



Especialización en Psicología Laboral

Fatiga laboral y sintomatología de estrés en conductores de una empresa de transporte de carga pesada en el contexto de la Covid-19 en la ciudad de Tulcán, provincia del Carchi.

CANDIDATO A ESPECIALISTA

Viviana Chugá Cárdenas
meryviviana20@hotmail.com

DIRECTOR/A

Gloria Elena Villalobos Fajardo
gloria.villalobos@uisek.edu.ec

Fecha: 20 de marzo de 2022

RESUMEN

El objetivo de este estudio fue identificar y describir los síntomas de fatiga laboral y estrés como posibles desencadenantes de alteraciones a la salud integral de los conductores en el marco de la actual pandemia de Covid-19 y, por último, proponer un plan de intervención psicosocial a partir de los hallazgos- El estudio siguió un diseño cuantitativo descriptivo de corte transversal. A través de un muestreo no probabilístico se seleccionaron 30 conductores, todos hombres contagiados con el virus con un promedio de edad de 50 años. Se administró un paquete de instrumentos para determinar información sociodemográfica laboral, evaluar fatiga y niveles de estrés. Se evidencia la presencia bastante acentuada como fatiga laboral (55%) por sobre sintomatología de tipo 2 y 3 correspondiente a fatiga mental y física. De manera general se describe que 14 conductores que representan el 47% se encuentran con un alto nivel de estrés, vinculado directamente al tiempo de trabajo como conductores. Los síntomas más críticos y frecuentes requirieron intervención inmediata a través de un plan de intervención psicosocial plasmado como estrategia institucional y avalado por la gerencia general. Se recomienda, para un análisis posterior, realizar correlaciones entre los resultados de fatiga y estrés, con la información sociodemográfica y laboral.

Palabras clave: Fatiga laboral, estrés, prevención, salud

ABSTRACT

The objective of this study was to identify and describe the symptoms of work fatigue and stress as possible triggers of alterations to the comprehensive health of drivers in the framework of the current Covid-19 pandemic and, finally, to propose a psychosocial intervention plan. from the findings- The study followed a quantitative descriptive cross-sectional design. Through a non-probabilistic sampling, 30 drivers were selected, all men infected with the virus with an average age of 50 years. A package of instruments was administered to determine labor sociodemographic information, assess fatigue and stress levels. The presence is quite marked as work fatigue (55%) over symptomatology of type 2 and 3 corresponding to mental and physical fatigue. In general, it is described that 14 drivers, representing 47%, have a high level of stress, directly linked to the time they work as drivers. The most critical and frequent symptoms require intervention within the framework of an epidemiological surveillance system, through a psychosocial intervention plan established as an institutional strategy and endorsed by the general management. It is recommended, for further analysis, to make correlations between the results of fatigue and stress, with sociodemographic and labor information.

Keywords: Work fatigue, Stress, Prevention, Health.

Introducción

La ciudad de Tulcán es la puerta norteña de entrada al Ecuador, se encuentra junto a uno de los mayores socios comerciales como es el vecino país de Colombia; por ello se convierte en el escenario donde se presentan varios problemas relacionados con el comercio exterior, siendo uno de los más controversiales el desarrollo del transporte internacional de carga, ya que el dinamismo comercial ha hecho que la forma de vender y comprar los productos sea más eficiente, ágil y veloz, adicionalmente el adelanto tecnológico que se ha aplicado al transporte, ha profundizado aún más este problema (Coto y López, 2007)

El sector del transporte de carga pesada en la ciudad de Tulcán ha presentado algunos cambios en su organización de trabajo en torno a la emergencia sanitaria por la Covid-19. Existen demandas hacia los organismos de estado de parte del gremio de transportistas de carga pesada de esta importante ciudad ante la necesidad de reabrir la comercialización de los productos a nivel nacional e internacional afectada por la pandemia. Es así como las operaciones en la terminal terrestre de Tulcán, los paros o protestas son un denominador común que mantiene bloqueado el ingreso a la ciudad y, por ende, afecta a las operaciones del negocio del transporte de carga pesada y la seguridad y salud de los conductores.

La empresa perteneciente a la Sierra Ecuatoriana, se dedica a la logística y transporte de carga por carretera de diferentes productos: automotrices, alimentos, equipos, herramientas y afines. La misma está conformada por dos áreas: una administrativa y otra operativa, en el área administrativa se desarrollan actividades laborales en escritorio utilizando una pantalla de visualización de datos (PVD), cuenta con 4 empleados, el tiempo ocupado para esta actividad es de 8 horas al día; mientras que en el área operativa cuenta con 170 accionistas, de los cuales actualmente 100 tienen vehículos, de esos 100 únicamente 30 unidades forman parte de la flota vehicular habilitada en Tulcán (Ecuador), Ipiales (Colombia), Tumbes (Perú), es decir que cargan mercadería de carga pesada. Es decir, que se está hablando de treinta (30) choferes profesionales a cargo de las unidades y de la mercadería o productos de despacho, donde se

presentan ciertas características del puesto de trabajo que podrían estar ocasionando fatiga laboral y sintomatologías de estrés debido a las siguientes circunstancias:

Las rutas tienen su lugar de origen en la ciudad de Tulcán, provincia del Carchi; y su destino son las ciudades de Quito, Guayaquil, Tumbes y Huaquillas. Además de Lima en Perú y otras ciudades en Colombia. Los trayectos tienen un mínimo de 7 horas de viaje hasta más de 2 días a nivel internacional. La organización de los trayectos y horas de viaje están establecidos desde las horas de la madrugada a fin de cumplir con la planificación de las empresas contratantes.

Tomando en cuenta que un vehículo tiene un plazo establecido desde Rumichaca, en la provincia de Imbabura, hasta Huaquillas de 43 horas, en el caso de que los transportistas no cumplan este plazo, la Aduana del Ecuador aplica una multa reglamentaria) a la Empresa de Transporte que corresponde al 50% de un salario mínimo vital, y la empresa le descuenta al conductor el pago del flete. Cuando es por falla mecánica o casos fortuitos la Empresa debe presentar ante el mencionado organismo de control un oficio con todas las evidencias necesarias para justificar el incumplimiento del plazo. Como la negociación con el cliente es hasta Tumbes, ciudad fronteriza con Perú, hay que realizar el trámite de exportación; el mismo que tiene una duración aproximada de 6 horas siempre y cuando la documentación esté completa y el sistema de las Aduanas o funcionarios trabajen en los horarios

establecidos, y el aforo salga en canal verde; en el caso de que el canal de aforo sea rojo, un funcionario de la Institución de control tiene que hacer descargar la mercadería a piso y verificar con documentos de transporte, que por lo general no se alcanza en el mismo día y se queda el vehículo para cruzar frontera al día siguiente, por último se realiza la entrega de un depósito aduanero habilitado en Tumbes y es necesario esperar el turno y la disponibilidad de espacio en las bodegas, caso contrario el conductor se debe quedar una noche más en esta ciudad.

Se puede notar que el proceso de transportación de la carga en muchos de los casos se puede tornar complejo cuando se presentan eventos, omisiones o casos fortuitos que modifican lo planificado. En forma general, a través de la observación y por ende de la percepción de los riesgos y condiciones de empleo, el puesto de trabajo de un “conductor de carga pesada” podría estar afectado ante factores como: exceso de horas conduciendo, los horarios nocturnos, las

posturas estáticas inadecuadas por varias horas (permanecer sentado). Los conductores siempre tienen que alimentarse en restaurantes o puestos ambulantes en la carretera (alimentos altos en grasa y condimentos), experimentan momentos de tensión ante las entregas urgentes que exige el cliente, podrían encontrarse alteraciones en sus horarios de sueño y estrés. Se tienen otros posibles factores como: los accidentes de tránsito por el sueño, la fatiga, irrespetar las señales de tránsito, altas velocidades, carreteras en mal estado, distracción que son ajenos a la conducción, cansancio, falta de señalización cuando en carretera está dañado otro vehículo, uso de celular, condiciones de clima (lluvia, neblina, sol).

Ser presenta también exposición a temperaturas extremas, considerando que Tulcán es una ciudad con clima frío y las ciudades como Guayaquil, Huaquillas, Lima entre otras, tienen temperaturas mayores, además que existen clientes que cuando llegan a bodega a descargar, el conductor debe permanecer en la cabina del vehículo hasta terminar el descargue, principalmente en la actualidad por protocolos de bioseguridad. Se perciben otros factores como el ruido en bodegas en el momento de cargue y descargue (equipos pesados de manejo de carga montacargas), por falta de mantenimiento del vehículo, la vibración del vehículo, el desarraigo familiar pues pasan varios días fuera de casa por el trabajo en otras ciudades o en el exterior, con un mínimo de 2 días hasta 30 días, la amenaza delincriminal porque no existen estaciones seguras para el descanso de los conductores, aprovechando estos momentos para el asalto de mercadería o robo del vehículo, la contaminación ya que las unidades de transporte pesado son antiguas, lo que hace que emitan gases tóxicos.

Al inicio de la pandemia por información de noticieros comunicaban que existían fallecidos en las calles en la ciudad de Quito y Guayaquil, los conductores no querían viajar por el temor de contagio, pero luego por la presión de deudas en entidades financieras que ellos decidieron realizar el trabajo.

En la actualidad, a pesar de que existen estadísticas de fallecidos por la enfermedad por coronavirus (COVID-19), pero no están diferenciadas por profesión, se evidencia que en la ciudad de Tulcán un gran porcentaje de dichos fallecidos corresponde a transportistas, pues

nunca prohibieron realizar operaciones de transporte de carga por el cumplimiento de abastecimiento de alimentos y otros productos necesarios para la población ecuatoriana.

Además, según la dirección de la empresa, el 70% tiene sobrepeso y mal hábito alimenticio y cuando se contagiaron ese fue uno de los problemas que terminó con la vida de los socios y muchos estuvieron en terapia intensiva.

Tomando en cuenta que los protocolos de bioseguridad de las empresas exigían para el traslado de mercadería que los conductores llevaran la prueba PCR con vigencia de 48 horas, se determinó que, de los 30 conductores, 27 se contagiaron en diferentes fechas y ciudades.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) menciona que el estrés y los factores intrínsecos a este son causantes de miles de muertes diarias por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Los indicadores develan que el número de personas que han perdido la vida en el trabajo creció significativamente desde el año 2014 (OIT, 2016).

Por otra parte, los cambios vertiginosos en el ámbito laboral tienen influencia en la organización del trabajo y en el proceso de establecimiento de las relaciones laborales. Estos cambios tienen su impacto en la vida cotidiana de los trabajadores, afectando a su entorno familiar y social. Las presiones exigentes en el trabajo se han incrementado aún más a raíz de la Covid-19, generando reportes de incidentes relacionados a la estabilidad emocional y mental de los trabajadores; todos estos asociados al estrés y al agotamiento emocional.

El estrés relacionado con el trabajo, es el segundo problema de salud relacionado con el trabajo registrado en Europa, después de trastornos musculo esqueléticos (TME), y representa la causa del 50 al 60% de los días de trabajo perdidos. (OIT, 2015), en suma, otros estudios de la OIT realizados en Reino Unido mencionan que los casos de estrés relacionado con el trabajo, depresión o ansiedad representaron en 2013-14 el 39% de todas las enfermedades relacionadas con el trabajo. Además, el estrés relacionado con el trabajo también puede

contribuir a los TMS y a otras formas de trastornos de la salud, como la hipertensión, la úlcera péptica y las enfermedades cardiovasculares. (OIT, 2015).

En el marco legal la Constitución de la República del Ecuador establece que el trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. De tal manera que se compromete a garantizar una vida sana, decorosa y justa en remuneraciones y retribuciones.

En este marco, el presente estudio pretende promover el cuidado de la salud y prevenir enfermedades profesionales a través de una propuesta que permita integrar las estrategias institucionales con la salud del trabajador y su entorno.

Método

Estudio con diseño cuantitativo descriptivo de corte transversal.

Participantes

Participaron 30 conductores de unidades de carga pesada, logística y transporte por carretera, los mismos que cargan animales, productos de refrigeración, autos, entre otros. Las rutas tienen su lugar de origen en la ciudad de Tulcán, provincia del Carchi; y su destino son las ciudades de Quito, Guayaquil, Tumbes y Huaquillas. Además de Lima en Perú y otras ciudades en Colombia. Poseen licencia de conducir profesional y se encuentran autorizados por la empresa para realizar los viajes y participar en el estudio a través de un consentimiento informado.

Procedimiento

Antes de entrar a campo a través de la técnica de observación se determina las características o las condiciones de trabajo de los conductores. Posteriormente se realiza entrevista con la encargada o coordinadora de planificar las rutas de viaje a fin de determinar horarios, turnos, y demás condiciones del trabajo.

Se realizaron grupos focales para conocer la percepción social de los riesgos y condiciones de trabajo de los conductores para una posterior elección de las herramientas de evaluación idóneas para la investigación. El proceso de socialización del estudio permitió generar confianza y apertura para recabar información veraz bajo un componente de confidencialidad de la información guardando el anonimato de las personas. Durante el trabajo en campo se observan los comportamientos verbales y no verbales y se toman notas de campo que permiten tomar en cuenta aspectos de relevancia de los conductores. Los instrumentos de evaluación de la fatiga y del estrés se aplicaron de forma individual y manual sin recurrir a medios tecnológicos.

Por último, se codificaron las respuestas en una base de datos guardando la confidencialidad de la información y garantizando aspectos éticos de la misma.

Instrumentos

La Encuesta Sociodemográfica y Laboral (ESOLA), desarrollada de acuerdo con parámetros de la situación personal y familiar de los conductores y a las condiciones o características de su trabajo.

El Cuestionario de Síntomas Subjetivos de Fatiga Laboral (Yoshitake) tiene su origen en Japón (1954) a través de un estudio investigativo enfocado en la Fatiga vinculada al sector industrial. Estos reflejan síntomas físicos, mentales y síntomas generales. Los síntomas más visibles son se denotan en tres factores: somnolencia y pesadez, proyección de malestar físico y dificultad para concentrarse.

El Cuestionario para la Evaluación del Estrés construido por Villalobos para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (1996) fue elaborado para dar validez a los actuales cuestionarios de factores psicosociales (Villalobos, 2005)- Este permite determinar síntomas de presencia de estrés por niveles: alto, medio y bajo.

Análisis estadístico

Se utilizó estadística descriptiva a fin de determinar e identificar características sociodemográficas que podrían ser relacionadas con los síntomas de fatiga y los niveles de estrés.

Resultados

De los 30 conductores participantes, el 100% es de género masculino. El promedio de edad es de 50 años. El 70% de ellos son casados, o en unión de hecho, el 23% separados o divorciados y el 3% viudo. El 57% tiene terminada la secundaria y el 40% la primaria. El tipo de cargo es operativo, mencionando que existe un área administrativa. El tipo de contrato es indefinido dependiendo de la cantidad de viajes que tengan que realizar. Es así como las jornadas de trabajo son mañana, tarde y noche. La antigüedad en el cargo es de es de 3 a 10 años y en la empresa de 4 a 15 años (tabla 1).

Tabla 1 Distribución de características sociodemográficas y laborales de los

Características sociodemográficas	n	%
Edad promedio (X, DS)	30 (50 años)	
Género masculino	30	100%
Estado civil		
Soltero	1	4%
Casado-Unión libre	21	70%
Separado-Divorciado	7	23%
Viudo	1	3%
Nivel Escolaridad		
Primaria	12	40%
Secundaria	17	57%
Universitaria	1	3%
Variables ocupacionales		
Tipo de cargo		
Operativo	30	100%
Tipo de contrato		
Indefinido	30	100%
Horas diarias laborales	30	100%
Más de 12 horas		
Tipo de salario		
Variable	30	100%
Jornada		
Mañana	30	100%
Tarde	30	100%
Nocturna	30	100%
Antigüedad en el cargo		
Mediana (Q1-Q3)	6 (3 a 10 años)	
Antigüedad en la empresa (Q1-Q3)	8.5 (4 a 15 años)	
Profesión		
Chofer o Conductor con Licencia Especial	30	100%

Fuente: La Autora. Encuesta sociodemográfica y laboral

En cuanto a la Fatiga Laboral la evaluación se describe a través de la siguiente tabla:

Tabla 2 Tipologías de Fatiga Laboral

SÍNTOMAS	n	%
Tipo 1: Fatiga General	165	55
Tipo 2: Fatiga Mental	57	19
Tipo 3: Fatiga Física	89	30

Fuente: La Autora. Encuesta sociodemográfica y laboral

Los Síntomas Generales de Fatiga Tipo 1 son los que prevalecen de los tres tipos que presenta la herramienta. De los 10 primeros ítems que corresponden a fatiga general (pregunta 1 a la 10); 9 ítems son contestados con “SÍ”, representando el 55% como valor total versus un 45% contestados con “NO”. De manera que el “SÍ” se encuentra sobre el 20%, estamos hablando de una sintomatología bastante acentuada como fatiga general. De la misma forma se puede apreciar que el porcentaje de fatiga general es superior al de fatiga mental y física. Los síntomas generales de fatiga que presentan son: deseos de acostarse (dormir), somnolencia, cansancio de la vista, deseos de bostezar, cansancio de las piernas y de todo el cuerpo en general.

Los Síntomas de Fatiga Tipo 2 no son mayores ni iguales al tipo 1 ni mayores o iguales al tipo 3 de fatiga. Por lo tanto, no existe fatiga mental. Los ítems corresponden a las preguntas 11 a la 20. Se puede rescatar de la figura la dificultad que tienen los conductores para mantener el cuerpo en buena postura. Indudablemente que las largas horas y jornadas de viaje les obliga a estar sentados por tiempos prolongados.

Los Síntomas de Fatiga Tipo 3 tienen una frecuencia de ítems (pregunta 21 a la 30) y comparando entre los diferentes tipos (tipo 3= 3 ≥ 2 ≥ 1 o 1 ≥ 3 ≥ 2); se manifiesta efectivamente la presencia de fatiga física en los conductores. Con un porcentaje de 30% tenemos 7 ítems contestados con “SÍ”.

Tabla 3 Niveles de Estrés

NIVEL ESTRÉS	n	%
Alto	14	47
Medio	12	40
Bajo	4	13

Fuente: La Autora. Encuesta sociodemográfica y laboral

De manera general se describe que 14 conductores, codificados con marcas o modelos de autos para guardar la confidencialidad representan el 47% y están con un nivel alto de estrés. La cantidad de síntomas y su frecuencia de presentación es indicativa de una respuesta de estrés alto.

Los síntomas más críticos y frecuentes requieren intervención en el marco de un sistema de vigilancia epidemiológica. Por otra parte, 12 personas que representan el 40% reflejan un nivel medio de estrés. La presentación de síntomas es indicativa de una respuesta de estrés moderada. Los síntomas más frecuentes y críticos ameritan observación y acciones sistemáticas de intervención para prevenir efectos perjudiciales en la salud. Además, se sugiere identificar los factores de riesgo psicosocial intra y extra laboral que pudieran tener alguna relación con los efectos identificados.

Finalmente 4 conductores con el 13% están con un nivel bajo de estrés. Es indicativo de baja frecuencia de síntomas de estrés y por tanto escasa afectación del estado general de salud. Es pertinente desarrollar acciones o programas de intervención, a fin de mantener la baja frecuencia de síntomas.

Discusión

Se presentan una serie de factores psicosociales asociados a la presencia de estrés y a los síntomas de fatiga general y física. Uno de los factores a primera vista representa los horarios y turnos de trabajo de los conductores de carga pesada. Considerando que son más de 12 horas de viaje (dependiendo el destino) las características propias del cargo: permanecer sentado por largos períodos, distracciones, atención constante para evitar accidentes, las inclemencias del clima, las pocas horas para reparar el sueño, malos hábitos alimenticios, entre otras. Estos tienen relación al estudio de Gutierrez (2015) que determina la presencia de estrés, fatiga, somnolencia relacionada a posiciones de alta exigencia física y mental en el sector farmacéutico. Se investigó este grupo de trabajadores, debido a que se enfrentan a un proceso de trabajo de alta tecnología, que exige una producción continua y están expuestos a horarios y turnos extremos.

Los resultados evidenciaron la presencia de fatiga y somnolencia con el 35% y de estrés en niveles altos con el 45%. En los conductores de carga pesada se presentaron casos de fatiga general y física a causa del estrés que produce el conducir por largas horas. Estos se asocian con los casos de somnolencia, la exposición a trabajar fuera de la jornada para realizar trabajo pendiente y tener que cumplir con entregas que aún en tiempo de Covid-19 representaba una acción importante para abastecer de alimentos a la población de Tulcán, uno de los principales puntos de contagio. Sin duda, este contexto incrementó la vulnerabilidad en los conductores, percibiéndolo como peligroso para su salud y la de sus familiares. Es decir, la afectación se la siente a nivel extralaboral como lo refleja los estudios de Arguello (2015), sobre factores de riesgo psicosocial en conductores de transporte interprovincial en la ciudad de Loja, Ecuador.

En el mismo estudio el estrés se asoció significativamente con puesto y turno de trabajo, además con recibir órdenes confusas de sus superiores (Sánchez, & Argüello, 2015). Todo este marco, guarda relación con los factores a los que están expuestos los conductores de transporte de carga pesada, ya que ellos tienen que realizar diariamente actividades extremadamente

atenuantes al estar más de 12 horas conduciendo, estar expuestos a condiciones climáticas extremas ya que en pocas horas en el Ecuador las regiones cambian rápidamente.

Otra investigación realizada por Abregú del Pino (2015) cuyo objetivo fue determinar la asociación entre la fatiga laboral y la categorización de paciente, fue de tipo no experimental, analítico, transversal; presento fatiga con síntomas cómo: dolor del cuerpo, somnolencia, cansancio cómo fatiga laboral; además de dolor de espalda, tensión en los hombros. La organización del trabajo es clave para evitar que se generen problemas, ya que si existe un tipo de trabajo especial hay que seleccionar al personal idóneo para realizar dichas tareas, si no se lo realiza de esta forma y se selecciona al personal menos apto, podría generarse mayor dificultad y podría causarle mayor fatiga.

Los conductores de carga pesada al igual que cada persona del mencionado estudio, mantienen particularidades y vulnerabilidades que atenúan la fatiga y la sintomatología de estrés como: obesidad, principios de diabetes, dolores de columna, y además secuelas de la Covid-19 como dificultad para respirar, dolores de espalda, dolores de piernas, pérdida de apetito entre otros. En relación a estos hallazgos, en un estudio realizado en conductores de transporte de pasajeros en Jalisco México, se examinó la asociación entre la fatiga, estrés y el absentismo en el trabajo a través de la herramienta de Yoshitake y una encuesta sociodemográfica. Los resultados reflejan un intervalo de absentismo predominante de 7 a 15 días, los mayores promedios de fatiga se presentaron en los que llevan más de 3 años laborando como conductores. Según (Martínez, 2014) Hubo una asociación significativa entre la fatiga física ($p = 0,040$; $OR = 1,054$) y la antigüedad en el trabajo ($p = 0,001$; $OR = 1,084$) con el absentismo laboral. Estos resultados reflejan los hallazgos en el presente estudio en la empresa de transporte de Tulcán, donde la fatiga laboral de tipo físico ha provocado absentismo de los conductores y, por ende, la productividad de la empresa. Se puede observar, que la fatiga laboral no solo afecta a la salud de los trabajadores ya que los efectos negativos recaen sobre toda la organización (Ramírez, 2018).

En conclusión, se puede afirmar que los conductores de transporte de carga están dentro de sintomatología de Fatiga General y Física, los mismos que guardan factores de vulnerabilidad acrecentados por la pandemia de la Covid-19. Todos experimentaron el ser positivos contagiados por el virus, ante la necesidad de cumplir los objetivos de la institución y poder solventar las necesidades de cada hogar impactados también por los contagios. Es necesario ejecutar la propuesta de intervención psicosocial ante los niveles altos y medios de estrés, para lo cual el liderazgo de los principales ejecutivos de la empresa de carga pesada, serán trascendentales en este proceso de recuperación integral del trabajador y ser humano.

Referencias bibliográficas

Abregú del Pino, V. F. (2015). La categorización de pacientes y la fatiga laboral en el profesional de enfermería en una clínica privada. Lima. Universidad Ricardo Palma.

Arquer, M. I. (1999). NTP 445: Carga mental de trabajo: fatiga. Madrid: INSST.

Cadem;Mutualista de Seguridad. (2020). Expectativas económicas en el contexto del Covid 19; Encuesta Plaza Pública. Chile: Cadem.

Chivaneto, I. (2009). Comportamiento Organizacional: La Dinámica del Éxito en las Organizaciones. Ciudad de México: he McGraw-Hill Companies Inc.

Colvin, M., & Rutland, F. (2008). Is Maslow's Hierarchy of Needs a Valid. Louisiana: Louisiana Tech University.

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Art.33[Título2]. Montecristi: Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador.

El Mostrador Braga. (20 de Abril de 2020). Dificultades del teletrabajo. 46% más de carga laboral con teletrabajo: 92% de las mujeres debe cocinar y limpiar mientras teletrabaja.

Gutiérrez Alanis, M. T., Sánchez, L. C., & Argüello, S. C. (2015). Estrés, fatiga y somnolencia en trabajadores del área de producción de una empresa. Salud de los Trabajadores, 85.

Guzmán, J. R. (29 de Abril de 2013). OMS-OPS. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=8606:2013-paho-who-estimates-770-new-cases-daily-people-occupational-diseases-americas&Itemid=135&lang=es

Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo [Dec.584]. (2006). Art.11[Cap.III].
Comite Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Internauta sin Pauta. (27 de Octubre de 2011). Internauta sin Pauta. Obtenido de
<https://filotecnologa.wordpress.com/tag/metodo-inductivo-deductivo/>

ISTAS. (2010). Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Obtenido de
<https://istas.net/salud-laboral/danos-la-salud/condiciones-de-trabajo-y-salud>

Luengo Martínez, C., Palma Moraga, S., Sandoval Paredes, C., Sepúlveda Vázquez, A., &
Villarroel Villarroel, C. M. (2019). Fatiga laboral y ausentismo en el trabajo en mujeres auxiliares
de enfermería de un hospital de alta complejidad, Chile. ARTIGO, 243.

Marrero Santos, M., Portuondo Duan, J. I., Arredondo Naite, O. F., Pastor Arango, M. E., Del
Toro Ramírez, R., Martínez Martínez, Z., & Sarduy Vega, O. (2008). Estrés Laboral,
vulnerabilidad y fatiga en operarios de calderas de vapor de agua en centros de salud del
Municipio Arroyo Naranjo STR, Revista Cubana de Salud y Trabajo, 49.

Meza Chipoco , B., & Umiña Mama , J. C. (2019). Propuesta para evaluar y controlar la fatiga
laboral en conductores de carga pesada en la Empresa de Transportes ACOINSA. Lima:
Universidad Tecnológica del Perú.

Ministerio de Salud Pública. (2019). POLITICA NACIONAL DE SALUD EN EL TRABAJO. Quito:
Dirección Nacional de Ambiente y Salud.

OIT. (1986). Factores psicosociales en el trabajo: reconocimiento y control. Ginebra: OIT.

OIT. (12 de Abril de 1999). ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TRABAJO. Obtenido de OIT-
NOTICIAS: [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_008562/lang--
es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_008562/lang-es/index.htm)

Ramirez, L. A., Luna Soto, K., & Ruíz Ibarra, J. I. (2018). UN ESTUDIO DE FATIGA FÍSICA EN LOS PESCADORES ARTESANALES DE LA COMUNIDAD MAYO-YOREME DE BACOREHUIS SINALOA. Ra Ximhai, 1.

Reid, C. (2008). Maslow's Theory of Motivation and Hierarchy of Human Needs: A Critical Analysis. Berkeley: University of California, Berkeley.

Tamayo, M. T. (2003). El proceso de la investigación científica. México: LIMUSA-NORIEGA EDITORES.

Villalobos, G. (6 de Mayo de 2017). Seguridad Ecuador. Obtenido de <https://www.seguridadecuador.com/blog/item/27-evaluacion-psicosocial-bateria-de-instrumetnos.html>

