

## **Variables laborales en una muestra de conductores de taxi de Bucaramanga**

Labor variables in a sample of taxi drivers in Bucaramanga

Reynaldo Mauricio Rodríguez Amaya <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Manuela Beltrán seccional Bucaramanga, Colombia.

Artículo recibido en mes XX de año; artículo aceptado en mes XX de año

**Citación del artículo:** Rodríguez RM. (2016). Variables laborales en conductores de Taxi de Bucaramanga. *I+D Revista de Investigaciones*, 1(2), pp-pp.

---

### **Resumen**

El oficio de conductor de taxi asume una importante cantidad de riesgos desde todo punto de vista, los cuales involucran tanto al conductor, al pasajero y a la sociedad en general, el presente estudio tuvo como objetivo describir las principales variables sociodemográficas y laborales de una muestra de taxistas de la ciudad de Bucaramanga. Se realizó un estudio de corte transversal descriptivo en 120 conductores de taxi mayores de 18 años. En cuanto a resultados 63% estaban entre los 30 y 50 años de edad, 98% eran hombres, 58.3% tenían bachillerato cursado y 22.5% únicamente la primaria. En las variables laborales, 73% estaban afiliados a salud, 44% a pensiones y 20% estaban afiliados a alguna Administradora de riesgos laborales, 58% de los taxistas laboran más de 12 horas al día. Así mismo, 72% por lo menos descansa 8 horas antes de iniciar la jornada laboral, 50% han tenido por lo menos tener un accidente de tránsito. A su vez, 31% siempre

---

<sup>1</sup> Médico UIS Magister en Epidemiología UNIVALLE, Docente- investigador del grupo: SARET. Universidad Manuela Beltrán seccional Bucaramanga (Colombia): Dirección calle de los estudiantes 10-20.

Reynaldo Mauricio Rodríguez. Variables laborales en una muestra de conductores de taxi de Bucaramanga

usa las dos manos en el volante para conducir y 50% reportaron usar siempre el cinturón de seguridad mientras conducen. Entre las conclusiones, se observó una limitada afiliación al sistema de seguridad social del taxista y por otra parte existe una importante proporción de conductas riesgosas en este gremio laboral.

*Palabras clave:* salud mental, trabajo, vehículo automotor, prevención de riesgos,

### **Resumen en inglés.**

The job of taxi driver, takes a significant amount of risk from every point of view, which involve both the driver, the passenger and society in general, this study aimed to describe the main sociodemographic and labor variables of a sample taxi drivers of the city of Bucaramanga. A descriptive study was conducted in cross-section 120 taxi drivers older 18 years. As for results 63% were between 30 and 50 years of age, 98% were men, 58.3% had completed high school and 22.5% only primary. As for labor variables, 73% were affiliated with health, pension and 44% to only 20% were affiliated with any Administrator of occupational hazards, 58% of taxi drivers work more than 12 hours a day. Also, 72% at least eight hours rest before starting the workday, 50% have had at least have a traffic accident. In turn, 31% always use both hands on the wheel to drive and 50% reported always wear a seat belt while driving. Among the findings, a limited affiliation to the social security system and the driver was observed on the other hand there is a significant proportion of a risky behavior in this labor union.

## **Introducción**

El oficio de conductor de taxi asume una importante cantidad de riesgos. No solo se involucran los riesgos de índole laboral, sino que tienden a interactuar con aquellos riesgos relacionados con la seguridad urbana, dado que se ha descrito que dicha profesión tiene una de las tasas más altas de asalto y homicidio. Sin embargo también se ha comentado que el compromiso de la administración de salud y seguridad en el trabajo son también un factor influyente en la predicción de un comportamiento seguro en la conducción de un vehículo (Machin MA, & De Souza J. 2004). Así mismo, investigadores han reportado que debe tratarse de identificar y entender los motivos por los cuales los conductores adquieren conductas riesgosas y se comportan de manera insegura durante la conducción (Asian Law Caucus 2009). De acuerdo a lo anterior un hallazgo clave identificado en diferentes trabajos fue en la relación entre la percepción de la gestión de compromiso y el bienestar emocional que pueden ser predictores de un comportamiento seguro mientras se conduce.

Algunas investigaciones en el gremio de taxistas se han ocupado en describir sus características emocionales o económicas, pero pocos se han dedicado a identificar algunos aspectos claves en lo que tiene que ver con sus variables laborales y aspectos importantes dentro de la salud laboral. Es por eso que dentro de la especialización en salud ocupacional de la Universidad Manuela Beltrán seccional Bucaramanga se han adelantado procesos investigativos que han identificado en los conductores de transporte público individual de pasajeros de Bucaramanga sus principales variables sociodemográficas y laborales, dado que se tiene la hipótesis que no todos ellos tienen una cobertura completa en el sistema general de seguridad social y que por otra parte estos conductores tienden a tomar algunas conductas de riesgo que merece la pena identificar con el fin de diseñar intervenciones para controlar y mitigar dichos riesgos.

## **Método**

### **Tipo de estudio**

Se trató de un estudio descriptivo observacional de corte transversal. Las variables involucradas en el estudio principalmente fueron variables sociodemográficas y laborales propias del conductor de taxi, por otra parte se incluyeron algunas preguntas inherentes a su oficio como conductor de taxi y se enunciaron algunas preguntas que pudieran identificar si existiera alguna conducta que ponga en riesgo la seguridad del conductor y sus pasajeros.

### **Participantes**

Los criterios de inclusión para participar en el estudio eran: ser conductor de taxi de la ciudad de Bucaramanga, tener una edad mayor de 18 años, contar por lo menos con 1 año de experiencia laboral trabajando como taxista y que además tuvieran la disposición de contestar el cuestionario. El muestro fue no probabilístico.

### **Procedimiento**

La encuesta realizada fue diligenciada cara a cara de tipo dirigida por estudiantes del postgrado de salud ocupacional, los participantes tuvieron que diligenciar consentimiento informado de acuerdo a la estipulación de la resolución pertinente a la ejecución de estudios en investigación en salud para Colombia (Ministerio de Salud 1993). El trabajo de campo se realizó en el primer semestre del año 2013.

## **Resultados**

Se entrevistaron 120 taxistas, el promedio de edad fue de 40.6 años con una desviación estándar de 11 años. En cuanto a grupos de edad, el 63% estaban entre los 30 y 50 años de edad, a su vez 98% eran de sexo masculino. Respecto a la escolaridad 58.3% tenían

Reynaldo Mauricio Rodríguez. Variables laborales en una muestra de conductores de taxi de Bucaramanga

bachillerato cursado, 22.5% únicamente la primaria y llama la atención que 6.6% tienen estudios profesionales y 13% reportaron ser técnicos o tecnólogos.

En cuanto a las variables laborales, de acuerdo a la seguridad social de los taxistas: 73% estaban afiliados a salud, 44% estaban afiliados a pensiones y solo 20% estaban afiliados a alguna Administradora de riesgos laborales (ARL). Así mismo, aquellos quienes contaban con las tres afiliaciones daban cuenta del 20% del total de la muestra. En cuanto a las horas laborales, 58% de los taxistas laboran más de 12 horas al día, 35% laboran por lo general en el horario diurno, 20% en el horario nocturno y 45% en el horario mixto (tanto de día y noche). De acuerdo a la experiencia laboral, 62% han laborado como taxistas entre 1 a 10 años, seguido de aquellos que han laborado entre 11 y 20 años (26%).

Así mismo, 72% por lo menos reportó descansar 8 horas antes de iniciar la jornada laboral, 50% han tenido por lo menos tener un accidente de tránsito. En cuanto a comer mientras conduce 22% refiere que algunas veces lo hace. A su vez, 31% siempre usa las dos manos en el volante para conducir y 28,3% casi siempre realiza esta conducta. Finalmente 50% reportaron usar siempre el cinturón de seguridad mientras conducen.

### **Comentarios**

La presente investigación permitió acercarnos de una manera sencilla al perfil laboral de un conductor de taxi y además se puede inferir lo perjudicial que las conductas inapropiadas del taxista también pueden afectar a los pasajeros en el día a día. De acuerdo a las hipótesis planteadas se observó una limitada afiliación al sistema de seguridad social del taxista y por otra parte existe una importante proporción de conductas riesgosas en este gremio laboral. Si bien es cierto que la conciencia por el uso del cinturón de seguridad ha aumentado en los últimos años, aún falta camino por llegar al 100% de conductas seguras al conducir.

En cuanto a las variables sociodemográficas, la mayoría de trabajadores se encuentran en la adultez media, la cual es una etapa de la vida en donde las capacidades físicas estarían en un grado óptimo. En el área Metropolitana de Medellín se ha reportado una edad promedio en taxistas entre los 36 y 45 años de edad (Pico C, Ramírez M, Henao A, & Vásquez A. 2010). Sin embargo es de destacarse que en otro trabajo en Brasil se encontró una importante proporción de trabajadores con edades superiores a los 50 años, aunque es importante mencionar que estos taxistas pertenecían a cooperativas o gremios bien estructurados (Gonçalves de Oliveira B, Gomes do Nascimento TL, Brito J, Alves A, Casotti C, Nagib E. 2016). Por otra parte si bien es cierto la mujer ha incursionado poco a poco en la labor de conductor de taxi, en la presente muestra su porcentaje fue mínimo, en países como México la inclusión de la mujer en este oficio da cuenta cerca entre el 2 y 25% y en países desarrollados como Noruega se ha calculado cerca de un 15%. (Raanaas, R & Anderson, D. 2008); Pogliaghi L. (2011).

En lo observado en la afiliación al sistema de seguridad social, se tiene conciencia por parte del taxista o del dueño del taxi en lo importante que es afiliarse a su trabajador al sistema de salud, sin embargo el porcentaje disminuye de manera importante cuando se identifica la afiliación al sistema de pensiones y a las administradoras de riesgos laborales. Por otra parte, solo la quinta parte de los encuestados reportaron una afiliación completa al sistema de seguridad social. Por ejemplo en Medellín se encontró que el 42% de los taxistas encuestados tenían completa su afiliación en seguridad social (Pico C, Ramírez M, Henao A, & Vásquez A. 2010).

De acuerdo a algunas conductas de riesgo identificadas en el estudio, la práctica del uso constante del cinturón de seguridad tiene que ser del 100% en los conductores, aunque los reportes y estudios no dan cuenta de este hallazgo. Estudios en China y Boston revelan que no pasan del 10% aquellos que conducen con el cinturón de seguridad puesto (Passmore J, Ozanne-Smith J. 2006); (Fernandez WG, Park JL, Olshaker J. 2005). Por otra parte se

Reynaldo Mauricio Rodríguez. Variables laborales en una muestra de conductores de taxi de Bucaramanga

resalta la necesidad durante el proceso de conducción de evitar la distracción a todo nivel como por ejemplo, mantener las dos manos en el volante durante la conducción si bien es cierto al hacer los cambios de velocidad una mano abandona la posición inicial, es necesario concienciar sobre la posición ideal de las manos al conducir, de igual manera resulta preocupante la proporción de conductores que comen mientras conducen y también otros estudios han advertido sobre la importancia de la concentración al momento de conducir.(Hassen A, Godesso A , Abebe L, Girma E. (2011)

Entre las limitaciones del estudio se puede considerar que la naturaleza de corte transversal no permite evaluar algunas características importantes de algunas conductas de riesgo que se medirían de una manera más efectiva si se llegase a involucrar la variable tiempo (en el contexto de un estudio prospectivo). Además el hecho de no ser un muestreo probabilístico puede generar limitaciones en la validez de los datos. Sin embargo el lograr un muestreo probabilístico en esta población es un reto metodológico importante que requeriría tener el listado de todos los taxistas de la ciudad para posteriormente realizar el cálculo de la muestra y el procedimiento riguroso para hacer un muestreo multi-etápico. A su vez, nuestros datos son propios de la muestra evaluada y no podemos decir que es una conducta general de todos los conductores de la región o del país.

Finalmente, este estudio pretende revelar la necesidad de crear y diseñar intervenciones que impacten sobre los principales riesgos al conducir, no solo de los taxistas sino de todos los conductores a nivel general. A su vez es importante no escatimar esfuerzos en vincular a todos los gremios de conductores en el cumplimiento de una práctica segura al volante ya sea cuando el vehículo este o no en movimiento.

### **Agradecimientos**

Este estudio contó con el apoyo de estudiantes de la Especialización en Salud Ocupacional de la Universidad Manuela Beltrán Seccional Bucaramanga, quienes aportaron en el desarrollo de la investigación.

### **Referencias**

Asian Law Caucus Editor. (2009). Protecting taxi workers & San Francisco consumers: medallion transferability and proposition K. Retrieved from [http://www.sfmta.com/cms/xproj/documents/PropKReformNonAccessibleProposals\\_000.pdf#page=1](http://www.sfmta.com/cms/xproj/documents/PropKReformNonAccessibleProposals_000.pdf#page=1)

Ministerio de Salud República de Colombia.(1993). Resolución 08430 por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud. 1993.

Machin MA, & De Souza J. (2004). Predicting health outcomes and safety behaviour in taxi drivers. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 7 (4), 257-270.

Nguyen M, & Said R. (2012). Workplace Safety Issues of San Diego Taxi Drivers:What About Their Health & Safety? A Study of the San Diego Taxicab Industry. San Diego: Association of Occupational and Environmental Clinics (AOEC), Employee Rights Center (ERC) & the United Taxi Workers of San Diego (UTWSD), Occupational Health Internship Program (OHIP).

Fernandez WG, Park JL, Olshaker J.(2005). An Observational Study of Safety Belt Use Among Taxi Drivers in Boston. Ann Emerg Med. 2005 Jun;45(6):626-9. .



Reynaldo Mauricio Rodríguez. Variables laborales en una muestra de conductores de taxi de Bucaramanga

Hassen A, Godesso A , Abebe L, Girma E. (2011). Risky driving behaviors for road traffic accident among drivers in Mekele city, Northern Ethiopia. BMC Research Notes 4:535.

Gonçalves de Oliveira B, Gomes do Nascimento TL, Brito J, Alves A, Casotti C, Nagib E. (2016). BoeryRevista Baiana de Enfermagem, Salvador, v. 30, n. 1, p. 365-374, jan./mar.

Passmore J, Ozanne-Smith J. (2006). Seatbelt use amongst taxi drivers in Beijing, China. Int J Inj Contr Saf Promot. Sep;13(3):187-9.

Pogliaghi L. (2011). La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas en la ciudad de México. Trabajo NO CLASICO-IIA-conCaptura-19-julio-2011.indd 209

Pico C, Ramírez M, Henao A, & Vásquez A. (2010). Estudio socioeconómico de conductores y pequeños propietarios de taxi en el área metropolitana del Valle de Aburrá. Documentos No78 de la Escuela. Medellín Antioquia. Report No.: ISSN: 1794-9270

Raanaas, R & Anderson, D. (2008) . A questionnaire survey of Norwegian taxi drivers' musculoskeletal health, and work-related risk factors. Noruega International Journal of Industrial Ergonomics Volume 38, Issues 3–4, March–April, Pages 280–290

Schneider E, & Irastorza X. (2009). Occupational safety and health in the Transport sector an overview. Luxemburgo: European Agency for safety and health at work;