

## Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima

Mallma-acuña alexandra <sup>1</sup>, Rivera-Yngunza Katherine<sup>1</sup>, Rodas-Simbron Keykko<sup>1</sup>, farro-Peña Gianina <sup>2</sup>

### RESUMEN

En la actualidad Lima cuenta con 487 líneas de rutas de transporte, muchas de ellas con recorridos de gran longitud atravesando la ciudad de extremo a extremo; como cualquier trabajador el conductor de transporte público urbano, está expuesto a una serie de condiciones adversas que pueden poner en peligro su salud. **Objetivo:** determinar los comportamientos relacionados a salud y las condiciones laborales de los conductores de la empresa de transportes y servicios TRANSLIMA S.A. **Material y métodos:** de tipo descriptivo de corte transversal y la muestra comprendió a 132 conductores que cumplieron con los criterios de selección y a quienes se les realizó una entrevista estructurada de 34 preguntas cerradas relacionadas a sus condiciones laborales y comportamientos en salud, el instrumento fue previamente sometido a juicio de expertos y prueba piloto para su validación y confiabilidad. **Resultados:** el 97% de conductores son de sexo masculino, el 26,5% trabaja más de 12 horas diarias, y están expuestos a agentes físicos como ruido 99,2%, alérgenos como humo 98,5%. En relación a comportamientos en salud el 59% no duerme las 8 horas, el 61,4% declara realizar alguna actividad física, el 14,4% fuma y el 53,8% considera que su alimentación no es saludable. Las mayores alteraciones de salud se relacionaron con hipertensión arterial 12,9%, dolor lumbar 49,2%, presencia de varices 20,5% y el 53% manifestaron que su trabajo les ocasiona tensión emocional. **Conclusiones:** el 97% de conductores son de sexo masculino, el 26,5% trabaja más de 12 horas diarias, y están expuestos a agentes físicos como ruido 99,2%, alérgenos como humo 98,5%. En relación a comportamientos en salud el 59% no duerme las 8 horas, el 61,4% declara realizar alguna actividad física, el 14,4% fuma y el 53,8% considera que su alimentación no es saludable. Las mayores alteraciones de salud se relacionaron con hipertensión arterial 12,9%, dolor lumbar 49,2%, presencia de varices 20,5% y el 53% manifestaron que su trabajo les ocasiona tensión emocional.

**Palabras clave:** condiciones de trabajo, salud laboral, riesgo. Perú. (Fuente DeCs BIREME).

## Working conditions and health behaviors of drivers of public transport company of the northern cone of Lima

### aBStRaCt

Today Lima has 487 transportation routes, many of them with very long runs through the city from end to end, like any worker, the public transportation driver is exposed to a number of adverse conditions can endanger his health. **Objective:** To determine the health-related behaviors and the drivers working conditions of the transport and services of TRANSLIMA S.A. **Material and Methods:** In a descriptive cross-sectional and the sample comprised 132 drivers who met the selection criteria and who underwent a structured interview of 34 closed questions related to their working conditions and health behaviors, the instrument was previously brought to trial and pilot expert for validation and reliability. **Results:** 97% of drivers were male, 26.5% work more than 12 hours a day, are they exposed to physical agents such as noise 99.2%, 98.5% allergens like smoke. In relation to health behaviors, 59% do not slept 8 hours, 61.4% report to do some physical activity, 14.4% smoke and 53.8 % believe that their food is not healthy. The greatest health changes related to hypertension 12.9%, 49.2% lumbar pain, varices veins 20.5% and 53% report that their work causes stress. **Conclusion:** The findings suggest that working conditions could affect behaviors and adverse effects on the drivers' health.

**Key words:** Working conditions, occupational health, risk. Peru. (Source DeCs BIREME).

<sup>1</sup> Licenciada en Enfermería. Universidad Peruana Cayetano Heredia. Lima-Perú

<sup>2</sup> Magister en Salud Pública. Docente de la Facultad de Enfermería de la Universidad Peruana Cayetano Heredia. Lima-Perú

### INTRODUCCIÓN

El trabajo es necesario para la vida, es una actividad propiamente humana, intelectual o física, que realizada en condiciones óptimas puede ser fuente de satisfacción personal y/o material. Sin embargo, el trabajo también puede generar frustraciones y trastornos en la salud.

Son conductores profesionales, aquellas personas que hacen de la conducción su medio de vida. Es una profesión, no exenta de riesgo y no precisamente por impericia sino por la existencia de factores que inciden directamente en su comportamiento (1).

En nuestra sociedad se observa que a nivel del sector del transporte es mayoritaria la presencia de varones, y ellos se ven expuestos a situaciones en las que deben permanecer sentados, o adoptar posturas extenuantes o dolorosas, durante períodos de tiempo prolongados, así como a jornadas de trabajo atípicas (turnos de noche y madrugada, en fines de semana, o de más de 10 horas diarias). Como era de esperar, la clasificación de este sector en el apartado del equilibrio entre vida laboral y personal es poco favorable. Además, los conductores disponen de escasas oportunidades para llevar una alimentación saludable, y tomarse un descanso para hacer ejercicio cuando se encuentran en ruta (2).

Los problemas de salud más habituales comunicados por los conductores son daños osteomusculares, artrosis de columna, hemorroides y aún más graves como los trastornos cardiovasculares, diabetes, obesidad, dislipidemia y complicaciones respiratorias, se ha determinado que tales problemas están vinculados a factores relativos al entorno laboral (como una organización del trabajo deficiente) y las condiciones de actividad (tareas estáticas), así como a factores de riesgo individuales como la falta de ejercicio, una dieta poco saludable, el escaso consumo de líquidos, el consumo abusivo de alcohol, el tabaquismo, la edad y las enfermedades preexistentes.

Según el DS 009 - 2004 MTC Art. 121 los conductores de vehículos de servicio público no deben permanecer al volante más de cinco horas continuas en el turno de cuatro horas continuas en el servicio nocturno, pero se sabe que los conductores trabajan en rutas largas que varían entre dos y cuatro horas por recorrido, algunos de ellos por adquirir mayores ingresos trabajan de manera continua, por ello, el descanso es un aspecto a vigilar, debido a que sufren un gran estrés laboral por causas como la adaptación a diferentes horarios, a esto se le suma el cansancio físico (3).

Descubrimos que la población de transportistas está expuesto a un alto grado de fatiga física acumulativa y las causas que lo producen no desaparecen pudiendo desembocar en un cansancio crónico, más complejo y del que no es posible recuperarse con un simple descanso; frente a esta realidad ellos toman como opción el consumo de bebidas energéticas, café y cigarrillos, convirtiendo estas alternativas en causantes de los problemas de salud crónicos; otra de las necesidades que dejan de lado este grupo laboral es la actividad física pues la labor que ellos realizan es básicamente un trabajo sedentario en el 90 % de sus funciones.

Las condiciones de trabajo se están viendo afectadas por una serie de transformaciones tales como la intensificación de los ritmos de trabajo, la mayor duración de las jornadas laborales, la precarización del empleo, la repetitividad y la monotonía, entre otros. La tarea que realizan los conductores de autobuses llevan intrínsecos una serie de factores laborales como la carga laboral, la programación de turnos diurnos y nocturnos en algunos casos mixtos, los años trabajando en este sector junto con las altas demandas exigidas para proporcionar un buen servicio, han sido considerados como los factores que en mayor medida contribuyen al nivel de salud de los conductores (4).

Para la mayoría de los conductores de transporte público, trabajar en condiciones laborales que no les permitan comportamientos de salud óptimos es parte del día a día, Asimismo las condiciones laborales en el transporte no son las mejores, se evidenció que el 65 % de los conductores no mantienen una alimentación balanceada, en su mayoría ésta se basa en el consumo de carbohidratos, grasa y azúcares que genera en ellos enfermedades crónicas no transmisibles como la elevación de la presión arterial, obesidad y diabetes; por otro lado los trastornos músculoesqueléticos como el dolor lumbar y otros dolores musculares debido a posiciones incómodas al sentarse y posturas de trabajo erradas, son comunes en los conductores (5). Es frecuente encontrar que los diseños en el ambiente laboral como asientos y maquinarias, no se toman en consideración la relación que estos deben tener con el cuerpo del trabajador, para que este no tome posturas inadecuadas que puedan provocarle fatiga y trastornos músculoesqueléticos.

Esta realidad ha generado diversos cuestionamientos sobre los efectos que genera la estrecha relación entre condiciones laborales y comportamientos en salud. Así, se ha considerado trascendente estudiar esta problemática con el propósito de analizar y brindar información a los con-

ductores para la mejora de su salud.

Esta situación motivó la presente investigación, cuya pregunta es:

¿Cuáles son las condiciones laborales y los comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima durante el mes de mayo del año 2013?

### MATERIAL Y MÉTODOS

La naturaleza del problema y los objetivos del estudio corresponden a una investigación de tipo descriptivo y de corte transversal, realizada en la empresa de transportes y servicios TRANSLIMA S.A. que brinda sus servicios hace 24 años aproximadamente; ubicado en la Mz. A Lt. 1 distrito de Carabayllo, carretera Lima – Canta km. 22,5.

En la actualidad la empresa cuenta con un promedio de 200 unidades que se orientan al servicio de transporte urbano y cubren la ruta Carabayllo – Chorrillos.

La población de estudio estuvo conformada por 132 conductores de la mencionada empresa que cumplieron con los criterios de inclusión y exclusión, participando voluntariamente firmando el consentimiento informado.

Para la recolección de datos se aplicó la entrevista individualizada, se usó como instrumento un formulario estructurado elaborado por las investigadoras de acuerdo a los objetivos. Este instrumento permitió recabar información como aspectos sociodemográficos, antecedentes de salud, información ocupacional, condiciones de trabajo actual y comportamientos en salud.

El instrumento fue sometido a prueba de expertos por profesionales como médicos, psicólogos, enfermeras, estadísticos e ingenieros. Se evidenció que presenta validez de contenido, según prueba binomial aplicada a los resultados del juicio de expertos, el valor de significancia obtenido para la validez de contenido fue  $p = 0,0061$  ( $p < 0,05$ ).

Se cumplió con los requisitos establecidos por la Facultad de Enfermería y Comité de Ética de la Universidad Peruana Cayetano Heredia, así mismo de coordinó con el área administrativa de la empresa de transportes TRANSLIMA S.A.

La ejecución se inició con la presentación formal de las investigadoras hacia los conductores e informándoles sobre el estudio y los criterios de inclusión que permitirían su participación voluntaria previa firma del consentimiento informado.

El instrumento; un formulario estructurado constó de 34 ítems fue aplicado al total de conductores en un tiempo de 15 minutos.

Los datos fueron procesados y analizados mediante un ordenador, para lo cual se utilizó el (Paquete estadístico de ciencias sociales) SPSS 17.0. Los cuadros fueron analizados porcentualmente y presentados considerando la distribución de frecuencias.

### RESULTADOS

tabla 1. Condiciones laborales de los conductores

Condiciones de trabajo	Nº	%
<b>Jornada laboral:</b>		
1. Horas de trabajo al día :		
- menos de 8 h.	5	3,8
- 9 a 12 h.	92	69,7
- más de 12 h.	35	26,5
2. Turno de trabajo:		
- Fijo.	98	74,2
<b>Mecánica laboral:</b>		
1. Horas de descanso después de cada recorrido:		
- 30 min	52	39,4
- 1 hora	68	51,4
- 2 horas	12	9,1
2. Exposición a agentes ocupacionales:		
- frio	95	72,0
- calor	120	90,9
- combustibles	117	88,6
- humo	130	98,5
- ruido	131	99,2
- vibraciones	127	92,6

En la Tabla 1, el 74,2% de los conductores cumplen con un horario de turno fijo, teniendo una jornada laboral entre 9 a 12 horas diarias, descansando 1 hora después de cada recorrido. Se encuentran prioritariamente expuestos a: calor 90,9 %, combustibles 88,6 %, humo 98,5%, ruido 99,2%.

**tabla 2. Comportamientos relacionados a la salud de los conductores**

Hábitos alimenticios	N°	%
Porciones de comida que consume al día:		
- Dos	14	10,6
- Tres	107	81,1
- 4 o más	11	8,3
Considera que su alimentación no es saludable:	71	53,8
Que tiempo emplea para su alimentación:		
- 10 a 20 min	30	22,7
- 21 a 30 min	89	67,5
- más de 30 min	13	9,8

En la Tabla 2, de la muestra estudiada el 81,1% de los conductores refieren que consumen tres porciones de

comida al día, empleando entre 20 a 30 min para su comida, considerando que su alimentación no es saludable 53,8%.

En la Tabla 2.1, de la muestra estudiada los conductores refieren consumir mayormente cereales 72,0%, agua pura 79,5% y carnes 60,6% todo los días; e interdiario gaseosas 41,7%, verduras 31,1% y huevos 35,6%; una vez por semana consumen embutidos 40,9% y menestras 49,2%; y los que refieren que nunca consumen comidas rápidas es el 40,2% y productos lácteos 11,4%.

De la Tabla 2.2, del total de conductores el 61,4% refieren practicar deporte físico, de 3 a 4 veces por semana más de 45 minutos; y que su horario laboral no les permite dormir por lo menos 8 horas al día, despertándose somnoliento 46,2%.

En la Tabla 2.3, el 56,1% de los entrevistados refiere no consumir tabaco, así mismo el consumo de alcohol de forma ocasional es de 58%, en relación al consumo de drogas el 2,3% refiere consumirlas actualmente y un 6,3% haberlo consumirlo alguna vez.

**tabla 2.1. Tipo y frecuencia de alimentación**

alimentos	Diario (%)	Interdiario (%)	Una vez por semana (%)	Nunca (%)
Productos lácteos	15,2	30,3	43,1	11,4
Carnes	60,6	25,8	8,3	5,3
Huevos	7,6	35,6	52,3	4,5
Menestras	17,4	31,1	49,2	2,3
Frutas	47,0	27,3	21,2	4,5
Verduras	60,6	31,1	6,8	1,5
Cereales	72,0	18,9	3,0	6,1
Harinas	43,9	15,9	31,8	8,3
Embutidos	9,1	17,4	40,9	32,6
Comidas rápidas	18,9	11,4	29,5	40,2
Café	8,3	10,6	37,1	42,9
Golosinas	19,7	24,2	34,8	21,2
Gaseosas	26,5	41,7	25,8	6,1
Agua pura	79,5	11,4	6,1	3,0

tabla 2.2. actividad física y sueño

Descripción	N°	%
<b>Actividad física</b>		
Si practica deporte o ejercicios físicos.	81	61,4
Cuántas veces a la semana lo realiza:		
- 1 vez/semana.	70	53,0
- 3 o 4 veces/semana.	10	7,6
- a diario.	1	0,8
Por cuánto tiempo lo realiza:		
- 31 a 45 min.	13	9,8
- más de 45 min.	68	51,6
<b>Sueño</b>		
Su horario laboral le permite dormir por lo menos 8 horas al día:		
- Sí.	36	27,3
- A veces.	37	28,0
- No	59	44,7
Al despertarse se siente:		
- Muy cansado.	58	43,9
- Somnoliento.	61	46,2
- No descanso nada.	13	9,8

tabla 2.3. Hábitos nocivos

Hábitos nocivos	Si		No		a veces	
	N	%	N	%	N	%
Tabaco.	19	14,4	74	56,1	39	29,5
Alcohol.	11	8,3	44	33,3	77	58,4
Drogas.	3	2,3	118	89,4	11	6,3

**DISCUSIÓN**

En el presente trabajo se investigó las condiciones laborales y los comportamientos de salud de un total de 132 conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima. Además, se identificaron el perfil sociodemográfico y los antecedentes de salud de los participantes.

En el sector del transporte público, la actividad llevada a cabo por los conductores implica la exposición a factores de riesgo laboral que pueden llegar a afectar su seguridad y salud. La actividad laboral ocupa casi un tercio de la vida, con el efecto directo de los hábitos que en ella se desarrollan. A su vez el tipo de trabajo que se realice supondrá un nivel económico y social que influye directamente en los hábitos y condiciones de vida (6).

En nuestra sociedad se observa que a nivel del sector del transporte es mayoritaria la presencia de varones; así los resultados del estudio muestran que el 97% de conductores es de sexo masculino, también se encontró un 3 % de mujeres que desempeñan esta labor; esto nos refleja la inserción de la mujer en un campo laboral que por mucho tiempo fue etiquetado como un trabajo rudo, estresante destinado solo a los varones. Las edades comprenden entre los 20 a 65 años, con una edad media de 37 años, una edad relativamente joven en la que se puede prevenir diversas enfermedades crónicas o diagnosticarlas a tiempo con mayor probabilidad de éxito en el tratamiento; por tal motivo es importante promover estilos de vida saludables en esta población y disminuir riesgos laborales.

Los conductores de transporte público urbano en general desempeñan una labor que ha sido considerada de baja calificación técnica. Su trabajo está caracterizado por una alta frecuencia y por una ejecución simultánea de tareas, en las que está expuesto factores de riesgo ocupacionales durante toda su jornada laboral. En promedio, en la conducción se efectúan más de 200 actividades por hora, las principales tareas realizadas en conducción del vehículo son: parar, arrancar, mirar señales, abrir y cerrar puertas, frenar, controlar interruptores, mirar por los espejos, conversar y girar el volante que terminan generando gran desgaste físico que de no ser compensadas ponen riesgo la salud del trabajador y de los peatones al incrementar las probabilidades de accidentes de tránsito debido al cansancio o al error humano (7-9).

La investigación, nos muestra importantes resultados con respecto a las condiciones laborales, así la mayoría de conductores 74,2% tienen un horario fijo, las jornadas de trabajo a las que se someten los conductores del transporte urbano, son desde 12 a 15 horas diarias, con una ruta fija; el viaje de ida y vuelta lo realizan de 1 a 3 veces al día, recorriéndolo entre 4 y 5 horas. Esta situación varía si se toma en cuenta que su salario diario depende de su productividad y rendimiento, por tal motivo optan por realizar la mayor cantidad de «vueltas» durante el día. Las pausas de descanso dentro de la jornada laboral fueron variables, con frecuencia de 30 a 60 minutos entre cada recorrido. Esta realidad difiere de lo establecido por la Ley Orgánica del Trabajo en su artículo 195 que concluye que la jornada laboral no debe ser mayor a 8 horas diarias (10). Según el DS 009-2004 MTC Art. 121 donde menciona que los conductores de vehículos de servicio público no deben permanecer al volante más de cinco horas continuas en el turno diurno o más de cuatro horas continuas en el servicio nocturno. En todos los casos, ningún conductor deberá conducir más de doce horas acumula-

das, en un periodo de veinticuatro horas (3).

En relación a la exposición a riesgos, los conductores están expuestos a agentes como: calor 90,9 %, combustibles 88,6 %, humo 98,5%, ruido 99,2% (Tabla 1), siendo estos valores más significativos que los encontrados por Diego Parra en su estudio «Condiciones de trabajo de los conductores de rutas urbanas del transporte público» donde encuentra que los trabajadores están expuestos a factores de riesgo como el ruido (42,2%), vibraciones (42,2%), aumento de la temperatura ambiental (68,2%), gasolina (73,1%) (11).

De los datos obtenidos, se puede concluir que los conductores de transporte público de la empresa estudiada están sometidos a condiciones de trabajo deficientes. Hallazgos como la temperatura moderada o intensa, el ruido moderado o intenso, exposición a gases y humos, exposición a vibración moderada o intensa, la postura incomoda, la tensión de trabajo, la presión de los pasajeros, el ritmo de trabajo y el descanso insuficiente, considerados condiciones de trabajo nocivas o molestas coinciden también con diversas investigaciones (12-14).

El entorno social y cultural hoy en día han afectado de forma considerable los hábitos de consumo, teniendo como resultado un conjunto de conductas inadecuadas, el horario irregular en las comidas, las dietas poco equilibradas, junto con el consumo de alimentos fuera del hogar, pueden llevar a que refieran síntomas digestivos los cuales traen como consecuencia una serie de trastornos y enfermedades de tipo metabólico y digestivos (15).

Se pudo comprobar que existe un desbalance en el consumo de alimentos con una frecuencia y preferencias por carbohidratos y grasas saturadas; y una ingesta baja en frutas y productos lácteos (Tabla 2.1), el sistema de alimentación de los conductores les afecta notoriamente no solo en la cantidad, sino en la calidad y oportunidad, por lo tanto, suelen padecer trastornos digestivos. Las largas jornadas que tiene esta población inducen al consumo de comidas rápidas y fuera del domicilio; inclusive en el propio vehículo que impiden una alimentación adecuada. Los malos hábitos alimenticios inician con aspectos sencillos que van desde el hecho de no contar con un horario específico para comer debido al ritmo de la jornada laboral, hasta la mala elección de los alimentos en el momento de ser consumidos. Es así que en numerosos estudios y encuestas de salud aparecen elevados índices de sobrepeso y obesidad entre los conductores (que oscilan entre el 60% y 80%), lo que supone un importante problema de salud (16-18).

La población evaluada es en esencia sedentaria ya que no realiza actividad física con la frecuencia e intensidad que se requiere para mantener la salud cardiovascular, y cuando la realiza no necesariamente es adecuada y técnicamente realizada, convirtiéndola en un riesgo más para su salud. Dado el riesgo que entraña llevar una vida completamente sedentaria, la realización de actividad física durante el tiempo de ocio es un factor determinante.

Descubrimos que la población de transportistas está expuesto a un alto grado de fatiga física acumulativa y las causas que lo producen no desaparecen pudiendo desembocar en un cansancio crónico, más complejo y del que no es posible recuperarse con un simple descanso. Así el 44,7% refiere no dormir las horas necesarias y el 46,2% sentirse somnoliento a la hora de levantarse; lo que podría llevar a una disminución de los reflejos, relajación de los músculos, llegando incluso a veces a producirse leves temblores en las manos y en las piernas. Otro de los efectos de la falta de sueño es la disminución de la agudeza visual, provocando una visión borrosa y potencia una mayor fatiga y cansancio ocular (19).

El manejo de vehículos y el estrés están íntimamente vinculados; el estrés modula en buena medida la forma de conducir de las personas y puede ser la causa de un número considerable de accidentes y además puede ocasionar efectos negativos en el conductor como generación de mayores niveles de hostilidad y de comportamientos competitivos; mayor tendencia a la impaciencia, toma de decisiones arriesgadas, conducción imprudente, disminución de la concentración; y el efecto negativo que tiene el uso incontrolado de fármacos, alcohol u otras sustancias que se pueden utilizar para reducir el estrés (20). Además, hay que ver el contexto laboral en el que se desempeña, ese chofer está peleando constantemente con el pasajero, y revienta permanentemente exteriorizando agotamiento y estrés.

Por otro lado los principales problemas cardiovasculares encontrados fueron la hipertensión arterial (12,9%) y las varices de los miembros inferiores (20,5%), Esto reafirma que son trabajadores con actividad sedentaria, inadecuados hábitos alimenticios, escaso ejercicio físico, están más propensos a padecer una enfermedad cardiovascular que la población general (21). Es necesario que se continúe investigando en el área para la validación de estos hallazgos. Sería recomendable para futuras investigaciones que se tomen en cuenta la relación de las condiciones laborales con la salud de los conductores, ya que como muestran los resultados de esta investigación es una población expuesta y vulnerable a riesgos para su salud.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Comisariado Europeo del Automóvil. Conductores profesionales [Internet]. España; 2008. [citado 30 Sep 2012]. Disponible en: <http://www.seguridad-vial.net/profesionales.asp>
2. Pedragosa J. Las enfermedades profesionales de los conductores de camión y autocar. Revista española MC Salud Laboral [Internet]. España; 2008 [citado 30 Sep 2012]. Disponible en: <http://www.mcmutual.com/webpublica/Publicaciones/McSaludLaboral/resources/10/camion.pdf>
3. Jornadas máximas de conducción. Decreto Supremo N° 009-2004 Ministerio de Transporte y Comunicaciones Art. 121. Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
4. Farro G. Estudio sobre la condición laboral y de salud de los trabajadores de transporte y limpieza pública comité 42. Municipalidad de Independencia [Tesis]. Perú: Universidad Peruana Cayetano Heredia; 2000.
5. Robaina C., Sevilla D. Epidemiología de las enfermedades relacionadas con la ocupación. Revista Cubana Medicina General Integral [Internet]. Cuba: 2003 [citado 30 Sep 2013]. Disponible en: [http://bvs.sld.cu/revistas/mgi/vol19\\_4\\_03/mgi10403.htm](http://bvs.sld.cu/revistas/mgi/vol19_4_03/mgi10403.htm)
6. Organización Internacional de Trabajo. Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo. Factores de riesgo laborales. Ginebra OIT; 2001- [citado 10 Jun 2013]. Disponible en: <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/EnciclopediaOIT/tomo2/34.pdf>
7. Arbeláez L. Características clínicas y Patológicas de conductores de una empresa de transporte público. Investigaciones Andinas [Internet]. Colombia: 2004 [citado 27 May 2013]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=239017799003>
8. Aranda C., Pando M., Torres T., Salazar J., Sánchez J. Factores psicosociales y patologías laborales en trabajadores de un sistema de transporte público urbano. Rev. Col Psiqui [Internet] 2011. [citado 27 Sep 2012]; 40(2): 266-278. Disponible en: [http://www.imbiomed.com.mx/1/1/articulos.php?method=showDetail&id\\_articulo=75103&id\\_seccion=1783&id\\_ejemplar=7486&id\\_revista=115](http://www.imbiomed.com.mx/1/1/articulos.php?method=showDetail&id_articulo=75103&id_seccion=1783&id_ejemplar=7486&id_revista=115)
9. Chaparro P. «Condiciones de Trabajo y Salud en Conductores de una Empresa de Transporte Público Urbano». Revista de Salud Pública 2001; 3(2): 171-187.
10. Organización Internacional del Trabajo. Horas de trabajo en el mundo [Internet] Ginebra OIT; 2007. [citado 30 Sep 2012]. Disponible en: <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/inst/105/1050101.htm>

- [www.ilo.org/global/abouttheilo/mediacentre/pressreleases/WCMS\\_082830/lang-es/index.htm](http://www.ilo.org/global/abouttheilo/mediacentre/pressreleases/WCMS_082830/lang-es/index.htm)
11. Parra D. Estudio sobre las Condiciones de trabajo de los conductores de rutas urbanas del transporte público. [Tesis]. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia; 2008.
  12. Berrones L. Estilo de vida en operarios del transporte público del Distrito Federal, diferencias por edad y nivel socioeconómico. En: 3er Foro de las Américas en investigaciones sobre factores psicosociales. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México; 2010.
  13. Agencia europea para la seguridad y salud en el trabajo [Internet]. Europa: Osha; 2011. [citado 10 Nov 2012]. Disponible en: [https://osha.europa.eu/es/sector/road\\_transport/index\\_html](https://osha.europa.eu/es/sector/road_transport/index_html)
  14. Domínguez M. Daños a la salud en los conductores de autobuses en una empresa de transporte urbano. [Tesis]. Barcelona: Universidad Pompeu Fabra. España; 2009.
  15. Sequeira P. Evaluación antropométrica y educación nutricional a los conductores de autobús con sobrepeso y obesidad. Rev. Costarr Salud Pública [Internet]. 2013; 21: 70-75 [citado 10 Ene 2013]. Disponible en: <http://www.scielo.sa.cr/pdf/rcsp/v21n2/art05v21n2.pdf>
  16. Rosales R. Factores predisponentes del sobrepeso y obesidad en choferes profesionales. [Tesis]. La libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena. Ecuador; 2012.
  17. Vaca J., Paillacho J., Solano C. Hábitos alimentarios y su relación con los factores sociales y estilo de vida de los profesionales del volante. [Tesis]. Ecuador: Universidad Técnica del Norte; 2010.
  18. Vela A. Prevalencia y factores asociados a sobrepeso/obesidad en conductores de transporte público. [Internet]. Arequipa: 2012. [citado 1 Oct 2012]. Disponible en: <http://www.trabajos91/resumenes-investigaciones-nutricion-y-salud/resumenes-investigaciones-nutricion-y-salud.shtml>
  19. Valdivia H. Síndrome de Burnout en conductores de microbuses. [Internet]. Chile: revista de estudiantes de medicina; 2012. [citado 8 Jun 2013]. Disponible en: <http://www.acemuchile.cl/revista/index.php/component/k2/item/7s%C3%ADndrome-de-burnout-en-conductores-de-microbuses-de-la-ciudad-de-santiago-de-chile>
  20. Gutiérrez Q. Agresividad al volante en el transporte público: estudio de factores asociados. [Internet]. El salvador: 2008 [citado 15 May 2013]. Disponible en: [http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/investigaciones\\_utec/47342.pdf](http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/investigaciones_utec/47342.pdf)
  21. Ayma J., Suarez Y. Relación entre factores de riesgo modificables y la presencia de hipertensión arterial en transportistas urbanos. [Tesis]. Perú: Universidad Peruana Cayetano Heredia; 2008.

---

#### Correspondencia

Gianina Farro Peña  
Universidad Peruana Cayetano Heredia  
Dirección: Av. Honorio Delgado N° 465 Urb. Ingeniería - San Martín de Porres  
Correo electrónico: [gianina.farro@upch.pe](mailto:gianina.farro@upch.pe)

**forma de citar este artículo:** Mallma-Acuña A, Rivera-Yngunza K, Rodas-Simbron K, Farro-Peña G. Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima. Rev enferm Herediana. 2013;6(2):107-114.