

Estrés cotidiano en trabajadores del volante

Workers daily stress in the wheel

Mónica González Ramírez¹ René Landero Hernández¹

Universidad Autónoma de Nuevo León, México

Mireya Maruris Reducindo² Pedro Cortés Genchi³

Rosalía Vega Mendoza Flaviano Godínez Jaimes⁴

Universidad Autónoma de Guerrero. Unidades Académicas de Ciencias Naturales, Ciencias Químico-Biológicas y Matemáticas, México

(Rec: octubre 2012 – Acep: noviembre 2012)

Resumen

El objetivo del presente trabajo fue conocer el nivel de estrés y los factores asociados al hiperestrés, en trabajadores del volante de la ciudad de Chilpancingo, Guerrero. Se realizó un estudio de tipo transversal en una población de 191 choferes de 19 a 74 años de edad, en la ciudad de Chilpancingo, Guerrero. El muestreo fue por conveniencia y se realizó durante los meses de septiembre de 2009 a enero de 2010. La medición del estrés se hizo mediante la aplicación de un estresómetro que contiene preguntas relacionadas con el estilo de vida, ambiente, síntomas, empleo u ocupación, relaciones y personalidad. Posteriormente se entregó el diagnóstico de estrés a cada participante, así como las recomendaciones de acuerdo al diagnóstico obtenido. La edad promedio de los 191 choferes fue de 35.51 ± 11.04 años. En relación al estado civil el 10.99% son solteros, 68.06% casados, 5.24% divorciados, 15.18% viven en unión libre y el 0.52% son viudos. La prevalencia de hiperestrés, definido como estrés peligroso o elevado, fue de 26.7%. Los factores asociados al hiperestrés fueron: comer de prisa, tener la casa sucia y desordenada, aire contaminado en la zona donde se vive, sufrir taquicardia, sentir tensión por el trabajo, sentir el día largo en el trabajo, afectarse por las disputas, ponerse nervioso si los interrumpen cuando trabaja, ponerse nervioso cuando hay mucho tráfico, padecer insomnio, sudar mucho sin hacer ejercicio y llevarse mal con el jefe.

Palabras clave: estrés, trabajadores del volante, estresores.

Abstract

The aim of this study was to determine the level of stress and related factors in professional drivers of Chilpancingo, Guerrero. A cross-sectional study was conducted in a population of 191 drivers aged 19 to 74 years old. It was carried out a purposive sampling from September 2009 to January 2010. The stress measurement was obtained by applying a stressometer containing questions related to lifestyle, environmental factors, stress symptoms, employment or occupation, relationships and personality. The diagnosis of stress and recommendations according to the diagnosis obtained were given to each participant. The average age of the 191 drivers was 35.51 ± 4.11 years. In terms of marital status: 10.99% were single, 68.06% married, 5.24% divorced, 15.18% cohabiting and 0.52% widowed. Hyperstress, defined as having dangerous or high stress levels, had a prevalence of 26.7%. Factors associated with hyperstress were eating in a hurry, having the house dirty and messy, polluted air in the area where they live, suffering tachycardia, feeling tightness for work, feeling the long day at work, being affected by disputes, being nervous if interrupted while working, getting nervous when traffic is heavy, suffering insomnia, sweating a lot without exercise and not getting along with the boss.

Key words: Stress, workers flywheel, stressors.

¹ Correspondencia a: Universidad Autónoma de Nuevo León, UANL, Fac. de Psicología. Av. Universidad S/N Ciudad Universitaria, San Nicolás de los Garza Nuevo León, C.P. 66451, México. E-mails: monygz77@yahoo.com y rene.landerohr@uanl.edu.mx.

² Correspondencia a: Universidad Autónoma de Guerrero, Unidad Académica de Ciencias Naturales. Carretera Nacional, Chilpancingo-Petaquillas, Ex rancho El Shalako, Chilpancingo, Guerrero, México. E-mail: maruris16@hotmail.com.

³ E-mail: genchi47@hotmail.com.

⁴ E-mail: fgodinezj@gmail.com.

Introducción

Los estudios sobre la salud de los trabajadores del volante y en específico del estrés en los choferes de autobuses, indican que las condiciones de trabajo se han deteriorado y se han incrementado las dificultades de su realización en los últimos años, afectando la salud de los trabajadores. Este deterioro está asociado entre otros factores con el incremento del tráfico vehicular y la consecuente contaminación del aire y el ruido, un horario demandante y/o cambiante, conflictos con los usuarios y problemas del sistema de transporte. Todas estas condiciones incrementan el nivel de estrés de los choferes y afectan su salud (Whitelegg, 1995). La vida familiar y social, proveen una fuente poderosa de apoyo social para enfrentar el estrés cotidiano, mientras que la ausencia de este apoyo implica un problema para los trabajadores dadas sus condiciones de trabajo. De acuerdo a Kompier (1996), el trabajo de chofer es una profesión de alto riesgo, según su análisis de los resultados de 32 estudios en diferentes países.

La ansiedad y el estrés generados por situaciones de tráfico, son fenómenos que se presentan con frecuencia en la población de conductores de taxis y autobuses, aunque algunas personas los experimentan con más frecuencia, más severamente o de forma más prolongada que otros. Según Sáiz, Buñuls y Monteagudo (1997), un conductor puede valorar una situación de tráfico como amenazante, mientras que otro conductor puede valorar la situación como rutinaria.

El ritmo de vida que llevan los trabajadores del volante, los expone a una serie de agentes estresantes que le pueden ocasionar un estrés agudo o crónico, por lo que es necesario medir el nivel de estrés en esta población para evitar o disminuir en el futuro enfermedades y /o problemas que afectan tanto a los trabajadores del volante como a las organizaciones. En la revisión de 50 años de estudios sobre salud ocupacional de los choferes, Tse, Flin & Mearns (2006), encontraron que el estrés diario al que están expuestos los trabajadores del volante afecta su salud en distintas áreas: física, psicológica, conductual y laboral (Figura 1). Algunos de los principales problemas de salud en los choferes reportados en las investigaciones, son el resultado de estresores de su trabajo desempeñado y sus condiciones, regulados por las características individuales de ellos (género, personalidad y formas de enfrentar el estrés). A continuación presentamos algunas de las afecciones más importantes:

- Gastrointestinales (ejemplo úlceras), hipertensión arterial y migraña, donde el factor principal

asociado a estos es el estrés. Además, la postura en el manejo también puede causar problemas en el sistema digestivo (Whitelegg, 1995).

- Músculo esquelético (ejemplo problemas de espalda baja, hombros, muñecas), debido principalmente a la postura del chofer en los asientos de los autobuses y el tiempo que pasan sentados, y la vibración durante el manejo. Esto es en parte debida al diseño no ergonómico de la cabina y del asiento.
- Cáncer, debido principalmente a la exposición de emisiones de gasolina o diesel, y a la exposición de los rayos solares. Además de estos problemas generados por el estrés ocupacional, están los psicológicos (ansiedad y depresión, migraña, psicosomáticos, etc.), conductuales (consumo de sustancias como el tabaco y alcohol) y laborales (ausentismo, accidentes etc.).

El estrés es un problema de salud pública y afecta al 30% de los trabajadores (Navarro *et al.*, 2009). En la actualidad una de cada diez personas es víctima del estrés, debido a que no pueden manejar las presiones de la vida moderna. De acuerdo al Instituto Americano del Estrés (en Brun, s/f), en el año 2006 las empresas perdieron 300 billones de dólares debido a que el estrés en los trabajadores provocó ausentismo, abandono y baja productividad (cfr APA, 2010). En el caso de Australia, según los datos del estudio realizado por el Medibank (2008), en el año 2007 el costo para las empresas debido a las consecuencias del estrés en los trabajadores, fue de 10.11 billones de dólares en un año.

De acuerdo a la APA (2011), los niveles de estrés extremos reportados por los norteamericanos han bajado desde el 2007 cuando se reportó que un 32% de la población lo padecía, comparado al 22% en el 2011. Aun así, estos porcentajes representan estrés extremo con puntajes de 8 a 10 (en cuya escala 1 representa la ausencia de estrés o poco y 10 representa un gran estrés). A pesar de que bajaron los niveles de estrés, más de la mitad de los norteamericanos (53%) reportaron problemas de salud cuyo origen fue el estrés. Lo anterior podría traer a mediano plazo consecuencias en la salud de la población que lo padece.

Material y método

Se realizó un estudio transversal en una población de choferes de taxi y/o urvan de la ciudad de Chilpancingo, Guerrero correspondientes a los sitios: Ocotito, Sitio Morelos y Sitio Montaña de Chilapa, Tierra Colorada, Zumpango, Filo de Caballo, Tepechicotlan, Petaquillas, Tixtla y Mazatlán.

A los participantes se les aplicó una encuesta de 96 preguntas (estresómetro), propuesto por Melgosa (2006), en las cuales se evaluó el estilo de vida, ambiente, síntomas, empleo/ocupación y personalidad. Las preguntas están redactadas en la escala Likert con cuatro opciones: nunca, casi nunca, frecuentemente y casi siempre que se codificaron con valores de 0 a 3. El cuestionario fue validado en Madrid, pero se ha usado en México en investigaciones sobre estrés en una población de 11 a 72 años (Maruris, et al., 2011) y en estudiantes universitarios (Maruris, et al., 2012) con valores del alfa de Cronbach total del cuestionario de 0.915 y 0.911, lo que muestra un buen nivel de consistencia interna del instrumento.

En el presente trabajo se encontró que el alfa de Cronbach total del cuestionario fue de 0.871 y para los dominios se encontraron los valores: estilo de vida, 0.535; ambiente, 0.803; síntomas, 0.682; empleo u ocupación, 0.709; relaciones, 0.333 y personalidad, 0.579.

También se obtuvo información sobre edad, sexo, estado civil, medidas antropométricas (peso, talla, circunferencia de la cintura, cadera), presión arterial y pulso. Antes de aplicar el stresómetro, se realizó una prueba piloto para probar el instrumento de medición del estrés en una población de 20 personas con características similares a la población en estudio.

Colección de los datos

Una vez contestada la encuesta, se contaron los puntos obtenidos para ubicarlos en el nivel de estrés correspondiente (Melgosa, 2006): zona 1, estrés peligrosamente bajo (menos de 48 puntos); zona 2, estrés bajo (de 48 a menos de 72 puntos); zona 3, estrés normal (de 72 a menos de 119 puntos); zona 4, estrés elevado (de 120 a menos de 144 puntos); y zona 5, estrés peligroso (145 puntos o más). Posteriormente, se les entregó el diagnóstico con recomendaciones de dieta y ejercicios, y un plan de cinco días para disminuir el nivel de estrés.

Figura 1.

Estresores laborales, variables moderadoras y resultados del estrés ocupacional en choferes.

Estresores	Moderadores	Resultados
<p>A) Ambiente Físico: Diseño ergonómico o no de la Cabina (y asiento). Violencia (discusiones, pleitos, etc.). Tráfico (carga vehicular).</p> <p>B) Diseño de Trabajo: Extensión de la ruta. Presión de tiempo por recorrido. Descansos durante el turno. Número de horas de trabajo. Aislamiento social. Otros.</p> <p>C) Organizacionales: Reducida autoridad en toma de decisiones.</p>	<p>A) Demográficos: Género.</p> <p>B) Personalidad: Tipo A/B Locus de control. Afecto negativo. Personalidad persistente.</p> <p>C) Otros: Apoyo social. Control.</p>	<p>A) Físico: Cardiovascular. Gastrointestinal. Musculo esquelético (ej. Espalda baja, brazos y hombros). Fatiga.</p> <p>B) Psicológico: Ansiedad, depresión. Estrés postraumático, psicossomático, etc.</p> <p>C) Conductual: Consumo de sustancias.</p> <p>D) Laboral: Ausentismo. Abandono del trabajo. Accidentes. Insatisfacción.</p>

Fuente: Traducido del artículo de Tse, Flin & Mearns (2006) y adaptado por los autores.

A quienes se les diagnóstico estrés elevado o peligroso, además de lo anterior, se les recomendó que acudieran a un psicólogo.

Análisis estadístico

Una vez recolectados los datos, se capturaron en el software Epi data. El análisis estadístico se llevó a cabo con el paquete Stata, versión 8.0. Se hizo un análisis descriptivo calculando porcentajes, medias y desviación estándar según el tipo de variables. También se llevó a cabo un análisis bivariado, tomando como variable dependiente el diagnóstico de hiperestrés, y como variable independiente cada uno de los factores estresantes, que fueron recodificados en solo dos categorías, donde “nunca” y “casi nunca” forman la categoría de no expuesto, y “frecuentemente” y “casi siempre” la categoría de expuesto, o a la inversa según la redacción del ítem del cuestionario. El hiperestrés se refiere a padecer estrés elevado o peligroso, dado que estas personas pueden presentar mayores problemas psicológicos y de salud. Finalmente, se usó regresión logística para determinar las variables o factores que conjuntamente están asociadas con el hiperestrés.

Resultados

La edad promedio fue de 35.51 ± 11.04 años, con un rango de 19 a 74 años. En relación al estado civil, el 10.99% eran solteros, el 68.06% casados, el 5.24% divorciados, el 15.18% vivían en unión libre y el 0.52% viudos. El 19.37% refirió tener otro trabajo además de ser chofer, y de éstos, el 24.3% tuvieron hiperestrés. El 83.25% de los choferes calificaron con sobrepeso u obesidad. La prevalencia de estrés peligroso fue de 7.33%, estrés elevado 19.37%, estrés normal 57.07%, estrés bajo 15.18% y estrés peligrosamente bajo 1.05%.

Mediante la Razón de Momios se identificaron las variables asociadas con el hiperestrés, éstas se usaron en el Modelo de Regresión Logística, para identificar aquéllas que conjuntamente explican la probabilidad de tener hiperestrés.

Análisis multivariado

Según el Modelo de Regresión Logística, las variables asociadas al hiperestrés son las siguientes:

Cuadro 1.
Variables asociadas al hiperestrés.

Variable	OR	IC 95%	Valor p
Comer de prisa	18.87	3.32-107.12	0.001
Casa sucia y desordenada.	17.30	2.81-106.45	0.002
Aire contaminado donde se vive	19.90	1.44-274.75	0.026
Taquicardia	25.90	3.15-212.65	0.002
La labor cotidiana provoca mucha tensión	22.80	3.24-160.08	0.002
Sentir el día largo en el trabajo	28.33	4.29-186.94	0.001
Afectan las disputas	5.92	1.24-28.04	0.001
Ponerse nervioso si interrumpen cuando trabajan	8.17	1.78-37.46	0.007
Ponerse nervioso cuando hay mucho tráfico	12.15	2.98-49.56	0.000
Insomnio	8.59	1.52-48.43	0.015
Sudar mucho, sin hacer ejercicio	10.93	2.08-57.34	0.005
Llevarse mal con el jefe	7.93	1.44-43.55	0.017

Discusión

La prevalencia de hiperestrés en este estudio fue de 26.7%, que es relativamente menor a la reportada por Chaparro y Guerrero (2001), quienes encontraron un 28.9% de hiperestrés en 194 conductores del transporte público de Bogotá, Colombia. Algunos conductores al llegar a su sitio de parada en Chilpancingo, tienen tiempo libre mientras esperan su turno de regreso, el cual varía entre media hora hasta cuatro horas o más, periodo en el cual pueden descansar y relajarse.

Los choferes a los que les *afectan las disputas*, tienen casi seis veces más probabilidad de padecer hiperestrés, que aquellos a los que no les afectan. Lima y Juárez (2008) reportan que la agresión verbal del pasajero hacia el conductor es uno de los estresores de mayor peso, en otros estudios se ha señalado que la agresión verbal está asociada al estrés (Hennessy & Wiesenthal, 1999).

En nuestro estudio, el ponerse nervioso cuando hay mucho *tráfico*, es una variable que mostró asociación con el hiperestrés. Cabe mencionar que otros estudios han reportado que transitar en áreas con una elevada densidad de tráfico, es un factor que produce estrés de manera importante (Kompier, 1996; Lima y Juárez, 2008).

Otra variable que mostró asociación con el hiperestrés en nuestro estudio es el *insomnio*. Se ha reportado que uno de los efectos provocados por el estrés en conductores, son los problemas de sueño (Cesira, et al., 2009; Kompier, 1996; Chaparro & Guerrero, 2001). Lo cual tiene como resultado entre otros, problemas de concentración durante el manejo que pueden ocasionar accidentes de tráfico; y problemas de salud físicos y psicológicos a corto plazo; más aún si los trabajadores utilizan inhibidores del sueño durante su horario laboral, como es el caso de los choferes del estudio de Cesira *et al.* (2009) donde el 57% de ellos lo usaban.

En el presente estudio los choferes en ocasiones tienen tiempo para descansar; sin embargo, tienen una alta prevalencia de hiperestrés y una alta prevalencia de sobrepeso y obesidad (83.25%), todos ellos factores de riesgo que conllevan el desarrollo de enfermedades cardiovasculares. Aunque en menor porcentaje, los datos encontrados en el estudio de Arbeláez, Delgado, Giraldo, Gutiérrez y Muñoz (2004) coinciden con los nuestros, el 51% no realiza ningún ejercicio, 27% es fumador y su actividad laboral se desarrolla en ambientes de estrés, y 47.5% tiene sobrepeso u obesidad (41% sobrepeso y 6.5% obesidad).

Conclusiones

La prevalencia de hiperestrés en choferes fue de 26.7%. Se encontraron 12 estresores asociados al hiperestrés, dentro de éstos se encuentran las tensiones en el trabajo, ponerse nerviosos cuando hay mucho tráfico y el insomnio. Dichos factores representan un riesgo para los usuarios que utilizan este servicio de transporte, ya que que tienen mayor probabilidad de sufrir accidentes carreteros.

La población evaluada es en esencia sedentaria ya que no realiza actividad física con la frecuencia e intensidad que se requiere para mantener la salud cardiovascular, y cuando la lleva a cabo no necesariamente es adecuada y/o técnicamente bien ejecutada, convirtiéndola en un riesgo más para la salud de las personas. Además del sedentarismo de éstos trabajadores, también existen riesgos ergonómicos por alteraciones osteomusculares y problemas circulatorios por éxtasis venoso, lo cual afecta a su desempeño laboral (cfr. Arbeláez *et al.*, 2004).

En base a los resultados anteriores es relevante señalar la importancia de profundizar en los estresores que afectan a los trabajadores del volante, los moderadores de éstos y los efectos o resultados directos o indirectos, tanto psicológicos, como físicos y conductuales, para tener un panorama más preciso del problema. Además de esto, se recomienda a los organismos del gobierno, de la sociedad civil y de los empresarios, vincular sus esfuerzos en un trabajo conjunto con el objetivo de disminuir la problemática presentada.

Referencias

- American Psychological Association, APA. (2010). Research roundup: Work stress. Recuperado de <http://www.apapracticentral.org/update/2010/07-28/research-roundup.aspx>
- American Psychological Association, APA (2011). The Impact of Stress. Press releases. Recuperado de <http://www.apa.org/news/press/releases/stress/2011/impact.aspx>
- Arbeláez, L. A., Delgado, C. J., Giraldo, I. J., Gutiérrez, K. X. & Muñoz, L. P. (2004). Características clínicas y Patológicas de conductores de una empresa de transporte público. *Investigaciones Andinas*, 8, 14-21. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=239017799003>
- Cesira, C., Geraldo, P., Melo, B., Ferraz, B., & Siqueira, C. (2009). Health problems, hypertension and predisposition to stress in truck drivers. *Rev Esc Enferm Usp*, 43(2), 1263-1267.
- Chaparro, N., & Guerrero, J. (2001). Condiciones de trabajo y salud en conductores de una empresa de transporte público urbano. *Rev. Salud Pública*, 3(2), 171-187.
- Hennessy, A., Wiesenthal, L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive behavior*, (25), 409-423.

- Kompier, M. A. J. (1996). Bus drivers: Occupational stress and stress prevention. (Conditions of work and welfare facilities branch). Geneva: International Labour Office. Recuperado de <http://www.bvsde.paho.org/bvsast/i/fulltext/bustress/bustress.pdf>
- Lima, C. & Juárez, A. (2008). Un estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el estado de Morelos, México. *Ciencia y Trabajo*, 10(30), 126-131.
- Maruris, RM., Cortés, GP., Gómez, BL., y Godínez, JF. (2011). Nivel de estrés en una población del Sur de México. *Psicología y Salud*, 21(2), 229-244.
- Maruris, RM., Cortés, GP., Vega, MR., Godínez, JF., González M., Landero HR. (2012). Factores estresantes asociados al hiperestrés en estudiantes universitarios de la ciudad de Chilpancingo, Guerrero, México. *Summa Psicológica UST*, 9(1), 15-21.
- Melgosa, J. (2006). *¡Sin estrés!*. Madrid: Editorial Safeliz
- Navarro, R. J., Alcocer, M. S. M., Pérez, C. J. J., Ruiz, G. R., Jesús, S. R., González, P. L. R., Balp, D. E., González, C. H., Namihira, G. R., Gutiérrez, H. D. (2009). Presenta estrés laboral 30 por ciento de los trabajadores. *Gaceta UNAM*, 4(133), 12-13. Recuperado de <http://www.dgcs.unam.mx/gacetaweb/historico.html>
- Medibank Private. (2008). The Cost of Workplace Stress in Australia. Recuperado de <http://www.medibank.com.au/client/documents/pdfs/the-cost-of-workplace-stress.pdf>
- Sáiz, V. E. Buñuls, E. R., Monteagudo, S. M. J. (1997). Exploración de la ansiedad en conductores noveles y profesionales. *Anales de psicología*, 13(1), 67-75.
- Tse, J.L.M., Flin, R. & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F. Traffic Psychology and Behaviour*, 9(2), 89-114. DOI: 10.1016/j.trf.2005.10.002
- Whitelegg, J. (1995). Health of professional drivers (A Report for Transport & General Workers Union). Eco-Logica Ltd. Recuperado de <http://www.eco-logica.co.uk/pdf/HealthProDrivers.pdf>