



FACULTAD DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

**PREVALENCIA DEL SÍNDROME DE BURNOUT EN CONDUCTORES DE
TAXI Y SU ASOCIACIÓN AL SINDICATO DE CONDUCTORES
PROFESIONALES.**

Profesor

David Durán Rodas

Autor (es)

**Pablo David Armijos Salgado
Rodrigo Fernando Cabrera Jadán**

2022

RESUMEN

Objetivo: el presente trabajo tiene como objetivo determinar la prevalencia de Síndrome de Burnout en taxistas de la ciudad de Loja y su asociación de pertenencia a un sindicato. Caracterizar a la población socio demográficamente y se la relacionarla con Burnout. **Metodología:** se trata de un estudio descriptivo transversal. La muestra fue obtenida por conveniencia (n=100). Para la recolección de información se realizó un cuestionario en Microsoft Forms que incluye variables sociodemográficas y el cuestionario validado de Maslach. El procesamiento estadístico de datos se lo realizó en Epi Info 7.2. **Resultados:** la prevalencia de Burnout es del 32% en la población estudiada. La asociación entre pertenecer a un sindicato y padecer Burnout no es estadísticamente significativa ($p=0,14$). Las variables número de horas y ser propietario del vehículo fueron las dos únicas variables que demuestran asociación con el Burnout. **Conclusiones:** el síndrome de Burnout es una patología que queda demostrado afecta a los conductores profesionales y con más frecuencia al sexo masculino. Aún no es del todo claro la asociación entre pertenecer a un sindicato padecer Burnout, sin embargo, la evidencia demuestra que pertenecer a un sindicato probablemente actué de manera favorable en contra de la aparición de enfermedades de salud mental, dentro de estas el Burnout. No se encontró asociación estadísticamente significativa entre las variables principales de estudio.

ABSTRACT

Objective: the present study determines the prevalence of Burnout Syndrome in taxi drivers in Loja city and their association to be syndicated or not. Characterize the socio-demographic population and relate it to Burnout. **Methodology:** this is a cross-sectional descriptive study. The sample was obtained by convenience (n=100). To obtain information, a questionnaire was designed in Microsoft Forms that includes sociodemographic variables and the validated Maslach questionnaire. Statistical data was processing in Epi Info 7.2. **Results:** the prevalence of Burnout is 32% in the studied population. The association between belonging to syndicate and suffer from Burnout is not statistically significant (p=0.14). The variables number of worked days in the vehicle and being the owner of the car were the only two variables that show an association with Burnout. **Conclusions:** Burnout syndrome is a pathology that has been shown to affect professional drivers and more frequently the male sex. The association between belonging to a syndicate and suffering from Burnout is still not entirely clear, however, the evidence shows that belonging to a union probably acted favorably against the appearance of mental health illnesses, among them Burnout. No statistically significant association was found between the main study variables.

ÍNDICE DEL CONTENIDO**CONTENIDO**

1.	RESUMEN	2
2.	ABSTRACT	3
3.	ÍNDICE DE TABLAS.....	5
4.	INTRODUCCIÓN	6
5.	METODOLOGÍA.....	15
6.	RESULTADOS	18
7.	DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN	21
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	26
9.	REFERENCIAS	27
10.	ANEXOS	32

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Estadística descriptiva de choferes profesionales en la Cooperativa de Taxis Libertadores Loxa en relación a la pertenencia a sindicato de choferes profesionales.	18
Tabla 2. Estadística descriptiva de choferes profesionales en la Cooperativa de Taxis Libertadores Loxa en relación a la pertenencia de.....	19
Burnout.	19
Tabla 3. Estadística descriptiva de choferes profesionales en la Cooperativa de Taxis Libertadores Loxa en relación a la presencia de Burnout y asociación a sindicato.	20

INTRODUCCIÓN

Identificación del objeto de estudio

El presente estudio recopila resultados obtenidos a partir de 100 conductores profesionales distribuidos entre hombres y mujeres de la cooperativa de taxis, Libertadores Loxa, en la ciudad de Loja.

Planteamiento del problema

La Organización Mundial de la Salud indica que la salud mental comprende el estado de bienestar en todas las capacidades de la persona y es capaz de lidiar con el estrés que se presenta en la vida diaria, de realizar sus actividades laborales de manera óptima y a su vez contribuir favorablemente en su entorno (World Health Organization, 2016). Se estima que las enfermedades mentales representan a nivel mundial el 32% de los años vividos y generan impactos significativos en los lugares de trabajo con depresión y trastornos de ansiedad (Gray P., 2019).

El entorno laboral se considera como un factor que influye de manera negativa en la salud mental de los trabajadores, especialmente se relaciona cuando se presentan condiciones organizacionales y estructurales deficientes dentro del entorno laboral (Allande R., 2022). Desde donde se desee observar gran parte de los riesgos psicosociales se generan de las insuficiencias en el diseño empresarial, la organización y la gestión del trabajo (Occupational Safety and Health Administration, 2021).

Los taxistas son una fuerza laboral grande, sedentaria, a menudo inmigrante, que enfrenta múltiples problemas de salud, es probable que encuentren discriminación étnica o racial, misma que es un factor estresante nocivo y crónico, con efectos nocivos generalizados, incluidas las disparidades en la salud mental y física (Bari S., 2016). Un estudio australiano reciente encontró que el 61% de los taxistas urbanos informaron niveles altos o muy altos de angustia psicológica en comparación con solo el 12% de la población general (Gunn J, 2018). En el estudio de Rodríguez y otros, se establecen que los

conductores presentan un bajo nivel de extraversión por efectos del trabajo rutinario, el sedentarismo y la atención al público, lo que sin duda potencia la presencia del Síndrome de Burnout (Rodríguez R., 2019).

Conducir un taxi en un entorno urbano requiere agudeza mental y vigilancia para conducir con seguridad para llevar a los pasajeros de manera segura a sus destinos. Los esfuerzos laborales de un taxista pueden plantear riesgos para la seguridad de la conducción y salud mental, incluidos largos horas de trabajo y trabajo nocturno, con el consiguiente cansancio. Las molestias diarias en el trabajo pueden afectar la calidad de vida laboral, incluida la interacción con personas que pueden no tratar al conductor con respeto (Burgel J, 2019).

Otro gran problema que acarrea este grupo laboral es la inobservancia de la autoridad hacia la jornada laboral, personificada en muchos casos como explotación laboral, a esto súmese la incontrolable búsqueda de derechos por parte de los empleados y trabajadores, que en la mayor parte de los casos se conciben como privilegios, que más que sumar, afectan de forma negativa la observancia de un problema de estrés laboral (Arias R., 2018).

De igual manera la OIT en el año 2015 dentro de la línea de personal que se dedica al transporte terrestre indicó que ciertos factores se encuentran relacionados con la seguridad dentro de las vías al momento de transportarse y que desde el punto de vista de la Psicología del Trabajo esto puede influir para la aparición de sintomatología asociada a problemas de salud mental donde está incluido el Burnout. El trabajo informal, la individualización del trabajo y los altos niveles de competencia generan mucha división en el gremio transportista que se traduce a una falta de asociación colectiva, como los sindicatos, para mejorar el estado laboral de este sector tan importante (World Health Organization, 2016).

El problema no es ajeno al Ecuador, los riesgos psicosociales son un problema latente, que no es observado con la complejidad del caso, los trabajadores que

están expuestos a riesgos laborales por lo general los factores influyentes son las cargas y condiciones de trabajo, exigencias laborales, el desarrollo de la carrera, interacción social y aspectos organizacionales, remuneración del rendimiento, que obligan a los trabajadores a enfrentar exigencias dentro y fuera del trabajo, estos a su vez constituyen determinantes para el desarrollo de síndromes o enfermedades profesionales. (Alban G, 2019)

En un estudio que se evaluó el estrés laboral crónico en conductores de taxi se pudo observar que las dimensiones del Síndrome de Burnout que predominaron fueron el desgaste emocional, alto nivel de cinismo y se aprecia que menos de la mitad reportan un alto nivel de eficacia laboral (Chuga L., 2019). A su vez en otro estudio que se evalúa el estrés crónico en conductores del transporte público se observa que hay resultados que indican niveles altos en las tres dimensiones del Síndrome de Burnout en los choferes (Arias W., 2013).

Cabe mencionar que la información bibliográfica en lo que respecta a asociación entre Burnout y pertenencia a un sindicato es bastante escasa, sin embargo, se ha encontrado en la revisión de la literatura que el aporte de los sindicatos en la salud es fundamental para mantener el bienestar de los trabajadores, se expone en un artículo revisado que la convergencia entre la crisis económica y la reforma laboral vista en España impactó de una forma positiva demostrando que, aunque los factores psicosociales tendrían que afectar significativamente a la población trabajadora, las intervenciones de programas en salud mental contribuyeron a que estas condiciones desfavorables se contengan, además se hace referencia a que la representación sindical que puso en marcha estas actividades de control de riesgos y promoción de la salud en centros de trabajo alcanzaron una tasa de cobertura de más de la mitad de sus representados (Beneyto P., 2018).

Claramente, los taxistas son una población difícil de alcanzar para quienes se necesita urgentemente apoyo específico de salud mental (Fletcher S., 2020). Esto sin duda, denota que la actividad del personal que labora en calidad de taxistas presenta niveles elevados en cuanto a desgaste emocional y cinismo y

que la eficiencia laboral se encuentra afectada por este problema de salud mental y al ver las intervenciones positivas del modelo español tras el aporte positivo de los sindicatos resulta de gran importancia poder investigar el aporte de estas organizaciones en el beneficio de los conductores profesionales.

Pregunta de investigación:

¿Existe una relación entre la prevalencia de Burnout en los conductores de taxi que se encuentran afiliados al sindicato de conductores profesionales?

Objetivo general:

Determinar la prevalencia del síndrome de burnout en conductores de taxi la empresa de taxis Libertadores, Loxa y su asociación al sindicato de conductores profesionales, mediante la aplicación del test Maslach con el fin proponer medidas de intervención en esta fuerza laboral.

Objetivos específicos:

Identificar las causas asociadas al Burnout en los conductores de taxi de la empresa estudiada. Analizar los efectos de exposición frente a estar afiliado o no al sindicato de conductores profesionales de taxi de la Empresa estudiada. Proponer medidas de promoción y prevención de la salud mental en los conductores de taxi.

Revisión de literatura

Gran parte de los riesgos psicosociales se generan de las insuficiencias en el diseño empresarial, la organización y la gestión del trabajo, así como, de la falta de incentivos apropiados en el sector o sectores donde se desarrolla la actividad laboral, los cuales con el tiempo pueden producir daños psicológicos, físicos y sociales, perjudiciales para la persona o personas involucradas en la actividad, entre los que podríamos pronunciar el estrés laboral, el agotamiento y la depresión (Occupational Safety and Health Administration, 2021).

Se puede decir, que entre los factores que generar riesgos psicosociales se encuentran: trabajo excesivo, exigencias contradictorias, carencia en las

asignaciones y definiciones en las tareas a realizar, falta de comunicación, inexistente apoyo entre compañeros, falta de participación en la toma de decisiones, gestión errónea de autoridades incompetentes, inseguridad en la actividad y en el desempeño de las funciones encomendada y persecución psicológico y sexual, entre algunos (Occupational Safety and Health Administration, 2021).

Según la Occupational Safety and Health Administration en un ensayo de la Universidad de Londres, indica que el estrés relacionado con el trabajo es uno de los principales desafíos contemporáneos y que a su vez se ha visto que se encuentra relacionado con un aumento en el porcentaje de jubilación anticipada y deserción laboral. Este tipo de problemas representan grandes pérdidas para las empresas (Occupational Safety and Health Administration, 2021). En América Latina el problema es grave, debido a que muchos de los países que la conforman no cuentan en sus sistemas de salud con especialistas y unidades especializadas destinadas a este tipo de enfermedades, no debido a que las mismas no hayan sido reportadas, sino a que el personal especializado para tratar las mismas es escaso, no existe un verdadero reconocimiento a estas por parte de la autoridad y por ende el presupuesto destinado a tratar las mismas es escaso o no existe (Arias R., 2018).

La Organización Mundial de la Salud indica que la salud mental es *“un estado de bienestar en el cual la persona es consciente de sus propias capacidades, puede afrontar las tensiones normales de la vida, puede trabajar de forma productiva y fructífera y es capaz de hacer una contribución a su comunidad”* (World Health Organization, 2016). Para otros autores se considera como un dinamismo entre un equilibrio interno que permite utilizar de manera adecuada las capacidades de armonía con los valores de sociedad, es por esta razón que es necesario emplear habilidades cognitivas y sociales para gesticular adecuadamente las propias emociones, así como empatizar con los demás, de esta manera se tiene flexibilidad y capacidad de reacción adecuada para los eventos adversos de la vida y funcionar en roles sociales (Galderisi S, 2017). De este concepto se debe

partir para dar horizonte a los problemas de salud mental que incluyen generalmente ansiedad, distrés, depresión y burnout dentro de las principales patologías que afectan a la mente.

Poco se sabe sobre cómo los taxistas gestionan su salud y seguridad en estos entornos complejos. El trabajo y los riesgos laborales son determinantes de la salud, la mayoría de los riesgos son prevenibles. Las malas condiciones generales de trabajo incluyen largas horas, alto estrés y mal estado de salud así como la falta de seguro de salud y compensación para trabajadores (Gillen M., 2012).

En un estudio aplicado a conductores de camiones se evidencia que trabajan en condiciones estresantes que favorecen estilos de vida poco saludables y trastornos médicos. La salud mental, es muy a menudo peor que la población general como consecuencia de largos turnos de conducción, patrones de sueño interrumpidos, fatiga crónica, aislamiento social, deberes de servicio convincentes, urgencia de entrega, tensión laboral, bajas recompensas y control médico no sistemático (Garbarino S., 2018).

El estrés relacionado con el trabajo de los conductores profesionales se ha asociado con otros resultados adversos como el agotamiento, la enfermedad cardiometabólica y mala salud mental y física. A medio y largo plazo, el estrés laboral también puede explicar peores resultados en, el ajuste laboral, la satisfacción labora y el bienestar percibido (Useche S., 2018).

Conducir un taxi en un entorno urbano requiere agudeza mental y vigilancia para conducir con seguridad para llevar a los pasajeros de manera segura a sus destinos. Los esfuerzos laborales de un taxista pueden plantear riesgos para la seguridad de la conducción, incluidos largos horas de trabajo y trabajo nocturno, con el consiguiente cansancio (Burgel J, 2019). Se considera que la edad y la carrera del taxista y el entorno de vida y trabajo tenían una influencia significativa en la clasificación del grupo de riesgo de accidente del taxista (Park J, 2021).

En un estudio australiano de 380 taxistas, documentó la necesidad de servicios de salud mental. Aproximadamente, el 93% de su muestra eran inmigrantes, conduciendo en promedio 10.7 años, por 51.6 h/semana. El 22% tenía un segundo trabajo o estaba estudiando y el 77% conducía por la noche (Gunn J, 2018).

La terminología estrés laboral y burnout van de la mano, puesto que periodos excesivos de estrés a la final pueden desencadenar un conjunto de condiciones que pueden llevar al estrés crónico, es así que el estrés se define como conjunto de signos y síntomas que abarcan agotamiento, desmotivación, sintomatología depresiva o ansiosa que son resultado, desde el punto de vista laboral, cuando la demanda del trabajo no es acorde a las capacidades, recursos o necesidades del trabajador (Park J, 2021).

Existen elementos que se pueden considerar como estresores, que contribuyen a que el cuerpo genere un estado de hiperactivación, con el fin de generar dos tipos de respuestas: luchar o huir. Se considera que uno de los estresores o factores más comunes es que es inducido por el trabajo. Tomando en cuenta que una vez que es superada la etapa de adaptación, se producen diversas alteraciones hay alteraciones, siendo las más representativas las que afectan a la salud mental como es caso del síndrome de burnout (Lovo J, 2021).

Se debe especificar que toda persona y en cualquier actividad que se desempeñe, sea personal o laboral puede experimentar estrés y la forma de enfrentar esta situación dependerá en muchos casos de su inteligencia emocional, sobre todo ante problemas de peligro, temor o rechazo (Lovo J, 2021). Si enfocamos este tipo de problemas al ámbito laboral, en especial a labores donde los agentes estresores son constantes, el problema toma mayor relevancia, tomando en cuenta que una de las actividades de los conductores profesionales es el transporte de pasajeros, esto sumado a la alta demanda y exigencia en este tipo de trabajo expone a los individuos a un alto nivel de estrés.

Conductores con los ingresos más altos reportaron puntajes de estrés significativamente más bajos. Turno nocturno los conductores reportaron puntajes de estrés significativamente más altos. Esos conductores reportando mayor discriminación tenían 2.45 veces más probabilidades de reportar alto estrés percibido, 1.88 veces más probabilidades de reportar ansiedad o depresión (Mirpuri S, 2020).

A pesar de la fuerza laboral sustancial y las muchas amenazas a buena salud mental que enfrentan, pocos estudios han examinado salud mental entre los taxistas y ninguno ha documentado tasas de angustia psicológica en esta población. Actualmente, la mejor evidencia disponible sobre la psicología bienestar de los conductores proviene de estudios que investigan principalmente seguridad y salud física (Gunn J, 2018).

El impacto de los estilos de vida poco saludables y las enfermedades profesionales parece grave: los camioneros varones en los Estados Unidos tienen una esperanza de vida más corta 63 años y 55 años para los trabajadores sindicalizados e independientes, respectivamente en comparación con la población general 75 años (Ulhôa M., 2011).

La finalidad del sindicato laboral es la de actuar como organismo mediador entre los miembros y las empresas que los emplean, de tal manera que representan el respaldo hacia los conductores en representación, condiciones de trabajo favorables, acceso a servicios de salud y otros beneficios colectivos (Vejar J, 2018). Por lo que estar sindicalizado provee de condiciones laborales adecuadas enfocadas en la prevención primaria, por esto se ha tomado en consideración esta variable de vital importancia para evaluar la relación con la salud mental de los conductores.

En un estudio de riesgo cardiovascular factores entre los conductores de San Francisco, el 14% informó que alguna vez habían sido diagnosticados por un

médico con depresión. Sin embargo, dado que solo el 46% de los participantes tenían un proveedor de atención médica y solo el 42% tenía seguro médico, y que las oportunidades para que los médicos detecten problemas psicológicos eran relativamente raras y es probable que la tasa real de angustia psicológica sea mucho mayor (Elshatarat R., 2016).

Ledesma y colaboradores manifiestan que la informalidad del trabajo, las estrategias individuales en lugar de estrategias sectoriales colectivas, entre otros representan factores de riesgo psicosocial para el desarrollo de enfermedades de salud mental que se encuentran dentro de la esfera del Burnout, el autor no indica directamente que pertenecer a un sindicato pueda influir en la disminución de dicha enfermedad, sin embargo, habla del afrontamiento de los problemas del trabajo que generalmente suelen ser mejor enfrentados cuando existen organizaciones sindicalistas que permitan estrategias colectivas a gran escala y que puedan reorganizar estos bloques que se encuentran dispersos del gremio transportista. Se encontró que más de la mitad de los participantes tenían afiliaciones a prestaciones de salud y que la mayoría citó que falta de seguro es una barrera importante para la atención médica, sin embargo, pese a tener acceso a salud los conductores no acuden a estos servicios salvo que se trate de una emergencia (Gany F., 2013).

Los datos anteriores son comparados con un estudio que analiza las asociaciones diarias del trabajo con la salud mental en conductores de taxi de la ciudad de San Francisco, indica que la mayoría de taxistas (57 %) no tenía seguro médico, estos resultados son similares a una encuesta de seguro de salud de 2003 de 1.837 conductores, excepto que el estado de salud fue más pobre, con un 25 % que informó una salud justa / mala (Gillen M., 2012).

Se ha visto que se pueden mejorar las condiciones de salud si se enfoca la atención en puntos sensibles pero que comparten la mayor parte de conductores profesionales: mejorar los indicadores de salud física y mental, determinar factores psicosociales de trabajo e indicadores de desgaste, incluida la fatiga aguda y crónica, el estrés y la tensión psicológica y determinar factores de estilo

de vida, como baja actividad física y comportamientos de riesgo relacionados con la salud (Useche S., 2018).

Por lo tanto, los conductores necesitan más atención en materia de salud mental en los servicios sanitarios que se ofrecen dentro de los sindicatos con el fin de tener intervenciones primarias en un mayor porcentaje, lo anterior se contrasta en un estudio en Australia para aumentar el conocimiento y participación activa en temas de salud mental en conductores de taxi, donde se encontraron limitaciones como el obstaculizar a los médicos que abordan a los conductores por limitantes de tiempo, lagunas en el conocimiento por parte de los conductores en temas de salud mental y las actitudes poco desfavorables hacia los conductores como usuarios del sindicato, por lo que ante esos hallazgos se implementaron medidas como guías prácticas, capacitación de médicos, recursos de información para consumidores y cuidadores, así como también servicios de evaluación del conductor en el progreso de la terapia y de esta manera observaron un cambio significativo en los indicadores de salud de los trabajadores (Dun C., 2015).

METODOLOGÍA

La selección de participantes se realizó mediante muestreo no probabilístico por conveniencia; para la selección de la población estudiada y la actividad laboral a la que se dedican. Se realizó una revisión bibliográfica previa de varias fuentes de información relacionadas con el tema presentado que sustente favorablemente la elección de la población estudiada su relación con la patología y su asociación a la pertenencia de sindicato o no. Los criterios de inclusión fueron: ser mayor de 18 años y pertenecer a la empresa de Taxis, Libertadores, Loxa independientemente del tipo de horario o relación contractual que mantengan.

Las variables de interés estarán separadas en 3 partes, la primera en datos demográficos tales como edad, sexo, estado civil, entre otros; la segunda

agrupada en variables propias del entorno de trabajo donde se incluye el tipo de jornada, el número de horas, pertenencia o no a sindicato, entre otras; finalmente, la última parte y la más importante es la aplicación del test de Maslach para determinar Burnout.

La información antes mencionada será tomada mediante un cuestionario de elaboración propia de los autores mediante la plataforma Google Forms. Previo a la autorización del Presidente de la empresa se comunicó en la reunión a todos los participantes sobre el objetivo del estudio y las características del mismo, por lo que previo al consentimiento informado de manera individual se envió a los participantes en una asamblea el respectivo link con el formulario de manera virtual y bajo la asesoría de los autores en caso de dudas. En el caso de personas que no pudieron llenar el cuestionario en línea se les entregó el mismo cuestionario de forma física y el registro manual de datos. Se realizó una compilación de datos tanto los obtenidos de manera virtual como los de manera física, subiendo los resultados a una misma matriz para realizar el análisis de los datos.

Una vez obtenida la base de datos se utilizaron 2 programas de computación para el análisis estadístico y elaboración de tablas pertinentes. Excel se utilizó para la codificación de la base de datos y el registro de la respuesta de cada uno de los participantes, para el análisis estadístico posterior a esto se utilizó en conjunto el programa Epi Info 7.2, se dicotomizaron todas las variables para poder realizar las relaciones estadísticas en tablas de entrada de 2 x 2, las pruebas estadísticas utilizadas fueron de frecuencia que incluyen absolutas y relativas, de asociación con intervalos de confianza del 95% utilizando la prueba de asociación de Chi cuadrado y obteniendo el valor p. Finalmente se realizaron pruebas de regresión logística entre las variables con significancia y las personas que tengan Burnout asociadas o no al sindicato de conductores para evaluar el riesgo de la asociación entre estos bloques y la condición de salud mental ya descrita.

Se elaboraron tres tablas con los resultados obtenidos mediante las pruebas estadísticas y se procedió a realizar las comparaciones con los estudios previamente obtenidos en la revisión bibliográfica del tema y de las variables de interés dando prioridad a las que indicaron significancia estadística.

RESULTADOS

Tabla 1. Estadística descriptiva de choferes profesionales en la Cooperativa de Taxis Libertadores Loxa en relación a la pertenencia a sindicato de choferes profesionales.

Variables demográficas	Categorías	Total n= 100 n	Afiliación al sindicato		P value*
			Si n=23 n %	No n=85 n %	
Sexo	Masculino	87	20 (86%)	67 (87%)	.99
	Femenino	13	3 (14%)	10 (13%)	
Edad	≤ 41 años	68	13 (56%)	55 (80%)	.18
	≥ 42 años	32	10 (44%)	22 (20%)	
Estado civil	Soltero	41	12 (52%)	29 (37%)	.21
	Casado	59	11 (48%)	48 (63%)	
Años de conducción	≤ 5 años	40	5 (21%)	35 (45%)	.04
	≥ 6 años	60	18 (79%)	42 (55%)	
Propietario del vehículo	No	52	2 (8%)	50 (64%)	.01
	Si	48	21 (91%)	27 (36%)	
Jornada laboral	Diurno	59	15 (66%)	44 (57%)	.49
	Nocturno	41	8 (34%)	33 (43%)	
Horas de trabajo por día	≤ 8 horas	28	8 (35%)	20 (25%)	.41
	≥ 9 horas	72	15 (65%)	57 (75%)	
Días de trabajo por semana	≤ 5 días	24	10 (43%)	24 (31%)	.27
	≥ 6 días	66	13 (57%)	53 (69%)	
Burnout	Si	31	10 (43%)	21 (27%)	.14
	No	69	13 (57%)	56 (73%)	

Fuente: Elaboración Propia

* P value obtenido por χ^2

La muestra estuvo conformada por 100 conductores profesionales pertenecientes a la empresa de transporte en mención, el sexo predominante fue el masculino con 87% de los cuales el 23% se encontraron afiliados al sindicato de conductores profesionales y de ellos el 86% fueron hombres. En cuanto a la edad el rango predominante fueron los que se tienen menos de 42 años con 68%, el estado civil casado tuvo mayor frecuencia 59% respecto a los solteros. Los años de conducción mayores a 6 años fueron los más representativos con 60%, mientras que la mayor parte de conductores de los vehículos no son propietarios de los mismos. Dentro de los horarios de trabajo la jornada diurna

estado civil casado fue el predominante 59%, sin embargo, no se encontró significancia estadística. El tiempo asociado a la conducción del vehículo mayor a 6 años se encuentra relacionado con el Burnout con significancia estadística, así como también ser propietario del vehículo y laborar en el mismo con un 77% de predominio sobre las personas contratadas de conductores. Las jornadas laborales no se asociaron a la presencia de Burnout. La afiliación al sindicato no es estadísticamente significativa con respecto a la enfermedad, pero se aprecia que el 32% de quienes están afiliados la presentan.

Tabla 3. Estadística descriptiva de choferes profesionales en la Cooperativa de Taxis Libertadores Loxa en relación a la presencia

Variables demográficas	Categorías	Sindicato		Ajusted OR 95% IC
		Si	No	
	Femenino	1	1	
Sexo	Masculino	1.12 (0.82-1.54)	1.20 (0.50 - 2.83)	
	≤ 41 años	1.12 (0.82-1.54)	1.13 (0.84 - 1.52)	
Edad	≥ 42 años	1	1	
	Soltero	1	1	
Estado civil	Casado	1.32 (0.86 - 2.01)	0.93 (0.60 – 1.44)	
	≤ 5 años	1		1
Años de conducción	≥ 6 años	1.11 (0.77-1.59)	0.88 (0.76 – 2.02)	1.03 (0.67 - 1.60)
	No	1	1	1
Propietario del vehículo	SI	1.09 (0.72 - 1.66)	1.14 (0.78 - 1.65)	1.19 (0.83 - 1.69)
	Diurno	0.98 (0.70-1.36)		
Jornada laboral	Nocturno	1	1	
	≤ 8 horas	1	1	
Horas de trabajo por día	≥ 9 horas	1.12 (0.75 - 1.68)	1.14 (0.73 - 1.76)	
	≤ 5 días	1	1	
Días de trabajo por semana	≤ 6 días	1.35 (0.89 - 2.04)	0.77 (0.60 – 0.99)	
	No	1	1	
Burnout	Si	1.15 (0.23 – 5.64)	0.76 (0.05 – 10.84)	

de Burnout y asociación a sindicato.

Fuente: Elaboración Propia

Abreviaturas: OR odds ratio, IC intervalo de confianza

En la relación de la presencia de Burnout y su asociación a conductores que se encuentran afiliados al sindicato de choferes profesionales ninguna variable actuó como factor de riesgo. Como factor protector se encuentra que trabajar menos de 6 días favorece a un menor riesgo OR: 0.77 de la aparición de la patología.

DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Al iniciar con los resultados sociodemográficos encontrados, en lo que respecta a la distribución por sexo en los conductores se determinó que el 68% de prevalencia corresponde al sexo masculino frente a un disminuido 12 % restante que representa al sexo femenino estudio. En estudio de Arequipa se corrobora lo antes descrito ya la población masculina es la más representativa con un 97.8% (Arias, W. et al, 2013), es decir un porcentaje aún más alto. En otro estudio acerca del Engagement laboral y Burnout en conductores de una empresa de taxi por aplicativo de Lima, ese determinó que más del 95% de la muestra la forman conductores de sexo masculino (Murga & Dennis, 2021).

En relación a edad el grupo etario más representativo se encuentra en personas menores a 42 años, la variable edad se dicotomizó para establecer una posible asociación. La variable edad asociada a un sindicato no es estadísticamente significativa, de igual manera un estudio desarrollado en una empresa de turismo de Arequipa encontraron datos similares en donde no existía asociación entre estos dos componentes (Arias, W. et al, 2013).

Los resultados sociodemográficos en general de nuestra investigación tienen similitud con los resultados de un un trabajo de investigación australiano de 380 taxistas. Aproximadamente, el 93% de su muestra eran inmigrantes, conduciendo en promedio 10.7 años, por 51.6 h/semana; el 22.4% tenía un segundo trabajo o estaba estudiando y el 77% conducía por la noche (Davidson S W. G., 2018), también se documentó la necesidad de servicios de salud mental.

En contraste a nuestra investigación los resultados indican que la mayoría de conductores con síndrome de trabajador quemado o estrés crónico fue en los trabajadores que realizaban jornada diurna, esto está en contraparte frente a un estudio que reporta que el turno nocturno los conductores reportaron puntajes de estrés significativamente más altos. Esos conductores reportando mayor discriminación tenían 2.45 veces más probabilidades de reportar alto estrés

percibido, 1.88 veces más probabilidades de reportar ansiedad o depresión (Mirpuri S, 2020).

Ahora bien, el número de horas de trabajo al día es una variable a ser analizada, en el presente estudio más del 65% de los taxistas trabajan más de 9 horas en el día, sin embargo, la asociación con Burnout, no es estadísticamente significativa. Cabe recurrir al estudio de Vigil y colaboradores quienes indican que conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana son una población que trabaja diariamente más de 16 horas y que este determinante puede estar relacionado con Burnout, con esto se demuestra la relación entre el número de horas y el padecer Burnout (Vigil, 2013). Otro estudio en Ghana con 210 individuos que se inscribieron voluntariamente con el fin de analizar los determinantes personales y profesionales de las afecciones que padecen los taxistas demostró que conducir por más 12 horas se traduce como una percepción “estresante” del trabajo y se encuentra asociado a desgaste laboral de no ser intervenido pertinente (Abledu, 2014).

Trabajar por más de 6 años y ser propietario del vehículo son las únicas 2 variables que muestran una asociación estadísticamente significativa con el desarrollo de Burnout ($p = 0.004$ y $p = 0.05$ respectivamente) en el presente estudio.

En relación a este tema existe un estudio en la ciudad de Cusco realizado a choferes de locomotores del casco urbano en el que relaciona el número de años en el trabajo y aparición de estrés. La autora menciona que durante su estudio no se tomó en cuenta la cronicidad de los síntomas por lo que el Burnout podría estar enmascarado en los resultados obtenidos (Miranda, 2018). De esta forma los conductores que han laborado por 13 a 18 meses y más de 24 meses se encuentran expuestos a alto y moderado nivel de estrés respectivamente. Mientras más es la experiencia del conductor al volante los niveles de estrés y la probable aparición de Burnout disminuye.

Esto no ocurre en el presente estudio ya que conductores que han laborado por 6 años o más tienen mayor probabilidad de desarrollar Burnout con una asociación estadística significativa ($p = 0.05$) a diferencia de conductores con

menos años al volante (5 o menos) que representan el 25 % del total de conductores que tienen positividad para Burnout.

Acercas de la asociación entre Burnout y pertenencia a un sindicato hay que indicar que la literatura es escasa y no concisa. Muchas de las veces la información revisada no establece un estudio en el que estas dos variables sean de relevancia.

Dentro de lo documentado Ledesma y colaboradores manifiestan que la informalidad del trabajo, la falta de organización individual y colectiva presente en los conductores potencia enfermedades de salud mental que se encuentran dentro de la esfera del Burnout esto puede estar relacionado con lo expuesto de estar asociado a un sindicato o no. El autor no indica directamente que pertenecer a un sindicato pueda influir en la disminución del Burnout, sin embargo, sus resultados indican que los afrontamientos de los problemas del trabajo generalmente suelen ser mejor enfrentados cuando se pertenece a un sindicato. Las organizaciones sindicalistas se encargan de llevar a cabo estrategias colectivas a gran escala y de esa manera mejorar las condiciones de salud mental del gremio transportista.

El objetivo de este trabajo fue determinar la prevalencia del síndrome de burnout en conductores de taxi y su asociación al sindicato de conductores profesionales, los conductores que presentan Burnout en general sin distinción de si pertenecen o no al sindicato fue del 31%, y de éstos el 32% si estuvo afiliado a un sindicato. En el presente estudio se determina que no existe una asociación estadísticamente significativa entre estas dos variables. A esto se contraponen un estudio por Cavallari y colaboradores que determinaron que los trabajadores asociados a sindicatos con beneficios de salud tienen implicaciones mentales positivas que son inversamente proporcionales con la prevalencia del Burnout (RP 0.67, IC 95%: 0.51, 0.89; P = 0.01). Los autores determinaron que la atención en salud mental y las intervenciones sociales dieron como resultado disminución considerablemente de los casos de Burnout en trabajadores sindicalizados, frente a los trabajadores no sindicalizados (Cavallari, Garza, & Ferguson, 2021). Sin embargo, se deben tomar en cuenta ciertas diferencias de

población que pueden influir para una asociación estadísticamente significativa como que la muestra del presente estudio es de 100 conductores a diferencia del estudio presentado en donde entran en juego alrededor de 350 encuestados.

Lo mencionado por Cavallari y colaboradores va acorde a lo que establece la OIT en la que realza la importancia de pertenecer a un sindicato ya que de esta manera se puede intervenir a gran escala sobre la salud mental de los conductores profesionales. En los resultados de un estudio australiano indican que el taxista sindicalizado se refleja que no acuden en búsqueda de atención en salud mental al nivel que necesitan, es decir a pesar que necesitan atención en el área de salud mental, los conductores no lo hacen, dentro de las patologías asociadas se encuentra el Burnout. Los autores determinaron que pertenecer a un sindicato no influye sobre los niveles de Burnout (Davidson S W. G., 2018).

Aunque los conductores eran tan propensos como otros hombres en Australia de haber visitado a un médico de atención primaria o médico especialista. La tasa de necesidad de atención en el área de salud mental fue mucho más alta cuyo motivo principal fue por sentir angustia entre los conductores, alrededor del 75%. Esto sugiere que existe una necesidad insatisfecha sustancial de ayuda profesional en esta población, pese a estar sindicalizados y tener acceso a servicios de salud mental (Davidson S W. G., 2018).

Como acotación es importante recordar que los resultados provenientes de otros estudios para realizar la presente discusión provienen de una época anterior a la pandemia de Covid -19. La restricción vehicular, la carga horaria reducida, la ausencia laboral y de clientes, entre otros factores no pueden dejar de ser nombrados ya que podrían influir en la aparición de Burnout sin necesidad de que la pertenencia a un sindicato influya o no.

Ventajas del estudio:

El presente estudio sirve como estudio piloto para conocer la salud mental de los conductores profesionales no solo en una empresa aislada sino en varias empresas con una muestra mucho más significativa. Es uno de los pocos estudios que relaciona directamente Burnout con la pertenencia a un sindicato o

no. Abarca un problema de salud mental de importante investigativa y a nivel social como lo es el Burnout en conductores de taxis.

Limitaciones del estudio:

Desinterés por parte de la población de estudio al momento de recolectar los datos. Muestreo por conveniencia que demuestra un primer sesgo en la elección de la muestra. Escasa información bibliográfica en relación al tema planteado. El ser conductor profesional de taxi es una actividad laboral en donde tiene predominancia del sexo masculino lo que representa otro claro sesgo. Se debe considerar la variable Covid – 19 dentro del estudio para relacionarla con Burnout puesto que las condiciones laborales antes de la pandemia eran distintas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

El síndrome de Burnout es una entidad de tipo crónico cuyo origen es multicausal y depende de la actividad laboral a la que la persona se encuentre expuesta, en este caso la rama laboral de la conducción son los candidatos perfectos para desarrollar ese tipo de estudios. No existe relación de asociación entre la pertenencia a un sindicato y síndrome de Burnout según los resultados obtenidos, sin embargo, 1/3 de la población taxista sufre Burnout, se acepta la hipótesis nula del presente estudio. La información revisada en relación a estas dos variables es escasa y no es determinante. Las variables demográficas de asociación estadísticamente significativas fueron trabajar por más de 6 días a la semana y ser propietario del vehículo, en el resto de variables no se demostró ninguna asociación. Los resultados obtenidos no pueden ser generalizados a la realidad local o en mayor escala ya que no poseen validez externa. Existen varios métodos que pueden ser reproducidos a gran escala para prevenir el Burnout, dentro de los principales: creación de contenido, visual, auditivo o de actuación, uso de redes sociales, capacitaciones continuas sobre salud mental, entre otros.

Recomendaciones:

Ante la escasez de literatura encontrada a nivel local y nacional, el presente estudio puede ser considerado como "estudio piloto" y se recomienda realizar una mayor cantidad de estudios que abarquen no solo el tema de sindicato sino de factores que influyen con Burnout en general al ser esta una entidad multicausal. La variable Covid -19 no puede pasar desapercibida y se recomienda reproducir el presente estudio en asociación a esta variable. Este tipo de evaluaciones laborales (aplicación de cuestionario de Maslach) deben ser realizadas con una frecuencia determinada, así se puede conocer la realidad real y actualizada en lo que a salud mental respecta en la empresa.

REFERENCIAS

- Alban G, F. S. (2019). Riesgospsicosociales y estrés laboral en trabajadores de la empresa de derivados del petróleo de energy gas. *Horizontes de Enfermería*, 79-92. doi:10.32645/13906984.835
- Allande R., G. J. (2022). Salud mental y trastornos mentales en los lugares de trabajo. *Revista Española de Salud Pública*, 11. doi:96:e202201006.
- Alvarez, P. R. (2017). Síndrome de quemarse por el trabajo (SQT) y Estres: funcionarios de locomoción colectiva de la ciudad de Arica, Chile. . 25-34. *Revista Iberoamericana de Psicología* . doi:<https://doi.org/10.33881/2027-1786.rip.10203>.
- Arias R., G. E. (2018). Prevalencia del síndrome de burnout en internos de medicina del Hospital Militar Central de Lima. (Rev Cub Med Mil [Internet], Ed.) 47(4). Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0138-65572018000400006&lng=pt.
- Arias W., M. L. (2013). Síndrome de Burnout en conductores de transporte público de la ciudad de Arequipa. (Revista Peruana de Psicología y Trabajo Social, Ed.) *Revista* , 2(2), 111-122. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/275346165_SINDROME_DE_BURNOUT_EN_CONDUCTORES_DE_TRANSPORTE_PUBLICO_DE_LA_CIUDDAD_DE_AREQUIPA#:~:text=tiene%20el%20estr%C3%A9s%20producido%20por,en%20los%20conductores%20profesionales.&text=tal%20raz%C3%B3n%2C%20el%2
- Bari S., G. P. (2016). Step On It! Workplace Cardiovascular Risk Assessment of New York City Yellow Taxi Drivers. *Journal of immigrant and minority health*, 118-134. doi:10.1007/s10903-015-0170-8
- Beneyto P., P. R. (2018). Participación sindical y salud laboral: una relación positiva. *BARATARIA*, 61-81. doi:10.20932/barataria.v0i24.402
- Burgel J, E. A. (2019). Associations between daily-on-the job hassles with perceived mental exertion and depression symptoms in taxi drivers. *Am J Ind Med*, 791-802. doi:10.1002/ajim.23019

- Chan, C. Y. (2017). Study on the risk factors of work related fatigue among taxi drivers. *International Journal of Management an Applied Science*.
Obtenido de [extension://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.iraj.in%2Fjournal%2Fjournal_file%2Fjournal_pdf%2F14-541-156637105662-67.pdf&cflen=550132&chunk=true](http://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.iraj.in%2Fjournal%2Fjournal_file%2Fjournal_pdf%2F14-541-156637105662-67.pdf&cflen=550132&chunk=true)
- Chuga L., D. E. (2019). Relación entre estrés laboral y Síndrome de Burnout en conductores de taxi de la ciudad de Trujillo. (*Rev Med Vallejana, Ed.*) 9(1), 13-17.
Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/44441/AC_Chunga_TLF-Duarte_GES-Magallanes_CJM-Torres_CKJA-Verde_GRK-Rodr%c3%adguez_DDR-Morillo_AAM.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Delp L., W. P. (2014). Health status, job stress and work-related injury among Los Angeles taxi drivers. *Work*, 705-717. doi:10.3233/WOR-131696
- Dun C., P. K. (2015). Drive Safe initiatives: An analysis of improvements in mental health practices (2005–2013) to support safe driving. *British Journal of Occupational Therapy*, 364-368. doi:10.1177/0308022614562785
- Elshatarat R., B. B. (2016). Cardiovascular Risk Factors of Taxi Drivers. *J Urban Health*, 589-606. doi:10.1007/s11524-016-0045-x.
- Fernández y Armengou. (octubre de 2021). Un estudio halla las claves para predecir el 'burnout' en los conductores profesionales. (UOC, Ed.)
Obtenido de <https://www.uoc.edu/portal/es/news/actualitat/2021/288-burnout-conductores.html>
- Fletcher S., W. G. (2020). A Mobile Phone App to Improve the Mental Health of Taxi Drivers: Single-Arm Feasibility Trial. *JMIR Mhealth Uhealth*, 18. doi:10.2196/13133.
- Gafaro, B. (2017). Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público. *Revista Cubana de Salud y Trabajo*. 48 - 56.
Obtenido de [Chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.medigraphic.com%2Fpdfs%2Frevcubsaltra%2Ffcst-2017%2Ffcst172h.pdf&cflen=239750&chunk=true](http://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.medigraphic.com%2Fpdfs%2Frevcubsaltra%2Ffcst-2017%2Ffcst172h.pdf&cflen=239750&chunk=true)

- Galderisi S, H. A. (2017). A proposed new definition of mental health. *Psychiatr Polska*, 407-411. doi:10.12740/PP/74145
- Gallegos, S. P. (s.f.). Desarrollo de habilidades de listening y speakin del idioma inglés y manejo del estrés laboral en los taxistas de la ciudad de Riobamba. Riobamba, Ecuador: Revista ESPACIOS. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.revistaespacios.com%2Fa20v41n02%2Fa20v41n02p02.pdf&cflen=173053&chunk=true.
- Gany F., G. P. (2013). Every disease...man can get can start in this cab": focus groups to identify south Asian taxi drivers' knowledge, attitudes and beliefs about cardiovascular disease and its risks. *Journal of immigrant and minority health*, 986–992. doi:10.1007/s10903-012-9682-7
- Garbarino S., G. O. (2018). Sleep and Mental Health in Truck Drivers: Descriptive Review of the Current Evidence and Proposal of Strategies for Primary Prevention. *International journal of environment*, 1852. doi:10.3390/ijerph15091852
- Gillen M., B. J. (2012). Health and safety strategies of urban taxi drivers. *Journal of urban health : bulletin of the New York Academy of Medicine*, 717–722. doi:10.1007/s11524-012-9685-7
- Gray P., S. S. (2019). Workplace-Based Organizational Interventions Promoting Mental Health and Happiness among Healthcare Workers: A Realist Review. *Journal of environmental research and public healt*, 4396. doi:10.3390/ijerph16224396
- Gunn J, F. S. (2018). Psychological distress and unmet mental health needs among urban taxi drivers: A cross-sectional survey. *Aust NZ J Psychiatry*, 473. doi:10.1177/0004867417741556
- Lovo J. (enero de 2021). Síndrome de burnout: Un problema moderno. *Entorno(70)*, 110-120. doi:10.5377/entorno.v0i70.10371
- Maslach, C. & Jackson, S. (1986). *Maslach Burnout Inventory*. (Consulting Psychologists Press, Ed.) California.

- Mirpuri S, O. A. (2020). Discrimination as a social determinant of stress and health among New York City taxi drivers. *J Health Psychol.*, 1384-1395. doi:10.1177/1359105318755543
- Ocupational Safety and Health Administration. (2021). *Work-related stress: Nature and management*. Obtenido de <https://osha.europa.eu/es/themes/psychosocial-risks-and-stress#:~:text=Los%20riesgos%20psicosociales%20se%20derivan,el%20agotamiento%20o%20la%20depresi%C3%B3n>.
- Park J, L. S. (2021). A data mining approach to deriving safety policy implications for taxi drivers. *J Safety Res*, 238-247. doi:10.1016/j.jsr.2020.12.017
- Rodríguez R., E. L. (2019). Rasgos de personalidad y síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte de Lima. *CASUS* , 4(3), 176-186. doi:10.35626/casus.3.2019.217
- Saborío L., H. F. (2015). Síndrome de Burnout. (Medicina Legal de Costa Rica, Ed.) *Medicina Legal de Costa Rica*, 32(1), 119-124. Obtenido de from http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00152015000100014&lng=en&tlng=es.
- Serrano, O., & Carriel Alicia, S. X. (2021). *Cuestionario de Burnout de Maslach (MBI-ED) dirigido a los docentes de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad técnica de Machala*. Machala : Sociedad & Tecnología. Obtenido de <https://institutojubones.edu.ec/ojs/index.php/societec/article/view/70/367>
- Ulhôa M., M. E. (2011). When Does Stress End? Evidence of a Prolonged Stress Reaction in Shiftworking Truck Drivers. *Chronobiology International*, 810-818. doi:10.3109/07420528.2011.613136
- Useche S., C. B. (2018). Work stress and health problems of professional drivers: a hazardous formula for their safety outcomes. *PeerJ*, 6. doi:doi.org/10.7717/peerj.6249
- Vejar J. (2018). Labor precarity and union's strategies in neoliberalism: Changes in the politicization of the work in Chile. *Psicoperspectivas*, 103-115. doi:10.5027/psicoperspectivas/vol17-issue1-fulltext-947

World Health Organization. (2016). *Mental health: strengthening our response*.
Obtenido de Genève: WHO: who.int/mediacentre/factsheets/fs220/en/

ANEXOS

ESTUDIO DE CONDICIONES DE SALUD Y TRABAJO DE CONDUCTORES PROFESIONALES

Anexo 1



Estimado/a, se ha invitado a ser parte del proyecto de investigación desarrollado por el programa de Maestría en Seguridad y Salud Ocupacional de la Universidad de las Américas, titulado "Prevalencia de burnout en conductores profesionales de taxi de una Empresa de la ciudad de Loja". La encuesta consta de información sociodemográfica y salud que pueden estar vinculadas con el desarrollo del trabajo. La información será CONFIDENCIAL Y ANÓNIMA, no se requiere la identificación de ninguna persona, se requiere que se responda de manera individual. Gracias por su colaboración.

Responsables del estudio: Pablo Armijos y Fernando Cabrera.

* Obligatorio

1. HE LEÍDO LA INFORMACIÓN DEL ESTUDIO Y LA INFORMACIÓN SOBRE LA CONFIDENCIALIDAD DE LOS DATOS Y ACEPTO QUE LOS DATOS SE UTILIZARÁN COMO SE INDICA EN LA INFORMACIÓN DEL ESTUDIO *

Sí

No

2. INDIQUE SU SEXO *

Hombre

Mujer

Otros

3. ¿QUÉ EDAD TIENE USTED? *

18 - 25 años

26 - 33 años

34 - 41 años

42 - 49 años

Más de 50 años

4. ¿CUÁL ES SU ESTADO CIVIL? *

Soltero

Unión de hecho

Casado

Divorciado

Viudo

5. ¿CUÁNTO TIEMPO LLEVA CONDUCIENDO PROFESIONALMENTE UN TAXI? *

1 - 5 años

6 - 10 años

11 - 15 años

16 - 20 años

Más de 21 años

6. ¿ES USTED PROPIETARIO DEL VEHÍCULO? *

Sí

No

7. **SI USTED MARCÓ NO EN LA PREGUNTA ANTERIOR INDIQUE SI ES CONTRATADO COMO CONDUCTOR**

Sí

No

8. **¿QUÉ JORNADA DE TRABAJO DESEMPEÑA DURANTE UN DÍA DE LABORES? ***

Diurno

Nocturno

Mixto

9. **¿CUÁNTAS HORAS DEDICA AL TRABAJO AL DÍA? ***

1 - 4 horas

5 - 8 horas

9 - 12 horas

Más de 12 horas

10. **¿CUÁNTOS DÍAS A LA SEMANA USTED TRABAJA EN LA CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO? ***

1 - 3 días

4 - 5 días

6 - 7 días

11. ¿QUÉ TIPO DE ACTIVIDADES DESARROLLA DURANTE EL MANEJO DE SU UNIDAD? *

- Transporte de pasajeros
- Mensajería
- Encomiendas
- Otros

12. ¿SE ENCUENTRA ASOCIADO AL SINDICATO DE CONDUCTORES PROFESIONALES? *

- Sí
- No

13. EN EL SIGUIENTE BLOQUE EXISTEN PREGUNTAS CUYA RESPUESTA SE BASA EN LA FRECUENCIA QUE SE PRESENTAN ESOS EVENTOS DE ACUERDO A SU REALIDAD DURANTE EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDAD LABORARLES.

	Nunca	Pocas veces al año o menos	Una vez al mes o menos	Unas pocas veces al mes	Una vez a la semana	Pocas veces a la semana	Todos los días
1. Tengo sentimientos de agotamiento por mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2. Cuando termino mi jornada de trabajo me siento vacío.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3. En la mañana al despertar me siento fatigado y debo cumplir con otra jornada de trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
4. Siento que puedo entender fácilmente a las personas que transporto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Tengo la sensación de que algunos clientes los trato como si fueran objetos.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Siento que trabajar todo el día con gente me cansa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
7. Siento que trato con mucha efectividad los problemas de las personas a las que tengo que atender.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
8. Tengo el sentimiento que mi trabajo me está desgastando.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
9. Siento que estoy influyendo positivamente en las vidas de otras personas a través de mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
10. Siento que me he hecho más insensible con la gente desde que ejerzo mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Me preocupa que el trabajo me está convirtiendo en una persona dura emocionalmente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
12. Me siento muy enérgico en mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Me siento frustrado por el trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Siento que estoy demasado tiempo en mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
15. Siento que realmente no me importa lo que les ocurra a las personas a las que tengo que atender profesionalmente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
16. Tengo el sentir que al laborar en contacto directo con la gente me cansa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. Siento que puedo crear con facilidad un clima agradable en mi trabajo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18. Me siento motivado después de haber dado el servicio a las personas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19. Pienso que gracias al trabajo consigo cosas valiosas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

20. Me siento como si estuviera al límite de mis posibilidades.

14. EN EL SIGUIENTE BLOQUE EXISTEN PREGUNTAS CUYA RESPUESTA SE BASA EN LA FRECUENCIA QUE SE PRESENTAN ESOS EVENTOS DE ACUERDO A SU REALIDAD DURANTE EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDAD LABORARLES.

	Nunca	Pocas veces al año o menos	Una vez al mes o menos	Unas pocas veces al mes	Una vez a la semana	Pocas veces a la semana	Todos los días
1. Tengosentimientos de agotamiento por mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
2. Cuando termino mi jornada de trabajo me siento vacío. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3. En la mañana al despertar me siento fatigado y debo cumplir con otra jornada de trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
4. Siento que puedo entender fácilmente a las personas que transporto. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Tengo la sensación de que algunos clientes los trato como si fueran objetos. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Siento que trabajar todo el día con gente me cansa. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
7. Siento que trato con mucha efectividad los problemas de las personas a las que tengo que atender. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
8. Tengo el sentimiento que mi trabajo me está desgastando. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
9. Siento que estoy influyendo positivamente en las vidas de otras personas a través de mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
10. Siento que me he hecho más insensible con la gente desde que ejerzo mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Me preocupa que el trabajo me está convirtiendo en una persona dura emocionalmente. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
12. Me siento muy enérgico en mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Me siento frustrado por el trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Siento que estoy demasiado tiempo en mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
15. Siento que realmente no me importa lo que les ocurra a las personas a las que tengo que atender profesionalmente. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
16. Tengo el sentir que al laborar en contacto directo con la gente me cansa. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. Siento que puedo crear con facilidad un clima agradable en mi trabajo. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18. Me siento motivado después de haber dadoel servicio a las personas. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19. Pienso que gracias al trabajo consigo cosas valiosas. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
20. Me siento como si estuviera al límite de mis posibilidades. <input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

15. **EN EL SIGUIENTE BLOQUE EXISTEN PREGUNTAS CUYA RESPUESTA SE BASA EN LA FRECUENCIA QUE SE PRESENTAN ESOS EVENTOS DE ACUERDO A SU REALIDAD DURANTE EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDAD LABORARLES. ***

	Nunca	Pocas veces al año o menos	Una vez al mes o menos	Unas pocas veces al mes	Una vez a la semana	Pocas veces a la semana	Todos los días
21. Siento que en mi trabajo los problemas emocionales son <input type="radio"/> tratados de forma adecuada.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
22. Tengo la percepción que los beneficiarios directos de mi trabajo <input type="radio"/> me culpan de algunos problemas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. **PADECE DE ALGUNA ENFERMEDAD DIAGNOSTICADA PREVIAMENTE ***

Sí

No

17. **SI SU RESPUESTA EN LA PREGUNTA ANTERIOR FUE AFIRMATIVA INDIQUE LA ENFERMEDAD QUE PADECE**

Este contenido no está creado ni respaldado por Microsoft. Los datos que envíe se enviarán al propietario del formulario.

Microsoft Fo

