

Trabajo y Salud en Conductores de Taxis

WORKING AND HEALTH IN TAXI DRIVERS

Rubén Daniel Ledesma¹, Fernando Martín Poó², Jorge Úngaro³, Soledad Susana López⁴, Ana Paula Cirese⁵, Ana Enev⁵,

María Isabel Nucciarone⁵, Jeremias David Tosi⁶

1. Investigador Independiente en la Carrera de Investigador Científico del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

Profesor Titular en la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).

2. Investigador Asistente en la Carrera de Investigador Científico del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ayudante de Trabajos Prácticos en la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).

3. Profesor de Matemática. Profesor Adjunto en la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).

4. Becaria Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ayudante de Trabajos Prácticos en la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).

5. Universidad Nacional de Mar del Plata.

6. Becario doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

RESUMEN

La conducción de taxis es una actividad potencialmente insalubre debido a las condiciones laborales que caracterizan la tarea, como la informalidad o la exposición a diferentes fuentes de riesgos para la salud. El objetivo del presente trabajo fue aportar información sobre las condiciones laborales, el estado de salud, los hábitos y las estrategias de afrontamiento de los conductores. En el estudio participaron 421 conductores de taxi. Los datos se obtuvieron por medio de un cuestionario de auto-informe. Se realizaron análisis descriptivos sobre los diferentes aspectos estudiados. Los resultados indicaron que la jornada laboral típica era de 10 o 12 horas, que el riesgo de participar en un siniestro o de ser asaltado durante la jornada laboral era elevado, que los problemas de salud física y emocional más prevalentes eran dolores músculo-esqueléticos, mal humor e irritabilidad, sensación de cansancio y ansiedad, que los hábitos alimenticios eran poco saludables y bajos los niveles de actividad física, y que las estrategias de afrontamiento típicas eran de carácter paliativo e individual. El artículo aporta datos con una población latinoamericana, una región en la que no se ha generado mucha evidencia empírica sobre el problema. Se brindan recomendaciones para posibles intervenciones preventivas.

(Ledesma R, Poó F, Úngaro J, López S, Cirese A, Enev A, Nucciarone M, Tosi J, 2017. Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Cienc Trab. May-Ago;* 19 [59]: 113-119).

Palabras clave: CONDICIONES DE TRABAJO, SALUD DE LOS TRABAJADORES, AFRONTAMIENTO.

ABSTRACT

Taxi driving is a potentially unhealthy activity due to working conditions such as piecework or the exposure to different sources of health risk. Some of the typical problems in the industry have been widely studied (e.g. car crashes) while others have received less attention (e.g. coping strategies). Moreover, most of the research comes from Anglo-Saxon, European or Eastern countries. Much less is known about the problem in Latin America. The aim of the present paper was to study working conditions and health status in taxi drivers from a Latinamerican country. The study include different aspects of the problem that have been previously studied separately. Participants were 42 taxi drivers, mostly male. A self-administered questionnaire was used to collect data. Participants gave information about their working conditions, health status, healthy and unhealthy habits, and coping strategies. Results indicated that the typical working day of a taxi driver ranges from 10 to 12 hours; that drivers have an elevated risk of being involved in a car crash or an assault; that the most prevalent physical or emotional problems are musculoskeletal pain, fatigue, bad mood, irritability, anxiety, and sleep disorders; that unhealthy eating habit and low levels of physical activity prevail; and that coping strategies are mainly palliative and individual. Finally, some recommendations for the development of preventive actions are given.

Key words: WORKING CONDITIONS, OCCUPATIONAL HEALTH, COPING.

INTRODUCCIÓN

La conducción de taxis es una actividad potencialmente insalubre. En este artículo se ofrecen los resultados de una investigación que analiza las condiciones de trabajo de los conductores de taxis, las fuentes de preocupación laboral, sus estrategias para afrontarlas, su estado de salud y los hábitos relacionados con su protección. Se espera contribuir a una mejor caracterización de la problemática y aportar datos para su abordaje preventivo. A continuación, ofrecemos un resumen sobre las condiciones laborales de la industria del taxi y su impacto sobre la salud de los trabajadores.

Correspondencia / Correspondence:

Fernando Martín Poó

Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP).

Funes 3280 cuerpo V Nivel 3 B7602AYJ; Alberti 4439 Dto. 2

(Mar del Plata, Argentina)

e-mail. poo.fernando@gmail.com.

Tel.: 54-223-15-6847330

Recibido???

Condiciones de trabajo y salud en conductores de taxi

La informalidad laboral es un aspecto problemático y bastante generalizado en la industria del taxi. Los taxistas suelen ser trabajadores independientes que pueden ser o no ser propietarios del vehículo y de la licencia.¹ Por lo tanto, es común que no cuenten con aportes jubilatorios, cobertura médica o representación sindical.² La remuneración que reciben está asociada a la cantidad de viajes realizados, y sujeta a costos de mantenimiento del vehículo. En consecuencia, las ganancias suelen ser variables. Esta situación se compensa mediante jornadas laborales extensas.^{3,4} Aunque la jornada típica suele ser de 10 o 12 horas, en algunos países se han registrado trabajadores conduciendo más de 16 horas diarias, seis o más días por semana.⁵ A la extensa duración de la jornada laboral se suma a veces la falta de tiempos de descanso de calidad y la falta de acceso a sanitarios o lugares especiales para su aseo personal.⁶

Por las características de la tarea, los taxistas están altamente expuestos al riesgo vial.⁷ Entre ellos, la incidencia absoluta de los choques es mayor que entre los conductores no profesionales. Sin embargo, cuando se controla el nivel de exposición esa diferencia desaparece.⁸ La seguridad física de los conductores también se ve amenazada por la posibilidad de ser asaltados y sufrir algún acto de violencia.⁹ Este tipo de eventos convierten a los taxistas en uno de los grupos laborales con mayor riesgo de resultar lesionados e incluso morir en el trabajo.¹⁰

Como es esperable, las condiciones de trabajo impactan en la salud de los trabajadores. La extensión de la jornada laboral, la exposición al riesgo vial, el riesgo físico y las bajas remuneraciones son factores que aumentan la posibilidad de sufrir estrés y, en consecuencia, muchas enfermedades.⁶ La informalidad laboral y la falta de cobertura en salud redonda en pocos controles médicos.⁶ La carencia de controles periódicos es algo particularmente negativo, ya que los conductores enfrentan la posibilidad de desarrollar una importante cantidad de padecimientos físicos y emocionales. Entre los problemas típicos de la ocupación se encuentran el sobrepeso y la obesidad.^{1,11} Estos trastornos se derivan de la mala alimentación y el sedentarismo que se asocian, a su vez, a la escasa cantidad de tiempo libre y de descanso.¹² El exceso de peso es un factor de riesgo para desarrollar diabetes tipo 2 y problemas cardiovasculares. Ambos problemas se han observado entre los taxistas.¹³ Además, el sobrepeso se asocia con el desarrollo de apneas obstructivas crónicas, un trastorno que afecta la calidad del sueño.¹⁴ Dormir poco y mal es común entre los taxistas.¹¹ La falta de descanso, junto con jornadas laborales extensas, se asocia con síntomas de fatiga, un factor de riesgo para la siniestralidad vial.^{11,15,16} El limitado y difícil acceso a sanitarios influye en el desarrollo de distintas patologías genitourinarias.¹⁷ Otro problema físico, típico de la profesión, son los dolores músculo-esqueléticos. Son comunes los dolores de piernas, cintura, espalda y hombros.¹⁸ Estos dolores pueden ser el resultado de la exposición continua a bajos niveles de vibración, de la mala ergonomía de los vehículos, de malas posturas, o del manejo inadecuado de cargas pesadas.^{7,19} Otra consecuencia negativa de la extensión de la jornada laboral es la falta de tiempo para compartir con familia y amigos. En consecuencia, no es casual que las tasas de divorcio sean altas entre los taxistas.²⁰ Además, tanto la sobrecarga de trabajo como la falta de tiempo compartido con la familia se asocian a síntomas depresivos, un trastorno anímico informado por los conductores de taxis.²¹

Las dificultades laborales generan, por parte de los individuos,

distintos tipos de estrategias de afrontamiento con el fin de mitigar su impacto. En el caso de los taxistas, el carácter individual de la tarea, la debilidad de los lazos grupales y la pobre contención de las estructuras laborales influyen en el tipo de estrategias utilizadas para contrarrestar los efectos negativos del trabajo. La gran mayoría de estas tiene un carácter paliativo y emocional. Las estrategias utilizadas pueden ser comportamentales o cognitivas, positivas o negativas. Entre los comportamientos positivos se encontraron la búsqueda de apoyo social, la actividad física, la alimentación saludable, o mantener el control dentro del vehículo.^{21,22} Las estrategias cognitivas predominantes son la evitación y la minimización del problema. Desde un polo opuesto, los taxistas realizan comportamientos que tienen una cualidad negativa, como el consumo de cigarrillos, el uso de drogas ilegales o de medicación psicoactiva.^{22,23} En síntesis, los conductores apelan principalmente a estrategias individuales que reducen el impacto de las condiciones laborales.

Justificación y objetivo

La literatura previa referida a condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de taxi es abundante, aunque bastante fragmentada y referida a cuestiones parciales. Si bien ciertos aspectos han sido muy estudiados (e.g., problemas músculo-esqueléticos), otros han recibido mucha menos atención (e.g., factores psicosociales, estrategias de afrontamiento). Por otra parte, se conoce poco sobre la problemática en América Latina. El presente trabajo tiene por objetivo aportar información que pueda cubrir esas carencias al menos parcialmente. En concreto, se analizaron las condiciones laborales, el estado de salud y las estrategias de afrontamiento de los conductores de taxi en una ciudad argentina (Mar del Plata). Existe un antecedente directo en un trabajo previo de los autores en el que se estudiaron las relaciones entre condiciones de trabajo y estado de salud.²¹ En este nuevo trabajo se ofrece una visión más detallada y cualitativa de algunos aspectos del problema, entre los que se incluyen las preocupaciones y las estrategias para afrontarlas, e indicadores de cuidado de la salud.

MÉTODO

Participantes

Participaron un total de 421 conductores de taxi. El 93% fueron de sexo masculino, y las edades estuvieron comprendidas entre los 21 y los 77 años. Aproximadamente, el 70% se ubicó en el rango de 30 a 60 años. El 34% de los encuestados manifestó ser titular de licencia (propietarios); el resto, chofer (empleado). El 45% de los conductores indicó estar adherido a alguna entidad representativa, identificadas principalmente como "cooperativas". Entre los empleados, un 18% de la muestra estaba afiliado al sindicato que los representa. La mayoría de los encuestados trabajaba de día (56%), el resto tenía horario variable (22%) o nocturno (22%).

Instrumento

Se diseñó y aplicó un cuestionario con preguntas abiertas y cerradas. El cuestionario se basó en un modelo previo utilizado para estudiar las características del trabajo y su relación con el estado de salud en conductores de taxi.²¹ Se introdujeron algunos cambios destinados a simplificar su aplicación. Luego se realizó una prueba piloto, a partir de la cual se realizaron pequeños ajustes. El cuestionario recoge información sobre:

(a) Variables socio-descriptivas y ocupacionales: sexo, edad, años en la actividad, horario de trabajo, días trabajados por semana, horas trabajadas por día, participación en entidades representativas, cobertura médica y de ART, y aportes jubilatorios.

(b) Variables de tránsito. Número de eventos de tránsito en el último año: choques (con y sin heridos), altercados con otros usuarios de la vía, y asaltos.

(c) Fuentes de preocupación laboral. En primer lugar, se realizó la siguiente pregunta semi-cerrada: ¿Podrías decir dos o tres cosas que te molesten de este trabajo? Posteriormente, se presentó un listado de veinte situaciones, a las que los conductores debían responder en una escala de 1 (Nada) a 4 (Mucho) en qué medida resultaban una fuente de preocupación laboral.

(d) Estrategias para afrontar los problemas del trabajo. En primer lugar, se realizó la siguiente pregunta abierta: ¿Podrías decir que cosas haces para tratar de evitar o reducir los problemas que te genera el trabajo? Luego se incluyó una lista de acciones que pueden realizarse para reducir o evitar los problemas laborales. Los conductores debían responder “Sí” o “No” a cada una de esas acciones.

(e) Satisfacción laboral percibida. Se realizaron tres preguntas: (1) En general ¿dirías que te gusta este trabajo? (2) ¿Preferirías cambiar a otro trabajo, aunque sea por el mismo dinero? (3) Si haces un balance entre las cosas buenas y malas de este trabajo, el saldo sería: a-Positivo, b-Negativo.

(f) Hábitos relacionados con la salud. Se incluyeron preguntas referidas a comportamientos saludables (hacer actividad física) e insalubres (consumo de cigarrillos).

(g) Auto-informe de síntomas físicos y emocionales. Incluyó un listado de síntomas físicos y emocionales frente a los cuales los conductores debían responder por “Sí” o “No”, según los hubieran experimentado en los últimos dos meses.

Procedimiento

La mayoría de los conductores fueron contactados personalmente en paradas de taxi ubicadas en diferentes zonas de la ciudad. En todos los casos, se explicó el objetivo de la encuesta y se garantizó el anonimato en las respuestas. La participación fue voluntaria. La tarea fue realizada por un grupo de becarios afectados al proyecto. El cuestionario se respondió en 10 minutos, aproximadamente. Los datos fueron recolectados durante la primavera-verano 2013-2014. Se realizaron análisis descriptivos de los datos utilizando el programa SPSS. Con respecto a las preguntas abiertas, cabe mencionar que, en su mayoría, las respuestas fueron palabras o frases muy cortas, con lo cual la categorización no resultó compleja. Se crearon categorías a partir de las respuestas más recurrentes. Esta información fue analizada cualitativamente.

RESULTADOS

Condiciones de trabajo

Con respecto a las condiciones de trabajo, el resultado más significativo se relaciona con la carga horaria de la jornada laboral (Tabla 1). El 81% manifiesta trabajar 10 o más horas al día, siendo la jornada típica de 12 horas (44%). Otro aspecto significativo es el potencial de riesgo físico asociado a la actividad (Tabla 2). Por un lado, se observó una alta proporción de participación en siniestros viales: un 37% informó algún tipo de choque en el último año. Se destacan también los asaltos e intentos de asalto,

que alcanzan a la mitad de la muestra. Estos datos resultan más relevantes si se considera que una fracción importante de los conductores (37%) manifestó no poseer cobertura frente a riesgos de trabajo (ART) (Tabla 3).

Tabla 1.

Duración de la jornada laboral.

Horas de trabajo al día	%	% acumulado
< 8 hs	3,8	3,8
8 hs	8,9	12,7
9 hs	7,0	19,7
10 hs	21,1	40,8
11 hs	6,5	47,2
12 hs	44,1	91,4
> 12 hs	8,6	100,0

Tabla 2.

Siniestros viales y situaciones de violencia en el último año informados por los encuestados.

Tipo de Evento	% de conductores que lo informan
Choque de tránsito (con o sin heridos)	37,2
Choque sin heridos	34,7
Choque con personas heridas	7,8
Enfrentamiento físico o pelea durante el trabajo	11,1
Asalto o intento de asalto	50,0

Tabla 3.

ART, Obra Social y Aporte Jubilatorio.

	Global		Titulares		Choferes	
	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	NO
ART	63,1%	36,9%	52,6%	47,4%	68,6%	31,4%
Obra Social o cobertura médica	84,0%	16,0%	86,5%	13,5%	82,6%	17,4%
Aportes Jubilatorios	81,8%	18,2%	88,0%	12,0%	78,5%	21,5%

Fuentes de preocupación laboral

Las respuestas espontáneas más frecuentes ante la pregunta, ¿Podrías decir dos o tres cosas que te preocupen o molesten de este trabajo?, se registraron en las siguientes categorías:

- Inseguridad.** La preocupación por la inseguridad durante la jornada de trabajo se encuentra muy extendida. Es una de las principales respuestas espontáneas.
- Tránsito.** El tránsito también constituye una fuente importante de preocupación. Se expresa insatisfacción en cuanto al volumen y la desorganización del tránsito, la conducta irresponsable de otros usuarios, la posibilidad de siniestros viales, y el estado de la infraestructura.
- Condiciones de trabajo.** Un conjunto de respuestas remite directamente a las condiciones laborales y las características del trabajo. Entre ellas: carga horaria, baja remuneración, inestabilidad laboral, trabajo en negro, trabajo rotativo y nocturno, falta de vacaciones y aguinaldo.
- Interacción social.** Se mencionan con frecuencia molestias relacionadas al trato con el público y la interacción social.
- Salud y vida personal.** Otra de las preocupaciones comunes se relaciona con los malos hábitos y las repercusiones del trabajo sobre la vida personal y familiar (“sedentarismo”, “cansancio” y “poca disponibilidad de tiempo para estar en el hogar”).
- Control y rol del Estado.** Finalmente, un conjunto de respuestas se dirige al rol del Estado y los mecanismos de prevención y

control que debería implementar. Principalmente, con respecto al tránsito y la inseguridad, pero también en lo que respecta a la forma en que se regulan otros servicios (i.e., remises sin licencia).

La Tabla 4 ofrece un ranking de las preocupaciones (ordenadas por el valor promedio) que surgieron de las respuestas a la pregunta: ¿Podrías decir en qué medida te molestan o preocupan las siguientes cosas relacionadas con el trabajo? Los resultados tienden a coincidir con las respuestas obtenidas en la pregunta abierta. La inseguridad se ubicaría como la principal preocupación del sector. Muy cerca siguen las preocupaciones asociadas al tránsito y el ambiente vial. En tercer lugar, se ubican las preocupaciones relacionadas específicamente con la situación laboral (“Bajas ganancias”, “Cantidad de horas de trabajo”, “Fatiga y cansancio”, “Falta de actividad física”, “Forma en que se regula y controla el servicio”, e “Informalidad del trabajo”). También existen otros temas de relevancia, aunque comparativamente preocuparían menos a los conductores. Entre ellos encontramos los posibles “Problemas de salud por el trabajo”, o los “Problemas para alimentarse bien”.

Estrategias para afrontar los problemas del trabajo

Ante la pregunta abierta, ¿Qué cosas haces para evitar o reducir los problemas que te genera el trabajo?, las respuestas más frecuentes reflejaron estrategias evasivas o de negación (“trato de no hacerme problemas”, “no pensar”, etc.). En segundo lugar, se mencionaron estrategias paliativas de naturaleza más activa, como la realización de actividades deportivas (fútbol, bicicleta, yoga, etc.), recreativas o hobbies (pintura, salir a pasear, leer, etc.). También mencionaron el apoyo de la familia y de los compañeros como forma de afrontar problemas laborales. Por último, los

Tabla 4.

Ranking de preocupaciones laborales.

	Nada	Un Poco	Bastante	Mucho	M	Desv. típ.
Posibilidad de sufrir un asalto	3,8	9,1	30,7	56,4	3,40	,808
Estado de las calles e infraestructura	2,4	11,0	34,1	52,4	3,36	,780
Tránsito vehicular	3,9	12,6	32,7	50,8	3,31	,835
Posibilidad de un choque	11,3	18,3	41,2	29,2	2,88	,957
Bajas ganancias	7,3	25,5	39,8	27,4	2,87	,898
Cantidad de horas de trabajo	18,4	23,7	35,0	22,9	2,63	1,031
Horas muertas o sin viajes	14,5	34,9	33,4	17,2	2,53	,941
Fatiga y cansancio	18,8	32,2	33,2	15,9	2,46	,974
Falta de actividad física	24,5	27,1	30,5	18,0	2,42	1,046
Regulación y control del servicio	25,4	26,2	29,9	18,5	2,41	1,063
Informalidad del trabajo	31,5	24,2	25,9	18,3	2,31	1,102
Problemas de salud por el trabajo	24,9	33,7	27,1	14,3	2,31	,999
Costos y mantenimiento del vehículo	36,3	19,0	27,3	17,5	2,26	1,127
Problemas para alimentarse bien	30,7	30,4	26,0	12,9	2,21	1,021
Falta de organización y participación	34,7	24,1	27,1	14,0	2,20	1,068
Problemas con peatones...	36,7	27,5	22,4	13,4	2,13	1,054
Trato con pasajeros	42,1	27,6	19,4	10,9	1,99	1,025
Turno de trabajo*	51,2	26,2	13,3	9,2	1,83	1,133
Problemas familiares o de pareja	58,4	21,2	12,7	7,8	1,70	,966
Trato con compañeros y operadores	61,9	22,0	12,2	3,9	1,59	,853

* Varía según el turno. En una preocupación mayor en los que trabajan de noche, y mucho mayor en los que hacen horario rotativo.

Tabla 5.

“... de la siguiente lista, ¿podrías decir que cosas haces para reducir o evitar las preocupaciones o problemas del trabajo?”

	% de Respuesta Sí
Descansar o dormir bien	85,1
No hacerme problemas	82,0
Trato de alimentarme bien	81,7
Charlo con compañeros	81,2
Planifico/pienso en el futuro	71,7
Converso con familia/pareja/amigos	69,0
Salgo o paseo, aunque esté cansado	68,2
Hago actividades diferentes al trabajo	58,3
Leo para distraerme	53,8
Consulto a profesionales	49,0
Tomo café o fumo	49,0
Busco apoyo en Dios	48,8
Trabajar lo mínimo posible	35,5
Trabajar más horas	33,7
Reclamar por mayor ganancia	32,0
Protestas o reclamos espontáneos	20,5
Participo/Reclamo en entidad representativa	16,5
Tomar tranquilizantes	14,7

choferes hicieron referencia a estrategias para afrontar la inseguridad general y en el tránsito (e.g., “elegir pasajeros”, “tratar de manejar correctamente”). La referencia a estrategias sociales o colectivas, como la participación gremial, fue prácticamente nula. Luego de la pregunta abierta se presentó un listado de posibles estrategias para reducir las preocupaciones o problemas del trabajo (Tabla 5). En la Tabla 5 se observa que la mayoría de los encuestados informan “Tratar de descansar o dormir bien” como forma de reducir los problemas de trabajo, lo que se orienta seguramente a mitigar los efectos de la carga horaria. En segundo lugar, aparece la opción “No hacerme problema” como una estrategia generalizada, que coincide con lo observado en la pregunta abierta. Otras estrategias personales son “salir, aunque esté cansado” o “no pensar en el futuro”. En estos casos, se trataría de mecanismos de regulación personal, que realmente no están orientados a modificar las condiciones o las causas de los problemas laborales. Este tipo de estrategias personales suelen ponerse en práctica cuando las condiciones que deben modificarse son percibidas como algo “externo”, y fuera del alcance personal (e.g., inseguridad, tránsito). Otra categoría de estrategias comunes parece tener un sentido más asociado a la búsqueda de apoyo social. No obstante, parecen limitarse al ámbito personal (charlar con los compañeros, con la familia o amigos), en detrimento de las formas más activas y organizadas. Nuevamente se observa que las estrategias sectoriales o colectivas parecen ser las menos frecuentes. Por último, un dato muy significativo es que casi el 15% de los encuestados refieren “Tomar tranquilizantes” para reducir o evitar las preocupaciones generadas por el trabajo.

Satisfacción laboral

Se incluyeron tres preguntas que indagaban sobre la satisfacción con el trabajo (Tabla 6). Globalmente, el balance de la actividad resulta positivo. No obstante, un porcentaje importante preferiría cambiar de trabajo, aunque sea por la misma remuneración. Además, los resultados sugieren una menor satisfacción entre choferes que trabajan como empleados, en comparación con los titulares.

Tabla 6.

Preguntas relacionadas a la satisfacción con el trabajo.

	Global	Titulares	Choferes
"En general, ¿dirías que te gusta este trabajo?"	SI: 68 % NO: 32%	SI: 79,0% NO: 21,0%	SI: 61,8% NO: 38,2%
"¿Preferirías cambiar por otro trabajo, aunque sea por el mismo dinero?"	SI: 52% NO: 48%	SI: 37,1% NO: 62,9%	SI: 59,3% NO: 40,7%
"Si haces un balance entre las cosas buenas y malas de este trabajo, crees que el saldo sería...?"	Positivo: 72% Negativo: 28%	Positivo: 81,1% Negativo: 18,9%	Positivo: 66,3% Negativo: 33,7%

Hábitos relacionados con el cuidado de la Salud

Hay varios aspectos vinculados al cuidado de la salud que resultan significativos y merecen atención. En primer lugar, el nivel de actividad física informado resulta bajo: sólo un 23% realizan actividades con cierta regularidad (dos o más veces a la semana). Entre las que practican, las más comunes son: caminar, correr, jugar al fútbol y asistir a un gimnasio. En menor medida, algunos eligen hacer natación, o andar en bicicleta. Otro punto relacionado con el cuidado de la salud son los hábitos alimenticios. Un dato relevante es que la mayoría no regresa al hogar para realizar las comidas principales (Tabla 7). Al preguntar por los alimentos que ingieren durante la jornada de trabajo las respuestas generalmente sugieren opciones poco saludables. La mayoría opta por consumir bebidas como mate o café; agregando como complemento galletitas o facturas, sobre todo en los horarios en donde no hay mucho trabajo. Quienes no vuelven a almorcizar o cenar prefieren sándwiches, tartas o empanadas. Por otro lado, la minoría que elige cuidarse opta por comidas frugales: alimentos preparados en casa, frutas, verduras, y yogures. A la falta de actividad física y la dieta poco saludable, se suma el hábito de fumar como algo muy prevalente en la población. Aproximadamente, el 40% refiere fumar (un 11% informa consumir más de un paquete diario). Por otro lado, otro aspecto importante para la protección de la salud es el uso del cinturón de seguridad (Tabla 8); sin embargo, el 41,5% informó que no lo usa o lo usa ocasionalmente (respuestas "nunca", "casi nunca" o "a veces"). Este es un dato relevante, considerando que la ocupación implica un alto nivel de exposición a siniestros viales. Por último, se preguntó a los choferes si realizaban al menos un control médico anual. El 66% respondió afirmativamente.

Sintomatología física y emocional

La Tabla 9 presenta el listado de síntomas informados por los conductores. Entre los resultados obtenidos se destacan los indicadores de fatiga, asociados probablemente a la duración de la

Tabla 7.

Frecuencia de conductores que almuerzan en su casa.

Global %	Titulares %	Choferes %
SI: 38	SI: 42	SI: 35
NO: 62	NO: 58	NO: 65

Tabla 8.

Frecuencia auto-informada de uso de cinturón de seguridad.

Uso de Cinturón	%	% Acumulado
Nunca	16,8	16,8
Casi nunca	9,2	26,0
A veces	15,5	41,5
Casi siempre	16,5	58,0
Siempre	42,0	100,0

Tabla 9.

Síntomas físicos y emocionales informados por los conductores.

"En los últimos dos meses, ¿has experimentado...?"	% de respuesta "Sí"
Sensación de cansancio o agotamiento	61,3
Dolor de espalda, cuello, cintura	57,1
Dolor de piernas, rodillas o pies	47,7
Dolor de hombros, manos o brazos	43,2
Problemas de visión o cansancio ocular	42,2
Malhumor o irritabilidad	36,9
Ansiedad	33,6
Dolor de cabeza	31,7
Ganancia o pérdida de peso	31,3
Pesimismo, falta de ánimo, motivación	30,2
Problemas para dormir	27,2
Problemas de presión arterial	22,2
Problemas de Concentración o memoria	19,9
Sentimientos de angustia	17,1
Problemas digestivos	13,9
Gripe, resfriado, bronquitis, neumonía, pulmonía	10,2
Taquicardia o palpitaciones	9,6
Problemas renales	9,3
Problemas cardiovasculares	9,0
Algún problema de piel (dermatológico)	7,4
Dolor de pecho	6,1
Problemas de asma o de alergia	5,6

jornada laboral. La mayoría expresó haber experimentado sensación de "cansancio o agotamiento". Los problemas músculo-esqueléticos también fueron muy prevalentes, principalmente dolores de espalda, cuello y cintura. También resultó llamativa la alta proporción de sujetos que expresaron manifestaciones conductuales y emocionales (malhumor, irritabilidad, ansiedad). Finalmente, los problemas de sueño afectaron a un porcentaje importante de la muestra.

DISCUSIÓN

El presente estudio permitió identificar varios aspectos relevantes relacionados con las condiciones laborales y el estado de salud de los conductores de taxi. Fue posible observar que los trabajadores enfrentan una serie de problemas físicos y emocionales que pueden suponerse asociados a las malas condiciones laborales que caracterizan al sector. Los resultados obtenidos son coherentes con la literatura previa sobre el tema. Esto indicaría que, a pesar de los diferentes contextos viales y culturales atribuibles a regiones diversas, la industria del taxi posee rasgos compartidos.

Entre los resultados de esta investigación, se destaca como elemento problemático la duración de la jornada laboral, que en la mayoría de los casos supera las 10 horas. Como fue señalado en investigaciones previas el trabajo a destajo y los bajos márgenes de ganancia implican la necesidad de sumar horas para lograr una adecuada compensación económica.^{3,4} Esta situación tiene efectos directos sobre el bienestar de los trabajadores. Sin embargo, pudo observarse que la carga horaria del trabajo no se manifiesta como la principal preocupación, al menos en comparación con otros problemas o situaciones laborales. Es posible que este régimen horario se acepte como parte de los usos y costumbres de la conducción de taxis, y que no se perciba como algo problemático. No obstante, se trata de una situación delicada, no sólo por los efectos nocivos sobre la salud de

los conductores, sino también por sus posibles consecuencias sobre la seguridad del sistema de transporte.^{15,16}

Un problema asociado a las extensas jornadas de trabajo es el aumento de la exposición a los riesgos viales. Los resultados obtenidos indican que una proporción importante de la muestra ha sufrido siniestros de distinta gravedad. Un reflejo de este problema es que los conductores señalan como una de sus principales preocupaciones la posibilidad de verse involucrados en un choque. La alta siniestralidad es un problema típico de la industria del taxi.^{4,7} Llamativamente, la preocupación por los siniestros no se traduce en el uso de medidas de protección. Un porcentaje importante de los conductores informó que no utilizaba el cinturón de seguridad. Este dato es todavía más preocupante si se considera que el auto-informe de uso de cinturón suele ser más elevado que el uso real.³ Algunas razones que los conductores señalaron como justificativo para no usar el cinturón fueron sentirse incómodos, poder escapar de un asalto, recorrer distancias cortas o circular a velocidades menores a 60 km/h.³ También es posible que la preocupación por los siniestros no esté tan asociada a la posibilidad de sufrir daños o lesiones personales, como al hecho de que afectan la capacidad de trabajo y generan costos añadidos que reducen los márgenes de ganancia.

Además de los siniestros viales, el tránsito en sí mismo es identificado espontáneamente como uno de los factores que más afectan el desempeño diario en la actividad. El crecimiento sostenido del parque automotor hace que la tarea de conducir sea cada vez más exigente y estresante para el conductor. Además de la mayor demanda o “carga cognitiva” que estas condiciones generan, existe también mayor “carga emocional” asociada al incremento de situaciones que conllevan reacciones emocionales adversas (e.g., embotellamientos, situaciones conflictivas con otros usuarios viales, etc.).

Otro aspecto crítico de la tarea es la exposición a hechos de inseguridad. Según los resultados obtenidos, la mitad de los encuestados manifiestan haber sido víctimas de asaltos o intentos de asaltos en el último año. Una consecuencia posible de esos eventos es resultar agredido físicamente, e incluso morir.^{9,10,22} Hay factores intrínsecos de la actividad que incrementan el riesgo de ser víctimas de este tipo de delitos. Es una tarea individual, se realiza en la vía pública, no se tiene control sobre los lugares de circulación, se maneja dinero en efectivo, y se trasladan pasajeros potencialmente peligrosos.^{10,22} Frente a este problema, algunos choferes manifestaron implementar estrategias personales específicas (como elegir pasajeros, horarios, zonas, etc.). Sin embargo, no parecen ser respuestas efectivas si se consideran los resultados de este estudio.

Otro de los intereses de esta investigación fue conocer si existían hábitos que fueran nocivos para la salud y que pudieran verse potenciados por las características del trabajo. Entre ellos se destacaron el sedentarismo, los malos hábitos alimenticios y el tabaquismo. Todos estos problemas son prevalentes en la industria del taxi a nivel global.^{11,12} Entre los conductores que participaron de este estudio el sedentarismo está muy extendido, aunque los conductores consideraban la falta de actividad física como algo preocupante. Esto contradicción aparente puede explicarse por la falta de tiempo disponible que resulta de la extensión de la jornada laboral. Al sedentarismo se suman los malos hábitos alimenticios representados por la ingesta de comidas rápidas o refrigerios. Por último, se destaca el consumo de cigarrillos, especialmente entre quienes trabajan de noche. Probablemente sea un hábito que ayuda a sobrellevar la subdemanda de trabajo.

En cuanto a la forma en que se afrontan las preocupaciones laborales, las respuestas hacen referencia a estrategias individuales de

naturaleza paliativa, orientadas a modificar la manera en que se perciben los problemas o a mitigar sus efectos, sin cambiar objetivamente sus causas.^{21,22} Posiblemente, no se percibe la posibilidad real de cambios en las principales fuentes de preocupación (el tránsito, la inseguridad, la baja remuneración, etc.). Son problemáticas estructurales que dependen en gran medida de factores externos y difíciles de modificar cuando se adopta una perspectiva individual. En este contexto, un aspecto positivo parece la búsqueda de apoyo social en los compañeros. Este tipo de estrategias puede moderar las preocupaciones y el estrés laboral y favorecer un mayor dominio sobre las situaciones estresantes.

Más allá de la importancia del apoyo social, familiar y de los compañeros, las estrategias colectivas que implican una participación más activa y organizada son poco mencionadas espontáneamente, y de hecho son poco implementadas. Si bien los resultados indican que la participación colectiva ha aumentado en comparación con el estudio de Ledesma et al²¹ aún continúa siendo muy baja. Desde el punto de vista laboral, sería muy positivo que la búsqueda de apoyo social pudiera canalizarse de modo más organizado y orgánico. Las estrategias colectivas son fundamentales para poder modificar las condiciones estructurales que son fuente de preocupación. La ausencia de una estructura organizacional sostenedora parece favorecer comportamientos desadaptativos como el consumo de drogas psicoactivas legales o ilegales.²³

Si se consideran las características propias de la actividad, los problemas de salud que pueden relacionarse con el trabajo son frecuentes. Muchos de los síntomas que manifiestan los choferes se relacionan con la fatiga, el cansancio y el estrés, tanto a nivel físico como emocional. Según los datos relevados, y en consonancia con la literatura previa, el cansancio y la fatiga son una constante en esta población.¹¹ Experimentar fatiga durante la jornada laboral es problemático porque constituye un factor de riesgo para la siniestralidad vial.²⁴ Sin embargo, esta condición suele ser minimizada por los taxistas, quienes tienden a creer que no afecta su desempeño.²⁴ Por otro lado, en términos de salud, varios de los síntomas físicos y emocionales señalados por los conductores (e.g. dolor de cabeza, dificultades de concentración y memoria) podrían considerarse asociados a fatiga crónica.²⁵ La fatiga crónica no ha recibido suficiente atención en la literatura previa. En consecuencia, es un problema que debería ser estudiado con mayor detalle. Sería importante contar con información sobre las condiciones laborales que podrían favorecer su desarrollo.

Otro problema típico de los conductores de taxi que fue identificado en este estudio son los problemas músculo-esqueléticos. Es muy probable que esta clase de dolencias sean una consecuencia de las características del trabajo (jornada extensa de trabajo, trabajar sentado, exposición prolongada a bajos niveles de vibración, etc.), y empeoren en interacción con hábitos como el sedentarismo.^{7,18} La actividad física es un factor protector contra el dolor de espalda y también frente al estrés.¹⁶ Sin embargo, como ya se señaló, la extensión de la jornada laboral parece atentar contra la posibilidad de realizar actividades de este tipo.

Existen algunas limitaciones en el presente estudio que merecen ser señaladas. En primer lugar, el uso de auto-informes como instrumento para la recolección de datos puede dar lugar a sesgos de respuesta. En el caso de los problemas de salud puede ser que los individuos exageren o minimicen sus padecimientos. Sucede algo parecido con variables como la participación en siniestros o el uso de cinturón de seguridad. En futuros trabajos sería conveniente contar con información objetiva sobre estos aspectos. Problemas similares

pueden derivarse del tipo de muestreo utilizado. Si bien se recolectaron los datos en distintos sectores de la ciudad, el muestreo por conveniencia puede estar sujeto a sesgos no anticipados por los investigadores. Aun con las dificultades señaladas, los resultados obtenidos son coherentes con la literatura previa y brindan información relevante sobre una población que ha recibido poca atención en el contexto nacional y regional.

CONCLUSIÓN

La actividad de los taxistas conlleva una variedad de riesgos que afectan la salud y, potencialmente, la seguridad del sistema de transporte. Mejorar las condiciones laborales y el estado de salud de los conductores requiere acciones preventivas en diferentes niveles. El malestar que generan las condiciones del tránsito puede ser moderado con intervenciones a nivel individual (e.g., intervenciones para el manejo del estrés), pero también con cambios ambientales o contextuales (e.g., mejoras en la gestión del tránsito). Algo similar ocurre con las condiciones de seguridad frente al delito. Las iniciativas individuales que implementan los conductores, como elegir zonas o pasajeros, pueden ser paliativas, pero no resuelven el problema. Mayhew²⁶ señaló distintas estrategias que deberían imple-

mentarse simultáneamente para obtener resultados positivos en la reducción del delito contra taxistas (por ejemplo, uso de dispositivos tecnológicos como GPS, mamparas antirrobo, sistemas de cobro electrónico y cambios a nivel legislativo). Otros problemas también requieren de intervenciones a distinto nivel: sería importante desarrollar acciones educativas dirigidas a mejorar los hábitos de alimentación, aumentar los niveles de actividad física, o mejorar las posturas al conducir. Al mismo tiempo, sería conveniente que existiera infraestructura destinada al descanso y aseo de los conductores, cambios en la regulación laboral, o programas destinados a mejorar las condiciones ergonómicas de los vehículos. Muchas de esos cambios requieren de la participación colectiva de los trabajadores con el objetivo de mejorar las condiciones generales de trabajo.

Financiamiento

El trabajo fue financiado parcialmente por la Universidad Nacional de Mar del Plata en el marco del proyecto de extensión Condiciones de trabajo y salud en conductores de taxis. En cooperación con el Sindicato Único de Peones de Taxi (S.U.Pe.Tax). Código de proyecto CSS-008-2012. Años 2012 y 2013. También contó con la financiación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

REFERENCIAS

- Wang PC, Delp L. Health status, job stress and work-related injury among Los Angeles taxi drivers. *Work*. 2014; 49(4):705-712.
- Gany FM, Ramirez J, Aragones A, Bari S, Ayash C, Leng J. Step on it! Workplace Cardiovascular Risk Assessment of New York City Yellow Taxi Drivers. *J Immigr Minor Health*. 2015;18(1):118-134.
- Routley V, Ozzane-Smith J, Qin Y, Wu M. Taxi driver seat belt wearing in Nanjing, China. *J Saf Res*. 2009; 40(6):449-454.
- Tseng CM. Operating styles, working time and daily driving distance in relation to a taxi driver's speeding offenses in Taiwan. *Accid Anal Prev*. 2013; 52:1-8.
- Nakano Y, Nakamura S, Hirata M, Harada K, Ando K, Tabuchi T, et al. Immune Function and Lifestyle of Taxi Drivers in Japan. *Ind Health*. 1998; 36(1):32-39.
- Gany FM, Gill PP, Ahmed A, Acharya S, Leng J. Every disease...man can get can start in this cab: Focus Groups to Identify South Asian Taxi Drivers' Knowledge, Attitudes and Beliefs About Cardiovascular Disease and Its Risks. *J Immigr Minor Health*. 2013; 15(5):986-992.
- Bulduk EÖ, Gustavsson P, Hallqvist J, Hogstedt C, Lewné M., Plato, N, et al. Assessing exposure to risk factors for work-related musculoskeletal disorders using Quick Exposure Check (QEC) in taxi drivers. *Int J Ind Ergon*. 2014; 44(6):817-820.
- Öz B, Özkan T, Lajunen T. Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving. *Transp Res Part F-Traffic Psychol Behav*. 2010; 13(1):32-40.
- Grisi TM, de Oliveira P, Silva de Medeiros C, dos Santos A. A identidade em discursos de taxistas. *Psicol Soc*. 2009; 21(1):118-127.
- Jenkins L. Violence in the Workplace-Risk Factors and Prevention Strategies. *Curr Intell Bull*. 1996; 57:96-100.
- Lim SM, Chia SE. The prevalence of fatigue and associated health and safety risk factors among taxi drivers in Singapore. *Singapore Med J*. 2008; 56(2):92-97.
- Apantaku-Onayemi F, Baldyga W, Amuwo S, Adefuye A, Mason T, Mitchell R, Blumenthal DS. Driving to better health: cancer and risk assessment among taxi cab operators in Chicago. *J Health Care Poor Underserved*. 2012; 23(2):768-780.
- Gustavsson P, Alfredsson L, Brunnberg H, Hammar N, Jakobsson R, Reuterwall C et al. Myocardial infarction among male bus, taxi, and lorry drivers in middle Sweden. *Occup Environ Med*. 1996; 53(4):235-240.
- Firestone RT, Gander PH. Exploring knowledge and attitudes of taxi drivers with regard to obstructive sleep apnoea syndrome. *N Z Medical J*. 2010;123(1321):24-33.
- Shams M. Taxi drivers' views on risky driving behavior in Tehran: A qualitative study using a social marketing approach. *Accid Anal Prev*. 2011; 43(3):646-651.
- Taylor AH, Dorn, L. Stress, fatigue, health and risk of road traffic accidents among professional drivers: the contribution of physical inactivity. *Annu Rev Publ Health*. 2006; 27:371-391.
- Mass AY, Goldfarb DS, Shah O. Taxi cab syndrome: a review of the extensive genitourinary pathology experienced by taxi cab drivers and what we can do to help. *Rev Urol*. 2014; 16(3):99-104.
- Raanaas RK, Anderson DA. Questionnaire survey of Norwegian taxi drivers musculoskeletal health and work-related risk factors. *Int J Ind Ergon*. 2008; 38(3-4):280-290.
- Funakoshi M, Kazushi T, Tsujimura H, Nishiyama K. Measurement of whole body vibration in taxi drivers. *J Occup Health*. 2004; 46(2):119-124.
- Kurosaka K, Daida H, Muto T, Watanabe Y, Kawai S, Yamaguchi, H. Characteristics of coronary heart disease in Japanese taxi drivers as determined by coronary angiographic analyses. *Ind Health*. 2000; 38(1):15-23.
- Ledesma RD, Poo FM, Peralta M. Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de servicio de taxi. *Rev Inst Inv Fac Psic*. 2008;13(1):83-103.
- Burguel BJ, Guillen M, White MC. Health and Safety Strategies of Urban Taxi Drivers. *J Urban Health*. 2012; 89(4):717-722.
- Sheanah M, Smith P. Deviance and marginal occupations: the case of taxi drivers. *Deviant Behav*. 2003; 24(5):449-466.
- Dalziel JR, Job RF. Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in taxi drivers. *Accid Anal Prev*. 1997; 29(4):489-494.
- Sandin B. El síndrome de fatiga crónica. Características psicológicas y terapia cognitivo conductual. *Rev Psicopatol Psic Clín*. 2005; 10(1):85-94.
- Mayhew C. Preventing assaults on taxi drivers in Australia. *Tr Iss Crime Criminal Just*. 2006; 179:1-6.