

El papel del tiempo libre en la salud de un grupo de conductores de carga.

The role of leisure in the health of the group of drivers load.

Mireya Zamora Macorra¹ & Adriana Cecilia Cruz Flores¹

Resumen

El tiempo libre es fundamental en la vida de cualquier individuo, no obstante, su beneficio o repercusiones, han sido poco explorados en el ámbito laboral y extralaboral de los trabajadores y en concreto, sobre el papel que tiene esta variable en la salud. El objetivo de este estudio fue determinar el efecto del tiempo libre en la salud y vida cotidiana de un grupo de operadores de carga, en función del uso activo o pasivo que hacen del mismo. Se realizó un estudio de prevalencia en 119 choferes foráneos. Se utilizó una metodología tanto cuantitativa como cualitativa, a través de una encuesta y cuatro entrevistas. Con los datos obtenidos, se efectuó un análisis descriptivo y de correspondencia. Se encontró que salir a pasear con la familia disminuía en 87% la posibilidad de presentar trastornos del sueño en los conductores (RP .13, IC .03-.63). Se conformaron cuatro conglomerados para ver la relación del tiempo libre con algunos daños a la salud. Destaca que el grupo que utilizaba de manera activa su tiempo libre, tiene menor probabilidad de presentar trastornos mentales, que aquellos que lo utilizaban de manera pasiva. La investigación permitió visualizar cómo la organización del trabajo y las exigencias a las que se someten estos trabajadores, repercuten en su salud y permean su vida cotidiana, por la cantidad de horas laboradas y el tiempo que pasan sin frecuentar a su familia.

Palabras Clave: Salud de los Trabajadores, Recreación, Descanso, Condiciones de Trabajo.

Abstract

Leisure time is essential in the life of any person. Nonetheless, its effects on the health of individuals has received little attention, especially with respect to occupational and nonoccupational settings. To determine whether active or passive engagement in leisure time is associated with health and daily working life, a cross-sectional prevalence study was performed on 119 fuel truck drivers, using both quantitative and qualitative methods, consisting of a survey and four in-depth interviews. Regularly taking a walk with family members was associated with a decrease of 87% in the prevalence of sleep disorders among the drivers (OR, 0.13, 95% CI, 0.03-0.63). Four groups were constructed to evaluate the relationship between free time and selected health problems. The group that was actively involved in using its leisure time had a lower prevalence of mental health disorders than those who used it passively. The results of this study allow us to see how work organization and job demands affect the health and daily lives of these workers, due to long working hours and time spent away from family.

Keywords: Occupational Health, Time Leisure, Rest, Working Condition.

Introducción

Los conductores son una población cuya actividad laboral los expone a una gran cantidad de riesgos y exigencias, además que la organización de sus tiempos de trabajo afecta la cantidad y calidad de su tiempo libre, aunque este período es fundamental en la vida de cualquier individuo, sus beneficios o repercusiones han sido poco explorados en los estudios laborales, en concreto, sobre el papel que tiene esta variable en la salud de los trabajadores.

Las investigaciones realizadas con conductores, se han centrado principalmente en dos aspectos, los accidentes carreteros (Fernández, 1991; Adams-Guppy & Guppy, 2003 & Tse, Flin & Mearns, 2006) y al costo económico que generan los mismos (Connor, 2002); y con menor frecuencia han abordado los daños a la salud característicos en esta población como fatiga, apnea del sueño o adicciones (Philip, 2005; Davey, Richards & Freeman, 2007 & Rodenstein, 2009). Pero poco se han explorado otras variables que pueden permitir el desarrollo psíquico y social del trabajador como es el uso eficaz del tiempo libre.

La bibliografía disponible no analiza a profundidad, como las condiciones de trabajo que permean las actividades de estos trabajadores, los orilla a realizar conductas riesgosas y dañinas que los pone en peligro tanto a ellos, como a los demás conductores, ni mucho menos refiere si existe una asociación entre la actividad laboral y los daños a la salud que pudieran presentar. Se les responsabiliza de causar más de 15% de los accidentes mortales carreteros (Häkkinen & Summala, 2001), sin embargo, no se analiza que en muchas ocasiones deben conducir fatigados, en horarios nocturnos y por períodos prolongados, estas son exigencias derivadas de la organización del trabajo a las que se someten.

Dumazedier (1968) uno de los primeros autores europeos en fijar su atención en el concepto de tiempo libre, identificó al menos tres funciones esenciales del mismo: descanso, recreación y desarrollo personal. Lo dicho por Dumazedier ha servido de base para formular otras definiciones, como la desarrollada por McPhail (2000) quien define al tiempo libre como aquel que ocurre fuera de la jornada de trabajo, del tiempo de transporte, de las actividades fisiológicas necesarias para el mantenimiento del ciclo vital, así como fuera de toda obligación profesional, familiar y social; es decir, el espacio donde “se realizan aquellas actividades destinadas a divertirse, descansar, acrecentar la cultura, aumentar los conocimientos, estimular la vida y el bienestar social de la comunidad” (McPhail, 1997, p. 10).

Webber, citado en Meneses & Monge (1997), explicaba la importancia del tiempo libre en el ámbito social e individual para la mejora de la salud física y mental de los individuos, al permitir la variabilidad de actos cotidianos y la oportunidad para la auto identificación y el ajuste personal, de una manera diferente a los patrones cotidianos.

Generalmente, se considera como un tiempo separado del período de trabajo, sin embargo, dicha dicotomía sólo es utilizada de manera pragmática, dado que en la realidad ambos permean la vida cotidiana. El tiempo libre puede clasificarse en uso activo o pasivo del mismo (Noriega, López, Franco, Martínez, Villegas & Alvear, 2000).

Dicho concepto, en los últimos años ha cobrado relevancia en los estudios laborales, por el papel protector que ha demostrado ante los daños a la salud, sobre todo en el ámbito físico y psicológico al hacer uso activo del mismo (Pan American Health Organization, 2002; Poletti & Barrios, 2007 & Vandelanotte, Sugiyama, Gardiner & Owen, 2009). El uso activo del tiempo libre puede estar condicionado no sólo por el trabajo remunerado, también influyen otros aspectos como “el trabajo doméstico, los hijos, otro trabajo asalariado, los ingresos, la educación, la familia y el género” (Cruz, Noriega & Garduño, 2001, p. 61).

Particularmente, la actividad física ha mostrado ser de gran utilidad en la promoción de la salud (Astudillo & Rojas, 2006). Permite mantener la salud ósea, muscular, la flexibilidad y el equilibrio en todas las edades. Previene y retrasa la hipertensión, alteración cardiovascular y diabetes en adultos. También mejora el bienestar psicosocial, aumenta la autoestima, autoeficacia y reduce la depresión y ansiedad (Agazzi, Armstrong & Bradley-Klug, 2010).

Debido a ello, el objetivo de la presente investigación fue determinar si el uso activo o pasivo del tiempo libre tiene algún efecto sobre la salud y vida cotidiana de un grupo de operadores de carga.

La actividad laboral de los operadores de carga

De todos es conocido la figura del operador federal o de carga, llamado tradicionalmente “trailerero” y más aún la fama que bien o mal lograda tiene este oficio. Sin embargo, poco es sabido de las condiciones en las que estos trabajadores desarrollan su actividad, los distintos riesgos a los que se enfrentan en el camino y las exigencias que hay en su ritmo de trabajo.

Los caracteriza un estilo de vida sedentaria, fuman, sus redes de apoyo social son pobres y su tiempo libre queda sujeto a la carga de trabajo existente, como consecuencia de las exigencias laborales a las que se enfrentan de manera cotidiana, como son: la rotación de turnos, trabajo nocturno, extensión de la jornada, un ritmo intenso en la actividad, repetitividad de la tarea, entre otras.

Los conductores de carga estructuran su vida cotidiana con base a su actividad laboral, debido a que son trabajadores que pasan casi todo su tiempo viajando, a eso se dedican y viven para realizar esta tarea. No tienen un período fijo de descanso. El gerente de cada base verifica la cantidad de viajes y el kilometraje recorrido y, con base en ello, asigna la frecuencia y tiempo de suspensión de actividades, para que los trabajadores tengan un descanso. Este hecho limita la posibilidad de disponer de un tiempo libre fijo que permita planear o ejecutar actividades personales y sociales para utilizarlo de manera activa e incluso para la recuperación o descanso.

Los trailers viven para su trabajo, en ocasiones, pasan el día entero sobre el vehículo y todo lo que sucede en su entorno familiar, laboral y social está permeado por su actividad. Los ritmos de trabajo a los que se someten en el desarrollo de sus actividades laborales determinan el tiempo de convivencia familiar y social, e incluso la relación con sus compañeros de trabajo.

En este tipo de actividad no existen días preestablecidos de trabajo o descanso, los conductores se supeditan a las necesidades laborales, por ello, algunos trabajadores no saben qué hacer al llegar sus días libres y no planean actividad alguna. En muchas ocasiones se quedan en las instalaciones de la empresa, pues las han asimilado como su hogar. Tal parece que en los días de descanso los operadores ponen pausa a su vida, y la continúan cuando empieza su siguiente viaje.

Ante la imposibilidad de emplear de manera activa este tiempo, incluso para las necesidades vitales de descanso, con el paso del tiempo se va generando una respuesta corporal negativa que impacta poco a poco la salud y altera la vida familiar y personal del trabajador.

Lemp & Behn (2008) refieren que aquellas personas que manejan el tiempo libre de manera activa tienen un mejor nivel de conductas saludables. El sedentarismo es un reflejo de la falta de conocimientos y formación en prácticas de auto-cuidado en un individuo; esta actitud pasiva ha mostrado asociaciones con trastornos físicos como la obesidad y con alteraciones mentales como la depresión (Prieto, 2003), inclusive se ha observado que

aumenta la posibilidad de fumar y beber (Meneses & Monge, 1997).

Los conductores continuamente se exponen a grandes cantidades de estrés, como quedarse atrapados en el tráfico y llegar tarde a consecuencia del mismo y el ruido, lo que continuamente los hace reaccionar con agresión, frustración, desesperación, aburrimiento, depresión, migraña y ansiedad (Márquez, 2004).

En general el tiempo libre es un período necesario que permite el descanso, la recreación y la convivencia familiar, sin embargo, si éste se utiliza de manera activa y en convivencia con otras personas ha mostrado tener mejores efectos sobre la salud. Por ello, se buscó determinar el efecto del tiempo libre sobre la salud en un grupo de conductores.

Material y métodos

Se encuestaron a 119 operadores foráneos, encargados de transporte de combustible a nivel federal, el cual se lleva a cabo por medio de unidades que cuentan con doble pipa o tanque. Los participantes se seleccionaron de una población disponible de 250 operadores, la muestra se calculó al considerar una prevalencia de 20% de daños a la salud¹ por medio del programa STATCALC V. 6. Debido a que la selección fue a través de una muestra disponible, los resultados están condicionados sólo a la población participante en el estudio.

La información se recolectó en diferentes bases de carga y descarga de combustible de cuatro estados de la República Mexicana (Veracruz, Oaxaca, Yucatán e Hidalgo). Los sitios donde se reunió la información fueron seleccionados considerando la disponibilidad de los trabajadores y la concentración de los mismos, dado la alta movilidad de esta población. Cabe señalar que el proceso de trabajo es el mismo para todos los conductores independientemente de la base en la que se encuentren, las únicas variaciones son los sitios de carga y descarga y el tiempo necesario para llegar a cada uno.

Con el fin de conocer y poder describir lo mejor posible la realidad de los conductores de carga se decidió utilizar una metodología tanto cuantitativa como cualitativa. Se aplicó una encuesta individual estructurada por variables demográficas, del tiempo libre, vida cotidiana, exigencias laborales y daños a la salud, tomada del Programa de Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores, PROESSAT (Noriega *et al*, 2000); así como cuatro entrevistas, las cuales se realizaron en dos de las bases, con la finalidad de completar la información recogida por la encuesta individual.

¹ Se consideró una prevalencia de 20% debido a los diversos porcentaje que se han expresado a lo largo de diversas investigaciones donde se determinaron distintos daños a la salud en operadores (Neri, Soares, W. & Soares, C., 2005; Tse et al, 2006; Jensen & Dalh, 2009).

Con lo que respecta a las entrevistas, se seleccionaron las bases con mayor afluencia de trabajadores y se realizaron bajo un guión previo conformado por temas como: uso del tiempo de estancia en casa, actividades realizadas en el tiempo libre e influencia del trabajo en la vida familiar.

En cuanto al tiempo libre, éste se exploró a través de siete preguntas (Tabla N° 1), con las cuales se conformó un índice propuesto por (Noriega *et al*,

2000) para poder referenciar si el uso del mismo se empleaba de manera activa o pasiva. Para obtener el índice, los autores, asignaron el valor de uno a cada respuesta positiva y cero a la negativa. Posteriormente, el resultado de las preguntas se sumó y se dividió entre el total de las mismas. Si el valor obtenido era inferior a .50 se considera que la persona hacía uso pasivo del mismo, mientras si rebasaba este valor, se consideró que su tiempo libre lo emplea de manera activa.

Tabla N° 1. Preguntas con las que se midió el uso del tiempo libre

¿Estudia con regularidad (más de 5 horas, en promedio, a la semana)?
¿Practica regularmente algún deporte o hace ejercicio (tres o más veces a la semana, en promedio)?
¿Se junta frecuentemente con amigos(as)?
¿Sale a pasear frecuentemente con su pareja, sus hijos o algún familiar o amigo?
¿Lee diariamente el periódico, revistas o libros?
¿Realiza actividades comunitarias, políticas o de servicio?
¿Ve televisión la mayor parte del tiempo libre?

Fuente: Encuesta Individual, PROESSAT, 2009

Los daños a la salud se midieron a través de esta sección de la encuesta, la cual identifica la presencia de síntomas que permiten conformar diagnósticos presuntivos de diversos daños a la salud como son:

- * Trastornos mentales o psíquicos, dentro de los que se encuentran, depresión, ansiedad, trastornos del sueño y neurosis.
- * Trastornos psicosomáticos, están incluidos padecimientos como cefalea tensional, migraña, hipertensión arterial reactiva, trastornos psicosomáticos cardiocirculatorios y digestivos, gastritis y colitis.
- * Trastornos musculoesqueléticos que incluyen lumbalgia, hernia umbilical e inguinal, ciática, dorsalgia, discopatía superior, insuficiencia venosa periférica y hemorroides.
- * Fatiga.

De igual manera se indagó si habían sido diagnosticadas por un médico alguna de las siguientes enfermedades: hipertensión arterial, enfermedad coronaria, hernia hiatal, umbilical o inguinal, diabetes, anemia y cáncer.

La información obtenida se procesó por medio de un programa estadístico denominado JMP en su versión 7 y, posteriormente, se hizo un análisis bivariado y

multivariado de la misma. Se complementaron los hallazgos con pequeños extractos de las entrevistas, los cuales permitieron apoyar los resultados detectados con la encuesta individual y en algunos casos profundizar en ellos.

Se utilizaron pruebas de ji cuadrada para encontrar asociación entre la exposición y distintos padecimientos, como el supuesto lo indica cuando una casilla de la tabla de contingencia fue menor a 5 se utilizó la prueba exacta de Fisher, en ambos casos se utilizaron niveles de significancia de .95%.

Resultados

Los conductores en estudio tienen un promedio de edad de 43.5 años y muestran en general un bajo nivel educativo, muchos de ellos apenas cuentan con educación básica; 67% tiene sólo la primaria, 21% concluyó la secundaria y 12% restante no rebasa la educación media. El 97% de los trabajadores son casados o viven en unión libre y 99% de ellos comentó tener hijos.

Al explorar las condiciones de trabajo que permean su actividad, sobresale que no hay una jornada de trabajo establecida, sus horarios laborales se adaptan a los tiempos del viaje, los cuales oscilan entre 10 y 20 días de trabajo continuo. Y no existen tabuladores de puestos.

El salario que perciben es de acuerdo a los viajes realizados y a la distancia de los mismos entre la carga y la descarga del material. Se les paga por docena de recorridos o de acuerdo a la cantidad de viajes que hayan efectuado en una quincena, siendo los viajes más largos los mejor remunerados. Cabe señalar que debido al riesgo que implica el traslado de materiales peligrosos, estos trabajadores suelen percibir un ingreso mayor al de otros trabajadores de su gremio. La mayoría opina que el ingreso percibido les permite cubrir sus necesidades y un gran porcentaje refiere que sus condiciones de vida han mejorado en los últimos años.

Todos los conductores son sindicalizados y más de 50% de los participantes tiene menos de 4 años de antigüedad en la empresa. Sin embargo, son trabajadores con una larga trayectoria laboral pues comenzaron a realizar este oficio desde muy jóvenes, en promedio tienen más de 19 años como conductores.

Las principales exigencias laborales referidas por los conductores se derivan del tiempo de trabajo, entre las que destacan el trabajo nocturno (82%), jornadas mayores de 48 horas (71%) y realizar trabajos en días de descanso y vacaciones (50%).

Las exigencias son condiciones que se generan por la manera en que organiza el proceso de trabajo, las cuales los conductores asumen con naturalidad y como una característica de su actividad, por ejemplo, que no puedan dormir en 24 horas o que pasen semanas sin visitar a su familia, pero cuando el patrón “les exige” que deben llegar en menos tiempo del establecido a su destino, consideran que su trabajo tiene muchas “exigencias”. El tiempo de carga y descarga, los horarios de trabajo, el trabajo nocturno, el estar lejos de la familia, la alta concentración para desempeñar su trabajo son algunas de las exigencias a las que deben enfrentarse de manera cotidiana todos los conductores y aunque en esta empresa no existe un tiempo estricto para la descarga, los operadores intentan realizar la mayor cantidad de viajes posibles para recibir un mejor ingreso, sucediendo lo que Noriega (1993) denomina monetarización de la salud.

(...) entre más viajes realices mayor es tu ganancia, así que si un operador quiere ganar más no duerme en los viajes para hacer menos tiempo y regresar a cargar nuevamente (...) (Trabajador de 34 años, Minatitlán).

Entre el trabajo y la vida cotidiana

En lo que respecta a su vida cotidiana, por medio de las entrevistas, se pudo conocer que el contacto y la convivencia con la familia en su tiempo libre, depende de los horarios de trabajo y días de descanso, los cuales la mayoría de las veces son muy reducidos, debido a que en varias ocasiones los camioneros encuentran trabajo en otros estados de la República y deben trasladarse grandes distancias para llegar a su hogar, reduciendo en gran medida el tiempo disponible para el descanso y recreación. Tal como fue referido por los trabajadores entrevistados:

Estoy fuera de mi casa de 10 a 15 días y para llegar a ella hago 4 horas (Trabajador de 46 años, Minatitlán).

Voy a mi casa cada mes y cuando voy estoy uno o dos días, dependiendo de qué tan seguido tenga el viaje (Trabajador de 54 años, Minatitlán).

Los hallazgos de la investigación refieren que aquellos trabajadores que pueden hacer uso de manera activa del tiempo libre y realizan actividades como salir a pasear con la familia, practicar algún deporte, entre otras, reducen hasta 82% la posibilidad de manifestar algunos problemas de salud de tipo psíquico como son los trastornos del sueño.

Entre las actividades que realizan con más frecuencia en su tiempo de descanso destacan pasear con la familia (75,6%) y visitar amigos (61,3%). Menos de la mitad realiza deporte de manera frecuente (42,9%) y ver la televisión es una de las principales formas de descanso (53,8%).

Los conductores tienen una actividad prácticamente sedentaria y sus horarios son tan extensos y no regulados, que no les permiten realizar algún deporte o actividad física de manera constante, aunque haya sido recomendación médica y tengan presente la importancia de la misma en beneficio de su salud.

(...) mis indicaciones médicas son hacer ejercicio y cuidar mi alimentación, me da tiempo de hacer ejercicio, aquí hay campo y puedo caminar o correr un poco, lo que no puedo es seguir una dieta, uno se conforma con lo que encuentra en el camino (...) (Trabajador de 36 años, Mérida).

La manera en que realizan su actividad y la falta de descanso que se agregan a estos trabajadores, aunado a que deben permanecer sentados y la falta de una dieta

equilibrada, los lleva a identificar un perfil patológico caracterizado por trastornos musculoesqueléticos (18%) y fatiga patológica (13,4%); con un porcentaje menor al 10% refirieron lumbalgia, depresión y trastornos del sueño.

Entre 12% y 15% de los trabajadores en estudio reportaron ser hipertensos y diabéticos, respectivamente, enfermedades que previamente diagnosticadas por un médico y que a menudo se han asociado con un estilo de vida sedentario y una mala alimentación (Cruz, Cueto, Fernández & García, 1997 & Guanche, Suárez, Gutiérrez & Martínez, 2006).

Los conductores no tienen un período fijo de descanso. El gerente de cada base verifica la cantidad de viajes y el kilometraje recorrido y con base en ello, asigna la frecuencia y tiempo de suspensión de actividades. Si el viaje lo permite, tienen permiso para pasar a visitar a su familia.

Debido a que el tiempo libre del que pueden disponer los conductores en su jornada diaria de actividades y de descanso es limitado, da pauta a que el contacto con la familia sea mínimo, tengan una participación menor en la educación de sus hijos (si se tienen) y pocas veces asisten a eventos o festividades familiares, por ello los operadores hacen lo posible por pasar ese tiempo con la familia, aunque pareciera que son invitados al hogar, más que miembros del mismo. Como se puede apreciar en lo comentado por uno de los trabajadores entrevistados:

Cuando estoy en mi casa, trato de escuchar a mi

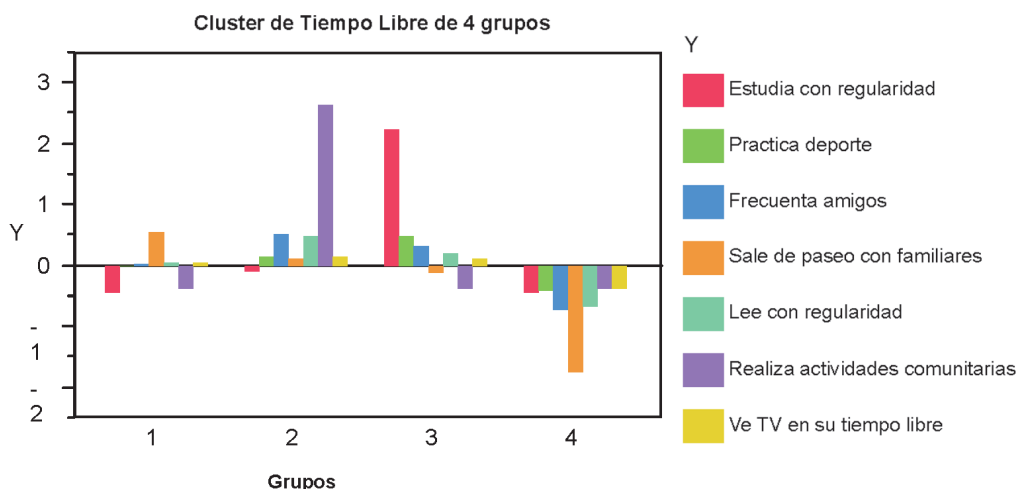
esposa y que ella me escuche, aunque sea poco el tiempo que estamos juntos, pues comparado con el tiempo que uno se pasa trabajando, el lapso de estancia con la familia no es nada, es como un abrir y cerrar de ojos (Trabajador de 34 años, Minatitlán).

Si no tengo viaje, me la paso aquí en la empresa todo el día, a veces en la tarde, me voy a dar una vuelta por el parque y voy a visitar a mi hermano que vive por aquí cerca (Trabajador de 41 años, Mérida).

Al analizar si alguna de las variables que exploraron el tiempo libre, contribuían a disminuir los padecimientos detectados en esta población de trabajadores, sólo se encontró que salir a pasear con la familia reducía en 87% la posibilidad de presentar trastornos del sueño en los conductores (Razón de .13, Intervalo de confianza de 03-.63). Debido a lo anterior se optó por hacer un análisis de conglomerados o cluster, con la intención de determinar si al agrupar las variables que exploraron el uso del tiempo libre, aumentaban o disminuían la posibilidad de presentar daños a la salud.

Se agruparon las siete variables con las que se midió el tiempo libre (estudia con regularidad, practica deporte, frecuenta amigos, sale de paseo, lee, realiza actividades comunitarias y ve televisión en su tiempo libre) y se construyeron 4 conglomerados o cluster. Se hizo la estandarización de dichas variables con la finalidad de identificar con claridad las diferencias entre cada grupo que se conformó, el cual puede apreciarse en la Figura N° 1.

Figura N° 1. Grupos de conglomerados con las actividades del tiempo libre

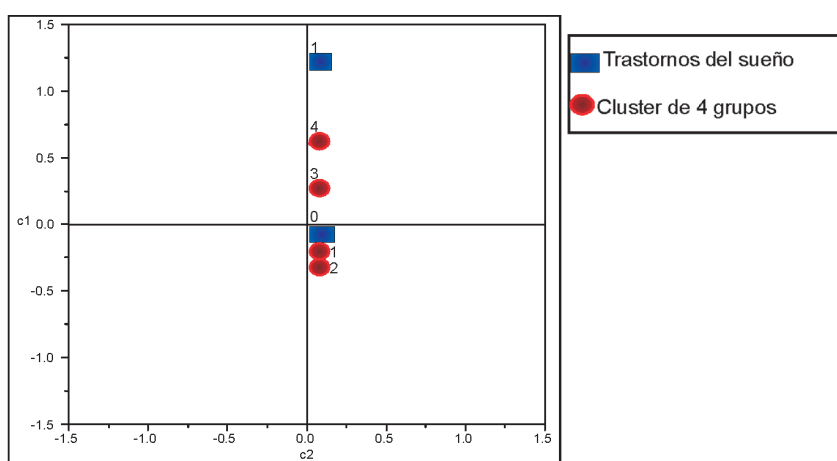


Fuente: Encuesta individual, 2009

De los grupos conformados, el grupo 1 se estructuró por trabajadores cuyas actividades consisten principalmente en salir de paseo con familiares y en menor proporción leer y ver televisión. En tanto el grupo 2 y el grupo 3, representa a aquellos trabajadores, que realizan en su tiempo libre, la mayoría de las actividades exploradas. El grupo 4 se caracterizó porque las variables de tiempo libre en estudio estuvieron por debajo de la media. En la Figura N° 1, se puede apreciar que sólo el grupo 3, es el que reporta un número mayor de respuestas positivas en lo que concierne a la práctica de alguna actividad deportiva, con respecto a los otros grupos.

Con los clusters conformados se realizó un análisis de correspondencia para ver la relación de las variables de tiempo libre exploradas con la presencia de trastornos del sueño. Los resultados refieren (Figura N° 2) que el grupo 4, el cual se caracteriza por no hacer uso activo del tiempo libre, es el más propenso a presentar trastornos del sueño. En tanto, el grupo 1 y 2 que realizan más actividades como salir a pasear, realizar actividades comunitarias, practicar algún deporte, estudiar durante este tiempo, tienen menores posibilidades de presentar este padecimiento, esta asociación fue estadísticamente significativa, con una $p > .0098$.

Figura N° 2. Análisis de correspondencia de conglomerados del tiempo libre con trastornos del sueño

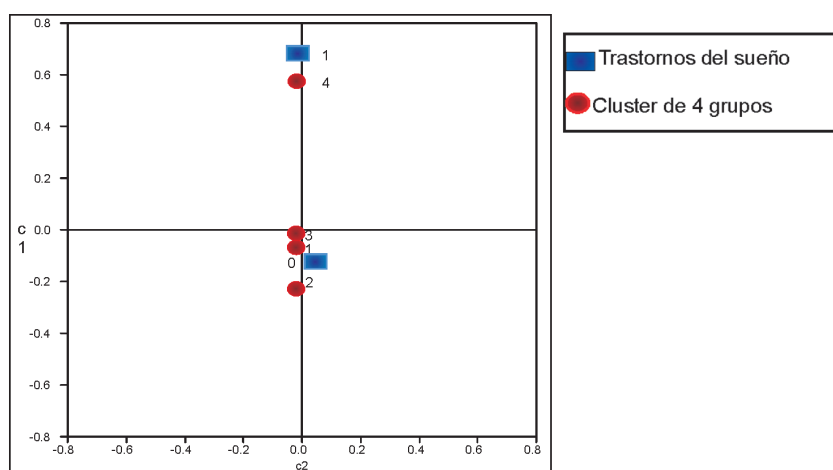


Fuente: Encuesta individual, 2009

En la Figura N° 3 se muestran la distribución de los conglomerados y su asociación con la posibilidad de padecer trastornos mentales, nuevamente aquellos trabajadores que conformaron el grupo 4 son los de mayor riesgo de sufrir la enfermedad, siendo esta asociación estadísticamente significativa, $p > .0108$.

El análisis que se realizó permitió ir dibujando el perfil de salud enfermedad de los conductores, así como describir su percepción del entorno laboral en el que se desenvuelven. También se evidenció el papel que jugó el uso del tiempo libre en la estabilidad emocional y física de los conductores.

Figura N° 3. Análisis de correspondencia de conglomerados del tiempo libre con trastornos mentales



Fuente: Encuesta individual, 2009

Discusión y conclusiones

Los resultados, de la presente investigación, han permitido describir un ángulo distinto de los conductores de carga, el cual los aleja de la imagen donde se les considera como los principales responsables de los accidentes carreteros y de actos irresponsables. Dicha concepción ahora se sujeta a que la organización del trabajo determina sus actividades.

Situación que se pudo evidenciar a través de complementar el estudio tanto con metodología cuantitativa como cualitativa. La primera permitió identificar la frecuencia de exposición de la población a diversas exigencias laborales, por su parte con el análisis cualitativo fue posible conocer las implicaciones de la organización del trabajo en su vida cotidiana y en concreto sobre el uso que le dan a su tiempo libre.

Las exigencias laborales a las que se exponen de manera cotidiana los operadores, como la rotación de turnos, trabajo nocturno, un ritmo intenso de trabajo, jornadas extensas, mantener fija la atención, realizar un trabajo peligroso, van trastocando su salud, la cual se agudiza por la falta de descanso, recreación y sedentarismo (Fernández, 1991; Organización Internacional del Trabajo - OIT, 1998 & Tse *et al*, 2006); exigencias que no sólo permean el ámbito laboral, sino que trascienden a la vida cotidiana de estos trabajadores, al depender las actividades familiares, sociales y recreativas, del ritmo de trabajo; incluso las relaciones de pareja, amigos y familiares, se estructuran de acuerdo al tiempo disponible después de la actividad laboral.

Debido a lo anterior, existe una línea muy tenue que separa el trabajo de la vida cotidiana de estos trabajadores, todo gira en torno a su labor, su tiempo libre, apoyo social y familia están permeadas por ella, a diferencia de aquellos trabajadores que tienen un horario establecido, los conductores apenas gozan de tiempo para realizar actividades fundamentales para su recuperación, como el dormir y comer, lo que impide que puedan llevar a cabo alguna otra actividad de manera activa. Estos resultados coinciden con la investigación realizada en un grupo de trabajadores industriales, donde se detectó que en esta población había una imposibilidad de disponer de tiempo libre que no fuera estrictamente para el descanso primario (comer y dormir), en tanto los trabajadores que podían disponer de algún tiempo libre, éste se orientaba principalmente a un uso pasivo del mismo (Cruz *et al*, 2001).

Al depender las retribuciones económicas de la cantidad de viajes y la distancia de los mismos, conlleva que estos trabajadores busquen realizar la mayor cantidad de viajes posibles y que sean los trayectos más largos, aunque esta situación los lleve a conducir hasta veinte días de manera continua, trabajar las 24 horas del día y por ende a una falta de descanso adecuado y la posibilidad de disponer de tiempo libre.

Diversos estudios que han explorado esta población de trabajadores han hecho énfasis en el individuo explorando sus actitudes y comportamientos (Sáiz, Chisvert & Bañuls, 1997 & Rosas, 2000), pero poco o nada se adentra la discusión en ver las presiones a los que se sujetan estos trabajadores, para realizar un mayor número de viajes y con ello percibir una mayor remuneración, situaciones que con el tiempo van alterando el bienestar físico y psíquico de los operadores.

Algunas investigaciones a lo largo del mundo (Prieto, 2003; Poletti & Barrios, 2007 & Vandelanotte *et al*, 2009) han demostrado los beneficios que proporciona el tiempo libre, al ser usado para otras actividades como es el caso de la actividad física. Así lo menciona un estudio longitudinal realizado en Japón donde se evaluó el promedio de caminatas y su asociación con el índice de masa corporal en un grupo de oficinistas, se observó que las personas que caminaban con más frecuencia tuvieron índices de masa corporal menores (Mitsui, Barajima, Kanachi & Shimaoka, 2009). En lo que respecta a la investigación los hallazgos refieren que aquellos trabajadores que pueden hacer uso de manera activa del tiempo libre y realizan actividades como salir a pasear con la familia, practicar algún deporte, entre otras, reducen hasta 82% la posibilidad de manifestar algunos problemas de salud de tipo psíquico como son los trastornos del sueño.

De manera contraria el uso pasivo del tiempo libre muestra efectos negativos sobre la salud, si bien, en la investigación no se incluyó el peso como pregunta del estudio, se pudo observar que la mayoría de los conductores que participaron tienen sobrepeso, posiblemente derivado de las actividades sedentarias y malos hábitos de alimentación a las que tienen que someterse. El sobrepeso ha sido referido en la literatura como causante de problemas de salud importantes como es la hipertensión y la diabetes, enfermedades que reportaron los trabajadores en estudio.

Poletti & Barrios en un estudio realizado en el 2007, identificaron que los jóvenes que pasaban más horas frente a la televisión presentaron mayor prevalencia de

sobrepeso y obesidad, conductas alimentarias no adecuadas y un nivel de actividad física bajo.

Es imposible negar el efecto de los daños psíquicos en el proceso laboral, es por ello que deben estar considerados en la evaluación de la salud de cualquier trabajador; en los operadores, es necesario tener en cuenta el peso que puede tener estos daños en diversos padecimientos y sobre todo considerar que es una población peculiar dado que la conducción, como actividad laboral, se realiza bajo las mismas exigencias de hace 50 años, deben mantener la atención en el trayecto, rotan turnos y trabajan bajo posiciones incómodas, entre otras, situaciones que con el

tiempo pueden generar daños a la salud, sobre todo de tipo psíquico por la falta de un descanso adecuado y sobre todo la carencia o imposibilidad de realizar otras actividades que permitan distraer y coadyuven a su salud física y mental como es la realización de ejercicios y la convivencia familiar.

Se concluye que el tiempo libre utilizado de manera activa se asocia con un mejor reporte de salud en los conductores estudiados, de igual manera fue posible observar que la actividad laboral permea las actividades de la vida cotidiana del conductor y por tanto la posibilidad del disfrute del tiempo libre.

Referencias Bibliográficas

- Adams-Guppy, J., & Guppy, A. (2003). Truck driver fatigue risk assessment and management: a multinational survey. *Ergonomics*, 46(8), 763-779.
- Agazzi, H., Armstrong, K. & Bradley-Klug, K. (2010). IMC y actividad física de estudiantes de noveno y sexto grados que presentan riesgos, condado de Hillsborough Florida, 2005-2006. *Preventing Chronic Disease*, 7(3), 1-9.
- Astudillo, C. & Rojas, M. (2006). Autoeficacia y disposición al cambio para la realización de actividad física en estudiantes universitarios. *Acta Colombiana de Psicología*, 9(1), 41-49.
- Connor, J. (2002). Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population based control study. *British Medical Journal*, (324), 1.125-1.128.
- Cruz, A., Noriega, M. & Garduño, A. (2001). Salud y vida cotidiana en el ámbito doméstico en la población trabajadora de una industria farmacéutica. *Salud de los Trabajadores*, 9(2), 53-65.
- Cruz, J., Cueto, B., Fernández, A. & García, L. (1997). Prescripción médica de ejercicio físico en la tensión arterial. *Revista Motricidad*, (3), 45-65.
- Davey, J., Richards, N. & Freeman, J. (2007). Fatigue and beyond: patterns of and motivations for illicit drug use among long-haul truck drivers. *Traffic Injury Prevention*, 8(3), 253-259.
- Dumazedier, J. (1968). El hombre y el Ocio en 1985. En J. Henri (Ed.). *Civilización del Ocio*. (p. 56). Madrid: Guadarrama.
- Fernández, J. (1991). *Trabajo y Salud: Operadores de Autobuses Foráneos de Pasajeros Flecha Roja*. Tesis Maestría en Ciencias en Salud de los Trabajadores, División de Ciencias Biológicas y de la Salud, Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Guanche, H., Suárez, T., Gutiérrez, F. & Martínez, C. (2006). Estado de salud de conductores profesionales que circulan por la Vía Blanca. *Revista Cubana Salud Pública*, 32(2), 10-24.
- Häkkinen, H. & Summala, H. (2001). Fatal traffic accidents among trailer truck drivers and accident causes as viewed by other truck drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 187-196.
- Jensen, A. & Dalh, S. (2009). Truck drivers hours-of-service regulations and occupational health. *Work*, 33(3), 363-368.
- Lemp, M. & Behn, V. (2008). Utilización del tiempo libre de estudiantes del área de salud de la Institución Educacional Santo Tomás, Talca. *Ciencia y Enfermería*, 14(19), 53-62.
- Márquez, J. (2004). *Estrés-Afrontamiento ante el Tráfico Vehicular en Choferes de Transporte Público de la Ciudad de México*. Tesis Licenciatura en

Referencias Bibliográficas

- Psicología, Facultad de Psicología, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- McPhail, E. (1997). En busca del tiempo libre. *Argumentos*, 27, 17-26.
- McPhail, E. (2000). Comunicación y democracia: El tiempo libre como práctica colectiva. *Razón y Palabra*, 17(Febrero-abril), 18-25.
- Meneses, M. & Monge, M. (1997). La patología social y las actividades físicas y recreativas. *Revista Costarricense de Salud Pública*, 6(10), 17-28.
- Mitsui, T., Barajima, T., Kanachi, M. & Shimaoka, K. (2009). Daily Walking Activity among Male Office Workers in a Rural Town in Northern Japan. *Journal of Physiological Anthropology*, 29(1), 43-46.
- Neri, M., Soares, W. & Soares, C. (2005). Health conditions in the cargo and passenger road transportation industry: a study based on the Brazilian National Sample Household Survey. *Cadernos de Saúde Pública*, 21(4), 1.107-1.123.
- Noriega, M. (1993). Organización laboral, exigencias y enfermedad. En A. Laurell (Coord.). *Para la investigación sobre la salud de los trabajadores*. (Serie Paltex, Salud y Sociedad 2000, N° 3). Organización Panamericana de la Salud.
- Noriega, M., López, J., Franco, G., Martínez, S., Villegas, J. & Alvear, G. (2000). *Programa para la Evaluación y Seguimiento de la Salud de los Trabajadores*, PROESSAT. México, DF: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Organización Internacional del Trabajo, OIT. (1998). Fatiga General. *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*. (Cap. 29, pp. 29-39). Ginebra: OIT.
- Pan American Health Organization. (2002). Physical activity: How much is needed?. Recuperado el 24 de julio de 2010, en <http://www.paho.org/english/HPP/HPN/whd2002-factsheet2.pdf>.
- Philip, P. (2005). Sleepiness of occupational drivers. *Industrial Health*, 43(1), 30-33.
- Poletti, O. & Barrios, L. (2007). Sobrepeso, obesidad, hábitos alimentarios, actividad física y uso del tiempo libre en escolares de Corrientes (Argentina). *Revista Cubana de Pediatría*, 79(1), 1-13.
- Prieto, A. (2003). Modelo de promoción de salud con énfasis en actividad física para una comunidad estudiantil universitaria. *Salud Pública*, 5(3), 284-300.
- Rodenstein, D. (2009). Sleep apnea: traffic and occupational accidents-individual risks, socioeconomic and legal implications. *Respiration*, 78(3), 241-248.
- Rosas, A. (2000). *Evaluación de la ira en conductores de transporte público federal*. Tesis de Licenciatura en Psicología, Facultad de Psicología, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Sáiz, E., Chisvert, M. & Bañuls, R. (1997). Efectos psicológicos de la exposición al tráfico en conductores profesionales y noveles. *Anales de Psicología*, 13(1), 57-66.
- Tse, J., Flin, R. & Mearns, K. (2006). Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research, Part F*, (9), 89-114.
- Vandelanotte, C., Sugiyama, T., Gardiner, P. & Owen, N. (2009). Associations of Leisure-Time Internet and Computer Use With Overweight and Obesity, Physical Activity and Sedentary Behaviors: Cross-Sectional Study. *Journal of Medical Internet Research*, 11(3), 28-36.

Fecha de recepción: 10 de septiembre de 2010

Fecha de aceptación: 14 de marzo de 2011