



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
FACULTAD DE ECONOMÍA Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**PROYECTO SOCIAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE
VIDA, SALUD Y TRABAJO EN LOS CONDUCTORES DE TAXIS DE RUTA EN LA
CIUDAD DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIATURA EN ECONOMÍA**

P R E S E N T A:

CESAR GUILLERMO SALAZAR MIRAMONTES

DIRECTORA DE TESIS:

DRA. MA. DEL CARMEN ALCALÁ ÁLVAREZ

TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, MÉXICO. DICIEMBRE DE 2023.

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN	3
II. ANTECEDENTES	4
III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
IV. ANÁLISIS DEL CONTEXTO	6
4.1 Contexto político y legal.....	6
4.2 Contexto económico	8
4.3 Contexto social.....	9
4.4 Contexto cultural.....	10
V. IDENTIFICACIÓN DE ACTORES Y GRUPOS RELEVANTES.	11
VI. POBLACIÓN OBJETIVO	12
VII. ANÁLISIS DE CAUSAS Y EFECTOS (ÁRBOL DE PROBLEMAS)	13
VIII. ANÁLISIS DE MEDIOS Y FINES (ÁRBOL DE OBJETIVOS)	14
IX. ASPECTOS METODOLÓGICOS	15
A) Determinación de la Muestra	15
Fórmula.....	15
B) Instrumentos de Medición.....	16
c) tipo de análisis	16
X. RESULTADOS	17
XI. FORMULACIÓN DEL PROYECTO	29
11.1 Programa para la prevención de enfermedades en los choferes.	30
11.2 Misión, Visión, Análisis FODA.....	30
11.3 Definición de objetivos y metas de impacto	32
1.4. Descripción de los objetivos de los servicios a generar.	33
11.5. Determinación del horizonte del proyecto.	33
11.6. Determinación de las metas y planes de acción.....	33
11.7. Organigrama y Manual de Funciones.....	34
11.8. Descripción de la TECNOLOGÍA PROCESO productivo (describir cada etapa de los servicios que se generaran con el proyecto inicio-fin)	36
1.9. Identificación de las variables e indicadores a utilizar.	37
XII. EVALUACION EX ANTE	38
12.1 Identificación de los recursos necesarios.....	38
12.2 Estimación de costos.....	39
12.3 Estimación de servicios brindados	40

12.4 Estimación de los impactos	41
XIII. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES	42
XIV. FUENTES DE CONSULTA.....	43

I.INTRODUCCIÓN

Tijuana, Baja California se encuentra entre las ciudades de nuestro país con mayores problemas relacionados con el transporte público de pasajeros, entre los que destacan los precios altos, las malas condiciones de las unidades, el incremento de los tiempos en los traslados, la reducción de unidades en horarios nocturnos por cuestiones de inseguridad, así como la sobreoferta en las modalidades de calafías, taxis de ruta y libres en las principales vías de tránsito, entre otros. Los puntos referidos se ha convertido en uno de los temas centrales en las esferas políticas, empresariales y sociales porque se busca generar soluciones a estos problemas y atender las nuevas necesidades de una población en crecimiento, ejerciéndose presión para que se brinden precios justos, transportes seguros y en óptimas condiciones, pero sobre todo, que se garantice tiempos eficientes en los traslados y la cobertura en las horas de mayor movilidad de las personas en ciertas áreas de la ciudad.

Los señalamientos al transporte público de pasajeros por parte de la ciudadanía son constantes y en ocasiones toma matices que derivan en conflictos políticos que ponen en riesgo la movilidad de las personas o se tornan en sucesos violentos. Más allá de estas lamentables situaciones de pronto los choferes del transporte público en el día a día se convierte en seres invisibles para la sociedad, pocas veces o nunca se cuestiona sobre cuáles son sus condiciones de vida, salud y trabajo. Son personas que están sujetas a horarios de trabajo de ocho horas o más con semanas de 6/7 o 7/7 días laborables bajo condiciones de presión y estrés, que requieren utilizar los sentidos y reflejos, mantener la concentración siempre para actuar con precisión y tomar de decisiones rápidas e inesperadas.

La observación y reflexión sobre las condiciones de vida de quienes nos transportan diariamente es lo que originó el presente proyecto delimitado a los conductores del transporte público de la empresa Autotransportes de Pasajeros Urbanos y Sub-urbano, Calafia de Tijuana S.A. de C.V. mejor conocida como la línea de calafías rojo y crema.

Este proyecto tuvo como objetivo general identificar los factores de riesgo predominantes en los conductores de la línea rojo y crema, además de establecer la existencia de factores metabólicos y predecir el riesgo global de padecer un evento cardiovascular a futuro poniendo en riesgo la salud, la calidad de vida y el trabajo.

El estudio fue de carácter descriptivo. Se trabajó con una muestra de 300 conductores de las unidades rojo y crema. La recolección de los datos se realizó a través de una encuesta estructurada tipo cuestionario, realizada en los meses de abril a mayo del 2023.

II. ANTECEDENTES

Los estudios sobre las condiciones de vida, salud y trabajo de los conductores de transporte público de pasajeros en México son escasos, no obstante, la importancia que tienen el hecho que se encuentren saludables física y mentalmente para desarrollar sus actividades de trasladar a las personas salvas a sus destinos.

Las estadísticas sobre salud en México muestran datos preocupantes en enfermedades no transmisibles y factores de riesgo. Datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) reportaron que la prevalencia del consumo de tabaco entre las personas de 15 años o más para el 2019 fue de 13.5%. En relación con el sobrepeso y la obesidad en el mismo grupo etario, la prevalencia ascendió a 64,9% para el 2016. En el año 2019, 28.9% de la población declaró practicar actividad física insuficiente. En cuanto a la hipertensión arterial, en el 2015 se informó una prevalencia de 19.7% de personas de 18 años o más con presión sanguínea elevada, lo que representa un descenso de 4.1 puntos porcentuales en comparación con el 2000 (23.8%) (OMS, 2019).

Por otra parte, la prevalencia de diabetes mellitus, que en el 2000 se hallaba en 9,5%, se incrementó a 16,2% en el 2022 (INEGI, 2022). La Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (Ensanut) 2021, señala que 12 millones 400 mil personas padecen diabetes, una enfermedad crónica que puede ocasionar daños irreversibles en la vista, el riñón o la piel. Los especialistas de la Secretaría de Salud (SS) hacen hincapié en la revisión oportuna y adecuada para impedir la amputación, la ceguera, la diálisis u otra complicación, así como cuidar el peso corporal, sobre todo cuando existen antecedentes familiares. El sobrepeso y obesidad se deben atender seriamente (SS, 2022).

Los conductores de transporte público no están exentos de padecer estas u otras enfermedades a simple vista se pueden observar hábitos y peso, incluso con una alta propensión a desarrollar estas enfermedades si se toma en cuenta el tiempo que están sentado frente al volante, el tiempo empleado para comer y la calidad nutricional de la ingesta de alimentos. Además, se puede agregar su exposición permanente a la contaminación del aire y el ruido que se registra en

la ciudad y el desgaste emocional implícito en el trato permanente con los usuarios y liderar con otros conductores, peatones y autoridades de tránsito.

La vida familiar y social de los choferes les provee una fuente poderosa de apoyo social para enfrentar el estrés cotidiano, mientras que la ausencia de este apoyo implica un problema para los trabajadores dadas sus condiciones de trabajo. De acuerdo a Kompier (1996), el trabajo de chofer es una profesión de alto riesgo, según su análisis de los resultados de 32 estudios en diferentes países.

Los trabajadores del transporte suman en México cerca de un millón de personas y a pesar de su importancia social y económica, sus condiciones de salud han sido poco estudiadas (INEGI, 2021). La ansiedad y el estrés generados por situaciones de tráfico, son fenómenos que se presentan con frecuencia en la población de conductores de taxis y autobuses, aunque algunas personas los experimentan con más frecuencia, más severamente o de forma más prolongada que otros.

Según Sáiz, Buñuls y Monteagudo (1997), un conductor puede valorar una situación de tráfico como amenazante, mientras que otro conductor puede valorar la situación como rutinaria.

El ritmo de vida que llevan los trabajadores del volante, los expone a una serie de agentes estresantes que le pueden ocasionar un estrés agudo o crónico, por lo que es necesario medir el nivel de estrés en esta población para evitar o disminuir en el futuro enfermedades y /o problemas que afectan tanto a los trabajadores del volante como a las organizaciones.

Tse, Flin y Mearns (2006) realizaron una revisión de 50 años de estudios sobre salud ocupacional de los choferes, encontraron que el estrés diario al que están expuestos los trabajadores del volante afecta su salud en distintas áreas: física, psicológica, conductual y laboral. Estos elementos se tomaron en cuenta para clasificar las condiciones y problemáticas que presentaban los choferes objeto de este estudio.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte público de pasajeros de Tijuana registra una sobreoferta con deficiencias operativas que no permiten atender las demandas de la sociedad y mantienen sus expectativas insatisfechas, siendo estas las preocupaciones centrales, dejando de lado el tema sobre la salud de los choferes,

siendo que para las personas la salud es uno de los factores más importantes para desempeñarse en el trabajo, principalmente cuando de brindar un servicio a la ciudadanía se refiere. Existen diversas enfermedades asociadas a las condiciones laborales como se ha mencionado anteriormente, ya que es muy desgastante estar expuestos a tantas horas de trabajo, hacer la labor sentados y el contacto permanente con el medio ambiente que registra altos niveles de contaminación durante el día.

Entre las principales enfermedades que padecen los choferes del transporte público son hemorroides, problemas en la columna vertebral, infecciones pulmonares, diabetes, sobrepeso, ceguera, estrés, migraña, problemas auditivos, cansancio y fatiga, entre otras. No se está afirmando que todos los choferes carezcan de buenas condiciones de salud porque no hay evidencia mediante registros por parte de las autoridades competentes, ya que no les requieren de evaluaciones médicas y físicas, aunque en el caso de las unidades si se exigen la revisión mecánica con regularidad. La única ocasión donde se les solicita examen de sangre es para tramitar la licencia de chofer, debiendo salir limpios en el examen de drogas para que esta sea autorizada.

Por lo anterior, es necesario estudiar las condiciones de salud de los choferes, además de concientizar a los usuarios para que sean más empáticos y no solo, señalen los aspectos negativos. Los resultados que se obtengan deben sustentar propuestas de proyectos dirigidos a mejorar la salud, prevenir enfermedades, autoevaluación y las condiciones laborales.

IV. ANÁLISIS DEL CONTEXTO

El análisis contextual político, económico, población y social que se presenta permiten considerar factores significativos para entender las lógicas de operación de transporte público de pasajeros en Tijuana y el mercado laboral que conforman.

4.1 CONTEXTO POLÍTICO Y LEGAL

Según establece el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, el transporte público se refiere a aquellos modos destinados al traslado masivo de personas, e incluye el transporte colectivo (unidades microbús –llamados también *calafias*- y autobuses) y el transporte de alquiler (taxis de ruta, taxis de sitio y taxis libres). Tijuana se caracteriza entre otras cosas por

ser una ciudad que cuenta con un alto número de rutas, unidades por cada ruta y un gran número de organizaciones que prestan el servicio, a diferencia de otras ciudades de rango similar que cuentan con mucho menos rutas y unidades (Maldonado, 2006).

De acuerdo con Perla Castro del Colegio de la Frontera Norte, en su trabajo “Procesos de concesión del transporte público en Tijuana y efectos en la calidad del servicio” (2012), el transporte público de pasajeros tiene las características siguientes:

- Una cobertura del 91 por ciento en el área urbana.
- Atiende al 70 por ciento de la población total en modalidades de taxis y calafías (microbuses), principalmente.
- Existen registradas 10, 550 unidades vehiculares de transporte público, de las cuales el 70.6 por ciento son taxis y el 29.4 por ciento son autobuses y microbuses.

La misma autora señala que de acuerdo con datos del Proyecto de Estructuración Técnica, Legal y Financiera del corredor de transporte público (2009), el 45.25% de las unidades vehiculares del transporte público en Tijuana se encuentran fuera de ley de acuerdo con el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, que en su artículo 42 señala que los vehículos que presten el servicio de transporte público no deberán exceder de once años de antigüedad en su fabricación. De modo que existe un problema en cuanto a la renovación del parque vehicular, lo cual tiene implicaciones ambientales y de salud frente a las emisiones contaminantes (CO₂) que estos vehículos generan (PMD 2011-2013, p. 48).

Aunque la información antes mencionada no es reciente, algunas de estas cuestiones continúan presentes. Un parteaguas fue que a partir del año 2014 se empezó con renovación del parque vehicular, sin embargo, hoy en día se siguen observando las llamadas calafías.

De acuerdo con datos del XXI Ayuntamiento de Tijuana (2015), existen 7 mil 449 taxis de ruta y libres, más de 3 mil 500 calafías y camiones y 107 rutas, divididas en 12 empresas concesionarias.

Entre las pocas acciones promovidas en favor al gremio de choferes se documenta las impulsadas por el entonces Regidor Francisco Hernández Vera en el año 2015, con su gestión fue inaugurada la unidad móvil de salud dental para choferes del transporte público en Tijuana que puso en operación la asociación civil "Promover" en colaboración con el gobierno municipal. La Secretaría de Salud en coordinación con asociación Promover A.C. promovió para que se realizara una jornada dental para atender a los choferes del transporte público de Tijuana, fue la primera

jornada intensiva en cual se encontraron problemas de caries, padecimientos de encías como la gingivitis y ausencia de órganos dentarios por la falta de higiene.

Alrededor de 200 trabajadores del volante y sus familias, recibieron atención médica sobre diversos padecimientos, en la segunda jornada de salud organizada por el regidor Francisco Hernández Vera, en el cual mencionó que en la jornada se ofrecieron exámenes de la vista, presión sanguínea y se estuvo pensando a los asistentes, ya que son aspectos con los que se puede detectar esta enfermedad, que es la responsable de padecimientos más severos relacionados al corazón. En esa jornada participó personal del IMSS a través de la Asociación de Especialistas en Medicina Familiar, Fundación UABC y Fundación Pro Diabetes.

Hernández Vera estaba convencido de que toda labor y acción que se hiciera en beneficio de la clase trabajadora, en este caso hacia los choferes del transporte público, debería ser apoyada con todo y por todos, más aún cuando se trata de atender y cuidar la salud, ya que ésta es y será siempre la mejor herramienta para que se desempeñaran mejor y con más confianza. Así lo expreso Eligio Valencia Roque, secretario estatal de la CTM en Baja California. A esta campaña se sumó la entonces Diputada Miriam Ayón, quien donó paquetes de lentes para los choferes que lo necesiten una graduación. También la Secretaría de Desarrollo Social entregó despensas a los choferes que acudieron a la jornada de salud.

Asociación de Transporte Promover A.C. y la Secretaría de Salud del Estado pusieron en marcha una unidad móvil de salud, a través de la cual llevaban servicios de salud a todos los choferes de todas las modalidades de transporte. En la actualidad, ninguna de estas iniciativas continúa operando.

Después de estas acciones no se tiene referencia que otras administraciones o actores políticas hayan promovido programas para los choferes de transporte público de pasajeros.

4.2 CONTEXTO ECONÓMICO

La ciudad de Tijuana, particularmente, se ha colocado como la principal urbe fronteriza del país. El nivel de actividad económica de la zona y los niveles de ocupación e ingreso, son algunos de factores clave donde puede observarse esta condición.

En el municipio de Tijuana la población económicamente activa está en el orden del 58.8% de la población entre los 12 y los 85 años y más, el rango de 15 a 19 años participa con el 27.10% y por sexo los hombres de ese rango participan en 34.92% y las mujeres con 19.13%. En el rango

de 25 a 49 años se observa naturalmente mayor participación en la actividad económica tanto en hombres como en mujeres.

El grupo de edad de entre 40 y 44 años participa en un 77.40% (hombres 94.94% 58.61% mujeres), la población de más de 50 años reduce gradualmente su participación conforme avanza la edad. Cabe señalar que esto no se observa para las personas del sexo masculino, que se observa a partir de los 65 años.

Niveles de ingreso de la población ocupada en el Municipio de Tijuana. Hasta un salario mínimo; 5.24% de 1 a 2 salarios mínimos 13.00% y la suma de esta población con menor nivel de ingreso y mayor pobreza es de 18.24%.

En marzo de 2023, Baja California registro una tasa de desempleo 1.55%, el cuarto nivel más bajo en el país. El promedio nacional fue de 2.4%. Esta tasa fue menos a la registrada en febrero de 2023 (1.57%), 4.2% en 2021, de 5.4% en 2022 y de 5.5% en lo que va del 2023. En 2011 tuvo un valor de 7.0% en hombres 7.6% en Mujeres 6.1%. El nivel registrado en el Estado es mucho más alto que el Nacional (GOB-BC, 2023).

4.3 CONTEXTO SOCIAL

En el año 2020, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda, el municipio de Tijuana registró 1, 922, 523 habitantes. La gran mayoría de ellos (el 98.6%) se ubicó en áreas urbanas y el resto (1.4%) en localidades rurales.

Al interior del municipio se establecen 12 delegaciones. La mayor concentración poblacional se ubica en las delegaciones de La Presa, San Antonio de los Buenos, Sánchez Taboada, La Mesa, Centenario, Playas de Tijuana y el Centro (PDUCP T, 2010-2030).

Tijuana, ha registrado un elevado crecimiento poblacional. En 20 años el ritmo de crecimiento permitió duplicar la población. En 1990 se registraron 747,381 habitantes en tanto que en el Censo de 2020 como ya se señaló la población habría alcanzado 1, 922, 523 habitantes.

Esta dinámica ha sido observada también en el resto de las ciudades fronterizas del norte del país. Y lo mismo ha ocurrido con la dinámica económica de dichas zonas. Según Alegría (2010: 261), los factores que han impulsado el crecimiento económico y la consolidación de centros urbanos en las ciudades fronterizas de México son: la maquila, el trabajo fronterizo y la capacidad de atracción de inmigrantes por las oportunidades que estos elementos ofrecen.

Tijuana, particularmente, se ha colocado como la principal urbe fronteriza del país. El nivel de actividad económica de la zona y los niveles de ocupación e ingreso, son algunos de factores clave donde puede observarse esta condición.

Entre 2010 y 2020, el porcentaje de población que declaró estar afiliada a los servicios de salud aumentó de 69.1% a 77.1 por ciento. La tasa de analfabetismo se redujo de 3.5% en 2000, a 2.6% en 2010 y a 1.8% en 2020. En sentido inverso, el grado promedio de escolaridad presenta una tendencia creciente: 8.2 años en 2000, 9.3 en 2010 y 10.2 en 2020 (INEGI, 2020).

Respecto a los datos de vivienda, en el año 2020 hay 1, 148, 913 viviendas particulares habitadas. En 2000 la cifra era de 609,667 viviendas y en 2010 de 870, 310. El promedio de ocupantes por vivienda mantiene una tendencia decreciente, de 4.1 ocupantes en 2000, pasó a 3.6 en 2010 y a 3.3 en 2020. Entre 2000 y 2020, el porcentaje de viviendas con disponibilidad de agua entubada pasó de 89.3% a 97.7 por ciento. Entre 2010 y 2020, la disponibilidad de teléfonos celulares en las viviendas creció de 84 a 94.4%, internet, de 35.4 a 69.9%, las computadoras o laptops de 43.9 a 50.4% y las líneas telefónicas fijas de 48.3 a 50.4 por ciento (INEGI, 2020).

4.4 CONTEXTO CULTURAL

Cabe destacar, que el transporte público es un sector muy poco sensibilizado a una cultura preventiva y a veces escasa de recursos para hacer frente a los riesgos a que se ve sometido en forma permanente en su tarea diaria.

La falta de cultura vehicular, así como pocos elementos de tránsito propicia que se registre mayor tráfico vehicular. La ciudad presenta con mayor frecuencia congestionamientos y largas filas de vehículos por las principales vialidades en las denominadas horas pico. En estas horas es común ver automovilistas y choferes de transporte público que no respetan los semáforos, circulando por áreas no permitidas, subiéndose a banquetas, dando vueltas no permitidas e incluyen transitando en sentido contrario para esquivar el tráfico.

Las vialidades se saturan porque se tienen filas de automóviles estacionados en avenidas o calles angostas e incluso estacionados en lugares no permitidos o en doble fila, lo que evidencia una falta de cultura y atención a las reglas de tránsito.

Por otra parte, se carece de una cultura del cuidado de la salud entre la ciudadanía en general y de los choferes de transporte público de pasajeros en particular, contar con hábitos de cuidado

es indispensable para que los transportistas brinden un mejor servicio, sobre todo, porque en su mayoría son personas adultas que han desempeñado esta labor durante muchos años.

En su momento la regidora del XXI Ayuntamiento de Tijuana, Rosa Aurora Martínez Herrera, subrayó que existía una falta de conocimiento y desinformación por parte de los propios transportistas sobre la importancia del cuidado de su salud. Pues los choferes no tenían derecho a servicios médicos, y no es así, porque ellos pueden afiliarse al IMSS como trabajadores independientes o bien acceder a servicios preventivos gratuitos promovidos por instancias de gobierno federal, estatal y local.

V. IDENTIFICACIÓN DE ACTORES Y GRUPOS RELEVANTES.

La identificación de actores y grupo relevantes dentro de toda propuesta de naturaleza social es clave, ya que permite establecer a los involucrados, además de precisar desde sus ámbitos de competencia cuales son las acciones que pueden ejecutar para contribuir en la atención de problemáticas sociales. En ese sentido, el esquema que se presentan continuación muestra a los involucrados:

ACTORES	GRUPOS SOCIALES
SECTOR PÚBLICO (TRES ÓRDENES DE GOBIERNO)	REPRESENTANTES, ENCARGADOS DEL ÀREA, CIUDADANOS
GOBIERNO	SECRETARIAS DE TRÀNSITO Y TRANSPORTE
INSTITUCIONES	EMPRESARIOS

Fuente: Elaboración propia

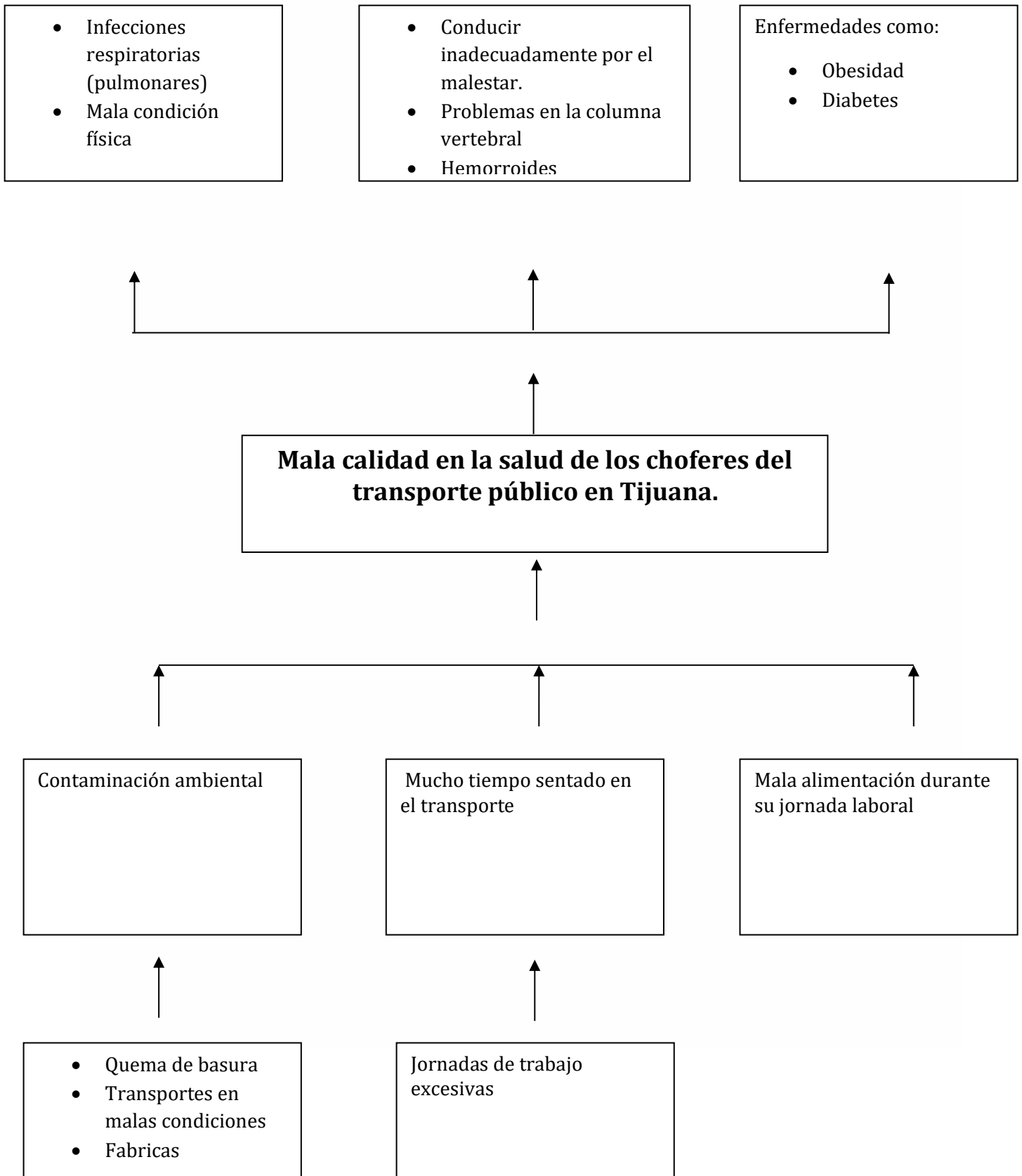
VI. POBLACIÓN OBJETIVO

Las medidas van dirigidas a los choferes del transporte público de la empresa privada "Autotransportes de pasajeros urbanos y sub-urbanos Calfia de Tijuana S.A. de C.V." mejor conocida como la línea de calfias rojo con crema. Esta agrupación cuenta con cinco lanzaderas:

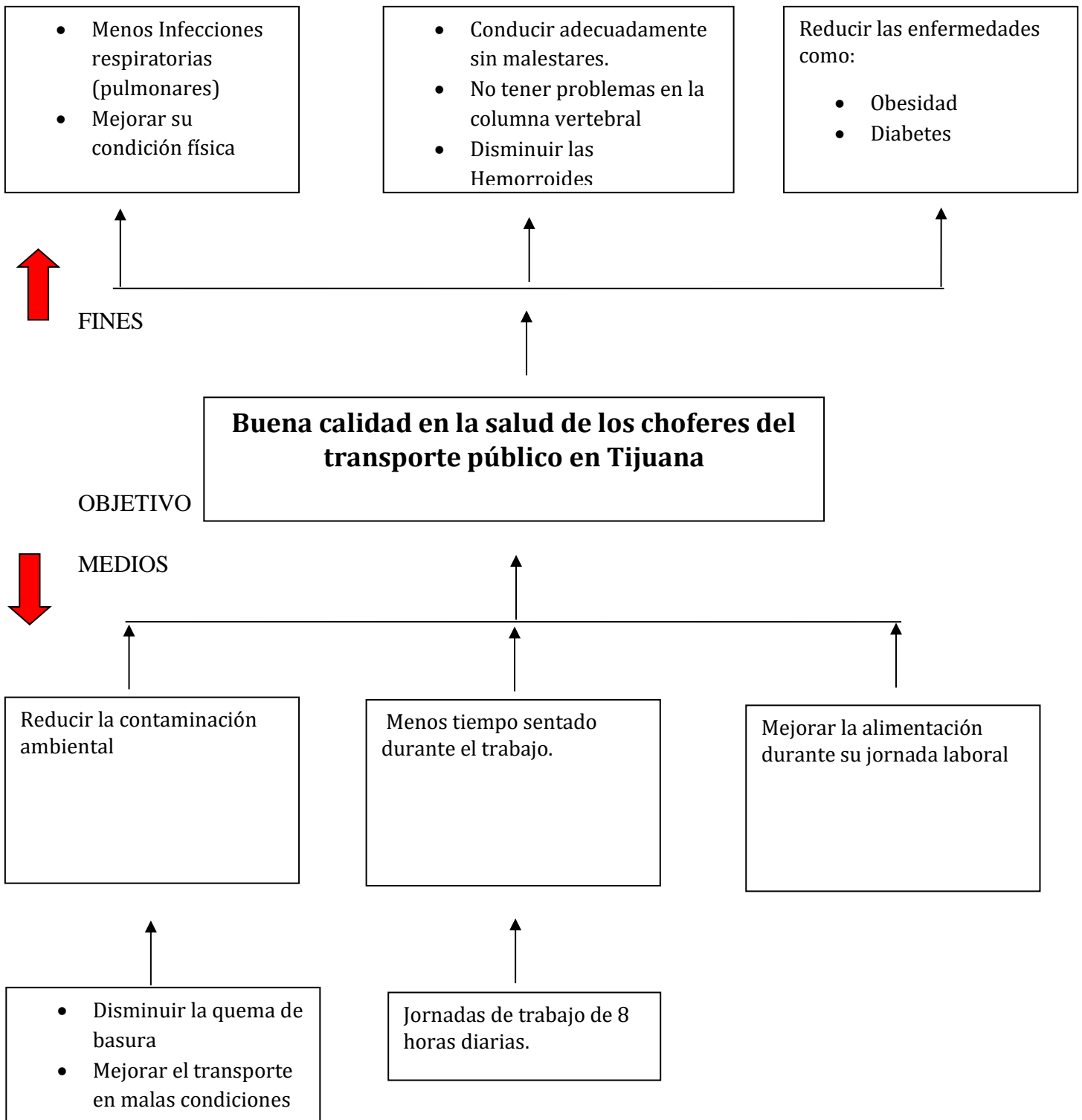
1. Av. Gustavo Díaz Ordaz 15920, col. Parcela (Clínica 27)
2. Blvd. Lázaro Cárdenas #405. Col. Las Brisas (Soriana 5 y 10)
3. Blvd. Pacifico S.N., Parque Industrial Pacifico 2 (Pacifico, Lanzadera)
4. Blvd. Gustavo Díaz Ordaz 14517, Las Fuentes, 22117 (Ley 5 y 10)
5. Calle Maquiladoras, Sección Dorada, Tijuana, B.C (Murua)

Este proyecto pretende beneficiar aquellos choferes que tengan problemas de salud así también prevenir algunas enfermedades brindándoles un programa de nutrición, así como de actividad física, dichos servicios con el fin de mejorar la calidad de salud de los choferes del transporte público de Tijuana.

VII. ANÁLISIS DE CAUSAS Y EFECTOS (ÁRBOL DE PROBLEMAS)



VIII. ANÁLISIS DE MEDIOS Y FINES (ÁRBOL DE OBJETIVOS)



IX. ASPECTOS METODOLÓGICOS

A continuación, se presentan los aspectos metodológicos y los resultados de la encuesta aplicada a los choferes para identificar sus problemáticas y demandas relacionadas con los temas de salud y de bienestar.

A) DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Para la selección de los sujetos de investigación se determinó un muestro probabilístico (al azar o aleatorio), en el cual cada uno de los elementos de la población tuvieran una probabilidad conocida e independiente de ser escogidos y sólo el azar determina cuáles fueran los seleccionados para lograr el dato arrojado en la muestra.

FÓRMULA:

$$n = \frac{S^2}{\frac{\varepsilon^2}{Z^2} + \frac{S^2}{N}}$$

N= 1,100 n=? Z= 95% S= 0.5 E= 0.05

N = Tamaño de la población

n = Tamaño necesario de la muestra

Z = Margen de confiabilidad o número de unidades de desviación estándar en la distribución normal que producirá un nivel deseado de confianza

S = Desviación estándar de la población conocida o estimada a partir de anteriores estudios o de una prueba piloto.

E = Error o diferencia máxima entre la media muestral y la media de la población que se está dispuesto a aceptar con un nivel de confianza que se ha definido.

Cálculo de la muestra.

El tamaño del universo fue de 1,100 choferes, la heterogeneidad, es la diversidad del universo, lo habitual es usar 50 %, el peor caso, un margen de error del 5 %, un nivel de confianza en un 95 %, teniendo ya todos estos datos calculando con la formula antes mencionado arrojó un dato muestral de 285 personas a encuestar.

B) INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN

Se elaboró una encuesta integrada por datos generales, cuestiones puntuales de salud y una sección sobre hábitos y cuidados de salud.

C) TIPO DE ANÁLISIS

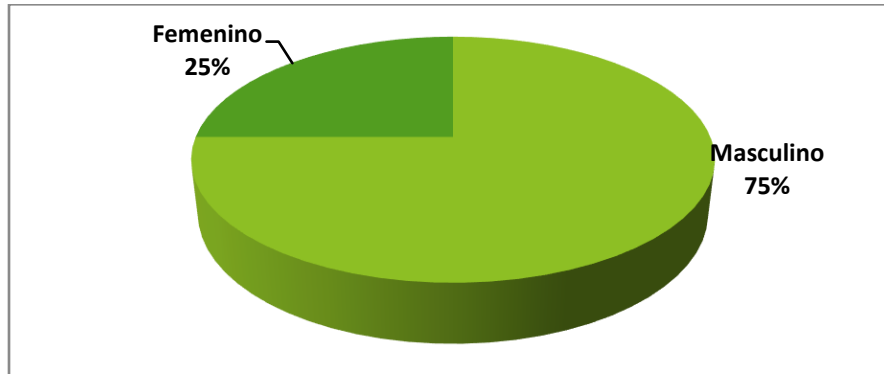
En esta investigación el tipo de análisis que se realizó fue de naturaleza descriptiva.

X. RESULTADOS.

A continuación, se presentan los resultados de la encuesta 285 choferes del transporte de calafias en estudio.

En la Figura 1 se muestra el género de los choferes del transporte público rojo y crema, el 75% fueron hombres y el 25% mujeres.

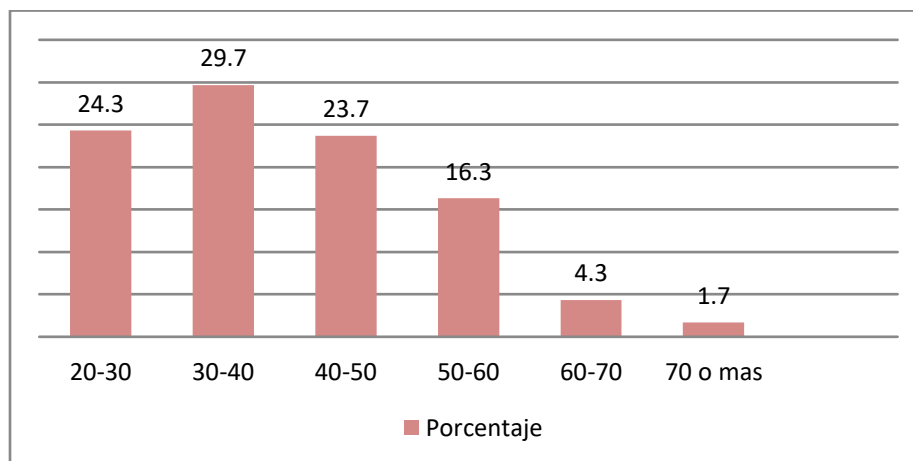
FIGURA 1. GÉNERO DE LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

La edad que manifestaron tener los choferes se observa en la Figura 2, el mayor porcentaje arrojado fue de 29.7% para el rango de edad entre 30-40 años.

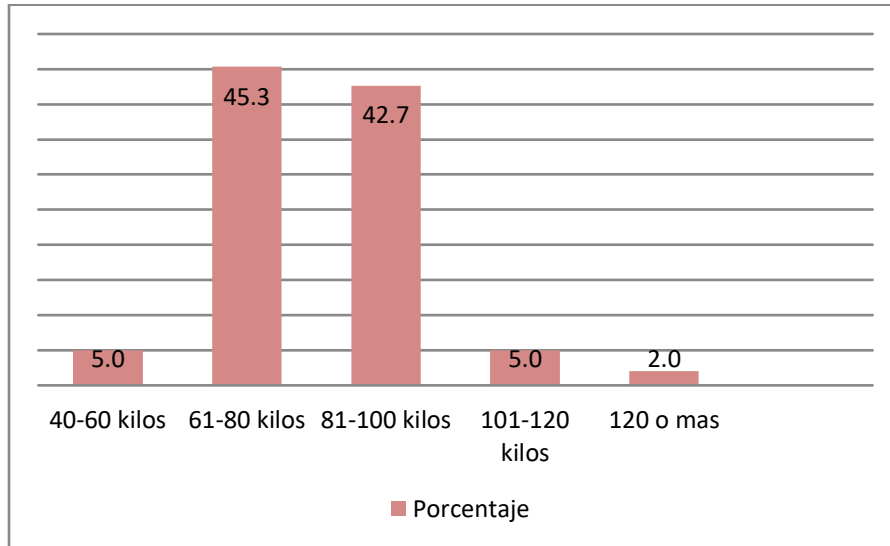
FIGURA 2. RANGOS DE EDAD DE LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

La encuesta mostró que el mayor porcentaje de peso corporal con el 45.3% se concentró entre 61-80 kilos, ver Figura 3.

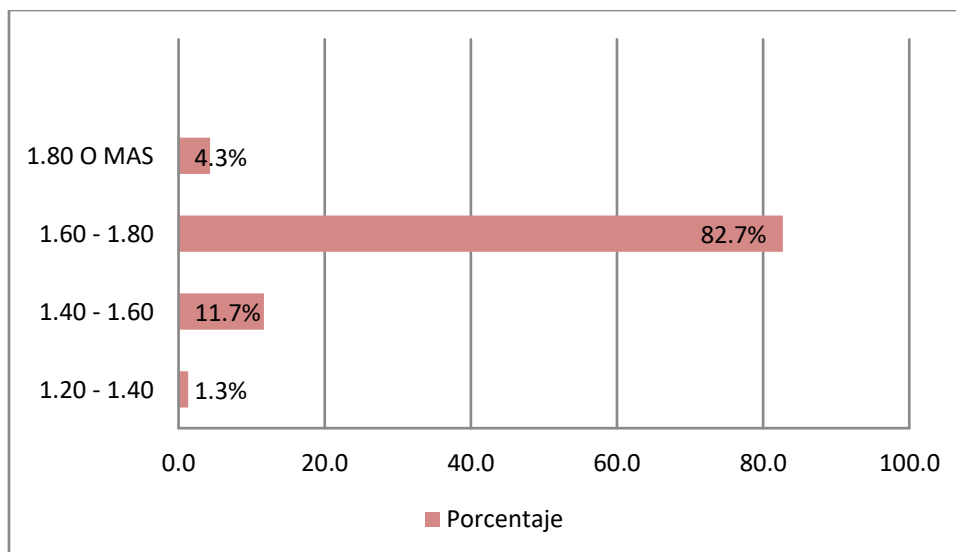
FIGURA 3. PESOS DE LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

La estatura de los choferes se concentró en el rango de 1.60-1.80 m con el 82.7% de las respuestas como se ilustra en la Figura 4.

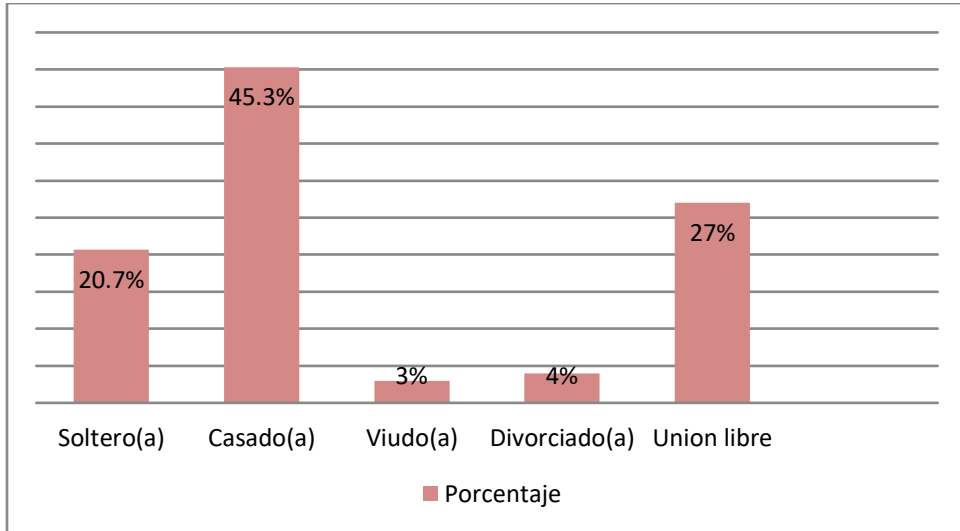
FIGURA 4. ESTURA DE LOS CHOFERES EN METROS



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 5. muestra el estado civil de los choferes, el 45.3% indicaron estar casados y que el 27% vive en unión libre mientras que el 20.7% dijeron ser solteros.

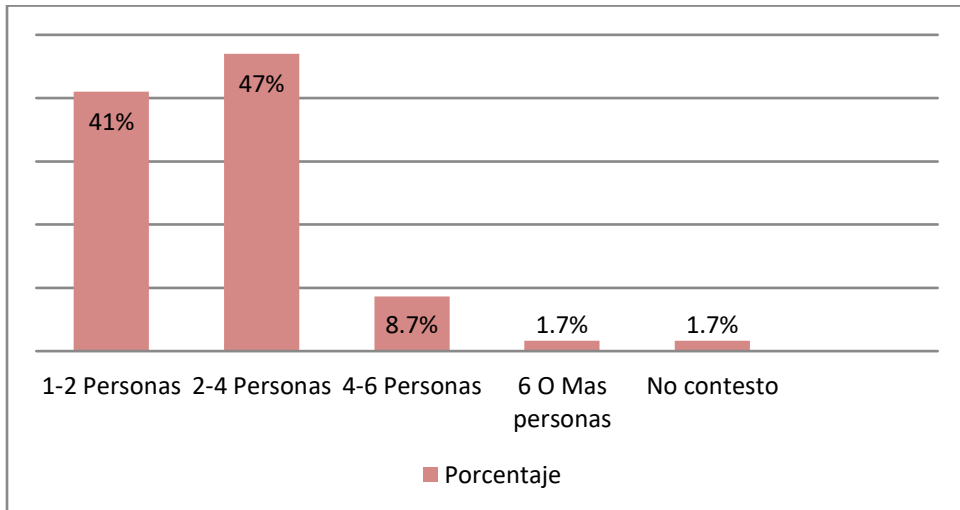
FIGURA 5. ESTADO CIVIL



Fuente: Elaboración propia.

El número de dependientes económicos de los choferes es un dato importante porque da cuenta de las personas que dependen de sus ingresos. La Figura 6 muestra que el 47% tiene entre 2-4 dependientes.

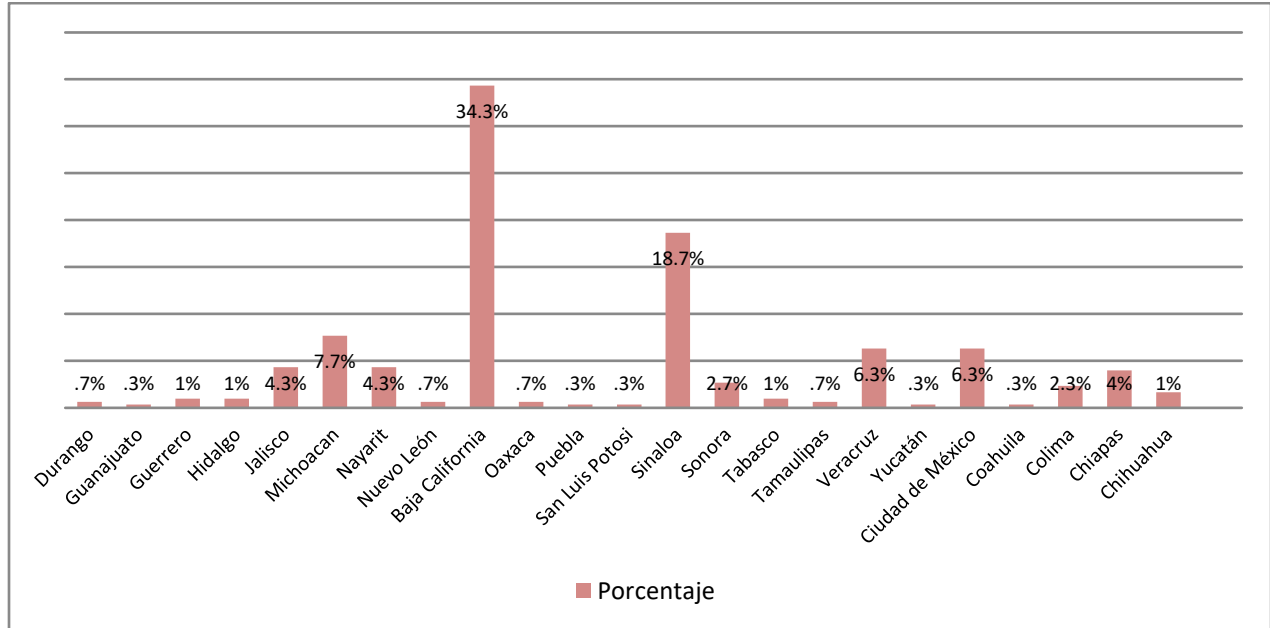
FIGURA 6. NÚMERO DE DEPENDIENTES ECONÓMICOS DE LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 7 muestra los estados de origen de los choferes, dos entidades fueron las más mencionadas, Baja California (34.3%) y Sinaloa (18.7%).

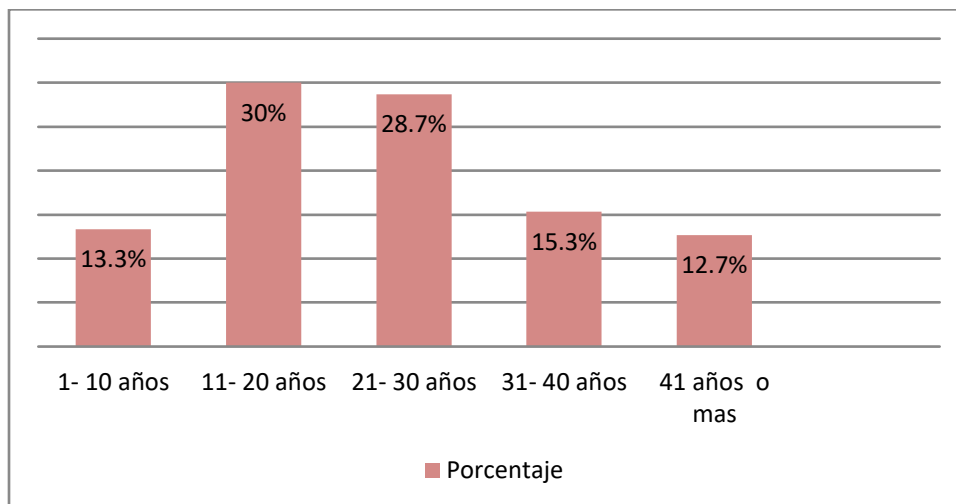
FIGURA 7. ENTIDAD DE ORIGEN DE LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

A la pregunta tiempo de radicar en Tijuana, las respuestas se concentraron en los rangos de 11-20 años (30%) y 21-30 años (28.7%), como se observa en la Figura 8.

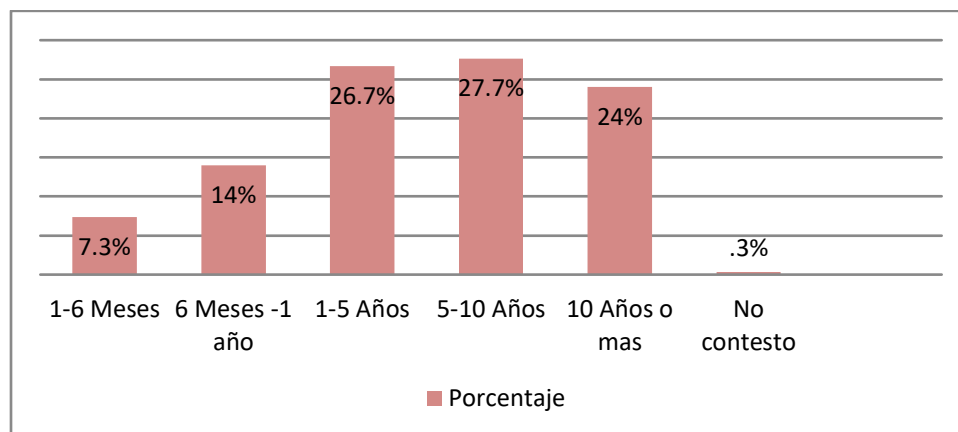
FIGURA 8. TIEMPO DE RADICAR EN TIJUANA



Fuente: Elaboración propia.

La encuesta mostró que el 27.7% de los choferes tienen laborando como choferes entre 5-10 años, las opciones de 1-5 años concentró el 26.7% de las respuestas y 10 años o más el 24% (véase Figura 9).

FIGURA 9. TIEMPO DE RADICAR EN TIJUANA.



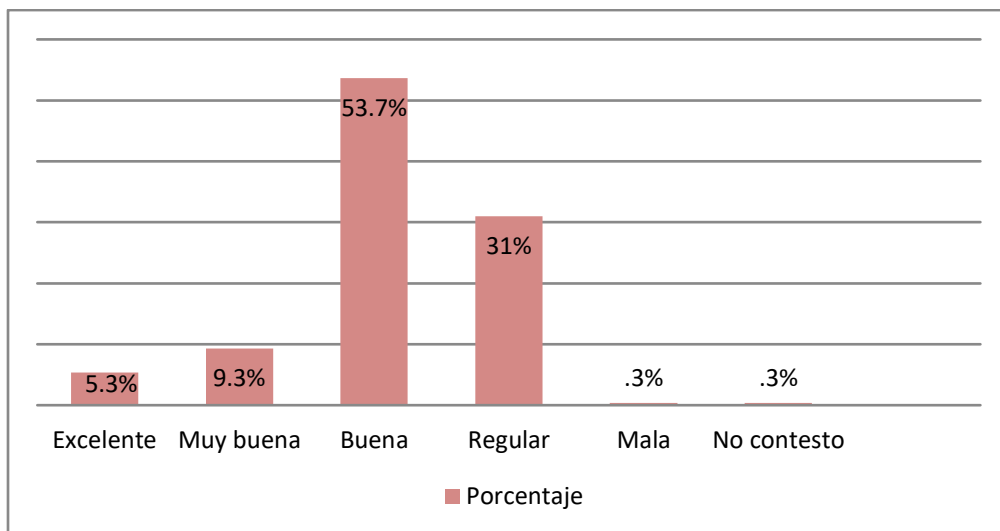
Fuente: Elaboración propia.

A la pregunta a qué se dedicaba antes de ser choferes, las opciones que más respuestas concentraron fueron: trabajadores de maquila (17.3%); choferes de otros transportes (7%); estudiantes (8%); panaderos (5.7%); y obra (4%).

Esta gráfica nos muestra que el 17.3% antes de laborar como chofer se dedicaba a trabajar en maquiladora y el 8% era estudiante.

Al cuestionarles sobre su salud, el 53.7% respondieron que buena y el 31% que regular como se observa en la Figura 10.

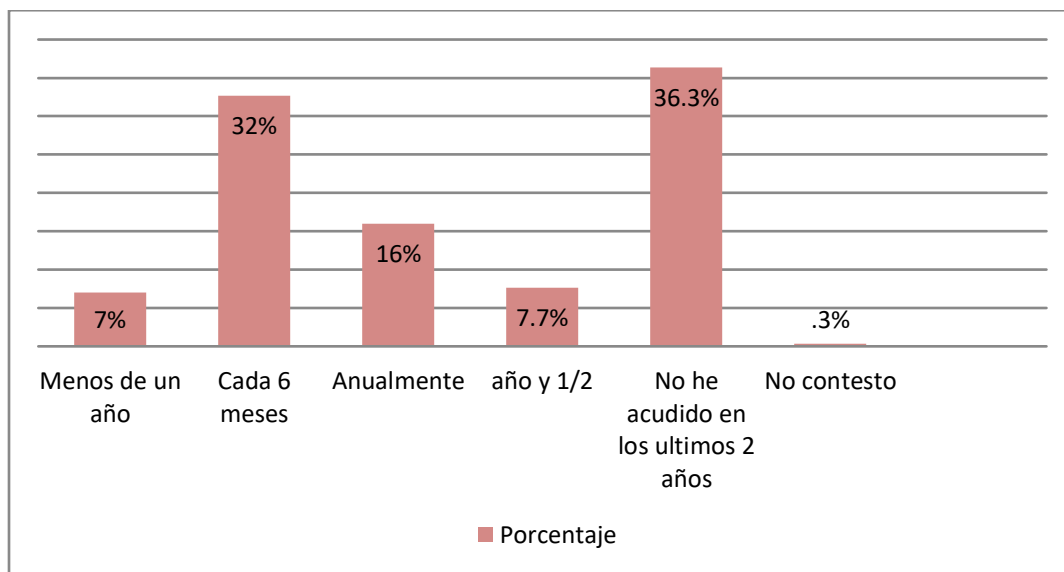
FIGURA 10. ¿CÓMO CONSIDERA SU SALUD?



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 11 muestra las respuestas sobre la frecuencia con que los choferes acuden a los servicios de salud para una revisión médica. El 36.3% de los choferes no han acudido en los últimos 2 años a una revisión médica, mientras que el 32% acudió hace 6 meses. Llama la atención la distancia en el tiempo entre las opciones que concentraron los mayores porcentajes de respuesta.

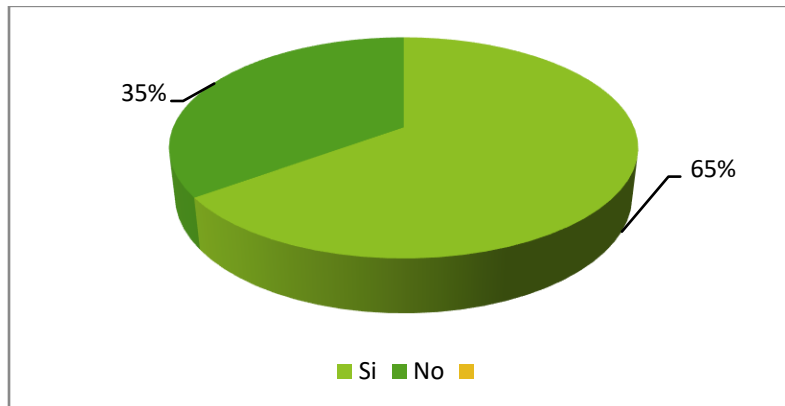
FIGURA 11. FRECUENCIA CON LA QUE SE REALIZAN UNA REVISIÓN MÉDICA



Fuente: Elaboración propia.

Al cuestionarles ¿Está usted consciente de las enfermedades que se desarrollan por este oficio? El 65% respondió afirmativamente y el 35% restante dijeron que no (véase Figura 12).

FIGURA 12 ¿ESTÁ USTED CONSCIENTE DE LAS ENFERMEDADES QUE SE DESARROLLAN POR ESTE OFICIO?

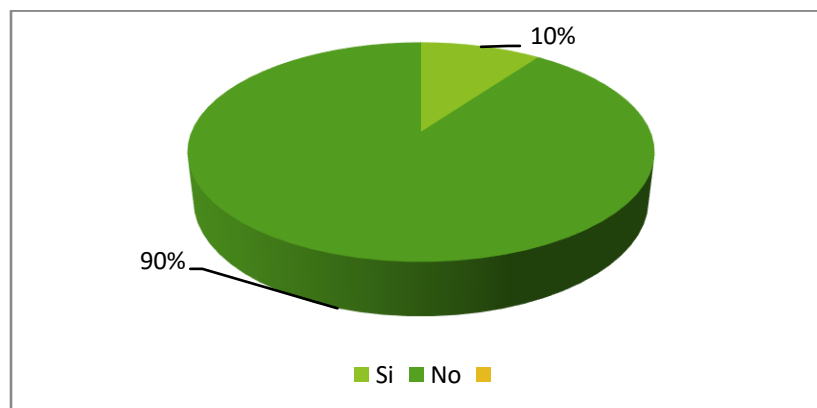


Fuente: Elaboración propia.

A los choferes que respondieron afirmativamente, se les pidió que señalaran las enfermedades más comunes al oficio indicando las siguientes: riñones, diabetes, obesidad, alta presión, estrés, gastritis, hemorroides y respiratorias.

La Figura 13 muestra las respuestas a la ¿Usted tiene alguna enfermedad crónica?, el 90% dijeron que no y el resto respondió afirmativamente.

FIGURA 13. ¿USTED TIENE ALGUNA ENFERMEDAD CRÓNICA?

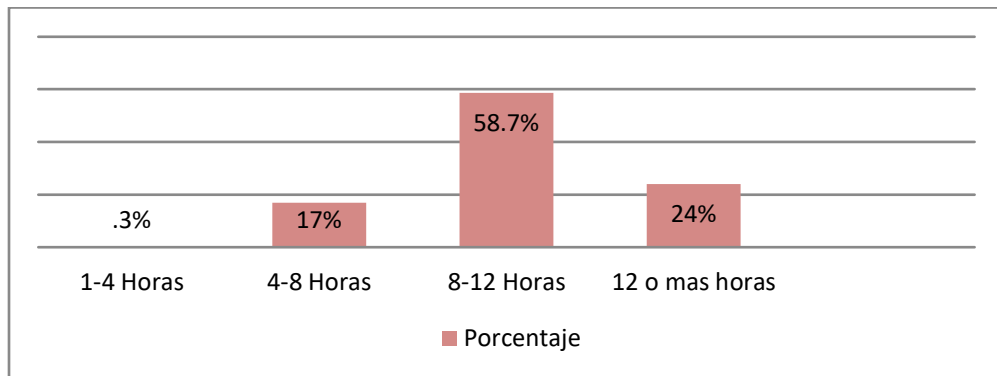


Fuente: Elaboración propia.

El 90% de los choferes que manifestaron padecer de alta presión, mientras que el 10% restantes dijeron tener diabetes. Un dato interesante que arroja la encuesta es que el 91% de los choferes indicaron que no llevan un control médico de su padecimiento.

En la Figura 14 se observan las respuestas sobre las horas que los choferes trabajan en promedio al día. La mayor concentración de respuestas se dio en las opciones de 8-12 horas (58%) y 12 o más horas (24%).

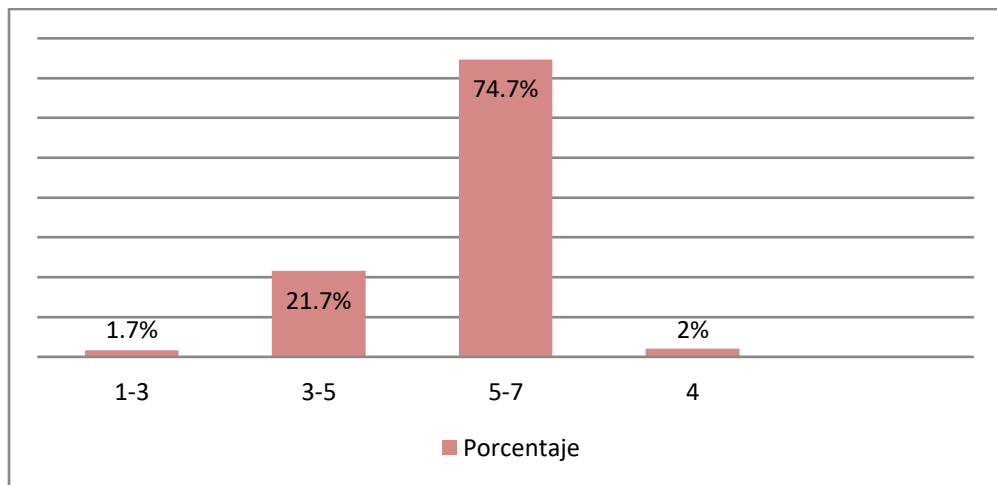
FIGURA 14. NÚMERO DE HORAS LABORABLES EN PROMEDIO DIARIO



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 15 muestra que el 74.7% de los choferes trabajan de 5-7 días, mientras que el 21.7% de 3-5 días.

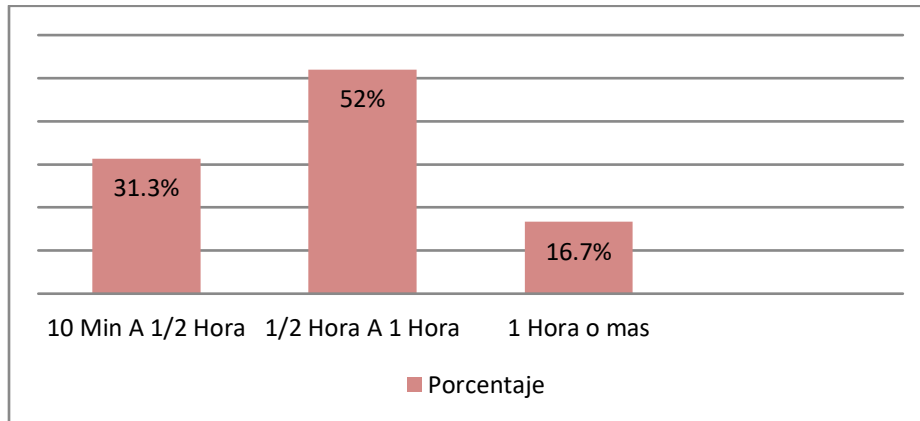
FIGURA 15. NÚMERO DE DÍAS LABORABLES A LA SEMANA



Fuente: Elaboración propia.

Al cuestionarles sobre el tiempo de receso que toman entre llegada y salida a los puntos de lanzadera, el 52% de los choferes tienen un tiempo de receso de ½ hora a 1 hora, mientras que el 31.3% tiene de 10 min a ½ hora (véase Figura 16).

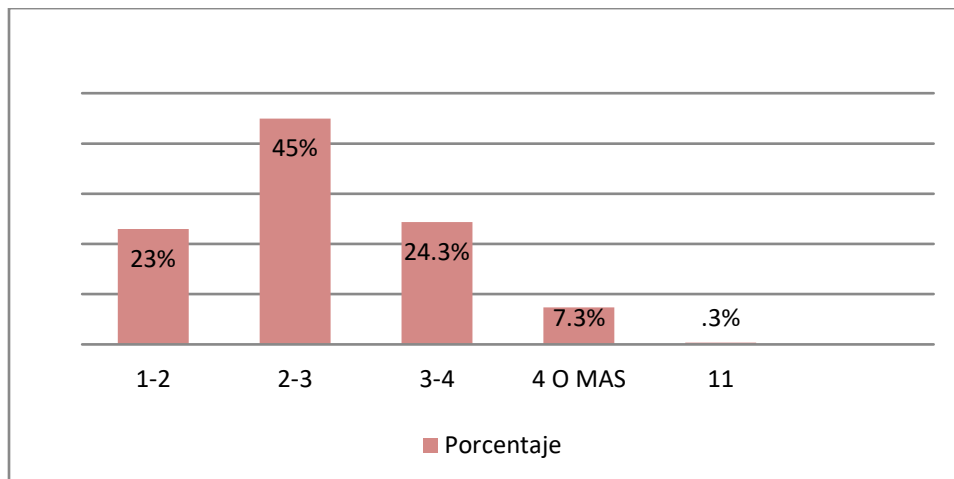
FIGURA 16. ¿CUÁNTO TIEMPO TOMA DE RECESO ENTRE LLEGADA Y SALIDA?



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 17 muestra las respuestas sobre el número de comidas al día que hacen los choferes. El 45% de los choferes del transporte público en Tijuana hacen de 2 a 3 comidas al día, y el 24.3% hacen de 3 a 4 comidas al día.

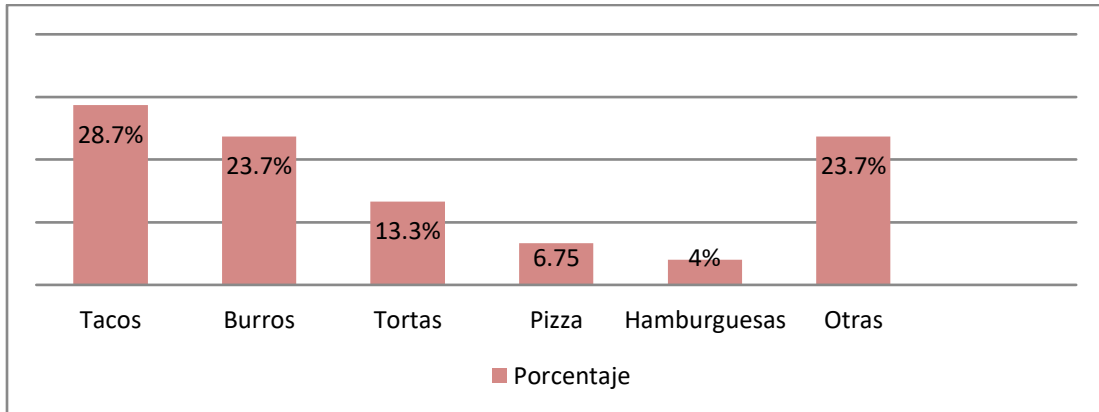
FIGURA 17. NÚMERO DE COMIDAS AL DÍA



Fuente: Elaboración propia.

Al preguntar sobre qué tipo de comida habitualmente ingerían durante su jornada de trabajo, las respuestas se concentraron en los tacos (28.7%), burros (23.7%) y en la opción otro (23.7%); esta última no especificaron (véase Figura 18).

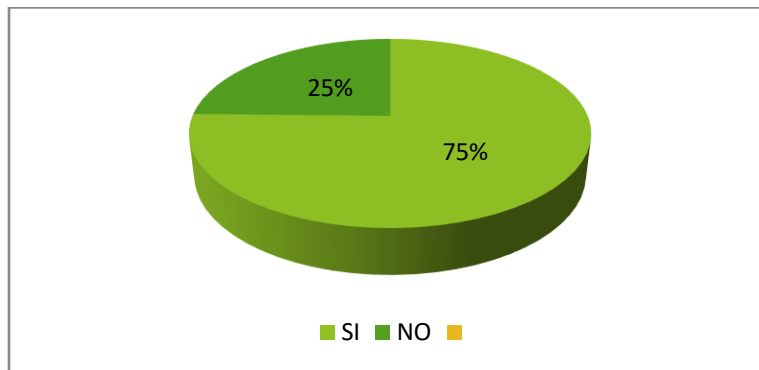
FIGURA 18. TIPO DE COMIDA QUE INGIEREN LOS CHOFERES



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 19 muestra las respuestas a la pregunta si consumen frutas y verduras, el 75% de los choferes respondieron afirmativamente mientras que el 25% dijeron no consumirlas.

FIGURA 19. ¿CONSUME FRUTAS Y VERDURAS?

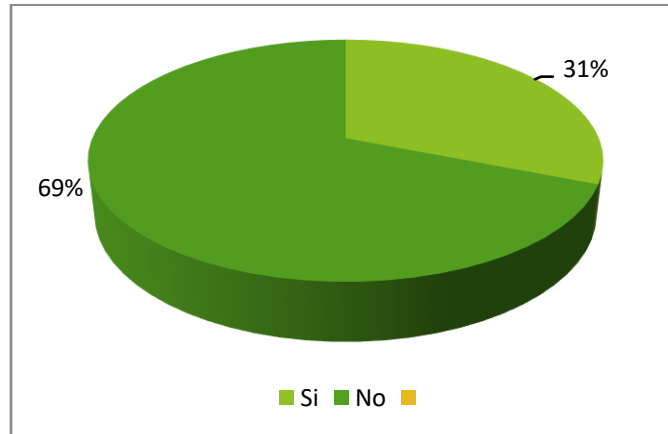


Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, las cuestionarles si fumaban el 43% respondieron afirmativamente. En cuanto al consumo de alcohol el 46.7% dijeron que sí. El resto respondieron que no tienen vicios.

A la pregunta ¿Hacen ejercicio? El 69% respondieron que no, mientras que el 31% restante dijeron que si realizan ejercicio (véase Figura 20).

FIGURA 20. ¿HACE EJERCICIO?

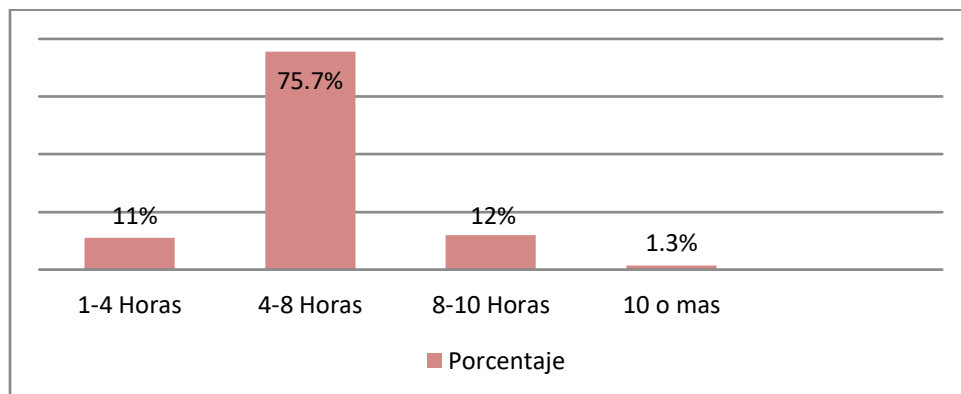


Fuente: Elaboración propia.

Los choferes que realizan ejercicio el 15.7% lo hacen con una frecuencia de 1 a 2 veces por semana, mientras que el 10.3% hacen ejercicio de 2 a 3 veces por semana. Respecto al tiempo dedicado hacer ejercicio por semana, el 13% dijeron que 30 minutos, el 10.7% de 45-60 minutos, el 4% dijeron que 60 minutos y el resto no especificó.

La Figura 21 muestra el número de horas que duermen los choferes al día, el 75.7% señalaron el rango entre 4 a 8 horas al día, mientras que el 12% duerme de 8 a 10 horas al día.

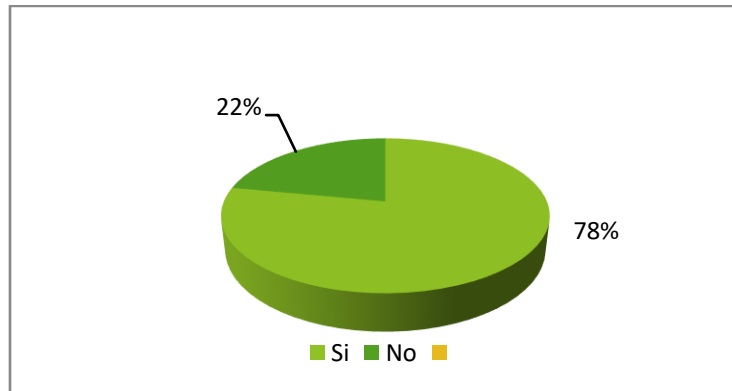
FIGURA 21. NÚMERO DE HORAS DE SUEÑO DIARIO



Fuente: Elaboración propia.

Una pregunta clave en este estudio fue ¿Está dispuesto a participar en un Programa de Nutrición? El 78% de los choferes encuestados respondieron afirmativamente y el 22% restante dijeron que no (véase la Figura 22). Este dato es positivo para desarrollar la propuesta de proyecto social que permita mejorar las condiciones nutricionales de los choferes.

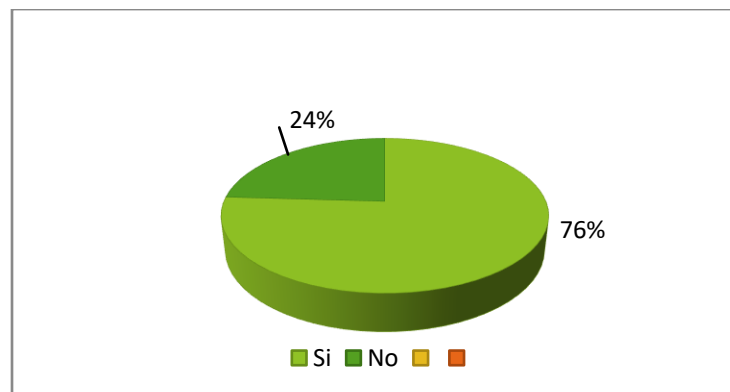
FIGURA 22. ¿ESTÁ DISPUESTO A PARTICIPAR EN UN PROGRAMA DE NUTRICIÓN?



Fuente: Elaboración propia.

La Figura 23 muestra las respuestas a la pregunta ¿Está dispuesto a participar en un programa de Actividad Física? el 76% de ellos si están dispuestos a participar en un programa de actividad física, mientras que el 24% no están interesados en participar en el programa. De la misma forma que la pregunta anterior, el dato de afirmativo es un indicativo positivo para continuar con la propuesta.

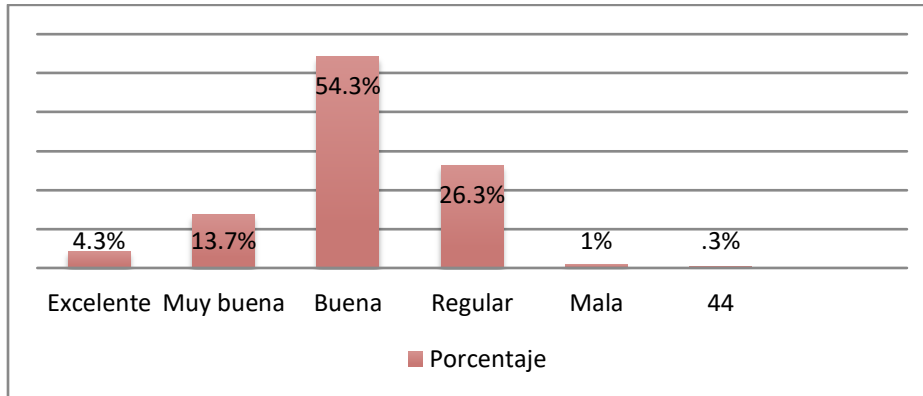
FIGURA 23. ¿ESTÁ DISPUESTO A PARTICIPAR EN UN PROGRAMA DE ACTIVIDAD FÍSICA?



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, se les preguntó a los choferes ¿Cómo visualizaban su estado de salud en un año? el 54.3% de los choferes del transporte público visualizan su estado de salud bueno mientras que el 26.3% la visualiza regular.

FIGURA 24. ¿CÓMO VISUALIZA SU ESTADO DE SALUD EN UN AÑO?



Fuente: Elaboración propia.

XI. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

A partir de la información obtenida a través de la encuesta y verificando las problemáticas y necesidades en materia de salud que presentan los choferes del transporte público se formula el siguiente proyecto social que busca concientizar a los choferes de la importancia de cuidar su salud y de llevar a cabo medidas preventivas para evitar enfermedades como diabetes, hipertensión, entre otras.

Para ello se cuenta con el desarrollo de un programa, donde se proponen actividades y pláticas para los choferes y que estén informados y se concienticen sobre las implicaciones de los descuidos en su salud.

11.1 Programa para la prevención de enfermedades en los choferes.



“POR LA SALUD DE LOS CHOFERES”

11.2 MISIÓN, VISIÓN, ANÁLISIS FODA.

Misión

El Programa para la prevención de enfermedades de los choferes de transporte público de Tijuana, tiene como misión, promover y mejorar su calidad de vida, mediante el desarrollo de actividades físicas, proyectos y propuestas de solución en materia de salud.

Visión

El Programa para la prevención de enfermedades de los choferes del transporte público se ha consolidado por su eficiencia y especialidad en el desarrollo de actividades físicas y proyectos de

solución en materia de salud, con los más altos estándares de calidad y a fin de mejorar dignamente sus condiciones de vida.

Análisis FODA.

Cuadro 1: Programa para la prevención de enfermedades en los choferes.

<p>Oportunidades: Cuales son las oportunidades de los próximos 2 a 5 años que están en línea con nuestra misión</p>	<p>Amenazas: cuales son los riesgos o las amenazas que pueden ser la contraproducentes para nuestro centro</p>
<ul style="list-style-type: none"> • La dinámica de apoyo de programas en cuanto a nutrición y salud. • El apoyo de otras organizaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> • La no aceptación sobre su estado de salud, (antipatía). • Falta de apoyo económico por parte de las organizaciones. • No diseñar las actividades adecuadas que ayuden a responder la problemática. • Falta de interés total hacia las dinámicas. • No capitalizar la experiencia en la elaboración de planes de salud.

<p>Fortalezas: Lo que hacemos bien y que otras organizaciones no pueden realizar</p>	<p>Debilidades: áreas a mejorar para cumplir con nuestra misión</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Contamos con los objetivos bien definidos, así como nuevos programas sociales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar e instruir una capacitación orientada a los choferes del transporte público. • Seleccionar la información y publicidad que se brindará hacia los choferes. • Establecer mecanismos adecuados para la colaboración de los doctores y nutriólogos dentro del programa. • Establecer mecanismos de organización para el trabajo colaborativo en grupos. • Diseñar publicidad para reunir a más personal capacitado.

Fuente: Elaboración propia.

11.3 DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y METAS DE IMPACTO

Objetivos Estratégicos:

- ✚ Proveer asesoría y capacitación personalizada y especializada que impacte en el mejoramiento de las actividades personales, sociales y culturales de los choferes del transporte público en Tijuana.
- ✚ Dar capacitación a los choferes, así como a las personas que les brindarán su apoyo.
- ✚ Proveer la información necesaria.

Definición de objetivos:

- ✚ El objetivo de este proyecto es brindar un programa y mantener la salud de los choferes del transporte público en Tijuana, mediante la promoción de hábitos saludables, la prevención de enfermedades y problemas de salud y la actuación asistencial ante los accidentes que se puedan producir en el ámbito laboral.
- ✚ Así como Mejorar significativamente su calidad de vida en cuanto a salud, mediante la integración de programas nutricionales y de deporte.

Metas de Impacto:

1. Bajar la incidencia de la mala salud en los choferes de los transportes públicos.
2. Incrementar una buena nutrición para el bienestar y salud de los transportistas.
3. Reducir la incidencia de enfermedades crónicas en los choferes.
4. Contribuir a motivar a los choferes a realizar actividades físicas de la vida diaria.
5. Disminuir la tasa de tránsito público por causas de la mala salud en los choferes.

1.4. DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LOS SERVICIOS A GENERAR.

Los principales servicios que se van a presenciar en el programa son:

- ✚ Las pláticas por profesionales, así como actividades físicas.

Objetivos:

1. Proveer al chofer las herramientas básicas para su cuidado en la salud, con la finalidad de generar conocimiento y prevención.
2. Incrementar las horas de actividad física.
3. Generar conocimiento acerca de las distintas enfermedades que pudieran desarrollar.
4. Disminuir las enfermedades adquiridas por no llevar una alimentación adecuada.

11.5. DETERMINACIÓN DEL HORIZONTE DEL PROYECTO.

El proyecto pretende un horizonte de vida de 6 años para ejecutarse en dos administraciones municipales. Aunque el tiempo no es limitativo porque los cuadros de choferes se renuevan constantemente y las problemáticas y necesidades estarán latentes mientras el servicio se continúe ofreciendo.

11.6. DETERMINACIÓN DE LAS METAS Y PLANES DE ACCIÓN.

1.- Énfasis en la prevención de enfermedades.

- Es necesario identificar la información confiable y aportarla a los choferes del transporte público, de cómo y cuáles son las enfermedades más comunes en su caso, y con ello formular políticas de prevención adecuadas.

2.- Cuidado en los choferes.

- Mantener sanos a los transportistas requiere de anticiparse a la enfermedad, o tratarla oportunamente, por lo tanto, se debe contar con un historial clínico.

- Este programa es para la formación y preparación de actividades físicas a los choferes del transporte público en Tijuana.
- Mejoramiento en la alimentación que llevan los transportistas.
- Fomentar ciertas actividades físicas e información de nutrición para una mejor calidad de vida de los choferes.

3.- Creación de folletos de información (salud y nutrición).

- Se busca contar con la información suficiente para poderla brindar de manera adecuada y así lograr que los objetivos planteados se cumplan.
- Concientizar sobre los riesgos de no cuidar su estado físico.

4.- Bajar los índices de sobrepeso.

- Otro de los objetivos es poder realizar una mejora en cuanto a su peso, mediante las actividades físicas para así lograr que los transportistas mejoren su calidad de vida.

11.7. ORGANIGRAMA Y MANUAL DE FUNCIONES



Manual de Funciones

Nombre del Cargo: Miembros de la Asociación Civil

Número de Cargos: Representante legal

Número de personas en la A.C.: 7 Personas

Funciones:

- 1.- Considerar y hacer recomendaciones sobre los programas a realizarse.
- 2.-Examinar y aprobar los programas a desarrollar.
- 3.-Discutir toda la cuestión relativa al programa.

Nombre de Cargo: Representante

Número de Cargos: Uno

Número de personas en el Cargo: Una

Funciones:

- 1.-Asegurarse que el programa responda a las necesidades y expectativas.
- 2.-Promover y defender el bienestar de los integrantes del programa.
- 3.-Tener la capacidad de influir en los demás.
- 4.-Saber comunicarse y aportar soluciones ante cualquier problema que se presente.

Nombre de Cargo: Depto. De Nutrición

Número de Cargos: Uno

Número de personas en el Cargo: dos

Funciones:

- 1.-Realizar las actividades de promoción, diagnóstico y recuperación de la salud nutricional del individuo.
- 2.-Brindar la alimentación planeada y confeccionada de acuerdo a los principios técnicos de preparación.
- 3.-Participar en la formulación, ejecución y evaluación de programas de salud en su área.

11.8. DESCRIPCIÓN DE LA TECNOLOGÍA PROCESO PRODUCTIVO (DESCRIBIR CADA ETAPA DE LOS SERVICIOS QUE SE GENERARAN CON EL PROYECTO INICIO-FIN)

Departamento Salud

Este departamento ayudará a realizar las actividades planeadas con organizaciones que tengan el mismo fin.

Este departamento se encargará primordialmente de la prevención de enfermedades y promoción de la salud de la población.

Departamento de Nutrición

Este departamento ayudará a mejorar los problemas de nutrición de los transportistas y vigilar el desarrollo que cada uno de ellos va a obtener con los planes indicados, todo esto a base de instrumentos de medición, dieta y salud.

Departamento de Actividades Físicas

Este departamento ayudará a motivar, organizar eventos deportivos y de actividades físicas de nuestra población objetivo.

Departamento de Publicidad

Este departamento ayudará a Ejecutar los objetivos y programas de publicidad que el programa planifica periódicamente a fin de apoyar los objetivos de comunicación y marketing.

Departamento de Coordinación

Este departamento se encargará de orientar, organizar y vigilar las acciones encaminadas con los procesos de interacción social, comunicación y divulgación y servicios.

1.9. IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES E INDICADORES A UTILIZAR.

Variables	Indicadores
1.-Impacto hacia los transportistas	Platicas de Salud y Nutrición
2.- Disponibilidad	Tener acceso en forma oportuna.
3.- Sensibilidad	Capacidad de localizar a las personas afectadas (transportistas).

Fuente: Elaboración propia.

XII. EVALUACION EX ANTE.

12.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS RECURSOS NECESARIOS

- **Personas:**

En el proyecto los participantes de la asociación serán los responsables en implementar el programa para mejorar la calidad de vida de los choferes del transporte público en el municipio de Tijuana, Baja California, dando así también de manera adecuada las actividades y tareas previstas que se llevarán a cabo durante el desarrollo de nuestro programa.

- **Recursos físicos:**

Las actividades, platicas y todas aquellas tareas que se realizarán dentro del programa serán llevadas a cabo en un terreno el cual se rentará. Este será dividido en dos departamentos, uno para las actividades físicas y otro de nutrición. Otros de los recursos que serán necesarios son baños portátiles, carpas, sillas, pizarrón, archivero, escritorio, laptop personal, impresora, inmobiliario, botellas de agua, y todos aquellos recursos los cuales sean para la comodidad de nuestros choferes durante las sesiones de nuestro programa.

- **Recursos técnicos:**

Es necesario contar con servicios como luz, agua, teléfono, e internet para que todas las actividades realizadas durante el programa sean eficientes con ayuda de los equipos.

- **Recursos financieros:**

El precio en pesos que se estima invertir en el programa, ya generando un presupuesto sea dinero en efectivo.

12.2 ESTIMACIÓN DE COSTOS

Elementos	Unidades	Precio en pesos
Terreno(renta)	1	\$ 3,000.00
Nombre del programa		
Sub-Total		\$ 3,000.00
Servicios		
Teléfono-Internet	1	\$ 400.00
Luz	1	\$ 150.00
Agua	1	\$ 200.00
Sub-Total		\$750.00
Mobiliario y equipo de oficina		
Sillas	10	\$3,000.00
Teléfono		\$200.00
Pizarrón	1	\$700.00
Archivero	1	\$1,200.00
Sub-Total		\$5,100.00
Departamento de Nutrición		
Escritorio	1	\$800.00
Laptop Personal	1	\$4,000.00
Silla	1	\$300.00
Impresora	1	\$1,600.00
Sub-Total		\$6,700.00
Departamento de actividad física		
Escritorio	1	\$800.00
Laptop Personal	1	\$4,000.00
Silla	1	\$300.00
Impresora	1	\$1,600.00

Sub-Total		\$6,700.00
Departamento de Publicidad		
Escritorio	1	\$800.00
Laptop Personal	1	\$4,000.00
Silla	1	\$300.00
Impresora	1	\$1,600.00
Sub-Total		\$6,700.00

Fuente: Elaboración propia.

12.3 ESTIMACIÓN DE SERVICIOS BRINDADOS

Servicios económicos y públicos.	Tiempo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Valor hora de la población objetivo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Espera de la atención. ▪ Duración de las pláticas y actividades llevadas a cabo.
	Gastos	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Costo por servicio: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Botellas de agua ▪ Laptops ▪ Sillas ▪ Desayunos ▪ Baños portátiles ▪ Escritorios ▪ Terreno ▪ Otros.
Servicios sociales	Programa para la prevención de enfermedades en los choferes.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Platicas de orientación e información acerca de la prevención de enfermedades crónicas y nutrición. ❖ Actividades físicas para mejorar la salud de los choferes. ❖ Mejor calidad de vida.

Fuente: Elaboración propia.

12.4 ESTIMACIÓN DE LOS IMPACTOS

1. Nuestra población objetivo está al 100 por ciento informada acerca de todas las enfermedades crónicas que se pueden presentar por no tener un cuidado de salud.
2. Los choferes consumen sus tres comidas al día y son más sanas.
3. Se previenen de enfermedades, es por eso por lo que se hacen un análisis de por lo menos cada 6 meses.
4. Hacen por lo menos 30 minutos de actividades físicas.

XIII. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

La salud de los choferes del sector del Transporte Público Rojo y Crema en Tijuana es fundamental para garantizar la seguridad de los usuarios por ello se debe poner particular atención ella por parte de los mismos choferes como de las autoridades y de la propia ciudadanía. Aspectos tan relevantes como las horas de dormir o las horas dedicadas a conducir las unidades son claves para prevenir accidentes por cansancio o agotamiento.

Por otra parte, la alimentación es importante para que estén con energía y puedan brindar un buen servicio. Se sabe que las condiciones económicas obligan a que los choferes trabajen las semanas completas y limitan ocasionalmente a un día su descanso lo que debería de estar regulado por la autoridad o los propios gremios de transportistas porque si a esto además agregamos el factor edad de los choferes y los malos hábitos de realizarse chequeos médicos periódicos se percibe un escenario complicado para ellos mismos y para la seguridad de los usuarios.

Por lo anterior, se necesario que se implementen programas para ellos, tales acciones requieren de un compromiso por parte del gobierno local para que se puedan alcanzar mejores condiciones de bienestar de los choferes.

La propuesta del Programa de Actividad Física y Nutricional se considera una alternativa viable para que brinde a los choferes las condiciones para que mejoren su salud y con ello, se sientan más positivos, seguros y con energía para realizar bien su labor y así disminuir sus enfermedades crónicas como la alta presión y la diabetes.

Una recomendación a los choferes es que se esfuercen por no llevar una vida tan sedentaria, que caminen o lleven loche con comida saludable, hacer ejercicio en su tiempo libre, evitar las comidas chatarra o corridas, comer a un horario fijo, tomar como mínimo 2 litros de agua al día, y hacerse estudios médicos para evitar el desarrollo de alguna enfermedad, medicarse si tiene alguna y hacer dieta. Tratar de dormir por lo menos 8 horas al día, y tratar de no fumar o ingerir bebidas alcohólicas para un buen estado de salud.

XIV. FUENTES DE CONSULTA

<http://stmedia.net/noticias/salud/ayudan-a-choferes-del-transporte-en-tijuana-a-mejorar-su-salud-dental#.Vyfv5YSDFHw>

<http://www.el-mexicano.com.mx/informacion/noticias/1/3/estatal/2015/06/24/865374/en-marcha-unidad-movil-de-la-salud-de-promover>

<http://www.uniradionoticias.com/noticias/tijuana/136503/continuan-jornadas-de-salud-para-choferes-de-tijuana.html>

<http://www.uniradioinforma.com/noticias/tijuana/328075/verde-y-crema-pide-supervisar-unidades-y-salud-de-los-choferes.html>

<http://www.el-mexicano.com.mx/informacion/noticias/1/3/estatal/2015/02/01/822647/daran-atencion-bucal-gratuita-a-los-choferes-del-transporte>

<http://www.oem.com.mx/esto/notas/n1315009.htm>

<http://www.oem.com.mx/elsoldetijuana/notas/n3490668.htm>

<http://www.oem.com.mx/elsoldetijuana/notas/n3825600.htm>

<http://psntv.info/content/dona-promover-lentes-taxistas>

http://www.noticias-librodar.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=183:el-conductor-de-grandes-vehiculos-y-sus-riesgos-del-trabajo&catid=37:notas-tecnicas&Itemid=58

[http://148.206.107.15/biblioteca_digital/articulos/4-555-](http://148.206.107.15/biblioteca_digital/articulos/4-555-7918lpb.pdf)

[7918lpb.pdfhttp://hist.library.paho.org/Spanish/BOL/v111n4p324.pdf](http://148.206.107.15/biblioteca_digital/articulos/4-555-7918lpb.pdf)

<http://hist.library.paho.org/Spanish/BOL/v111n4p324.pdf>