

## “Bienestar Psicológico de Conductores de Ómnibus de Corta y Larga Distancia”

“Psychological Wellbeing of Short and Long Distance Bus Drivers”

**Autoras:** Angie Maria López Sosa y María Eugenia Pessolani Coronel

Universidad Católica “Nuestra Señora de la Asunción”, Paraguay

CDID “Centro de Documentación, Investigación y Difusión de Psicología Científica”<sup>1</sup>  
Universidad Católica “Ntra. Sra. De la Asunción”

Recibido: 23/11/18

Aceptado: 12/03/2020

---

### Resumen

La presente investigación fue de tipo descriptiva, con un diseño no experimental de comparación de dos grupos independientes. Tuvo como objetivo general diferenciar el Bienestar Psicológico que presentan los conductores de ómnibus de corta y larga distancia de la ciudad de Asunción en el año 2014. La muestra estuvo constituida por 101 conductores, seleccionada por un muestreo intencional o criterial, a quienes se les aplicó la Escala de Bienestar Psicológico elaborada por José Sánchez-Cánovas y un cuestionario sociodemográfico elaborado por las autoras. Para analizar los datos, se empleó la prueba estadística U de Mann-Whitney arrojando un nivel de significación de 0.058. Los resultados obtenidos demostraron que no existen diferencias significativas en el bienestar psicológico de ambos grupos.

**Palabras Clave:** Bienestar Psicológico, Conductores de ómnibus, corta y larga distancia

### Abstract

This research was descriptive, with a non-experimental design and comparison of two independent groups. Overall objective was to differentiate the Psychological Well-being of long and short distance bus drivers from the city of Asunción in 2014. The sample consisted of 101 drivers, selected by an intentional or criterial sampling, to whom the Scale of Psychological Well-being prepared by José Sánchez-Cánovas was applied, along with a sociodemographic questionnaire developed by the authors. To analyze the data, the statistical test Mann-Whitney was used. The results showed that no significant differences exist in the psychological wellbeing of both groups.

**Keywords:** Psychological well-being, Bus drivers, short and long distance.

---

<sup>1</sup> Correspondencia remitir a: Angie Lopez Sosa [angielopezsosa@hotmail.com](mailto:angielopezsosa@hotmail.com)

<sup>1</sup> Correspondencia remitir a: [revistacientificaeureka@gmail.com](mailto:revistacientificaeureka@gmail.com) o [norma@tigo.com.py](mailto:norma@tigo.com.py) CDID “Centro de Documentación, Investigación y Difusión de Psicología Científica”, de Asunción-Paraguay.

El servicio de transporte público en el Paraguay es un tema de gran interés a nivel nacional, ya que las características y condiciones actuales del mismo no satisfacen las necesidades de los usuarios por diversas razones. Si bien otros países se han preocupado por las condiciones laborales que conlleva la conducción de transporte de pasajeros, en nuestro país existe escasa documentación formal acerca del estado psicológico de los conductores. Por otro lado, como anuncia la OMS (2008) no existen políticas referentes a riesgos psicosociales y estrés laboral que permitan tratar esta problemática.

El rol que desempeñan los conductores de transporte público es fundamental; por tanto, su óptimo rendimiento laboral es clave para brindar a los usuarios un viaje seguro, digno y satisfactorio. La elección del tema de investigación se vio influenciada en gran medida por lo que representa esta población en la sociedad y por ser una actividad de larga data, pero poco explorada en su dimensión laboral.

A partir de lo expuesto anteriormente, el objetivo de la presente investigación fue diferenciar el Bienestar Psicológico que presentan los conductores de ómnibus de corta y larga distancia con el propósito de contribuir a las escasas investigaciones realizadas hasta el momento y promover la creación de programas de prevención en salud y seguridad ocupacional, así como generar conciencia de sus diversas consecuencias en la calidad de vida de los conductores.

El interés en el estudio científico del bienestar surge a finales del siglo XX, precedido por los pensamientos filosóficos de la antigüedad acerca de la “vida buena”, la “vida virtuosa” y el “cuidado del alma” presentes en los legados de Platón, Aristóteles, Confucio, Séneca, entre otros; y también por las reflexiones derivadas de las tradiciones espirituales de Oriente y Occidente: el cristianismo, el budismo, el hinduismo, el taoísmo, etc. para dar paso a la investigación sobre la felicidad que desde entonces continúa extendiéndose alrededor de todo el mundo (Vielma y Alonso, 2010).

Posteriormente, debido a su carácter difuso y a sus connotaciones filosóficas, progresivamente ha ido dando paso en el vocabulario psicológico a los conceptos algo más operativos de “bien-estar personal” (well-being) o de “satisfacción con la vida” (Fierro, 2000).

“En los últimos años ha habido una eclosión de interés y estudios sobre el bienestar” (Ballesteros, Medina y Caycedo, 2006, p.240) y varios autores han presentado sus propuestas acerca de este estudiado constructo teórico.

Muchos investigadores se han opuesto a la tendencia generalizada de usar términos afines como sinónimos del constructo “bienestar” sosteniendo que esto ha dificultado el logro de consenso en la creación de una definición única. Otros en cambio, han ampliado la revisión teórica del concepto destacando su dimensión subjetiva, evolutiva y multidimensional, dando importancia a las condiciones individuales y socioculturales que lo facilitan o dificultan (Ballesteros et. al., 2006).

La Organización Mundial de la Salud propone el término de salud pública y la define como “la ciencia y el arte de promover la salud, prevenir las enfermedades y prolongar la vida a través de esfuerzos organizados de la sociedad” (OMS 1998 p.12).

En la psicología, la mayor parte de las influencias en la definición del concepto provienen de modelos de desarrollo y de ciclo vital, así como de modelos motivacionales y de la psicología positiva (Ballesteros et. al., 2006).

Para Sánchez (1998), el bienestar psicológico hace referencia al sentido de la felicidad o bienestar, que a su vez es considerada una percepción subjetiva; es decir, el grado en que una persona evalúa su vida, incluyendo como componentes la satisfacción con la vida, la ausencia de depresión y la experiencia de emociones positivas (citado por Torres, 2003).

El Departamento de Desarrollo de Proyectos e Innovación de Madrid describe en su proyecto que la conducción de autobús es una de las profesiones con peores índices de salud, la situación del tráfico, el trabajo programado en turnos y el diseño del puesto de trabajo de los conductores, 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 (SGS Tecnos, 2008).

Los riesgos psicosociales, derivados de la organización del trabajo, la carga mental asociada o las circunstancias del tráfico, el horario de trabajo y las jornadas largas e irregulares, problemas de conciliación de la vida laboral y familiar, el ritmo de trabajo, la presión del tiempo, la comunicación y las relaciones interpersonales, son factores generadores de la fatiga, estrés, de los trastornos del sueño o de las disfunciones en los ritmos circadianos en los conductores (Salazar y Pereda, 2010).

Desde el año 2006, la Dirección Nacional de Transporte ha publicado un Anuario Estadístico de Transporte, el mismo expone en un apartado las estadísticas de los accidentes de tránsito por tipos de vehículos, los ómnibus ocupan el tercer lugar como tipo de vehículo con mayor incidencia en accidentes de tráfico en los años 2006, 2007, 2009, 2010, 2011 y 2012; con un porcentaje en los últimos años de 14% en el año 2010, 16% en el 2011 y 15% en el año 2012 (Dirección Nacional de Transporte del Paraguay).

Con una carga mayor de las ocho horas establecidas en el código laboral de nuestro país, la mayor parte de los conductores del transporte público desarrollan sus labores diariamente (Instituto de Previsión Social, s/f).

Por otra parte, resulta interesante analizar los beneficios del uso del servicio de transporte público para comprender por qué es imprescindible el bienestar psicológico de los conductores. La OPS (2010) describe que los sistemas integrados de transporte masivo, dado que disminuyen la congestión urbana, también reducen el nivel de ruido. Por otra parte, la menor densidad vehicular que se deriva de promover en las ciudades el uso del transporte público eficaz mejora la calidad del aire, que beneficia tanto al entorno físico como a la salud humana.

En la investigación mencionada se llegó a la conclusión que el uso del servicio de transporte público es una medida contra el aislamiento social y las desigualdades; además de los interesantes beneficios sociales y económicos. Números estudios comprueban el ahorro generado por el uso de dicho servicio.

*Problema:* ¿Existe diferencias en el Bienestar Psicológico de Conductores de Ómnibus de corta y larga distancia?

*Hipótesis de investigación:* Existen diferencias significativas en el Bienestar Psicológico de Conductores de Ómnibus de corta y larga distancia.

*Hipótesis nula:* No existen diferencias significativas en el Bienestar Psicológico de Conductores de Ómnibus de corta y larga distancia.

*Objetivo general:*

- Diferenciar el Bienestar Psicológico que presentan los Conductores de Ómnibus de corta y larga distancia.

*Objetivos específicos:*

1. Identificar las puntuaciones obtenidas de los participantes en las subescalas del Bienestar Psicológico.
2. Describir la relación entre los horarios de trabajo y el Bienestar Psicológico.
3. Describir la relación entre los años de antigüedad en el trabajo y el Bienestar Psicológico.
4. Describir la relación entre la edad y el Bienestar Psicológico.
5. Relacionar el nivel de educación con el Bienestar Psicológico.

## **Método**

### **Participantes**

La población estuvo compuesta por conductores de ómnibus de empresas de Asunción, dedicadas a la prestación de servicios de traslado de pasajeros a cortas y largas distancias, que cuentan con la habilitación correspondiente y cobran por el mismo una tarifa. Según la Resolución N° 216/12 del Consejo de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), se entiende por corta distancia, al servicio de transporte público que realice un kilometraje de 0 a 100 kilómetros entre el origen y destino; por mediana distancia al kilometraje de 101 a 200 kilómetros entre el origen y destino, y por larga distancia al kilometraje de 201 kilómetros en adelante.

La muestra intencional estuvo constituida por 101 conductores, y se buscó incluir a 30 o más participantes en cada grupo teniendo en cuenta el criterio de grandes muestras. Para que la distribución de la muestra tenga una forma acampanada y se acerque a una muestra normal, el tamaño de la misma debe ser mayor o igual a 30 (De la Torre, 2003). Teniendo en cuenta que se carece de datos suficientes para calcular el tamaño de la muestra, para garantizar la potencia estadística se tomó el tamaño mencionado, que por ser gran muestra según De la Torre (2003), estabilizará las medidas.

### **Instrumentos y materiales**

El instrumento que se utilizó fue la Escala de Bienestar Psicológico (EBP), elaborada por José Sánchez-Cánovas (2007). EBP es un cuestionario de administración individual o colectiva que puede ser aplicable, tanto a adolescentes como a adultos de ambos sexos, con edades comprendidas entre los 17 y 90 años. La EBP evalúa el grado de felicidad y satisfacción con la vida que la persona tiene, a partir de 65 ítems distribuidos en forma diferencial en cuatro subescalas: Bienestar Subjetivo, Bienestar Material, Bienestar Laboral y Bienestar en las Relaciones con la Pareja. La escala de respuesta es de gradación tipo Likert de cinco puntos, con dos sistemas de valoraciones distintas que van desde 1 punto (Nunca o Casi Nunca) hasta 5 puntos (Siempre) para el caso de las subescalas de Bienestar Subjetivo, Material y Laboral, y una valoración desde 1 punto (Totalmente en desacuerdo) hasta 5 puntos (Totalmente de acuerdo) para el uso de la subescala de Bienestar en las Relaciones con la Pareja.

Además, se utilizó un cuestionario sociodemográfico elaborado por las autoras, el mismo fue administrado a los participantes junto con la escala EBP, a fin de contar con los indicadores descriptivos necesarios para cumplir los objetivos específicos de la investigación.

### **Procedimiento**

Se utilizó un diseño no experimental, de comparación de dos grupos independientes y el muestreo no probabilístico intencional o criterial.

Mediante una carta firmada por el director de la carrera de Psicología de una Universidad Privada se realizó el pedido correspondiente a las empresas de transporte, para que los conductores puedan ser parte de esta Investigación. En la misma se explicaban los fines de la investigación, para que las autoridades estén en conocimiento. Posteriormente se realizó la recogida de datos. Los participantes fueron ubicados en un espacio físico asignado por los Directivos de las Empresas, donde completaron cada uno según su disponibilidad y consentimiento un Cuestionario Sociodemográfico y el Instrumento EBP. Por último, se procedió a la carga y análisis de datos en el Programa Estadístico para Ciencias Sociales (SPSS) en su versión 21 y, posteriormente, se elaboró el informe final.

### **Análisis y Discusión de los resultados**

Para el estudio se realizaron análisis exploratorios, descriptivos y verificación de los supuestos de normalidad y homocedasticidad. Se optó por la prueba no paramétrica U de Mann Whitney para la comparación de medias.



*Figura 1.* Distribución de los participantes según los grupos (n=101)

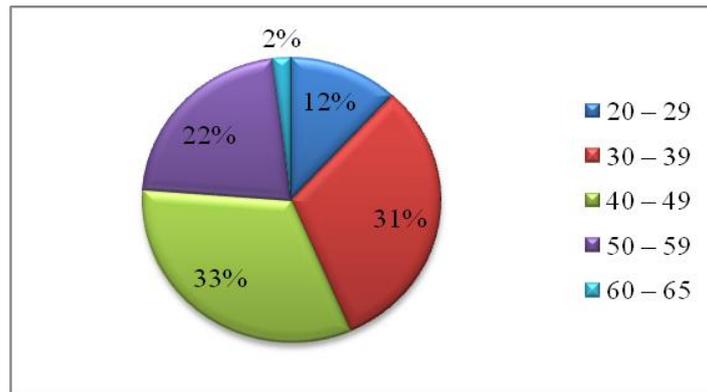


Figura 2. Distribución por edad de los participantes (n=101)

En el estudio participaron un total de 101 conductores de ómnibus de sexo masculino, 49% fueron de larga distancia y 51% de corta distancia como se observa en el gráfico 1. La mayoría de los participantes presentan edades entre 40 a 49 años, mientras que la minoría se ubica en el rango de 20 a 29 años y mayores de 60 años, como lo muestra el gráfico 2.

Esta distribución de la edad se asemeja al trabajo presentado por Pinilla, et al. (2000), en el que la mayoría de los participantes de la muestra de camioneros tenían edades comprendidas entre 31 a 49 años y en menor medida los de menos de 30 años.

Tabla 1

*Promedios obtenidos en las subescalas según los grupos (n=101)*

Variable grupo		N	Media	Desviación típ.	Error típ. de la media
BP	Larga	50	284,14	33,590	4,750
	Corta	51	275,27	35,854	5,021
B. Subjetivo	Larga	50	139,50	8,739	1,236
	Corta	51	135,69	8,291	1,161
B. material	Larga	50	45,02	4,697	,664
	Corta	51	44,39	6,083	,852
B. laboral	Larga	50	46,40	3,245	,459
	Corta	51	45,06	3,870	,542
B. pareja	Larga	50	53,22	30,610	4,329
	Corta	51	50,14	31,610	4,426

Como se puede observar en la Tabla 1, los promedios obtenidos por el grupo de conductores de larga distancia son más altos que los obtenidos por el grupo de corta distancia; es decir, que, tanto en la escala de Bienestar Psicológico como en sus subescalas, los promedios más altos corresponden a los conductores de larga distancia.

Por lo tanto, se puede inferir que, según el análisis de esta muestra, los conductores de larga distancia trabajan menos días y menos horas, así mismo, realizan un mayor porcentaje de actividades recreativas fuera del horario laboral, poseen más beneficios por parte de la empresa y reciben en mayor medida una remuneración por encima del sueldo mínimo.

Tabla 2

*Comparación de medias bienestar psicológico de los grupos (n=101)*

**Estadísticos de contraste<sup>a</sup>**

	BP
U de Mann-Whitney	996,500
W de Wilcoxon	2322,500
Z	-1,892
Sig. asintót. (bilateral)	,058

a. Variable de agrupación: corta y larga distancia

Para la comparación de medias del bienestar psicológico de los grupos se utilizó la prueba no paramétrica U de Mann-Whitney. En la Tabla 6 se observa que no existen diferencias significativas; es decir, se acepta la hipótesis de igualdad, por lo tanto, no existen diferencias significativas en el Bienestar Psicológico de Conductores de Ómnibus de corta y larga distancia.

Estos resultados se encuentran acordes con el estudio realizado por Medina y Rodríguez (2011), en el que no se encontraron diferencias significativas en el bienestar psicológico de dos grupos de trabajadores de una empresa.

Tabla 3

*Relación entre el horario de trabajo y el bienestar psicológico (n=101)*

		Horario de trabajo	BP
Horario de trabajo	Correlación de Pearson	1	,025
	Sig. (bilateral)		,804
	N	101	101
BP	Correlación de Pearson	,025	1
	Sig. (bilateral)	,804	
	N	101	101

Como se observa en la Tabla 2 no existe relación entre el horario de trabajo y el bienestar psicológico de los conductores, no obstante, cabe resaltar la investigación llevada a cabo por Fernández y Piñol (2000) en la que presentan una revisión de las consecuencias que los turnos de trabajo tienen sobre la salud. Según los autores, este tipo de horario afecta, aproximadamente, al 20% de la población laboral y muestran la presencia de numerosas repercusiones negativas sobre la salud de los trabajadores afectados, mencionan que algunas consecuencias psicológicas son los trastornos del sueño, el síndrome de fatiga crónica, el estrés laboral, la sintomatología depresiva y diversos problemas familiares y sociales. Asimismo, se han observado un mayor número de problemas laborales (absentismo, menor rendimiento y accidentes de trabajo) en este tipo concreto de población laboral, en comparación con los trabajadores con un horario convencional.

Tabla 4

*Relación bienestar psicológico y la antigüedad en el trabajo (n=101)*

		BP	Antigüedad
BP	Correlación de Pearson	1	,199*
	Sig. (bilateral)		,046
	N	101	101
Años de trabajo	Correlación de Pearson	,199*	1
	Sig. (bilateral)	,046	
	N	101	101

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

Tabla 5

*Relación entre el bienestar psicológico y la edad (n=101)*

		BP	Edad
BP	Correlación de Pearson	1	-,013
	Sig. (bilateral)		,896
	N	101	101
Edad	Correlación de Pearson	-,013	1
	Sig. (bilateral)	,896	
	N	101	101

En las tablas 3 y 4 se puede observar que, por un lado, existe una correlación positiva muy baja entre el Bienestar Psicológico y la antigüedad en el trabajo, y por otro lado no existe relación entre el Bienestar Psicológico y la edad de los conductores.

Si bien en el presente estudio no se realizó un análisis de prueba de normalidad entre los grupos de edades, Romero (2001) en una investigación sobre el clima laboral en una empresa pública de transporte se encontró diferencias significativas respecto al estado general de Bienestar Psicológico, por edad y antigüedad en la empresa, demostrando que los trabajadores de menor antigüedad y más jóvenes fueron los que mejor Bienestar Psicológico y satisfacción laboral presentaron.

Tabla 6

*Relación bienestar psicológico y el nivel de educación (n=101)*

		BP	Educación
BP	Correlación de Pearson	1	,014
	Sig. (bilateral)		,893
	N	101	101
Nivel de educación	Correlación de Pearson	,014	1
	Sig. (bilateral)	,893	
	N	101	101

Teniendo en cuenta el nivel de educación alcanzado y el Bienestar Psicológico, se observa en la Tabla 5 que no hay relación entre ambas variables. Por el contrario, según un estudio realizado en Venezuela se encontró una correlación directa y significativa entre la centralidad absoluta y el nivel educativo, lo que indica que las personas con menor nivel de instrucción consideran al trabajo una de las cosas más importantes y significativas en su vida.

Se encontró además una correlación inversa y significativa entre el nivel educativo y la importancia de diversas características del trabajo, lo que señala que las personas con mayor nivel de instrucción asignan más importancia a características del trabajo tales como: el ajuste entre las exigencias del trabajo y la preparación y experiencia, la variedad de tareas, buenas condiciones físicas del trabajo, buen sueldo, oportunidades de ascenso o promoción entre otras (Dakduk, González y Motilla, 2008).

## Conclusiones y Recomendaciones

Teniendo en cuenta los objetivos de la presente investigación, se concluye en primer lugar que no existen diferencias significativas en el Bienestar Psicológico entre los conductores de ómnibus de larga distancia y los conductores de corta distancia, rechazándose así la hipótesis de investigación.

Seguidamente, respecto al primer objetivo específico, se concluye que los promedios de los puntajes en la Escala de Bienestar Psicológico de los conductores de larga distancia, así como en sus subescalas, fueron más altos que los obtenidos por el grupo de corta distancia. En las subescalas de bienestar subjetivo, material y laboral ambos grupos obtuvieron un nivel medio, y en la subescala de bienestar en las relaciones de pareja ambos grupos obtuvieron un nivel bajo de bienestar.

Respecto al segundo objetivo específico, se pudo comprobar que no existe relación entre el horario de trabajo y el bienestar psicológico de los conductores, sin embargo, el resultado del tercer objetivo específico, demuestra que entre los años de antigüedad en el trabajo y el Bienestar Psicológico hay una relación positiva muy baja.

Respecto al cuarto y al quinto objetivo específico, se comprobó que no existe relación entre la edad de los participantes y el bienestar psicológico, tampoco hay correlación entre éste y el nivel de educación.

Se recomienda que se continúe con esta línea de investigación, futuros estudios que puedan seguir evaluando a esta población, dado los factores de riesgos laborales existentes en este tipo de trabajo, en el que también están expuestas otras miles de personas en los viajes que realizan, y también, debido a la escasez de investigaciones nacionales sobre el tema. Esto finalmente, además de contribuir a la comunidad científica con nuevos y actualizados conocimientos, sería útil para poder intervenir a tiempo si es necesario, o mejor, planificar estrategias para trabajar en la promoción de la salud de la población.

## Referencias

- Ballesteros, B., Medina, A., y Caycedo, C. (2006). El bienestar psicológico definido por asistentes a un servicio de consulta psicológica en Bogotá, Colombia. *Universitas Psychologica*, 5(2), 239-258. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/up/v5n2/v5n2a04.pdf>
- Dakduk, S., González, A., Montilla, V. (2008) Relación de Variables Sociodemográficas, Psicológicas y la Condición Laboral con el Significado del Trabajo. *Revista Interamericana de Psicología* 42(2), 390-401. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rip/v42n2/v42n2a20.pdf>
- De la Torre, L. (2003). Curso de Estadística I. Carrera de Ingeniería Industrial, Instituto Tecnológico de Chihuahua. Recuperado Junio, 2014 de <http://www.itch.edu.mx/>
- Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (2014). Encuesta Permanente de Hogares 2013, República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/EPH2013/PUBLICACION%20EPH%202013.pdf>
- Dirección Nacional de Transporte (2006). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Dirección Nacional de Transporte (2007). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Dirección Nacional de Transporte (2009). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Dirección Nacional de Transporte (2010). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Dirección Nacional de Transporte (2011). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Dirección Nacional de Transporte (2012). Anuario Estadístico de Transporte. República del Paraguay. Recuperado de <http://www.dinatran.gov.py/anuarios.html>.
- Fernández-Montalvo, J. y Piñol, E. (2000). Horario laboral y salud: consecuencias psicológicas de los turnos de trabajo. *Revista de psicopatología y psicología clínica* 5(3), 207-222. Recuperado de <http://revistas.uned.es/index.php/RPPC/article/view/3899/3754>

- Fierro, A. (2000). Sobre la vida feliz. *Revista Psicothema*. 13(3), 530-531. Málaga. Recuperado de <http://www.psicothema.com/psicothema.asp?id=474>
- Instituto de Previsión Social. (s/f). Página oficial. Recuperado de <http://www.ips.gov.py/principal/modules.php?Name=News&file=article&sid=3172>
- Medina, Y. y Rodríguez, P. (2011) Estudio comparativo del Bienestar Psicológico y tipos de contratación en una empresa colombiana. (Tesis de grado) Pontificia Universidad Javeriana, Colombia. Recuperado de <http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/10554/8036/1/tesis142.pdf>
- Organización Mundial de la Salud [OMS] (1998). *Promoción de la salud. Glosario*, Ginebra. Recuperado de <http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/docs/glosario.pdf>
- Organización Mundial de la Salud [OMS] (1998). *Salud mental*. Recuperado de [http://www.who.int/topics/mental\\_health/es/](http://www.who.int/topics/mental_health/es/)
- Organización Panamericana de la Salud [OPS] (2010). *Defensa del transporte público seguro y saludable*, Washington, D.C. Recuperado de: [http://www2.paho.org/mex/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=849&limit=5&order=name&dir=ASC&Itemid=377](http://www2.paho.org/mex/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=849&limit=5&order=name&dir=ASC&Itemid=377)
- Pinilla, J. Bordas, J., Gete, P., Nova, P. y Sanz, J. (2000) La salud laboral en el sector del transporte por carretera. Labour, Madrid. Recuperado de <http://www.tcmugt.es/carreteras/Archivos/saludlaboralcarretera.pdf>
- Romero, J. (2001). Clima laboral y Bienestar Psicológico en una Empresa Pública. *ArchPrev Riesgos Labor* 4 (1), 17-23. Recuperado de [http://www.scsmt.cat/pdf/2001\\_n.1.originales.3.pdf](http://www.scsmt.cat/pdf/2001_n.1.originales.3.pdf)
- Salazar, S. y Pereda, E. (2010). Síndrome de Burnout y Patrones de Comportamiento ante Tráfico en Conductores. *Rev. Psicol.* 12(1), 141-169. Recuperado de <http://revistas.concytec.gob.pe/pdf/rp/v12n1/a07v12n1.pdf>
- Sánchez-Cánovas, J. (2007). Manual Escala de Bienestar Psicológico (2ª ed.). Madrid: TEA Ediciones, S.A.

- SGS Tecnos (2008). *Análisis ergonómico, organizacional y psicosocial del puesto de conductor de autobuses urbanos e interurbanos: propuesta preventiva integral para el sector*. Departamento de Desarrollo de Proyectos e Innovación, Madrid. Recuperado de [http://www.tcmugt.es/carreteras/Archivos/analisis\\_ergonomico\\_bus.pdf](http://www.tcmugt.es/carreteras/Archivos/analisis_ergonomico_bus.pdf)
- Torres W. (2003). *Utilización de Internet y el bienestar psicológico en estudiantes universitarios de alto y bajo nivel de acceso a la tecnología de información por computadora*. (Tesis Doctoral). Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú. Recuperado de [http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/cybertesis/558/1/torres\\_aw.pdf](http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/cybertesis/558/1/torres_aw.pdf)
- Vielma, R. y Alonso, L. (2010). El estudio del bienestar psicológico subjetivo. Una breve revisión teórica. Universidad de los Andes, Mérida. *Educere-Artículos Arbitrados* 14(49), 265-275. Recuperado de <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/32748/1/articulo2.pdf>