



FACULTAD DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN

**PREVALENCIA DEL DISTRÉS ASOCIADO A CONDICIONES LABORALES EN
CONDUCTORES PROPIETARIOS Y NO PROPIETARIOS DE TAXIS DEL
CANTÓN CHONE Y PUYO**

**Profesor
BERNARDA ESPINOZA**

**Autor (es)
CHRISTIAN OJEDA
MARGINA PEÑARRIETA**

2023

1) TITULO.

PREVALENCIA DEL DISTRÉS ASOCIADO A CONDICIONES LABORALES EN
CONDUCTORES PROPIETARIOS Y NO PROPIETARIOS DE TAXIS DEL
CANTÓN CHONE Y PUYO

2) RESUMEN.

El distrés que pueden llegar a presentar los conductores profesionales de taxis es una ocupación altamente perjudicial para quien lo ejecuta. Sin un buen manejo de regulaciones de las compañías en las que se prestan los servicios. Debido a sus diferentes escenarios y amenazas representan un alto riesgo para la salud. El objetivo de esta investigación fue determinar la prevalencia del distrés asociado a las condiciones laborales de conductores propietarios y no propietarios de taxis.

El presente estudio se realizó de tipo observacional de corte transversal. Se incluyó una muestra de 120 conductores de taxi pertenecientes a distintas ciudades de la Costa, Sierra y Oriente. Como instrumentos seleccionados para nuestra muestra, la recolección y la determinación de datos se utilizó el Cuestionario General de Salud (GHQ-12), por lo que se tomó la muestra de manera virtual y la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo la cual evaluó los aspectos sociodemográficos y condiciones laborales de los encuestados. Con el cual evaluamos distrés asociado a los conductores profesionales.

Con la presente investigación, la prevalencia del distrés fue 69.09% en los conductores propietarios y no propietarios de taxis del cantón Chone, y Puyo, relacionado con su dependencia laboral. como recomendación implementación de medidas cautelares y preventivas en los trabajadores del transporte público para evitar el desarrollo de secuelas negativas en la salud de los conductores.

ABSTRACT

The distress that professional taxi drivers can present is a highly detrimental occupation for those who run it. Without a good management of regulations of the companies in which the services are provided. Due to their different scenarios and threats, they represent a high risk to health. The objective of this research was to determine the prevalence of distress associated with the working conditions of drivers who own and do not own taxis.

The present study was carried out as an observational cross-sectional study. A sample of 100 taxi drivers belonging to the Puyo and Chone cantons was included. As instruments selected for our sample, the collection and determination of data, the standardized questionnaire (GHQ12) and the National Survey of Working Conditions were used, which evaluated the sociodemographic aspects and working conditions of the respondents. With which we evaluate distress associated with professional drivers.

With the present investigation, the prevalence of distress was 69.09% in drivers who owned and did not own taxis in the Chone and Puyo cantons, related to their work dependency. as a recommendation, implementation of precautionary and preventive measures in public transport workers to avoid the development of negative sequelae in the health of drivers.

3) INTRODUCCION

De acuerdo con la definición de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2016), el estrés se refiere a una respuesta tanto física como emocional que puede ser perjudicial para una persona. Esta respuesta se produce cuando hay una falta de concordancia entre la palabra estrés proviene del término griego STRINGERE, cuyo significado es provocar tensión, esta palabra se consolidó gracias al estudio del Dr. Hans Selye en 1935. La Organización Mundial de la Salud (OMS) define al estrés como un “Estado de preocupación o tensión mental causado por una situación difícil”. Actualmente la misma organización conjuntamente con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) declararon que el estrés es la epidemia del siglo XXI (Iniasta, s.f).

El estrés se considera una respuesta natural del ser humano que le permite actuar ante situaciones que amenazan su vida, es decir es una respuesta adaptativa cuyo manejo y resultado depende del medio externo y del manejo del ser humano ante este, es decir del manejo de este de manera interna.

Existen una multitud de factores que provocan estrés, pueden ser tanto internos como externos, a todos estos factores se les denomina estresores. Los estresores son estímulos que, ante su presencia, dan como resultado un estado de estrés. Estos estímulos se pueden producir en cualquier ámbito de la vida del ser humano, por ejemplo, puede ser en el ámbito académico, laboral, familiar, económico y social.

Actualmente se ha clasificado el estrés en dos: el eutrés y el distrés. El distrés se produce cuando el organismo no responde correctamente o responde de forma exagerada ante los estresores, la respuesta se puede producir tanto física, fisiológica como psicológica. La característica distintiva de este tipo de estrés es

que la respuesta es no adaptativa y no ayuda en el progreso del ser humano (Iniasta, s.f).

Los efectos del estrés sobre la salud en general se llevan estudiando por más de 50 años. El ser humano puede verse afectado en varias áreas de su vida, como en las funciones cognitivas, especialmente la memoria, atención y aprendizaje, funciones indispensables para el desarrollo de una vida sana y feliz. Más allá de la cognición, el estrés afecta al ser humano desde el sistema inmunológico hasta de forma física y psicológica.

La memoria cuya definición es “La capacidad de recordar” puede ser dividida entre memoria de corto plazo y de largo plazo. La memoria de corto plazo está comandada por los lóbulos frontal y parietal y la de largo plazo está relacionada con procesos mayores y con otras estructuras del cerebro como el hipocampo. Estudios han evidenciado que el estrés produce cambios estructurales en el hipocampo como atrofia y disminución del número de neuronas lo que afecta a la memoria espacial.

Se ha demostrado que las personas que sufren estrés presentan un sistema inmunológico deteriorado por lo que tienen mayor probabilidad de padecer enfermedades e incluso aumentar su frecuencia de presentación. Estudios han evidenciado que el estrés es capaz de suprimir la acción de los linfocitos T y linfocitos “Natural Killer”, cuya acción es indispensable para eliminar el crecimiento de células anómalas que pueden terminar en la formación de tumores (Yaribeygi, 2017).

El sistema cardiovascular también se ve afectado por el estrés agudo o crónico, ya que el estrés se relaciona con la activación anómala del sistema nervioso autónomo cuyas funciones principales de este sistema son la regulación de la presión arterial y de la frecuencia cardíaca. La estimulación atípica del sistema nervioso simpático puede conllevar a la acumulación de lípidos en la sangre,

trastornos de la coagulación, cambios vasculares e incluso aterogénesis (Yaribeygi, 2017).

El estrés afecta negativamente al sistema gastrointestinal principalmente al tema relacionado con la nutrición, debido a que el estrés puede reducir el apetito de la persona que lo sufre. El estrés se relaciona con activación de conexiones entre este sistema y el cerebro lo que da como resultado cambios en la absorción de agua y nutrientes como en la motilidad gastrointestinal, especialmente la motilidad colónica, finalmente se relaciona con enfermedades inflamatorias y úlceras pépticas (Yaribeygi, 2017).

En el ámbito laboral el estrés no solo afecta al ser humano como una unidad funcional si no que sus efectos van más allá de esto, ya que llega a afectar la economía individual, familiar y de un país, por lo que es un padecimiento que se debe tomar en cuenta para su prevención y manejo temprano. la cultura organizacional de una empresa y las demandas que se hacen al trabajador. En resumen, el estrés es un problema que puede ser causado por la discrepancia entre las expectativas del trabajador y las exigencias de su entorno laboral.

Basándose en lo expuesto anteriormente, se puede concluir que el estrés se manifiesta cuando las exigencias laborales no están en consonancia con las habilidades y aptitudes del individuo, lo que puede suceder en diversas circunstancias. Sin embargo, este tipo de situaciones pueden poner de manifiesto la capacidad del individuo para enfrentarlas, tal como lo señala la (Organización Internacional de la Salud, 2004). Es decir, el estrés es una respuesta a las demandas profesionales que no se ajustan a las habilidades del individuo, pero puede ser una oportunidad para demostrar su capacidad de afrontamiento.

De acuerdo con estudios realizados por la Organización Internacional del Trabajo (2016), se ha establecido que existe una notable disparidad en los niveles de estrés laboral entre países desarrollados e industrializados. Según estimaciones

de la Organización Mundial de la Salud, en los países desarrollados e industrializados, los niveles de estrés laboral oscilan entre el 5% y el 10%, y entre el 20% y el 50%, respectivamente. Por lo tanto, los países industrializados presentan niveles significativamente más altos de estrés laboral en comparación con los países desarrollados.

Aunque las estimaciones porcentuales del estrés laboral varían a nivel internacional, todas coinciden en que las condiciones de empleo, los salarios, el acoso y los movimientos repetitivos pueden ser causas de reacciones emocionales y psicosociales negativas. Por esta razón, la OIT y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han trabajado juntas para realizar cambios concretos y específicos destinados a mejorar la salud mental en el entorno laboral (Organización Internacional del Trabajo, 2022). Es así que, la OIT y la OMS están trabajando juntas para abordar los factores que contribuyen al estrés laboral y mejorar la salud mental en el lugar de trabajo.

Según un estudio realizado por (Mejia et al., 2019), en Latinoamérica, Venezuela (63%) es el país con la tasa más alta de estrés laboral, Colombia presenta la tasa más baja de estrés laboral relacionado con el trabajo, con un 26% (p 207). Es decir, el estudio antes mencionado indica que Venezuela presenta una tasa de estrés laboral más altas en comparación con Colombia, que tiene la tasa más baja de estrés laboral relacionado con el trabajo en Latinoamérica.

El transporte público es un servicio que ha estado presente en todo el mundo durante mucho tiempo. El origen del servicio de taxis se remonta a la Antigua Roma, donde se alquilaban vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida, según varios autores de la época. En el año 1640, se estableció la primera empresa de taxis en París, que ofrecía el uso de un carruaje a cambio de una tarifa por su viaje. La empresa se hizo muy popular y para el año 1703, la policía de París ya había implementado regulaciones como el número de matrícula y licencia de circulación para los taxis, como se detalla en un informe de (Radio taxi Valencia,

2018). Por lo tanto, el servicio de taxis ha existido desde la Antigua Roma y ha evolucionado a lo largo de los siglos, con la implementación de regulaciones por parte de las autoridades para garantizar la seguridad y calidad del servicio.

Es evidente que el negocio de los taxis en Los Ángeles experimentó una transformación entre 1976 y 1984, como señala Blasi y Leavitt (2006). Durante este período, el sector de los taxis amarillos se encontraba en crisis y surgieron dos nuevas cooperativas de taxistas sin fines de lucro: UITD e ITOA. Estas nuevas empresas surgieron como una respuesta a la necesidad de un cambio en la industria de los taxis y para satisfacer las necesidades de los taxistas y los usuarios. Con la creación de estas cooperativas, los conductores de taxi pudieron unirse y trabajar juntos para mejorar sus condiciones laborales y la calidad del servicio que ofrecían.

Por lo que en Ecuador puede establecerse un porcentaje del Ecuador (54%) de estrés laboral.

“La Agencia Nacional de Tránsito es la entidad encargada de regular lo dispuesto por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, normativa específica para las directrices de este tipo de actividad” (Agencia Nacional de Tránsito, 2018). Es decir, La regulación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial en cuanto a las directrices del transporte corresponde a la Agencia Nacional de Tránsito, entidad designada para esta tarea específica.

En la provincia de Manabí, específicamente en la ciudad de Chone, operan diversas cooperativas que ofrecen servicios de transporte público, enfocándose en el servicio de taxis para el transporte urbano. Este servicio es prestado por individuos que cumplen con los requisitos establecidos por la Ley del Ejercicio Profesional de Choferes Profesionales.

La normativa ecuatoriana exige que, para poder ejercer como conductor profesional, se debe haber obtenido el título correspondiente en una autoescuela que haya sido aprobada legalmente por el gobierno federal. Además, se debe ser

parte de la Federación de Conductores Expertos del Ecuador y poseer una licencia de conducir que se ajuste a alguna de las categorías técnicas establecidas. Si se ha obtenido un título de conductor profesional en otro lugar, este deberá ser actualizado de acuerdo con las leyes en vigencia en Ecuador. (Teran Sevilla, 2022, p. 1)

Según la definición de (ISO 45001, 2019), el riesgo “es un efecto de incertidumbre. Entonces, si bien un peligro es la parte de su proceso que podría afectar potencialmente el bienestar de sus trabajadores, el riesgo es la probabilidad de que ocurra un daño” Es decir, si bien el peligro es una parte del proceso que tiene el potencial de afectar el bienestar de los trabajadores, el riesgo representa la posibilidad de que dicho daño realmente ocurra. En este sentido, es importante destacar que la gestión de riesgos en el ámbito laboral implica la identificación, evaluación y control de estos efectos inciertos, con el objetivo de garantizar la seguridad y salud de los trabajadores en el entorno laboral. En contraste, el Ministerio del Trabajo de Ecuador (Ministerio de Seguridad y Salud en el trabajo, 2020) establece que el riesgo laboral se refiere a la posibilidad de que la exposición a las condiciones ambientales en el entorno laboral pueda causar algún tipo de afectación en los colaboradores. En este sentido, es fundamental que se evalúen y consideren los riesgos específicos de cada puesto y grupo de trabajo en función del entorno laboral, ya que estos factores son determinantes en la probabilidad de ocurrencia de un accidente o enfermedad relacionada con el trabajo. De esta forma, se pueden implementar medidas de prevención y control que contribuyan a garantizar la seguridad y salud de los trabajadores.

El artículo 326, literal 5 de la Constitución de la República del Ecuador (2008), establece que toda persona tiene derecho a realizar sus labores en un ambiente adecuado y favorable que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar. Con el fin de garantizar estos derechos, se han creado leyes y reglamentos que buscan ayudar a los trabajadores a desarrollar sus actividades en un entorno adecuado. Sin embargo, algunas instituciones no cumplen con la legalidad al ignorar los riesgos psicosociales que pueden afectar la salud de los

trabajadores en el entorno laboral. Es importante tener en cuenta que, incluso en entornos laborales similares, pueden existir diferentes niveles de riesgo, y que distintos trabajos pueden implicar igualdad en los niveles de exposición, como señala la (Organización Mundial de la Salud., 2020, p. 2).

Los conductores profesionales, como los taxistas, enfrentan diversos riesgos psicosociales en su trabajo, incluyendo una fuerte presión por parte de las cooperativas y usuarios. Según Havârneanu et al. (2019), la competencia por recoger pasajeros puede generar conflictos constantes entre los compañeros, independientemente de su experiencia laboral, ya que los ingresos de los taxistas dependen del número de pasajeros que puedan recoger. Por otra parte, la informalidad laboral es un problema creciente en este sector, especialmente en aquellos que trabajan como choferes de taxis y que, además de trabajar de forma independiente, no siempre son dueños de los vehículos y, con cierta regularidad, carecen de la licencia correspondiente (Wang PC, 2014).

En la caracterización del trabajo de los taxistas, se utiliza la clasificación del mercado laboral que distingue entre trabajo asalariado y por cuenta propia. El trabajo asalariado se refiere a aquel sin regulaciones que brinden protección a los trabajadores, lo que se traduce en bajos salarios, falta de beneficios y falta de seguridad laboral (Marín, Carrillo, & Torres, 2020). En este sentido, Gany et al. (2016) señalan que los taxistas a menudo no tienen acceso a aportes jubilatorios, cobertura médica o representación sindical, ya que no cuentan con un empleador que les brinde esos beneficios. Su remuneración depende de la cantidad de viajes realizados y se ve afectada por los costos de mantenimiento del vehículo.

Según Robalino & Zerda (2018), los resultados del análisis indicaron que los conductores de taxis se sienten insatisfechos con su situación de falta de afiliación sindical y el proceso contractual actual. También expresaron que el control administrativo en este tema es insuficiente y que no tienen tiempo durante sus jornadas para tomar descansos activos, y además, carecen de formación

profesional para su desarrollo personal. Por lo tanto, es fundamental investigar el estrés en los conductores de taxis, ya que tiene un impacto directo en la conservación de su salud.

La OIT destaca que a pesar de que existen trabajadores por cuenta propia, estos aún están directamente relacionados con organizaciones o empresas relacionadas con el mismo objetivo. Esta situación es común en los conductores de taxi y en los servicios de entrega, según lo mencionado por (Hunter & Leslie, 2018, pág. 3). Además, Schneider et al. (2011) señalan que el sector del transporte terrestre tiene una mayor asociación con el estrés laboral en comparación con otros sectores económicos, con un porcentaje de 33,3% versus 23,7%, respectivamente, según un análisis comparativo (pág.198).

De acuerdo con Blasi y Leavitt (2006), los conductores de taxi en la ciudad de Los Ángeles enfrentan una fuente de estrés única en comparación con otros conductores, debido a la frecuencia de incidentes violentos que experimentan. Según un estudio, más del 36% de los conductores de taxi en esta ciudad han sido objeto de insultos racistas mientras trabajan, mientras que el 24% ha sufrido ataques físicos o amenazas de daño físico. Además, se encontró que el 30% de estos ataques resultaron en lesiones para el conductor (p. 35). Esto destaca la importancia de abordar la seguridad y el bienestar de los conductores de taxi como una cuestión crítica.

En su estudio, Canto M. (2018) estableció una correlación entre el nivel de estrés y el desempeño laboral de los conductores. Los resultados indicaron que el 57.9% de los conductores experimentó un nivel moderado de estrés en su trabajo, mientras que el 44.4% realizó sus tareas con un nivel de estrés moderado. Solo el 3% de los conductores enfrentó un nivel muy alto de estrés. Además, el estudio demostró que aquellos conductores que experimentaron niveles muy altos de estrés también tuvieron niveles muy bajos de rendimiento laboral, lo que representó solo el 1.5% de los participantes.

Los conductores profesionales se enfrentan a una serie de riesgos psicosociales, como la exposición a diversas fuentes de estrés en su entorno laboral, lo que puede llevar a sufrir estrés agudo o crónico. Por lo tanto, es importante medir los niveles de estrés en esta población para prevenir o reducir futuras enfermedades que puedan afectar a los trabajadores y tener un impacto negativo en su motivación, producción y seguridad laboral, lo que a su vez puede disminuir la probabilidad de éxito de las organizaciones para las que trabajan en un mercado competitivo. El objetivo de este estudio es determinar la prevalencia del estrés asociado a las condiciones laborales en conductores propietarios, con conductores no propietarios de taxis.

Para describir y diagnosticar la situación laboral del día y de la semana, es importante conocer las condiciones de contrato de un taxista, riesgo para la salud y condiciones de seguridad (Moller, 2006). Estudios han demostrado que debido a sus condiciones de trabajo, poca flexibilidad, inseguridad del empleo, trabajo informal y poco remunerado puede afectar su parte laboral, vida y salud. También se menciona que la inseguridad en trabajo es otro factor alto, por la incertidumbre de horas de trabajo, empleos potenciales, incapacidad para acceder a protección social y los beneficios asociados con el empleo. lo que no permite planificar a futuro (Organización Internacional del Trabajo, 2016).

Define Murray, et al. (2019) “La falta de sueño fue el segundo problema de salud ocupacional más citado y con frecuencia se relacionó con las largas horas de trabajo” (pág. 328). Mediante la tarea diseñada por Broughton et al. (2003) los taxistas tienden a conducir cuando están cansados, bajo presión de tiempo y durante actividades de distracción en el automóvil, como hablar por teléfono. “Los conductores informaron de desincentivos para mantenerse hidratados debido a los desafíos de localizar los baños públicos y la incapacidad de estar lejos de sus taxis” (pág. 328). Además, el estrés del conductor es causado por desequilibrios, como fallas mecánicas, presión del cliente, fatiga entre otros. (Abanto y otros, 2020).

Según Murray et al. (2019) contribuye a que trabajar entre 12 o más horas al día, 6 días a la semana aumentan los niveles de estrés. Debido a la falta de ingreso en los taxistas tienden a trabajar horas extras convirtiendo su jornada laboral cansada. Todo lo mencionado tiene como repercusión la disminución de sus horas de descanso de calidad, disminución de la comunicación con amigos y familiares provocando trastornos musculoesqueléticos y problemas psicosomáticos Bulduk et al. (2014). No obstante más horas al volante no siempre significan mayores ingresos, ya que hay que tener en cuenta el costo de la gasolina, los repuestos, el desgaste del vehículo y las comidas (Rosales y otros, 2018).

Las definiciones de metas y objetivos deben corresponder a estimaciones de la probabilidad de alcanzarlo realmente, lo que se trata de identificar requisitos que representen desafíos reales. La meta es alcanzable, aunque se requiere un esfuerzo adicional (Neffa, 2015). Estos autores Piñar & Fernández ,(2014). Mencionan que la inteligencia emocional se relaciona en gran medida con el estrés laboral debido a que las personas que experimentan altos niveles de estrés lo hacen por tener poca comprensión y control de sus emociones. Otro autor resalta, que una mayor inteligencia emocional no ayuda a tener menos situaciones estresantes en nuestra vida cotidiana (Goleman, 2018).

La falta de supervisión médica periódica es un fenómeno particularmente negativo, ya que los conductores enfrentan la posibilidad de una serie de condiciones físicas y mentales significativas Ledesma et al. (2017). Es importante destacar que, en Chicago, mediante el estudio de Apantaku et al. (2012). A pesar de que solo un 30% de los taxistas tienen seguro médico, el 86% reciben valoraciones médicas. Esto puede deberse a que los taxistas de Chicago deben pasar un examen médico como condición para obtener una licencia para conducir un taxi. Es fundamental que los conductores acudan a valoraciones de salud, debido a que su trabajo tiene un vínculo con la fatiga y obesidad por las largas horas que pasan los conductores en carretera. (Wiegand y otros, 2009).

Los autores Gany et al. (2013) reportan que los choferes registran un alto riesgo de ECV por el estrés relacionado por las condiciones laborales, como la mala alimentación, sedentarismo y pocos controles de su salud. Los taxistas se caracterizan por mayor predisposición a los siguientes factores diabetes mellitus, hipertensión y obesidad Kurosaka et al. (2000). “Otros problemas de salud planteados por los participantes fueron la deshidratación y el riesgo de enfermedad renal” Murray et al. (2019). (pág. 328).

Muy comúnmente se piensa que el dueño del taxi lo renta al taxista a cambio de una cuota diaria que debe pagarle por usar el automóvil. Los mismos taxistas muchas veces piensan lo mismo y esa relación la llevan por años en esa forma con el dueño del vehículo. Es decir, de esa manera no hay trabajador, tampoco patrón, ni las obligaciones correspondientes (Dávalos, 2019).

Organización Internacional del Trabajo menciona que la inseguridad en trabajo es otro factor alto, por la incertidumbre de horas de trabajo, empleados potenciales, incapacidad para acceder a protección social y los beneficios asociados con el empleo. lo que no permite planificar a futuro (2016). Aunque la mayoría de empresas no contratan a sus conductores, algunas empresas se esfuerzan por garantizar la seguridad y comodidad tanto de los propietarios como de los taxistas en sus instalaciones. (Martínez, 2015).

4) METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

I. TIPO Y DISEÑO DE ESTUDIO

El estudio se realizó de manera observacional, de corte transversal. El presente tipo de estudio tuvo importancia debido a que se requería estimar la prevalencia de estrés en conductores de una unidad de taxi pertenecientes a las compañías de transporte ubicadas en las ciudades de Puyo y Chone respectivamente con un total de 120 participantes. Para el proceso fue incluido sobre la selección de la población como conductores de unidades de taxi que cuente con licencia tipo E, conductores que tengan una edad de entre 18 a 65 años,

conductores que conduzcan su unidad de taxi al menos 4 horas al día (media jornada), conductores propietarios de la unidad de taxi y conductores no propietarios de la unidad de taxi. En el presente estudio se excluyó a conductores que tengan un diagnóstico previo de patologías psiquiátricas, participantes los cuales no hayan completado a cabalidad las encuestas.

II. INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN Y RECOLECCIÓN DE LA MUESTRA

Para la recolección de la muestra los participantes se realizó un cuestionario en línea, el mismo que presentó 19 preguntas. Las preguntas fueron seleccionadas de cuestionarios validados. Se realizó el cuestionario para valoración de condiciones laborales, sociodemográficas. Se utilizó la encuesta de la tercera edición del Cuestionario GHQ-12 para estrés, Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (España, Europa) principales según el tipo de síntomas de estrés: Intelectuales y laborales, psicoemocionales los cuales se haya presentado.

III. CONTROL DE CALIDAD DE LOS DATOS

El tiempo aproximado de aplicación del cuestionario fue de 10 minutos por persona, considerando las posibles limitaciones que se puedan presentar como falta de entendimiento a las preguntas y el rechazo a responder las preguntas, por ende, se instruyó en el correcto llenado de las encuestas. La muestra fue recolectada de forma online.

IV. ASPECTOS ÉTICOS

Durante la recolección de la muestra es importante que los participantes conozcan los principios éticos y los objetivos del presente estudio. Es por eso, que al inicio de la encuesta se solicitó a los participantes la aceptación de los parámetros, para hacer uso de la información que proporcionaron de forma anónima y solamente con fines académicos e investigativos, sin embargo, fue un estudio de bajo riesgo.

V. PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Para llevar a cabo el procesamiento de la información y análisis de los resultados, en el presente estudio se utilizó el software EpiInfo (version.7.2) del CDC (Center for Disease Control and Prevention de Atlanta) por sus siglas en inglés. En el análisis descriptivo se calculó frecuencias absolutas y relativas para variables cualitativas. El análisis bivariado se realizó con la prueba de chi-cuadrado. También se realizará, modelos de regresión logística crudos y ajustados.

VI. Análisis de resultados

Análisis descriptivo comparativo de las variables entre taxistas propietarios y no propietarios

A continuación, se presenta el análisis descriptivo comparativo de cada una de las variables en función de la variable de exposición (taxistas propietarios y no propietarios), quienes a su vez representan los dos grupos de contraste:

Tabla 1. Análisis descriptivo comparativo de las variables entre taxistas propietarios y no propietarios.

	Valores perdidos	Taxista No Propietario (N=69)		Taxista Propietario (N=50)		p-valor (χ^2)
		n	%	n	%	
Sexo						
Masculino	1	62	91.18	45	90.00	0.99 ^a
Femenino		6	8.82	5	10.00	
Edad						
Menos que 20 años	1	8	11.59	0	0.00	< 0.01 ^a
20-29 años		26	37.68	6	12.24	
30-39 años		18	26.09	12	24.49	
40-49 años		13	18.84	19	38.78	
50 años o más que 50 años		4	5.80	12	24.49	
Región						
Costa	1	12	17.39	18	36.73	0.05 ^a
Sierra		11	15.94	7	14.29	
Oriente		46	66.67	24	48.98	
Estado civil						

	Valores perdidos		Taxista No Propietario (N=69)		Taxista Propietario (N=50)		p-valor (χ^2)
			n	%	n	%	
Casado/a	2		11	16.42	30	60.00	< 0.01 ^a
Unión Libre			33	49.25	8	16.00	
Soltero/a			13	19.40	7	14.00	
Divorciado/a			8	11.94	3	6.00	
Viudo/a			2	2.99	2	4.00	
Nivel educacional							
Educación Secundaria / Media completa			29	42.03	23	46.00	0.01 ^a
Educación Secundaria / Media incompleta			17	24.64	5	10.00	
Educación Superior (No Universitaria /Universitaria / Universitaria de Postgrado)			9	13.04	18	36.00	
Educación Básica / Primaria completa o incompleta	1		13	18.84	4	8.00	
Ninguno / sin educación			1	1.45	0	0.00	
Trabajos remunerados diferentes							
1	2		56	81.16	39	81.25	0.64 ^a
2			12	17.39	7	14.58	
3			1	1.45	2	4.17	
Tiempo de labores como taxista							
Menos de 1 año			20	28.99	3	6.00	< 0.01 ^a
1-5 años			44	63.77	19	38.00	
De 6 años en adelante			5	7.25	28	56.00	
Tipo de relación laboral							
Sin contrato			37	53.62	3	6.00	< 0.01 ^a
Autónomo sin empleados o propietario del negocio con empleados			1	1.45	41	82.00	
Como asalariado con contrato fijo o contrato temporal			31	44.93	6	12.00	
Seguridad continuidad laboral							
Baja	2		25	36.23	3	6.25	< 0.01 ^a
Media			41	59.42	19	39.58	
Alta			3	4.35	26	54.17	
Jornada laboral							
En turnos (rotativos día-noche)	3		27	39.71	12	25.00	0.04 ^a
Sólo diurno (de día)			28	41.18	32	66.67	
Sólo nocturno (de noche)			11	16.18	3	6.25	

	Valores perdidos	Taxista No Propietario (N=69)		Taxista Propietario (N=50)		p-valor (χ^2)
		n	%	n	%	
En turnos por ciclos (Días de trabajo y descanso trabaja 10 x 5 de descanso, 7x7, 4x4, 20x10) (Jornada excepcional)		2	2.94	1	2.08	
Horario de trabajo se adapta a compromisos sociales/familiares						
Nada bien	1	11	15.94	4	8.16	0.03
No muy bien		24	34.78	13	26.53	
Bien		28	40.58	18	36.73	
Muy bien		6	8.70	14	28.57	
Estado de salud						
Mala		6	8.70	2	4.00	0.55 ^a
Regular		8	11.59	9	18.00	
Buena		25	36.23	19	38.00	
Muy buena		25	36.23	14	28.00	
Excelente		5	7.25	6	12.00	
Sufrido lesión en el trabajo						
No		28	40.58	36	72.00	< 0.01
Sí y no le hizo perder días de trabajo		29	42.03	6	12.00	
Sí y le hizo perder (ausentarse de su trabajo) al menos un día además del día en que ocurrió el accidente		12	17.39	8	16.00	
GHQ-12 Distrés						
Distrés No	9	11	17.19	23	50.00	< 0.01
Distrés Sí		53	82.81	23	50.00	
Violencia						
Violencia No		54	78.26	43	86.00	0.4
Violencia Sí		15	21.74	7	14.00	

Características	Valores perdidos	Taxista No propietario (N=69)		Taxista Propietario (N=50)		p-valor (t-Student)
		Media	DE	Media	DE	
Horas de trabajo reales semanales (h)	2	48.40	13.56	49.47	16.82	0.7
Tiempo de traslado de casa al trabajo (min)	5	18.69	10.53	11.45	8.88	< 0.01

Nota: ^a. Evaluado con la prueba de Fisher.
DE Desviación estándar.

De acuerdo a los resultados de la encuesta GHQ-12 (Tabla 1) y con relación a los grupos de contraste, la cantidad de taxistas no propietarios de los vehículos

fue de 69 individuos (57.98%) y de propietarios 50 (42.02%), existiendo también una persona que participó en la encuesta, pero que no dio a conocer el grupo al que pertenece. Con respecto a las variables sociodemográficas, los taxistas en su mayoría se encuentran en los rangos etarios de 20 a 49 años, existiendo una asociación estadística significativa (p -valor < 0.01) en la proporción de propietarios o no propietarios según la edad, siendo que las personas de mayor edad suelen ser propietarios de los vehículos. La mayoría de propietarios de taxis son casados y los no propietarios se encuentran en unión libre, con una asociación significativa (p -valor < 0.01) en la proporción de ambos grupos según sea su estado civil. La mayoría de encuestados poseen un nivel de educación secundaria completa o incompleta; siendo que los propietarios tienen un nivel educacional más alto que los no propietarios (p -valor = 0.01).

La gran mayoría de los taxistas encuestados fueron hombres ($\geq 90\%$, en ambos grupos de contraste), predominando la cantidad de residentes en el Oriente. Aproximadamente cuatro de cada cinco taxistas cuentan con un solo trabajo remunerado. Sin embargo, no existe asociación estadística significativa (p -valor > 0.05) entre estas variables y los dos grupos de taxistas.

Por otra parte, con respecto a las condiciones laborales, predomina la cantidad de taxistas que han ejercido su trabajo entre 1 y 5 años, existiendo diferencias significativas entre ambos grupos de contraste (p -valor < 0.01); la mayoría de no propietarios tienen entre 1 y 5 años de labores y los propietarios 6 o más años. Un 53.6% de taxistas no propietarios realizan sus actividades sin un contrato laboral y un 82% de taxistas propietarios lo hacen en condición de autónomos con o sin empleados, siendo significativamente diferentes (p -valor < 0.01) entre ambos grupos. Los taxistas no propietarios tienden a tener una seguridad media acerca de su continuidad laboral, mientras que los propietarios una seguridad alta, con diferencia significativa entre ambos grupos (p -valor < 0.01).

La proporción más representativa de taxistas no propietarios laboran en turnos (rotativos día-noche) o solo de día, en tanto que la mayor parte de los propietarios trabajan solo en horario diurno, con diferencia significativa entre ambos grupos (p -valor = 0.04). Los taxistas no propietarios tienen una opinión dividida respecto a que su horario de trabajo se adapta o no a los compromisos sociales y familiares, en tanto que los taxistas propietarios en su mayoría consideran que el horario sí permite que asistan a compromisos sociales y familiares, con diferencia significativa entre ambos grupos (p -valor = 0.03). La mayor parte de taxistas no propietarios han sufrido lesiones en el trabajo que les ha impedido laborar algunos días, en tanto que la mayor parte de los propietarios no han sufrido lesiones, con diferencia significativa en ambos grupos (p -valor < 0.01). Existe también diferencia significativa en el tiempo que les toma a los taxistas el traslado de la casa al trabajo (p -valor < 0.01), siendo que los no propietarios tardan una media de 18.69 minutos y los propietarios 11.45 minutos. La cantidad media aproximada de horas de trabajo semanales en ambos grupos de taxistas es de 49 h semanales, sin asociación estadística significativa (p -valor = 0.70).

Aproximadamente dos de cada tres taxistas de ambos grupos perciben que su estado de salud es bueno o muy bueno. No obstante, los taxistas no propietarios en su gran mayoría (82.81%) presentan indicios de tener distrés, versus la mitad de los propietarios (50%); siendo significativamente diferente la proporción en ambos grupos (p -valor < 0.01). Finalmente, la mayoría de taxistas no propietarios y propietarios admiten que no han sufrido violencia en su lugar de trabajo (78.26 y 86%, respectivamente); sin diferencias significativas entre grupos (p -valor = 0.40).

Prevalencia de distrés en las categorías de las variables

A continuación, se presenta el análisis de la prevalencia de distrés en cada una de las categorías de las variables:

Tabla 2. Prevalencia de distrés en las categorías de las variables.

Categorías	Valores perdidos	Distrés Sí (N=76)		p-valor (χ^2)
		n	%	
Sexo				
Masculino	1	67	67.68	0.72 ^a
Femenino		8	80.00	
Edad				
Menos que 20 años	1	7	100.00	0.13 ^a
20-29 años		16	57.14	
30-39 años		20	71.43	
40-49 años		23	76.67	
50 años o más que 50 años		9	56.25	
Región				
Costa	1	7	26.92	< 0.01
Sierra		11	68.75	
Oriente		57	85.07	
Estado civil				
Unión Libre	2	29	76.32	0.02 ^a
Casado/a		23	60.53	
Divorciado/a		11	100.00	
Soltero/a		9	50.00	
Viudo/a		2	66.67	
Nivel educacional				
Educación Secundaria / Media completa		29	63.04	< 0.01 ^a
Educación Secundaria / Media incompleta		20	90.91	
Educación Superior (No Universitaria /Universitaria / Universitaria de Postgrado)		11	45.83	
Educación Básica / Primaria completa o incompleta		15	88.24	
Ninguno / sin educación		1	100.00	
Trabajos remunerados diferentes				
1		61	67.03	0.44 ^a
2		13	81.25	
3		2	100.00	
Taxista propietario o no propietario				
Taxista No Propietario		53	82.81	< 0.01
Taxista Propietario		23	50.00	
Tiempo de labores como taxista				
Menos de 1 año		16	84.21	0.04 ^a
1-5 años		44	73.33	
De 6 años en adelante		16	51.61	
Tipo de relación laboral				
Sin contrato		29	80.56	0.01

Categorías	Valores perdidos	Distrés Sí (N=76)		p-valor (χ^2)
		n	%	
Autónomo sin empleados o propietario del negocio con empleados		20	51.28	
Como asalariado con contrato fijo o contrato temporal		27	77.14	
Seguridad continuidad laboral				
Baja		21	84.00	0.23 ^a
Media		37	66.07	
Alta		18	66.67	
Jornada laboral				
En turnos (rotativos día-noche)	1	32	86.49	0.01^a
Sólo diurno (de día)		31	55.36	
Sólo nocturno (de noche)		10	76.92	
En turnos por ciclos (Días de trabajo y descanso trabaja 10 x 5 de descanso, 7x7, 4x4, 20x10) (Jornada excepcional)		2	100.00	
Horario de trabajo se adapta a compromisos sociales/familiares				
Nada bien	1	14	93.33	< 0.01^a
No muy bien		29	85.29	
Bien		24	55.81	
Muy bien		8	47.06	
Estado de salud				
Mala		7	87.50	0.03^a
Regular		12	80.00	
Buena		29	69.05	
Muy buena		26	72.22	
Excelente		2	22.22	
Sufrido lesión en el trabajo				
No		31	52.54	< 0.01^a
Sí y no le hizo perder días de trabajo		28	82.35	
Sí y le hizo perder (ausentarse de su trabajo) al menos un día además del día en que ocurrió el accidente		17	100.00	
Violencia				
No violencia		60	65.22	0.05 ^a
Sí violencia		16	88.89	

Características	Distrés Sí (N=76)		
	Media	Desv. Estándar	p-valor (t-Student)
Horas de trabajo reales semanales (h)	51.38	12.81	< 0.01
Tiempo de traslado de casa al trabajo (min)	16.62	10.49	0.08

Nota: ^a Evaluado con la prueba de Fisher.

La prevalencia general de distrés en los taxistas de la encuesta es del 69.09%.

La prevalencia general de distrés en los 120 taxistas de la encuesta es de 69.09%. Según la información de la Tabla 2, la mayoría de hombres y mujeres presentan indicios de distrés (prevalencia $\geq 67.68\%$), siendo que dicha condición está presente en la mayor parte de taxistas de todos los rangos etarios (prevalencia $\geq 56\%$), pero no hay significativa estadística (p-valor > 0.05) en ninguno de los casos. La cantidad de trabajos remunerados en los taxistas de la muestra tampoco es un factor que determine la prevalencia de distrés.

La prevalencia de distrés en los taxistas del Oriente es alta, por contraparte en los taxistas de la Costa es baja (85.07 vs 26.92%; p-valor < 0.01). La prevalencia de distrés es mayor en los divorciados y en quienes viven en unión libre, y más baja en los solteros, con diferencia significativa (p-valor = 0.02). La prevalencia de distrés ($\geq 88.24\%$) en los taxistas que tienen a lo sumo educación secundaria incompleta, es significativamente más elevada (p-valor < 0.01) que en quienes tienen un mayor nivel educativo.

La prevalencia de distrés en los taxistas no propietarios es significativamente más elevada que en los taxistas propietarios (82.81% vs 50%; p-valor < 0.01). A mayor tiempo de labores como taxista tiende a ser menor la prevalencia de distrés (p-valor < 0.04). Los taxistas que laboran sin contrato presentan una mayor prevalencia de distrés en comparación a los autónomos (p-valor = 0.01). Los taxistas que laboran en horario nocturno o en turnos rotativos tienen una mayor prevalencia de distrés comparado con quienes trabajan solamente en el día (p-valor = 0.01). De igual manera, los taxistas que consideran que su horario de trabajo no se adapta a los compromisos sociales y familiares tienen mayor distrés (p-valor < 0.01). A mayor cantidad de horas de trabajo semanales de los taxistas de la muestra más alta es la prevalencia de distrés (p-valor < 0.01). La prevalencia de distrés es mayor en los taxistas que no poseen un buen estado de salud (p-valor = 0.03) y en las personas que han sufrido alguna lesión en el trabajo (p-valor < 0.01) comparado con quienes no han tenido lesiones.

El grado de seguridad acerca de la continuidad en el puesto de trabajo de taxista no es determinante (p -valor > 0.05) en la mayor o menor prevalencia de distrés, así como tampoco el hecho de haber sido víctimas de alguna forma de violencia ni el tiempo de traslado de los taxistas desde la casa al trabajo.

Resultados de los modelos de regresión logística, OR crudo y ajustado

A continuación, se exponen los resultados de los modelos de regresión logística binaria, que tiene como variable de respuesta la presencia de distrés:

Tabla 3. Resultados de los modelos de regresión logística, OR crudo y ajustado.

Variable	Categorías	OR Crudo	95% IC	OR Ajustado	95% IC
Sexo	Masculino	1		N/A	
	Femenino	1.91	0.38 - 9.52	N/A	
Edad	20-29 años	1.04	0.30 - 3.58	N/A	
	30-39 años	1.94	0.54 - 7.02	N/A	
	40-49 años	2.56	0.70 - 9.38	N/A	
	50 años o más que 50 años	1		N/A	
Región	Costa	1		1	
	Sierra	5.97	1.52 - 23.42	0.49	0.05 - 4.79
	Oriente	15.47	5.17 - 46.32	5.05	0.81 - 31.5
Estado civil	Soltero/a	1		N/A	
	Unión Libre	3.22	0.98 - 10.58	N/A	
	Casado/a	1.53	0.4953 - 4.75	N/A	
	Viudo/a	2	0.1527 - 26.19	N/A	
Nivel educacional	Educación Superior (No Universitaria /Universitaria / Universitaria de Postgrado)	1		1	
	Educación Secundaria / Media completa	2.02	0.74 - 5.49	1.87	0.36 - 9.58
	Educación Secundaria / Media incompleta	11.82	2.24 - 62.19	6.13	0.34 - 110.37
	Educación Básica / Primaria completa o incompleta	8.86	1.65 - 47.55	1.72	0.08 - 35.96
Trabajos remunerados diferentes	1	1		N/A	
	2	2.13	0.56 - 8.05	N/A	
	3	2831711	0 - Inf.	N/A	
	Taxista No Propietario	4.82	2.02 - 11.49	3.36	0.22 - 50.1

Variable	Categorías	OR Crudo	95% IC	OR Ajustado	95% IC
Taxista propietario o no propietario	Taxista Propietario	1		1	
Tiempo de labores como taxista	1-5 años	2.58	1.04 - 6.39	1.56	0.25 - 9.58
	Menos de 1 año	5	1.21 - 20.69	2.22	0.16 - 30.83
	De 6 años en adelante	1		N/A	
Tipo de relación laboral	Autónomo sin empleados o propietario del negocio con empleados	1		1	
	Sin contrato	3.94	1.40 - 11.10	1.83	0.10 - 32.82
	Como asalariado con contrato fijo o contrato temporal	3.21	1.17 - 8.79	1.27	0.08 - 20.20
Seguridad continuidad laboral	Alta	1.03	0.39 - 2.72	N/A	
	Media	1		N/A	
	Baja	2.7	0.81 - 8.98	N/A	
Jornada laboral	Sólo diurno (de día)	1		1	
	En turnos (rotativos día-noche)	5.16	1.75 - 15.19	4.76	0.84 - 27.02
	Sólo nocturno (de noche)	2.69	0.67 - 10.83	3.78	0.28 - 51.9
Horario de trabajo se adapta a compromisos sociales/familiares	Muy bien	1		1	
	Bien	1.42	0.46 - 4.38	0.2	0.02 - 1.96
	No muy bien	6.52	1.70 - 25.03	1.11	0.11 - 10.84
	Nada bien	15.75	1.67 - 148.12	0.38	0.01 - 14.05
Estado de salud	Excelente	1		1	
	Muy buena	9.1	1.61 - 51.46	5.32	0.32 - 88.5
	Buena	7.81	1.42 - 42.83	3.79	0.24 - 59.77
	Regular	14	1.86 - 105.27	7.37	0.28 - 191.52
	Mala	24.5	1.78 - 336.22	0.6	0 - 76.36
Sufrido lesión en el trabajo	No	1		1	
	Sí y no le hizo perder días de trabajo	4.22	1.52 - 11.68	1.1	0.18 - 6.58
	Sí y le hizo perder (ausentarse de su trabajo) al menos un día además del día en que ocurrió el accidente	¹⁰⁴⁴⁵⁶⁹ 74	0 - Inf.	N/A	
Violencia	No violencia	1		N/A	
	Sí violencia	4.27	0.92 - 19.73	N/A	
Horas de trabajo reales semanales (h)		1.04	1.01 - 1.08	1	0.95 - 1.05
Tiempo de traslado de casa al trabajo (min)		1.04	0.99 - 1.09	N/A	

Nota: En color negrita se indican los odds ratio (OR) e intervalos de confianza (IC) al 95% significativos.

De acuerdo a la información de la Tabla 3, la región territorial de procedencia de los taxistas es un factor de riesgo para el desarrollo de distrés, el hecho de residir en el Oriente contribuye a la probabilidad de desarrollar distrés en 15 veces más respecto a residir en la Costa, mientras que vivir en la Sierra hace que la probabilidad sea 6 veces más alta comparada con la región Costa. Con respecto al nivel educacional, el hecho que un taxista tenga a lo sumo un nivel de educación secundaria/media incompleta predispone a que desarrolle distrés en una proporción aproximada de entre 9 a 12 veces más que si posee educación superior.

La condición de ser taxista no propietario del vehículo es un factor de riesgo que predispone al desarrollo de distrés en una proporción aproximada de 5 veces mayor en comparación a los taxistas propietarios. El tiempo de labores como taxista también es un factor de riesgo que contribuye al desarrollo de distrés, siendo que quienes tienen menos de 6 años de trabajo presentan una mayor probabilidad de desarrollar distrés. De manera similar, el tipo de relación laboral repercute en el riesgo de desarrollar distrés, siendo que los taxistas que laboran como asalariados o sin contrato son entre 3 y 4 veces más proclives a padecer distrés en comparación a los taxistas que son autónomos.

Los taxistas que trabajan en turnos rotativos (día y noche) tienen 5 veces más probabilidad de desarrollar distrés comparado con quienes trabajan solamente en el día. Si el horario de trabajo no se adapta a los compromisos sociales y familiares de los taxistas existe un mayor riesgo de presentar distrés con respecto a quienes su horario de labores no les impide tener una vida social. Los taxistas que no tienen un buen estado de salud presentan un mayor riesgo de desarrollar distrés. Los taxistas que han sufrido algún tipo de lesión durante el trabajo, la cual no les ha impedido de laborar, tienen una probabilidad 4 veces mayor de desarrollar distrés respecto a quienes no han tenido ningún tipo de lesión.

No se pudo establecer un modelo de regresión logística ajustada que sea válido a partir de las variables significativas de los modelos crudos.

VII. Discusión

De acuerdo a los resultados de la presente investigación la prevalencia de distrés en los 120 taxistas de la encuesta es de 69.09%, siendo significativamente más elevada en el grupo de taxistas no propietarios respecto a la prevalencia en los taxistas propietarios (82.81% vs 50%; p-valor < 0.01). En todo caso, el hecho que la prevalencia de distrés sea mayor o igual a 50% representa que en términos generales ésta es elevada. No obstante, en la percepción personal de la mayor parte de los taxistas de ambos grupos, ellos gozan de una buena o muy buena salud; hecho que representa que al parecer no están conscientes que tienen indicios de distrés o bien que subestiman la importancia de atender dicha condición.

En una investigación desarrollada en Australia, los investigadores determinaron que la tasa de distrés en la población de conductores de taxis (61%) es mucho más alta que la prevalencia en la mayor parte de la población. Además, hallaron que, pese a ese panorama negativo, los conductores de taxi no son más propensos a visitar a un profesional de la salud para atender oportunamente el problema (Davidson y otros, 2017). Los resultados expuestos se corroboran con otra investigación desarrollada en ese mismo país, en la que los investigadores declaran que la prevalencia de distrés es hasta cinco veces mayor en los taxistas en comparación a la prevalencia en la población en general (Davidson y otros, 2020). Estos hallazgos concuerdan con el presente estudio, dado que la prevalencia de distrés en la muestra en distintas ciudades de Ecuador también reflejó que la mayor parte de taxistas adolecen de este problema.

En un estudio desarrollado en la India se encontró una diferencia significativa entre los taxistas mayores y jóvenes en cuanto al nivel de bienestar, lo que representa un mejor estado de salud mental en los taxistas jóvenes. A su vez una disminución en el bienestar tiende a aumentar el nivel de distrés (Lalngaihawmi, 2018). Ese hallazgo se contrapone a la presente investigación, dado que no se

encontró significación estadística de diferencias en la prevalencia de distrés según el rango etario (p -valor = 0.13).

De acuerdo a Rosales et al. (2018) en un estudio desarrollado en México, las largas jornadas laborales, que pueden superar las 9 horas diarias, tienen consecuencias tanto en la salud mental como física de los taxistas. Este hallazgo se corrobora en la presente investigación, dado que se encontró una asociación entre las horas de trabajo semanales y la prevalencia de distrés (p -valor < 0.01), que tiende a incrementarse conforme se aumenta el tiempo de trabajo, al tiempo que no se encontró diferencia significativa entre el tiempo medio de labores entre taxistas propietarios y no propietarios de taxis.

De acuerdo a Aprilia et al. (2021) los factores asociados al malestar psicológico y distrés son el estado civil, el número de miembros de la familia, la duración de la educación, la experiencia laboral, la edad, la duración del trabajo/día, la consecución del objetivo diario y los ingresos totales/mes de los conductores en línea. La presente investigación corrobora que el nivel educacional, el tiempo de duración de las labores tiene repercusión en la prevalencia de distrés y la experiencia laboral.

En un estudio aplicado a una muestra de 186 conductores de taxi, que estuvo destinado a valorar la relación entre la salud mental y el comportamiento al volante de los taxistas, los autores determinaron que los conductores que tienen menos de 10 años de experiencia laboral presentan un OR = 2.17 con respecto a quienes cuentan con más de 10 años de experiencia, tomando como variable de respuesta el estado de salud mental. Esto representa que quienes tienen menos experiencia como taxistas presentan un mayor riesgo de verse afectados en su salud mental (Hekmat y otros, 2017). Resultado que se corrobora en la presente investigación, dado que quienes tienen menos de seis años de experiencia son más proclives a presentar distrés (OR= 2.58; IC 95%= 1.04 - 6.39).

El proceso de recolección de la información se vio favorecido por la aplicación del cuestionario GHQ-12, un instrumento estandarizado destinado a valorar el estado general de salud y distrés en las personas, el cual ha sido utilizado previamente en otras investigaciones. Adicionalmente, dicho instrumento se pudo aplicar en línea, a través de un formulario que se envió a cada uno de los integrantes de la muestra, esta situación permitió contar con la participación de taxistas de diferentes ciudades del país. Por contraparte, la investigación tuvo ciertas limitaciones, como el hecho que no se tuvo la posibilidad de asegurar que la muestra sea representativa, ya que la participación de los integrantes fue voluntaria, siendo que no existió equidad en la proporción de las personas en todas las categorías de las variables, particularmente en el sexo, ya que el porcentaje de mujeres de la muestra fue inferior al 10%. A pesar que el uso de la tecnología facilita ostensiblemente la posibilidad de la participación de personas de diferentes localidades, sin embargo, durante el proceso investigativo existieron algunos taxistas de la tercera edad que se rehusaron a participar en vista de su incapacidad de hacer uso del formulario en línea.

En términos de futuras líneas de investigación, es importante que los estudios adopten un enfoque multidimensional que considere tanto los factores individuales como los contextuales que influyen en la salud mental de los conductores de taxi. En particular, se debe prestar atención a los factores psicosociales, como la carga de trabajo, la seguridad laboral, el apoyo social y la exposición a eventos traumáticos, así como a los factores ambientales y organizacionales, como la política de precios, la competencia del mercado y la regulación gubernamental.

Además, sería importante llevar a cabo estudios que comparen la prevalencia de distrés entre los taxistas propietarios y no propietarios en diferentes contextos geográficos y culturales. Dado que los factores contextuales, como las políticas laborales y las normas culturales, pueden variar significativamente entre diferentes países y regiones. Es fundamental que se realicen estudios transnacionales que

permitan una comparación más precisa y sistemática de la prevalencia de distrés en los taxistas propietarios y no propietarios.

VIII. Conclusiones

Los resultados de la presente investigación revelan una prevalencia elevada de distrés en los taxistas encuestados, con una tasa del 69.09%. Además, se encontró una diferencia significativa en la prevalencia de distrés entre los taxistas propietarios y los no propietarios. Sin embargo, a pesar de esta alta tasa de distrés, la percepción personal de la mayoría de los taxistas encuestados es que gozan de buena o muy buena salud, lo que sugiere que no están conscientes de esta condición o que la subestiman.

Se encontró una asociación entre las horas de trabajo semanales y la prevalencia de distrés, lo que indica que un mayor tiempo de trabajo se asocia con un mayor riesgo de distrés. Los factores asociados con el distrés fueron el nivel educacional, el tiempo de duración de las labores y la experiencia laboral. En particular, los conductores de taxi con menos experiencia en el trabajo presentaron un mayor riesgo de padecer trastornos de salud mental. Estos resultados destacan la necesidad de implementar estrategias de prevención y atención del distrés en la población de conductores de taxi, especialmente para aquellos con menor experiencia laboral.

IX. Bibliografía

1 Bibliografía

Abanto, E., Benites, J., Santisteban, R., & Torres, M. (2020). inteligencia emocional y estres laboral en conductores de servicio de taxi especial de trujillo.

- Administración de Seguridad y Salud Ocupacional. (19 de Mayo de 2015). *OHSAS 18001 y el riesgo*. <https://www.nueva-iso-45001.com/2015/05/ohsas-18001-riesgo/>
- Apantaku, F., Baldyga, W., Amuwo, S., Adefuye, A., Mason, T., Mitchell, R., & Blumenthal, D. (2012). Conducir hacia una mejor salud: evaluación del riesgo cardiovascular y de cáncer entre los operadores de taxis en Chicago.
- Aprilia, F., Loebis, B., Camellia, V., & Effendy, E. (2021). Factors Associated with Psychological Distress of Online Drivers in Medan Regency, North Sumatera, Indonesia. *Macedonian Journal of Medical Sciences*, 9(T3), 204-208. <https://doi.org/10.3889/oamjms.2021.6295>
- Blasi, G., & Leavitt, J. (2006). *Driving poor: Taxi drivers and the regulation of the taxi industry in Los Angeles*. UCLA Institute of Industrial Relations.
- Broughton, J., BAUGHAN, C., PEARCE, L., Smith, L. A., & Hebilla, G. (2003). *ACCIDENTES DE TRÁFICO RELACIONADOS CON EL TRABAJO*. TRB: <https://trid.trb.org/view/664740>
- Bulduk, E. Ö., Bulduk, S., Süren, T., & Ovalı, F. (2014). Assessing exposure to risk factors for work-related musculoskeletal disorders using Quick Exposure Check (QEC) in taxi drivers.
- Canto, M. (2018). *Relación del estrés con el desempeño laboral en los conductores de la empresa Taxi Súper Seguro SRL, Cajamarca, 2018*.
- Canto, M. (2018). *Relación del estrés con el desempeño laboral en los conductores de la empresa Taxi Súper Seguro SRL, Cajamarca, 2018*. REPOSITORIO INSTITUCIONAL UPN.
- Congreso Nacional. (1992). *Ley de Ejercicio Profesional de los Choferes Profesionales*.
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). *Lexis Finder*. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

- Dávalos, J. (2019). *Los Taxistas*.
<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/13777/15073>.
- Davidson, S., Fletcher, S., Wadley, G., Reavley, N., Gunn, J., & Wade, D. (2020). A mobile phone app to improve the mental health of taxi drivers. Single arm feasibility trial. *JMIR MHealth and UHealth*, 1-22.
<https://doi.org/10.2196/13133>
- Davidson, S., Wadley, G., Reavley, N., Gunn, J., & Fletcher, S. (2017). Psychological distress and unmet mental health needs among urban taxi drivers: A cross-sectional survey. *Australian & New Zealand Journal of Psychiatry*, 1-10. <https://doi.org/10.1177/0004867417741556>
- Eurofound. (2008). *Cuarta Encuesta europea sobre las condiciones de trabajo: Resumen*. Eurofound.
- Gany, F. M., Gill, P. P., Ayaz, A., Acharya, S., & Leng, J. (2013). "Cada enfermedad... el hombre puede empezar en este taxi": grupos de discusión para identificar el conocimiento, las actitudes y las creencias de los taxistas del sur de Asia sobre las enfermedades cardiovasculares y sus riesgos.
- Gany, F., Bari, S., Gill, P., Ramirez, J., Ayash, C., Loeb, R., Aragonés, A., & Leng, J. (2016). *Evaluación del riesgo cardiovascular en el lugar de trabajo de los taxistas amarillos de la ciudad de Nueva York*. *J Immigr Minor Health*.
- Goleman, D. (2018). *Inteligencia emocional en la empresa*.
- Havârneanu, C., Măirean, C., & Popușoi, S. (2019). Workplace stress as predictor of risky driving behavior among taxi drivers. The role of job-related affective state and taxi driving experience. *Safety Science*, 264-270, 111.
- Hekmat, S. N., Dehnavieh, R., Norouzi, S., Bameh, E., & Poursheikhali, A. (2017). Is There Any Relationship between Mental Health and Driving Behavior of Taxi Drivers in Kerman? *Global Journal of Health Science*, 9(2), 294-303.
- Houtman, I., Jettinghoff, K., Cedillo, L., & World Health Organization. (2008). *Sensibilizando sobre el estrés laboral en los países en desarrollo: un riesgo moderno en un ambiente tradicional de trabajo: consejos para empleadores*

y representantes de los trabajadores. Países Bajos: iris. Repositorio Institucional para Compartir Información.

Hunter, D., & Leslie, K. (2018). *Definición y medición estadísticas del trabajo «por cuenta propia» económicamente dependiente.* Organización Internacional del Trabajo.

Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch (INWORK). (2015). *Informe mundial sobre salarios 2014/2015: Salarios y desigualdad de ingresos.* Organización Internacional del Trabajo.

Kurosaka, K., Daida, H., Muto, T., Watanabe, Y., Kawai, S., & Yamaguchi, H. (2000). Characteristics of Coronary Heart Disease in Japanese Taxi Drivers as Determined by Coronary Angiographic Analyses .

Lalngaihawmi, S. (2018). *Stress, family relations and well-being of local taxi drivers in Aizawl.* Tesis de Posgrado, Mizoraw University, Psychology, Mizoraw, India.

Ledesma, R. D., Martín, F., Úngaro, J., López, S. S., Cirese, A. P., Enev, A., Nucciarone, M. I., & Tosi, J. I. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis.

Martínez, J. F. (2015). Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria.

Mejia, C. R., Chacon, J. I., Ennamorado-Leiva, O. M., Garnica, L. R., Chacón-Pedraza, S. A., & García-Espinosa, Y. A. (2019). Factores asociados al estrés laboral en trabajadores de seis países de Latinoamérica. *Revista de la Asociacion Espanola de Especialistas en Medicina del Trabajo*, 207.

Ministerio de Turismo. (2008). LEXIS: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Ministerio del Trabajo Ecuador. (2004). *Instrumento Andino de Seguridad Y Salud En El Trabajo.* <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2012/10/DECISIÓN-584.-INSTRUMENTO-ANDINO-DE-SEGURIDAD-Y-SALUD-EN-EL-TRABAJO.pdf?x42051>

Moller, R. (2006). Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina. .

- Murray, K., Buul, A., Aden, R., Cavanaugh, A., Kidane, L., Hussein, M., Eastman, A., & Checkoway, H. (2019). Riesgos para la salud ocupacional y estrategias de intervención para los taxistas estadounidenses. *PUBMED CENTRAL*, 328.
- Neffa, J. C. (2015). LOS RIESGOS PSICOSOCIALES EN EL TRABAJO.
- Organización Internacional de la Salud. (2004). *Organización Internacional de la Salud*. Organización Internacional de la Salud: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42756/9243590472.pdf?sequence=1>
- Organización Internacional del Trabajo. (2016). *Organización Internacional del Trabajo*. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/genericdocument/wcms_475146.pdf
- Organización Internacional del Trabajo. (2016). *Organización Internacional del Trabajo*. OIT: <https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2016/490658.pdf>
- Organización Internacional del Trabajo. (2022). *Organización Internacional del Trabajo (OIT)*. https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_856931/lang--es/index.htm
- Organización Mundial de la Salud. (2020). *Consideraciones relativas a las medidas de salud pública y sociales en el lugar de trabajo en el contexto de la COVID-19: anexo a las consideraciones relativas a los ajustes de las medidas de salud pública y sociales en el contexto de la COVID-19*. iris Repositorio Institucional para compartir información.
- Ortega Erraez, J. (2021). *Estrés y Desempeño Laboral en los conductores de una compañía de taxis de la ciudad de Quito*. Universidad Central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/26976>
- peñaarieta, s. (2023). ddsdsa.
- Piñar, M. J., & Fernández, J. (2014). inteligencia emocional en el estrés, la disonancia emocional y el rendimiento de tripulantes de cabina de pasajeros.
- Radio Taxi Valencia. (25 de 09 de 2018). RADIO TAXI VALENCIA: <https://radiotaxivalencia.es/historia-del-taxi/>

Robalino, R., & Zerda, E. (25 de Junio de 2018). *El estrés laboral y su relacion con el desempeño de los conductores de las unidades detranposrte intraprovincial del cantón Daule. El estrés laboral y su relacion con el desempeño de los conductores de las unidades detranposrte intraprovincial del c. niversidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.:* <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/10859>

Rosales, R., Mendoza, J., Granados, J., & Zúñiga, A. (2018). Sintomatología asociada al estrés y condiciones laborales de operarios de taxi de un sitio de la Ciudad de México. *Salud de los trabajadores*, 26(2), 150-160.

Schneider, E., Irastorza, X., & European Agency for Safety and Health at Work. (2011). *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector - an overview*. Luxembourg: European Agency for Safety and Health at Work.

Teran Sevilla, P. (2022). *Flipped Classroom en el proceso de enseñanza-aprendizaje de la escuela de capacitación a través de la plataforma Moodle para el sindicato provincial de choferes profesionales de Imbabura*. Repositorio digital universidad tecnica del norte: <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/12680>

Wang PC, D. (2014). Estado de salud, estrés laboral y lesiones relacionadas con el trabajo entre los taxistas de Los Ángeles. *National Library of Medicine*.

Wiegand , D., Hanowski , R., & McDonald, S. (2009). Salud de los conductores comerciales: un estudio naturalista del índice de masa corporal, la fatiga y la participación en eventos críticos para la seguridad.

Stress. (s/f). Who.int. Recuperado el 13 de abril de 2023, de <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/stress>

Iniesta, A. (s/f). Guía sobre el manejo del estrés desde Medicina del Trabajo. Sesst.org. Recuperado el 13 de abril de 2023, de <https://www.sesst.org/wp-content/uploads/2019/02/guia-manejo-estres-medicina-trabajo.pdf>

Yaribeygi, H., Panahi, Y., Sahraei, H., Johnston, T. P., & Sahebkar, A. (2017). The impact of stress on body function: A review. *EXCLI Journal*, 16, 1057–1072. <https://doi.org/10.17179/excli2017-480>

Olorunfemi, E., Amoran, A. & Olubunmi, J. (2014). Screening for Common Occupational Health Diseases Among Long Distance Professional Drivers in Sagamu, Ogun State, Nigeria. *International of preventive Medicine*.

Golinko, V., Cheberyachko, S., Deryugin, O., Tretyak, O., & Dusmatova, O. (2020). Assessment of the risks of occupational diseases of the passenger bus drivers. *Safety and Health at Work*, 11(4), 543–549. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2020.07.005>

X. Anexos

- [https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSexU41HOSZHF2jQPhY0ffyp18Ai13HXW40SVcsttIVAcqVg/viewform?usp=sf link](https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSexU41HOSZHF2jQPhY0ffyp18Ai13HXW40SVcsttIVAcqVg/viewform?usp=sf_link)