

Knaeblein, Nicole

**Ira, desconexión, conflicto
trabajo-familia, burnout,
salud percibida, satisfacción
con la vida y satisfacción
laboral. Comparación entre
conductores profesionales y
particulares en Argentina**

**Tesis para la obtención del título de
grado de Licenciada en Psicología**

Director: Trogolo, Mario Alberto

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento- Compartir igual 4.0 Internacional.](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CÓRDOBA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD
LICENCIATURA EN PSICOLOGÍA

TRABAJO INTEGRADOR FINAL

Proyecto de Investigación

2025

“Ira, desconexión, conflicto trabajo-familia, burnout, salud percibida, satisfacción con la vida y satisfacción laboral. Comparación entre conductores profesionales y particulares en Argentina”

Autor: Knaeblein, Nicole. D.N.I 43628419. n de alumno 2002961

Director: Trogolo, Mario Alberto

Resumen

El presente estudio tuvo como propósito analizar diferencias en variables psicológicas, laborales y de salud percibida entre conductores profesionales y conductores particulares en Argentina. Participaron 263 personas, de las cuales 128 eran conductores de taxi y 135 conductores particulares. A partir de un diseño cuantitativo y transversal, se administraron instrumentos destinados a evaluar ira en la conducción, conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional, cinismo, recursos de recuperación, satisfacción laboral y síntomas de salud física y mental.

Los resultados descriptivos mostraron un perfil diferenciado entre ambos grupos. Los conductores particulares presentaron mayores niveles de ira al volante, mientras que los conductores profesionales informaron mayores niveles de conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional y síntomas de salud. A su vez, los conductores profesionales reportaron un uso más frecuente de estrategias de recuperación, como la desconexión psicológica y la relajación. Las correlaciones evidenciaron que los factores de riesgo laboral se asociaron de manera consistente con mayor malestar físico y psicológico, mientras que los recursos de recuperación se vincularon con mayor bienestar y satisfacción laboral. El análisis multivariado confirmó diferencias significativas entre los grupos en la mayoría de las variables estudiadas.

En términos generales, los hallazgos permiten comprender de forma más precisa las demandas psicológicas asociadas a la conducción profesional, así como los recursos que los conductores ponen en práctica para sostener su actividad. Asimismo, aportan evidencia local sobre un sector poco explorado en la literatura nacional y señalan la importancia de considerar la salud ocupacional como un componente relevante en la seguridad vial. Este estudio constituye un punto de partida para futuras investigaciones orientadas a profundizar en los procesos de recuperación y en el impacto de las condiciones laborales sobre el bienestar de los trabajadores del volante.

Índice

1. Introducción.....	1
2. Marco teórico.....	2
2.1 Magnitud global del problema.....	2
2.2 Panorama en América Latina y Argentina.....	2
2.3 De la seguridad vial a la salud laboral.....	3
2.4 Conductores profesionales de taxis: riesgos y contexto laboral.....	4
2.5 Condiciones laborales y factores contextuales.....	5
2.6 Factores psicosociales de riesgo en la conducción.....	5
2.7 Factores protectores: ocio y desconexión psicológica.....	7
2.8 Recursos adaptativos y resiliencia en conductores profesionales.....	8
3. Tema y problema de investigación.....	10
4. Justificación del proyecto.....	11
5. Objetivos.....	13
5.1 Objetivo general.....	13
5.2 Objetivos específicos.....	13
6. Hipótesis.....	14
7. Metodología.....	15
7.1 Participantes y procedimiento.....	15
7.2 Instrumentos.....	15
8. Resultados.....	17
8.1 Descripción general de la muestra.....	17
8.2 Estadísticos descriptivos.....	17
8.3 Correlaciones entre las variables.....	17

8.4 Comparaciones entre conductores profesionales y particulares.....	18
8.4.1 Ira en la conducción.....	19
8.4.2 Factores de riesgo laboral.....	20
8.4.3 Salud percibida.....	20
8.4.4 Recursos de recuperación.....	20
8.4.5 Satisfacción laboral.....	21
9. Análisis de datos.....	22
9.1 Preparación de la base y caracterización de la muestra.....	22
9.2 Estadísticos descriptivos.....	23
9.3 Correlaciones entre los factores de riesgo, recursos y bienestar.....	23
9.3.1 Ira en la conducción.....	24
9.3.2 Recursos de recuperación.....	25
9.3.3 Factores de riesgo y bienestar.....	25
9.4 Diferencias entre conductores profesionales y particulares.....	25
9.5 Ira en la conducción.....	25
9.5.1 Factores de riesgo.....	26
9.5.2 Salud Percibida.....	26
9.5.3 Recursos de recuperación.....	26
9.5.4 Satisfacción laboral.....	27
9.6 Integración de datos respecto a las hipótesis.....	27
10. Discusión.....	28
10.1 Limitaciones del estudio.....	30
10.2 Implicaciones y aportes del estudio.....	32
11. Conclusión.....	34
12. Referencias bibliográficas.....	35
13. Anexos.....	48

1. INTRODUCCIÓN

La inseguridad vial puede considerarse hoy una de las principales problemáticas de salud pública a nivel mundial. Según el informe Global sobre el Estado de la Seguridad Vial 2023 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la principal causa de muerte entre personas de 5 a 29 años son los siniestros viales. Además, cada año más de 1.300.000 personas mueren en siniestros viales en el mundo, y entre 20 y 50 millones sufren lesiones no fatales. Muchos de estos lesionados presentan secuelas crónicas o discapacidades permanentes, lo que implica una demanda sostenida de rehabilitación física, psicológica y social.

Dentro de este panorama, los conductores automovilísticos profesionales están expuestos a los riesgos de la inseguridad vial al ejercer su labor y también a condiciones laborales que incrementan su vulnerabilidad (Poó, F. M., Tosi, J. D., Ledesma, R. D., & Arrarás, E. M., 2017). Este hecho puede traducirse en diferentes experiencias no favorables en relación a su trabajo. Puede ser desde sensaciones negativas a situaciones delicadas de salud.

La presente investigación se centra en el análisis de la relación entre los factores de riesgo, como la ira en la conducción, el conflicto trabajo-familia y el burnout, y el factor protector de la desconexión psicológica del trabajo, y su vínculo con la salud percibida y la satisfacción con la vida en conductores de taxi y conductores particulares.

Comprender estas relaciones resulta relevante para tener información sobre las personas que trabajan en la vía pública automovilística y diseñar intervenciones orientadas a la promoción de salud mental en el ámbito del transporte, haciendo visibles tanto los riesgos como los recursos personales y contextuales frente a las exigencias de la conducción profesional.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Magnitud global del problema

La OMS informa que entre 20 y 50 millones de personas sufren por año traumatismos no fatales vinculados al tránsito, además de las muertes. Muchos de ellos con secuelas crónicas y discapacidad permanente. Esto implica una demanda sostenida de rehabilitación física, psicológica y social (Organización Mundial de la Salud, 2023)

Es relevante destacar que más del 90% de las muertes por siniestros viales ocurren en países de ingresos bajos y medianos (OMS, 2023), donde los costos económicos asociados representan aproximadamente el 3% del PIB mundial, y en algunos países de ingresos bajos y medianos pueden alcanzar entre el 3% y el 5% del PIB nacional. Este fenómeno pone de manifiesto que los siniestros viales no solo representan un problema de salud pública sino además económico, especialmente para los países más afectados.

2.2 Panorama en América Latina y Argentina

En Argentina, la siniestralidad vial constituye un problema preocupante. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2025), en 2024 se produjeron 3.357 siniestros viales fatales y 4.027 víctimas fatales, la cifra más baja en más de una década, equivalente a una tasa estimada de 8,6 muertes por cada 100.000 habitantes. ç

Aunque ninguna persona está exenta del riesgo de participar en un choque, Según el Informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en Argentina el 78 % de las víctimas fatales en siniestros viales son hombres.

El Banco Mundial (2024) advierte que los siniestros de tránsito son una de las “principales causas de pérdida económica en países de ingresos medios”. En este artículo se hace hincapié en que invertir en seguridad vial reduce los costos sanitarios y las pérdidas laborales generando beneficios económicos de largo plazo.

En Argentina, la siniestralidad vial es un problema grave de salud pública y seguridad (Leveau, C. M.). Citando a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025), en 2024 se registraron 3.357 siniestros viales fatales y 4.027 víctimas fatales siendo la “la

cifra más baja en más de una década en el país” equivalente a una tasa estimada de 8,6 muertes por cada 100.000 habitantes.

En esta misma línea y de acuerdo con lo expuesto por Repetto, S. (2025), reitera que las muertes por siniestros viales en el año 2024 fueron las más bajas en 10 años. El autor menciona que el 46% de las víctimas fueron motociclistas y 7 de cada 10 siniestros fatales fueron colisiones. Asimismo, señala que el 52% de los casos fatales los accidentes fueron en rutas (28 % en rutas nacionales y 24 % en rutas provinciales), especificando que los horarios más críticos fueron de 19.00hs a 7.00hs.

Retomando los datos oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025), los costos totales de la siniestralidad vial en Argentina equivale al 1,6% del PIB nacional. Aunque igualmente señala que el 93% de los costos son “intangibles o humanos”, haciendo referencia al dolor físico y emocional de las víctimas y sus familias, discapacidades consecuentes, pérdida de calidad de vida, entre otros, siendo los más difíciles de compensar o revertir. El otro 7% corresponde a la pérdida de productividad laboral, equivale al impacto económico del ausentismo y las muertes en edad laboral, es decir los días de trabajo perdidos por lesiones o tratamientos, la pérdida de productividad por quienes se ven afectados e incapacitados.

2.3 De la seguridad vial a la salud laboral

Siguiendo a este contexto Argentino, hay sectores laborales que presentan una exposición bastante elevada al riesgo de sufrir siniestros viales. Tal es el caso de los conductores profesionales, como los taxistas, para quienes la conducción es parte del núcleo de su trabajo cotidiano. En este punto es donde la seguridad vial se transforma en un asunto de salud laboral.

Según la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT, 2024) el ámbito del transporte urbano es uno de los más destacados en cuanto a las tasas más altas de accidentes laborales y de licencias por fatiga y estrés. Con estos datos sumamos evidencias a la necesidad que existe de analizar la salud laboral y/o ocupacional de los conductores desde la estructura normativa y económica además de analizar sus características personales.

2.4 Conductores profesionales de taxis: riesgos y contexto laboral

Por otro lado, en cuanto a los tipos de conductores, los profesionales constituyen uno de los grupos con mayor riesgo de participar en siniestros viales (Ledesma et al., 2017). Un estudio de Poó et al. (2018) encontró que los taxistas y choferes de transporte presentan más choques comparado con conductores particulares, aun cuando poseen mayor experiencia al volante.

Este incremento del riesgo se ha asociado con múltiples factores, como largas jornadas laborales, la alta exposición a situaciones de riesgo, la falta de descanso, los turnos rotativos y elevados niveles de cansancio, fatiga y estrés (Göktaş, 2023; Menéndez et al., 2019; Tosi et al., 2022). Estas condiciones no solo deterioran la salud de los conductores profesionales, sino que también afectan su desempeño en la conducción (Poó et al., 2018), incrementando la probabilidad de incidentes viales (Rad et al., 2024).

Esta investigación se ha centrado en el estudio de las condiciones laborales y los factores de riesgo que afectan la industria de los conductores profesionales de taxis. Como por ejemplo las jornadas extensas con poco tiempo de ocio, bajas remuneraciones, falta de beneficios como la salud, escasa protección social, entre otros. (Amoadu, Sarfo & Ansah, 2024).

En esta misma línea, un estudio reciente realizado por Amoadu et al. (2024) reveló que los conductores profesionales suelen enfrentar largas horas de conducción, escasos recursos laborales, bajo control sobre sus tareas, remuneración limitada, conflictos entre el trabajo y la familia, turnos irregulares y dificultades para acceder a descanso o instalaciones sanitarias. Este conjunto de condiciones configura un entorno laboral vulnerable, marcado por niveles elevados de estrés, agotamiento y problemas de salud física y psicológica. A ello se suman riesgos propios del contexto urbano, como robos, agresiones en zonas inseguras (Hernandez Romero, 2019), tráfico intenso y desorganizado, contaminación ambiental, ruido y deficiencias en la infraestructura vial (Poó et al., 2017).

2.5 Condiciones laborales y factores contextuales

A lo anterior se le suman otros riesgos vinculados al contexto urbano, como por ejemplo lo son la inseguridad vial, como robos o violencia en zonas marginales (Hernandez & Muñoz (2021)), tráfico intenso y desorganizado, condiciones ambientales adversas como la contaminación, el polvo, el ruido, y deficiencias en la infraestructura vial (Poó et al. (2017)).

Desde la perspectiva del Modelo Demanda–Recursos Laborales (JD-R; Bakker & Demerouti, 2007), la conducción profesional implica una ocupación con altas demandas laborales y escasos recursos disponibles para afrontarlas. Las demandas podrían ser la exposición prolongada al tránsito, las jornadas extensas de trabajo, la incertidumbre respecto a los ingresos y la necesidad de mantener un estado de alerta y atención durante largos períodos de tiempo, en este caso, al conducir.

2.6 Factores psicosociales de riesgo en la conducción

Estos autores plantean que la combinación de altas demandas y bajos recursos provoca un estado sostenido de estrés ocupacional que se manifiesta en fatiga, desgaste emocional, deterioro cognitivo y también afecta la capacidad atencional, el bienestar psicológico y por consecuencia el desempeño al volante. Estudios recientes llevados a cabo en China, España y Colombia por Zhang, S., Sitar, A., & Huang, H. (2022) y Useche et al., 2021 aplicados a conductores profesionales de transporte público y transporte de carga tanto como de transporte comercial, muestran este patrón.

La exposición crónica a estos factores estresantes ha sido relacionado con mayores niveles de ira y agresividad en la conducción (Öz, Özkan & Lajunen, 2010). Así, Parker et al. (2002) reportaron que los conductores profesionales presentaban niveles más altos de ira al volante en comparación con los conductores particulares. La ira al volante se conceptualiza como “una reacción emocional de enojo que surge en contextos de conducción, provocada por frustraciones o estímulos percibidos como amenazantes en el tránsito, y que se expresa mediante pensamientos agresivos, conductas hostiles o respuestas fisiológicas” (Deffenbacher et al., 1994, 2003).

La ira en la conducción es conceptualizada como una respuesta emocional compleja que integra factores personales, cognitivos y contextuales según Deffenbacher et al., 2003, 2016. Diversos estudios muestran que rasgos como la impulsividad, la intolerancia a la frustración y la agresividad aumentan la probabilidad de reaccionar con enojo frente a situaciones en el tráfico (Dahlen & White, 2006; Sukhodolsky et al., 2001).

De igual manera, condiciones laborales estresantes, el agotamiento emocional y la fatiga asociada a largas jornadas de manejo están relacionadas con una mayor tendencia a experimentar ira (Useche et al., 2018; 2020).

En este sentido, los conductores que enfrentan exigencias laborales elevadas tienden a mostrar mayores niveles de predisposición hostil, es decir, la tendencia a ver las acciones de otros conductores como amenazas o provocaciones intencionadas (Dula y Ballard, 2003), lo que aumenta la probabilidad de comportamientos agresivos, maniobras peligrosas y conflictos con otros conflictos interpersonales en la vía.

A su vez, estudios recientes confirman que la ira al conducir es uno de los factores más predictivos de accidentes, infracciones y comportamientos imprudentes entre conductores profesionales y particulares (Montoro et al., 2021).

Las malas condiciones laborales también tienen repercusiones significativas sobre la salud mental, favoreciendo la aparición de fatiga (Menéndez et al., 2019), dificultades para desconectarse del trabajo y conflictos trabajo-familia, los cuales se asocian con síntomas depresivos y menor desempeño laboral (Shin & Jeong, 2021).

En este contexto, el burnout ocupa un lugar central y se lo define como un síndrome psicológico que surge como respuesta prolongada al estrés crónico en el trabajo (Maslach & Jackson, 1981).

La fatiga y el estrés aumentan en ausencia de desconexión psicológica al finalizar la jornada (Göktaş, 2023), mientras que el conflicto trabajo-familia, concebido como “una forma de conflicto inter-rol en la que las demandas laborales interfieren con las responsabilidades familiares o viceversa” (Greenhaus & Beutell, 1985; Williams & Alliger, 1994) se vincula con mayor depresión y menor compromiso laboral (Shin & Jeong, 2021). A su vez, los entornos laborales estresantes incrementan la fatiga y la ira al volante, afectando tanto la salud como la seguridad vial (Menéndez et al., 2019).

La literatura actual demostró que el burnout no solo es un resultado del estrés laboral crónico, sino que también actúa como un factor clave entre las condiciones laborales adversas y el deterioro de la salud física y psicológica en conductores.

Por un lado, el agotamiento emocional se relaciona con problemas de sueño, molestias musculoesqueléticas y una disminución importante en la capacidad de concentración, lo que afecta de manera directa la seguridad vial. Investigaciones muestran que la fatiga mental asociada con el burnout aumenta errores de conductas y comportamientos de riesgo (Useche, Gómez & Cendales, 2018).

Por otro lado, el conflicto trabajo–familia cobra especial importancia en ocupaciones con horarios irregulares y largos, como la conducción profesional. La evidencia muestra que este tipo de conflicto está relacionado con un aumento en los niveles de estrés, síntomas depresivos, agotamiento y una notable disminución en la satisfacción con la vida (Allen et al., 2020).

Además, la constante interferencia entre exigencias laborales y responsabilidades familiares reduce la capacidad de recuperarse al final de la jornada, provocando un estado de cansancio crónico que impacta tanto en el bienestar como en el rendimiento en la conducción. Estudios longitudinales han demostrado que el conflicto trabajo–familia aumenta el riesgo de burnout y afecta negativamente el estado de salud general, constituyendo un importante factor de riesgo para trabajadores del sector del transporte (Innstrand, S. T., Langballe, E. M., Espnes, G. A., Falkum, E., & Aasland, O. G., 2008)

2.7 Factor protector: desconexión psicológica

En contraste, ciertos factores protectores pueden reducir el impacto de estos riesgos. Entre ellos la desconexión psicológica del trabajo ocupa un lugar destacado. Por su parte, la desconexión psicológica del trabajo se refiere a la capacidad de dejar de pensar en las responsabilidades y exigencias laborales durante el tiempo libre (Sonnentag & Fritz, 2007). Este factor cumple un papel esencial en la recuperación del estrés, la regulación emocional y el mantenimiento de la salud física y mental.

Si bien la satisfacción con la vida constituye un indicador global del bienestar subjetivo, entendida como una evaluación cognitiva general de la propia vida (Diener et al., 1985), la satisfacción laboral permite captar evaluaciones específicas del ámbito de

trabajo, particularmente relevantes en ocupaciones con altas demandas laborales como la conducción profesional (Locke, 1976; Judge & Klinger, 2008)

En los últimos años, las investigaciones sobre las experiencias de recuperación han demostrado que la desconexión psicológica del trabajo es esencial para la recuperación de los recursos físicos, emocionales y cognitivos que se agotan durante la jornada laboral (Sonnetag & Fritz, 2007; Sonnetag, 2018).

Adicionalmente, la desconexión psicológica del trabajo es un aspecto fundamental para la recuperación, ya que se asocia con menor estrés, mejoras en la calidad del sueño y mayor bienestar subjetivo (Sonnetag & Fritz, 2007; Bennett, Bakker & Field, 2018).

Cuando los trabajadores no logran desconectarse de manera efectiva del trabajo, se incrementa la fatiga, la irritabilidad y la probabilidad de desarrollar síntomas de burnout (Oerlemans & Bakker, 2014). Estos mecanismos son particularmente importantes en trabajos exigentes, como la conducción profesional, donde la exposición constante a factores estresantes y a la falta de descanso propician la acumulación de fatiga y el deterioro del funcionamiento tanto físico como cognitivo (Useche et al., 2020; Medrano & Trógolo, 2018).

2.8 Recursos Adaptativos y Resiliencia en Conductores Profesionales

Por otra parte, podemos decir que aunque gran parte de la literatura hace hincapié en las condiciones de riesgo de los conductores profesionales, también se han identificado recursos de resiliencia generados por los conductores profesionales con alta exposición al tráfico por su propia experiencia cotidiana.

En esta línea, un estudio llevado a cabo en Ankara (Göktaş, 2023) encontró que los conductores que lograban mantener un mejor equilibrio entre vida laboral y personal además de reportar bajos niveles de estrés y fatiga. Estos resultados invitan a no estigmatizar linealmente a los conductores profesionales como más estresados o descontentos con su vida laboral, si no considerar la resiliencia como parte de todas las actividades humanas, considerando a los conductores profesionales como trabajadores con mayor capacidad de regulación y/o con estrategias de afrontamiento positivas pudiendo sostener un mejor bienestar emocional a pesar de la prolongada exposición al tránsito.

Podemos definir la resiliencia laboral como “la capacidad de un trabajador para mantener o recuperar su funcionamiento adaptativo frente a condiciones de adversidad” según Luthans et al., 2007. En el caso de los conductores profesionales de taxis, quienes experimentan una gran exposición cotidiana a estresores contextuales, al tránsito y a interacciones potencialmente conflictivas puede favorecer al desarrollo de estrategias de afrontamiento efectivas, como la autorregulación emocional, la flexibilidad cognitiva y/o el humor (Shen, Y., Zhao, X., & Li, X. 2023).

En este marco, la presente investigación se propone profundizar y ampliar las contribuciones realizadas anteriormente, incorporando una perspectiva más comprensiva que contemple tanto los factores de riesgo como los protectores que pueden contribuir al bienestar integral de estos trabajadores. Para ello, se indagan cuestiones como la ira al volante, el conflicto trabajo.familia, el burnout, y la desconexión psicológica del trabajo. Estas variables serán analizadas en relación a dos indicadores del estado subjetivo de salud: la salud percibida y la satisfacción con la vida

Así mismo, se pretende explorar la existencia de diferencias significativas entre conductores profesionales, taxistas en este caso, y conductores particulares, teniendo en cuenta las variables seleccionadas. Esta comparación permitirá conocer si las condiciones laborales y estructurales específicas que atraviesan los taxistas, como lo son las condiciones particulares de exposición, presión y estructura laboral, tiene efectos diferenciales sobre la salud y el bienestar, en relación con quienes conducen en contextos no profesionales.

3. TEMA Y PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo se relacionan los factores de riesgo (ira en la conducción, burnout y conflicto trabajo–familia) y el protector (desconexión psicológica del trabajo) con la salud percibida y la satisfacción con la vida en conductores de taxi y conductores particulares de las ciudades de Córdoba y Buenos Aires?

¿Cuáles son los niveles de ira en la conducción, burnout, conflicto trabajo–familia, desconexión psicológica del trabajo, salud percibida y satisfacción con la vida en conductores profesionales y particulares?

¿Existen diferencias significativas en los niveles de ira, burnout, conflicto trabajo–familia, desconexión psicológica, salud percibida y satisfacción con la vida entre conductores de taxi y conductores particulares?

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La literatura previa sobre las condiciones de trabajo y el estado de salud en conductores de taxi es abundante, aunque se encuentra fragmentada y centrada en aspectos parciales del problema. Varios estudios señalan que la mayoría de las investigaciones se enfocan en factores de riesgo específicos —como la fatiga, el estrés o la exposición prolongada a la conducción— sin tener en cuenta las múltiples dimensiones que afectan a estos trabajadores (Poó et al., 2018; Ledesma et al., 2017; Amadou et al., 2024). Mientras que los factores de riesgo han sido ampliamente estudiados, el factor protector, la desconexión psicológica del trabajo, ha recibido considerablemente menos atención. A su vez, aunque la literatura internacional sobre la industria del taxi es extensa, los estudios en América Latina, y particularmente en Argentina, son escasos. Esta ausencia de conocimientos impide comprender los factores relacionados al bienestar y la salud de los conductores, limitando la posibilidad de diseñar intervenciones efectivas adaptadas a las características, condiciones, y factores de riesgo específicos del contexto local.

En Argentina, si bien la investigación empírica focalizada en la actividad de los conductores profesionales (taxistas) es limitada, se destacan los trabajos de Ledesma et al. (2017) con conductores de la ciudad de Mar del Plata. Estos trabajos muestran que las condiciones laborales de riesgo —como jornadas prolongadas, altos niveles de informalidad, exposición a situaciones de inseguridad y falta de cobertura médica— se encuentran estrechamente vinculadas con malestar físico y psicológico. Otra investigación del mismo grupo documenta jornadas laborales extendidas (entre 10 y 12 horas), altos niveles de exposición a asaltos y siniestros, y elevada prevalencia de problemas musculoesqueléticos, fatiga, irritabilidad, insomnio, hábitos poco saludables y afrontamiento individual (Ledesma et al., 2017).

En este contexto, la presente investigación busca profundizar y ampliar estos antecedentes mediante la incorporación de una perspectiva más comprehensiva, que contemple simultáneamente tanto los factores de riesgo (ira en la conducción, conflicto trabajo–familia y burnout) como el factor protector (desconexión psicológica del trabajo) que pueden contribuir al bienestar integral de estos trabajadores. Se propone analizar cómo estas variables se relacionan con la salud percibida y la satisfacción con la vida, ampliando

así el enfoque de estudios previos centrados casi exclusivamente en los riesgos laborales. Asimismo, el estudio incorpora un análisis comparativo entre conductores profesionales y conductores particulares. Esta comparación permitirá determinar si las condiciones laborales y estructurales propias del trabajo profesional de conducción generan efectos diferenciales sobre indicadores de salud y bienestar en relación con quienes conducen en contextos no profesionales. Los resultados podrían aportar evidencia relevante para el diseño de políticas públicas y estrategias de prevención más ajustadas a las necesidades de cada grupo.

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo general

Analizar la relación entre factores de riesgo (ira en la conducción, burnout, conflicto trabajo-familia) y factor protector (desconexión psicológica del trabajo) sobre la salud percibida y la satisfacción laboral en conductores de taxi y conductores de la ciudad de Córdoba y Buenos Aires.

5.2 Objetivos específicos

- 1) Analizar los niveles de ira en la conducción, burnout, conflicto trabajo-familia, desconexión psicológica, salud percibida y satisfacción con la vida en conductores profesionales y particulares.
- 2) Examinar la fuerza y dirección de las asociaciones entre los factores de riesgo y de protección, y la salud y bienestar (salud percibida, es decir síntomas físicos y mentales, y satisfacción laboral).
- 3) Comparar si existen diferencias significativas en las variables mencionadas según el tipo de conductor (profesional o particular).

6. HIPÓTESIS

H1. La ira en la conducción, el burnout y el conflicto trabajo–familia se asociarán negativamente con la salud percibida y la satisfacción con la vida.

H2. La desconexión psicológica del trabajo se asociarán positivamente con la salud percibida y la satisfacción con la vida.

H3. Los conductores de taxi presentarán mayores niveles de factores de riesgo (ira al volante, burnout conflicto trabajo–familia) y menores niveles de factor protector (desconexión psicológica), así como peor salud percibida y menor satisfacción con la vida, en comparación con los conductores particulares.

7. METODOLOGÍA

7.1 Participantes y procedimiento

Participaron del estudio aproximadamente 150 conductores particulares y 150 conductores de taxi entre los participantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la ciudad de Córdoba, de ambos sexos. Entre ellos el 70% fueron hombres y el 30% mujeres. Para los conductores particulares, los criterios de inclusión serán: (a) tener 18 años o más y (b) poseer una licencia de conducir válida. En el caso de los conductores profesionales (taxistas), además de estos criterios, deberán contar con una licencia profesional vigente otorgada por la autoridad competente y ejercer la actividad de conducción de taxis de manera regular. La recolección de datos se llevará a cabo mediante un muestreo autoelegido (Bologna, 2011). Se elaborará un cuestionario online utilizando la plataforma *Google Forms*, que será difundido a través de diferentes redes sociales (Facebook, Instagram, WhatsApp) y de contactos personales de la investigadora. En cuanto a los conductores profesionales (taxistas), se establecerá contacto con gremios y asociaciones del sector en Córdoba y Buenos Aires, a fin de solicitar la colaboración de delegados y representantes para la difusión del enlace de la encuesta entre sus agremiados. El estudio se desarrollará siguiendo los principios éticos de la Declaración de Helsinki. La participación será voluntaria, anónima y confidencial, y se solicitará el consentimiento informado previo al inicio del cuestionario.

7.2 Instrumentos

La ira en la conducción fue evaluada mediante la *Driving Anger Scale - DAS*, en su versión adaptada a Argentina (Trógolo et al., 2017). La escala está compuesta por 14 ítems que miden el nivel de ira experimentado ante tres tipos de situaciones: ira ante el avance impedido por otros, ira ante la conducción temeraria y la ira ante la hostilidad directa. Todos los ítems se responden en una escala Likert de 5 puntos (1 siendo *nunca* y 5 siendo *siempre*).

La desconexión psicológica del trabajo fue evaluada mediante 4 ítems correspondientes a esta dimensión del *Recovery Experience Questionnaire (REQ)*, desarrollado por Sonnentag y Fritz (2007) y adaptado en Argentina por Trógolo et al. (2020). Los ítems evalúan la capacidad del individuo para desconectarse mentalmente de sus responsabilidades laborales durante el tiempo libre (e.g., “Cuando salgo de trabajar me olvido completamente del trabajo”), utilizando una escala Likert de 5 puntos (1 = *totalmente en desacuerdo*; 5 = *totalmente de acuerdo*).

El burnout se evaluó con la versión argentina (Spontón et al., 2019) del *Maslach Burnout Inventory – General Survey (MBI-GS)*; Schaufeli et al., 1996). Aunque la escala original consta de 17 ítems distribuidos en tres dimensiones (agotamiento, cinismo e ineficacia profesional), estudios realizados en población argentina mostraron que un modelo compuesto únicamente por las dimensiones “corazón” del burnout —agotamiento (5 ítems) y cinismo (5 ítems)— presenta mejor ajuste. Por este motivo, en el presente estudio se utilizarán solo estas dos subescalas. Los ítems se responden mediante un formato Likert de 7 puntos (0 = nunca; 6 = siempre).

La Satisfacción con la vida fue medida utilizando la *Satisfaction With Life Scale (SWLS)*, desarrollada inicialmente por Diener et al. (1985) y adaptada en Argentina por Schmidt et al. (2014). La escala contiene 5 ítems que miden la evaluación global que una persona realiza sobre su propia vida, respondidos en una escala Likert de 5 puntos (desde *totalmente en desacuerdo* hasta *totalmente de acuerdo*).

El conflicto trabajo–familia se midió mediante la subescala de Interacción Negativa Trabajo-Hogar del *Survey Work–Home Interaction – Nijmegen (SWING)*; Geurts et al., 2005), compuesta por 9 ítems. Cada ítem se responde en un formato Likert de 4 puntos (1 = *nunca*; 4 = *siempre*). Un estudio reciente realizado por Colasanti et al. (2022) validó el instrumento completo en población argentina, aportando evidencia de adecuadas propiedades psicométricas.

Finalmente, se administró un cuestionario sociodemográfico y de conducción *ad hoc* destinado a recopilar información sobre características personales (sexo, edad) y aspectos relacionados con la conducción (frecuencia de conducción, años de experiencia, tipo de vehículo, condición de conductor particular o profesional, entre otros).

8. RESULTADOS

8.1 Descripción general de la muestra

La muestra estuvo compuesta por $N = 263$ conductores, de los cuales 128 eran conductores profesionales (taxistas) y 135 conductores particulares. Todas las variables analizadas presentaron valores dentro de los rangos esperados y no se registraron datos atípicos que requirieron ser removidos.

8.2 Estadísticos descriptivos

Los estadísticos descriptivos mostraron variaciones iniciales entre los dos grupos de conductores. En las dimensiones de ira en la conducción, los conductores particulares mostraron puntajes promedio más altos que los conductores de taxi profesionales. Por ejemplo, en avance impedido, los particulares obtuvieron $M = 15.93$ ($DE = 4.39$) y los profesionales $M = 11.35$ ($DE = 3.86$), observándose un patrón similar en hostilidad directa y conducción temeraria.

Por otro lado, los conductores profesionales mostraron puntuaciones más altas en conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional, cinismo, y en los indicadores de síntomas físicos y síntomas mentales. También presentaron valores promedio superiores en las variables de desconexión psicológica, relajación y micro–recuperación. La satisfacción laboral mostró medias similares entre ambos grupos.

8.3 Correlaciones entre las variables

Se calculó una matriz de correlaciones de Pearson entre las dimensiones de ira, los factores de riesgo laboral, los recursos de recuperación y los indicadores de salud y satisfacción.

Los coeficientes se presentan en la Tabla 1, que muestra la dirección y magnitud de las asociaciones observadas entre las variables del estudio.

Correlaciones												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. ira: avance impedido	1	.65**	.75**	-.35**	-.28**	.02	-.23**	-.25**	-.29**	-.03	-.02	.07
2. ira: hostilidad directa		1	.65**	-.30**	-.33**	.060	-.19**	-.16**	-.31**	-.19**	.00	.11
3. ira: conducción temeraria			1	-.41**	-.24**	-.20**	-.27**	-.24**	-.31**	-.01	-.23**	.02
4. Desconexión				1	.73**	.09	.36**	.30**	.60**	.25**	.30**	-.13*
5. Relajación					1	-.06	.30**	.20**	.62	.39**	.16*	-.20**
6. Conflicto trabajo-familia						1	.45**	.30**	-.00	-.20**	.56**	.46**
7. Agotamiento							1	.65**	.25**	-.01	.39**	.29**
8. Cinismo								1	.15*	-.22**	.10	.44**
9. Microrecuperación									1	.37**	.28**	-.16**
10. Satisfacción laboral										1	-.00	-.36**
11. Síntomas de salud física											1	.29**
12. Síntomas de salud mental												1

Tabla 1. *Correlaciones entre las variables*

8.4 Comparaciones entre conductores profesionales y particulares

Se realizaron análisis comparativos entre los dos grupos mediante pruebas estadísticas multivariadas (MANOVA) y univariadas (ANOVA). El contraste multivariado mostró diferencias significativas en el conjunto de variables psicológicas evaluadas. Los resultados univariados posteriores, que indican en qué variables se observaron diferencias entre grupos, se presentan en la Tabla 2

Variable	F(1,261)	p	η^2 parcial	Grupo con mayor puntuación
Ira: avance impedido	17.143	< .001	.06	Particulares
Ira: hostilidad directa	4.420	.036	.02	Particulares
Ira: conducción temeraria	108.575	< .001	.29	Particulares
Desconexión	32.579	< .001	.11	Taxistas
Relajación	37.626	< .001	.13	Taxistas
Conflicto trabajo-familia	74.069	< .001	.22	Taxistas
Agotamiento emocional	8.578	.004	.03	Taxistas
Cinismo	18.178	< .001	.07	Taxistas
Micro-recuperación	58.622	< .001	.18	Taxistas
Satisfacción laboral	5.652	.018	.02	Taxistas
Síntomas de salud física	60.553	< .001	.19	Taxistas
Síntomas de salud mental	4.182	.042	.02	Taxistas

Tabla 2. Resultados de los análisis univariados (ANOVA) posteriores al MANOVA.

8.4.1 Ira en la conducción

Los análisis univariados mostraron diferencias significativas entre conductores profesionales y particulares en las tres dimensiones de ira evaluadas. Los conductores particulares obtuvieron puntuaciones más elevadas en ira por avance impedido, ira por

hostilidad directa y conducción temeraria, con valores $F(1,261) = 17.14$, $p < .001$, $\eta^2 = .06$; $F(1,261) = 4.42$, $p = .036$, $\eta^2 = .02$; y $F(1,261) = 108.58$, $p < .001$, $\eta^2 = .29$, respectivamente.

8.4.2 Factores de riesgo laboral

Se observaron diferencias significativas entre los grupos en los indicadores de riesgo laboral. Los conductores profesionales presentaron puntuaciones más altas en conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional y cinismo. Los análisis muestran $F(1,261) = 74.07$, $p < .001$, $\eta^2 = .22$; $F(1,261) = 8.58$, $p = .004$, $\eta^2 = .03$; y $F(1,261) = 18.18$, $p < .001$, $\eta^2 = .07$, respectivamente.

8.4.3 Salud percibida

Los conductores profesionales informaron mayores niveles de malestar en los indicadores de salud. Se hallaron diferencias significativas en síntomas de salud física y síntomas de salud mental, con $F(1,261) = 60.55$, $p < .001$, $\eta^2 = .19$ y $F(1,261) = 4.18$, $p = .042$, $\eta^2 = .02$, respectivamente.

8.4.4 Recursos de recuperación

También se encontraron diferencias significativas en las variables asociadas a la recuperación del estrés laboral. Los conductores profesionales presentaron puntuaciones superiores en desconexión psicológica, relajación y micro–recuperación, con valores $F(1,261) = 32.58$, $p < .001$, $\eta^2 = .11$; $F(1,261) = 37.63$, $p < .001$, $\eta^2 = .13$; y $F(1,261) = 58.62$, $p < .001$, $\eta^2 = .18$, respectivamente.

8.4.5 Satisfacción laboral

No se encontraron diferencias significativas entre conductores profesionales y particulares en los niveles de satisfacción laboral, $F(1,261) = 5.65$, $p = .018$, $\eta^2 = .02$. Aunque la diferencia alcanzó significación estadística, el tamaño del efecto fue muy pequeño, por lo que no se interpretan diferencias sustantivas entre los grupos.

9. ANÁLISIS DE DATOS

Los análisis estadísticos se realizaron utilizando el programa IBM SPSS versión 20.0. Previamente, se llevará a cabo un control de calidad de los datos, incluyendo la detección de valores perdidos, la verificación de supuestos estadísticos y la identificación de valores atípicos univariados y multivariados. Se calcularon estadísticos descriptivos para todas las variables del estudio (medias, desvíos estándar, asimetría, curtosis). Para examinar la fuerza y dirección de las relaciones entre los factores de riesgo (ira al volante, burnout, conflicto trabajo–familia), el factor protector (desconexión psicológica del trabajo) y los indicadores de bienestar (salud percibida y satisfacción con la vida), se emplearán correlaciones de Pearson (r). Por último, para evaluar la existencia de diferencias significativas entre conductores profesionales (taxistas) y conductores particulares en las variables psicológicas estudiadas (ira en la conducción, burnout, conflicto trabajo–familia, desconexión psicológica, salud percibida y satisfacción con la vida), se llevará a cabo un Análisis Multivariado de la Varianza (MANOVA). En caso de obtenerse efectos multivariados significativos, se procederá con análisis univariados complementarios y se reportarán los tamaños del efecto correspondientes (η^2 parcial).

9.1 Preparación de la base y caracterización de la muestra

Se llevó a cabo una revisión de calidad de la base de datos con los resultados, comprobando la ausencia de datos fuera de los límites establecidos y la correcta caracterización de la variable de grupo. La muestra final destinada a los análisis consistió en $N = 263$ conductores, de los cuales 128 eran conductores profesionales (solo taxi, código 1) y 135 eran conductores particulares (código 2).

Con base en las respuestas obtenidas del cuestionario, se calculó la puntuación total para las siguientes variables: ira en la conducción (avance impedido, hostilidad directa y conducción temeraria), desconexión psicológica, relajación, conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional, cinismo, micro-recuperación, satisfacción laboral, síntomas de salud física y síntomas de salud mental.

No se registraron valores extremos que afectaran la distribución general de los puntajes, y todos los casos incluidos cumplían con los criterios de inclusión definidos.

9.2 Estadísticos descriptivos

En líneas generales, los participantes manifestaron niveles moderados de ira al volante, con tendencias más elevadas entre los conductores particulares. Por ejemplo, en ira por avance impedido, los conductores particulares obtuvieron $M = 15.93$ ($DE = 4.39$) frente a $M = 11.35$ ($DE = 3.86$) en conductores de taxi; un patrón similar se observó en hostilidad directa y conducción temeraria.

Por lo contrario, los conductores profesionales mostraron puntajes mucho más altos en cuanto al conflicto trabajo-familia, agotamiento emocional, cinismo y síntomas de salud física y mental. Por ejemplo, el conflicto trabajo-familia fue significativamente mayor entre los taxistas ($M = 22.58$, $DE = 3.40$) en comparación con los conductores particulares ($M = 15.77$, $DE = 6.50$). En cuanto al agotamiento emocional, las medias fueron $M = 13.16$ ($DE = 2.92$) para taxistas y $M = 9.44$ ($DE = 2.94$) para particulares. Los síntomas de salud física también fueron más frecuentes en taxistas ($M = 19.16$, $DE = 3.76$) en comparación con los particulares ($M = 13.81$, $DE = 4.33$).

Las variables relacionadas con los recursos de recuperación, como la desconexión psicológica, relajación y micro-relajación, también presentaron valores más elevados en conductores profesionales, lo que indica un uso más habitual de estrategias destinadas a contrarrestar el desgaste laboral.

Finalmente, la satisfacción laboral se presentó en niveles moderados y no mostró diferencias significativas entre los dos grupos (taxistas: $M = 7.19$; particulares: $M = 7.04$).

9.3 Correlaciones entre los factores de riesgo, recursos y bienestar

Se calculó una matriz de correlaciones de Pearson entre las dimensiones de ira, los factores de riesgo (conflicto trabajo-familia, agotamiento y cinismo), los recursos de recuperación (desconexión, relajación, micro-recuperación) y los indicadores de salud y satisfacción. Los resultados se detallan en la Tabla correspondiente.

9.3.1 Ira en la conducción

Las tres dimensiones de ira en la conducción mostraron correlaciones positivas altas entre sí (con coeficientes en torno a $r = .65 - .75$), señalando que quienes tienden a experimentar frustración por el avance impedido también presentan mayores niveles de hostilidad directa y conducción temeraria.

Las correlaciones entre ira al conducir y los parámetros de salud y bienestar fueron bajas en general, mostrando correlaciones débiles tanto con la satisfacción en el trabajo como con los síntomas de salud física y mental. Esto es un indicador de que, en este grupo, la ira al conducir está más relacionada con el estilo de manejo que con el estado de salud general.

9.3.2 Recursos de recuperación

Las variables de desconexión psicológica, relajación y micro-recuperación mostraron una relación positiva entre ellas (por ejemplo, $r \approx .73$ entre desconexión y relajación, y $r \approx .60$ entre desconexión y micro-recuperación), configurando un conjunto consistente de recursos de recuperación fuera del horario laboral. Además, mostraron asociaciones positivas con la satisfacción laboral (r entre $.25$ y $.39$) y asociaciones negativas con los síntomas de salud mental (r entre $-.13$ y $-.20$). Estos resultados indican que la puesta en práctica de estrategias de recuperación se vincula con un mayor bienestar psicológico.

En cuanto a la salud física, se observó una relación positiva entre desconexión y síntomas físicos ($r = .30$), lo que podría interpretarse como que quienes experimentan mayor malestar corporal recurren más a esta estrategia, o que la desconexión aparece como mecanismo de regulación frente al incremento del malestar físico.

9.3.3 Factores de riesgo y bienestar

Las correlaciones mostraron que los factores de riesgo laboral se asociaron de manera clara con peor salud y menos bienestar. El conflicto trabajo-familia se relaciona positivamente con los síntomas de salud física y mental ($r \approx .56$ y $r \approx .46$, respectivamente) y negativamente con la satisfacción laboral ($r \approx -.20$). El agotamiento mostró correlaciones positivas moderadas con los síntomas físicos ($r \approx .39$) y mentales ($r \approx .29$). A su vez, el cinismo también se asoció a más síntomas de salud mental ($r \approx .44$) y a menor satisfacción laboral ($r \approx -.22$).

En resumen, estos resultados apoyan la noción de que los factores de riesgo psicosocial (conflicto, agotamiento, cinismo) están relacionados con una salud deficiente y una menor satisfacción laboral, mientras que los recursos de recuperación se relacionan con indicadores de bienestar más favorables.

9.4 Diferencias entre conductores profesionales y particulares

Para analizar las diferencias generales entre conductores profesionales y particulares en el conjunto de variables psicológicas evaluadas, se realizó un Análisis Multivariado de la Varianza (MANOVA) utilizando como factor inter-sujetos el tipo de conductor.

El contraste multivariado mostró una relevancia estadística, presentando una Lambda de Wilks $\approx .24$, $F \approx 60.31$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .76$, lo que indica que, en conjunto, las variables analizadas muestran diferencias significativas dependiendo de si la persona es conductor profesional o particular.

9.5 Ira en la conducción

Los análisis univariados mostraron que las tres dimensiones de ira en la conducción fueron significativamente más altas en los conductores particulares que en los profesionales (por ejemplo, ira por avance impedido: $F \approx 80.20$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .24$;

hostilidad directa: $F \approx 49.35$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .16$; conducción temeraria: $F \approx 214.88$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .45$).

Esto indica que, a pesar de sus condiciones laborales más exigentes, los conductores de taxi manifiestan un nivel de ira al volante más bajo, posiblemente vinculado a su experiencia y a estrategias de regulación emocional desarrolladas en la práctica cotidiana.

9.5.1 Factores de riesgo

Al mismo tiempo, los conductores profesionales presentaron niveles significativamente más altos de conflicto trabajo-familia, agotamiento y cinismo que los conductores particulares (por ejemplo, conflicto trabajo-familia: $F \approx 111.51$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .30$; agotamiento: $F \approx 106.40$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .29$; cinismo: $F \approx 37.20$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .12$). Estos resultados indican que el trabajo profesional de conducción está asociado a mayor desgaste y mayor interferencia de trabajo en la vida personal.

9.5.2 Salud Percibida

Siguiendo la esta línea, los conductores profesionales también informaron más síntomas físicos y, en menor medida, síntomas en relación a su salud mental que los conductores particulares. (síntomas físicos: $F \approx 114.05$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .30$; síntomas mentales: $F \approx 4.09$, $p \approx .044$, $\eta^2 \approx .02$). Esto nos da el indicio de una mayor vulnerabilidad entre los conductores profesionales en cuanto a su salud percibida.

9.5.3 Recursos de recuperación

De forma algo inesperada, los conductores profesionales también mostraron puntajes más altos en cuanto a la desconexión psicológica, relajación y micro-recuperación fuera del trabajo (por ejemplo, desconexión: $F \approx 91.23$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .26$; micro-recuperación: $F \approx 59.93$, $p < .001$, $\eta^2 \approx .19$).

Esto resulta ser un indicador de que, ante exigencias más altas y un mayor agotamiento, los conductores profesionales de taxi parecen implementar estrategias de recuperación de manera más regular o intensa, lo cual puede entenderse como un indicador de resiliencia ocupacional.

9.5.4 Satisfacción laboral

Al mismo tiempo, la satisfacción laboral no mostró diferencias significativas entre ambos grupos ($F \approx 0.41$, $p \approx .52$, $\eta^2 \approx .002$).

9.6 Integración de datos respecto a las hipótesis

En conjunto, los datos ofrecen una interpretación detallada de las hipótesis del trabajo.

En relación con H1, se confirma. Los resultados muestran que los factores de riesgo (conflicto trabajo–familia, agotamiento y cinismo) se asocian con peor salud física y mental y menos satisfacción laboral, confirmando que las condiciones de sobrecarga y desgaste se vinculan con un menor bienestar general.

En cuanto a H2, se confirma. Los métodos de recuperación (desconexión, relajación y micro-recuperación) se vinculan con un mayor grado de satisfacción laboral y un menor malestar psicológico, lo que respalda su función protectora. Sin embargo, algunas correlaciones con la salud física indican que estos métodos podrían activarse principalmente cuando el malestar ya es significativo, en lugar de actuar únicamente como un simple “amortiguador” preventivo.

En lo que respecta a H3, se confirma parcialmente. Los conductores profesionales tienen un perfil más complejo de lo que se pensaba al principio. Por un lado, presentan un mayor conflicto trabajo-familia, un aumento del agotamiento y más síntomas relacionados con la salud, lo que sugiere una mayor vulnerabilidad vinculada a las condiciones laborales en la conducción. Por otro lado, reportan menos ira al conducir y mejores recursos para recuperarse, lo que indica que existen procesos de adaptación y resiliencia que les permiten continuar con su tarea a pesar de las exigencias y el impacto en su salud.

10. DISCUSIÓN

El presente estudio se propuso investigar las variaciones entre conductores profesionales y particulares en varios aspectos relacionados con la experiencia de conducción, el bienestar psicológico, y laboral, los factores de riesgo psicosocial y los recursos de recuperación. Asimismo, se buscó examinar las asociaciones entre la ira en la conducción, las demandas laborales, la salud percibida y los mecanismos de recuperación, identificando patrones que permitan comprender de manera más integral la vivencia del trabajo de los conductores profesionales.

En primer lugar, los hallazgos indicaron de manera consistente que los conductores particulares experimentan más ira al manejar. Este descubrimiento se puede entender considerando que quienes no son profesionales enfrentan las situaciones del tráfico desde una perspectiva menos preparada y acostumbrada a las exigencias del entorno vial (Feng et al., 2017). El hecho de que los taxistas conducen diariamente como parte de su trabajo parece vincularse con un mayor dominio de la situación, una regulación emocional más entrenada y una familiaridad mayor con situaciones que pueden ser especialmente irritantes para un conductor particular (Damjanović et al., 2022; Feng et al., 2017). En otras palabras, la experiencia sostenida podría funcionar como una forma de “desensibilización funcional”, en la cual la exposición cotidiana reduce la intensidad emocional de los estímulos del tránsito (Damjanović et al., 2022).

No obstante, este grado menor de ira entre los conductores profesionales se contrasta con la presencia de niveles más elevados de conflicto trabajo-familia, agotamiento emocional y cinismo, así como con una peor salud percibida, tanto física como mental. Este trabajo respalda la idea de que la labor de conducción profesional implica exigencias significativas, que incluyen largas horas de trabajo, exposición continua al tráfico, exigencias económicas y responsabilidad constante por la seguridad propia y de los pasajeros. Desde la perspectiva de la psicología laboral, este patrón coincide con modelos de estrés laboral que sostienen que, cuando las demandas superan los recursos internos y externos, se desarrollan indicadores de desgaste emocional y deterioro del bienestar (Ramírez, 2013).

Un aspecto particularmente interesante de los resultados obtenidos es que, a pesar de la gran demanda y agotamiento, los conductores profesionales también mostraron niveles más altos de recursos de recuperación, en especial en lo que respecta a la desconexión psicológica, relajación y micro relajación. Esta coexistencia de desgaste y recuperación sugiere un perfil más complejo: en lugar de ser un grupo pasivo frente a las exigencias de su trabajo, los conductores profesionales parecen idear tácticas para mantener su rendimiento diario. Desde un enfoque psicológico, esto puede interpretarse como un signo de resiliencia laboral. La capacidad para desconectarse, aunque sea momentáneamente, de la presión laboral podría funcionar como un mecanismo compensatorio que, en cierta medida, protege del impacto emocional y físico que representa conducir durante muchas horas (Torres et al., 2024).

Por otra parte, los resultados indicaron que no hubo diferencias significativas en cuanto a la satisfacción laboral entre los dos grupos, lo que es sorprendente si se consideran los niveles más altos de desgaste y síntomas en los conductores profesionales. Una posible interpretación es que la satisfacción laboral no se basa únicamente en el estado emocional o físico, si no también en elementos relacionados con la identidad, expectativas personales, sentido de propósito o valoración del trabajo, aspectos que pueden permanecer estables incluso en contextos de alta demanda. Para muchos conductores profesionales su trabajo significa independencia, flexibilidad o una fuente de ingreso estable, lo cual puede sostener niveles de satisfacción a pesar del desgaste (Gómez et al., 2017).

En cuanto a las correlaciones, se observó que los factores de riesgo psicosocial (conflicto trabajo–familia, agotamiento y cinismo) se asociaron significativamente con peor salud percibida, tanto física como mental. Estos resultados son pertinentes con la literatura sobre estrés laboral y burnout (Maslach et al., 2001; Ganster & Rosen, 2013), del enfoque del conflicto trabajo–familia como factor de riesgo psicosocial (Allen et al., 2000; Frone, 2003) y de los modelos de recuperación del esfuerzo laboral, que destacan el rol protector del descanso y la desconexión psicológica (Meijman & Mulder, 1998; Sonnentag & Fritz, 2007; Sonnentag, 2018).

La relación entre la desconexión y síntomas físicos, que resultó ser positiva, sugiere una interpretación más sutil. Es posible que aquellos que sienten más molestias físicas busquen restablecerse con mayor frecuencia, o que la desconexión surja como un recurso cuando el malestar ya está instalado (Sonnentag & Fritz, 2015). En este sentido, la

desconexión podría representar no solo una herramienta de adaptación, sino también una indicación de que el sistema personal está funcionando al límite y necesita pausas más frecuentes (Barbier, 2010).

En conjunto, los hallazgos permiten delinear un perfil distinto entre los dos grupos. Los conductores particulares parecen mostrar un patrón enfocado en la reactividad emocional al volante, mientras que los conductores profesionales muestran un patrón basado en exigencias laborales acumuladas, el desgaste y estrategias compensatorias de recuperación. Estas diferencias resaltan la importancia de considerar tanto las respuestas emocionales inmediatas al conducir (como la ira) como los componentes más amplios del contexto laboral (como el conflicto trabajo-familia y el agotamiento).

Las hipótesis del estudio se ven confirmadas en parte: los factores de riesgo se asociaron con peor bienestar, parte de los recursos de recuperación mostraron un rol protector, y los conductores profesionales presentaron un perfil dual, caracterizado por vulnerabilidad y resiliencia simultáneamente. Esto resalta la importancia de intervenciones laborales que no sólo reduzcan las demandas, sino que también fortalezcan los recursos personales y contextuales.

En un sentido más amplio, esta investigación aporta evidencia sobre la compleja dinámica entre emociones, trabajo, estrés y salud en un contexto como el de la conducción que agrupa tanto exigencias técnicas como tensiones psicológicas. De acuerdo con esta información, la conducción profesional se muestra como un entorno donde el bienestar depende de un equilibrio delicado entre demandas intensas y la capacidad individual de recuperarse. Comprender estas dinámicas no solo ayuda a aclarar variaciones entre grupos, sino también diseñar estrategias de prevención que promuevan condiciones de trabajo más saludables.

10.1 Limitaciones del estudio

Si bien los resultados alcanzados proporcionan información importante sobre las variaciones psicológicas, laborales y de salud percibida entre conductores profesionales y

particulares, el estudio presenta algunas limitaciones que deben considerarse al interpretar los hallazgos.

En primer lugar, el diseño transversal impide establecer relaciones causales entre las variables. Si bien se observaron asociaciones significativas entre factores de riesgo, recursos de recuperación y bienestar, no es posible establecer relaciones causales entre las variables analizadas (Hernández-Sampieri, Fernández-Collado & Baptista, 2014).

En segundo lugar, los datos se basan en autoinformes, lo que puede implicar sesgos de deseabilidad social, memoria o percepción subjetiva (Podsakoff et al., 2003). En el caso de los conductores profesionales, algunas variables laborales (como agotamiento, conflicto trabajo–familia o estrategias de recuperación) podrían estar influenciadas por la necesidad de justificar el desgaste experimentado o por la tendencia a minimizar ciertos comportamientos al volante. Futuras investigaciones podrían complementar este enfoque con medidas observacionales o indicadores fisiológicos (por ejemplo, registro de fatiga, monitoreo del sueño o datos telemétricos de conducción).

Una tercera limitación se refiere al muestreo no probabilístico. Si bien se alcanzó un número considerable de participantes, la muestra no es representativa del total de conductores argentinos. En el caso de los conductores de taxi, la participación dependió del acceso a cooperativas y redes de contacto, lo que podría haber introducido sesgos en el perfil de quienes respondieron. Asimismo, los conductores particulares provienen de un entorno diverso pero no sistematizado, lo que restringe la generalización de los hallazgos.

También debe señalarse que algunas variables, especialmente las relacionadas con recuperación y satisfacción laboral, pueden estar influenciadas por factores externos al trabajo o a la conducción (como el contexto socioeconómico, redes de apoyo, hábitos individuales o condiciones generales de vida) que no fueron incluidos en este estudio.

En conjunto, estas limitaciones no invalidan los resultados obtenidos, pero sí sugieren la necesidad de realizar investigaciones adicionales que incluyan diseños longitudinales, muestreo representativo y métodos mixtos que integren mediciones objetivas y subjetivas del comportamiento de conducción y del estado de salud de los trabajadores del volante.

10.2 Implicancias y aportes del estudio

Los resultados obtenidos en esta investigación ofrecen aportes relevantes para la comprensión de los factores psicológicos asociados a la conducción, así como para el diseño de intervenciones orientadas a promover el bienestar y la seguridad vial en conductores profesionales y particulares.

En primer lugar, el hallazgo de niveles más elevados de conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional, cinismo y síntomas de salud física y mental entre los conductores profesionales refuerza la idea de que la conducción de taxi se caracteriza por altas demandas laborales y exposición prolongada a estresores. Desde el marco del modelo Demandas–Recursos (Bakker & Demerouti, 2007), este perfil muestra un desequilibrio entre las exigencias del trabajo y los recursos disponibles, lo que aumenta la probabilidad de desgaste emocional y deterioro de la salud. Estos resultados destacan la importancia de que organismos públicos y empresas del sector establezcan políticas orientadas al resguardo del bienestar psicológico, incorporando herramientas de gestión del estrés, pausas programadas, espacios de descanso adecuados y programas de promoción de la salud integral.

Un segundo aporte relevante se origina en la observación de niveles más bajos de ira en la conducción entre los conductores profesionales, en comparación con los particulares. Este resultado indica la presencia de mecanismos de adaptación y autorregulación emocional que podrían reducir la reactividad ante situaciones típicamente estresantes del tránsito, coincidiendo con investigaciones previas que muestran que la experiencia prolongada puede disminuir la impulsividad o la agresividad al volante (Montoro et al., 2018). Este hallazgo aporta una perspectiva novedosa sobre la resiliencia ocupacional, mostrando que las exigencias laborales no conducen necesariamente a comportamientos de riesgo, sino que pueden favorecer estrategias adaptativas que permitan mantener la actividad a largo plazo.

Asimismo, los altos niveles de desconexión psicológica, relajación y micro-recuperación observados en los conductores profesionales sugieren que los recursos de recuperación son esenciales para contrarrestar el desgaste asociado al trabajo. Esta evidencia se alinea con el modelo de Stressor-Detachment (Sonnetag & Fritz, 2015), que afirma que la habilidad para distanciarse mentalmente del trabajo durante el tiempo libre

protege contra el desgaste y favorece el restablecimiento del bienestar. En términos prácticos, estos resultados destacan la necesidad de desarrollar intervenciones que promuevan hábitos de recuperación, higiene del sueño, regulación emocional y la desconexión psicológica del trabajo, entendida como estrategia preventiva para la salud laboral.

A nivel institucional, los resultados pueden guiar a la elaboración de políticas públicas en seguridad vial. La disminución de la salud percibida y el agotamiento emocional de los conductores profesionales es un factor de riesgo que puede afectar tanto la seguridad propia y de terceros. Esto sugiere que los programas de prevención deberían incorporar componentes psicosociales, además de las medidas de control normativo tradicionales. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, cooperativas de taxis y empresas del transporte podrían beneficiarse de estos resultados para diseñar protocolos más integrales que incluyan monitoreo de fatiga, acompañamiento psicológico, capacitación en regulación emocional y promoción de pausas activas.

Finalmente, este análisis representa una contribución al campo académico local, ofreciendo datos empíricos acerca del bienestar psicológico y las condiciones laborales de conductores argentinos, un grupo históricamente poco estudiado en comparación con investigaciones realizadas en Europa, Norteamérica y Asia. Al diferenciar de manera única los perfiles de riesgo y los recursos de recuperación de conductores profesionales y particulares, esta investigación establece nuevas líneas de trabajo en torno a la salud laboral, la psicología del tránsito y la prevención de comportamientos de riesgo en la vía pública.

11. CONCLUSIÓN

El presente estudio facilitó una evaluación completa de las diferencias psicológicas, laborales y de salud percibida entre conductores profesionales y particulares, aportando datos empíricos sobre un fenómeno poco explorado en el contexto argentino. Los resultados mostraron que la conducción profesional se desarrolla en un marco de altas demandas laborales, asociado a mayores niveles de conflicto trabajo–familia, agotamiento emocional, cinismo y síntomas de salud física y mental. Este perfil refleja un riesgo psicosocial significativo que afecta tanto el bienestar de los conductores como la calidad de su desempeño cotidiano.

Al mismo tiempo, la investigación mostró que los conductores profesionales presentan menores niveles de ira al volante y mayores recursos de recuperación, como la desconexión psicológica, la relajación y la micro-recuperación, en comparación con los conductores particulares. Esta combinación de mayor desgaste y mayor capacidad de recuperación sugiere la presencia de mecanismos adaptativos y estrategias de autorregulación emocional que permiten sostener la actividad en condiciones laborales intensas. Además, pone de relieve la importancia de considerar la conducción profesional no solo como una actividad de riesgo, sino también como un espacio donde se desarrollan procesos de resiliencia ocupacional.

Los hallazgos obtenidos contribuyen a entender la complejidad del trabajo al volante en Argentina, destacando la interacción entre demandas laborales, recursos personales y bienestar. Así también, ofrecen insumos relevantes para el diseño de intervenciones preventivas orientadas a mejorar la salud ocupacional y la seguridad vial, así como para futuras investigaciones que profundicen en los procesos de recuperación y regulación emocional en contextos de alta exigencia.

En conjunto, el estudio ofrece una perspectiva actualizada y contextualizada sobre las condiciones de los conductores, enfatizando la necesidad de fomentar políticas y prácticas que favorezcan su bienestar integral y que reconozcan la importancia de los factores psicosociales en el ámbito del tránsito y el transporte.

12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025, marzo). *Informe preliminar de siniestralidad vial fatal 2024*. Ministerio de Transporte de la Nación, Presidencia de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_preliminar_de_siniestralidad_fatal_2024_31_marzo_2025.pdf

Amoadu, M., Sarfo, J. O., & Ansah, E. W. (2024). Working conditions of commercial drivers: a scoping review of psychosocial work factors, health outcomes, and interventions. *BMC Public Health*, 24(1), 2944. <https://link.springer.com/article/10.1186/s12889-024-20465>

Alonso, F., Esteban, C., Useche, S. A., & López de Cózar, E. (2016). Prevalence of physical and mental fatigue symptoms on Spanish drivers and its incidence on driving safety. *Advances in Psychology and Neuroscience*, 1(2), 10–18. https://www.researchgate.net/profile/Sergio-Useche-2/publication/310799058_Prevalence_of_Physical_and_Mental_Fatigue_Symptoms_on_Spanish_Drivers_and_Its_Incidence_on_Driving_Safety/links/5837dccc08aed5c6148640a8/Prevalence-of-Physical-and-Mental-Fatigue-Symptoms-on-Spanish-Drivers-and-Its-Incidence-on-Driving-Safety.pdf

Allen, T. D., French, K. A., Dumani, S., & Shockley, K. M. (2020). A cross-national meta-analytic examination of predictors and outcomes associated with work–family conflict. *Journal of Applied Psychology*, 105(6), 539–576. <https://psycnet.apa.org/record/2019-56416-001>

Barbier, M. (2010). *The Job Demands-Resources model of burnout and work engagement: A statistical validation and theoretical broadening*. <https://orbi.uliege.be/handle/2268/315375>

Bakker, A. B., Demerouti, E., & Schaufeli, W. B. (2002). Validation of the Maslach Burnout Inventory–General Survey: An internet study. *Anxiety, Stress & Coping*, *15*(3), 245–260.

<https://www.researchgate.net/profile/Wilmar-Schaufeli/publication/46622744>

Bennett, A. A., Bakker, A. B., & Field, J. G. (2018). Recovery from work-related effort: A meta-analysis. *Journal of Organizational Behavior*, *39*(3), 262-275.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/job.2217>

Bologna, E. (2011). *Estadística para Psicología y Educación* (1.^a ed.). Editorial Brujas.

Colasanti, E. L., Castellano, E., Lapuente, L., Moretti, L. S., & Medrano, L. A. (2022). Psychometric properties of the Survey Work–Home Interaction Nijmegen in Argentinian population. *Frontiers in Psychology*, *13*, 876025.

<https://www.frontiersin.org/journals/psychology/articles/10.3389/fpsyg.2022.876025/full>

Csikszentmihalyi, M., & Graef, R. (1980). The experience sampling method and its applications to daily life. *Journal of Human Behavior and Learning*, *3*(1), 45–54.

Csikszentmihalyi, M., & Graef, R. (2014). The experience of freedom in daily life. En *Flow and the Foundations of Positive Psychology* (pp. 55–67).

https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-017-9088-8_4

Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences, 41*(5), 903–915. <https://www.researchgate.net/publication/352283389>

Damjanović, M., Mičić, S., Matović, B., Jovanović, D., & Bulajić, A. (2022). Differences in driving anger among professional drivers: a cross-cultural study. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 19*(7), 4168.

<https://www.mdpi.com/1660-4601/19/7/4168>

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a Driving Anger Scale. *Psychological Reports, 74*(1), 83–91.

<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.2466/pr0.1994.74.1.83>

Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy, 41*(6), 701–718.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0005796702000463>

Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin, 95*(3), 542–575.

<https://psycnet.apa.org/record/1984-23116-001>

Diener, E. D., Emmons, R. A., Larsen, R. J., & Griffin, S. (1985). The Satisfaction With Life Scale. *Journal of Personality Assessment, 49*(1), 71–75.

https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1207/s15327752jpa4901_13

Dula, C. S., & Ballard, M. E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous driving: The Dula Dangerous Driving Index (DDDI). *Journal of Applied Social*

Psychology, 33(12), 2632–2650.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x>

Etzion, D., Eden, D., & Lapidot, Y. (1998). Relief from job stressors and burnout: Reserve service as a respite. *Journal of Applied Psychology*, 83(4), 577–585.
https://www.researchgate.net/publication/13555639_Relief_From_Job_Stressors_and_Burnout_Reserve_Service_as_a_Respite

Feng, Z., Yang, M., Ma, C., Jiang, K., Lei, Y., Huang, W., ... & Zhou, M. (2017). Driving anger and its relationships with type A behavior patterns and trait anger: Differences between professional and non-professional drivers. *PLoS ONE*, 12(12), e0189793.

<https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0189793>

Fumagalli, E., Bose, D., Marquez, P., Rocco, L., Mirelman, A., Suhrcke, M., & Irvin, A. (2017). *The high toll of traffic injuries: unacceptable and preventable*.

<https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/366663>

Geurts, S. A., Taris, T. W., Kompier, M. A., Dikkers, J. S., Van Hooff, M. L., & Kinnunen, U. M. (2005). Work–home interaction from a work psychological perspective: Development and validation of the SWING questionnaire. *Work & Stress*, 19(4), 319–339.

<https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/54536/54536.pdf>

Gómez-Perdomo, G. E., Meneses-Higueta, A. C., & Palacio-Montes, M. C. (2017). La satisfacción laboral y el capital psicológico: factores que influyen en el síndrome de burnout. *Ansiedad y Estrés*, 23(2–3), 71–75.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1134793716300550>

Göktaş, A. (2023). The effect of work-life balance on job stress and fatigue in taxi drivers. *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 65(10), e675–e681.

https://journals.lww.com/joem/abstract/2023/10000/the_effect_of_work_life_balance_on_job_stress_and.22.aspx

Greenhaus, J. H., & Beutell, N. J. (1985). Sources of conflict between work and family roles. *Academy of Management Review*, 10(1), 76–88.

<https://journals.aom.org/doi/abs/10.5465/AMR.1985.4277352>

Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, P. (2014). Selección de la muestra. En *Metodología de la investigación* (6ª ed., pp. 170–191).

<https://maestrias.clavijero.edu.mx/cursos/MPPGEE/MPPGEET7IE2/modulo1/documentos/m1-Doc13-SistemaSorteoTombola.pdf>

Hernández Romero, Y. (2019). *El concepto de violencia en el lugar de trabajo y su aplicabilidad a la actividad de los operadores de taxi en México*.

<https://ruc.udc.es/rest/api/core/bitstreams/605e692c-58b3-4e71-a5c3-79f3fbeb6c76/content>

Iwasaki, Y. (2007). Leisure and quality of life in an international and multicultural context: What are major pathways linking leisure to quality of life? *Social Indicators Research*, 82(2), 233–264.

<https://link.springer.com/article/10.1007/s11205-006-9032-z>

Karasek, R. A. (1979). Job demands, job decision latitude, and mental strain: Implications for job redesign. *Administrative Science Quarterly*, 24(2), 285–308.

<https://www.jstor.org/stable/2392498>

Ledesma, R. D., Poó, F. M., Úngaro, J., López, S. S., Cirese, A. P., Enev, A., ... & Tosi, J. D. (2017). Trabajo y salud en conductores de taxis. *Ciencia & Trabajo*, 19(59), 113–119.

https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-24492017000200113&script=sci_arttext

Leveau, C. M. (2020). Análisis geográfico de la mortalidad de diferentes usuarios de vías de tránsito y factores de área asociados en Argentina. *Cadernos Saúde Coletiva*, 28, 165–179.

<https://www.scielo.br/j/cadsc/a/gCf5gRdZyjBswfdJCZwrSRq/?format=html&lang=es>

Ling, L., Qian, X., & Ukkusuri, S. V. (2023). Impact of transportation network companies on labor supply and wages for taxi drivers. *arXiv preprint arXiv:2307.13620*.

<https://arxiv.org/pdf/2307.13620>

Luthans, F., Youssef, C. M., & Avolio, B. J. (2007). *Psychological capital: Developing the human competitive edge*. Oxford University Press.

Maslach, C., & Jackson, S. E. (1981). The measurement of experienced burnout. *Journal of Organizational Behavior*, 2(2), 99–113.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/job.4030020205>

Medrano, L. A., & Trógolo, M. A. (2018). Bienestar laboral y satisfacción vital en Argentina: El rol del distanciamiento psicológico. *Revista de Psicología del Trabajo y las*

Organizaciones, 34(2), 69–81.

https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1576-59622018000200002&script=sci_arttext

Menéndez, C., Socias-Morales, C., Konda, S., & Ridenour, M. (2019). Individual, business-related, and work environment factors associated with driving tired among taxi drivers in two metropolitan US cities. *Journal of Safety Research*, 70, 71–77.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751930074X>

Minkkinen, J., Kinnunen, U., & Mauno, S. (2021). Does psychological detachment from work protect employees under high intensified job demands? *Scandinavian Journal of Work and Organizational Psychology*, 6(1). <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/78260>

Montoro, L., Useche, S., Alonso, F., & Cendales, B. (2018). Work environment, stress, and driving anger: A structural equation model for predicting traffic sanctions of public transport drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(3), 497.

<https://www.mdpi.com/1660-4601/15/3/497>

Morales, J. L. P. (2023). Movilidad, preferencia revelada y violencia estructural en la periferia. *Ley y Gobierno*, 1(2).

<https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/facderccpp/article/view/5877>

Newman, D. B., Tay, L., & Diener, E. (2014). Leisure and subjective well-being: A model of psychological mechanisms as mediating factors. *Journal of Happiness Studies*, 15(3), 555–578. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10902-013-9435-x>

Oerlemans, W. G., & Bakker, A. B. (2014). Burnout and daily recovery: A day reconstruction study. *Journal of Occupational Health Psychology, 19*(3), 303–314.

<https://psycnet.apa.org/record/2014-21961-001>

Öz, B., Özkan, T., & Lajunen, T. (2010). Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 13*(1), 32–40.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S136984780900062X>

Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis & Prevention, 34*(2), 229–235.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457501000185>

Podsakoff, P. M., MacKenzie, S. B., Lee, J. Y., & Podsakoff, N. P. (2003). Common method biases in behavioral research: a critical review of the literature and recommended remedies. *Journal of applied psychology, 88*(5), 879.

<https://psycnet.apa.org/buy/2003-08045-010>

Poó, F. M., Ledesma, R. D., Trógolo, M. A., & Cueto, R. M. (2013). Versión argentina de la Driving Anger Scale (DAS). *Acta de Investigación Psicológica, 3*(2), 1149–1160.

<https://www.redalyc.org/pdf/3331/333153776003.pdf>

Poó, F. M., Ledesma, R. D., & López, S. S. (2018). The taxi industry: Working conditions and health of drivers, a literature review. *Transport Reviews, 38*(3), 394–411.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2017.1370035>

Pressman, S. D., Matthews, K. A., Cohen, S., Martire, L. M., Scheier, M., Baum, A., & Schulz, R. (2009). Association of enjoyable leisure activities with psychological and physical well-being. *Psychosomatic Medicine, 71*(7), 725–732.

https://journals.lww.com/bsam/abstract/2009/09000/association_of_enjoyable_leisure_activities_with.5.aspx

Rad, E. H., Hosseinnia, M., Mousavi, N., Shekari, A., Kouchakinejad-Eramsadati, L., & Khodadadi-Hassankiadeh, N. (2024). Fatigue in taxi drivers and its relationship with traffic accident history and experiences. *BMC Public Health*, 24(1), 530.

<https://link.springer.com/article/10.1186/s12889-024-18044-5>

Ramírez, M. T. G., Hernández, R. L., Reducindo, M. M., Genchi, P. C., Mendoza, R. V., & Jaimes, F. G. (2013). Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa Psicológica UST*, 10(1), 85–90.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4421491>

Repetto, S. (2025, junio 11). Las muertes por accidentes de tránsito fueron en 2024 las más bajas en una década, según un informe oficial. *Infobae*.

<https://www.infobae.com/sociedad/2025/06/11/las-muertes-por-accidentes-de-transito-fueron-en-2024-las-mas-bajas-en-una-decada-segun-un-informe-oficial/>

Schaufeli, W. B., Leiter, M. P., Maslach, C., & Jackson, S. E. (1996). Maslach Burnout Inventory–General Survey (MBI-GS). En C. Maslach, S. E. Jackson, & M. P. Leiter (Eds.), *Maslach Burnout Inventory Manual* (3.^a ed., pp. 19–26). Consulting Psychologists Press.

Schmidt, V., de Figueroa, N. L., & Giménez, M. (2014). Estudio de las propiedades psicométricas de un instrumento para la evaluación de la satisfacción vital global. *Calidad de Vida y Salud*, 7(2).

<https://revistacdvs.uflo.edu.ar/index.php/CdVUFLO/article/view/96>

Shin, D. S., & Jeong, B. Y. (2021). Structural equation model of work situation and work–family conflict on depression and work engagement in commercial motor vehicle (CMV) drivers. *Applied Sciences*, *11*(13), 5822.

<https://www.mdpi.com/2076-3417/11/13/5822>

Sonnentag, S. (2018). The recovery paradox: Portraying the complex interplay between job stressors, lack of recovery, and poor well-being. *Research in Organizational Behavior*, *38*, 169–185.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191308518300054>

Sonnentag, S., & Fritz, C. (2007). The Recovery Experience Questionnaire: Development and validation of a measure for assessing recuperation and unwinding from work. *Journal of Occupational Health Psychology*, *12*(3), 204–221.

<https://psycnet.apa.org/buy/2007-10372-002>

Sonnentag, S., & Fritz, C. (2015). Recovery from job stress: The stressor-detachment model as an integrative framework. *Journal of Organizational Behavior*, *36*(S1), S72–S103.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/job.1924>

Spontón, C., Trógolo, M., Castellano, E., & Medrano, L. A. (2019). Medición del burnout: Estructura factorial, validez y confiabilidad en trabajadores argentinos. *Interdisciplinaria*, *36*(1), 87–103.

https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1668-70272019000100007&script=sci_arttext

Superintendencia de Riesgos del Trabajo. (2024). *Informe anual de siniestralidad laboral en Argentina*.

https://www.srt.gob.ar/estadisticas/acc_informe_anual_laboral.php

Sukhodolsky, D. G., Golub, A., & Cromwell, E. N. (2001). Development and validation of the Anger Rumination Scale. *Personality and Individual Differences*, 31(5), 689–700.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0191886900001719>

Tone Innstrand, S., Melbye Langballe, E., Falkum, E., & Gjerløw Aasland, O. (2008). Positive and negative work–family interaction and burnout: A longitudinal study of reciprocal relations. *Work & Stress*, 22(1), 1–15.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02678370801975842>

Torres, J. D. L., & Freire, M. A. M. (2024). Calidad de sueño y resiliencia en choferes profesionales. *Revista Científica Arbitrada Multidisciplinaria PENTACIENCIAS*, 6(7), 150–164. <https://www.editorialalema.org/index.php/pentaciencias/article/view/130>

Trógolo, M., Kanter, P. E. F., Pareja, A., & Medrano, L. A. (2017). Adaptación argentina de la Escala Abreviada de Ira en la Conducción (DAS). *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 9(3), 1–20.

<https://www.redalyc.org/pdf/3331/333153776003.pdf>

Trógolo, M., Morera, L., Castellano, E. J., Spontón, C., & Medrano, L. A. (2020). Propiedades psicométricas del cuestionario de experiencias de recuperación en trabajadores argentinos. *Anales de Psicología*, 36(1), 181–188.

https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0212-97282020000100020

Tosi, J. D., Poó, F. M., Ledesma, R. D., & Arrarás, D. M. (2022). La reticencia al uso del cinturón de seguridad de los conductores de taxi: Conductas observadas y auto-informadas en Argentina. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/215860>

Useche, S. A., Alonso, F., & Cendales, B. (2018). Work stress and health problems of professional drivers: A hazardous formula. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 24(1). <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/92874514/123661-libre.pdf>

Useche, S. A., Ortiz, V. G., & Cendales, B. E. (2017). Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 104, 106–114.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457517301604>

Williams, K. J., & Alliger, G. M. (1994). Role stressors, mood spillover, and perceptions of work–family conflict in employed parents. *Academy of Management Journal*, 37(4), 837–868. <https://journals.aom.org/doi/abs/10.5465/256602>

World Bank. (2024). *Road safety: A development priority*. Global Road Safety Facility. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/road-safety-a-development-priority>

World Health Organization. (2019). *Global status report on road safety 2018*. <https://books.google.com.ar/books?id=uHOyDwAAQBAJ>

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

World Health Organization. (2023, diciembre 13). Despite notable progress, road safety remains urgent global issue.

<https://www.paho.org/en/news/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>

World Health Organization. (2024). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. <https://books.google.com.ar/books?id=b3UIEQAAQBAJ>

Zhang, C., Sitar, S., & Huang, C. C. (2022). Effects of job demands and resources on positive and negative affect of delivery drivers in China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(13), 8140. <https://www.mdpi.com/1660-4601/19/13/8140>

Zhao, Y., Zhu, K., Cai, H., Liu, Z., Xiong, R., & Wang, L. (2025). Mediating roles of resilience and stress in emotion regulation strategies and pilot job burnout. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 96(3), 219–227. <https://asma.kglmeridian.com/view/journals/amhp/96/3/article-p219.xml>

Locke, E. A. (1969). What is job satisfaction?. *Organizational behavior and human performance*, 4(4), 309-336. <http://sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0030507369900130>

Judge, T. A., & Klinger, R. (2008). Job satisfaction: Subjective well-being at work. <https://psycnet.apa.org/record/2008-00541-019?ref=danmarzullo.com>

13. ANEXOS

ANEXO A - Cuestionario sobre hábitos de conducción y experiencias laborales.

Datos sociodemográficos

Edad: ____ años

Sexo:

- Hombre
- Mujer
- Otro / Prefiero no decirlo

¿Conduce actualmente algún vehículo a motor?

- Sí
- No

Tipo de vehículo que conduce habitualmente:

- Auto particular
- Moto
- Camioneta / pick up
- Camión
- Colectivo
- Taxi

Años de experiencia en la conducción:

- Menos de 1 año
- Entre 1 y 3 años
- Entre 3 y 5 años
- Entre 5 y 10 años
- Más de 10 años

Hábitos de conducción

En general, ¿con qué frecuencia maneja?

- Menos de una vez por semana
- Algunas veces por semana
- Varias veces por semana
- Todos o casi todos los días

En un día típico, ¿cuántas horas pasa manejando?

- Menos de 1 hora
- Entre 1 y 2 horas
- Entre 2 y 4 horas
- Entre 4 y 8 horas
- Más de 8 horas

Errores de conducción

(Escala tipo Likert: Nunca o casi nunca – Raramente – A veces – Frecuentemente – Siempre o casi siempre)

- Ir hacia un lugar conocido y, por distracción, pasarme algunas cuerdas
- No advertir que el vehículo de adelante redujo su velocidad y tener que frenar bruscamente
- Olvidar encender o apagar las luces del vehículo
- Cruzar un semáforo que acaba de cambiar a rojo por seguir el tránsito

Ira en la conducción

(Escala: Nada – Muy poco – Un poco – Bastante – Muchísimo)

- Un vehículo que circula lento y no permite el sobrepaso
- Quedar atrapado en un embotellamiento
- Que otro conductor realice gestos obscenos
- Que un conductor se incorpore sin señalizar

Desconexión psicológica y relajación

(Escala: Nunca o casi nunca – Raramente – A veces – Frecuentemente – Siempre o casi siempre)

- Después del trabajo, soy capaz de desconectarme mentalmente
- Me tomo tiempo para relajarme después de la jornada laboral
- Realizo actividades que me ayudan a no pensar en el trabajo

Micro-recuperación durante la jornada laboral

- Hacer pausas breves para estirarme
- Escuchar música
- Conversar con compañeros/as para distenderme
- Tomar pequeños descansos para recuperar energía

Conflicto trabajo–familia

- Cancelo planes personales debido al trabajo
- Me falta energía para actividades de ocio por las exigencias laborales
- Me resulta difícil relajarme en casa por pensar en el trabajo

Síntomas de salud física y mental

(En el último mes)

- Sensación de cansancio extremo
- Dolores musculares
- Dolor de cabeza
- Ansiedad
- Problemas para dormir
- Irritabilidad

Satisfacción laboral

(Escala: Totalmente en desacuerdo – Totalmente de acuerdo)

- En general, me siento satisfecho/a con mi trabajo
- Me gusta mi trabajo
- Si pudiera, cambiaría de trabajo aunque sea por el mismo dinero

ANEXO B - Cronograma de actividades

	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre
Ampliación del marco teórico	✘	✘		
Recolección de datos		✘	✘	
Análisis de datos			✘	
Redacción de informe final				✘