



EDUCACIÓN PARA LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTABILIDAD DE LOS CONDUCTORES DE TAXIS DE LA COOPERATIVA SAN FRANCISCO DE MILAGRO

HEALTH EDUCATION AND ACCIDENT PREVENTION FOR TAXI DRIVERS OF THE SAN FRANCISCO DE MILAGRO COOPERATIVE

Fernanda Monserrat Vargas López¹

1* Universidad Estatal de Milagro UNEMI, Milagro, Ecuador.

Email: fernanda.daytana@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-7612-8495>

Recibido: 23/10/2020
Aceptado: 13/01/2021

Como Citar: Vargas López, F. M. (2020). Educación para la salud y prevención de la accidentabilidad.docx. Revista Publicando, 8(28), 85-91. <https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2182>

RESUMEN:

A escala global el incremento masivo de vehículos motorizados, se ha convertido en una de las primordiales amenazas para la salud pública, no son escasas las ciudades donde los accidentes de tráfico vigorizan esta problemática como un tema social crítico. Con el objetivo de proponer un plan de educación para la salud y prevención de la accidentabilidad de los conductores de taxis, se realizó un estudio descriptivo en la cooperativa de taxis San Francisco de Milagro en la ciudad de Guayaquil. Se ha propuesto una estrategia socioeducativa teniendo en cuenta las características personales de la muestra como alternativa para el diseño de políticas de prevención y control de la accidentabilidad.

PALABRAS CLAVE:

Estrategia socioeducativa, salud pública, prevención, accidentabilidad, conductores de taxis.

ABSTRACT:

On a global scale, the massive increase in motorized vehicles has become one of the main threats to public health; there are not few cities where traffic accidents invigorate this problem as a critical social issue. To propose a plan for health education and accident prevention for taxi drivers, a descriptive study was carried out at the San Francisco de Milagro taxi cooperative in Guayaquil. A socio-educational strategy has been proposed considering the personal characteristics of the sample as an alternative for the design of accident prevention and control policies.

KEYWORDS:

Socio-educational strategy, public health, prevention, accident rate, taxi drivers.



INTRODUCCIÓN

El conducir automóviles continuará siempre siendo una tarea hábil que demanda una constante atención para la toma de decisiones rápidas. Las estadísticas internacionales demuestran al alto índice de siniestros que cobran anualmente numerosas vidas (Pérez et al., 2019), sobre este aspecto la Organización Mundial de la Salud (OMS), reconoce que el 48% de defunciones por percances viales son personas de entre 15 y 44 años de edad, por ello esta dificultad es atendida también como un problema de salud pública (OMS, 2018).

A este planteamiento se ha sumado la Organización de las Naciones Unidas (ONU), expresando durante la II Conferencia Global sobre Seguridad Vial efectuada en Brasilia, instó a los Gobiernos a incrementar los esfuerzos para disminuir las 1.2 millones de muertes anuales que provocan los incidentes de tránsito (OPS/OMS, 2015).

Ecuador no escapa a esta problemática, en el país los accidentes de tránsito según el INEC (2017) son estimados la sexta causa de fallecimientos y la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, informó en total 10 329 víctimas de accidentes en 2018, falleciendo un total de 1817 personas, al comparar la situación nacional con el panorama mundial, Castillo y colaboradores (2020) muestran a Ecuador con una tasa promedio de mortalidad de alrededor de 20 percididos semanales, cifra mayor a la observada internacionalmente donde los fallecidos semanales por accidentes alcanza 18 individuos (INEC, 2017; Castillo, Coral y Salazar, 2020).

Además sobre la posibilidad de ocurrencia de un accidente de tránsito, señalaron Castillo y colaboradores (2020) diversos factores que inciden con mayor fuerza, entre ellos se destacan el género y la edad como características individuales de alto peso, asimismo incluyen el estado de las vías y al clima, pero son las conductas de riesgo de los conductores las más importantes determinantes en la ocurrencia de los accidente de tránsito (Castillo et al., 2020).

El servicio de Taxi se comprende como el traslado de terceras personas, desde un lugar a otro pero dentro del ámbito intracantonal, el que es autorizado operativamente a cambio de una contraprestación económica, solamente cuando sea requerido por el pasajero este servicio será excepcionalmente fuera de ese perímetro (Escandòn y Aguirre, 2016). Potencialmente la conducción de los taxis se ha visto como una actividad insalubre, por ello existen fuertes preocupaciones por las condiciones de trabajo de los choferes, su

estado de salud y los hábitos y características personales, entre otros factores importantes que contribuyen a elevar la calidad del servicio (Ledesma et al., 2017).

A esta actividad lucrativa de conducción de taxis, ha visto la aparición de la denominada economía colaborativa, la cual insertó a nuevos prestadores que en ocasiones pugnan con estos operadores regularizados, específicamente casos como Uber o Cabify demuestran y son un paradigma de la economía colaborativa, no exentos a la problemática de normas en el sector del transporte público, para los cuales se les reclaman por parte de los conductores la preceptiva licencia de operación, siendo importante capacitar a todo el que brinde este servicio (Guillén, 2018).

Es importante reconocer que se ha llegado a un estudio centrado inicialmente en las características individuales de los taxistas, información que servirá de base para la promoción de la salud de los conductores como un importante elemento que incide sobre los factores desencadenantes de accidentes de tránsito, razón por la cual se manifestó como objetivo del trabajo, proponer un plan de educación para la salud y prevención de la accidentabilidad de los conductores de taxis, en la cooperativa de taxis San Francisco de Milagro en la ciudad de Guayaquil.

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del trabajo investigativo se realizó un estudio descriptivo transversal y de campo donde fueron contactados los conductores de forma personal en las paradas y sitios de estacionamiento de la cooperativa San Francisco de Milagro, dentro del Cantón Milagros, a los choferes se les explicó y aplicó una encuesta y se les garantizó mantener el anonimato en las respuestas de esta.

El trabajo quedó dividido en dos partes, primeramente, se aplicó un instrumento para la recogida de los datos, realizada entre los meses de julio y noviembre de 2020. Con los resultados de las encuestas se realizó un análisis descriptivo, empleando el programa estadístico SPSS versión 23. Una vez concluida esta fase, se realizó un ciclo de conferencias con los miembros de la cooperativa de taxis.

RESULTADOS

Tal como se ha pensado una de las actividades de mayor peligrosidad en cuanto a factores de riesgos relacionados con su ocupación es la conducción; los resultados del estudio realizado se muestran a continuación en la Tabla 1:



Tabla 1. Características de los conductores

	Variables	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Género	Masculino	67	95,7	95,7	95,7
	Femenino	3	4,3	4,3	100,0
Edad	18 a 40 años	24	34,3	34,3	34,3
	41 a 60 años	35	50,0	50,0	84,3
	Más de 60 años	11	15,7	15,7	100,0
Nivel de Instrucción	Básica	32	45,7	45,7	45,7
	Bachiller	30	42,9	42,9	88,6
	Superior	8	11,4	11,4	100,0

Nota: Elaborado por Autora (Montserrat Vargas López, 2021).

La tabla muestra que el 95.7% de los conductores son de género masculino dato que es generalizado en otros estudios sobre cooperativas de taxis (Andrade y Gonzales, 2020), ya que la representación de la mujer en el universo del taxismo es muy escasa (Pulamarin, 2016).

Sobre este aspecto se ha planteado que las mujeres siendo conductoras tienen en sus vidas menos riesgos de sufrir un accidente, en parte se justifica la afirmación a que manejan una menor cantidad de kilómetros que los hombres, asumen conductas menos arriesgadas y mucho ha tenido que la conducción de vehículos hasta hace pocos años era tarea

casi exclusiva para los hombres (Segura et al., 2009).

También quedó demostrado que el 50% de los taxistas están en el rango de edad entre 41 a 60 años y solamente el 15.7% sobrepasa la edad de 60 años, sin embargo, el 45.7% poseen un nivel de instrucción básica, reafirmando la necesidad de incrementar las capacitaciones sobre seguridad vial, trato al público y autocuidados de la salud, en este sentido Peña y colaboradores (2020), destacaron como factores asociados a problemas para la conducción la edad de los conductores y el menor grado de instrucción (Peña et al., 2020).

Tabla 2. Características de los conductores

Variables		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Tiempo conduciendo	Hasta 5 años	12	17,1	17,1	17,1
	Entre 6 y 20 años	47	67,2	67,2	84,3
	Más de 20 años	11	15,7	15,7	100,0
Fuma	Si	24	34,3	34,3	34,3
	No	46	65,7	65,7	100,0
Consumo de bebidas	Si	47	67,1	67,1	67,1
	No	23	32,9	32,9	100,0
Horas de sueño	Menos de 6 horas	30	42,9	42,9	42,9
	Entre 6 y 8 horas	19	27,1	27,1	70,0
	Más de 8 horas	21	30,0	30,0	100,0

Nota: Elaborado por Autora (Montserrat Vargas López, 2021).



En la Tabla 2 se refleja que el 67.2% de los conductores posee una experiencia de conducción entre 6 y 20 años, sin embargo, el 67,1% posee hábitos de consumo de bebidas alcohólica y un 34.3% les gusta consumir cigarrillos, estos últimos aspectos inciden considerablemente en el deterioro de la salud de los choferes y también en la concentración que deben llevar al conducir, en cuanto al consumo de bebidas alcohólicas y el tabaco, se ha comunicado por varios autores, que es un problema muy frecuente en la población de conductores de taxis, a ello se suma una inadecuada conducta alimentaria, el poco descanso como elementos repetitivos en la evidencia científica (Berrones, 2019).

Es necesario que los conductores cumplan adecuadamente con horas de descanso, el sueño es clave en este factor, el mismo se relaciona con problemas de fatiga al cumplir su labor, pudiendo quedar disminuida las funciones sensorio-motoras y con ello es deficiente el procesamiento de la información quedando degradada la respuesta del conductor ante situaciones de emergencia

Ha sido considerado que la fatiga y la somnolencia poseen diferentes causales y están regidos por mecanismos diferentes, se consideran elementos inextricablemente vinculados en la tarea de manejar con efectos similares sobre el rendimiento de la conducción (Anabalón et al., 2016).

Tabla 3. Características de los conductores

Variables		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Presión arterial	Baja	5	7,1	7,1	7,1
	Normal	39	55,8	55,8	62,9
	Alta	26	37,1	37,1	100,0
Se Automedica	Si	29	41,4	41,4	41,4
Visita al médico	No	41	58,6	58,6	100,0
	1 vez al año	34	48,6	48,6	48,6
	Entre 2 y 3 veces / año	22	31,4	31,4	80,0
	Más de 4 veces / año	14	20,0	20,0	100,0

Nota: Elaborado por Autora (Montserrat Vargas López, 2021).

Para Barrezueta (2020) los choferes profesionales en múltiples ocasiones quedan expuestos a factores psicosociales de riesgo, ya que cumplen extensas jornadas de trabajo, con altas temperaturas, pueden sufrir actitudes ofensivas o discriminatorias para su integridad y moral. Este autor observó en los conductores de su estudio factores como: dolencias músculo esqueléticas, presencia de enfermedades crónicas, hipertensión arterial, diabetes, entre otras y dentro del aspecto psicológico predominaron la tensión, los altos niveles de estrés y la desmotivación (Barrezueta, 2020).

En el resultado se observa que el 37.1 % de los conductores poseen problemas de salud con su presión arterial, manteniendo cifras por encima de los valores normales, esto ha sido corroborado por otros estudios que destacan que los choferes de taxi generalmente tienen un trabajo estresante pero sedentario, además, permanente en estado de tensión, no realizan controles nutricionales y asisten poco a citas o revisiones médicas, lo cual influye en el asentamiento de problemas de salud que pueden tornarse crónicos como hi-

pertensión y enfermedades cardiovasculares (Uzhca y Vergado, 2016).

Los valores mostrados permiten asumir la falta de autocuidado de los encuestados en temas de salud y la repercusión que puede traer en la calidad del servicio que ofrecen. En el futuro inmediato habrá que realizar un mayor número de investigaciones que relacionen las actividades laborales de los conductores de taxis con su perfil patológico y las condiciones de salud-enfermedad; esto permitirá establecer políticas para incrementar la calidad de vida y disminuir los problemas de salud de los conductores.

No se concuerda con lo expresado por Gómez y colaboradores (2019), quienes consideran complicado predecir el éxito de los programas educativos, basados en un cambio radical del comportamiento humano en un corto tiempo para prevenir accidentes, pues son diversas las variables involucradas de índole emocional, cognitivo, motivacional y las que también cambian según el contexto (Gómez et al.,



2019).

Por lo tanto, para el abordaje de esta problemática se definió un programa sobre la educación en salud, la cual ha quedado definida como aquel proceso que proporciona el aprendizaje, así como, el desarrollo de habilidades personales que conducen a la mejora de la sanidad de la población por lo tanto se refuerzan las conductas positivas y se modifican los modos de actuación perjudiciales para la salud (Navarro, 2019).

El plan de capacitación para contribuir con la prevención de la accidentalidad fue previsto con una perspectiva didáctica bien práctica, donde el contenido del programa educativo se dividió en dos temas, el primero vinculado al sistema vial y el segundo dedicado a la educación para la salud de los conductores (Figura 1).

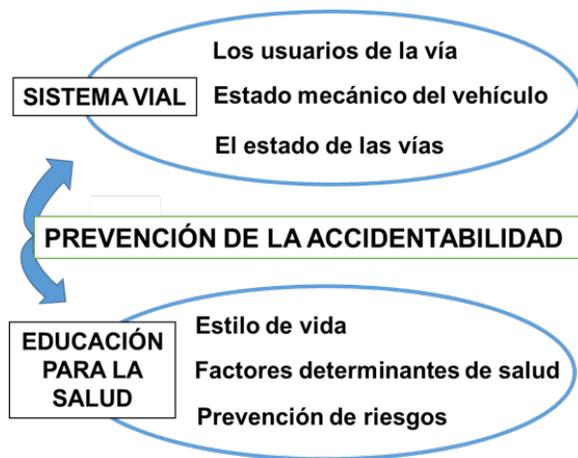


Figura 1. Programa educativo para la prevención de la accidentalidad.

Las conferencias tuvieron una buena acogida entre los participantes, en ellas expusieron los especialistas en temas de vialidad y tránsito, así como, los profesionales sanitarios y de salud laboral, se coincide con lo planteado por Velázquez (2019), autor que resalta el papel de la educación vial como tema más relevante para la disminución de accidentes de tráfico (Velázquez, 2019).

En este contexto se debe apelar a mejorar e incrementar las campañas publicitarias (López, 2019) en favor de medidas preventivas y de seguridad vial. La publicidad móvil ayudará en este sentido. Como concepto ha quedado ligado al tipo de publicidad desarrollada a través de los dispositivos móviles, siendo importante para llegar de forma instantánea con el mensaje publicitario a los potenciales clientes (Carrillo, Vargas y Azogue, 2017).

CONCLUSIONES

Será importante tener presente que, con un riguroso plan de educación para la salud y prevención de la accidentalidad de los conductores de taxis, no es la única vía para reducir la accidentalidad en las carreteras, se impone también una integración de los organismos rectores con responsabilidad legal y administrativa para integrar políticas estratégicas.

La capacitación perenne a los conductores incrementará su nivel de conocimiento, trato al público y contribuye con la prevención de la accidentalidad en nuestras ciudades.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anabalón, H., Masalán, P., Anabalón, C., Arratia, G., & Moraga, M. (2016). Nivel de Fatiga Aguda estimada a través de la aplicación "Access Point" en conductores de la Gran Minería Chilena. *Rev Asoc Esp Espec Med Trab*, 25, 230-239. Retrieved from <http://scielo.isciii.es/pdf/medtra/v25n4/original4.pdf>
- Andrade, J. A., & Gonzales, I. A. (2020). Estudio de los hábitos de conducción aplicado a conductores de vehículos de transporte de mercancías de categoría "N" tipo "CCP" y "CCG" en la ciudad de Cuenca (Bachelor's thesis). Retrieved from <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/19185>
- Barrezueta, A. (2020). Evaluación de los Factores de Riesgos Psicosociales en choferes Profesionales de la Compañía Alonso de Illescas del cantón Esmeraldas, año 2019 (Doctoral dissertation, Ecuador-PUCESE-Maestría Innovación en Gestión de Riesgos, mención Prevención de Riesgos. Retrieved from <https://repositorio.pucese.edu.ec/handle/123456789/2206>
- Berrones, L. D. (2019). Condiciones laborales de las mujeres taxistas de la Ciudad de México. In 6to. Foro de Investigación de la Red de Posgrados en Salud en el Trabajo. Retrieved from <https://revistacuidarte.udes.edu.co/index.php/cuidarte/article/view/1083>
- Carrillo, M. R., Vargas, C. M., & Azogue, L. E. (2017). Creación de un servicio publicitario móvil en bicicleta: Un estudio de factibilidad del emprendimiento ecológico. *Revista Publicando*, 4(12 (2)), 698-710. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/236644066.pdf>
- Castillo, D., Coral, C., & Salazar, Y. (2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Revista Politécnica*, 46(2), 21-28. Retrieved from <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rpolit/v46n2/2477-8990-rpolit-46-02-21.pdf>
- Escandón, M., & Aguirre, J. C. (2016). Caracterización de un Modelo de Gestión para las Cooperativas y Compañías de Taxis del Ecuador: Caso de estudio, Organizaciones de la ciudad de Cuenca. *Revista Economía y Política*, 22(1390). doi: <http://dx.doi.org/10.25097/rep.n22.2015.02%0AEL>
- Gómez, R., Peñaloza, N., & Bastidas, G. (2019). Actitud del docente en estrategias de enseñanza en promoción de la salud en seguridad vial. *Revista Ciencias Pedagógicas e Innovación*, 7(1), 28-35. doi: <http://dx.doi.org/10.26423/rcpi.v7i1.260>
- Guillén, N. A. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *REALA. Nueva Época*, 128-147. doi: <https://doi.org/10.24965/reala.v0i9.10470>
- INEC. (2017). Anuario de Estadísticas de Transporte ANET-2017. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos del Ecuador. Retrieved from https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica_de_Transporte/2017/2017_TRANSPORTE_PRESENTACION.pdf.
- Ledesma, R. D., Poó, F. M., Úngaro, J., López, S. S., Cirese, A. P., Enev, A., ... Tosi, J. D. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Ciencia & Trabajo*, 2(59), 4-10. Retrieved from <https://scielo.conicyt.cl/pdf/cyt/v19n59/0718-2449-cyt-19-59-00113.pdf>
- López, J. (2019). Estrategias de publicidad social. Conyunturas sociales como oportunidad de mejoramiento de valor responsable. Fondo Editorial Universidad Católica Luis Amigó. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/335500557_Estrategias_de_publicidad_social_Coyunturas_sociales_como_oportunidad_de_mejoramiento_de_valor_responsable
- Navarro, A. M. (2019). Programa de educación en la salud y prevención de accidentes de tránsito para mototaxistas en la Ciudad de Montería-Colombia. Retrieved from https://academica-e.unavarra.es/bitstream/handle/2454/33515/Navarro_Doria%2C_Angelica_Maria_TFM.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- OMS. (2018). Accidentes de tránsito. Datos y cifras. Retrieved from <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- OPS/OMS. (2015). Declaración de Brasilia Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015. Retrieved from https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_ES.pdf?ua=1
- Peña, K., Rey de Castro, J., & Talaverano, A. (2020). Factores asociados a somnolencia diurna en conductores de



transporte público de Lima Metropolitana. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública, 36, 629-635. Retrieved from <https://www.scielosp.org/article/rpmesp/2019.v36n4/629-635/>

Pérez, J., Correa, J. C., & González, F. (2019). Metodología para explorar datos abiertos de accidentalidad vial usando Ciencia de Datos : Caso Medellín, 27, 495–509. Retrieved from <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ingeniare/v27n3/0718-3305-ingeniare-27-03-00495.pdf>

Pulamarin, S. E. (2016). Estudio de factibilidad para la creación de una compañía de taxis ejecutivos conducidos por mujeres, para brindar servicio de transporte en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura (Bachelor's thesis). Retrieved from http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/5732/1/02_ICA_1238_TRABAJO_DE_GRADO.pdf

Segura, M. D., Cantón, D., & Castro, C. (2009). Patrones de cambio en la conducción de las mujeres Changing Patterns in Women ' s Driving. International Journal of Psychological Research. ISSN 2011-7922, 2(1), 54–66.

Uzhca, T. K., & Verdugo, M. del P. (2016). Problemas de salud relacionados al estilo de vida de los choferes de taxis de la ciudad de Cuenca 2016. Retrieved from http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/25680/1/PROYECTO_DE_INVESTIGACION.pdf

Velázquez, S. (2019). Las características socioeconómicas y de educación vial en la predicción de accidentes de tráfico. Retrieved from <http://ring.uaq.mx/handle/123456789/1229>