.

3.2 Población y muestra

Para Monje (2011) la población de estudio es “el conjunto de elementos que presentan una característica o condición común que es objeto de estudio” (p. 124).

La muestra estuvo conformada por 40 trabajadores pertenecientes al sector del transporte urbano, quienes desarrollan sus actividades laborales en tres turnos diferentes (matutino, vespertino y nocturno) y en dos empresas distintas del mismo rubro. La selección de los participantes se realizó con el propósito de obtener una representación equilibrada de las distintas condiciones laborales y horarios en los que se desempeñan los conductores del transporte público urbano.

Según Arias (2012), la muestra puede clasificarse según diversas tipologías. En este estudio, el tipo de muestra empleada fue no probabilística, de tipo intencional, dado que la selección de los participantes se realizó atendiendo a su disponibilidad, accesibilidad y pertinencia para aportar información relevante sobre las condiciones laborales y la siniestralidad vial en el sector.

La selección intencional permitió obtener una representación equilibrada de diferentes condiciones laborales, franjas horarias y características operativas de los conductores, asegurando así la pertinencia de los datos recopilados.

3.3 Recolección de datos y organización de la información

Señala Monje (2011) "El proceso de recolección de datos para una investigación se lleva a cabo mediante la utilización de métodos e instrumentos, los cuales se seleccionan según se trate de información cuantitativa o cualitativa." (p. 133)

Las técnicas empleadas para la recolección de datos, tanto de carácter cuantitativo como cualitativo, fueron la encuesta, la entrevista semiestructurada y la observación estructurada.

Encuesta: Se administró a través de la plataforma Google Forms, se envió vía WhatsApp a los trabajadores que estaban interesados en llenar la encuesta. Esta plataforma permite recopilar información de manera eficiente y garantizar el anonimato de los participantes, esto se explicó en la encuesta donde se pidió permiso para utilizar dichos datos. A medida que los trabajadores fueron respondiendo, la información era enviada automáticamente para descargar a una planilla Excel, los datos fueron codificados para poder descargarlos a Jamovi.

Observación directa: se seleccionaron dos choferes del transporte público como muestra, realizando las observaciones en diferentes franjas horarias y en zonas clasificadas como de alta peligrosidad.

Para este procedimiento se elaboró una lista de chequeo que incluyó comportamientos observables de los conductores durante el cumplimiento de su jornada laboral, con el fin de registrar de manera sistemática las conductas y condiciones presentes en el entorno de trabajo.

Entrevista semiestructurada: Se coordinó día y hora con cinco entrevistados, dicha entrevista llevaba un tiempo aproximado de 20 minutos. La encuesta se realizó con una guía de tópicos y preguntas para dirigir la misma, se pidió autorización para poder grabar y se le explicó que solo era para poder transcribirla con el fin de realizar un resumen conclusivo.

3.3.1 Descripción de técnicas e instrumentos

Señala Arias (2012) “Se entenderá por técnica de investigación, el procedimiento o forma particular de obtener datos o información”. (p, 67).

También para Arias (2012) “Un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo, o formato (en papel o digital), que se utiliza para obtener, registrar o almacenar información”. (p. 68).

Continuando con Arias (2012) “Las técnicas de recolección de datos son los distintas formas o maneras de obtener la información. Son ejemplos de técnicas, la observación, la encuesta, el análisis documental, análisis de contenido.” (p. 111)

Para la encuesta, se elaboró un formulario mediante la plataforma Google Forms, el cual fue enviado a la población objeto de estudio con el propósito de recopilar información de manera eficiente y accesible.

En cuanto a la observación estructurada, se empleó como instrumento una lista de verificación destinada a registrar conductas observables de los choferes durante el desarrollo de su jornada laboral.

Por su parte, para la entrevista semiestructurada, se diseñó una guía conformada por cinco tópicos que incluyeron preguntas orientadas a profundizar en las percepciones, experiencias y condiciones laborales de los participantes.

3.3.1.1 Encuesta

Arias (2012) “Se define la encuesta como una técnica que pretende obtener información que suministrara un grupo o muestra de sujetos acerca de si mismos, o en relación con un tema en particular.” (p. 72).

La finalidad del uso de esta herramienta fue recopilar datos. Con el propósito de dar respuesta a los tres primeros objetivos específicos planteados en este trabajo de investigación, se diseñó una encuesta compuesta por siete preguntas sociodemográficas y

doce preguntas específicas, de las cuales seis corresponden a la variable Estrés Laboral y seis a la variable Siniestralidad Vial.

Para la elaboración de estas últimas se realizó la operacionalización de las variables, lo que permitió definir de forma precisa los indicadores y dimensiones considerados (Ver figura 1 y figura 2).

La encuesta fue aplicada a 40 choferes del transporte público de Montevideo, mediante el uso de la plataforma digital Google Forms. Posteriormente, la información recolectada fue exportada a una planilla de Excel y procesada con el software estadístico Jamovi, a efectos de su análisis cuantitativo.

3.3.1.2 Observación

Según indica Arias (2012) “La observación estructurada es aquella que además de realizarse en correspondencia con unos objetivos, utiliza una guía diseñada previamente, en la que se especifican los elementos que serán observables.” (p. 70).

Se realizaron dos intervenciones observacionales, durante las cuales el investigador, mediante una lista de chequeo previamente elaborada, registró conductas y comportamientos asociados al estrés laboral y a la siniestralidad vial.

Las observaciones se efectuaron mientras los choferes del transporte público desarrollaban sus tareas habituales, con el fin de analizar su desempeño real de trabajo.

Objetivos específicos de la observación: Evaluar las conductas asociadas al estrés laboral y a la siniestralidad vial de los choferes del transporte público.

3.3.1.3 Entrevista

Según indica Hernández et al. (2014) “Las entrevistas semiestructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información.” (p. 403)

Abordando el quinto objetivo específico para darle cumplimiento en el presente trabajo de investigación OE5- Describir como se interpretan el estrés laboral y la siniestralidad vial, se elaboró una guía de entrevista semiestructurada compuesta por cinco tópicos con sus respectivas preguntas orientadoras.

Esta herramienta tuvo como finalidad profundizar en la percepción y experiencia de los actores clave, permitiendo clasificar y analizar los datos cualitativos aportados por los entrevistados, para posteriormente realizar una síntesis conclusiva sobre la temática abordada.

Los participantes de la entrevista fueron: Inspector de transporte público, Coordinador de personal y coches, delegado sindical, Tecnólogo prevencionista, y Médico laboral.

Cada entrevista fue realizada de manera presencial, en diferentes días y horarios, y grabada con autorización de los participantes, con el propósito de garantizar la fidelidad del registro y permitir un análisis más detallado de las respuestas, conforme al enfoque propuesto por Monje (2011).

A partir del contenido obtenido en cada tópico, se efectuó un análisis individual y comparativo de las respuestas, del cual se derivó una conclusión general que integra las principales interpretaciones sobre la investigación de accidentes laborales y su impacto emocional en los choferes del transporte público

3.3.2 Validación de instrumentos

De acuerdo con Arias (2012), “lo fundamental es comprobar si el instrumento mide lo que se pretende medir, además de cotejar su pertinencia o correspondencia con los objetivos específicos y variables de la investigación. Este procedimiento puede ser realizado a través del juicio de expertos” (p. 135).

En consonancia con lo señalado por el autor, los instrumentos de recolección de datos fueron sometidos a un proceso de revisión por parte del docente tutor y de los compañeros de la carrera. Esta instancia de validación permitió identificar y corregir posibles dificultades vinculadas a la comprensión de los ítems y a la medición de las variables.

Por su parte, Monje (2011) sostiene que “es necesario que los instrumentos sean confiables, válidos y certeros. La confiabilidad se refiere a la capacidad del instrumento para arrojar datos o mediciones que correspondan a la realidad que se pretende conocer, o sea, la exactitud de la medición” (p. 165). Asimismo, el autor agrega que “la validez se refiere al grado en que un instrumento mide lo que se pretende medir. La forma de garantizar la validez de un instrumento es construirlo una vez que las variables han sido claramente especificadas y definidas” (p. 165).

En este sentido, con el propósito de verificar la claridad, coherencia y funcionalidad del cuestionario, el formulario fue compartido con un grupo de compañeros de clase, quienes lo completaron y devolvieron. Posteriormente, se realizó una puesta a punto colectiva en clase, donde se analizaron los resultados preliminares y se introdujeron las modificaciones necesarias antes de la aplicación definitiva del instrumento.

3.3.3 *Uso de los instrumentos*

Los distintos instrumentos fueron empleados para llevar a cabo las diversas técnicas de recolección de datos.

El cuestionario se diseñó mediante la plataforma Google Forms, lo que facilitó compartirla en forma online, permitiendo la actualización automática de las respuestas en tiempo real. Posteriormente, la información recolectada se exportó a una planilla de Excel y luego se incorporó al software estadístico Jamovi para su análisis. Los participantes completaron la encuesta a través de dispositivos móviles o computadoras, de forma

completamente anónima. Además, al inicio del instrumento se incluyó una cláusula mediante la cual los informantes otorgaban su consentimiento para el uso de los datos aportados en el marco de la presente investigación.

La observación fue ejecutada por el investigador, empleando una lista de cotejo con el propósito de registrar conductas y comportamientos de los conductores del transporte público, vinculados con el estrés laboral y la siniestralidad vial.

En cuanto a la entrevista, esta se realizó de manera presencial y fue grabada mediante un dispositivo móvil para su posterior transcripción. Se elaboró una lista de chequeo compuesta por cinco tópicos y sus respectivas preguntas, lo que permitió orientar el desarrollo de la entrevista. Esta herramienta facilitó la organización y clasificación de la información proporcionada por los entrevistados, posibilitando la elaboración de un resumen conclusivo sobre la temática abordada.

3.4 Organización de la información.

Como indica Monje (2011) “La estadística permite recolectar, analizar, interpretar y presentar la información que se obtiene en el desarrollo de una determinada investigación” (pág. 29)

Los datos recolectados fueron analizados minuciosamente antes de su utilización, con el propósito de verificar su fidelidad y representatividad. Una vez verificados, se procedió a la codificación correspondiente para su incorporación en los programas estadísticos. En este proceso se emplearon las herramientas Microsoft Excel y el software Jamovi.

La información obtenida fue presentada mediante gráficos, tablas y descripciones textuales, según correspondía a cada tipo de resultado.

En cuanto al análisis estadístico, la estadística inferencial permitió estimar parámetros poblacionales a partir de la muestra seleccionada y realizar las pruebas de hipótesis. Para ello, se aplicó el coeficiente de correlación de Pearson (r), un método estadístico paramétrico disponible en Jamovi, que posibilita medir la fuerza y dirección de la relación lineal entre dos variables numéricas. Este coeficiente puede oscilar entre -1 y +1, tal como lo señala Monje (2011).

Respecto al análisis cualitativo, los datos provenientes de las entrevistas fueron sintetizados en un resumen conclusivo. La tabla elaborada para este fin contiene columnas donde se detallan los tópicos abordados, la información resumida aportada por los entrevistados y un resumen final, construido a partir de la comparación e interpretación de las respuestas obtenidas.

3.5 Cronograma efectivo de actividades

Para la realización del presente trabajo de investigación se elaboró un cronograma de actividades, asignando tiempos específicos a cada una de ellas con el fin de asegurar la trazabilidad del proceso. Este cronograma permitió una mejor planificación y visualización de las tareas programadas, así como del tiempo previsto para su ejecución.

Figura 3

Cronograma de actividades

Actividades	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Elección del tema y búsqueda de Antecedentes										
Planteo del problema										
Matriz de consistencia										
Marco Teórico										
Marco Metodológico										
Primer entrega del proyecto										
Revisión del proyecto										
Técnicas de recolección de datos										
Encuestas										
Entrevistas										
Observaciones										
Análisis de datos										
Resultados										
Discusión										
Conclusiones y recomendaciones										
Revisión final										
Entrega final										
Presentación de Tesina										

Nota: Planilla Excel. Tareas para la elaboración del trabajo de investigación, con sus respectivas fechas.

3.6 Presupuesto

Figura 4

Presupuesto de investigación

CATEGORIA	RECURSOS	IMPORTE MENSUAL	FINANCIACIÓN	IMPORTE TOTAL
Recursos Materiales	Internet	1600	Investigador	12800
	Papelería	950	Investigador	950
	Energía Eléctrica	2500	Investigador	20000
	Celular	800	Investigador	6400
	Combustible	3125	Investigador	25000
Recursos Humanos	Horas de investigación (21 horas semanales por 34 semanas)	1300	Investigador	166400
TOTAL GENERAL:				231550

Nota: Planilla Excel. Gastos para la elaboración de la tesina.

CAPITULO IV. ANÁLISIS DE LOS DATOS

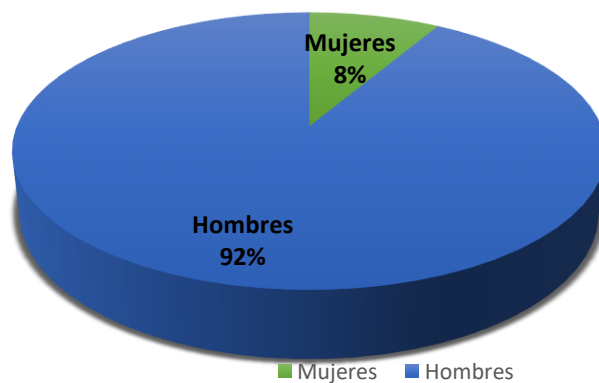
Proceso estadístico que consiste en categorizar, ordenar, manipular y resumir los datos de una investigación para contestar las preguntas planteadas en ella. El propósito del análisis es reducir los datos a una forma entendible e interpretable, de tal manera que las relaciones de los problemas de la investigación puedan estudiarse y evaluarse. (Ortiz, 2003 p. 14).

4.1 Encuesta

4.1.1 Análisis de datos sociodemográficos - Características de la población de estudio

Figura 5

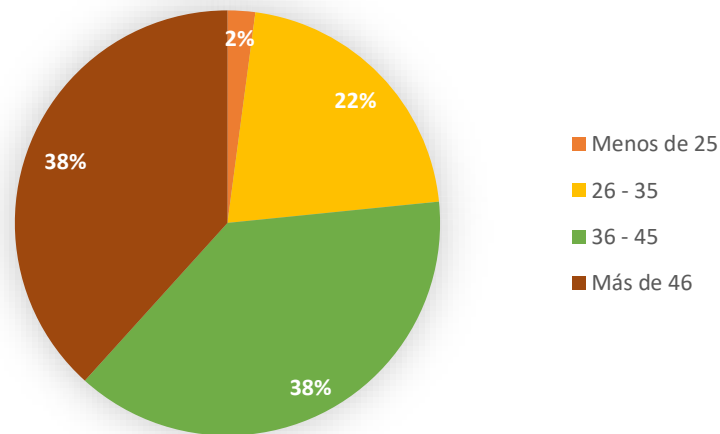
Sexo



Nota: Esta distribución entre hombres y mujeres refleja la marcada predominancia del sexo masculino en el sector del transporte urbano.

Figura 6

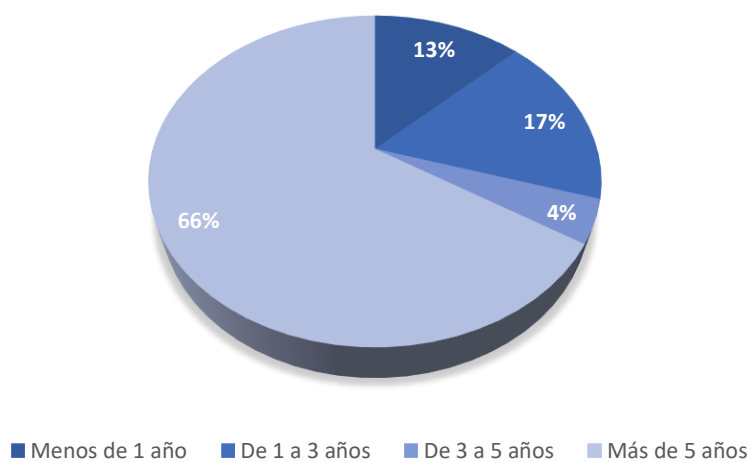
Edad



Nota: En la presente muestra, los resultados indican que la mayoría de los conductores del transporte urbano encuestados pertenece a grupos etarios adultos, con una mayor concentración en las franjas de edad más avanzadas.

Figura 7

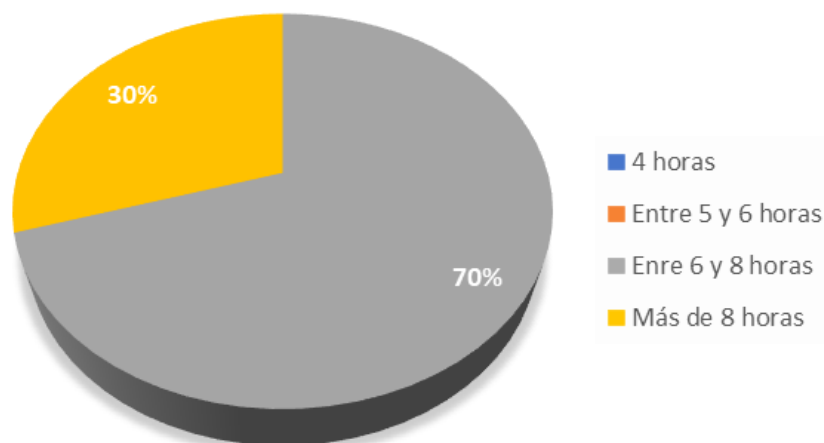
Antigüedad laboral



Nota: La mayoría de los trabajadores tiene más de cinco años de antigüedad, lo que evidencia estabilidad laboral y amplia experiencia en el sector.

Figura 8

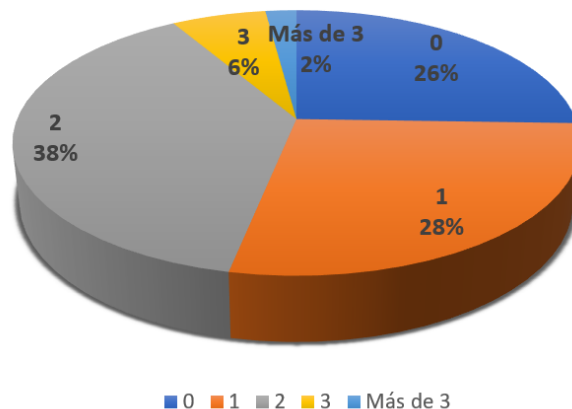
Horas trabajadas por día



Nota: En la muestra analizada se observa que los trabajadores presentan extensas jornadas laborales, lo que refleja una alta carga horaria en el desempeño de la actividad.

Figura 9

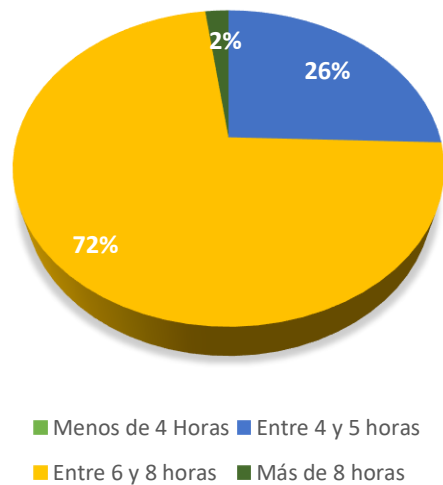
Hijos a cargo



Nota: Esto muestra una distribución familiar relativamente estable.

Figura 10

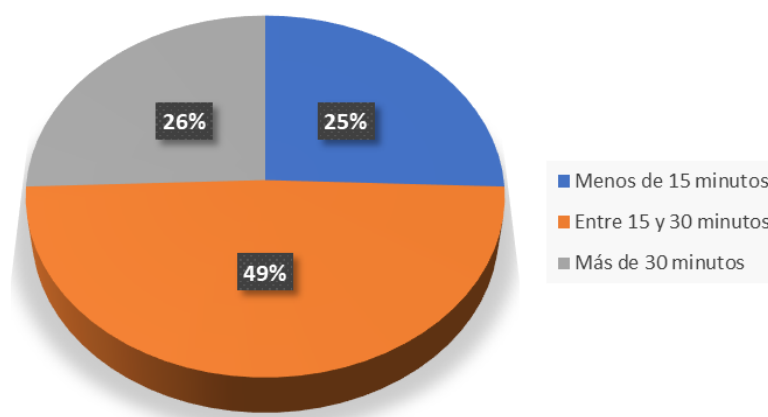
Horas de sueño por día



Nota: Predominan las jornadas de 6 a 8 horas, lo que refleja la carga laboral habitual en el sector.

Figura 11

Descanso dentro de la jornada laboral



Nota: En la muestra analizada se observa que la mayoría de los trabajadores dispone de un tiempo de descanso moderado durante la jornada laboral, mientras que una menor proporción cuenta con pausas más breves o prolongadas.

4.1.2 Correlación de Variables

Tabla 1

Matriz de Correlación de variables

Matriz de Correlaciones

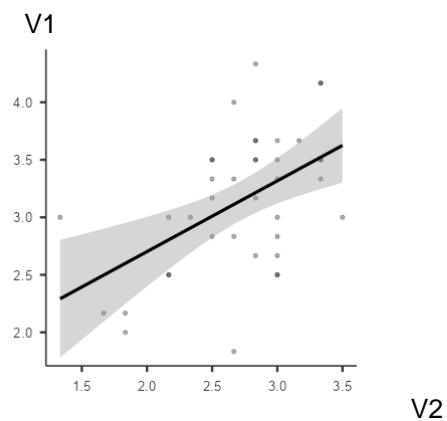
Matriz de Correlaciones

		Estrés Laboral	Siniestralidad Vial
Estrés Laboral	R de Pearson	—	
	gl	—	
	valor p	—	
Siniestralidad Vial	R de Pearson	0.506 **	—
	gl	37	—
	valor p	0.001	—

Nota. * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

Figura 12

Grafica de Matriz de correlación



Nota: Elaboración programa estadístico Jamovi. Grafica de dispersión de la correlación de las variables (Estrés laboral – Siniestralidad vial).

Tabla 2

Regresión Lineal

Medidas de Ajuste del Modelo

Modelo	R	R ²
1	0.506	0.256

Tabla 3

Predictor

Coeficientes del Modelo - V2

Predictor	Estimador	EE	t	p
Constante	1.471	0.476	3.09	0.004
v1	0.615	0.173	3.57	0.001

Nota: Programa estadístico Jamovi. Regresión Lineal

$$Y = a + bx$$

$$\text{Siniestralidad Vial} = 1,471 + 0,615 (\text{Estrés Ocupacional})$$

4.1.3 Correlación de Dimensiones

Tabla 4

Condiciones de trabajo – Sobrecarga de pasajeros

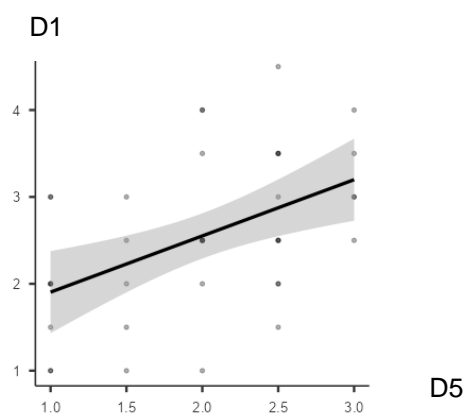
Matriz de Correlaciones

Matriz de Correlaciones		D1	D5
D1	R de Pearson	—	
	gl	—	
	valor p	—	
D5	R de Pearson	0.480 **	—
	gl	37	—
	valor p	0.002	—

Nota. * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

Figura 13

Grafica de dispersión de dimensiones



Nota: En la muestra analizada se observa una relación positiva entre las variables, reflejada en la pendiente ascendente de la línea de regresión. Esto sugiere que el incremento en una variable se asocia con un aumento proporcional en la otra.

Tabla 5

Regresión Lineal

Medidas de Ajuste del Modelo

Modelo	R	R ²
1	0.480	0.230

Tabla 6

Predictor

Coeficientes del Modelo - D5

Predictor	Estimador	EE	t	p
Constante	1.257	0.410	3.07	0.004
D1	0.647	0.194	3.33	0.002

Nota: Programa estadístico Jamovi. Regresión Lineal

$$Y = a + bx$$

D1 – Condiciones de Trabajo = 1,257+ 0,647 D5 (Sobrecarga de pasajeros)

Tabla 7

Relacionamiento interpersonal – Seguridad laboral

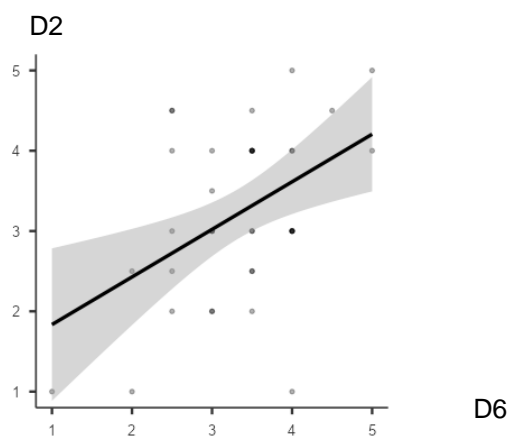
Matriz de Correlaciones

Matriz de Correlaciones		D2	D6
D2	R de Pearson	—	
	gl	—	
	valor p	—	
D6	R de Pearson	0.457 **	—
	gl	37	—
	valor p	0.003	—

Nota. * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

Figura 14

Grafica de dispersión de dimensiones



Nota: En la muestra analizada se observa una relación positiva entre las variables, reflejada en la pendiente ascendente de la línea de regresión, lo que indica que el aumento en una variable se asocia con un incremento en la otra.

Tabla 8

Regresión Lineal

Medidas de Ajuste del Modelo

Modelo	R	R ²
1	0.457	0.209

Tabla 9

Predictor

Coeficientes del Modelo - D6

Predictor	Estimador	EE	t	p
Constante	1.242	0.651	1.91	0.064
D2	0.593	0.190	3.12	0.003

Nota: Programa estadístico Jamovi. Regresión Lineal

$$Y = a + bx$$

D2 – Relacionamento Interpersonal = 1,257+ 0,647 D6 (Seguridad Laboral)

Tabla 10

Recorrido en barrios peligrosos – sobrecarga de los pasajeros

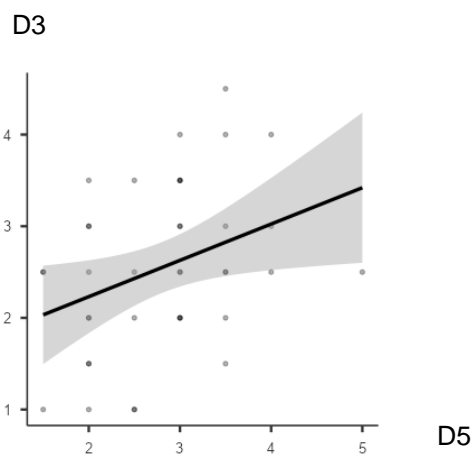
Matriz de Correlaciones

Matriz de Correlaciones		D3	D5
D3	R de Pearson	—	
	gl	—	
	valor p	—	
D5	R de Pearson	0.352 *	—
	gl	37	—
	valor p	0.028	—

Nota. * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

Figura 15

Grafica de dispersión de dimensiones



Nota: La gráfica muestra una relación positiva entre las variables analizadas, donde se observa que a medida que aumenta una de ellas, también tiende a incrementarse la otra, tal como lo refleja la pendiente ascendente de la línea de regresión.

Tabla 11

Regresión Lineal

Medidas de Ajuste del Modelo

Modelo	R	R ²
1	0.352	0.124

Tabla 12

Predictor

Coeficientes del Modelo - D5

Predictor	Estimador	EE	t	p
Constante	1.438	0.506	2.84	0.007
D3	0.396	0.174	2.28	0.028

Nota: Programa estadístico Jamovi. Regresión Lineal

$$Y = a + bx$$

D3 – Recorrido en barrios peligrosos = 1,257+ 0,647 D5 (Sobrecarga de pasajeros)

4.1.3 Correlación de Dimensiones

Tabla 13

Matriz de correlación de Pearson

Matriz de Correlaciones		D1	D2	D3	D4	D5	D6
D1	R de Pearson	—					
	gl	—					
	valor p	—					
D2	R de Pearson	0.242	—				
	gl	37	—				
	valor p	0.138	—				
D3	R de Pearson	0.406 *	-0.182	—			
	gl	37	37	—			
	valor p	0.010	0.268	—			
D4	R de Pearson	0.111	0.051	-0.014	—		
	gl	37	37	37	—		
	valor p	0.500	0.759	0.931	—		
D5	R de Pearson	0.480 **	0.093	0.352 *	0.163	—	
	gl	37	37	37	37	—	
	valor p	0.002	0.575	0.028	0.322	—	
D6	R de Pearson	0.214	0.457 **	0.144	0.037	0.216	—
	gl	37	37	37	37	37	—
	valor p	0.190	0.003	0.381	0.822	0.187	—

Nota. * p < .05, ** p < .01, *** p < .001

Nota: Programa estadístico Jamovi. Resultados de R de Pearson y valor de P

4.2 Observación

Figura 16

Conductas observables

LISTA DE CHEQUEO				
OBSERVADOR: Jennifer González				
FECHA: 13/10/25				
DÍA: Lunes				
HORA: 12:15				
VARIABLES	CONDUCTAS	SI	NO	APRECIACIONES
ESTRÉS LABORAL	Voz más alta o ademanes al hablar	x		Más que nada cuando se encuentra trancado el tránsito
	Movimientos bruscos o inquietos	x		
	Poca tolerancia a la espera	x		En este horario pico se nota
	Cambios constante de foco visual		x	
	Quejas sobre el trabajador		x	
	Temblores en manos		x	
	Omisión de paradas		x	
	Consumo de bebidas energizantes		x	No consumió ningún tipo de bebida
SINIESTRALIDAD VIAL	Signos de somnolencia		x	
	No respeta señales de tránsito		x	No se omitió ninguna señal en este recorrido
	Uso de celular		x	En ningún momento usó el celular
	Distracción con los pasajeros	x		En momentos determinados si
	Exceso de velocidad	x		En algunos lugares puntuales
	Adelantamiento indebido		x	
	Volumen elevado de la música		x	Volumen acorde
	Cinturón de seguridad (uso)		x	No se puso el cinto en ningún momento del recorrido

Nota: Planilla de Excel. Observación sobre comportamientos asociados a las variables de estudio (Estrés laboral – Siniestralidad vial) día 1

Figura 17

Conductas observables

LISTA DE CHEQUEO				
OBSERVADOR: Jennifer González				
FECHA: 20/10/25				
DÍA: Lunes				
HORA: 20:20				
VARIABLES	CONDUCTAS	SI	NO	APRECIACIONES
ESTRÉS LABORAL	Voz más alta o ademanes al hablar		x	En este horario el tránsito es más tranquilo
	Movimientos bruscos o inquietos		x	
	Poca tolerancia a la espera	x		Existe más tolerancia
	Cambios constante de foco visual		x	
	Quejas sobre el trabajador		x	
	Temblores en manos		x	
	Omisión de paradas		x	
	Consumo de bebidas energizantes		x	No consumió ningún tipo de bebida
SINIESTRALIDAD VIAL	Signos de somnolencia		x	
	No respeta señales de tránsito		x	No se omitió ninguna señal en este recorrido
	Uso de celular		x	En ningún momento usó el celular
	Distracción con los pasajeros	x		En momentos determinados si
	Exceso de velocidad		x	
	Adelantamiento indebido		x	
	Volumen elevado de la música		x	Volumen acorde
	Cinturón de seguridad (uso)		x	No se puso el cinto en ningún momento del recorrido

Nota: Planilla de Excel. Observación sobre comportamientos asociados a las variables de estudio (Estrés laboral – Siniestralidad vial) día 2

$$\text{Valoración} = \text{SI} * 100 / \text{SI} + \text{NO} = \%$$

$$\text{Valoración Estrés laboral: } 4 * 100 / 16 = 25\%$$

$$\text{Valoración Siniestralidad vial: } 3 * 100 / 16 = 19\%$$

4.3 Entrevista

En la siguiente figura se muestra una síntesis de las entrevistas efectuadas. Al término de cada tema se incluye un resumen interpretativo elaborado a partir del análisis de las respuestas obtenidas de los participantes.

Figura 18

Análisis de entrevista

TÓPICOS	Inspector de calle	Coordinador de personal y coches	Delegado Sindical	Tecnólogo Prevencionista	Médica Laboral	RESUMEN CONCLUSIVO
CONDICIONES DE TRABAJO	Trabajo estresante por el tránsito y los conflictos con pasajeros, con descansos que dependan del servicio y que en horas pico a menudo no se cumplen.	Trabajo organizado pero estresante, con horarios estrictos y descansos limitados por el tránsito; en horas pico casi no hay pausas y el modelo cooperativo suma responsabilidades.	Las condiciones de trabajo no son saludables pero son aceptables. El estrés es mucho por el pasaje, tránsito y la sociedad en general.	Jornadas de 6 a 7 horas con vehículos de distinta calidad y tiempos ajustados que generan estrés; también falta capacitación ergonómica.	No hay mucho más para mejorar pero si hay acciones que se pueden hacer para mejorar esas condiciones de trabajo que tienen los conductores.	Las condiciones de trabajo son aceptables pero muy estresantes debido al tránsito, los pasajeros, los tiempos ajustados y la falta de pausas. Aunque no son críticas, aún se pueden implementar mejoras para reducir el estrés y hacer el trabajo más saludable.
RECORRIDO EN BARRIOS PELIGROSOS	Todas las zonas presentan riesgos, aunque algunas son más conflictivas; el apoyo del servicio 223 desde las 19 h brinda mayor seguridad.	Todas las zonas pueden presentar riesgo, se cuenta con el apoyo del servicio 222/223 y una comisión interna que acompaña y brinda seguridad, sobre todo desde la tarde y noche.	Aunque todos los barrios presentan riesgos, en los más estigmatizados se trabaja con mayor miedo por posibles robos, insultos o agresiones físicas.	La empresa cuenta con servicio 222 después de las 21 h en zonas de riesgo, aunque los choferes igualmente sienten estrés e inseguridad al ingresar a esos barrios.	Se debería brindar capacitación para actuar en situaciones de riesgo, lo que daría a los trabajadores más herramientas y reduciría el estrés.	Todas las zonas presentan riesgos y, pese al apoyo del 222/223, los conductores siguen sintiendo inseguridad, sobre todo en barrios conflictivos. Se requiere capacitación para actuar ante estos riesgos y reducir el estrés.
MANTENIMIENTO DE LA FLOTA	El mantenimiento es bueno, con talleres en dos turnos y controles de la intendencia. Los choferes revisan el coche al llegar y al dejarlo, denunciando cualquier falla.	El mantenimiento es bueno y se realiza por kilometraje. Si un coche se rompe, lo reemplazan por uno de retén. Los choferes revisan e informan fallas al inicio y al fin del turno.	El mantenimiento es correcto en toda la empresa.	Los ómnibus se revisan cada 15 días y en cada jornada; las fallas se informan y se reparan de inmediato. El taller opera 24 h y los choferes no pagan daños salvo negligencia.	El mantenimiento no genera estrés, pero sí influye en la siniestralidad, junto con factores como falta de sueño, apnea, y consumo de drogas o alcohol.	El mantenimiento es bueno y constante, con reparaciones rápidas y revisiones regulares. No genera estrés, aunque influye en la siniestralidad junto a factores propios del conductor.
SOBRECARGA DE PASAJEROS	Las horas pico generan mayor sobrecarga. El chofer decide hasta dónde cargar pasajeros y no está obligado a llenar el coche, el límite lo establece cada trabajador.	La sobrecarga ocurre principalmente en horas pico. El chofer decide hasta dónde cargar sin obligación de llenar el coche y ajusta según capacidad y horarios.	A veces es imposible respetar la capacidad máxima por la demanda; cuando el coche se llena se pierde visibilidad. Debería regularse, pero no es un tema sencillo.	El exceso de pasajeros genera estrés, dificulta la conducción y reduce la visibilidad. Algunos choferes limitan el ascenso por seguridad. No afecta el salario, aunque la empresa a veces quita asientos para aumentar la capacidad.	Nunca se consideró la sobrecarga como un riesgo, pero superar la capacidad máxima no es seguro para choferes, usuarios ni vehículo, que podría requerir más mantenimiento. Muchas personas ya normalizan estas situaciones y no sienten tanto estrés.	La sobrecarga de pasajeros se concentra en horas pico, aunque el chofer decide el límite, a veces la demanda supera la capacidad, afectando la visibilidad y la seguridad. La sobrecarga genera estrés y riesgos para todos, pero suele normalizarse pese a no ser una práctica segura.
SEGURIDAD LABORAL	Las terminales son seguras y cuentan con guardias nocturnos; ante incidentes se recurre al 911. Se realiza un estudio médico completo al ingreso, pero no hay presencia visible del médico laboral ni capacitaciones del prevencionista.	La labor es considerada segura gracias al apoyo de la comisión interna o la policía. Se realizan estudios de salud antes del ingreso, pero no hay capacitaciones del técnico prevencionista ni del médico laboral, cuya presencia es poco visible.	En la empresa tenemos una comisión de seguridad y salud sumado a rrhh tratan estos temas.	La empresa cumple con lo básico en seguridad y tiene un Técnico Prevencionista, pero faltan capacitaciones. Se hacen exámenes médicos de ingreso, aunque se necesita más inversión en confort, ergonomía y prevención.	La empresa cumple con lo básico en seguridad y tiene un Técnico Prevencionista, pero faltan capacitaciones. Se hacen exámenes médicos de ingreso, aunque se necesita más inversión en confort, ergonomía y prevención.	La seguridad es aceptable gracias al apoyo interno y externo. Se realizan estudios médicos pero falta presencia profesional (médico laboral y técnico prevencionista), capacitaciones y mayor inversión en ergonomía y prevención.

Nota: Planilla de Excel. Nota de entrevistados clasificados con resumen conclusivo de dichos participantes.

4.3 Estrategia de integración de enfoques

Según lo señalado por Batthyány y Cabrera (2011), existen tres estrategias principales para abordar la integración de los métodos investigativos cuantitativo y cualitativo: complementación, combinación y triangulación.

La complementación consiste en emplear ambos métodos sin buscar su convergencia, con el objetivo de explorar distintas dimensiones del fenómeno de estudio. La combinación, en cambio, busca que las fortalezas de un método compensen las debilidades del otro. Finalmente, la triangulación procura la integración de ambos enfoques para identificar coincidencias y convergencias en los resultados obtenidos.

El presente trabajo de investigación adopta la estrategia de complementación, siguiendo el planteamiento de los autores mencionados. Esta elección permite analizar el fenómeno desde múltiples perspectivas, aprovechando las potencialidades tanto del enfoque cuantitativo como del cualitativo. De este modo, se logra una comprensión más amplia y profunda del objeto de estudio, ya que cada método aporta información distinta que enriquece la interpretación global de los resultados, sin necesidad de buscar confirmaciones mutuas.

La integración de ambos enfoques representa una evolución en el campo de la investigación, al ofrecer un abordaje más completo y superar las limitaciones que presentan los métodos cuando se aplican de manera aislada. Asimismo, al incorporar elementos de convergencia y triangulación, se obtiene una visión más integral del fenómeno investigado y se incrementa la validez y solidez de los resultados alcanzados.

CAPITULO V. RESULTADOS

Según Monje (2011), el informe de investigación constituye la etapa final del proceso investigativo y refleja el esfuerzo desarrollado por el autor a lo largo del estudio. Esta fase resulta fundamental, ya que permite comunicar de manera clara y ordenada los resultados obtenidos. Su estructura puede variar dependiendo del tipo de publicación como tesis, artículo científico o informe académico; sin embargo, debe presentarse con un lenguaje preciso y accesible, de forma que el lector pueda emitir un juicio propio sobre el valor y la validez de los hallazgos (p. 210).

5.1 Encuesta

OE1 - Verificar como las condiciones de trabajo influyen en la sobrecarga de los pasajeros

ROE1 – Las condiciones de trabajo incrementan la sobrecarga de los pasajeros.

$$Y = a + bx$$

$$D1 - \text{Condiciones de Trabajo} = 1,257 + 0,647 D5 \text{ (Sobrecarga de pasajeros)}$$

Dado que la pendiente (0,647) es > 0 , y que $1 \leq x \leq 5$, se puede decir que:

Las condiciones laborales más desfavorables se asocian con una mayor sobrecarga, lo que refleja que el estrés y las exigencias del trabajo inciden en la saturación del servicio y pueden aumentar el riesgo de siniestralidad vial.

OE2 – Verificar como el relacionamiento interpersonal influye en la seguridad laboral

ROE2 – El relacionamiento interpersonal incrementa la seguridad laboral

$$Y = a + bx$$

$$D2 - \text{Relacionamiento Interpersonal} = 1,242 + 0,593 D6 \text{ (Seguridad Laboral)}$$

Dado que la pendiente (0,593) es > 0, y que $1 \leq x \leq 5$, se puede decir que:

Un ambiente laboral basado en la cooperación y el buen trato contribuye a reducir los niveles de estrés y los riesgos asociados a la siniestralidad vial dentro del transporte público.

OE3 – Verificar como el recorrido en barrios peligrosos influyen en la seguridad laboral

ROE3– El recorrido en barrios peligrosos incrementando la seguridad laboral.

$$Y = a + bx$$

D3 – Recorrido en barrios peligrosos = 1,438+ 0,396 D5 (Sobrecarga de pasajeros)

Dado que la pendiente (0,396) es > 0, y que $1 \leq x \leq 5$, se puede decir que:

A mayor exposición a barrios peligrosos, los conductores perciben mayores medidas y cuidados en materia de seguridad laboral, posiblemente debido al refuerzo de controles, acompañamiento policial o protocolos preventivos implementados en esos contextos.

El estrés laboral mostró una relación positiva con la siniestralidad vial. El estrés laboral explica el 26% de los siniestros, evidenciando que el cansancio y la presión laboral aumentan el riesgo de accidentes.

5.2 Observación

EO4 - Evaluar las conductas asociadas al estrés laboral y a la siniestralidad vial de los choferes del transporte público.

RO4 - Las conductas asociadas a la variable Estrés Laboral representan el (25%) del total de observaciones realizadas, por ejemplo, conductas físicas tales como movimientos bruscos o voz más alta al hablar. Mientras que las conductas asociadas a la Siniestralidad Vial representan el (19%) del total de observaciones realizadas como por ejemplo exceso de velocidad o distracción con los pasajeros.

5.3 Entrevista

EO5 - Describir como se interpretan el estrés laboral y la siniestralidad vial

RO5 - En conjunto, las condiciones laborales de los conductores del transporte público son funcionales, pero altamente estresantes, principalmente por el tránsito, la presión del tiempo y la interacción con los pasajeros. Aunque existen buenas prácticas de mantenimiento y apoyo en seguridad, persisten factores de riesgo vinculados a los recorridos en zonas peligrosas y la sobrecarga de pasajeros, que afectan tanto la seguridad como el bienestar del trabajador. Si bien la empresa cumple con controles técnicos y estudios médicos, se evidencia la necesidad de fortalecer la capacitación, la ergonomía y la prevención para reducir el estrés laboral y mejorar la seguridad vial (Figura 18).

CAPITULO VI. DISCUSIÓN

Según Hernández 2014 La discusión constituye una sección fundamental de la investigación, donde el autor no solo expone los resultados, sino que los interpreta y analiza, estableciendo su vinculación con el marco teórico y con las preguntas iniciales del estudio.

Se analizarán los resultados presentados en el capítulo anterior, con los hallazgos de cinco investigaciones de distintos autores, las cuales sirvieron de base teórica para el desarrollo del presente estudio.

Los resultados obtenidos en el trabajo de investigación de Rivas Tovalino señalaron que la mayor parte de conductores presentó estrés a nivel medio, un número considerable de conductores han presentado problemas relacionados al estrés debido a factores como mala ergonomía, largas jornadas laborales, lo cual ocasiona problemas como fatiga, riesgo disergonómico, y disminución en su desempeño laboral. Se pudo reconocer que entre los factores más recurrentes que ocasionan estrés, se encuentran las largas jornadas laborales, problemas ergonómicos y tráfico, sin embargo, es importante considerar que esto podría variar de acuerdo al tipo de vehículo, de manera que sería conveniente realizar un estudio estratificado. El rendimiento de la tarea depende de diversos factores, siendo uno de los principales el estrés, sobre todo en este tipo de muestra, ya que la actividad del conductor de transporte público requiere no solo de habilidades para el manejo, sino la atención en la ruta, verificar si el vehículo no presenta fallas mecánicas, tratar con los pasajeros, el tráfico, malas pistas que generan retrasos en la ruta programada, etc.

En comparación con este estudio previo, los resultados coinciden en que el estrés laboral es un factor central en la labor de los conductores del transporte público, vinculado al tránsito, los pasajeros y las largas jornadas. No obstante, este estudio amplía la perspectiva al incluir dimensiones como el recorrido en barrios peligrosos, la sobrecarga de pasajeros y el relacionamiento interpersonal, evidenciando mediante análisis estadístico que

estos factores también inciden en la seguridad y siniestralidad vial, reforzando la necesidad de mejorar las condiciones y el bienestar laboral.

Como resultado de la investigación de Bonilla y Gafaro se encontró una asociación significativa entre las condiciones laborales y los riesgos psicosociales en los conductores de transporte público. Específicamente, se identificó que condiciones laborales desfavorables están relacionadas con mayores niveles de riesgos psicosociales en estos trabajadores. El estudio destaca la importancia de considerar las condiciones laborales como un factor relevante en la salud mental y el bienestar de los conductores de transporte público.

Al comparar los resultados con la investigación citada, se observa una coincidencia en la relación entre las condiciones laborales y los factores psicosociales que afectan a los conductores del transporte público. Ambos estudios confirman que condiciones de trabajo desfavorables incrementan el estrés y los riesgos asociados al bienestar psicológico y la seguridad vial. Sin embargo, el presente estudio amplía esta perspectiva al incorporar otras dimensiones como es el recorrido en barrios peligrosos, la sobrecarga de pasajeros y el relacionamiento interpersonal, las cuales permiten comprender de manera más integral cómo los factores laborales inciden en la seguridad y el desempeño del conductor. Además, los análisis de correlación de Pearson aportan evidencia cuantitativa que refuerza la conexión entre el estrés laboral, la siniestralidad vial y las condiciones de trabajo.

Los resultados de la investigación de Lara Satán también sugieren que el nivel de participación de los conductores en actividades relacionadas con la contratación de nuevos empleados, reorganización de áreas de trabajo e introducción de métodos de trabajo no es significativa y se caracteriza porque se limitan a recibir información o no participan en ellas. En cuanto al “tiempo de trabajo” se evidencia que los conductores trabajan sábados, domingos y feriados, en horarios diurnos y nocturnos. Además, muestran que el incumplimiento del tiempo obligatorio de descanso de 48 horas consecutivas es

significativo. En referencia a la “carga de trabajo” se aprecia un riesgo asociado con los factores “presión de tiempo” y “esfuerzo de atención”; además, desarrollan su actividad laboral sin el apoyo constante de los miembros de su organización lo que puede incidir negativamente en la motivación y productividad. Como conclusión los resultados de la investigación confirman que no se ha definido en el ámbito de la gestión de riesgos psicosociales, las responsabilidades del nivel gerencial de las operadoras y de su representante, tampoco se observa la existencia de instrumentos técnico-administrativos como manuales, procedimientos de trabajo, descripción de puestos que evidencien la implementación de la gestión de riesgos y riesgos psicosociales en la Organización

En comparación con la investigación citada, ambos estudios coinciden en que los conductores del transporte público enfrentan condiciones laborales exigentes, marcadas por presión de tiempo, carga de trabajo y falta de apoyo organizacional, lo que incrementa los riesgos psicosociales y el estrés laboral. Sin embargo, el presente estudio amplía este enfoque al analizar cómo dichos factores impactan directamente en la seguridad y la siniestralidad vial, incorporando dimensiones como el recorrido en barrios peligrosos, la sobrecarga de pasajeros y el relacionamiento interpersonal. Además, mientras la investigación anterior resalta la ausencia de una gestión formal de riesgos psicosociales, los resultados actuales evidencian la necesidad de fortalecer la capacitación, la ergonomía y la prevención para mitigar el estrés y mejorar el bienestar de los conductores.

Los resultados en la investigación de Arias-Meléndez, resumen las principales quejas de este grupo de trabajadores, las cuales incluyen: horarios reducidos para las comidas, el cual puede asociarse al consumo de comidas poco saludables, con repercusiones significativas en la salud a corto y/o largo plazo. Consumo vinculado al sobrepeso y obesidad. Las extensas jornadas laborales, disminuyen el tiempo de recreación y descanso, además que merman la posibilidad de disponer de tiempos para realizar actividad física, contribuyendo al sedentarismo. Así mismo, la fatiga laboral que puede

generarse por estas amplias jornadas, expone a los conductores de transporte público a accidentes de tráfico. Otros resultados, señalan que los conductores están sometidos a riesgos físicos como vibraciones y ruido de motor. Condiciones ambientales poco favorables, que involucran la exposición a climas de calor o frío.

Al comparar los resultados del presente estudio con los hallazgos de Arias-Meléndez, se observa que ambos coinciden en que las exigentes condiciones laborales de los conductores generan fatiga, estrés y exposición a riesgos físicos, aumentando la probabilidad de accidentes. Mientras Arias-Meléndez enfatiza factores como las largas jornadas, la mala alimentación, el sedentarismo y la exposición a vibraciones y clima, este estudio amplía la perspectiva incorporando dimensiones como el recorrido en barrios peligrosos, la sobrecarga de pasajeros y el relacionamiento interpersonal, demostrando su influencia en la seguridad laboral y la siniestralidad vial. Ambos trabajos resaltan la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo, pero el presente estudio subraya además la importancia de fortalecer la capacitación, la ergonomía y la prevención, junto con un mayor apoyo institucional para reducir el estrés y promover el bienestar de los conductores.

Los resultados de la revisión de Urrelo y Recalde proporcionan una visión general de la relación entre la salud mental y los accidentes de tránsito en conductores de empresas de transporte público interprovincial de personas, y pueden servir como base para futuras investigaciones y programas de intervención en salud mental y seguridad vial.

Se concluyó que, la mayoría de los conductores de transporte público son hombres. Aunque las mujeres presentan niveles más altos de ansiedad leve y moderada, las ocupaciones en el transporte público están dominadas por hombres. Es fundamental implementar políticas y programas de intervención que aborden tanto las condiciones laborales como la salud mental.

En comparación con la investigación citada, ambos estudios coinciden en resaltar la relación entre la salud mental y la seguridad vial en los conductores del transporte público.

Mientras dicha revisión pone énfasis en la ansiedad y el bienestar psicológico como factores de riesgo, el presente estudio amplía la mirada hacia las condiciones laborales, el estrés ocupacional y su vínculo con la siniestralidad vial. Además, los resultados actuales destacan la influencia de factores organizacionales, como el recorrido en barrios peligrosos, la sobrecarga de pasajeros y el relacionamiento interpersonal, proponiendo la necesidad de políticas preventivas y programas de capacitación que promuevan tanto la salud mental como la seguridad en el trabajo. Otro aspecto relevante que coincide en ambos estudios es la composición de género de la muestra, ya que la mayoría de los conductores son hombres. En el cuestionario aplicado en este trabajo, dio un total de 40 participantes, donde únicamente 4 fueron mujeres.

CAPITULO VII. CONCLUSIONES

De acuerdo con Hernández (2014), las conclusiones en una investigación científica constituyen el producto del análisis y la reflexión crítica de los datos obtenidos. Estas deben presentarse de manera clara, precisa y coherente, manteniendo una vinculación directa con los objetivos planteados y el marco teórico que sustenta el estudio.

En la formulación del problema surge la interrogante acerca de: ¿Como influye el estrés laboral sobre la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa del transporte público de Montevideo en 2025?

A partir de los resultados obtenidos mediante el coeficiente estadístico de Pearson, se obtiene una correlación positiva moderada ($r = 0,457$) entre las variables de estudio, con un nivel de significancia $<.001$. La exposición al estrés laboral incrementa la siniestralidad vial, por lo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis de investigación (H_i), concluyéndose que: “El estrés laboral incrementa la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa del transporte público en Montevideo en el año 2025”.

C1: Los resultados de la regresión lineal muestran que, cuando las condiciones de trabajo se vuelven más exigentes, aumenta la probabilidad de que ocurra una mayor sobrecarga de pasajeros. Esto evidencia que las presiones operativas y el ritmo laboral influyen directamente en la saturación del servicio, generando escenarios que incrementan la carga del conductor y pueden elevar el riesgo de siniestralidad vial.

Estos coinciden con lo planteado por Bonilla y Gafaro, quienes señalan que condiciones laborales desfavorables incrementan los riesgos psicosociales y afectan la seguridad de los conductores, reforzando que la mejora de las condiciones laborales es clave para disminuir la sobrecarga y los riesgos asociados

C2: Los resultados indican que el relacionamiento interpersonal influye positivamente en la seguridad laboral, mostrando una asociación moderada y significativa

que evidencia que mejores vínculos entre los conductores aumentan su percepción de seguridad.

Este coincide con lo planteado por Bonilla y Gafaro, quienes destacan que los factores psicosociales y el apoyo entre compañeros constituyen elementos protectores frente al estrés y contribuyen a mejorar el bienestar y la seguridad en el trabajo. En conjunto, esto sugiere que fortalecer la comunicación y la cooperación entre los conductores es una estrategia clave para reducir riesgos y promover entornos laborales más seguros.

C3: Los resultados indican que el recorrido en barrios peligrosos influye positivamente en la seguridad laboral, mostrando una correlación moderada y significativa que sugiere que, a mayor exposición a barrios peligrosos, los conductores perciben un incremento en las medidas de protección y apoyo institucional.

Este tiene relación con lo planteado por Arias-Meléndez, quien señala que los conductores están expuestos a diversos riesgos ambientales y operativos que requieren mayores intervenciones preventivas para garantizar su seguridad. En conjunto, se confirma que los recorridos en barrios peligrosos generan una mayor sensibilidad hacia la protección, evidenciando la importancia del soporte institucional y los protocolos de seguridad para reducir el impacto del estrés y mejorar el bienestar laboral.

C4: Los resultados indican que el 25% de las conductas observadas se relacionan con el estrés laboral y el 19% con la siniestralidad vial, lo que muestra una presencia relevante de ambas variables en el desempeño de los conductores. La mayor frecuencia del estrés laboral sugiere que este factor podría estar influyendo en la aparición de comportamientos asociados a la siniestralidad, reforzando la necesidad de intervenir sobre las condiciones laborales para disminuir riesgos y mejorar la seguridad vial.

C5: Los resultados muestran que el estrés laboral y la siniestralidad vial están estrechamente relacionados, ya que las condiciones laborales de los conductores, son

altamente demandantes y generan carga física y psicológica. Factores como el tránsito, los tiempos ajustados, los pasajeros y los recorridos en barrios peligrosos elevan los niveles de estrés y afectan la seguridad.

Estos coinciden con lo planteado por Rivas Tovalino, quien señala que las exigencias laborales y los riesgos psicosociales aumentan la fatiga y la probabilidad de incidentes en el transporte público. En conjunto, se evidencia la necesidad de reforzar la capacitación, la ergonomía y las medidas preventivas, para reducir el estrés laboral y contribuir a una mayor seguridad vial.

CAPITULO VIII. RECOMENDACIONES

Como señala Ortiz (2003) “Después de haber plasmado las conclusiones, algunos investigadores, dada su pericia en el área, hacen recomendaciones tanto para que se continúe investigando por líneas alternas, como para que se aplique el conocimiento por ellos generado, (p. 139).

RC1: Se recomienda incorporar capacitación a los choferes, mejoras ergonómicas, mayor organización de coches para horarios con más demanda de pasajeros. Estas acciones contribuirían a reducir la fatiga y el estrés asociados a la labor del conductor, promoviendo así una mayor seguridad vial y bienestar laboral.

RC2: Se recomienda fortalecer el clima organizacional y las relaciones interpersonales entre los conductores mediante programas de comunicación efectiva, talleres de integración y espacios de trabajo colaborativo. Estas acciones contribuirán a consolidar vínculos positivos que, según los resultados, incrementan la percepción de seguridad laboral y reducen los riesgos asociados al estrés en la conducción.

RC3: Se recomienda fortalecer los protocolos de seguridad mediante la ampliación del sistema de videovigilancia en las unidades, con el fin de posibilitar una respuesta policial más rápida ante situaciones de riesgo. Asimismo, se sugiere incorporar compartimentos seguros para la protección de las pertenencias del conductor en caso de robo. Complementando estas con instancias de capacitaciones y un mayor acompañamiento institucional durante los recorridos en zonas de mayor peligrosidad. También se sugiere incorporar líneas de apoyo psicológico y grupos de contención, debido a la alta frecuencia de accidentes especialmente con motocicleta.

RC4: Se recomienda implementar acciones específicas para reducir el estrés laboral, dado que su mayor presencia podría estar influyendo en la siniestralidad vial.

Asimismo, se recomienda garantizar pausas adecuadas, evitar los dobles turnos y revisar la extensión de los recorridos, ya que muchos superan una hora continua de conducción.

RC5: Se recomienda implementar un programa integral de reducción del estrés laboral, centrado en mejorar las condiciones de trabajo y minimizar los factores que afectan la seguridad vial. Este programa debería incluir capacitaciones en manejo del estrés, organización de pausas adecuadas, mejoras ergonómicas en los vehículos y protocolos específicos para recorridos en barrios peligrosos. Estas acciones contribuirían a disminuir la carga física y psicológica de los conductores y, en consecuencia, reducir la siniestralidad vial asociada.

R6: Dado que los resultados del presente estudio evidencian una relación consistente entre las condiciones laborales, el estrés ocupacional y la siniestralidad vial en los conductores del transporte público, se recomienda dar continuidad a esta línea de investigación. Profundizar en estos aspectos permitiría no solo confirmar los hallazgos obtenidos, sino también identificar con mayor precisión los factores organizacionales, ambientales y psicosociales que contribuyen a elevar el riesgo vial. Ampliar el estudio a muestras más grandes, incluir diferentes empresas o modalidades de transporte y analizar variables no abordadas como la salud mental, los estilos de afrontamiento y la calidad de la gestión institucional permitirá generar evidencia más robusta para diseñar políticas preventivas eficaces. La continuidad del trabajo, por tanto, resulta fundamental para orientar intervenciones que mejoren tanto el bienestar de los conductores como la seguridad del sistema de transporte público en general.

LISTA DE REFERENCIAS

- Arias Gallegos, W. L., Mendoza del Solar, L., & Masías Salinas, M. A. (2013). Síndrome de Burnout en conductores de transporte público de la ciudad de Arequipa. *Revista Peruana de Psicología y Trabajo Social*, 2(2), 111–122. Universidad Inca Garcilaso de la Vega. https://comepsi.mx/wp/wp-content/uploads/2015/12/revista_4_2013_2_Completa1.pdf
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (6.^a ed.). Editorial Episteme. <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/Elproyecto-de-investigaci%C3%B3nF.G.-Arias-2012-pdf-1.pdf>
- Arias-Meléndez, C., Comte-González, P., Donoso-Núñez, A., Gómez-Castro, G., Luengo-Martínez, C., & Morales-Ojeda, I. (2021). Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de transporte público: Una revisión sistemática. *Medicina y Seguridad del Trabajo*, 67(265), 278–297. <https://doi.org/10.4321/s0465-546x2021000400004>
- Batthyány, K. (Coord.); Cabrera, M. (Coord.). (2011). Metodología de la investigación en ciencias sociales: apuntes para un curso inicial. https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/26551/1/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%20en%20CCSS_Batthyany_Cabrera.pdf
- Bonilla Rueda, L. R., & Gafaro Rojas, A. I. (2017). Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público. *Revista Cubana de Salud y Trabajo*. <https://revsaludtrabajo.sld.cu/index.php/revsyt/article/view/31>
- Bravo, C., & Nazar, G. (2015). Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. *Salud y Trabajo (Maracay)*, 23(2), 105–114. <https://ve.scielo.org/pdf/st/v23n2/art04.pdf>
- Gómez Montoya, J., & Cuartas-Arias, M. (2020). Accidentalidad vial: Efectos de la calidad del sueño en el funcionamiento ejecutivo de conductores de transporte público

- urbano. *Revista de Investigación e Innovación en Ciencias de la Salud*, 2(1), 41–55.
<https://doi.org/10.46634/riics.43>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). Metodología de la Investigación (Sexta ed.). McGraw-Hill / Interamericana Editores
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (s. f.). *Estrés laboral*. En Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
<https://www.insst.es/materias/riesgos/riesgos-psicosociales/estres-laboral>
- Lara Satán, A. A., Lara Satán, N., Velastegui Hernández, R. S., & Pullas Tapia, P. S. (2020). *Organización y gestión en la prevención de riesgos psicosociales laborales en el transporte público urbano*.
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2218-36202020000400355
- Monje, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa: Guía didáctica*.
<https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Morales Salazar, P. O. (2018). *Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial, Municipalidad Provincial de Virú – 2017* [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo].
<https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2522>
- Nava Debernardi, L. (2019). *Estrés laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público* [Tesis de licenciatura en Psicología, Universidad Autónoma del Perú].
<https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/991/Nava%20Debernardi%2C%20Lorena.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Organización Internacional del Trabajo. (2019). *Condiciones de trabajo*. OIT.
https://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/resources-library/publications/WCMS_632337/lang--es/index.htm

Ortiz, F. (2003). *Diccionario de metodología de la investigación científica*.

https://dariososafoula.files.wordpress.com/2017/01/diccionario-de-metodologia-de-la-investigacion-cientifica_ortiz_uribe.pdf

Rivas Tovalino, J. G., Luján Cancho, M. A. R., & Palma Romero, R. B. (2022). El estrés y su relación con el rendimiento laboral en conductores de transporte público de la empresa Allin Group—Javier Prado S.A., Lima—2022. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(2), 2144–2150. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i2.2016

Salinas, P., & Cárdenas, M. (2009). *Métodos de investigación social*.

<https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=55376>

Soto Espinoza, A. A. (2023). *Siniestralidad vial, transporte público masivo y entorno urbano. Análisis de los siniestros viales fatales* [Tesis de maestría, Universidad de los Andes]. <https://repositorio.uniandes.edu.co/entities/publication/9f154996-d61e-41e4-8ed9-c20fff5bbf3a>

Urrelo-Seijas, M. D. P., & Recalde-Gracey, A. E. (2024). Influencia de la salud mental en conductores de transporte público y accidentalidad de tránsito. *Gestio et Productio. Revista Electrónica de Ciencias Gerenciales*, 6(11), 80–90. <https://doi.org/10.35381/gep.v6i11.173>

World Health Organization. (2022). *Global status report on road safety 2022*. World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

ANEXOS

Figura 20. Matriz de consistencia

Matriz de Consistencia - Ejemplo

Apellido y Nombre: González Jennifer			Fecha: 19/03/2025	
PROBLEMA	TÍTULO	PREGUNTA	OBJETIVO	HIPÓTESIS
Siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.	Estrés laboral y siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025	¿Cómo influye el estrés laboral sobre la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025?	Verificar cómo influye el estrés laboral sobre la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.	El estrés laboral incrementa la siniestralidad vial en los trabajadores de empresa de transporte público de Montevideo en 2025.

Nota. La matriz de consistencia se usa para la formulación del proyecto, Siniestralidad vial en los trabajadores del transporte público de Montevideo en 2025.