

Rasgos de personalidad y síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte de Lima

Personality traits and burnout syndrome in a group of transportation drivers in Lima

Rossynieves Santa María-Rodríguez¹

Lizeth Ceron-Eguiluz²

Resumen

Objetivo: determinar la relación entre rasgos de personalidad y el síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte público. **Materiales y métodos:** estudio de tipo correlacional, de diseño no experimental, transversal. La muestra estuvo conformada por 50 conductores. Las variables principales fueron: rasgos de personalidad y síndrome burnout, medidas mediante el Cuestionario factorial de la personalidad (16pf-5) y el Inventario Burnout Maslach (MBI). Se utilizó el paquete estadístico Stata 14, para el análisis bivariado se usó Chi cuadrado, Anova, Kruskal Wallis, T-Student y U de Mann Whitney. **Resultados:** se evidenció relación significativa entre rasgo de extraversión de la personalidad y SB ($p=0.0312$). La dimensión agotamiento emocional del SB se relacionó con el nivel de estudio ($p=0.048$), la dimensión realización personal con la cantidad de hijos ($p=0.014$), con el ingreso salarial mensual ($p=0.034$) y con el consumo de alcohol ($p=0.003$). La mayoría de la muestra residió en Lima sur (42%), predominó el tipo de familia nuclear (46%), el nivel de educación secundaria (58%) y un tiempo de permanencia laboral de 10 años a más (46%). El 56% presentó síndrome burnout en nivel promedio. **Conclusión:** el síndrome burnout se relacionó estadísticamente con la baja extraversión. Los encuestados cuentan con escasos recursos de afronte y se muestran menos receptivos a la interacción social siendo más vulnerables frente al estrés y a desencadenar el SB. Se sugiere implementar programas preventivos sociales para contrarrestar los síntomas del estrés laboral en choferes de transporte público de Lima.

Palabras clave: Personalidad; Burnout; Despersonalización (Fuente: DeCS).

Abstract

Objective: to determine the relationship between personality traits and burnout syndrome in a group of public transport drivers. **Materials and methods:** a correlational study, and non-experimental, cross-sectional design. The sample was conformed by 50 conductors of public transport. **Materials and methods:** personality traits and burnout syndrome, measured by the Personality Factor Questionnaire (16pf-5) and the Burnout Maslach Inventory (MBI). The statistical package Stata 14 was used, for bivariate analysis Chi square, Anova, Kruskal Wallis, T-Student and Mann Whitney U were used. **Results:** there was a significant relationship between personality extraversion trait and SB ($p=0.0312$). The emotional exhaustion dimension of the SB was related to the level of study ($p=0.048$), the personal fulfillment dimension with the number of children ($p=0.014$), with the monthly salary income ($p=0.034$) and with alcohol consumption ($p=0.003$). The majority of the sample resided in southern Lima (42%), predominantly the type of nuclear family (46%), the level of secondary education (58%) and a time spent working from 10 years to more (46%). 56% had burnout syndrome on average. **Conclusion:** burnout syndrome is related to low levels of extraversion traits on transportation drivers, since they tend to do not have coping resources and are less receptive to social interaction, making them possible candidates to trigger symptoms of stress. It is suggested to implement social preventive programs, to counteract the symptoms of work stress.

Keys words: Personality; Burnout; Depersonalization (Source: DeCS).

Para citar:

Santa María R, Ceron L. Rasgos de personalidad y síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte de Lima. CASUS. 2019;4(3):176-186.

DOI: 10.35626/casus.3.2019.217

¹ SUPERVAN SAC.

² Hospital Nacional Cayetano Heredia

Correo electrónico: kriss.santamaria.96@gmail.com

Fecha de recepción: 15-08-19

Fecha de envío a pares: 17-08-19

Fecha de aprobación por pares: 28-11-19

Fecha de aceptación: 05-12-19



INTRODUCCIÓN

En el ámbito laboral, los factores sociales y ambientales pueden contribuir a la ocurrencia de enfermedades. En particular, el síndrome burnout (SB) se relaciona a las condiciones laborales, a las relaciones profesionales y a la calidad del trabajo en equipo por las que atraviesa el sujeto (1). Este es un modo específico de respuesta ante el estrés laboral crónico que incluye sentimientos y actitudes negativas hacia el trabajo realizado y hacia los colegas, agotamiento psicológico, actitud apática, disminución de la capacidad física y mental para trabajar y perturbación en las relaciones sociales (2). Asimismo, se pueden llegar a presentar síntomas psicósomáticos y trastornos psiquiátricos concomitantes (3,4). Uno de los trabajos que reporta altos índices del SB es el de conductores de transporte público. Al respecto, una investigación realizada en Lima, evidenció que más del 68% de los conductores presentaron niveles medio y alto de síndrome burnout (5).

El burnout como síndrome relacionado a las condiciones laborales, se suele dar más en personas que trabajan atendiendo a otras personas. Este se caracteriza por el agotamiento emocional, la despersonalización (disminución en la empatía y vinculación emocional) hacia las personas y una autopercepción de realización personal baja (6). En los conductores el SB podría estar relacionado a una diversidad de factores como el déficit en estrategias de afrontamiento (7), contar solo con estudios secundarios (8) y factores externos como el tráfico intenso (9), las largas rutas y extensas jornadas laborales (10), Así mismo puede relacionarse con la baja remuneración (11), el consumo de alcohol (12), tabaco (13) y la responsabilidad de ser el sustento económico del hogar (14).

El SB, puede estar relacionado a la personalidad de un individuo, que es un factor psicológico primordial al determinar el comportamiento de la conducción vehicular. La misma estaría relacionada a las conductas de riesgo, al modo de conducir y a la mayor o menor adaptación al contexto en el que se desarrolla esta actividad (15). Los rasgos de personalidad son patrones afectivos y de comportamiento estables en el sujeto que pueden ser importantes para establecer, hasta cierto punto, si el conductor estaría predispuesto a desarrollar sintomatología asociada al SB. Los rasgos de personalidad regularían el efecto de los factores

estresantes al cual se ven expuestos los conductores (16). Hay personalidades más propensas al estrés y, por ende, al SB. Los rasgos de personalidad como la autoexigencia, la baja tolerancia al fracaso y la necesidad de control y perfección pueden estar implicados en la adquisición y desarrollo del SB (17).

Los primeros síntomas del SB son las cefaleas, trastornos gastrointestinales y cardiovasculares, entre los segundos los más frecuentes son los trastornos en la atención y memoria, y trastornos afectivos como la ansiedad y la depresión, condiciones que pueden llevar al consumo de sustancias nocivas (3,4). Por otra parte, en Lima Metropolitana, hasta el 2015 eran más de 347 empresas de transporte urbano que se encontraban autorizadas para operar. Sin embargo, se suman las empresas informales que proliferan en la ciudad (18). Hasta el año 2017 el parque automotor de Lima se había incrementado a 1 752 919 millones de vehículos que circulan por las vías de Lima y Callao (19), sin embargo, estas cifras se vienen incrementando por lo que cada vez la demanda de conductores será mayor.

Asimismo, estos conductores se verían obligados a desarrollar su trabajo en condiciones ambientales poco favorables como el incremento del tránsito vehicular, mayor tiempo de trabajo, contaminación ambiental y auditiva, predisposición al sedentarismo y dificultades en las relaciones interpersonales con los pasajeros, variables que pueden afectar la salud física y mental e incrementar significativamente el riesgo de presentar sintomatología relacionada al SB (20).

En el contexto nacional este grupo poblacional que se encuentra expuesto al SB ha sido poco estudiado. En este sentido, a través de la presente investigación se obtuvo mayor conocimiento sobre los rasgos de personalidad y su relación con el SB. Igualmente, los resultados podrían ser útiles en el ámbito preventivo de la salud mental en el grupo de conductores de transporte público de Lima. Con estos elementos el objetivo planteado fue determinar la relación entre rasgos de personalidad y el síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte público

MATERIALES Y MÉTODOS

Estudio de alcance correlacional de corte transversal. La muestra estuvo conformada por 50 conductores de transporte público de Lima seleccionados por censo que asistieron al Instituto

de Transportes de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (ITUCSS) dentro de un programa de capacitación permanente. Las variables principales fueron: rasgos de personalidad y síndrome burnout. Los rasgos de personalidad fueron clasificados como una variable numérica. Fue medida a través del cuestionario del 16PF5 de Cattell, el cual incluye 185 ítems con tres tipos de respuestas y comprende cinco rasgos globales: extraversión, ansiedad, dureza independencia y autocontrol. También comprende 16 escalas primarias que son afabilidad, razonamiento, estabilidad, dominancia, animación, atención a las normas, atrevimiento, sensibilidad, vigilancia, abstracción, privacidad, aprensión, apertura al cambio, autosuficiencia, perfeccionismo y tensión (21,22).

El SB es una variable politómica ordinal, medida mediante el Inventario de Burnout de Maslach, categorizada en niveles: Muy bajo, Bajo, Promedio, Alto, Muy alto y tres dimensiones: agotamiento emocional (AE), realización personal (RP) y despersonalización (DP) (23). Cada dimensión posee diferentes puntuaciones para categorizarla en los diferentes niveles: (AE) muy bajo: 0 - 37, bajo: 38 - 40, promedio: 41 - 58, alto: 59 - 60, muy alto: 61 - 65; (RP) muy bajo: 0 - 8, bajo: 9-10, promedio: 11-15, alto: 16-17, alto: 18 - 20 y (DP) muy bajo: 0 - 12, bajo: 13, promedio: 14 - 16, alto: 18, muy alto: 19 - 20.

Además se utilizaron variables sociodemográficas como la edad, variable categórica politómica (30 a 39, 40 a 49 y 50 a más); lugar de domicilio, categórica politómica (Lima sur, Lima norte, Lima centro, Lima este); estado civil, categórica politómica (soltero, casado, viudo, divorciado y conviviente); número de hijos, categórica politómica (1 a 2, 3 a 5 y 6 a más); tipos de familia, categórica politómica (nuclear, monoparental, reconstituida, extensa y nuclear); grado de instrucción, categórica politómica (sin escolaridad, primaria, secundaria, técnica y superior); ingreso salarial, categórica politómica (500.00 soles, 501.00 a 999.00 soles, 1000.00 a 1500.00 soles y otros); seguro médico, categórica dicotómica (sí y no); tiempo de permanencia laboral, categórica politómica (menos de 6 meses, 1 a 4 años, 5 a 9 años y 10 años a más); horas de sueño, categórica politómica (4 horas a menos, 5 horas, 6 horas, 7 horas, 8 horas y 9 horas a más); consumo de tabaco, consumo de alcohol y ejercicio físico las cuales fueron variables categóricas politómicas (a veces, con frecuencia y nunca).

Para el análisis de los datos se empleó el paquete estadístico Stata versión 14. Se calcularon frecuencias y porcentajes de las variables categóricas y medias y desviaciones estándares de las variables numéricas. Para el análisis inferencial se emplearon las pruebas de Shapiro wilk (normalidad), Chi-cuadrado, Anova, Kruskal-Wallis, T-Student y U de Mann Whitney. Se consideró una significancia estadística menor o igual a 0.05.

Así mismo, el estudio fue aprobado por el Comité de Ética de la Universidad Católica Sedes Sapientiae y los datos de los participantes fueron protegidos de acuerdo a principios bioéticos como lo detalla el consentimiento informado que firmaron por voluntad propia.

RESULTADOS

De los 50 conductores de transporte público, el 72% al momento de la encuesta tenía entre 30 y 49 años. El 42% residía en Lima Sur. Así mismo, el 48% tuvo de 1 a 2 hijos, el 46% pertenecía a una familia nuclear, un 58% tuvo un nivel de educación secundaria, el ingreso salarial declarado se encontraba entre los 1000 y 1500 soles mensuales (58%). El 66% de los encuestados no contaba con seguro médico. Por otro lado, el 44% declaró dormir aproximadamente 6 horas al día y el 84% reportó consumir alcohol. El resto de los resultados se puede observar en la tabla 1.

Las medias que se observan en las escalas de los rasgos de personalidad fueron: afabilidad (4.16), razonamiento (2.89), estabilidad (3.04), dominancia (4.66), animación (3.88), atención a las normas (4.94), atrevimiento (3.56), sensibilidad (6.82), vigilancia (7.54), abstracción (7.28), privacidad (6.78), aprehensión (7.04), apertura al cambio (5.88), autoeficiencia (8.56), perfeccionismo (3.84) y tensión de (7.94). En los rasgos globales de los rasgos de personalidad, las medias fueron: en extraversión (3.1), ansiedad (6.98), autocontrol (4.98), independencia (4.74) y en dureza (5.82). En cuanto a las dimensiones del SB, se evidenció que 54% de los conductores presentó agotamiento emocional, el 56% realización personal, despersonalización el 64% y SB en un 60%. Todas estas dimensiones a un nivel promedio respectivamente (ver tabla 1).

Tabla 1. Características descriptivas de los conductores

	n	%
Edad		
30-39	18	36
40-49	18	36
50 a más	14	28
Domicilio		
Lima sur	21	42
Lima norte	4	8
Lima centro	11	22
Lima este	14	28
Estado civil		
Soltero	22	44
Divorciado	3	6
Casado	23	46
Conviviente	2	4
Número de hijos		
0	4	8
01-feb	24	48
03-may	20	40
6 a más	2	4
Tipo de familia		
F. Nuclear	23	46
F. Monoparental	4	8
F. Reconstruida	3	6
F. Extensa	11	22
F. Nuclear con parientes	9	18
Nivel de estudios		
Educación básica primaria	3	6
Educación básica secundaria	29	58
Educación técnica	14	28
Educación superior	4	8
Ingreso salarial		
500 soles	7	14
501- 999 soles	7	14
1000-1500 soles	29	58
Otro	7	14
Seguro médico		
Sí	17	34
No	33	66
Permanencia laboral		
< 6 meses	3	6
1-4 años	16	32
5-9 años	8	16
10 a mas	23	46
IMC		
18,5 a 24,9	8	16
25,0 a 29,9	22	44
30,0 a 39,9	19	38
> 40	1	2

Tabla 1. continuación

Horas de sueño	n	%
< 4 horas	2	4
5 horas	11	22
6 horas	22	44
7 horas	5	10
8 horas	8	16
> 9 horas	2	4
Consumo de tabaco		
Nunca	34	68
A veces	14	28
Con frecuencia	2	4
Consumo de alcohol		
Nunca	8	16
A veces	42	84
Ejercicio físico		
Nunca	2	4
A veces	33	66
Con frecuencia	15	30
Rasgos de personalidad 16 PF - 5		
Afabilidad	4.16 ± 1.37	
Razonamiento	2.86 ± 1.55	
Estabilidad	3.04 ± 1.29	
Dominancia	4.66 ± 1.42	
Animación	3.88 ± 1.34	
Atención a las Normas	4.94 ± 1.64	
Atrevimiento	3.56 ± 1.10	
Sensibilidad	6.82 ± 1.40	
Vigilancia	7.54 ± 1.18	
Abstracción	7.28 ± 1.24	
Privacidad	6.78 ± 1.47	
Aprensión	7.04 ± 1.53	
Apertura		
Cambio	5.88 ± 1.72	
Autosuficiencia	8.56 ± 1.18	
Perfeccionismo	3.84 ± 1.55	
Tensión	7.94 ± 1.34	
Ansiedad	6.98 ± 1.72	
Extraversión	3.10 ± 1.56	
Autocontrol	4.98 ± 1.78	
Independencia	4.74 ± 1.71	
Dureza	5.82 ± 1.73	
Agotamiento emocional		
Muy Bajo	13	26
Bajo	9	18
Promedio	28	56
Realización personal		
Muy Bajo	7	14
Bajo	8	16
Promedio	27	54
Alto	6	12
Muy Alto	2	4

Tabla 1. continuación

	n	%
Despersonalización		
Muy Bajo	7	14
Bajo	1	2
Promedio	32	64
Alto	6	12
Muy Alto	4	8
Síndrome burnout		
Muy Bajo	8	16
Bajo	14	28
Promedio	28	56

Existe relación significativa entre el rasgo extraversión de personalidad en un nivel bajo y el SB ($p=0.0312$) (ver tabla 2). Se encontró relación significativa entre el rasgo ansiedad de la personalidad y el consumo de tabaco ($p=0,0358$) los conductores con un nivel promedio en este rasgo de personalidad refieren que a veces consumen tabaco. De igual manera se evidenció una relación significativa entre el rasgo extraversión con la edad ($p=0,0371$) y con el tipo de familia ($p=0.0294$), los conductores con un nivel moderadamente bajo en ese rasgo de personalidad, tienen una edad entre los 40 a 49 años y presentan un tipo de familia extensa. También, se verificó relación significativa entre el rasgo autocontrol y el consumo de alcohol ($p=0.0179$), los conductores con un nivel promedio en este rasgo de personalidad consumen alcohol. Existe relación significativa entre el rasgo independencia con la cantidad de hijos ($p=0.0259$) y con el nivel de estudio ($p=0.0496$) se observa que el grupo con un nivel promedio en este rasgo de personalidad, declara tener de 1 a 2 hijos, además de un nivel de estudio técnico. El resto de los datos se puede ver en la tabla 3.

También se identificó relación significativa entre la dimensión agotamiento emocional del SB y el nivel de estudio ($p=0.048$). Un 62,07% de los conductores con un nivel promedio en esta dimensión declaró contar con una educación básica secundaria. Así también, hay relación significativa entre la dimensión realización personal con la cantidad de hijos ($p=0.014$), con el ingreso salarial mensual ($p=0.034$) y con el consumo de alcohol ($p=0.003$). Los resultados muestran que un 75% de los conductores con un nivel promedio en esta dimensión tiene de 1 a 2 hijos. Así mismo el 68.97% refiere ganar de 1000.00 a 1500.00 soles y el 64.29% informó que a veces consume alcohol. Del mismo modo, hay relación significativa entre la dimensión SB y el tipo de familia ($p=0.035$). Los

resultados muestran que un 56.52% de los conductores con un nivel promedio en esta dimensión, pertenece al tipo de familia nuclear (ver tabla 3).

DISCUSIÓN

En la muestra, se halló relación significativa entre el rasgo de extraversión y el síndrome burnout en los conductores. De igual manera, se halló relación entre el rasgo ansiedad de la personalidad y el consumo de tabaco. Por otra parte, la dimensión agotamiento emocional del SB se relacionó con el grado de instrucción. Además, la dimensión realización personal se relacionó con cantidad de hijos, ingreso salarial y el consumo de alcohol. Asimismo, se asoció significativamente la dimensión global del SB y el tipo de familia.

De esta manera se halló que los conductores con un nivel bajo en el rasgo extraversión de la personalidad presentan un nivel promedio del SB. Al respecto, un estudio refiere que las personas que presentan poca extraversión están más propensas a presentar estrés, ya que no cuentan con estrategias de afronte a situaciones adversas en contraste con las personas extrovertidas (7). Asimismo, tienden a ser reservados en sus temas personales, a la inestabilidad emocional, desconfianza, impaciencia e intranquilidad (21). Por otro lado, evidencian poca tolerancia en situaciones laborales estresantes experimentando frustración y brindando servicios con baja tolerancia y empatía hacia los usuarios (23). En la muestra estudiada, los conductores tienden a la preferencia por trabajos rutinarios como el permanecer frente al volante y en muchos casos desarrollando también la función de cobrador durante muchas horas. Sumado a ello, se encuentren enfocados en sus funciones laborales y tienden a no mostrarse receptivos a la interacción social. Además, factores medioambientales como el excesivo tráfico vehicular y la alta demanda de los usuarios, los convierte en candidatos para desencadenar altos niveles de estrés y por ende el SB.

Los conductores con un nivel promedio en el rasgo ansiedad de la personalidad suelen consumir tabaco y alcohol. Un estudio indica que los conductores públicos son más propensos al consumo de tabaco y alcohol por el efecto relajante frente a estresores sociales, familiares y

Tabla 2. Relación entre los rasgos de personalidad y el síndrome burnout

	Ansiedad		Extraversión		Autocontrol		Independencia		Dureza	
	(media ± DS)	P-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value
Agotamiento Emocional		0.787		0.5219		0.354		0.079		0.791
Muy Bajo	6.69 ± 1.65		2.61 ± 0.96		4.53 ± 1.33		4.38 ± 1.60		6.07 ± 1.84	
Bajo	7.11 ± 1.05		3.22 ± 2.22		5.66 ± 1.87		5.88 ± 2.14		5.88 ± 1.53	
Promedio	7.07 ± 1.94		3.28 ± 1.56		4.96 ± 1.93		4.53 ± 1.50		5.67 ± 1.78	
Realización personal		0.135		0.099		0.482		0.537		0.467
Muy Bajo	6.0 ± 1.41		2.42 ± 0.53		4.0 ± 1.15		3.85 ± 0.89		6.0 ± 1.63	
Bajo	7.0 ± 1.69		2.37 ± 1.40		4.87 ± 2.03		4.75 ± 1.75		5.62 ± 1.40	
Promedio	7.33 ± 1.75		3.29 ± 1.68		5.07 ± 1.79		5.0 ± 1.92		6.11 ± 1.80	
Alto	6.0 ± 1.54		3.16 ± 1.47		5.83 ± 2.22		4.33 ± 1.21		4.66 ± 2.06	
Muy Alto	8.5 ± 0.70		5.5 ± 0.70		5.0 ± 0.0		5.5 ± 2.12		5.50 ± 0.70	
Despersonalización		0.330		0.113		0.310		0.537		0.664
Muy Bajo	5.85 ± 1.21		2.0 ± 0.81		3.71 ± 2.13		4.14 ± 2.34		5.57 ± 1.71	
Bajo	9.0 ± 0.0		7.0 ± 0.0		6.0 ± 0.0		6.0 ± 0.0		8.0 ± 0.0	
Promedio	7.09 ± 1.85		3.28 ± 1.59		5.28 ± 1.63		5.0 ± 1.58		5.68 ± 1.74	
Alto	7.16 ± 1.60		2.83 ± 0.98		4.83 ± 2.13		4.33 ± 1.96		6.33 ± 1.63	
Muy Alto	7.25 ± 0.95		3.0 ± 1.63		4.75 ± 1.70		4.0 ± 1.15		6.0 ± 2.16	
Síndrome Burnout		0.132		0.031		0.128		0.142		0.581
Muy Bajo	6.75 ± 1.83		2.37 ± 0.91		4.25 ± 1.03		3.87 ± 0.99		6.37 ± 1.92	
Bajo	6.28 ± 1.26		2.64 ± 1.82		4.50 ± 2.13		5.35 ± 2.02		5.57 ± 1.34	
Promedio	7.39 ± 1.81		3.53 ± 1.47		5.42 ± 1.68		4.67 ± 1.63		5.78 ± 1.87	

Tabla 3. Relación entre los rasgos de personalidad y los datos sociodemográficos

	Ansiedad		Extraversión		Autocontrol		Independencia		Dureza	
	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value	(media ± DS)	p-value
Edad		0.100		0.037		0.489		0.829		0.221
30-39	6.66 ± 1.81		2.94 ± 1.58		4.61 ± 1.57		4.77 ± 1.73		6.16 ± 1.82	
40-49	7.66 ± 1.74		3.72 ± 1.56		5.33 ± 1.64		4.55 ± 1.38		6.0 ± 1.68	
50 a más	6.5 ± 1.34		2.5 ± 1.34		5.0 ± 2.21		4.92 ± 2.12		5.14 ± 1.61	
Número de hijos		0.399		0.533		0.332		0.025		0.802
0	6.5 ± 1.73		2.5 ± 0.57		3.75 ± 0.5		3.75 ± 0.95		5.25 ± 1.25	
01-feb	7.37 ± 1.78		3.16 ± 1.37		5.33 ± 1.65		5.45 ± 1.74		6.04 ± 1.82	
03-may	6.55 ± 1.66		3.05 ± 1.93		4.9 ± 2.04		4.05 ± 1.50		5.65 ± 1.81	
6 a más	7.5 ± 0.70		4.0 ± 1.41		4.0 ± 1.41		5.0 ± 1.41		6.0 ± 0.0	
Tipo de familia		0.460		0.029		0.987		0.380		0.276
Nuclear	7.34 ± 1.55		3.0 ± 1.53		4.86 ± 1.65		4.34 ± 1.46		6.39 ± 1.43	
Monoparental	6.5 ± 2.38		3.0 ± 1.15		5.25 ± 1.70		4.75 ± 2.50		5.50 ± 2.51	
Reconstruida	7.0 ± 2.0		1.33 ± 0.57		5.33 ± 2.51		6.33 ± 2.30		5.33 ± 2.08	
Extensa	7.09 ± 1.51		4.18 ± 1.60		4.90 ± 1.92		5.09 ± 1.57		5.54 ± 1.75	
N. con parientes	6.11 ± 2.02		2.66 ± 1.32		5.11 ± 2.14		4.77 ± 1.92		5.0 ± 1.87	
Estudios		0.295		0.191		0.052		0.049		0.759
Primaria	5.66 ± 1.15		2.0 ± 1.0		2.66 ± 0.57		3.0 ± 1.0		6.33 ± 1.52	
Secundaria	6.96 ± 1.65		2.93 ± 1.51		4.89 ± 1.77		4.44 ± 1.47		5.89 ± 1.77	
Técnica	7.50 ± 1.82		3.78 ± 1.67		5.71 ± 1.72		5.57 ± 2.10		5.78 ± 1.84	
Superior	6.25 ± 1.89		2.75 ± 1.50		4.75 ± 1.25		5.25 ± 0.5		5.0 ± 1.41	
Consumo de tabaco		0.035		0.497		0.525		0.771		0.491
Nunca	7.02 ± 1.62		3.02 ± 1.50		4.88 ± 1.64		4.76 ± 1.68		5.79 ± 1.55	
A veces	7.28 ± 1.68		3.42 ± 1.74		5.35 ± 2.16		4.57 ± 1.91		6.07 ± 2.12	
Con frecuencia	4.0 ± 1.41		2.0 ± 1.41		4.0 ± 1.41		5.5 ± 0.70		4.5 ± 2.12	
Consumo de alcohol		0.282		0.098		0.017		0.516		0.449
Nunca	6.37 ± 1.30		2.25 ± 0.88		3.62 ± 0.74		4.37 ± 1.59		6.25 ± 1.48	
A veces	7.09 ± 1.77		3.26 ± 1.62		5.23 ± 1.81		4.80 ± 1.74		5.3 ± 1.78	

Tabla 3. Relación entre el síndrome burnout y los datos sociodemográficos

	Agotamiento Emocional			p-value	Realización personal					p-value
	Muy Bajo n(%)	Bajo n(%)	Promedio n(%)		Muy Bajo n(%)	Bajo n(%)	Promedio n(%)	Alto n(%)	Muy Alto n(%)	
Número de hijos				0.787						0.014
0	1 (25.00)	0	3 (75.00)		1 (25.00)	1 (25.00)	2 (50.00)	0	0	
01-feb	7 (29.17)	5 (20.83)	12 (50.00)		2 (8.33)	2 (8.33)	18 (75.00)	1 (4.17)	1 (4.17)	
03-may	5 (25.00)	3 (15.00)	12 (60.00)		4 (20.00)	4 (20.00)	7 (35.00)	5 (25.00)	0	
6 a más	0	1 (50.00)	1 (50.00)		0	1 (50.00)	0	0	1 (50.00)	
Nivel de estudios				0.048						0.807
Primaria	2 (66.67)	0	1 (33.33)		1 (33.33)	1 (33.33)	1 (33.33)	0	0	
Secundaria	7 (24.14)	4 (13.79)	18 (62.07)		5 (17.24)	5 (17.24)	14 (48.28)	4 (13.79)	1 (3.45)	
Técnica	1 (7.14)	5 (35.71)	8 (57.14)		0	2 (14.29)	10 (71.43)	1 (7.14)	1 (7.14)	
Superior	3 (75.00)	0	1 (25.00)		1 (25.00)	0	2 (50.00)	1 (25.00)	0	
Ingreso salarial				0.490						0.034
500 soles	1 (14.29)	1 (14.29)	5 (71.43)		1 (14.29)	0	3 (42.86)	1 (14.29)	2 (28.57)	
501- 999 soles	2 (14.29)	0	6 (85.71)		1 (14.29)	3 (42.86)	2 (28.57)	1 (14.29)	0	
1000-1500 soles	8 (27.59)	7 (24.14)	14 (48.28)		3 (10.34)	3 (10.34)	20 (68.97)	3 (10.34)	0	
otro	3 (42.86)	1 (14.29)	3 (42.86)		2 (28.57)	2 (28.57)	2 (28.57)	1 (14.29)	0	
Consumo de alcohol				0.850						0.003
Nunca	2 (25.00)	2 (25.00)	4 (50.00)		3 (37.50)	4 (50.00)	0	1 (12.50)	0	
A veces	11 (26.19)	7 (16.67)	24 (57.14)		4 (9.52)	4 (9.52)	27 (64.29)	5 (11.90)	2 (4.76)	

Tabla 3. Relación entre el síndrome burnout y los datos sociodemográficos (Continúa)

	Despersonalización					p-value	Síndrome Burnout			p-value
	Muy Bajo n(%)	Bajo n(%)	Promedio n(%)	Alto n(%)	Muy Alto n(%)		Muy Bajo n(%)	Bajo n(%)	Promedio n(%)	
Tipo de familia						0.327				0.035
Nuclear	2 (8.70)	0	14 (60.87)	4 (17.39)	3(13.04)		6 (26.09)	4 (17.39)	13 (56.52)	
Monoparental	1 (25.00)	0	3 (75.00)	0	0		0	2 (50.00)	2 (50.00)	
Reconstruida	2 (66.67)	0	1 (33.33)	0	0		1 (33.33)	2 (66.67)	0	
Extensa	0	1 (9.09)	7 (63.64)	2 (18.18)	1 (9.09)		0	1 (9.09)	10 (90.91)	
N. con parientes	2 (22.22)	0	7 (77.78)	0	0		1 (11.11)	5 (55.56)	3 (33.33)	

personales (12). Otro estudio considera el rasgo de ansiedad como predictor al inicio de consumo de tabaco (13). Algunos de los factores psicosociales que pueden predisponer al consumo de tabaco y alcohol son la dificultad para controlar sus emociones, la tensión y preocupación por enfrentar a diario situaciones demandantes como el tráfico, la presión del tiempo para llegar a una parada, la insistencia de los pasajeros en la rapidez del bus y la ejecución adecuada de las maniobras en la conducción.

Se observa que, en la población evaluada, el nivel promedio en la dimensión agotamiento emocional del SB se asocia con haber completado estudios de educación secundaria. Un estudio indica que esta población con educación secundaria elige obtener licencia de conducir (8), otro estudio indica una relación entre el cansancio emocional y la conducta ante la situación del tráfico al conducir (9) y las condiciones laborales de esta población (10). En efecto, al contar con estudios que limiten el desempeñarse en rubros superiores puede ser factor para optar por escoger este oficio. Esta actividad laboral se caracteriza por mantenerse sentados durante varias horas al día por vías que se encuentran saturadas por el aumento de circulación de automotores y con exposición a las altas temperaturas en un día soleado. Estos son elementos que predisponen al cansancio y también probablemente a que sus energías y recursos emocionales se agoten.

Los conductores con un nivel promedio en la dimensión realización personal en media tienen de 1 a 2 hijos, ganan de 1000.00 a 1500.00 soles mensuales y consumen alcohol. Al respecto, un estudio demuestra que contar con un trabajo relativamente estable y adecuadamente remunerado, pueden ser razones para evidenciar satisfacción en el trabajo (11). Asimismo, otra investigación confirma los hallazgos señalando que

los conductores de transporte público son proclives al consumo de moderado a frecuente de alcohol (12).

Casi seis de cada diez encuestados con nivel promedio en el SB pertenecen a familias nucleares. En las familias nucleares, es común que el hombre tenga la responsabilidad de ser el proveedor económico del hogar por su inserción al campo laboral, mientras que la mujer se encarga del cuidado doméstico y educación de los hijos (14). En algunos sectores socioeconómicos, el hombre es percibido como el proveedor económico y quien deba satisfacer las necesidades del hogar. Esto puede ser un factor que genera en los encuestados presión emocional para poder cumplir con las responsabilidades del hogar, además de la carga del trabajo requerido. Lo anterior puede causar tensiones y preocupaciones que incrementan los niveles de ansiedad y burnout por la carga atribuida en el trabajo y del hogar.

Entre las principales limitaciones del estudio se debe mencionar que debido al tipo de diseño este puede haber sido afectado por el sesgo de memoria. Del mismo modo, algunas variables como el consumo de alcohol, tabaco e ingreso económico pudieran estar sometidas al sesgo de deseabilidad social. Igualmente, el tamaño reducido de la muestra de estudio pudiera constituir una limitación, no obstante, el tipo de muestreo empleado garantiza buena representatividad respecto a la categoría laboral estudiada.

CONCLUSIONES

Los conductores con un bajo nivel de extraversión presentan SB. Es decir, la baja extraversión, se relaciona a labores en las que predominan los actos rutinarios, el sedentarismo y la atención al público. Los niveles de estrés y los síntomas relacionados al SB pueden potenciarse en este grupo por características relacionadas a la baja extraversión

como el manifestarse menos interesados en la interacción social, la baja tolerancia en situaciones laborales estresantes y los niveles altos de frustración asociadas a la alta demanda de usuarios.

Asimismo, existen factores medioambientales como el excesivo tránsito vehicular, largos periodos de viajes que conlleva al sedentarismo, la contaminación ambiental y auditiva, el uso de sustancias y la necesidad económica. Así también, las quejas constantes de los usuarios por el deseo de llegar rápido a sus destinos y los conflictos entre los mismos conductores, pueden ser factores que predisponen al SB.

Los rasgos de personalidad podrían ser factores determinantes frente a la adquisición del del SB y de otros trastornos psicológicos. Sin embargo, el SB tiene un origen multicausal en el cual se combinan factores biológicos y propios del contexto que se requiere sean más estudiados para una pronta intervención preventiva a favor de la salud mental

de los choferes de transporte público en Lima y de los usuarios.

En efecto, se recomienda promover e implementar programas preventivo-promocional dentro de las empresas de transporte público dirigidos a los conductores y al resto del personal. Esto con el objetivo de contrarrestar y aminorar los síntomas del estrés que se generan por el incremento de la carga laboral y los factores ambientales desencadenantes. De este modo se velará por el cuidado del estado de salud, tanto física como emocional de los conductores, para así poder brindar un servicio adecuado a los usuarios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Barrios Araya S, Arechabala 5. Mantuliz Ma, Valenzuela Parada V. Relación entre carga laboral y Burnout en enfermeras de unidades de diálisis. *Enferm Nefrol.* 2012; 15(1):46-55.
2. Acuña, S. & Bruschi, M. (2014). Relación entre Síndrome de Burnout, Bienestar Psicológico y Estrategias de Afrontamiento. (Tesis de maestría, Universidad de Mar del Plata). Recuperado de <http://rpsico.mdp.edu.ar/handle/123456789/47>
3. Maslach, C.; Leiter, P. y Shaufeli. Job Burnout. *Annual Review of Psychology.* [Internet] 2001 [Consultado 26 Nov 2018]; Vol (52): 397- 422.
4. Documento de información técnica sobre las enfermedades que plantean problemas para su posible inclusión en la lista de enfermedades profesionales que figura como anexo de la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales 2002. 1ra edición. Ginebra: OIT; 2009, núm. 194.
5. Dioses K. Satisfacción laboral y síndrome de Burnout en conductores de una empresa de transporte interprovincial en Lima Metropolitana 2017. UCV. [Internet] 2017 [Consultado 20 Nov 2018]:54. Disponible en: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/3239/Dioses_CK.pdf?sequence=1&isAllowed=y
6. Sigüenza A. Rasgos de personalidad vulnerables al Síndrome de Burnout en los choferes profesionales de la cooperativa de taxis Benjamín Carrión durante el periodo diciembre 2014 - abril 2015. Universidad Nacional de Loja: 2015.
7. Gonzales G, Giofreed H. Tipos de Personalidad y Afrontamiento del Estrés en Estudiantes Universitarios de Psicología. Arequipa, Perú: Universidad Católica de Santa María; 2017
8. Santana R. El rasgo de personalidad impulsivo y la conducta hostil al conducir en los estudiantes del sindicato de choferes profesionales de Izamba de la ciudad de Ambato. Ecuador: Universidad Técnica de Ambato:2014; 62-63. Disponible en: <http://repo.uta.edu.ec/bitstream/123456789/7490/1/Rodrigo%20Rica%20Santana%20Casta%20C3%B1eda.pdf>
9. Salazar, C. S. y Pereda, D. E.. Síndrome de Burnout y patrones de comportamiento ante tráfico en conductores. *La Libertad: Universidad César Vallejo. Revista de psicología.* 2010;12:141-169. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bvrevistas/rev_psicologia_cv/v12_2010/pdf/a07.pdf
10. Aquino, Jael Maria de, Gomes de Medeiros, Sílvia Elizabeth, Mata Ribeiro Gomes, Betânia da, Batista Ferreira e Pereira, Emanuela, Brandão Neto, Waldemar, & Gomes Terra, Marlene. (2017). Condiciones de trabajo en conductores de autobús: de servicio

- público a fuente de riesgo. *Index de Enfermería*, 26(1-2), 34-38.
11. Arias L, Mendoza L, Masías M. Síndrome de burnout en conductores de transporte público de la ciudad de arequipa. *Revista Peruana de Psicología y Trabajo Social* [Internet] 2013 [Consultado 20 Nov 2018] Volumen 2-N° 2: 111-122 p.
 12. Ponce C, Ecurra M. Actitudes hacia el consumo de alcohol en choferes particulares y de servicio público de lima metropolitana que se encuentran con licencia de conducir retenida por infracciones al reglamento de tránsito. *Revista Peruana de Drogodependencias* [Internet] 2011 [Consultado 10 Nov 2018];7(1);59-82. Disponible en: [http://www.devida.gob.pe/wp-content/plugins/google-documentembedder/load.php?d=http%](http://www.devida.gob.pe/wp-content/plugins/google-documentembedder/load.php?d=http%20)
 13. Wood, Cristina Mae, Cano-Vindel, Antonio, Iruarrizaga, Itziar, & Dongil, Esperanza. (2009). Ansiedad y Tabaco. *Psychosocial Intervention*, 18(3), 213-231. Recuperado en 02 de diciembre de 2019, de http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-05592009000300003&lng=es&tlng=es.
 14. Instituto Nacional de Estadística e Informática. Tipos y ciclos de vida de los hogares 2007. [internet]. Lima, Perú:INEI;2010. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib0870/libro.pdf
 15. Muñoz, S. (2002). Factores Psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. *Revista Internacional de Psicología*, 3 (02). Recuperado de: <http://www.revistapsicologia.org/index.php/revista>
 16. Ramírez, Mónica González, Hernández, René Landero, Reducindo, Mireya Maruris, Genchi, Pedro Cortés, Mendoza, Rosalía Vega, & Jaimes, Flaviano Godínez. (2013). Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa psicológica UST (En línea)*, 10(1), 85-90.
 17. Maslach C, Leiter P. The Truth About Burnout: How Organizations Cause Personal Stress And What to do About it. Jossey- Bass Inc. Publishers. San Francisco, California, E.U.A.;1997
 18. Municipalidad de Lima [Internet]. Lima: MML; 2018 [Consultado 29 Nov 2018]. Disponible en: <http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/33127-m%C3%A1s-de-300-empresas-de-transporte-quedan-autorizadas-para-operar-rutas-en-lima-metropolitana>
 19. Posada C. Aumento continuo del parque automotor, un problema que urge solucionar. Perú: La cámara de comercio;2018,25. Disponible en: https://www.camaralima.org.pe/repositorioaps/0/0/par/posada_816/posada%20816_final_aumento%20continuo%20del%20parque%20automotor.pdf
 20. Mamani Mamani, R. J., Florez, Y., & Mery, R. (2019). Análisis y propuesta de control de exposición a ruido en conductores de transporte urbano de la empresa COTASPA SA Arequipa, 2018.
 21. Seisdedos N. 16 PF-5. 5ta edición. Madrid, España:Tea ediciones S.A.;2000.
 22. Rodríguez LL, C. (2014). Rasgos de personalidad en los estudiantes de la carrera de psicología de una universidad privada. Chiclayo. Universidad Privada Juan Mejía Baca.
 23. Vizcardo V, Wendy G. Adaptación del Inventario de Burnout de Maslach en trabajadores de transporte público de Lima Norte, 2016. Lima: Universidad César Vallejo; 2017.