



Ismael Jordá

El piloto se enfrenta a potenciales estímulos tensionantes que tienen que ver con el desempeño mismo de las funciones que impone el cargo.

De los estresores laborales al estrés

Un estudio realizado entre pilotos chilenos y españoles analiza la incidencia de esta enfermedad entre el colectivo

CARLA AGUIRRE MAS
Especialista en Psicología Social y
Atropología de las Organizaciones
Universidad Santiago de Chile

...Álvaro llevaba días sin poder dormir, el cansancio y las ideas recurrentes de un posible despido lo tenían fatigado y de mal humor. Continuamente le comentaba a su esposa que tenía dolores de espalda y dificultad para respirar, le preocupaba tener que presentarse en unas semanas al control de rigor para renovar la licen-

cia de vuelo en MAE (centro de medicina aeroespacial de Chile). Estaba irascible y huraño, no disfrutaba ya de la compañía de sus amigos ni de su familia. Hacía exactamente tres meses de los atentados en EEUU y la compañía para la cual trabajaba estaba al borde de la quiebra, una empresa multinacional la compraría y por tanto habría reingeniería, ya que el sector industrial estaba en crisis. Se cuestionaba por qué el tipo de contrato que había firmado con la aerolínea xxx..., no le daba garantías a la hora de una fusión o quiebra. Era

más que claro que no pasaría las pruebas médicas si seguía así, ¿Qué pasaría con su familia? ¿Que nueva ruta de vuelo tendría? Su situación no era comparable con la de ningún conocido... todos tenían contratos de acuerdo a la legislación laboral emanada por el Ministerio de Asuntos Laborales...

Este caso ficticio responde a una situación real de muchos pilotos, no solo chilenos, sino también de otros países como España. El instrumento de trabajo de este grupo es su cuer-

po, su persona. Sus habilidades y destrezas están íntimamente ligadas con la estabilidad psicofísica que posean y esta, a su vez, resulta determinada por las condiciones de trabajo.

En España, el estrés laboral es considerado una **enfermedad del trabajo**, y cada año se presentan cientos de licencias médicas que hacen referencia a esta patología¹.

Partiendo de esa base y, siendo el sector de los trabajadores aeronáuticos uno de los más expuestos a estresores laborales, durante el mes de mayo de 2005 se llevó a cabo una **investigación profesional** entre pilotos de avión y helicóptero afiliados a **SEPLA** con base de contrato laboral y licencia activa de vuelo en el territorio español.

El **objetivo** fundamental de dicho estudio fue **identificar los desencadenantes del estrés laboral** (estresor laboral: conjunto estimular presente en el trabajo que con frecuencia produce tensión y otros resultados negativos en la persona²) en este colectivo de trabajadores, mediante una **encuesta** diseñada y validada como instrumento para detectarlos y que se había aplicado en 2002 entre el colectivo de pilotos comerciales de Chile. Así, los resultados obtenidos durante la exploración pudieron contrastarse con los obtenidos en Chile, estableciendo relaciones entre las dimensiones de la variable “estresor laboral” en cada uno de los dos países.

La encuesta utilizada como instrumento surgió de la necesidad de producir y aplicar un **modelo teórico** de generación de estrés laboral que **incorpora tres elementos** básicos: **los antecedentes** del fenómeno, sus **desencadenantes** y las **consecuencias**. Dicho modelo se basa en el enfoque integrador de Peiró, resaltando dicha taxonomía por el hecho de que permite ejercer un equilibrio teórico a la hora de estudiar el estrés laboral.

Como **antecedentes** del estrés laboral destaca el papel clave que juega el

Según un estudio de la Universidad de Manchester, la profesión de piloto comercial se situaría en el tercer lugar de entre las más estresantes

factor humano, ya que para ambas muestras el sexo³ y la profesión de piloto de avión se conjugan como elementos determinantes. En cuanto al sexo, Mingote y colaboradores⁴ plantean que los hombres tienen un estilo de afrontamiento más orientado a la acción mientras que las mujeres destacan por el mayor empleo de estrategias de afrontamiento emocionales.

Como **desencadenantes**, localizamos la presencia de **estímulos tensionantes** de orden **ocupacional** definidos por Peiró⁵ como “un conjunto estimular presente en el trabajo que con frecuencia produce tensión y otros resultados negativos en la persona”. Aquí encontramos las cinco dimensiones propuestas como estresores; *las características propias del trabajo, relación*

familia trabajo, los factores organizacionales, relaciones interpersonales en el trabajo y factores ambientales.

Como **consecuencias** del estrés laboral Peiró⁶ identifica algunos elementos: insatisfacción laboral, falta de compromiso organizacional, enfermedades psicósomáticas, etc.

Las **variables organizacionales** actúan como fuente de **tensión permanente** y la dificultad de los propios sujetos, para conjugar la vida laboral con vías de escape y contención efectivas, nos indican que el trabajo de piloto comercial esta sometido a una fuente permanente de estresores laborales, por sus características propias en cuanto a contenidos y demandas del trabajo y por el medio en el que debe ejecutarse. Esto concuerda con lo descubierto por el Instituto de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Manchester⁷ que plantea una medición de 1 a 10 por medio de una escala, tendente a identificar qué profesiones serían más estresantes. El resultado fue variado, tendiendo a destacar aquellas profesiones en las que los estresores eran de origen laboral. Así, la profesión de piloto comercial estaría en el tercer lugar con una puntuación de 7,5.

En este caso, es posible afirmar, de acuerdo al modelo, que para la muestra representativa seleccionada al azar (72 individuos) más los 37 sujetos seleccionados del mismo modo de entre el círculo de pilotos de Chile, existen potenciales estímulos tensionantes que tienen que ver con el desempeño mismo de las funciones que impone el cargo. Dentro de estos estímulos tensionantes, encontramos más específicamente:

³En ambas muestras la mayoría son de sexo masculino 97% para España y 100% para Chile.

⁴Mingote J y Colaboradores (1998) op.cit.

⁵En Peiró 2000.op.cit.



La ausencia de políticas organizacionales en el orden de la prevención del estrés preocupa a los profesionales del área a nivel internacional.

⁶En Peiró 2000.op.cit.

⁷En Casalnuova B y Col (1994). Por la prevención del estrés en el trabajo. Las estrategias de la OIT. Revista de salud y trabajo 102, páginas 17-23. Madrid.

¹Informe del Instituto Sindical del Trabajo Ambiente y Salud (1999). España.

²En Peiró 2000.op.cit

Modelos de desencadenantes del estrés laboral en pilotos comerciales españoles



● **Características propias del trabajo:** número de despegues y aterrizajes, horas vuelo a la semana, permanencia laboral, horarios de trabajo, complejidad de las funciones...

● **Relación familia trabajo:** falta de horas para planificar el tiempo libre disponible, entre otras.

● **Factores organizacionales:** falta de políticas de salud ocupacional entre las empresas, falta de coordinación de los estamentos empresariales y de los trabajadores para ajustar los requerimientos orientados a la prevención del estrés...

● **Relaciones interpersonales** en el trabajo: los sujetos de la muestra, a la hora de poner en práctica sus habilidades y destrezas profesionales, manifiestan que existe una estrecha relación de estas últimas con el trabajo en equipo, lo que implicaría que unos planes de desarrollo de equipos de trabajo adecuados actuarían como protectores frente al estrés laboral.

● **Factores ambientales:** tamaño inadecuado de los baños, falta de lugar adecuado para el descanso, condiciones climatológicas, etc.

De este modo, la percepción del es-

trés en los sujetos de la muestra nace del desequilibrio entre los esfuerzos realizados y la inexactitud de recursos que la organización facilita para desempeñar y desarrollar las habilidades requeridas.

El cuestionamiento de este enfoque se presenta cuando, a pesar de que se implementan múltiples técnicas para mejorar la seguridad, los sistemas fallan y los errores se presentan con consecuencias desastrosas. Más que en ninguna otra profesión, en el caso de este colectivo laboral nos encontramos con que un **error** del propio piloto o de alguno de los que confían su seguridad en él, se puede traducir en un **coste inmediato**, traducido en la pérdida de vidas humanas.

Al comparar los datos obtenidos entre los dos países sometidos a estudio (Chile y España), encontramos concordancias fundamentales a la hora de afirmar que el **trabajo** de piloto comercial es **altamente estresante** y que dicho efecto tiene fuertes **vinculaciones** con los **factores organizacionales** y con las **demandas propias del puesto**.

Hemos puesto en evidencia los es-

tresores asociados al trabajo en el medio aeronáutico y, si bien sabemos que el 28% de los trabajadores europeos padece estrés⁸, podríamos estimar que muchos profesionales aeronáuticos se encuentran dentro de éste grupo, dado que ocupan el **tercer lugar a nivel mundial** de las profesiones con mayor **exposición** a estresores de orden laboral. Por tanto, debemos estimar que los **costes** asociados a su salud física a lo largo del tiempo, por esa exposición a los estresores, tanto física (afecciones músculo-esqueléticas o a los oídos, entre otras) como psíquica (como por ejemplo ansiedad y depresión), deberían ser **tomados en cuenta** en las estrategias de **gestión empresarial**, tanto en la prevención como en la promoción de la salud personal y grupal. Sólo de ese modo se puede lograr que estos profesionales pongan en práctica sus habilidades con éxito, dado que, si no es así, los costos derivados de un fallo, podrían llegar a ser infinitamente superiores.

Una estimación moderada de los costes que origina el estrés relacionado con el trabajo apunta a unos 20.000 millones de euros anuales en Europa⁹. ¿Cuántos de ellos corresponderán a las organizaciones laborales aeronáuticas? Entre los motivos más

⁸Fundación Europea para la mejora de las condiciones de vida y trabajo (1999).

⁹Cano, A (2002) Epidemiología y costes del estrés laboral. Ed. SEAS. España.

El trabajo de piloto comercial es altamente estresante y dicho efecto tiene fuertes vinculaciones con los factores organizacionales y con las demandas propias del puesto

leves de los costes para las empresas podemos mencionar, por ejemplo, que las personas que se encuentran sometidas a estrés tienden a abandonar el empleo como **respuesta de huida**, lo que determina un alto índice de rotación de personal. Por otra parte, las personas enferman cuando se sienten superadas por las demandas provenientes del ámbito laboral. Esta situación implica cuantiosos gastos, generalmente determinados por crecientes índices de absentismo, baja productividad, accidentes profesionales, aumento del lucro cesante y, lo que es más importante, la incidencia sobre la salud mental y física de los trabajadores que, por muchos motivos, pueden ser recursos humanos valiosos y también escasos para la empresa. La Organización Internacional del Trabajo (OIT)³⁰

³⁰Informe del Comité Mixto OIT-OMS reunido en Ginebra en septiembre de 1984.

Los profesionales que se encuentran sometidos a estrés tienden a abandonar el empleo como respuesta de huida, lo que determina un alto índice de rotación de personal

nos dice del estrés laboral que esta enfermedad es un **peligro para las economías** de los países industrializados y en vías de desarrollo, pues resiente la productividad al afectar a la salud psicofísica de los trabajadores. La OIT agrega una recomendación: las empresas que ayuden a sus empleados a hacer frente al estrés y reorganicen con cuidado el ambiente de trabajo, en función de las aptitudes y las aspiraciones humanas, tienen más posibilidades de lograr ventajas competitivas.

La propuesta de la investigación que aquí expongo parte de una **premis**a: el deseo sentar una **conciencia general** sobre el estrés laboral para el

colectivo de pilotos, dejando un campo abierto para futuras investigaciones que promuevan el desarrollo de técnicas más avanzadas en la superación del estrés laboral. Evidentemente, cualquier intento aislado en esa dirección no es ni será suficiente.

Las principales **limitaciones** del estudio las encontramos en los factores propios del diseño y de la metodología, el difícil acceso a la muestra debido a la negativa de las empresas a realizar la investigación en su seno (lo cual limita las conclusiones) y en el tamaño de la muestra que, aunque significativo en términos estadísticos, es escaso a la hora de establecer generalizaciones más contundentes ❖

Nunca estuvo tan cerca de tener un Audi

Condiciones especiales Sepia

Castellana Wagen
Isla de Java, 1 (Fuencarral) . Tel.: 91 728 54 01 . 28034 Madrid
www.castellanawagen.es
Persona de Contacto: Susana Bendito. Móvil: 607 32 89 65

Audi