

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI EN
CONVENIO CON LA UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
CARRERA DE ENFERMERÍA**



**SALUD MENTAL EN LOS PROFESIONALES DE TRANSPORTE DEL
SERVICIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE TULCÁN Y SU INFLUENCIA EN
LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERIODO DE
MAYO –SEPTIEMBRE 2013**

AUTORA:

MARCILLO REINA ÁNGELA YANIRE

TUTOR DE TESIS: MSc. JAIRO CHÀVEZ

Tulcán; noviembre de 2013

DEDICATORIA

MI TESIS LA DEDICO CON TODO MI AMOR Y AGRADECIMIENTO

A DIOS

Por darme la fortaleza suficiente para poder sacar este proyecto adelante y por gozar de la vida y de una familia tan maravillosa que siempre me ha apoyado.

A MIS PADRES:

LUIS FRANCISCO MARCILLO Y ROSA AMPARO REINA

Que gracias a su esfuerzo y dedicación permitieron que estudie y me enseñaron a luchar para sacar adelante esta profesión, gracias por sus palabras de aliento que me dieron el coraje para continuar luchando día a día por alcanzar la meta propuesta.

A MIS HERMANAS, SOBRINOS, FAMILIARES Y AMIGOS:

Quienes me ayudaron con sus palabras las cuales me motivaron y fueron de gran ayuda para poder vencer todos los obstáculos y culminar mi carrera, a todos los que confiaron en mí y nunca dudaron que yo podía sacar adelante esta carrera

A aquella persona que siempre me protegió, ayudo y me guio en este arduo camino ¡gracias abuelito! y por ultimo agradezco de manera especial a mi tutor de tesis Lic. Jairo Chávez.

Ángela Marcillo

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Politécnica Estatal Del Carchi, institución en la cual he adquirido nuevos conocimientos con la ayuda de docentes profesionales.

A la escuela de Enfermería, por el apoyo brindado. A mi tutor de tesis MSc Jairo Chávez que gracias a su tiempo y dedicación me conseguí culminar este trabajo

Al personal que labora en las instalaciones de cada una de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán, quienes de manera desinteresada me ayudaron en la realización de algunas actividades llevadas a cabo para el desarrollo del proyecto.

Ángela Marcillo

CESIÓN DE DERECHOS

Yo Ángela Yanire Marcillo Reina con cédula de ciudadanía número 1085911825 declaro ser autora del presente trabajo de fin de Carrera; por lo tanto cedo los Derechos y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Ángela Marcillo

RESUMEN

Salud mental es el estado de equilibrio entre una persona y su entorno socio-cultural, lo que garantiza su intervención laboral, intelectual y de relaciones interpersonales. El comportamiento de un ser humano es el principal modo de conocer el estado de su salud mental, a través de él se conoce como él maneja sus temores, capacidades, responsabilidades, sustento de sus propias necesidades y relaciones personales logrando así un adecuado equilibrio emocional en su vida

El objetivo central de esta investigación es explorar y conocer el nivel de salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán y su influencia en la prevención de accidentes de tránsito. Se exponen estadísticas que buscan mostrar el problema y caracterizar el fenómeno. El marco teórico presenta aspectos importantes tales como: salud mental y su importancia, criterios positivos y negativos de la salud mental, relación con la comunidad y familia, conceptos, características, factores que intervienen en la prevención de accidentes, pruebas Psicosenométricas, leyes actuales de tránsito. Todo esto para facilitar un posterior análisis de los datos sobre la investigación.

Los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán en su gran mayoría se exceden en su horario de trabajo, por esto ellos se sienten cansados, estresados, no comparten tiempo con su familia; antecedentes que no les permite brindar un adecuado servicio al usuario incrementando de esta forma el riesgo de sufrir accidentes de tránsito.

PALABRAS CLAVES: salud mental, accidente, equilibrio emocional, conductores.

ABSTRACT

Mental Health is the state of balance between a person and their socio-cultural, speaking guaranteed employment, intellectual and interpersonal relationships. The behavior of a human being is the primary means of knowing the state of mental health, through it is known as human he handles his fears, abilities, responsibilities, support their own needs and personal relationships thereby achieving adequate emotional balance in life.

The objective of this research is to explore and understand the level of mental health of drivers of different public transport cooperatives Tulcán City with statistics looking to show the problem and characterize the phenomenon.

Presents a theoretical framework where it has been important aspects such as mental health and its importance, positive and negative criteria of mental health, relationship with the community, family. In terms of accident prevention is taken into account factors that cause an accident.

The drivers of different public transport cooperatives Tulcán city for the most part are exceeded in their work they feel tired, stressed, not sharing time with his family, not provide an adequate service to the user right and increases traffic accidents

KEYWORDS: mental health, accident, emotional balance, drivers.

INTRODUCCIÓN

El interés por realizar este estudio se remonta al observar que los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán no llevan un horario de trabajo adecuado lo cual hace que se sientan cansados, estresados, no tengan una adecuada relación con la familia, amigos y usuarios a los que les brindan el servicio; dichos factores son considerados en la actualidad causas comunes que hacen que el índice de accidentes de tránsito aumenten. La salud mental es importante para mantener un adecuado equilibrio emocional en la vida de cada persona, cuando no logramos mantener una salud mental positiva estamos afectando nuestra salud y también podemos afectar a todo aquel que nos rodea.

El presente trabajo está basado en diferentes autores que brindan conceptos y maneras de pensar sobre la salud mental, La parte teórica está organizada en cuatro partes. En la primera describo los orígenes y la evolución del término salud mental, reflexiones sobre las dificultades para definirlo y aporte algunos datos epidemiológicos. Un segundo aspecto desarrolla el modelo de salud mental positiva formulado por Jahona (1958) haciendo un contraste con algunos conceptos afines como: felicidad, optimismo, calidad de vida, prevención o promoción. Otro aspecto importante que se encuentra es la influencia de la salud mental en los accidentes de tránsito, las actuales leyes de tránsito, junto con la importancia de las pruebas Psicosenométricas.

La investigación está organizada en cuatro capítulos; en el primero se hace constar el planteamiento de problema, donde se observan los factores relacionados con el nivel de salud mental de los conductores de transporte público de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán

El capítulo II aborda el marco teórico, en el cual constan apartados como es el marco institucional, que nos hace una reseña histórica del cómo fue creada cada una de las cooperativas y los servicios que ofrece a la comunidad; este nos ayuda como objeto de estudio. Un marco conceptual en el que se encuentra recopilada toda la información científica de la salud mental y los accidentes de tránsito, de igual manera existen aportes de la autora y del tutor a este trabajo investigativo relacionados con las variables en estudio las cuales permiten la recolección de datos para luego poder hacer conclusiones y recomendaciones de los resultados de la investigación permitiendo constatar la hipótesis planteada.

El capítulo III hace referencia al marco metodológico, en él se encuentran los tipos de investigación que se aplicaron, siendo esta una investigación cualicuantitativa porque permite utilizar criterios cualitativos obtenidos de la aplicación de instrumentos y analizados bajo subjetividades inferenciales; el aspecto cuantitativo se evidencia en el manejo de la estadística a través de las medidas de tendencia central

El universo seleccionado para la investigación consta de 575 socios de las diferentes cooperativas, del cual se extrae una muestra de 236 socios que fue calculada y estratificada a través de fórmulas estadísticas. Se detalla la forma de aplicación de la metodología a utilizar con la finalidad de obtener información veraz.

El capítulo IV hace referencia a la presentación de análisis, interpretación y plan de intervención constatando datos obtenidos de los instrumentos aplicados a los conductores; utilizando la tabulación y graficas estadísticas se logra realizar la interpretación de resultados en el cual se

hace notorio la verificación de la hipótesis. Se constata que los conductores no llevan un horario adecuado de trabajo, aspecto que influye para que se sientan estresados, cansados y no les dediquen el tiempo suficiente a su familia ya que su única prioridad es el trabajo; de igual forma este estado puede conducir a la consecución de accidentes de tránsito debido a que sus funciones psicológicas y fisiológicas no son aptas para desarrollar a plenitud su trabajo.

Con estos antecedentes se planifica un plan de intervención el cual se encamina a realizar acciones que permitan fomentar y concientizar a los conductores, la manera de tener un adecuado equilibrio emocional, que procuren un horario de trabajo adecuado para evitar el cansancio, estrés logrando una vida sana y brindando un servicio al usuario de calidad y calidez ayudando de esta manera a disminuir el índice de los accidentes de tránsito.

En el capítulo V se observa conclusiones y recomendaciones tomando en cuenta todos los resultados de la investigación sobre como los conductores no mantienen una adecuado estado emocional en su vida.

En el capítulo VII se observa toda la bibliografía citada y consultada y las referencias electrónicas que permiten conocer todo sobre la salud mental y su influencia en los accidentes de tránsito.

PAGINAS PRELIMINARES

| | |
|----------------------------------|------|
| CARATULA | I |
| DEDICATORIA..... | II |
| AGRADECIMIENTO..... | III |
| CESIÓN DE DERECHOS..... | IV |
| ÍNDICE GENERAL..... | V |
| ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS..... | VI |
| RESUMEN..... | VII |
| ABSTRACT..... | VIII |
| INTRODUCCIÓN..... | IX |

CONTENIDO

CAPITULO I

| | |
|------------------------------|----|
| 1.Planteamiento del problema | 17 |
| 1.1 enunciado del tema | 17 |
| 1.2 Descripción del problema | 17 |
| 1.3 enunciado del problema | 17 |
| 1.4 justificación | 19 |
| 1.5 objetivos | 19 |
| 1.5.1 objetivo general | 21 |
| 1.5.2 objetivo específico | 21 |

CAPITULO II

| | |
|--|-----|
| 2.1 marco institucional | 23 |
| 2.2 marco conceptual | 23 |
| 2.3 hipótesis variables y Operacionalización | 105 |

CAPITULO III

| | |
|----------------------------|-----|
| 3.1 tipo de estudio | 105 |
| 3.3 universo y muestra | 109 |
| 3.4 diseño de instrumento | 110 |
| 3.5 procesamiento de datos | 110 |

CAPITULO IV

| | |
|---|-----|
| 4. presentación, análisis e interpretación y plan de intervención | 113 |
| 4.1 presentación y análisis de datos | 113 |
| 4.3 plan de intervención | 157 |

CAPITULO V

| | |
|------------------------------------|-----|
| 5.1 conclusiones y recomendaciones | 168 |
| 5.1.1 conclusiones | 168 |
| 5.1.2 recomendaciones | 171 |

CAPÍTULO VI

| | |
|-----------------------------|-----|
| 6. bibliografía | 173 |
| 6.1 bibliografía citada | 173 |
| 6.2 bibliografía consultada | 173 |

| | |
|------------------------------|-----|
| 6.3 bibliografía electrónica | 174 |
| CAPITULO VII | |
| 7. apéndice y anexos | 178 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|-----|
| Nº 1 Junta actual de la cooperativa Rápido Nacional | 26 |
| Nº 2 Junta actual de la cooperativa Atahualpa | 29 |
| Nº 3 Primera junta de la cooperativa los Pupos | 34 |
| Nº 4 Junta actual de la compañía los Pupos periodo 2011-2013 | 34 |
| Nº 5 Junta actual de la cooperativa Estebar Ltda. | 37 |
| Nº 6 Junta de la cooperativa 11 de Abril | 40 |
| Nº 7 Total de socios de cada una de las cooperativas de buses y taxis de la ciudad de Tulcán | 44 |
| Nº 8 Resumen sobre la importancia de la salud mental según diferentes autores | 54 |
| Nº 9 Factores que intervienen en la salud mental según Johana | 59 |
| Nº 10 Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosenométricas | 94 |
| Nº 11 Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosenométricas | 95 |
| Nº 12 Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosenométricas | 96 |
| Nº 13 ¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil? | 111 |
| Nº 14 ¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil? | 112 |
| Nº 15 Usted considera que el trato que le brinda al usuario en su trabajo es | 114 |
| Nº 16 ¿Cómo considera usted que es la relación con sus compañeros de trabajo? | 116 |
| Nº 17 De los siguientes síntomas ¿Cuáles cree usted que son los que más sobresalen en su trabajo. ? | 118 |
| Nº 18 ¿Cuantas horas diariamente de su tiempo usted comparte con su familia? | 120 |
| Nº 19 ¿Cuál es el nivel de conocimiento que usted tiene sobre las actuales leyes de tránsito? | 122 |
| Nº 20 Usted como conductor ¿Cuál cree es el factor que más | 124 |

| | |
|--|-----|
| ocasiona accidentes de tránsito? | |
| Nº 21 Usted sabe ¿què son las pruebas Psicosenométricas? | 126 |
| Nº 22 ¿Hace qué tiempo se realizó usted las pruebas Psicosenométricas? | 128 |
| Nº 23 Cada cuánto tiempo usted se realiza un chequeo médico | 130 |
| Nº 24 Usted padece de algún defecto o enfermedad | 132 |
| Nº 25 SEXO | 134 |
| Nº 26 ¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 20-30 km/h | 135 |
| Nº 27 1.1 40-50 km/h | 137 |
| Nº 28 60-70 km/h | 139 |
| Nº 29 80-90 km/h | 141 |
| Nº 30 90-100 km/h | 143 |
| Nº 31 100-120 km/h | 145 |
| Nº 32 ¿Cuál es su actitud al utilizar el cinturón de seguridad durante el transcurso de su trabajo? | 147 |
| Nº 33 Si usted está cansado y tiene sueño mientras conduce ¿Cuál de las siguientes acciones cree es la más adecuada? | 149 |
| Nº 34 ¿Qué actitudes maneja con mayor frecuencia al momento de conducir su auto? | 151 |
| Nº 35 Según su experiencia laboral ¿cuál cree usted es el factor que más accidentes de tránsito puede ocasionar? | 153 |
| Nº 36 ¿Qué comportamiento debe tomar el conductor con los pasajeros al momento de brindar su servicio? | 155 |
| Nº 37 Operacionalización de variables | 178 |
| Nº 38 Presupuesto | 188 |
| Nº 39 Cronograma de actividades | 189 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|-----|
| Nº1 asamblea General de la cooperativa Rápido Nacional. | 27 |
| Nº 2 Funcionamiento de la cooperativa | 29 |
| Nº 3 Organigrama funcional de la cooperativa 11 de Abril | 41 |
| Nº 4 Total de socios de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán | 106 |
| Nº 5 Cuadro muestral o estratificado | 108 |
| Nº 6 ¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil? | 113 |
| Nº 7 Usted considera que el trato que le brinda al usuario en su trabajo es | 115 |
| Nº 8 ¿Cómo considera usted que es la relación con sus compañeros de trabajo? | 117 |
| Nº 9 De los siguientes síntomas ¿Cuáles cree usted que son los que más sobresalen en su trabajo. ? | 119 |
| Nº 10 ¿Cuántas horas diariamente de su tiempo usted comparte con su familia? | 121 |
| Nº 11 ¿Cuál es el nivel de conocimiento que usted tiene sobre las actuales leyes de tránsito? | 123 |
| Nº 12 Usted como conductor ¿Cuál cree es el factor que más ocasiona accidentes de tránsito? | 125 |
| Nº 13 Usted sabe ¿que son las pruebas Psicosenométricas? | 127 |
| Nº 14 ¿Hace qué tiempo se realizó usted las pruebas Psicosenométricas? | 129 |
| Nº 15 Cada cuánto tiempo usted se realiza un chequeo médico | 131 |
| Nº 16 Usted padece de algún defecto o enfermedad | 133 |
| Nº 17 SEXO | 134 |
| Nº 18 ¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 20-30 km/h | 136 |
| Nº 19 1.1 40-50 km/h | 138 |
| Nº 20 60-70 km/h | 140 |

| | |
|--|-----|
| Nº 21 80-90 km/h | 142 |
| Nº 22 90-100 km/h | 144 |
| Nº 23 100-120 km/h | 146 |
| Nº 24 ¿Cuál es su actitud al utilizar el cinturón de seguridad durante el transcurso de su trabajo? | 148 |
| Nº 25 Si usted está cansado y tiene sueño mientras conduce ¿Cuál de las siguientes acciones cree es la más adecuada? | 150 |
| Nº 26 ¿Qué actitudes maneja con mayor frecuencia al momento de conducir su auto? | 152 |
| Nº 27 Según su experiencia laboral ¿cuál cree usted es el factor que más accidentes de tránsito puede ocasionar? | 154 |
| Nº 28 ¿Qué comportamiento debe tomar el conductor con los pasajeros al momento de brindar su servicio? | 156 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Nº1 Taxi de la cooperativa Rápido Nacional | 23 |
| Nº2 Socios de la cooperativa Rápido Nacional | 23 |
| Nº3 Socio y taxis de la Cooperativa Atahualpa | 28 |
| Nº4 Taxi de la cooperativa los Pupos | 30 |
| Nº5 Bus de la cooperativa Estebar Ltda. | 35 |
| Nº6 Bus de la cooperativa de transporte urbano 11 de Abril | 37 |
| Nº 7 Bus de la cooperativa Frontera Norte | 42 |
| Nº 8 Encuesta a los conductores de la cooperativa rápido nacional | 191 |
| Nº 9 Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Rápido Nacional | 192 |
| Nº 10 Explicación y encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa | 192 |
| Nº 11 Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa | 193 |
| Nº 12 Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa los pupos | 193 |
| Nº 13 Test realizada a los conductores de las cooperativas Rápido Nacional y Atahualpa | 194 |
| Nº 14 Test realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa | 194 |
| Nº 15 Conductores con un defecto visual por lo que usan lente de la cooperativa Rápido Nacional | 195 |
| Nº 16 Conductor con artritis en sus manos | 195 |
| Nº 17 Conductor con obesidad | 196 |

CAPÍTULO I

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 ENUNCIADO DEL TEMA

Salud mental en los profesionales de transporte del servicio público de la ciudad de Tulcán y su influencia en la prevención de accidentes de tránsito en el periodo de mayo –septiembre 2013

1.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La salud mental es el estado de equilibrio entre una persona y su entorno socio-cultural, lo que garantiza su participación laboral, intelectual y de relaciones para alcanzar un bienestar y calidad de vida. Los choferes profesionales que laboran en las diferentes cooperativas de taxis y buses de la ciudad de Tulcán durante su trabajo cotidiano manifiestan una desordenada alimentación, de igual manera muchos de ellos no tienen en cuenta las diferentes normas de cordialidad con los pasajeros, manifiestan irritabilidad, desconcentración e incluso sueño, eventos que se pueden atribuir al exceso de trabajo. En algunos casos el trabajo nocturno no les permite dormir adecuadamente, los choferes profesionales no llevan un apropiado equilibrio que garantice una buena calidad de vida y salud.

Ciudad de Tulcán en la actualidad cuenta con tres empresas de transporte urbano de pasajeros en bus que cubren 4 rutas pasando la

ciudad desde el Sur y el Occidente y el Norte, pasando por el centro de la ciudad; ellas son: Stebart, Frontera Norte y 11 de Abril. Las empresas de taxis que sirven en el casco urbano y también en rutas suburbanas son tres: Rápido Nacional (una de las primeras cooperativas de taxis de todo el Ecuador), Atahualpa y Los Pupos, información adquirida de los archivos de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán brindada por los gerentes actuales de las mismas.

Los choferes profesionales propietarios de cada uno de estos medios de transporte que prestan un servicio a la comunidad, en muchas ocasiones por su exceso de trabajo se olvidan de su salud emocional y física factor que repercutirá al momento de brindar el servicio al cliente. En algunos países incluido Ecuador , se ha implementado la evaluación Psicosensométricas que “permite evaluar la capacidad sensométrica del conductor, lo que ayuda a diagnosticar ojos, oídos; y la capacidad psicomotriz, es decir la coordinación que se tiene entre la audición y la visión con los miembros superiores e inferiores”(charapaqui, 2010) Esta evaluación permite medir la coordinación entre lo que el individuo decide mentalmente hacer y la posibilidad real de efectuar las acciones en tiempo y forma, es decir con la velocidad y precisión adecuadas.

En la actualidad la Ley de Tránsito del Ecuador pretende que los conductores para obtener su Licencia de Conducir se sometan en forma obligatoria a esta evaluación tal cual lo estipula el artículo 125 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial en su decreto 1738 en el año 2010;esto con la finalidad de disminuir o prevenir accidentes de

tránsito que están determinados por las presiones diarias que los conductores sufren diariamente.

Por otra parte, muchos de los conductores desconocen las normas de tránsito vigentes involucrándose de manera frecuente en accidentes siendo necesario que cada uno de los conductores comprenda la verdadera importancia de la ley de transporte, tránsito terrestre y seguridad vial asociada a una adecuada salud mental del conductor.

El comportamiento de una persona en su vida diaria es el principal modo de conocer el estado de su salud mental, en aspectos como: el manejo de sus temores y capacidades, sus competencias y responsabilidades. Por esto se hace necesario diagnosticar el involucramiento de la salud mental en los conductores del servicio público de la ciudad de Tulcán y determinar su influencia en los accidentes de tránsito.

1.3 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

¿Cuál es la influencia de la Salud mental en la prevención de accidentes de tránsito por parte de los profesionales de transporte del servicio público de la ciudad de Tulcán en el periodo mayo – septiembre 2013?

1.4 JUSTIFICACIÓN

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación se observa que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de

tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; “estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país” (Gòmes, 2005, p. 11) en base a este argumento es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya estas estadísticas alarmantes.

La investigación se torna de gran importancia, al tomar conciencia del conocimiento, habilidades, destrezas y competencias que un conductor debe tener para brindar la seguridad necesaria a su salud y al bienestar de la comunidad; tomando en cuenta su alimentación, periodicidad de sueño de descanso, relaciones familiares y con los clientes, estados de ánimo, entre otros; los mismos que ayudarán al tránsito idóneo con personas a tener una salud mental equilibrada y que refleje la seguridad a la comunidad .

En la ciudad de Tulcán existen tres cooperativas de transporte público en lo relacionado a taxis reconocidas por la ley; Atahualpa la cual consta con 240 socios, Rápido Nacional siendo una de las primeras cooperativas en prestar su servicio en la ciudad de Tulcán consta de 220 socios y la Cooperativa Los Pupos que cuenta con 60 socios según datos obtenidos por los gerentes de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán. También se puede mencionar que existe una cooperativa de servicio ejecutivo que aún se encuentra registrando su autenticidad ante el organismo de tránsito en la ciudad de Quito.

Por lo descrito anteriormente es importante determinar el nivel de salud mental de los conductores de las cooperativas de transporte seleccionadas, especificando que de su estado depende el nivel de atención, colaboración y ayuda a la prevención de accidentes. “En este año se registraron 172 accidentes de tránsito cinco más que el año anterior” (Cabanellas, 1998, p, 124). El número de víctimas mortales y heridos cada vez aumenta más, en su gran mayoría es por accidentes de tránsito ocasionados por los choferes profesionales de las diferentes cooperativas de taxis o buses que transitan en las calles a altas velocidades.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo general

- Diagnosticar el nivel de la salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de servicio público de la ciudad de Tulcán y su influencia en los accidentes de tránsito, a través de la implementación de procedimientos educativos y de salud que ayuden a mejorar el equilibrio emocional del conductor ante su entorno.

1.5.2. Objetivo específico

- Establecer cuál es el nivel de conocimiento y temperamento social y cultural de los conductores de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán en la prevención de accidentes de tránsito.

- Determinar el nivel de involucramiento de la salud mental en las normas de tránsito y su influencia en la prevención de accidentes por parte de los conductores de servicio público.

- Elaborar un plan de intervención aplicable en salud mental que permita disminuir los accidentes de tránsito por parte de los conductores públicos de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 MARCO INSTITUCIONAL

2.1.1 Reseña histórica de la Cooperativa Rápido Nacional

Figura N°1

Taxi de la cooperativa Rápido Nacional



Fotografía Taxi de la cooperativa Rápido Nacional
Archivo fotográfico de la cooperativa Rápido Nacional Tulcán –Ecuador (2013)

Figura N°2

Socios de la cooperativa Rápido Nacional



Fotografía Socios de la cooperativa Rápido Nacional
Archivo fotográfico Ángela Marcillo Tulcán –Ecuador (2013)

Esta cooperativa es la primera en prestar sus servicios en la ciudad de Tulcán fue fundada en el año 1957, los profesionales del volante se organizan para trabajar en sus vehículos en el servicio de la ciudad y especialmente en la ruta Tulcán –Ipiales

Las marcas de los vehículos que corrían la ciudad en los años 1940 y 1948 fueron: Chevrolet, Oldsmobile, Buick, la Salle Oldmobile.

En el mes de octubre del año de 1978 el salón de honor del sindicato de choferes Ecuador del Carchi 83 socios de la cooperativa rápido nacional se reúnen para dictar la nueva junta de la institución luego de nombrar a los nueve vocales del concejo de administración hacen conocer que los socios, Bruno Angulo, Villota y Luis Quezada han sido designados como presidente y gerente de la cooperativa estos nombramientos son para el periodo de 1979-1980.

El establecimiento de la cooperativa rápido nacional consta con seis oficinas funcionales y un salón de sesiones con capacidad para cien personas las oficinas están distribuidas de la siguiente manera una para la secretaria, dos para la sesión de consejo de administración y vigilancia y las restantes para arriendo.

Las fuentes de información de la misión y visión fueron obtenidas del archivo de la cooperativa rápido nacional facilitadas por el gerente actual de la misma.

2.1.2 funcionamiento

Su centro de trabajo lo instalaron en el parque principal de la ciudad de Tulcán sobre la calle sucre, en donde permanecen hasta la presente fecha

Misión

Somos una institución que proporciona servicio de calidad y excelencia, para mejorar la imagen de nuestro pueblo ante el cliente y aportar el crecimiento del entorno social donde operamos.

Visión

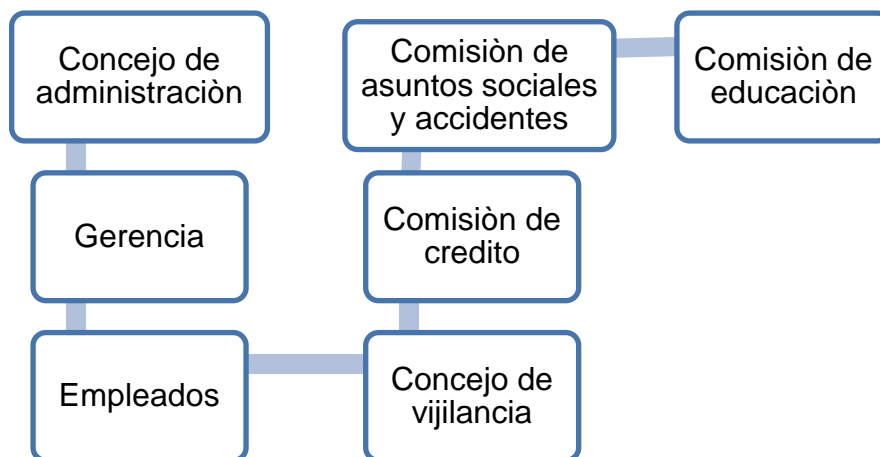
Caminando hacia los próximos 50 años, seremos la institución del transporte de pasajeros en taxis con mayor fortalecimiento en el mercado comercial, con capacidad de generar productividad brindando servicio de excelencia con seguridad y confianza.

Valores

- Solidaridad
- Honestidad
- Respeto
- Confianza
- Prudencia
- Lealtad

Gráfico N°1

Asamblea General de la cooperativa Rápido Nacional.



Fuente: Gerente de la cooperativa Rápido nacional (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

En el cuadro anterior está plasmada la asamblea general de socios y cada una de las funciones que cumple cada uno de ellos dentro de la cooperativa rápido nacional.

Cabe recalcar que la información recopilada de las cooperativas fue brindada por cada uno de los gerentes de cada cooperativa los cuales facilitaron documentos e información directa sobre cómo fue constituida cada cooperativa y su trayectoria cuáles son sus socios y la misión que cada cooperativa tiene en la ciudad de Tulcán.

Tabla N° 1**Junta actual de la cooperativa Rápido Nacional**

| | |
|-------------------------------------|---|
| Presidente | Sr. Julio Benavides |
| Presidente de comisión de fiestas | Sr. Edgardo Villareal |
| Gerente | Sr. Nelson Revelo I |
| Secretario | Sr. Bayardo Narváez |
| Presidente de concejo de vigilancia | Sr. Luis Narváez |
| Dirección | Sr. Ramiro Robles Sr. Wilson Benavides |
| Comisión de educación | Sr. Johnny Díaz Sr. Marcelo Pérez |

Fuente: Gerente de la cooperativa Rápido Nacional (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

2.1.3 Número de socios de la cooperativa

Esta cooperativa cuenta en la actualidad con 220 socios y unidades de transporte para el servicio de la comunidad

2.1.4 Servicios que ofrece

Ofrece servicio de carreras diurno en taxi en toda la ciudad de Tulcán, y hasta el puente de Rumichaca, Cuenta con servicio de radio llamada.

2.2.1. Reseña histórica Cooperativa Atahualpa

Figura N°3

Socio y taxis de la Cooperativa Atahualpa



Fotografía socios de la Cooperativa Atahualpa Tulcán –Ecuador (2013)
Archivo fotográfico Ángela Marcillo Tulcán –Ecuador (2013)

Fue creada el 17 de septiembre 1964 por los fundadores Hugo Villareal, Osvaldo Chamorro, Carlos Alvares y otros más los cuales ya son difuntos empieza con treinta socios.

2.2.2 funcionamiento

Tabla N° 2

Junta actual de la cooperativa Atahualpa

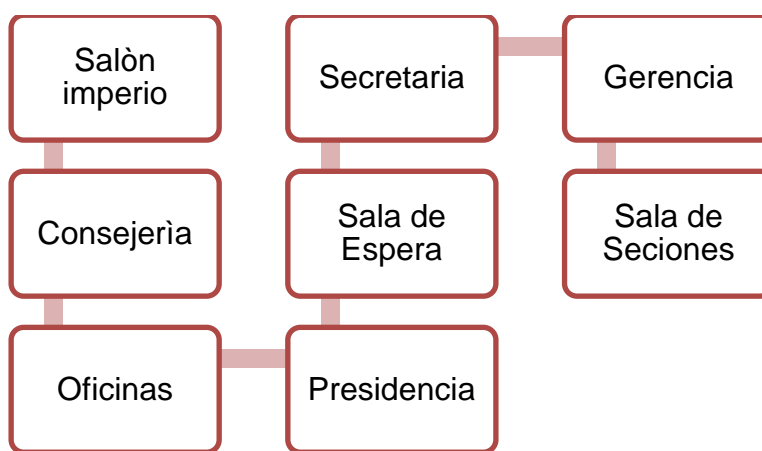
| | |
|------------|---------------------|
| Presidente | Sr. Edwin Ríos |
| Gerente | Sr. Carlos Gonzales |

Fuente: Gerente de la cooperativa Atahualpa (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 2

Funcionamiento de la cooperativa



Fuente: Gerente de la cooperativa Atahualpa

Elaborado por: Ángela Marcillo

Esta es la única información que se logró obtener por parte del gerente actual de la cooperativa de una manera directa ya que supo manifestar que no existen documentos en cuanto a la reseña histórica de la cooperativa Atahualpa junto con la misión y visión

2.2.3. Número total de socios

En la actualidad tiene 240 socios que laboran al servicio de la comunidad por las diferentes calles de la ciudad de Tulcán está ubicada en el edificio Atahualpa que se encuentra por la avenida Rafael Arellano.

2.2.4 Servicio que ofrece

Transporte público de taxis en la ciudad de Tulcán las 24 horas del día a servicio de toda la comunidad tulcaneña cuenta con concejo de vigilancia, concejo de comisión de crédito, educación, deportes, odontología, asuntos sociales cada tres meses son capacitados y se reúnen para poder revisar asuntos relacionados con la cooperativa.

2.3.1. Reseña histórica De la Cooperativa de taxis los Pupos

Figura N°4

Taxi de la cooperativa los Pupos



Fotografía tomada a taxis de la cooperativa los Pupos Tulcán –Ecuador (2013)
Archivo fotográfico Ángela Marcillo

Se creó el 8 de octubre de 1997, se considera mediante escritura pública otorgada por el notario décimo cuarto del cantón Quito y aprobada por la superintendencia de compañías un 21 de noviembre de 1997 mediante resolución número 97.1.1.12903 previa resolución del consejo nacional de tránsito numero 002.oo4.CN.T.T.T e inscrita en el registro mercantil del cantón Tulcán un 1 de diciembre de 1997.

En el año de 1998 la cooperativa solicita el permiso de operación el Lcdo. Iván Rodríguez pide ser recibido en la comisión nacional de tránsito para exponer que en la ciudad de Tulcán se encuentra saturado el servicio de taxis y que no es procedente otorgar el permiso de operación a la compañía los pupos y pide un pronunciamiento del organismo sobre el particular.

El señor gerente de ese entonces Marco Huera solicita mediante la abogada de la compañía Patricia Cabezas un amparo constitucional al Dr. Guillermo Cadena, juez cuarto del Carchi el cual niega el amparo aduciendo que se encuentra saturado el servicio de taxis en la ciudad de Tulcán. En la fecha 21 de junio del 2001 en sesión de consejo se resuelve solicitar a la cooperativa Atahualpa y rápido nacional que se acepte 10 cupos a la una y 10 a la otra cooperativa bajo la presidencia del Lcdo. Edgar Moscoso

El señor gerente ante la negativa del juzgado cuarto apela al tribunal constitucional para interponer un amparo constitucional el cual mediante sorteo recae en la sala la misma, la misma luego de haber

hecho un análisis de la documentación presentada por la Dr. Patricia Cabezas emitía resolución favorable un 5 de septiembre del 2002 y resuelve revocar y admitir la acción de amparo formulada por el señor Marco Huera, en el sentido que debe proceder a otorgar el permiso de operación a la mencionada compañía.

2.3.2. Funcionamiento

Permiso de operación

El 2 de octubre del 2002 se otorga el permiso de operación a la compañía los pupos únicamente eran calificados 3 vehículos cuyos nombres de los accionistas son:

Calan Quelal Luis Cornelio.....2001

Lema Tixe Marco Vicente.....2000

Portillo Córdova Fernando.....2001

Las fuentes de información de la misión y visión fueron obtenidas del archivo de la cooperativa los pupos, información facilitada por el gerente actual de la misma

Misión

Ofrece a sus usuarios un servicio de calidad, contando con una flota vehicular moderna, equipada con radio taxi y tecnología de punta, que ofrecen: seriedad, responsabilidad, rapidez, seguridad y confort. Con un

equipo de trabajo que se basa en valores éticos y profesionales que proporcionan soluciones a las necesidades de nuestros clientes internos y externos.

Visión

Ser la mejor empresa líder en la ciudad de Tulcán manteniendo un nivel de exigencia y mejora continua y superando las expectativas de nuestros clientes. Trabajando en equipo para lograr las metas propuestas y brindar el mejor servicio.

Tabla N° 3

Primera junta de la cooperativa los Pupos

| | |
|------------|------------------------|
| Presidente | Sr. Marco Huera |
| Gerente | Sr. German Montesdeoca |
| Secretario | Sr. Milton López |
| Comisario | Sr. Nelson Urrutia |

Fuente: Gerente de la cooperativa los pupos (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

Tabla N° 4

Junta actual de la compañía los Pupos periodo 2011-2013

| | |
|------------|---------------------|
| Presidente | Sr. Iván Hernández |
| Gerente | Sr. Julio Eche |
| Secretario | Sr. Fernando Rosero |
| Comisario | Sr. Vinicio Burbano |

| | |
|------------------------------|---|
| Vocales principales | Sr. German Montesdeoca Sr. Winston Erazo Sr. Milton Villarreal Sr. Luis Vera |
| Vocales suplentes | Sr. Julio Burbano Sr. Miguel Bravo Sr. Andrés Almeida Sr. Pablo Revelo |
| Comisión de asuntos sociales | Sr. Carlos Higuera Sr. Luis Sangoquizá Lic. Nelson Morán |
| Comisión de deportes | Sr. Luis Bravo Sr. Armando Martínez Sr. Gustavo Fuel |

Fuente: Gerente de la cooperativa los pupos (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

Esta elección se hace por votación de cada uno de los socios de la cooperativa los pupos los cuales se reúnen cada primer día del mes en sesión de junta general según información brindada por el gerente actual de la cooperativa.

2.3.3. Número de socios de la cooperativa

Son 60 los socios que se encuentran registrados en esta cooperativa para recorrer las diferentes calles de la ciudad de Tulcán al servicio de toda la comunidad de tulcanesa.

2.3.4 Servicios que ofrece

Carreras al servicio de la comunidad únicamente en la ciudad de Tulcán, carreras las 24 horas del día de igual manera esta cooperativa no cuenta con el permiso para transitar hasta puente internacional de Rumichaca.

2.4.1 Reseña histórica de la Cooperativa de buses Estebar Ltda.

Figura N°5

Bus de la cooperativa Estebar Ltda.



Fuente: archivo fotográfico de la cooperativa Estebar Tulcán –Ecuador (2013)

Fue creada el tres de octubre de 1990 por Washington Cabrera Martínez, Rodrigo Efraín Velasco, Celso Heriberto, los cuales manifiestan que es su voluntad formar la compañía de responsabilidad limitada denominada con el nombre de transportes Estebar compañía limitada, tendrá como objetivo el transporte de pasajeros en el sistema urbano, en la ciudad y hacer viajes de turismo en la modalidad chárter previa autorización de las autoridades competentes la compañía tendrá una duración de veinte años contados a partir de la fecha de inscripción en el registro

Tabla N° 5

Junta actual de la cooperativa Estebar Ltda.

| | |
|-----------------------|---|
| Gerente | Herrera Montenegro Norberto Emiro |
| Presidente | Huera Hurtado Marco Vinicio |
| Secretaria | Morales Cristina |
| Despachador | Guarosa Aníbal |
| Consejo de vigilancia | Puetate Luis Alberto Montenegro Figueroa Héctor Ricardo Montenegro Figueroa Wilmer Patricio Montenegro Reina Segundo Constantino |

Fuente: Gerente de la cooperativa Estebar Ltda. (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

2.4.2 Número de socios de la cooperativa

El presidente de esta cooperativa elegido por los socios es el señor Washington Cabrera Martínez, y el gerente es el señor Jorge Bernardo Silva por dos años la cooperativa empieza con 10 socios y en la actualidad tiene 15 Socios.

2.4.3 Servicios que ofrece

Estebar Ltda. es una compañía que brinda un servicio desde las 6:30 de la mañana, hasta las 7 de la noche, haciendo un recorrido desde el obelisco, hasta San Carlos, pasando por la calle principal Bolívar respetando las diferentes paradas de buses que están estipuladas en la ciudad de Tulcán, de igual manera hace un recorrido desde el obelisco hasta la aduana.

2.5.1 Reseña histórica de la Cooperativa de transporte urbano 11 de Abril de Abril

Figura N°6

Bus de la cooperativa de transporte urbano 11 de Abril



Fuente: archivo fotográfico de Ángela Marcillo

Fue fundada por el señor Julio Guerrero Moreno en calidad de presidente de la cooperativa institución jurídica por acuerdo ejecutivo N 4471 del primero de junio de 1970.

La fuente de información de la misión y visión de esta cooperativa fueron brindadas por el gerente actual de la cooperativa de los archivos de la misma

2.5.2 funcionamiento

Misión

Ser una cooperativa dinámica siempre moviéndose para anticiparse y resolver en una forma coherente, los deseos presentes y futuros de nuestros asociados y usuarios; nuestra perspectiva está enfocada a la necesidad de nuestros semejantes dejando de un lado los intereses personales de cada asociado, buscar y pensar a quien va ser útil nuestra cooperativa, es así como cada asociado comparte el mismo objetivo de trabajo y servicio con amor y contribuyendo al desarrollo socio económico de nuestra ciudad, cumpliendo con la noble tarea de movilizar la economía de nuestra región.

Visión

Cooperativa de servicio de transporte en las modalidades de servicio urbano, solida, con políticas de calidad diáfanas y transparentes, soluciones eficientes y confiables que satisfagan las necesidades y expectativas de nuestros usuarios, apoyándonos en un excelente equipo humano técnico y automotor que contribuya a la obtención de la mejor

calidad en beneficio de toda nuestra organización y por su puesto de nuestra comunidad.

Objetivos corporativos

- Brindar un servicio profesional seguro y eficiente a nuestros usuarios
- Satisfacer las necesidades, deseos y expectativas de los clientes
- Ofrecer servicios de alta calidad
- Capacitar permanente mente al personal en búsqueda de un mejoramiento continuo, que redunde de bien en su trabajo y presten un servicio superior a los clientes

Valores

- Respeto
- Transparencia
- Calidad y competitividad
- Solidaridad
- Igualdad
- Servicio al usuario y a nuestros asociados
- Libre pensamiento y actitud crítica liderazgo

Tabla N° 6

Junta de la cooperativa 11 de Abril

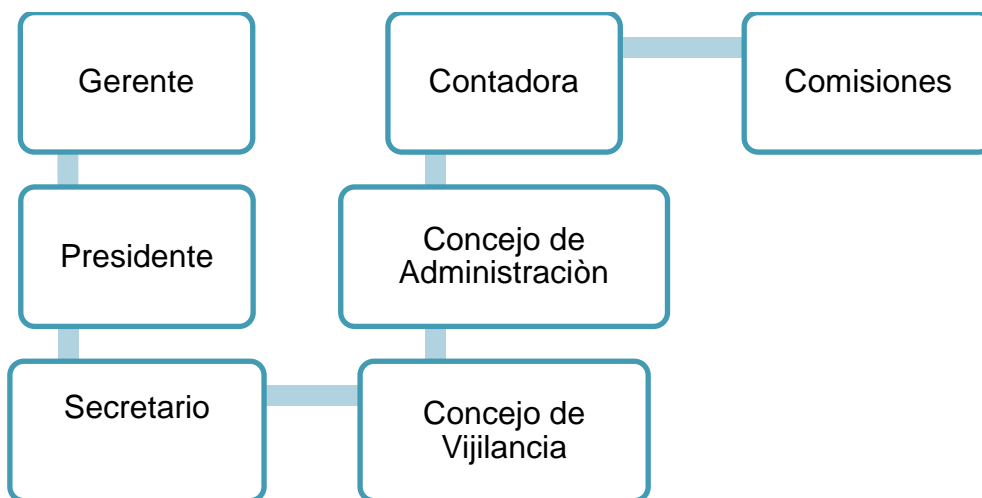
| | |
|------------------|--------------------------------------|
| Gerente | Sr. Artemio Campos Portilla Martínez |
| Presidente | Lic. Edmundo Tulcán |
| Secretario | Sr. Wilson Ruiz Zarzosa |
| Número de socios | Veinte |

Fuente: Gerente de la cooperativa 11 de Abril (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 3

Organigrama funcional de la cooperativa 11 de Abril



Fuente: Gerente de la cooperativa 11 de Abril (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

En el gráfico anterior se encuentra la estructura de la cooperativa de buses 11 de abril como está conformada y los diferentes concejos que esta tiene toda esta información fue brindada por el gerente de la cooperativa.

2.5.3 Número de socios de la cooperativa

El total de número de socios que conforman esta cooperativa son 20 al servicio de la comunidad tulcanesa.

2.5.4 Servicios que ofrece

La cooperativa empieza su labor desde las 6:30 de la mañana hasta las 6:30 de la tarde desde el obelisco hasta san Carlos y pasa por la calle principal bolívar y toma otra ruta desde el obelisco hasta aduana pasando por la calle Arellano Dirección donde se encuentra ubicada la cooperativa sede social AV: Veintenilla-sector patronato municipal Tulcán – Ecuador.

2.6.1 Reseña histórica de la Cooperativa Frontera Norte.

Figura N° 7

Bus de la cooperativa Frontera Norte.



Fuente: archivo fotográfico de Ángela Marcillo

Fue fundada por los señores Leonardo Enríquez, Julio Moreno, Telmo Rosero, Efraín Reina, en el año de 1973. Se destaca por ser una cooperativa dinámica, siempre brindando un servicio a la comunidad tulcanéña de calidad y calidez, es así como cada asociado comparte el mismo objetivo de trabajo y servicio con amor y contribuyendo al desarrollo socio económico de nuestra ciudad. El primer presidente de la cooperativa fue el señor Raúl Guerrón quien le da el nombre de frontera norte a la cooperativa.

Toda la información de esta cooperativa fue brindada por el gerente actual de los archivos de la misma.

2.6.2 funcionamiento

Objetivos de la cooperativa

- Brindar un servicio profesional indudable y eficiente a nuestros beneficiarios
- Satisfacer las necesidades, deseos y expectativas de los clientes
- Ofrecer servicios de alta calidad

Valores

- Transparencia
- Solidaridad
- Igualdad
- Servicio al usuario y a nuestros asociados
- Respeto

Según información brindada por los diferentes socios de esta cooperativa no cuenta con una misión y visión ya que toda esta información se encontraba en archivos de la cooperativa los cuales se extraviaron hace cuatro años.

2.6.3 Número de socios de la cooperativa

El total de socios que conforman esta cooperativa son 20 que se encuentran al servicio de la comunidad tucaneña.

2.1.6.3 Servicios que ofrece

La cooperativa empieza su labor desde las 6:12 de la mañana hasta las 9 de la noche su recorrido es desde el obelisco hasta san Carlos transita por la calle principal bolívar y toma otra ruta desde el obelisco hasta aduana pasando por la avenida Arellano la sede de la cooperativa se encuentra AV: Veintenilla-sector patronato municipal Tulcán – Ecuador.

Tabla N° 7

Total de socios de cada una de las cooperativas de buses y taxis de la ciudad de Tulcán

| Cooperativas de la ciudad de Tulcán | BUSES | | | TAXIS | | | TOTAL |
|-------------------------------------|------------|-------------|----------------|-----------------|------------|-------|-------|
| | STE BAR TH | 11 DE ABRIL | FRONTERA NORTE | RÁPIDO NACIONAL | ATAHU ALPA | PUPOS | |
| → | | | | | | | |
| Total de socios | 15 | 20 | 20 | 220 | 240 | 60 | 575 |

Fuente: Datos estadísticos de las cooperativas de taxis y buses de la ciudad de Tulcán (2013)

Elaborado por: Ángela Marcillo

En el cuadro anterior podemos identificar con el número total de socios de cada cooperativa ya sea de taxis o de buses de transporte público que laboran en la ciudad de Tulcán en el periodo de mayo a septiembre del 2013 y cuentan con el permiso adecuado para poder transportar a la comunidad que necesite el servicio de taxi o buses, para poder transportarse.

2.2 MARCO CONCEPTUAL

2.2.1 Generalidades de la salud mental

“La salud mental tiene una historia tan prolongada como el propio ser humano y a través del tiempo la concepción del trastorno mental ha recibido diferentes denominaciones y formas de tratarlo. A principios del siglo XX, C. WittinghamBeers (ex-enfermo mental) en 1908, explica sus propias experiencias en la asistencia psiquiátrica y lo que es más importante, sobre posibles soluciones, estableciendo así la base para un nuevo enfoque de la enfermedad mental”. (Luch 1999 p.11).esto nos ayuda a conocer como la salud mental va evolucionando y busca que el ser humano conozca y logra un adecuado equilibrio emocional en su vida.

La salud mental empieza a tener diferentes conceptos se utiliza para referirse tanto a estados de salud como de enfermedad. “La salud mental no es simplemente la ausencia de enfermedad, es mantener un equilibrio en el ser humano para que sea capaz de afrontar todos sus problemas, sufrimientos” (Organización Mundial de la Salud, 2008). La salud mental busca el completo bienestar del ser humano el estar bien con el mismo y con los demás, no solo teniendo en cuenta sus intereses sino escuchar y compartir los intereses de los demás mantener relaciones personales satisfactorias y duradera a través de una adecuada comunicación tener auto confianza y la certeza de estar relacionados bien con los demás.

El primer problema relacionado con el término salud mental es el de definir su contenido, ya que la salud mental cada día busca diferentes

criterios y evoluciona buscando que el ser humano entienda el verdadero significado de la misma. Canot (1999) refiere que la salud mental “es un campo plural e interdisciplinario que recibe aportaciones de diferentes disciplinas (psicología, psiquiatría, sociología, enfermería, economía”. (p, 21). El ser humano es muy complejo y maneja sus sentimientos y emociones de acuerdo a su cotidianidad como él ha vivido sus experiencias pero muchas veces no logra controlar sus impulsos demostrando que no tiene un adecuado equilibrio emocional.

La salud mental es de vital importancia ya que se conecta con otras ramas de la salud lo importante es que la salud mental trata de ayudar a todo ser humano a entender y orientar su vida para que así goce de una mejor salud evitando trastornos que afecten la convivencia con los demás, la salud mental ha ido surgiendo y así surgen diferentes patologías que el ser humano ha estado presentando en cuanto a lo que se refiere al estar bien consigo mismo y a su manera de socializar con los demás separando lo bueno de lo malo y así se le ha podido destacar la importancia de la salud mental en el ser humano.

2.2.1.1 Definiciones de salud mental

Su definición es compleja por lo que es necesario recurrir a conceptos más concretos y utilizar términos como "bienestar/malestar" "felicidad" o "satisfacción", que son igualmente difíciles. (Canot, 1999, p, 17) según este autor la salud mental es el estar bien en todos los aspectos y solo así se logra la felicidad y una vida sana tanto física como emocional.

La Organización Mundial de la Salud OMS (2010), implica una idea global e integral de la persona, que contempla los aspectos físicos, psicológicos y sociales de forma interrelacionada. (p.20). La palabra salud mental abarca tantos aspectos para ayudar al ser humano a valorarse como persona y a valorar todo lo que lo rodea

Tizón (1996) señala algunas razones que desaconsejan la división entre salud física y salud mental, cuando hay una enfermedad física, las capacidades psicológicas y las formas de relación se ven alteradas. Muchos problemas psicológicos se manifiestan, con frecuencia, a través de síntomas somáticos (insomnio, cefalea, taquicardia). Además, los estados emocionales y afectivos conllevan reacciones fisiológicas que pueden generar problemas psicósomáticos. Desde esta perspectiva, debe considerarse la salud como un concepto global y, por tanto, la salud mental se concibe como un componente de la salud general. (p.22). el ser humano es un ser cambiante con sus emociones de acuerdo a cada experiencia de su vida, algunos si controlan sus emociones y son capaces de vivir con ellos pero otros se estresan con facilidad y no logran mantener un adecuado equilibrio emocional y físico en su vida.

La salud mental abarca tanto la capacidad física, psicológica y el equilibrio emocional que tiene cada persona para tener una vida tanto física como emocional sana.

“Las principales diferencias entre las reacciones normales al estrés y las conductas anormales, residen en que estas últimas son más persistentes, menos adecuadas en relación con las experiencias conocidas recientes de las personas, menos controladas, más severas y más incapacitantes para el propio individuo” (Mesa, 1986 p 23).

Así lo plantea la OMS (2005)

“La salud mental no es algo estático y definitivo sino un estado dinámico y cambiante (...). La salud nunca es permanente sino que tiene que ir “reciclándose” continuamente, cada vez que las circunstancias internas o externas de las personas cambian. Al tiempo Sevas (...) Es un proceso constante de adaptación y equilibrio que genera un movimiento progresivo de crecimiento personal. En este sentido, Jahona (1958) describe que la “salud es como un sueño o meta a alcanzar”. Es decir, como una tendencia hacia un nivel de salud inalcanzable pero deseable y direccionalmente orientador. (p. 70).

Otra dificultad importante que complica la definición del término salud mental es el concepto que cada cultura o sociedad tiene sobre la salud y la enfermedad mental. Lo que en una cultura puede ser considerado como normal y sano en otro contexto cultural o en otro momento social puede ser tomado por anormal o patológico. La relación entre individuo y sociedad y la incidencia de esta interacción en la salud/enfermedad es un tema muy debatido por los diversos autores que trabajan en el ámbito de la salud mental. Ciertas escuelas sociológicas, algunas orientaciones dinámicas y un buen número de tendencias anti psiquiátricas fusionan el individuo y la sociedad de forma que no se diferencia cualitativamente la enfermedad individual de la enfermedad como fenómeno social. Sin embargo, (vallejo, 2004) piensan que es necesario diferenciar entre “enfermedad individual y enfermedad social”. (p.34). cuando una persona no logra mantener una adecuada salud mental afecta también a la sociedad y a su familia, porque el comportamiento del ser humano cambia dependiendo de cómo se conviva con las personas

De igual manera como anteriormente se menciona existen diferentes culturas lo cual quiere decir que existen diferentes maneras de pensar y de mirar la vida por esto toman la salud mental desde diferentes expectativas como lo malo de cada persona, como la enfermedad que no tiene cura a diferencia de otras personas que lo ven como mantener un adecuado bienestar en el ser humano y no la ven como una enfermedad sino como la manera de ver la vida que cada ser humano tiene.

En definitiva la salud mental es el estar bien consigo mismo y con los demás, vivir es una de las condiciones importantes para tener una adecuada salud mental. El ser humano tiene una infinita capacidad para adaptarse y modificar el medio que lo rodea para así mejorar como persona. A todo esto hace referencia la salud mental según los diferentes autores anteriormente citados.

2.2.1.2 Salud mental desde diferentes criterios

Existen diferentes criterios sobre salud mental, de los cuales he tomado los más relevantes para esta investigación para así poder explicar de una manera más clara cada uno de estos criterios y su importancia en la vida del ser humano.

2.2.1.2.1 La Salud Mental desde un criterio de una apariencia positiva/negativa

La apariencia negativa define la salud mental tomando como referencia la enfermedad. Según la OMS (2013). Su postulado básico es: "salud igual a ausencia de enfermedad y su objetivo fundamental es la curación, prevención y promoción". (P.13). para que el ser humano este bien debe de estar bien consigo mismo en lo físico, emocional para de esta manera estar bien con los demás y asi poder hacer buenas relaciones esto es lo que la OMS busca al momento de prevenir y promocionar la salud mental responde a la necesidad de tratar los trastornos mentales y refleja la realidad asistencial actual basada en la curación de las personas enfermas. Sin embargo, es un enfoque reduccionista que omite los aspectos positivos inherentes al concepto de salud mental. La Federación Mundial para la Salud Mental (2007), la definió como "el mejor estado posible dentro de las condiciones existentes". Es decir que el ser humano este bien en todos los aspectos con una vida plena

La vida del ser humano está orientada hacia el logro de un bienestar personal con la sociedad y una ejecución de sí mismo y esto lo puede lograr si tiene una adecuada salud mental y asi existe la ausencia de enfermedad.

2.2.1.2.2 La salud mental desde una apariencia de normalidad

La definición del término salud mental desde esta perspectiva implica aceptar un paralelismo entre normal y sano, lógicamente establecer criterios que den contenido a la palabra normalidad.

Las principales concepciones de normalidad son:

- a) Normalidad como promedio
- b) Normalidad clínica
- c) Normalidad utópica
- d) Normalidad como proceso
- e) Normalidad jurídico-legal

a. Normalidad como promedio.

Esta concepción engloba fundamentalmente dos criterios, íntimamente relacionados: el criterio estadístico y el criterio sociocultural.

- **El criterio estadístico**

Presupone que lo normal, lo sano es lo más frecuente; la salud mental es aquella forma de ser, estar y sentir de la mayoría de las personas. (mesa, 1986).

Este criterio habla que un ser humano normal es aquel que está sano libre de toda enfermedad para así tener una vida plena.

- **El criterio sociocultural**

Implica que lo normal viene determinado por las pautas sociales; el comportamiento sano depende, del momento y del lugar. Es lo que Vallejo (2003) denomina "normalidad adaptativa".

Este criterio hace referencia que para tener una adecuada salud mental debe tener una buena relación con la sociedad.

- b. Normalidad clínica**

La salud se define como la ausencia de sintomatología clínica. Esta concepción se corresponde con la perspectiva negativa y se basa en el modelo médico tradicional.

Esta normalidad implica que el ser humano que no mantiene una adecuada salud mental es un ser humano enfermo que necesita ayuda profesional.

- c. Normalidad como proceso**

Luch (2009) la define como una "perspectiva basada en la capacidad de adaptación de la persona y la madurez de sus sistemas de respuesta a lo largo del desarrollo, La normalidad se entiende como

el resultado positivo de un proceso continuo de interacción persona entorno, en el que se valora el estado actual pero contemplando todo el proceso evolutivo". (p.28). Es decir, el ser humano está siempre en un proceso de desarrollo continuo, cuyo objetivo va orientado hacia la autorrealización.

El desarrollo de la personalidad es un proceso continuo, siempre sensible a las influencias pasadas, actuales y futuras. (...) En cualquier momento, durante la adolescencia y la edad adulta, las experiencias significativas pueden modificar, incluso alterar drásticamente la organización y buen funcionamiento de la personalidad, para bien o para mal. (...) Cabe afirmar, por tanto, que nadie está destinado a convertirse en un paciente mental por su herencia o por sus experiencias infantiles: Por el contrario, una buena dotación genética o una niñez favorables pueden incrementar la resistencia de una persona a las influencias adversas en las últimas etapas de la vida, pero no garantizan la inmunidad contra un trastorno de la conducta (mesa, 2000, p, 67)

Para la presente investigación se han tomado tres concepciones de normalidad ya que son los que están acorde con el estudio de salud mental que se está realizando, explica de una manera más clara el comportamiento del ser humano con las diferentes experiencias vividas y su comportamiento como ser humano tanto con el mismo como con los demás familiares y amigos.

2.2.1.3 Importancia de la salud mental

A continuación se dan diferentes criterios sobre la importancia de la salud mental destacando la importancia en la vida de cada ser humano y explica de una manera más clara el comportamiento del ser humano, la salud mental no solo es un estado psíquico del ser humano, también es el estado de bienestar, emocional, sentimental de las personas. Todo esto está acorde con el estudio que se está realizando.

Tabla Nº 8
Resumen sobre la importancia de la salud mental según diferentes autores

| | |
|--|---|
| Organización mundial de la salud (salud, 1961, p. 15) | La salud mental "implica la capacidad de un individuo para establecer relaciones armoniosas con otros y para participar en modificaciones de su ambiente físico y social o de contribuir en ello de modo constructivo. Implica también su capacidad de obtener una satisfacción armoniosa y equilibrada de sus propios impulsos |
| Martí Tusquets y Murcia Grau(1987,p.173) | "un proceso en el que el individuo pueda: - interrelacionarse satisfactoriamente con sus semejantes. - conocer bien su ambiente - identificar y asumir un rol social específico con objeto de potenciar su personalidad. - solventar satisfactoriamente los conflictos y tensiones que vayan surgiendo. |

| | |
|---|--|
| | <p>- adaptación flexible a su medio y al juego de influencias e interacciones que ello comporta."</p> |
| <p>Belloch e Ibáñez (Belloch,Sandin,y Ramos, 1995, p. 55)</p> | <p>Señalan que para diagnosticar o calificar el grado de salud mental de una persona hay que considerar parámetros tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autonomía funcional. - Percepción correcta de la realidad. - Adaptación eficaz y respuesta competente a las demandas del entorno. - Relaciones interpersonales adecuadas. - Percepción de autoeficacia. - Buen auto concepto. - Estrategias adecuadas para afrontar el estrés. |
| <p>Font (1983,p.98)</p> | <p>"La Salud es aquella manera de vivir que se da cuando la persona va alcanzando la propia realización -un "buen ser" individual y social- mediante un proceso dinámico que parte de unas capacidades genéticas en constante interacción con el medio.</p> <p>Contamos como elementos de este "buen ser":</p> <ul style="list-style-type: none"> - La reacción ante las dificultades y los cambios del medio interno o externo, ya sea en orden a adaptarse a él, ya sea en orden a transformarlo. - Un progresivo proceso de desarrollo: crecimiento |

| | |
|---------------------------------|--|
| | <p>madurativo que conduce al hombre a la capacidad de compenetrarse con otros y de establecer con ellos buenas relaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capacidad de creatividad: nuevas formas constructivas de pensar o de vivir en cualquier dimensión humana. - Autonomía de realización propia; capacidad del hombre de poder establecer por sí mismo la propia norma a seguir; es decir de "normalizar" o mejor aún "tipificar" las informaciones que él recibe, conservando la propia función asimilativa y normativa dentro de las fluctuaciones del ambiente. - Identidad o unidad mental, de manera que la persona pueda hacerse cargo de todo el proceso vital y de la propia vida y de la propia muerte (situación final de la limitación de la propia vida, anticipada en cada enfermedad) o pérdida de posibilidades. - Relaciones interpersonales que sean integradoras no solo para el propio yo, sino para la sociedad donde se vive. |
| <p>Costa (1994,p.43-44)</p> | <p>Indica que los trazos definitorios de una conducta normal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una calidad del funcionamiento social y de las relaciones interpersonales satisfactoria, por la cual el sujeto esté integrado eficazmente al grupo social, participe en las finalidades colectivas y reciba el soporte y la aprobación de los otros. La posibilidad de integración afectiva y de establecer intercambios positivos es fundamental. |

| | |
|---------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - El sujeto ha de poder utilizar con eficacia sus funciones psicológicas, las cuales han de estar integradas armónicamente entre ellas. - La actuación del individuo ha de estar bajo el control voluntario, se ha de poder modificar libremente y poseer autonomía personal para poder decidir, en todo momento, lo que hace falta hacer. Está perdida o reducción de la libertad es, para muchos autores, el aspecto crucial de la enfermedad psíquica. <p>El enfermo se tiene que comportar de una manera determinada, a veces incluso en contra de los propósitos conscientes del mismo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - No hay conducta normal que no sea valorada positivamente por parte de la sociedad. Aunque, con algunas excepciones, no se puede pretender la unanimidad total. - Es importante, aunque tampoco decisiva, la valoración positiva por parte del individuo mismo." |
| Mesa (2000,p.82) | <p>Señala que "la conducta normal podría caracterizarse por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un funcionamiento psicológico eficaz (competencia en la autoevaluación, en la percepción de la realidad, en el aprendizaje y en satisfacer las necesidades de la vida. - Un funcionamiento social apropiado (comunicación coherente y demostración de confianza hacia los demás, conducta responsable, capacidad para la propia atención y adecuación para con las costumbres y valores de la cultura). |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Autocontrol e integración de la personalidad. - El efecto del funcionamiento normal y anormal sobre el individuo y la sociedad añade otros dos criterios diferenciales. <p>La conducta normal es: personalmente satisfactoria y socialmente aceptable.</p> <p>Mientras que la conducta anormal es una fuente de incomodidad y estrés para el individuo, su familia y relaciones, siendo además socialmente reprobable.</p> <p>Por tanto , para determinar la normalidad/anormalidad de una conducta hay que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considerar la adecuación de la conducta. - Determinar el grado de deterioro en el funcionamiento. - Evaluar el efecto o las consecuencias de la conducta sobre el individuo y su sociedad. |
|--|--|

Fuente: construcción de una escala para evaluar la salud mental positiva
Elaborado por: Ángela Marcillo

Hay tantos conocimientos que nos dan diferentes expectativas sobre la importancia de la salud mental que la amplifican y se refleja cuando encontré los diferentes modelos que me ayudaron a orientarme sobre lo que nos quiere mostrar la salud mental, por esto en el cuadro anterior se logra identificar de una manera más clara y explícita lo que trata la salud mental y su importancia ya que no solo trata trastornos psicológicos de la persona, la salud mental trata de

estar bien con uno mismo y con los demás tener un adecuado estado emocional.

2.2.1.4 Factores que intervienen en la salud mental.

2.2.1.4.1 Según la teoría de Johana

El modelo de salud mental positiva según Johana (2000) configura una concepción multidimensional de la salud mental positiva. La autora propuso seis criterios generales, la mayoría de los cuales desglosa en varias dimensiones o criterios específicos.

Tabla Nº 9

Factores que intervienen en la salud mental según Johana

| |
|-------------------------------------|
| 1: Actitudes hacia sí mismo |
| 2: Crecimiento y auto actualización |
| 3: Integración |
| 4: Autonomía |
| 5: Percepción de la realidad |
| 6: Dominio del entorno |

Fuente: construcción de una escala para evaluar la salud mental positiva (p, 529)

2.2.1.4.2 Actitudes hacia sí mismo

Este criterio hace referencia a los diferentes aspectos o componentes del auto concepto enfatizando la importancia de la autopercepción.

Johana, 2000 refiere que las actitudes hacia uno mismo se describen con términos tales como “auto aceptación, autoconfianza y auto dependencia, conceptos que tienen puntos en común, pero también tienen matizaciones propias que los diferencian”. (p, 27). Esto quiere decir que cada ser humano debe aceptarse tal y como es tener confianza en él y en todo lo que hace por ejemplo los conductores de transporte público, ellos deben de tener confianza que pueden conducir y que conocen las diferentes normas de tránsito, para hacerlo bien y así evitar el estrés factor que puede ocasionar un accidente de tránsito el auto aceptación implica que la persona ha aprendido a vivir consigo misma, aceptando sus propias limitaciones y posibilidades.

La autoconfianza engloba la autoestima y el auto respeto e implica que la persona se considera a sí misma buena, fuerte y capaz. Por último, el auto dependencia, incluye el concepto de autoconfianza pero enfatiza la independencia de los demás y la propia iniciativa, reforzando la idea de que uno depende fundamentalmente de sí mismo y de sus propios criterios.

Autoestima

Este concepto equivale a los sentimientos que uno tiene con respecto a sí mismo. La salud mental implica una aceptación global del sí mismo, con todos los defectos y deficiencias personales, es decir, incluyendo aquellos aspectos de los cuales uno no se siente orgulloso o satisfecho.

Canot. (2005) afirma que “los defectos reconocidos son aceptados en la medida en que hay una capacidad para explorar en el interior del sí mismo, de forma objetiva y realista, y para hacer conscientes los valores, deseos o sentimientos personales”. (p, 56).el ser humano debe de aceptarse tal y como es y asi mostrarse ante la sociedad

El auto aceptación se refiere a los sentimientos de uno mismo acerca de la configuración total del auto concepto y no a unos atributos en particular y la autoestima es como tú te miras y lo que reflejas ante los demás la manera como te comunicas con tu entorno y todo lo que te rodea.

Sentido de identidad

Es un aspecto del auto concepto estrechamente vinculado con el auto aceptación pero entendido como un atributo integrador del sí mismo.

“Lo que diferencia de forma significativa el sentido de identidad del auto aceptación es que el primero implica un énfasis más cognitivo en la autopercepción. La persona sana conoce quien es y no tiene dudas acerca de su propia identidad”. (canot, 1999 p, 53). Todo ser humano es capaz de tener estos componentes ya que es capaz de aceptarse tal y como es y aceptar a los demás así como son, de tener confianza en el que todo lo que se proponga lo puede lograr con una autoestima muy alta y el respeto hacia el mismo y hacia los demás la salud mental nos da a conocer todos estos criterios y nos ayuda a entender la vida desde otra perspectiva.

Accesibilidad del yo a la conciencia

Este factor hace referencia al autoconocimiento, ya que el auto concepto incluye gran variedad de contenidos (valores, deseos, sentimientos, etc.) que uno mismo debe conocer y de los que debe ser consciente Por tanto, el auto concepto no ha de estar dominando permanentemente la conciencia, sino que el ser humano debe de conocer su conciencia para así lograr un adecuado bienestar en su vida

2.2.1.4.3 Crecimiento y auto actualización

Este criterio está relacionado con lo que la persona hace con su vida. La Auto actualización, también denominada autorrealización o crecimiento personal, como el ser humano busca mejorar en diferentes aspectos Johana (1958) refiere dos sentidos:

- a) como un principio general de vida, es decir, como la fuerza motriz que moviliza la actividad de todos los organismos;
- b) como un criterio de salud mental positiva que tiene dos dimensiones: la motivación por la vida.

Este espacio está sujeta al significado que el ser humano tiene de la vida, es decir, al hecho de estar motivado no solo por cubrir las necesidades básicas sino por tener una dirección de crecimiento y desarrollo hacia metas superiores, o la carrera que él quiere seguir proyectos a largo plazo e ideales de vida. Es mirar hacia el futuro

“Por ello, la persona con tendencia a la auto actualización tiene una orientación positiva y optimista hacia el futuro y, además, posee ideales, metas, aspiraciones y deseos de superación. Es lo que se podría denominar una motivación de crecimiento personal en la vida”. (Johana 2000 p.45) esto nos demuestra que el ser humano que se plantea metas es capaz de lograrlas, una persona que le gusta trabajar como conductor se ha propuesto aprender a manejar y cumplir su sueño lo logra ya que mantiene un adecuado equilibrio en su vida y piensa de una manera positiva.

La vida es lo más preciado que cada ser humano tenemos por esto cada ser humano debe de buscar su bienestar para consigo mismo y con los demás, tener metas que le ayuden a tener una salud mental positiva.

2.2.1.4.4 Integración

La integración implica la interrelación de todos los procesos y atributos de la persona. Algunos autores tratan este criterio como parte del auto concepto o del auto actualización, pero Jahona (2000) considera que debe abordarse como una “categoría independiente”. (p.56).esta connotación nos permite describir que solo el ser humano puede decidir cómo actuar y que hacer según sus emociones.

2.2.1.4.5 Autonomía

Hace referencia a la relación de la persona con el mundo, con todo lo que lo rodea y el término es sinónimo de independencia y autodeterminación. Es el tipo de relaciones que el ser humano hace con los demás y como es su manera de comportarse ante las circunstancias que la vida le presenta.

Autorregulación

Según Canot (2003). La autonomía se concibe desde una perspectiva interna y hace referencia al grado en el cual la persona auto dirige sus acciones. Incluye, por supuesto, la independencia y la confianza en sí mismo. También está relacionada con la capacidad para guiar el propio comportamiento, a partir de unos estándares internalizados, e implica el mantenimiento continuo del auto respeto.

Este proceso de regulación interna favorece un crecimiento personal independiente y permite que la conducta esté determinada por la interacción equilibrada entre las exigencias externas y los valores, necesidades, creencias y metas personales. (p, 57). Los conductores de transporte público al brindar un servicio a su cliente ponen en practica la autorregulacion ya que ellos ponen en practica sus valores y responsabilidades con el cliente ya que ese es su trabajo.

Conducta independiente

La autonomía permite mantener un comportamiento relativamente estable; la conducta no depende tanto del mundo exterior como del interior y, por tanto, fluctúa con menos facilidad.

luch (1999) En este sentido, inmuniza de “lo malo del mundo”, de los golpes duros, de las privaciones y de las frustraciones. Así, las personas autónomas pueden mantener una relativa serenidad y felicidad en medio de circunstancias que podrían conducir a otras personas al desequilibrio emocional. (p, 61)

2.2.1.4.5 Percepción de la realidad

Este criterio implica la capacidad para percibir adecuadamente la realidad. Según MSP del Ecuador (2013) “La percepción del ambiente no puede ser totalmente objetiva, pero sí lo bastante aproximada para permitir interacciones eficientes entre la persona y su medio ambiente”. (p.12) La persona no debe de aislarse debe de darse a conocer a los demás con sus diferentes pensamientos, defectos y valores, es asi

como crea una adecuada salud mental y tiene un adecuado comportamiento con su entorno.

2.2.1.5 Criterios para lograr una adecuada salud mental y ser una mejor persona

2.2.1.5.1 Empatía o sensibilidad social

La persona sana tiene más habilidad para entender e interpretar correctamente las actitudes y los sentimientos de los demás. Según Jahoda (1958). “El ser humano es capaz de percibir con más precisión y exactitud las situaciones desde otros puntos de vista de anticipar y predecir el comportamiento de las personas con las que interactúa” (p.61). así que por esto es importante que las personas mantenga un adecuado nivel de salud mental y un adecuado equilibrio emocional.

2.2.1.5.2 Adecuación en el amor, el trabajo y el tiempo libre

El amor, el trabajo y el tiempo libre son tres áreas cruciales de la actividad del ser humano. La persona sana es capaz de realizar un trabajo de forma correcta, mantenerlo y ser creativo, dentro de las limitaciones de sus capacidades. Además, es capaz de relajarse, disfrutar de las oportunidades para la diversión, querer a otros, vivir en pareja y formar una familia.

2.2.1.5.3 Adecuación en las relaciones interpersonales

Implica la capacidad para interactuar con los demás, manteniendo relaciones interpersonales satisfactorias y afectivas. La competencia en las relaciones interpersonales se manifiesta en la manera en que los miembros de un grupo significativo, por ejemplo la familia, son capaces de interactuar para conseguir fines comunes, a la vez mantener su desarrollo y autoexpresión individual.

En definitiva, se considera que una persona tiene salud mental positiva si es capaz de:

- Tener relaciones afectivas positivas
- Promover el bienestar de los demás, sin obtener necesariamente un beneficio personal.
- Trabajar e interactuar con los demás para el beneficio mutuo (Luch 1999 p., 64)

Estos conceptos pueden ayudar a tener una salud mental positiva y una mejor calidad de vida para que así el ser humano mantenga un adecuado equilibrio con el entorno y su realidad.

2.2.1.5.4 Felicidad, satisfacción, optimismo, bienestar y calidad de vida

Estos conceptos son tan antiguos como la propia existencia de la humanidad, ya que La OMS Ecuador (2005) refiere que el deseo de “vivir bien” y de “ser feliz” es la fuerza motriz que moviliza el desarrollo del ser humano. Están íntimamente relacionados, se analizan desde múltiples perspectivas y es difícil precisar su contenido específico.

No hay un acuerdo unánime en relación al concepto de felicidad. Algunos autores consideran que es una dimensión interior y la conciben como una consecuencia de la autorrealización humana. (Gutiérrez, 1990.) Sin embargo, desde la perspectiva de la interacción persona-ambiente, la felicidad está en función de la concordancia entre los factores externos y los deseos y aspiraciones personales. “La felicidad es una condición imaginaria que antiguamente los vivos atribuían a los muertos y en la actualidad los adultos atribuyen a los niños y los niños a los adultos” (Alvia, 1998 p, 34).

En los últimos años, el término optimismo está adquiriendo una cierta relevancia entre los estudiosos de la vertiente positiva de la salud se define como la tendencia de la persona a esperar que el futuro le deposite resultados favorables. El optimismo, que algunos autores consideran una dimensión de la personalidad, es un producto de la interacción herencia-ambiente. Sin embargo, según Seligman (2009). Refiere “Puede aprenderse incluso en las etapas maduras del desarrollo evolutivo, El optimismo genera estados emocionales positivos y constituye un factor que incide favorablemente en múltiples facetas de la vida, entre otras la salud.” Cada conductor cuando empieza su trabajo cada día debe ser optimista que en ese día le va a ir bien y así podrá llevar el sustento de su trabajo Para casa y familia.

“El optimismo no es sólo un requisito para la supervivencia, sino además una condición indispensable para una vida plenamente humana: no es nada añadido ni propio de los ilusos, sino una de las mejores armas para adaptarnos al medio y transformarlo. Nos merece un enorme respeto este mecanismo que permite que las personas sean

capaces de superar el infortunio y construir y soñar el futuro” (Vasquez, 1998 p, 16). Esto nos ayuda a entender porque cuando el ser humano tiene un problema es capaz de salir adelante y de solucionarlo con facilidad siempre que mantenga un adecuado equilibrio emocional en su vida.

“No se trata de desechar el modelo de enfermedad, se necesita reconocer que la ciencia que nos informe sobre las virtudes humanas. Quiero recordar a los psicólogos que parte de su misión es la mejora de la vida normal” (Alvia, 1998 p.17). por esto Identificamos que la salud mental no solo trata enfermedades de trastorno psiquiátricas sino que se encarga de conocer el estado del ser humano, y de su equilibrio emocional.

2.2.1.6 Consecuencias de no tener una adecuada salud mental

Todo ser humano al no mantener un adecuado equilibrio en su vida puede sufrir de consecuencias tales como:

2.2.1.6.1 Estrés

Desde esta perspectiva, se enfatiza el estilo personal de afrontar las situaciones estresantes de la vida. El concepto general de integración debe entenderse como el prototipo individual de respuesta ante la ansiedad y concretarse en términos más específicos como resistencia al estrés o tolerancia a la frustración.

Canot (2003) refiere aspectos como la “autoafirmación y la valentía pueden ser las vías apropiadas para afrontar de forma positiva la propia ansiedad”. (p, 69). Por esto el ser humano tiene que trazarse metas y cumplirlas pero sin excederse, de sus capacidades para así evitar el estrés que es un factor que afecta su equilibrio emocional.

Según la OMS en Ecuador (2010) existe el estrés generalizado en todos los estratos sociales y se ha hecho visible por el estado de salud, la calidad de vida que cada ser humano lleva por esto es indispensable que cada ser humano mantenga una salud mental en positivo mas no en aspectos negativos para así evitar complicaciones con su salud y con su vida. (p. 13). Es importante tomar en cuenta que al no llevar una adecuada salud mental podemos sufrir diferentes enfermedades que ocasionan un deterioro continuo de la salud física, mental, emocional, laboral, familiar, social y espiritual.

Afecta negativamente la resistencia del trabajador; afecta la paciencia para atender requerimientos de los usuarios y por esto es de vital importancia adoptar un adecuado estilo de vida, equilibrar el trabajo, tener una adecuada vida social y familiar tener seguridad en uno mismo invertir tiempo en la amistad y en las relaciones cercanas buscar diferentes formas de combatir estos síndromes como por ejemplo técnicas de relajación y siempre pensar en positivo así estamos logrando tener una adecuada salud mental.

2.2.1.6.2 Depresión

Este es otro factor que afecta la salud mental puede afectar a cualquier persona, en cualquier edad, de cualquier raza, o cualquier religión, así, los trastornos depresivos se convierten en una patología de relevante importancia en la práctica médica diaria. “La depresión también puede llevar a una mala salud mental ya que una persona deprimida es aquella que tiene un trastorno mental”.MSP (2011).

2.2.1.6.3 Ansiedad

Es una expresión afectiva normal, constituye una manifestación deseable de la persona como parte de un proceso adaptativo frente a una demanda de adaptación. Cuando rebasa ciertos límites y adquiere ciertas características pasa a ser una manifestación anómala, perturbadora, desadaptativa y generadora de disturbios funcionales y psíquicos.

2.2.1.6.4 Problemas familiares

En los cuales muchas veces son ocasionados por no tener una adecuada comunicación por el estrés del trabajo y todo esto ocasiona que el ser humano no tenga un adecuado equilibrio emocional y puede llevar a trastornos mentales que muchas veces llevan al suicidio y a enfermedades.

2.2.1.6.5 Angustia

Es un cuadro patológico relativamente raro, pues mucho más frecuentes son las crisis o ataques de angustia aislados; esto es, no recurrente ni frecuente, que acompañan a muchos trastornos de ansiedad.

Como podemos observar la salud mental puede verse afectada por distintos factores que no le permiten al ser humano llevar una vida sana ya que pierde su equilibrio emocional es así como logramos identificar que la salud mental trata muchas enfermedades no solo los trastornos psicológicos, sino trata el ser de cada ser humano en su interior como él se siente consigo mismo y con los demás.

2.2.1.6.6 Síndrome del quemado, o desgaste profesional

Surge del interés de estudiar la calidad de vida laboral del empleado asociado al estrés y las repercusiones en su salud, rendimiento laboral e impacto en la gestión de la organización, asumiendo que la calidad y calidez del servicio depende del estado de salud de los/las trabajadores

En 1974, el Dr. Herbert Freuden Berger, fue quien describió este síndrome como una pérdida progresiva de energía hasta llegar al agotamiento, depresión, ansiedad, desmotivación en el trabajo y agresividad con los demás El síndrome del quemado es un problema de salud pública serio que daña la calidad de vida del profesional,

calidad y calidez de su labor asistencial. (Ministerio de Salud Pública , 2013)

Según MSP (2013) definió este síndrome por medio de tres dimensiones

- a) Cansancio o fatiga emocional: se caracteriza por la disminución de energía para realizar trabajos, frustración por sentimiento de escasos logros, comunicación no asertiva, sentimiento de escasos recursos.
- b) Despersonalización o deshumanización; se caracteriza por tratar a usuarios y compañeros de la organización como objetos, demuestran insensibilidad emocional. Es un estado psíquico en el que prevalece el cinismo o la disimulación afectiva, la crítica exacerbada hacia su ambiente de trabajo y hacia los compañeros de trabajo, sensación ausencia de logros personales, sentimientos de incompetencia, ineficiencia Con frecuencia se observa maltrato a compañeros o usuarios y violación de sus derechos individuales.
- c) Baja realización personal: se caracteriza por una tendencia a auto evaluarse en forma negativa; sentimientos de infelicidad consigo mismo; insatisfacción con su desarrollo profesional; disminución del sentimiento de competencia, éxito en su trabajo y en su capacidad de interactuar con las demás personas.

Grados del síndrome del quemado

Según MSP (3013) lo catalogo asi

Leve: Comienza al presentar síntomas vagos e inespecíficos, se vuelve poco operativo y trastorno de su conducta habitual.

Moderado.- Aparece insomnio, déficit en la atención y en la concentración, tendencia a la automedicación.

Grave.- Desarrolla aversión por la tarea, cinismo hacia la atención de usuarios y hacia su misma profesión lo cual lleva a mayor absentismo laboral.

2.2.1.6.7 Tabaquismo

La OMS define al tabaquismo como una enfermedad adictiva crónica que evoluciona con recaídas. La nicotina es la substancia responsable de la adicción, actuando a nivel del sistema nervioso central.

Según el MSP (2013): La tolerancia a la nicotina se manifiesta por un efecto más intenso de esta Substancia la primera vez que se consume y por la ausencia de náuseas y mareos con su uso repetido incluso en cantidades importantes .La nicotina posee un síndrome de abstinencia característico, muchos sujetos que consumen nicotina lo hacen para disminuir o evitar los síntomas de abstinencia cuando se despiertan por la mañana o cuando salen de situaciones donde su consumo está prohibido (p.14).

Según el MSP (2013) un fumador es la persona que ha fumado por lo menos un cigarrillo en los últimos 6 meses. Dentro de este grupo se puede diferenciar como fumador pasivo, ocasional, diario.(p.15)

Esta es otra patología que puede afectar a una persona que tenga una mala salud mental ya que por el hecho de estar estresado, angustiado se refugia en el cigarrillo ya que este tanto en el Ecuador como en otros países constituye un gran problema de salud el consumo de tabaco se relaciona con más de 25 enfermedades y es un factor de riesgo para la salud mental.

2.2.1.7 Promoción de la salud mental

La promoción en salud mental abarca diferentes aspectos entre ellos tener claro que la salud mental es “La condición de la vida humana que resulta de un armónico desarrollo intelectual, emocional y social del individuo y que se caracteriza por una conducta orientada hacia el logro de un bienestar subjetivo y objetivo, personal y colectivo, a través de la realización de sus potencialidades y la contribución a los procesos de cambio del medio” OMS/MSP (2013) basándose en esto ha empezado con la promoción el salud mental para ayudar a las personas que no llevan un adecuado equilibrio emocional (P,13) con todo esto la promoción de la salud busca que cada ser humano mantenga un adecuado equilibrio emocional evitando enfermedades.

2.2.1.7.1 Promoción primaria

De esa amplia gama de trastornos de la salud mental que puede ser abordado en el nivel primario, destacan por su frecuencia:

- Maltrato infantil
- Identificación y manejo de los bebedores problema
- Depresión
- Ansiedad

Estos son todos los problemas que trata la promoción primaria en salud como podemos observar tiene mucho que ver con lo que es la salud mental ya que aborda temas que pueden afectar el armónico desarrollo de cada ser humano y así pueden ocasionar traumas que afectan su salud.

2.2.2 Accidentes de tránsito

2.2.2.1 Generalidades de los accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito cada año cobran la vida de 1,2 millones de personas en el mundo. Tufiño (2005). "Centenares de personas sufren heridas y muchas de ellas quedan discapacitadas". (p, 35). La gran mayoría de accidentes son ocasionados por los conductores irresponsables que conducen a grandes velocidades, en estado de embriaguez, se encuentran estresados por el exceso de trabajo.

En el Ecuador los peatones son las primeras víctimas de accidentes de tránsito, por lo cual (...) es necesario acompañar una estrategia para así poder disminuir los accidentes de tránsito. (Figueroa , 2007 p,36).

2.2.2 Concepto de accidente de tránsito

Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, da lugar a una lesión corporal. La amplitud de los términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se encuentran condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable. (Cosevi, 2004, p, 4). Esto nos ayuda a entender que un accidente es cualquier situación que genere peligro tanto para el conductor como para los pasajeros es por esto la importancia de llevar un adecuado equilibrio emocional

Según la definición de la enciclopedia Salvat (2006) “un accidente de tránsito se entiende como: suceso imprevisto que alerta el orden regular de las cosas”, aquel accidente ocurrido en la vía pública en el cual intervienen transporte público (...) taxis buses confirma Monge (2004) “un accidente de tránsito es el resultado de una distorsión en la armonía usuario-vehículo-vía” que tiene como consecuencia daños materiales o personales”. Y lo más grave según este criterio es que un accidente afecta la vida de cada persona y se puede evitar manteniendo un adecuado equilibrio emocional Por lo tanto se puede decir que un accidente de tránsito es cuando se ven involucrados un automóvil de transporte por carreteras y de igual manera se encuentran afectados personas o animales producto de un

atropello actualmente se generan accidentes de tránsito por las altas velocidades de los vehículos e imprudencia de los conductores, peatones todo esto hace que los accidentes se presentes cada día con más frecuencia.

2.2.2.3 Etapas de un accidente de tránsito

Consejo de seguridad vial (2004) refiere que un accidente de tránsito no ocurre instantáneamente. Se da como el resultado de una serie de hechos que suceden en un tiempo relativamente corto, que lo llevan a su evolución. “Es en el transcurso de esas situaciones que las variables que intervienen en el accidente se van juntando paulatinamente en una serie de posiciones correlativas, hasta que se llega al fatal desenlace”. (p, 54). Dos aspectos que están íntimamente ligados con la ocurrencia de accidentes son el tiempo y el espacio.

2.2.2.3.1 Etapa de percepción

Monge (2004) refiere dos conceptos principales “la percepción posible y la percepción real”. (p.13). Éstos se ubican dentro de la llamada área de percepción.

2.2.2.3.2 Etapa de decisión

En el momento en que el conductor tiene una percepción consciente o inconsciente del peligro que se presenta, viene una etapa de decisión en la cual debe determinar qué medidas o acciones va a

tomar para enfrentar la anomalía presentada y evitar al máximo el accidente Monje (2004) refiere que “el punto de decisión es precisamente el momento en que define la reacción a ejecutar; y el punto de iniciación es cuando se realiza la maniobra”. Pese a que estos puntos son distintos, se consideran coincidentes, principalmente por la imposibilidad práctica de diferenciarlos. (p, 7).

Acción evasiva

Es la maniobra que realiza el chofer para evitar a toda costa el accidente y Rodríguez (1982) refiere que “el área de acción es el espacio donde se ejecuta”. Realmente esta área empieza cuando ya el conductor puede iniciar cómodamente una acción que lo lleve a evadir el peligro que se presenta. El punto de decisión se encuentra siempre dentro del área de acción. (p, 21)

2.2.2.3.3 Etapa de conflicto

Es cuando el accidente se da y corresponde a la posición de máximo efecto. No obstante esta situación, en los accidentes que se producen como consecuencia de otro, o con el fin de evitar el primero (accidentes reflejos), el área de conflicto del principal será una, mientras que el punto de conflicto real puede estar situado fuera de aquella.

Una vez acontecido en el punto de conflicto, los vehículos, objetos o personas involucrados en el suceso no quedan inmóviles instantáneamente, sino que sobre ellos continúan actuando las fuerzas de reacción, e incluso, algunas que se derivan de dicha acción. La

posición final es aquella que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad. Consejo de Seguridad Vial (2004).

2.2.2.3.4 Después de la etapa de conflicto

Según Monge (2004) el percance ocurre en un lapso mínimo. Algunos de los elementos señalados anteriormente “quedan visiblemente marcados, mientras que algunos otros pueden deducirse por medio de las características fijas que presenta el suceso”. Por eso es importante la fijación de la escena mediante la elaboración de un croquis o plano de las áreas, puntos y posiciones que sirvan de parámetro para determinar las posibles causas del accidente y relacionarlas con las de otros ocurridos en el mismo lugar o zona. Así es más fácil ubicar los puntos anteriormente mencionados. Probablemente se puedan determinar los factores comunes de los percances acaecidos en esa determinada localidad, información que será de mucha utilidad para tomar las medidas correctivas necesarias con el fin de evitar que vuelvan a ocurrir accidentes en ese determinado tramo de la vía. (p, 7-9).

2.2.2.4 Tipos de accidentes de tránsito

- Choque de frente que sucede por adelantar un auto de una manera indebida o por un desperfecto mecánico que hace que el auto se salga del carril
- El choque por detrás ya sea por no guardar la distancia debida por el conductor

- El choque de costado ocasionado por el irrespeto de las señales de tránsito por la impaciencia del conductor de querer llegar más rápido o porque tiene algún problema visual el cual no le permite observar claramente la señal de tránsito.
- El choque con un objeto fijo que sucede por un descuido del conductor sea por cansancio estrés, sueño.
- Otro tipo de accidente de tránsito que es muy frecuente son los que son ocasionados por arte del peatón y por irrespeto de los conductores.

2.2.2.5 factores que ocasionan los accidentes de tránsito

2.2.2.5.1 Factor humano

Como uno de los principales responsables de la ocurrencia de accidentes de tránsito se ha señalado siempre al ser humano, por su comportamiento en las carreteras. Monge(2004) afirma "Los hechos que se le achacan al conductor son mayormente la ingesta de alcohol, el exceso de velocidad, la conducción temeraria, el irrespeto a las leyes y señalamientos, y los problemas mentales o emocionales (el exhibicionismo, la temeridad, la negligencia, la cólera, las distracciones, la vanidad, la susceptibilidad y la agresividad)" según la investigación los conductores responden que uno de los factores que más ocasiona accidentes de tránsito es la ingestión de alcohol asociada al exceso de velocidad esto demuestra la falta de responsabilidad del ser humano y que no mantiene un adecuado equilibrio emocional ya que el licor puede causar la muerte .

2.2.2.5.2 Ingestión de alcohol en los conductores

Según Monge (2004) La “ingesta de alcohol por parte de los conductores es un aspecto de suma importancia en el análisis de los accidentes de tránsito, Una persona que conduce un vehículo después de haber tomado bebidas alcohólicas tiene disminuidos sus reflejos, su visión y sus aptitudes para manejar, por lo que está en desventaja ante la amenaza de un riesgo en la carretera, y puede ser el que ocasiona situaciones de peligro para los demás choferes y peatones que transitan sobrios”. (p.25)

2.2.2.5.3 La velocidad y los accidentes de tránsito

“Una de las causas más comunes de accidentes de tránsito, imputables al factor humano, es la velocidad, hasta el punto de ocupar los primeros lugares que los ocasionan en carreteras y el tercero en ciudad. Más del 30% de los accidentes de circulación ocurridos en carretera y más del 13% de los producidos en vías urbanas son debido a comportamientos incorrectos del conductor por no adecuar o ajustar la velocidad a las circunstancias de cada momento, es decir, por circular a velocidad inadecuada o peligrosa, o por sobrepasar la velocidad establecida”. (Cosevi 2013, p.12)

Monge (2004) refiere que la velocidad es, un “factor determinante en la seguridad vial, Las altas velocidades exigen una mayor atención del conductor que, constantemente, tiene que ajustar o

adecuar la velocidad de su vehículo a las características de la vía, a las condiciones meteorológicas o ambientales, a las señales que la regulan; en definitiva, a las distintas y cambiantes situaciones del tráfico vehicular”. (p, 13). Por esto al momento de decirle al conductor que si conoce las diferentes leyes de tránsito solo tiene un medio conocimiento por esto es que conducen a grandes velocidades y se producen los accidentes de tránsito.

2.2.2.5.4 El irrespeto a las leyes y señalamientos

Como una más de las principales causas que provocan accidentes de tránsito se encuentra precisamente el irrespeto a la demarcación horizontal, al señalamiento vertical y a los semáforos.

Es muy común ver como se irrespetan los pasos peatonales y como los usuarios de éstos aunque tengan en ese momento la prioridad de paso deben esperar a que realmente los vehículos se detengan. También muy frecuentemente, y solo para mencionar algunos ejemplos, vemos vehículos adelantando en lugares no aptos, virando en U donde no se permite, estacionando en lugares prohibidos, haciendo virajes inexistentes, circulando contra vía y lo más grave irrespetando la señal de Alto en las intersecciones, con lo que el riesgo de colisionar se incrementa grandemente(Cosevi,2004, p13).

El irrespeto por las leyes y reglamentos de tránsito se da tanto en conductores como en peatones. En el primer caso, aparte del mencionado incumplimiento a lo que los señalamientos le indican, también se da el uso indebido o la no utilización del todo de los dispositivos de seguridad tales como el cinturón, las sillas para

transportar niños, los triángulos, el extintor, los equipos de protección en el caso de ciclistas y motociclistas. Además influye mucho la falta de cortesía, de respeto, el egoísmo, la prepotencia, la negligencia, la cólera y el estrés de los conductores. Estos últimos comportamientos llevan aún más a que se dé la violación de las normas de circulación.

Por otra parte, el peatón es altamente responsable y muchas veces causante de que sucedan las colisiones (especialmente el choque por detrás) o los atropellos ya que es esta parte de la población la que mayormente irrespeta las exigencias de la ley.

Tenemos por ejemplo que los peatones cruzan la calzada en lugares no adecuados (zonas oscuras, sin visibilidad, en curvas, en autopistas, en puntos críticos de alto riesgo), no utilizan los puentes ni las zonas peatonales aunque estén relativamente cerca, caminan por el lado equivocado de la vía cuando no hay aceras, cruzan hasta la mitad de la vía y se quedan en media calle esperando la oportunidad de terminar el recorrido para llegar al otro lado, si salen de noche no utilizan ropa clara y visible, se arriesgan todo lo que puedan por ganarse unos cuantos segundos.

2.2.2.6 Salud mental y la influencia en los accidentes de tránsito

El conductor exhibicionista trata de demostrar habilidades poco corrientes con las cuales quiere llamar la atención de otras personas (conducir con una mano, manejar a altas velocidades, hacer ruido con bocinas o pitos, es conveniente no imitar a estos conductores ya que

las carreteras se tornan menos peligrosas para los buenos conductores. (Dirección de proyectos Cosevi p, 14)

Según Cosevi (2004) refiere "es mejor perder un minuto en la vida, que la vida en un minuto" (p, 15). Un conductor temerario es audaz, atrevido y se arriesga imprudentemente e irresponsablemente. Esta característica se encuentra con mucha frecuencia en el comportamiento de los jóvenes. Tanto en jóvenes como en adultos esta actitud se acentúa más por efecto del licor. Lo más recomendable es conducir con calma.

Se da en los conductores descuidados, perezosos, que no revisan sus vehículos, no se concentran en la conducción, y manejan imprudentemente olvidándose de que la Ley de tránsito establece la prohibición de conducir un vehículo descuidadamente, con desprecio de los derechos y seguridad de los demás, sin la debida prudencia, o de tal manera que se ponga en peligro la seguridad del mismo vehículo, de otros, o de las personas o bienes. (Cosevi, 2004, p.13)

“Un conductor con cólera sufre una alteración en su conducta normal, se vuelve agresivo y peligroso, y se transforma en una amenaza de muerte porque cuando lleva prisa y se topa con un congestionamiento vial con espacios reducidos y difíciles de pasar hace hasta lo imposible por continuar sin importarle el peligro a que se expone él y los demás usuarios de la vía”. (Cosevi, 2004). La reacción es de irrespetar las disposiciones de la ley y los reglamentos, así como la vida y el derecho ajeno. La cólera puede tener muchos orígenes, pero sin importar de dónde provengan, siempre causará problemas en la carretera.

Un conductor susceptible se torna delicado y se molesta ante cualquier situación; su conducta se ve alterada y se convierte hasta en agresivo.

El conductor agresivo adelanta por la derecha, obstruye el paso, toca el pito insistentemente, hace señales y gestos insultantes, grita y vocifera. Generalmente sucede cuando la persona ha tenido un disgusto en su hogar o en el trabajo por lo que descarga su ira contra otras personas usuarias del entorno vial. El conductor joven se torna aún más agresivo. (Consejo de seguridad vial, 2004, p 16). todos estos son factores que hacen que se Ocasione un accidente de tránsito, ya que los conductores lo logran controlar su carácter ni mantienen un adecuado equilibrio emocional en su vida

2.2.2.7 Como disminuir los índices accidentes de transito

2.2.2.7.1 Pruebas Psicosenométricas

Antecedentes

Charapaqui (2010) se refiere que “el sistema de psicosenometría, se remontan en su uso a fines del siglo XIX para confirmar la capacidad de quienes debían manipular equipos de transporte”. (p, 11)

Estas evaluaciones, también se implementaron durante la primera guerra mundial, considerando la alta cantidad de vidas perdidas por fallas humanas en la conducción de vehículos de combate tales como: aviones, tanques, buques.

Debido a la alta tasa de accidentes en que incurrían estos vehículos, se vio la necesidad de saber en qué medida influenciaba el factor humano sobre estos hechos. Para ello, se realizaron estudios científicos para medir las aptitudes de los conductores. La Evaluación Psicosensométrica se encarga de medir y calificar las capacidades que tiene la persona a nivel de los sentidos y a nivel psicológico.

Charapaqui (2010) “Se planteó la necesidad de realizar exámenes psicotécnicos con instrumentos creados por profesionales de diferentes especialidades: Oftalmólogos, Psicólogos, Fonoaudiólogos, Ingenieros, etc., para medir capacidades psicofísicas como: visión, audición, reacción, coordinación, etc. Estos exámenes fueron fundamentales para seleccionar a los seres humanos mejor capacitados para la conducción de vehículos motorizados”. (p. 11-13).es de vital importancia el realizarse esta evaluacion para obtener la licencia de conducir le ayuda al conductor a conocer sus avilidades y como actuar ante situaciones de riesgo ayudando asi a disminuir los accidentes de trànsito.

Con los resultados obtenidos a través de la experimentación se logró dar cuenta cabal que los seres humanos difieren en aptitudes para realizar distintas actividades y tipos de trabajo, ya sean estos simples o complejos. En estas diferencias de aptitudes existían factores psicológicos (neurosis, depresión, fatiga, stress, etc.) y factores físicos (visión y audición) que influían directamente en la capacidad natural para realizar un trabajo en forma eficiente. (CHarapaqui , 2010, p. 11-13)

El examen Psicosensométrica tenía desde un inicio el propósito de detectar las limitaciones de los conductores en los aspectos físico, sensorial y psicológico, y demostrar cuáles eran las fallas que a cada individuo lo hacían propenso a participar en accidentes de tránsito, tales como: la pérdida de visión, de audición.

En Chile, los organismos y autoridades pertinentes acordaron crear un mecanismo que permitiera evaluar óptimamente a los aspirantes a licencias de conducir. Todo esto, luego de probar que las fallas humanas obedecían a un mal análisis tanto físico como psíquico del interesado al momento de acreditarlo.

Charapaqui (2010) refiere que “Chile viene aplicando la evaluación Psicosensométrica gracias a que se designó una comisión conformada por distintas autoridades y organismos relacionados con el tránsito, la salud y la prevención de riesgos”. (p, 13). Aquí en Ecuador también se aplica esta prueba para poder obtener la licencia de conducir la realizan personas especializadas este examen está dividido por partes donde evalúan las diferentes capacidades del conductor.

Ecuador es otro de los países que también ha tomado conciencia de lo importante que es la aplicación del Sistema de Evaluación Psicosensométrica en sus conductores.

Desde el 7 de enero de 2008, las licencias de conducir de su población están siendo renovadas previa evaluación. En este caso particular el trámite para la convalidación de licencia a llevarse a cabo es de dos tipos: a través de un examen teórico y una prueba

psicosensométrica. Este proceso es absolutamente gratuito y se realiza mediante la aplicación de un sello de seguridad inclonable en las licencias vigentes, según la ley de tránsito y transporte del Ecuador en el año 2008.

Es de vital importancia que todos los países implementen este sistema de evaluación a todas las personas que se encuentren frente al volante para así conocer el estado de salud de cada conductor y verificar si está apto para conducir un auto y así nos evitamos toda clase de accidentes.

2.2.2.7.2 Concepto e importancia de las pruebas Psicosensométrica.

Charapaqui (2010) nos da un concepto de que las pruebas Psicosensométricas Es la “evaluación de la capacidad sensométrica (sentidos), esto es ojos y oídos; y la capacidad psicomotriz, esto es la coordinación que se tiene entre la audición y la visión con los miembros superiores e inferiores (brazos y pies)”. (p. 23). Esta evaluación ayuda a observar y conocer la coordinación entre lo que el individuo decide mentalmente hacer y la posibilidad real de efectuar las acciones en tiempo y forma, es decir con la velocidad y precisión adecuadas.

Estos son exámenes especializados que miden la aptitud física, mental y de coordinación motriz de las personas, y se realizan con equipos diseñados con tecnología de punta.

A demás de todo estos exámenes se realizan exámenes clínicos, psicológicos, para así poder conducir un vehículo de igual manera porque el conductor no debe de presentar ninguna característica limitación para conducir un vehículo este tipo de pruebas nos dan a conocer el estado de salud de la persona que quiere una licencia para conducir

Aquí juega un papel importante la salud mental ya que un conductor con dificultades para conducir puede sufrir de estrés, mal humor problemas emocionales lo que dificulta su trabajo diario por esto es tan importante realizar estas pruebas ya que se puede percibir las diferentes aptitudes que posee el conductor esto ayuda a disminuir los accidentes.

2.2.2.7.3 Parámetros que evalúan las pruebas Psicosenométricas

Visión: En la parte visual hay que evaluar los siguientes parámetros:

Agudeza visual: evaluar la capacidad visual de conductor para observar correctamente por lo tanto evaluamos tanto en la parte de la visión lejana como la cercana. (CHarapaqui , 2010)

Perímetro o campo visual: parámetros mundiales requieren que el conductor pueda abarcar al menos 70° de campo visual. La persona que maneja adecuadamente sus campos visuales podrá utilizar la totalidad de los espejos tanto laterales como frontales, además de tener una visión panorámica total a través del parabrisas delantero

Visión de profundidad: que nos permitirá determinar con exactitud la capacidad visual para establecer medidas de distancia que separan al vehículo del conductor de otros vehículos u objetos. En caso de los conductores bajo los efectos del alcohol se hace plana la visión de manera tal que se distorsiona el cálculo de las distancias entre vehículo y vehículo u otro objeto que comparte la vía. CharaPaqui (2010)

Discriminación de colores: según CharaPaqui (2010) afirma que “esto permite identificar al conductor que confunde los colores especialmente los del semáforo y las señales que por norma tienen colores determinados, la percepción de colores pueden generar accidentes de tránsito especialmente en las intersecciones en las que el único elemento guía es un semáforo”. (p, 28)

Phoria horizontal y vertical: permite reconocer a aquellas personas que forman la imagen en un lugar distinto de donde ésta se encuentra, ya sea a la derecha, izquierda, arriba o abajo. (CHarapaqui , 2010, p. 39)

Encandilamiento: identifica a personas que pierden su capacidad de visión en un grado importante al enfrentarse en la noche a vehículos con luces altas. Hay personas que no distinguen nada a su alrededor cuando se les enfrenta a faros de alta intensidad. Estos son conductores de riesgo, pues en esa circunstancia no se percatarán de vehículos que les preceden a velocidades menores ni de obstáculos en la vía.

“Recuperación al encandilamiento: la capacidad de recuperación al encandilamiento se transforma en un examen importantísimo, toda vez que el 97% de los conductores no tiene problemas para recuperarse antes de 3 segundos, después de haber enfrentado luces enceguecedoras. Esto sucede con mucha frecuencia en nuestro país, donde las carreteras tienen un solo carril para la ida y retorno de vehículos. Además toda vez que no hay mayor control por ejemplo en el caso de los faros piratas y el uso de las luces altas”. (Sistema de Evaluación médico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Perú Psicosenométrica Aplicada en Conductores, p, 19)

Así como existen conductores que no ven en condiciones de encandilamiento o mucha luminosidad, hay quienes no ven con poca luminosidad, esto sólo indica que el conductor no es seguro manejando de noche, pero igual podrá optar a su licencia con restricción específica para esta condición. Puede haber una percepción visual inadecuada por personas que comparten las vías en la noche especialmente en las zonas donde hay poca iluminación. (Maximo CHarapaqui , 2010, págs. 39-42)

Audición:

Se evalúa fundamentalmente la agudeza auditiva del conductor. A través del mismo, se determina la capacidad de percepción de todos los elementos sonoros, como por ejemplo: los ruidos del motor, del claxon o ruidos de aviso de peligro. La audición es otro aspecto importante en la evaluación Psicosenométrica, por este sentido percibimos todos los ruidos, que llegan a nosotros a través de distintas frecuencias y en diferentes intensidades y orientaciones. (CHarapaqui , 2010, p. 43). Los parámetros de la visión y audición nos permiten

determinar si el conductor está o no está capacitado para tener una licencia lo cual también nos ayuda a disminuir la tasa de accidentes y también nos permite evaluar la salud mental del conductor.

Tiempos de reacción:

Permite determinar cuántos metros recorre un conductor antes de aplicar los frenos frente a una emergencia.

El tiempo de reacción de frenado es lo que demora el conductor desde que se decide a aplicar los frenos del vehículo hasta el instante en que realmente comienza a aplicarlos. Ejemplo: si un conductor se desplaza en su vehículo a 80 km/h y su tiempo de reacción al frenado es de 1 segundo, avanzará 25 metros antes de tocar el freno.

“En la mayoría de los países americanos y europeos se ha establecido como tiempo máximo normal de reacción al freno 43 centésimas de segundo, o sea, menos de medio segundo, durante el cual el conductor no alcanza a recorrer 10 metros. No obstante, hay casos, en los que el conductor tarda 2 segundos. Este último criterio implicaría que la persona aplica el freno 50 metros después de que enfrenta una emergencia”. (Charapaqui, 2013 p. 23)

La tecnología actual nos permite medir automáticamente el tiempo promedio transcurrido entre un estímulo visual y la reacción con el pie al frenar, expresándolo en centésimas de segundo. Se pueden evaluar además la aceleración y frenadas anticipadas.

Coordinación Visomotora ojos - miembros superiores (bimanual)

Para este fin se dispone del test de palanca que tiene por finalidad evaluar objetivamente la capacidad de percepción y coordinación viso-motora del examinado. El examinado realiza una tarea diferente en cada mano de forma independiente cada una, el tiempo que dura esta evaluación es de un minuto.

La coordinación vi-manual es un examen que identifica a conductores que no son capaces de coordinar los movimientos manos-pies-vista en la conducción (volante, palanca de cambios, pedales).

Resistencia a la monotonía, concentración

El test de punteado es uno de los dispositivos que nos permite medir la capacidad que tiene el conductor para estar plenamente concentrado y con un nivel óptimo de resistencia a la monotonía. Se trata de evaluar a través de la acción coordinada de la vista-mano y a una velocidad constante las capacidades enunciadas, conociendo que la conducción de un vehículo implica acciones repetitivas durante tiempos prolongados.

Cada uno de estos criterios de evaluación se está considerando en la actualidad para la evaluación médica y psicológica de los postulantes a una licencia de conducir.

Otros Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosensométricas

Tratándose de un conductor que pretenda obtener la licencia de conducir de la Clase A, sea de la Categoría II Profesional o III Profesional Especializado, o que pretenda revalidar alguna de dichas licencias, se le calificará como APTO si presenta los siguientes resultados.

Tabla Nº 10

Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosensométricas

| CAPACIDAD FUNCIONAL Y FUERZA MUSCULAR | RESULTADO |
|---|----------------------------------|
| Fuerza muscular, mediante elevación de peso con cada mano, por cinco (5) veces consecutivas sobre la altura de la cabeza. | Mayor a 5 Kg. /fuerza cada mano. |
| RESERVA CARDIORESPIRATORIA | RESULTADO |
| Presión Arterial Diastólica | No mayor a 100 mmHg |
| Presión Arterial Sistólica | No mayor a 160 mmHg |
| Frecuencia Pulso en Reposo | No mayor a 100 por minuto |
| Frecuencia Respiratoria en Reposo | |

Fuente: Sistema de Evaluación médico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Ecuador Psicosensométrica Aplicada en Conductores (p, 52)

Los postulantes que presenten resultados diferentes a los anteriores en el examen médico general no están aptos para tener una licencia de conducir

Parámetros Oftalmológicos y Audiométricos

Se calificará como APTO al postulante a licencia de la Clase A Categorías II Profesional y III Profesional Especializado que, en el examen oftalmológico y otorrinolaringológico, presente los siguientes resultados.

Tabla Nº 11

Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosenométricas

| PRUEBA | RESULTADO |
|-----------------------------|--|
| Agudeza visual | Visión en ambos ojos con agudeza visual con un mínimo de 20/20 en ambos ojos, con o sin lentes correctores. Para los efectos de esta directiva, se acepta la agudeza visual corregida. |
| Perimetría (Campimetría) | Campo visual igual o mayor a 70 grados en cada ojo, en posición de mirada frontal o directa a un punto de fijación |
| Visión de profundidad | 80% de aciertos como mínimo en las figuras con lámina de estereopsis, con balance muscular normal (en probador óptico de visión). |
| Visión nocturna | Capacidad para distinguir figuras con valores de 35 o menos candelas (cd) de iluminación, en escala de 0 a |

| | |
|---------------------------------|--|
| | 100 cd. |
| Encandilamiento | Capacidad para distinguir figuras con una intensidad de luz con valores de 45 candelas (cd) o más de iluminación, en la escala de 0 a 100 cd. |
| Recuperación al encandilamiento | Máximo 5 segundos en recuperarse |
| Visión de colores | Reconocer permanentemente los colores rojo, verde y amarillo |
| Diplopía | Ausente |
| Audiometría | Audición mínima promedio en cada oído de 40 decibeles (db) en las frecuencias de 500, 1000 y 2000 ciclos por segundo, en prueba realizada con un audiómetro. |

Fuente: Sistema de Evaluación médico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Ecuador Psicosensométrica Aplicada en Conductores (p, 53)

Si presenta resultados diferentes a los anteriores en el cuadro anterior estará no apto para tener una licencia de conducir, es importante que cada conductor se realice todos estos exámenes ya que la importancia de estas pruebas es conocer que tanto conoce y como actúa un conductor en situaciones de riesgo. Dependiendo de la categoría de las pruebas se le asigna su licencia.

Tabla N° 12

Parámetros a evaluar en las pruebas Psicosensométricas

| PRUEBA | RESULTADO |
|--|---|
| Prueba de reacción (Test de Reactímetro simple con respuesta del miembro inferior derecho). | No más de 0.43 segundos como promedio en un mínimo de 10 estímulos. |
| Concentración y resistencia a la monotonía (Test de Punteado electromecánico o su equivalente digital). | No inferior a 24 puntos positivos, no superior a 23 errores y un tiempo de permanencia positivo de al menos 4 segundos, a 30 revoluciones por minuto durante 30 segundos. |
| Coordinación motriz (Test de Palanca electromecánico o su equivalente digital). | No mayor a 12 errores y 5 segundos de duración de los errores, en 60 segundos de duración de la prueba. |

Fuente: Sistema de Evaluación médico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Ecuador Psicosensométrica Aplicada en Conductores (p, 64)

Todos los cuadros anteriores nos indican las diferentes pruebas que son tomadas en cuenta para poder otorgar una licencia de conducción a demás nos indica el parámetro con el que se aprueba dicha evaluación y así disminuir la tasa de accidentes ya que después de medir la capacidad de cada conductor se logra identificar que los seres humanos tienen diferentes aptitudes para realizar diferentes actividades y tipos de trabajo ya que cada ser humano es capaz de lograr la meta que se haya propuesto en la vida. Estas pruebas tienen un propósito que nos ayuda a detectar las limitaciones de los conductores en los aspectos físicos, sensorial, psicológico y así

demuestran las falencias de cada individuo lo que hace propenso a participar en accidentes de tránsito.

2.2.2.8 Infracciones de tránsito.

La Ley de Tránsito sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tienen que someternos los Ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por el país.

La Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, desde este momento entró en vigor, ante la sorpresa de conductores y peatones que no estaban preparados a asumir y someterse a la nueva normativa jurídica por no existir socialización de la misma; y su Reglamento fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, de 3 de junio del año 2.009.

Walter Guerrero Vivanco (2010) hace algunas reformas en la ley de tránsito y transporte y considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento” (p, 22-45).en Ecuador se está implementando nuevas

reformas sobre la ley de tránsito y transporte que ayuden a disminuir el índice de accidentes de tránsito evitando así la muerte de inocentes.

“La Ley de Tránsito merece la calidad de Orgánica por cuanto el transporte ha adquirido excepcional importancia para el desarrollo económico del país, intensificándose dicha actividad de manera extraordinaria por la creciente necesidad de desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro de nuestra accidentada geografía, ese fue el concepto del asambleísta”. (Gustavo, 2010, p. 14).

La nueva Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano.

A través de las reformas se pretende entonces cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sin número de accidentes de tránsito y pérdida de muchas vidas a lo largo y ancho en el Ecuador

También se otorga la licencia de conducir por puntos depende esto las categorías de la licencia

2.2.2.8.1 Normativa legal sobre los accidentes de tránsito

Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica transporte terrestre, tránsito y seguridad vial Dado por Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en Registro Oficial Segundo Suplemento 731 de 25 de Junio del 2012.

Artículo 3 Para los efectos de esta Ley, se define como accidente de tránsito, la acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por los lugares a los que se refiere el artículo 1. En el accidente de tránsito, debe estar involucrado, al menos, un vehículo y producirse daños en los bienes, lesiones o muerte de personas, como consecuencia de la infracción a la presente Ley.

Artículo 7 Los títulos sujetos a inscripción, que no estén inscritos en el Registro Público de la Propiedad de Vehículos Automotores, no perjudican a terceros sino, desde la fecha de su presentación en el Registro, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 455 del Código Civil.

En los casos de accidentes de tránsito, será responsable civil, la persona que aparezca como propietaria del vehículo en el Registro, o aquella cuyo documento de traspaso tuviera la última fecha cierta o la fecha de otorgamiento de la escritura anterior al suceso, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 187 de esta Ley

Art. 11 El transporte terrestre garantizará la movilización de personas o bienes por medio de vehículos apropiados a cada una de

las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, de acuerdo a los reglamentos respectivos.

Art. 13 La transportación terrestre de personas o bienes en general, se realizará a través del parque automotor ecuatoriano integrado por vehículos que hayan sido legalmente autorizados para esta actividad.

Artículo 48 El seguro obligatorio de los vehículos cubre la lesión y la muerte de las personas, víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, cubre los accidentes producidos con responsabilidad civil, derivados de la posesión, uso o mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes.

Artículo 53 En el caso de que se causen lesiones o la muerte a personas, con un vehículo automotor para el cual no esté vigente el seguro obligatorio de los vehículos, de conformidad con lo estipulado en este capítulo, la víctima o los beneficiarios tendrán derecho a exigir solidariamente, al conductor y al propietario del vehículo causante, la prestación inmediata de los servicios médicos y las garantías económicas previstos en este capítulo, con las limitaciones en cuanto al monto máximo de cobertura vigente, sin perjuicio de los derechos que le puedan corresponder si existiere responsabilidad del causante del accidente.

Artículo 166 El juzgado fijará la hora y fecha de la audiencia de conciliación, así como de la audiencia oral y pública. De no prosperar la conciliación, acto seguido se evacuará la prueba ofrecida por los imputados. También podrá evacuarse la prueba que se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos. En la resolución en que se cite a las partes para la audiencia, el juzgado podrá rechazar, en forma razonada, la prueba que considere superabundante. Contra esta resolución, únicamente cabrá recurso de revocatoria, el cual deberá interponerse dentro de los tres días posteriores. (Reformado por Ley 8431, del 10 de diciembre del 2004; publicada en La Gaceta Número 254, del 28 de diciembre del 2004)

Artículo 169 Si alguno de los testigos no puede comparecer el día y a la hora señalada para la audiencia, por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, el juzgado señalará nueva hora y fecha para la recepción de ese testimonio, si, a su juicio, es imprescindible para resolver. (Reformado por Ley 8431, del 10 de diciembre del 2004; publicada en La Gaceta Número 254, del 28 de diciembre del 2004)

Artículo 189 La acción para el resarcimiento de los daños y perjuicios que se ocasionen con el accidente y el cobro de las costas, deben ser establecidos por el perjudicado o su representante, ante el tribunal civil competente.

(Así modificado este artículo por la Ley No. 7833 del 29 de diciembre de 2012).

2.2.2.8.2 Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ecuador 2012

Capítulo IV de los delitos de tránsito

Artículo. 126 Quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Artículo. 127 Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- Negligencia;
- Impericia;
- Imprudencia;
- Exceso de velocidad;

- Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Artículo. 129 Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.

La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones.

Todos estos artículos se encuentran vigentes en la ley actual de tránsito y transporte público del Ecuador según resolución 2010 y los hemos tomado porque se encuentran acordes con la investigación, todos estos artículos importantes para ayudar a disminuir el índice de accidentes de tránsito en el Ecuador.

2.3 HIPÓTESIS VARIABLES Y OPERACIONALIZACIÓN

2.3.1 hipótesis

La salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público influye en los diferentes accidentes de tránsito que se presentan en la ciudad de Tulcán.

2.3.2. Variables

- Variable Independiente: nivel de salud mental
- Variable Dependiente. accidentes de tránsito en Tulcán

CAPÍTULO III

3. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE ESTUDIO

La modalidad de investigación a utilizar es cualicuantitativo porque propicia una observación directa a los involucrados en el problema que se está investigando y nos permite describir el nivel de salud mental de los conductores de taxis y buses de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán. Se utilizara lo cuantitativo en el momento de realizar los diferentes análisis estadísticos a utilizarse que surgen en la aplicación de los instrumentos planificados.

3.2 UNIVERSO Y MUESTRA

3.2.1 universo

El universo es de 575 personas que pertenecen a las diferentes cooperativas de transporte público de taxis y buses de la ciudad de Tulcán durante el periodo de mayo –septiembre 2013.

Gráfico N° 4

Total de socios de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán

| TAXIS | UNIVERSO | BUSES | UNIVERSO |
|------------------------|----------|-----------------------|------------------------|
| ATAHUALPA | 240 | STEBARTH | 15 |
| PUPOS | 60 | 11 DE ABRIL | 20 |
| RÁPIDO NACIONAL | 220 | FRONTERA NORTE | 20 |
| Total | 520 | | 55 total 575 |

Fuente: Datos estadísticos de las cooperativas de taxis y buses de la ciudad de Tulcán
Elaborado por: Ángela Marcillo

3.2.2 Muestra

Según las Estadísticas existen 575 afiliados a las diferentes cooperativas de servicio público en la ciudad de Tulcán de taxis y de buses en el periodo de mayo –septiembre 2013 por lo que se realizó el siguiente cálculo muestral:

$$n = \frac{PQ \cdot N}{(N-1) \frac{E^2}{K^2} + PQ}$$

n = Tamaño de la muestra.

PQ = Varianza de la población, valor constante = 0.25

N = Población / Universo

(N-1) = Corrección geométrica, para muestras grandes >30

E = Margen de error estadísticamente aceptable: 0.05 = 5%

K = Coeficiente de corrección de error, valor constante = 2

$$n = \frac{(0,25).(575)}{(N-1)\frac{E^2}{K^2}+PQ}$$

$$575 \times 0,25 = 143,75$$

$$n = \frac{(0,25).(575)}{(575-1)*\frac{0,05^2}{2^2}+0,25}$$

$$n = \frac{(0,25).(575)}{(574)\frac{0,0025}{4}+0,25}$$

$$n = \frac{143,75}{(574)0,000625+0,25}$$

$$n = \frac{143,75}{0,60875}$$

$$N = 236,13$$

Total de la muestra = 236,13 = 236 porcentaje, 41,06%

Gráfico N° 5

Cuadro muestral o estratificado

| | BUSES | | | |
|--------------|-----------------|-------------|----------------|-----------|
| → | STEBARTH | 11 DE ABRIL | FRONTERA NORTE | |
| UNIVERS O | 15 | 20 | | 20 |
| MUESTR A | 6 | 8 | | 8 |
| | TAXIS | | | TOT AL |
| | RÁPIDO NACIONAL | ATAHUALPA | PUPOS | |
| UNIVERS O | 220 | 240 | 60 | 575 |
| MUESTR A | 90 | 99 | 25 | 236 |

Fuente: Datos estadísticos de las cooperativas de taxis y buses de la ciudad de Tulcán
Elaborado por: Ángela Marcillo

Después de aplicada la fórmula se determinó que la encuesta debía ser contestada por 136 personas de las diferentes cooperativas de servicio público de taxis y buses de la ciudad de Tulcán en el periodo de mayo- septiembre 2013 como se encuentra detallado en el cuadro anterior.

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS

3.3.1 Métodos

Para obtener la información bibliográfica Se utilizó el método analítico sintético y fichaje como guía de información para así poder obtener datos para realizar un análisis de resultados del instrumento de investigación aplicado.

Además se aplicó el método inductivo – deductivo, a las personas de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán en el periodo de mayo- septiembre 2013 para la interpretación de los datos producto de la tabulación de las encuestas.

3.3.2 técnicas

Las técnicas que se utilizó fueron. La encuesta y como instrumento un cuestionario el cual fue diseñado dependiendo de las variables de la investigación y nos permite evaluar el nivel de salud mental de las personas que hacen parte de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán; otra técnica es la observación directa ya que nos permite describir el problema, ayuda a lograr un contacto directo con los involucrados, para poder obtener una información más clara y precisa.

3.4. DISEÑO DEL INSTRUMENTO

Para la recolección de información de campo se diseñó un test en las cuales se ha tenido en cuenta las variables de la investigación, esta permitió diagnosticar la realidad respecto a cómo es el nivel de salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán y su influencia en accidentes de tránsito en el periodo de mayo- septiembre 2013.y la ficha de observación la cual nos permite observar el problema de una manera más clara.

3.5 PROCESAMIENTO DE DATOS

Para lograr el análisis e interpretación de datos de la encuesta se utilizó tablas de frecuencia las mismas que permitieron clasificar las respuestas, así también gráficos estadísticos que muestran comprensivamente los resultados de la investigación.

Finalmente se realizó una contrastación de la información de campo con la investigación bibliográfica a fin de obtener un plan de intervención, ejecutable y con resultados.

CAPÍTULO IV

4. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS INTERPRETACIÓN Y PLAN DE INTERVENCIÓN.

4.1. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS

Encuesta dirigida a los choferes de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán

Tabla N° 13

| | | |
|---------|----------|-------|
| N | Válidos | 236 |
| | Perdidos | 0 |
| Media | | 12.54 |
| Mediana | | 13.00 |
| Moda | | 14 |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Tabla N° 14

¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil?

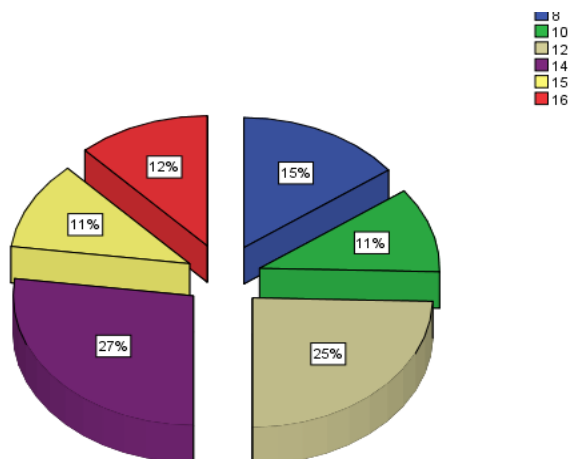
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| 8 | 35 | 14.8 | 14.8 | 14.8 |
| 10 | 25 | 10.6 | 10.6 | 25.4 |
| 12 | 58 | 24.6 | 24.6 | 50.0 |
| Válidos 14 | 64 | 27.1 | 27.1 | 77.1 |
| 15 | 26 | 11.0 | 11.0 | 88.1 |
| 16 | 28 | 11.9 | 11.9 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 6

¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

La mayoría de los conductores no mantienen un adecuado equilibrio emocional, ya que se exceden en su horario de trabajo, solo en un 15% de los conductores cumplen con las 8 horas de trabajo establecidas en el código de trabajo, y tienen una vida sociable evitando el estrés y cansancio, en su gran mayoría se exceden en su horario de trabajo factor que les impide mantener un adecuado equilibrio emocional.

Tabla N° 15

Usted considera que el trato que le brinda al usuario en su trabajo es

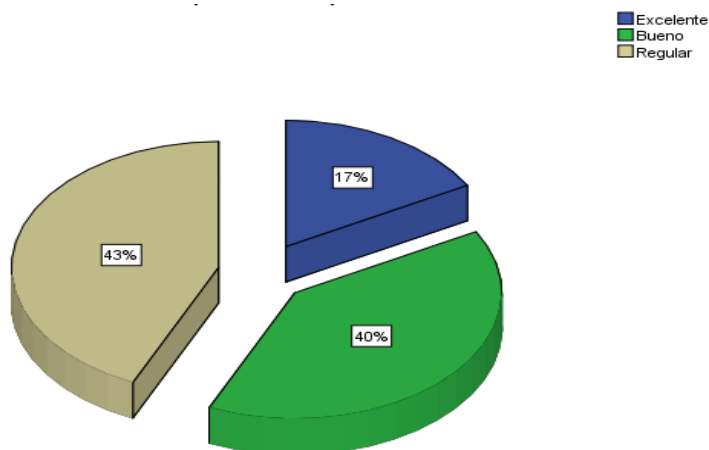
| Esca | Frecuen | Porcentaj | Porcentaje | Porcentaje |
|---------|-----------|-----------|------------|------------|
| | cia | e | válido | acumulado |
| Válidos | Excelente | 40 | 16.9 | 16.9 |
| | Bueno | 94 | 39.8 | 56.8 |
| | Regular | 102 | 43.2 | 100.0 |
| | Total | 236 | 100.0 | 100.0 |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 7

Usted considera que el trato que le brinda al usuario en su trabajo es



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Según la percepción de los choferes encuestados El trato al usuario es bueno a pesar de tener un exceso de trabajo, los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público han logrado mantener una adecuada relación interpersonal con el usuario; el índice de un trato regular es menor al 50%, hecho que se lo puede atribuir a consecuencias de una baja salud mental en los conductores que se presenta por factores de estrés, cansancio por no tener un horario de trabajo adecuado.

Tabla N° 16

¿Cómo considera usted que es la relación con sus compañeros de trabajo?

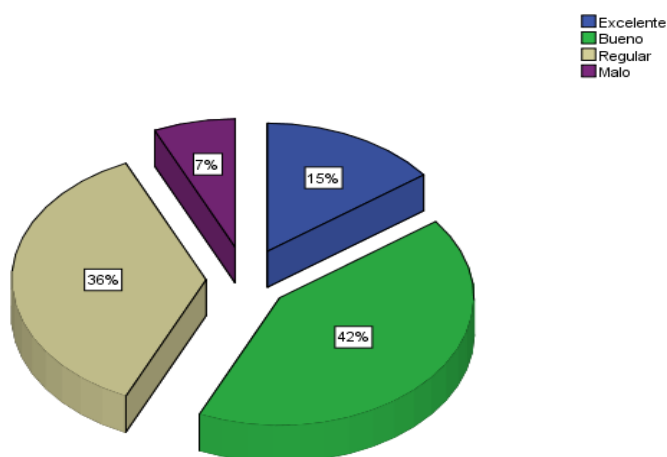
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Excelente | 35 | 14.8 | 14.8 | 14.8 |
| Bueno | 99 | 41.9 | 41.9 | 56.8 |
| Regular | 86 | 36.4 | 36.4 | 93.2 |
| Malo | 16 | 6.8 | 6.8 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 8

¿Cómo considera usted que es la relación con sus compañeros de trabajo?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANALISIS

Según los resultados obtenidos en esta pregunta la relación que existe entre los compañeros de trabajo es en 57% buena, ya que tienen una adecuada comunicación entre ellos, hecho que mejora su relación de trabajo; la minoría establecida en el rango de mala es de un 7%, hecho que puede atribuirse a muchas razones, entre ellas ser nuevo en la cooperativa o manejar una vida desordenada que no les permite integrarse a los demás.

Tabla N° 17

De los siguientes síntomas ¿Cuáles cree usted que son los que más sobresalen en su trabajo. ?

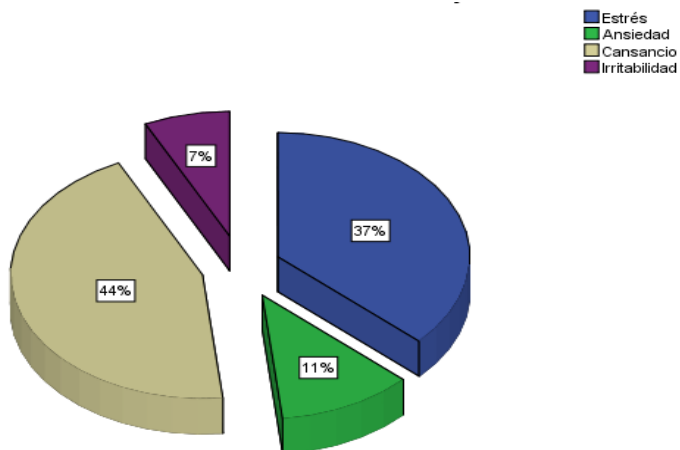
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Estrés | 87 | 36.9 | 36.9 | 36.9 |
| Ansiedad | 27 | 11.4 | 11.4 | 48.3 |
| Cansancio | 105 | 44.5 | 44.5 | 92.8 |
| Irritabilidad | 17 | 7.2 | 7.2 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 9

De los siguientes síntomas ¿Cuáles cree usted que son los que más sobresalen en su trabajo. ?



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

El cansancio y el estrés son los síntomas que más sobresalen de acuerdo a los conductores encuestados; en un porcentaje de (83%) la ansiedad e irritabilidad se manifiestan en un porcentaje bajo (18%), todos ellos son factores negativos que pueden producir cambios repentinos de humor evitando que el ser humano logre un adecuado equilibrio emocional en su vida.

Tabla N° 18

¿Cuántas horas diariamente de su tiempo usted comparte con su familia?

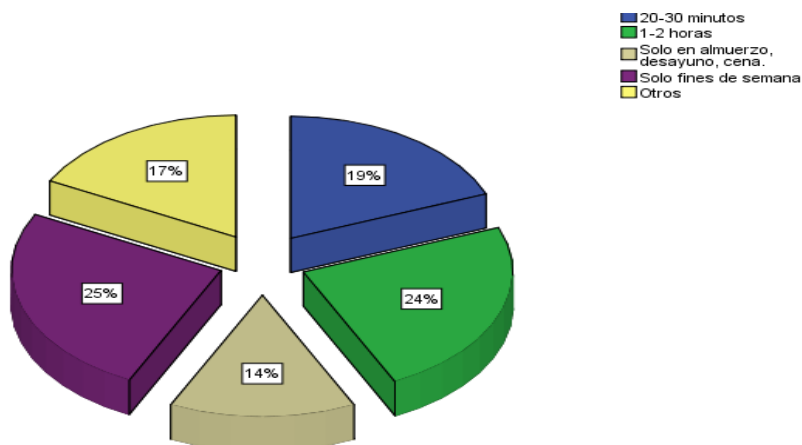
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--|------------|------------|-------------------|----------------------|
| 20-30 minutos | 45 | 19.1 | 19.1 | 19.1 |
| 1-2 horas | 56 | 23.7 | 23.7 | 42.8 |
| Válidos Solo en almuerzo, desayuno, cena. | 34 | 14.4 | 14.4 | 57.2 |
| Solo fines de semana | 60 | 25.4 | 25.4 | 82.6 |
| Otros | 41 | 17.4 | 17.4 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 10

¿Cuántas horas diariamente de su tiempo usted comparte con su familia?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Los fines de semana se han convertido en la mayoría de conductores encuestados en un (25%) en el único tiempo que le dedican a su familia de una manera idónea, de lo cual se deduce que la relación familiar es muy baja y no mantienen un ambiente de armonía, en el cual los distintos miembros pueden compartir y relacionarse de manera respetuosa y solidaria.

Tabla N° 19

¿Cuál es el nivel de conocimiento que usted tiene sobre las actuales leyes de tránsito?

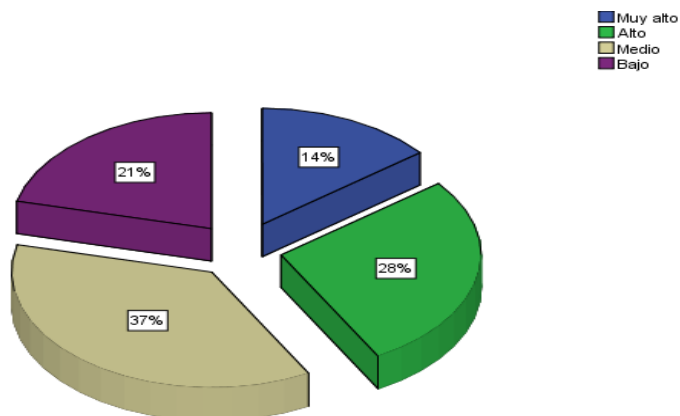
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Muy alto | 34 | 14.4 | 14.4 | 14.4 |
| Alto | 65 | 27.5 | 27.5 | 41.9 |
| Medio | 87 | 36.9 | 36.9 | 78.8 |
| Bajo | 50 | 21.2 | 21.2 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 11

¿Cuál es el nivel de conocimiento que usted tiene sobre las actuales leyes de tránsito?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

La moda establecida en esta pregunta nos indica que los conocimientos que poseen los encuestados se los puede catalogar en un 65% una categoría media –alta, llevándonos a motivar a los conductores a adquirir una nueva capacitación relacionada con las normas actuales de tránsito, ya que en un 27% de los conductores el conocimiento que tienen de las actuales leyes de tránsito es malo.

Tabla N° 20
Usted como conductor ¿Cuál cree es el factor que más ocasiona accidentes de tránsito?

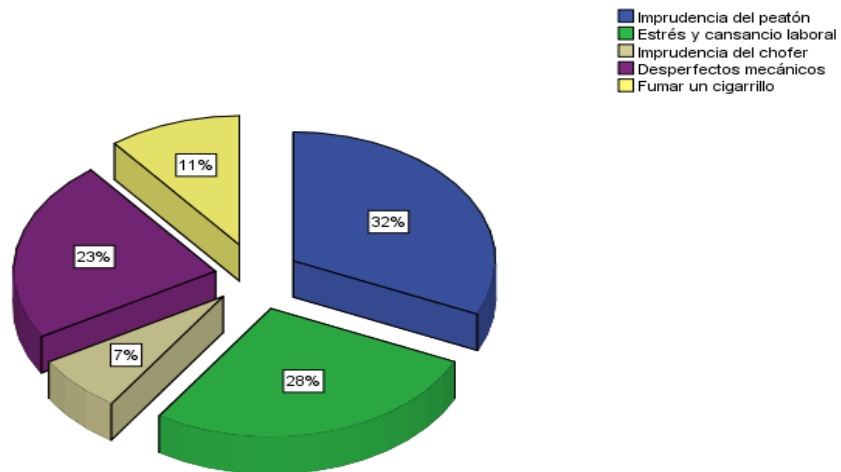
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-------------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Imprudencia del peatón | 75 | 31.8 | 31.8 | 31.8 |
| Estrés y cansancio laboral | 65 | 27.5 | 27.5 | 59.3 |
| Válidos Imprudencia del choferes | 17 | 7.2 | 7.2 | 66.5 |
| Desperfectos mecánicos | 54 | 22.9 | 22.9 | 89.4 |
| Fumar un cigarrillo | 25 | 10.6 | 10.6 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 12

Usted como conductor ¿Cuál cree es el factor que más ocasiona accidentes de tránsito?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Uno de los factores que se pueden visualizar en esta pregunta es la imprudencia de los peatones en un (32%) que a criterio de los encuestados mantienen un alto índice para que se ocasione un accidente de tránsito, hecho que asociado al estrés y cansancio laboral del conductor en un (28%) impide la reacción correcta en estos eventos que es evaluado al momento de realizarse las diferentes pruebas Psicosensométricas, las cuales ayudaran a disminuir el índice de accidentes de tránsito

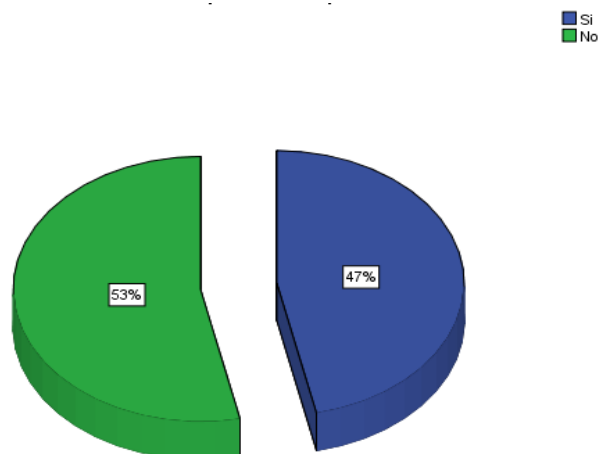
Tabla N° 21

Usted sabe ¿que son las pruebas Psicosensométricas?

| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 110 | 46.6 | 46.6 | 46.6 |
| Válidos No | 126 | 53.4 | 53.4 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 13**Usted sabe ¿que son las pruebas Psicosenométricas?**

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

El conocimiento asertivo de estas pruebas sobrepasa el 50% de encuestados, haciendo visible la necesidad de una concientización y responsabilidad hacia esta prueba obligatoria para obtener una licencia de conducir, siendo este un factor que ayuda a disminuir el índice de accidentes de tránsito, y estas pruebas ayuda para que el conductor sepa cómo debe conducir su auto, cumpliendo así con la velocidad indicada por la ley d tránsito y transporte.

Tabla N° 22
¿Hace qué tiempo se realizó usted las pruebas
Psicosensométricas?

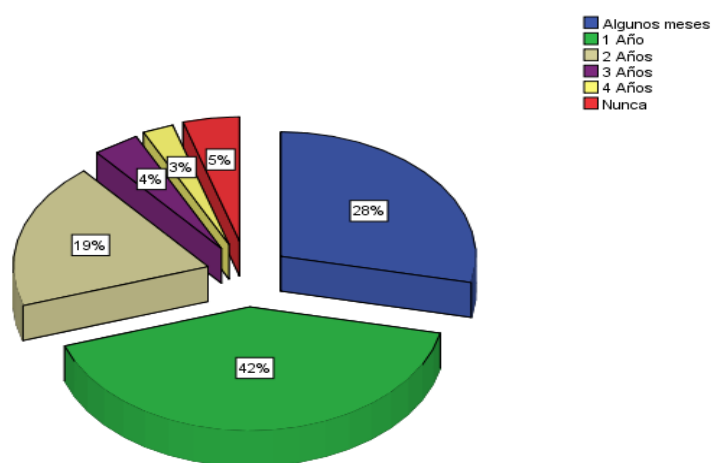
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Algunos meses | 67 | 28.4 | 28.4 | 28.4 |
| 1 Año | 98 | 41.5 | 41.5 | 69.9 |
| 2 Años | 45 | 19.1 | 19.1 | 89.0 |
| Válidos 3 Años | 9 | 3.8 | 3.8 | 92.8 |
| 4 Años | 6 | 2.5 | 2.5 | 95.3 |
| Nunca | 11 | 4.7 | 4.7 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 14

¿Hace qué tiempo se realizó usted las pruebas Psicosensométricas?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Un 70 % de encuestados se ubican entre un año y meses de haberse realizado las pruebas Psicosensométricas, demostrando que este ha obtenido o renovado recientemente su licencia, en un 30% se las han realizado hace más de un año en forma obligada porque es la única manera de obtener o renovar su licencia para poder trabajar, lo hacen sin conciencia alguna de la importancia que tiene la misma.

Tabla N° 23
Cada cuánto tiempo usted se realiza un chequeo médico

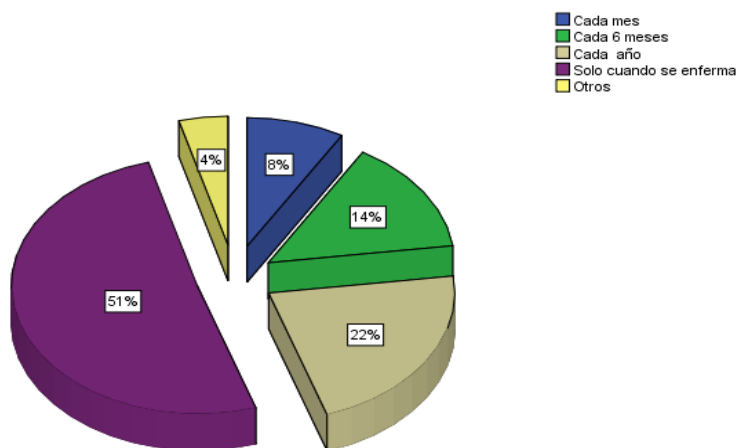
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Cada mes | 20 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| Cada 6 meses | 34 | 14.4 | 14.4 | 22.9 |
| Cada año | 52 | 22.0 | 22.0 | 44.9 |
| Válidos Solo cuando se enferma | 120 | 50.8 | 50.8 | 95.8 |
| Otros | 10 | 4.2 | 4.2 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 15

Cada cuánto tiempo usted se realiza un chequeo médico



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En un 51% de los choferes se han realizado un chequeo médico solo cuando se enferma, denotando irresponsabilidad del conductor; además un grupo de conductores 7% son obligados a realizarse por cumplir con el requisito para obtener su licencia de conducir. El realizarse un chequeo médico es de vital importancia para tener una vida sana, sin complicaciones y así poder brindar un adecuado servicio al usuario con seguridad y sin dificultades.

Tabla N° 24

Usted padece de algún defecto o enfermedad

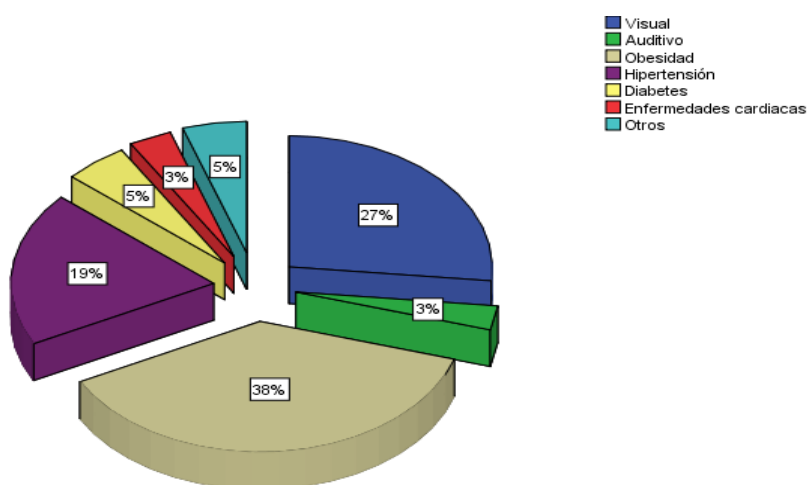
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Visual | 63 | 26.7 | 26.7 | 26.7 |
| Auditivo | 7 | 3.0 | 3.0 | 29.7 |
| Obesidad | 89 | 37.7 | 37.7 | 67.4 |
| Hipertensión | 45 | 19.1 | 19.1 | 86.4 |
| Válidos Diabetes | 12 | 5.1 | 5.1 | 91.5 |
| Enfermedades cardiacas | 8 | 3.4 | 3.4 | 94.9 |
| Otros | 12 | 5.1 | 5.1 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 16

Usted padece de algún defecto o enfermedad



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Los desórdenes alimenticios, la inactividad física por el exceso de trabajo han ocasionado que muchos de los encuestados sufran de obesidad (38%), la falta de hacer ejercicio y el llevar una alimentación desordenada han causado en un 24% de los conductores enfermedades como hipertensión, diabetes y Se puede notar que en un 27 % de los conductores la presencia de personas con un padecimiento visual los cuales utilizan lentes. Por todo esto es importante que los conductores se realicen los chequeos médicos para evitar complicaciones en su trabajo.

Análisis e interpretación del test dirigido a los choferes de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán

Tabla N° 25

SEXO

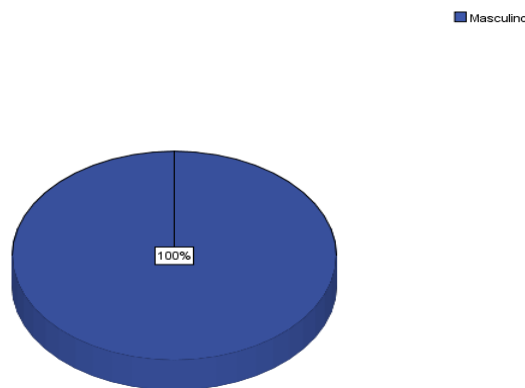
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos Masculino | 236 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 17

SEXO



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

La muestra encuestada nos indica que 100% es de sexo masculino, demostrando una falta de equidad de género para cumplir con este trabajo.

Tabla N° 26

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 20-30 km/h

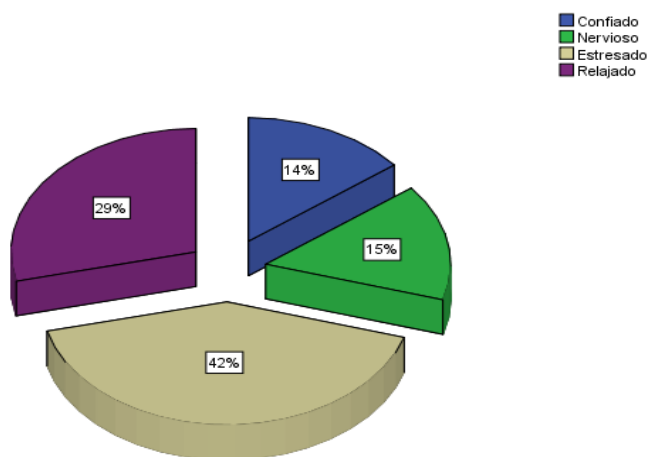
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 34 | 14.4 | 14.4 | 14.4 |
| Nervioso | 36 | 15.3 | 15.3 | 29.7 |
| Válidos Estresados | 98 | 41.5 | 41.5 | 71.2 |
| Relajado | 68 | 28.8 | 28.8 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 18

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 20-30 km/h



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS:

El indicador de velocidad preguntado (30-40 km/h) produce en más del 50% de los conductores síntomas de estrés y nerviosismo lo cual afecta el nivel de equilibrio emocional, en muy pocas personas (43%) se sienten confiados y relajados, esto hace pesar que las leyes de tránsito no son respetadas por los conductores lo cual puede ser un causa para que se produzca un accidente de tránsito.

Tabla N° 27

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 1.1 40-50 km/h

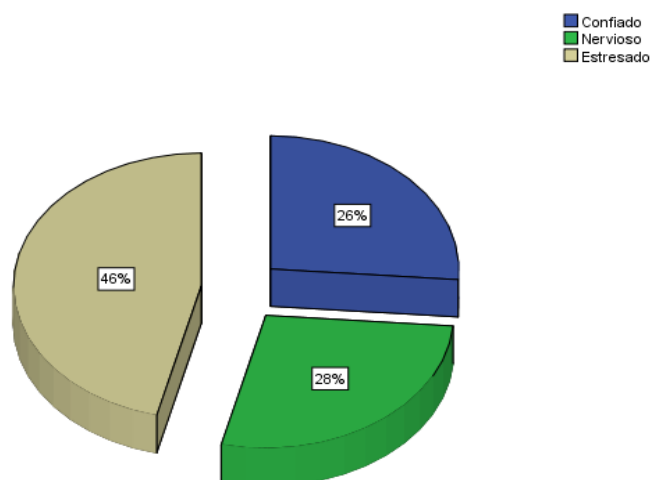
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 62 | 26.3 | 26.3 | 26.3 |
| Válidos Nervioso | 65 | 27.5 | 27.5 | 53.8 |
| Estresado | 109 | 46.2 | 46.2 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta 2013

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 19

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 1.1 40-50 km/h



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En el indicador de velocidad de (40-50 km/h) 73,7% de los conductores se sienten estresados y nervioso y en un 26.3% que es una mínima cantidad se sienten confiados el cual nos indica que los conductores son irresponsables, por conducir a altas velocidades sin importarles que la velocidad es un factor que tiene una importancia relevante para que se produzca un accidente de tránsito.

Tabla N° 28

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 60-70 km/h

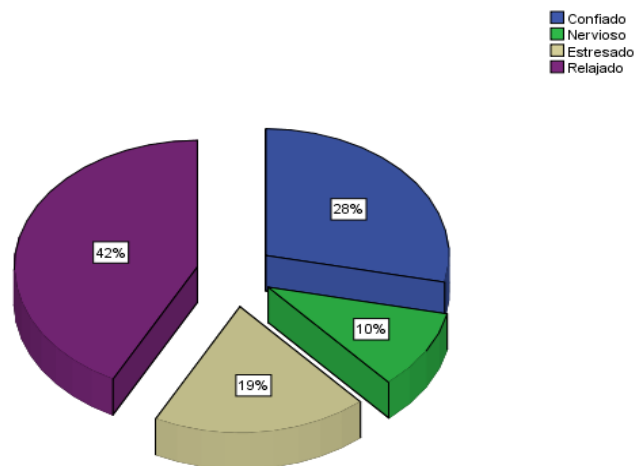
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 67 | 28.4 | 28.4 | 28.4 |
| Nervioso | 24 | 10.2 | 10.2 | 38.6 |
| Estresado | 45 | 19.1 | 19.1 | 57.6 |
| Relajado | 100 | 42.4 | 42.4 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 20

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 60-70 km/h



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En el rango de velocidad de (60-70 km/h) un 21% de los conductores se sienten estresados y nerviosos, en un 70.8% se sienten relajados y confiados al conducir a este exceso de velocidad lo cual nos indica que no hay un respeto por las leyes de tránsito y el exceso de velocidad puede hacer que el índice de accidentes aumente y que el conductor no mantenga un adecuado equilibrio emocional y no logra brindar un servicio adecuado al cliente.

Tabla N° 29

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 80-90 km/h

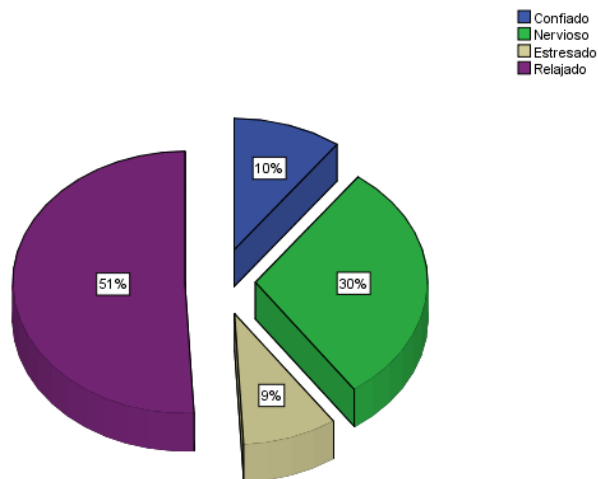
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 24 | 10.2 | 10.2 | 10.2 |
| Nervioso | 71 | 30.1 | 30.1 | 40.3 |
| Estresado | 21 | 8.9 | 8.9 | 49.2 |
| Relajado | 120 | 50.8 | 50.8 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 21

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 80-90 km/h



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

Según el rango de velocidad (80-90 km/h) en un 61% de los conductores se sienten relajados y confiados al conducir en exceso de velocidad, como conductores de transporte público tienen la responsabilidad de cumplir con las leyes de tránsito porque en su auto llevan pasajeros y al conducir a altas velocidades pueden ocasionar accidentes y acabar con la vida de seres inocentes, en un 39% de los conductores se sienten estresados y nerviosos al conducir a altas velocidades, por esta manera no logran mantener un equilibrio emocional en su vida.

Tabla N° 30

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 90-100 km/h

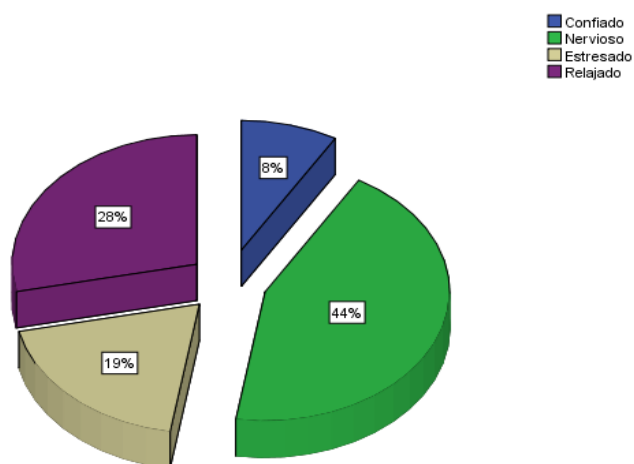
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 20 | 8.5 | 8.5 | 8.5 |
| Nervioso | 104 | 44.1 | 44.1 | 52.5 |
| Estresado | 45 | 19.1 | 19.1 | 71.6 |
| Relajado | 67 | 28.4 | 28.4 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 22

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 90-100 km/h



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En un 63% de los conductores se sienten nerviosos y estresados al conducir a altas velocidades por lo que no respetan el parámetro establecido por la ley de tránsito y en un 37% de los conductores se sienten relajados y confiados al conducir a altas velocidades la irresponsabilidad de estos conductores pueden ocasionar accidentes de tránsito.

Tabla N° 31

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 100-120 km/h

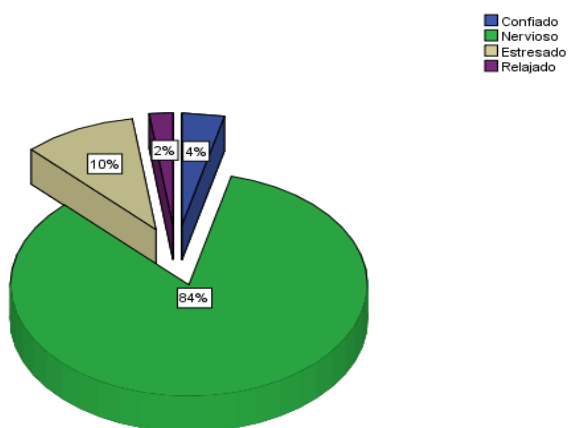
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Confiado | 9 | 3.8 | 3.8 | 3.8 |
| Nervioso | 198 | 83.9 | 83.9 | 87.7 |
| Estresado | 24 | 10.2 | 10.2 | 97.9 |
| Relajado | 5 | 2.1 | 2.1 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 23

¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano? 100-120 km/h



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En el rango de (100-120km/h) 94% de los conductores se sienten nerviosos y estresados al conducir a esta velocidad factor que puede ocasionar un accidente de tránsito, no permitiéndole al conductor brinde un servicio adecuado al usuario, los conductores saben que si conducen a altas velocidades están incumpliendo con la ley de tránsito y transporte en Ecuador y en una mínima cantidad (6%) respetan el reglamento de ley de tránsito y transporte y transitan a los pasajeros con seguridad y confianza evitando accidentes en la vía.

Tabla N° 32

¿Cuál es su actitud al utilizar el cinturón de seguridad durante el transcurso de su trabajo?

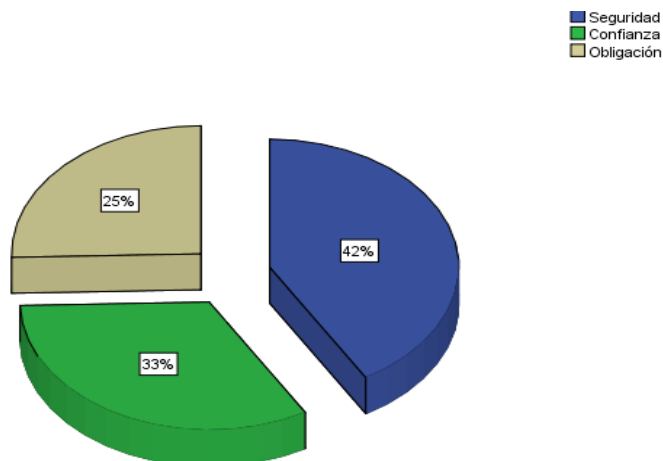
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | Seguridad | 98 | 41.5 | 41.5 |
| | Confianza | 78 | 33.1 | 74.6 |
| | Obligación | 60 | 25.4 | 100.0 |
| | Total | 236 | 100.0 | 100.0 |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 24

¿Cuál es su actitud al utilizar el cinturón de seguridad durante el transcurso de su trabajo?



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En un 75% de los conductores se sienten seguros y confiados al utilizar el cinturón de seguridad ya que pueden disminuir el riesgo de muerte a las personas que ocupan los asientos delanteros del auto en caso de un accidente. Un porcentaje mínimo (25%) se sienten obligados a usarlo porque es un requisito estipulado en la ley de tránsito por no hacerse acreedor a una multa.

Tabla N° 33

Si usted está cansado y tiene sueño mientras conduce ¿Cuál de las siguientes acciones cree es la más adecuada?

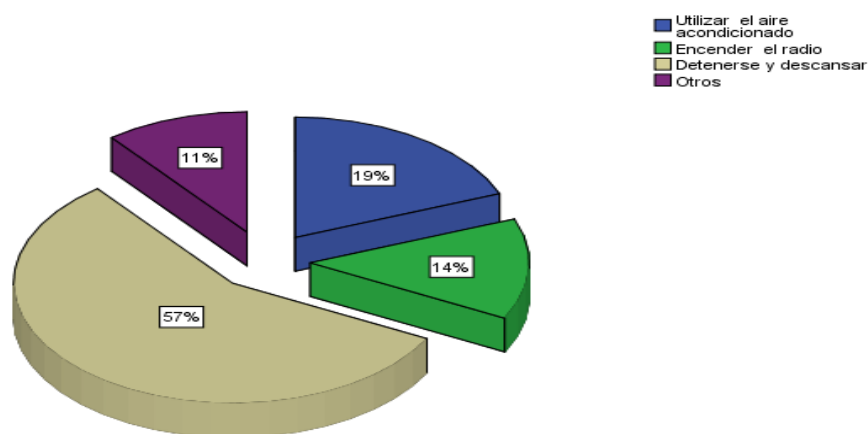
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Utilizar el aire acondicionado | 45 | 19.1 | 19.1 | 19.1 |
| Encender el radio | 32 | 13.6 | 13.6 | 32.6 |
| Detenerse y descansar | 134 | 56.8 | 56.8 | 89.4 |
| Otros | 25 | 10.6 | 10.6 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 25

Si usted está cansado y tiene sueño mientras conduce ¿Cuál de las siguientes acciones cree es la más adecuada?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

El detenerse y descansar es la acción más adecuada para evitar accidentes, lo cual es concebido por un 57% de los conductores encuestados, determinando una gran responsabilidad y asertividad ante el sueño ocasionado por múltiples factores entre ellas el exceso de trabajo ya que los conductores no son organizados y se orientan a horario de trabajo adecuado y en una minoría (33%) de los conductores son irresponsables al momento de no cuidar su vida ya que buscan de un distractor para controlar el sueño como prender el radio o el aire acondicionado y este puede ser un factor que ocasione accidente de tránsito.

Tabla N° 34

¿Qué actitudes maneja con mayor frecuencia al momento de conducir su auto?

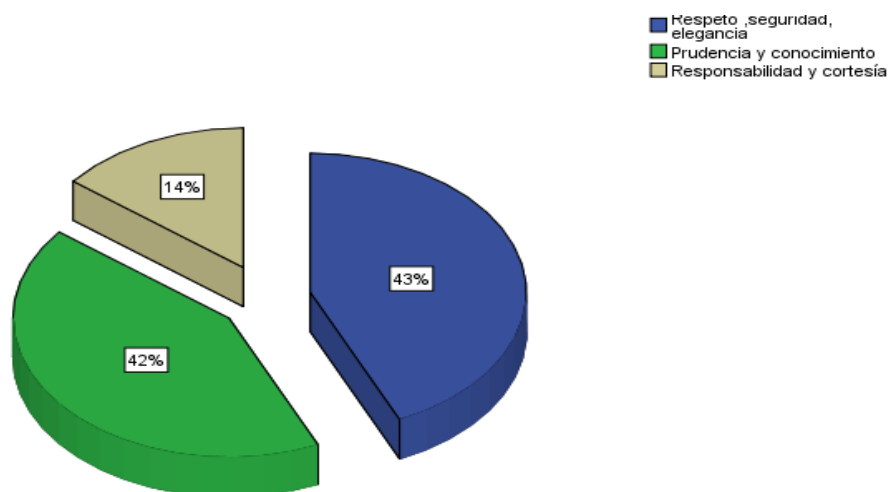
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Respeto, seguridad, elegancia | 102 | 43.2 | 43.2 | 43.2 |
| Válidos Prudencia y conocimiento | 100 | 42.4 | 42.4 | 85.6 |
| Responsabilidad y cortesía | 34 | 14.4 | 14.4 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 26

¿Qué actitudes maneja con mayor frecuencia al momento de conducir su auto?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

En un 86% de los conductores llevan un adecuado equilibrio emocional al momento de conducir su auto ya que lo hacen con seguridad, respeto, prudencia y conocimiento de las diferentes normas de tránsito y transporte en un 14% lo hacen con responsabilidad y cortesía lo cual indica que todos los conductores realizan un trabajo con una actitud positiva y con valores que se denotan al momento de brindar el servicio al usuario.

Tabla N° 35

Según su experiencia laboral ¿cuál cree usted es el factor que más accidentes de tránsito puede ocasionar?

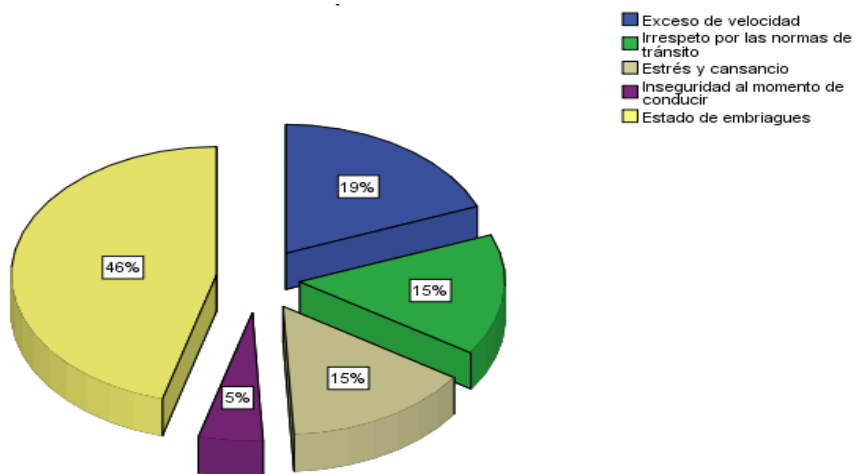
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Exceso de velocidad | 45 | 19.1 | 19.1 | 19.1 |
| Irrespeto por las normas de tránsito | 36 | 15.3 | 15.3 | 34.3 |
| Estrés y cansancio | 35 | 14.8 | 14.8 | 49.2 |
| Inseguridad al momento de conducir | 12 | 5.1 | 5.1 | 54.2 |
| Estado de embriagues | 108 | 45.8 | 45.8 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 27

Según su experiencia laboral ¿cuál cree usted es el factor que más accidentes de tránsito puede ocasionar?



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

El estado de embriaguez en un 46% según los conductores es el factor que más sobresale para aumentar el índice de accidentes de tránsito, este estado se asocia con otros factores en un 54% como el exceso de velocidad, cansancio y estrés lo que determina una cadena negativa e imprudencia al momento de conducir, sin permitirle al conductor a mantener una vida sana tanto física como emocional.

Tabla N° 36

¿Qué comportamiento debe tomar el conductor con los pasajeros al momento de brindar su servicio?

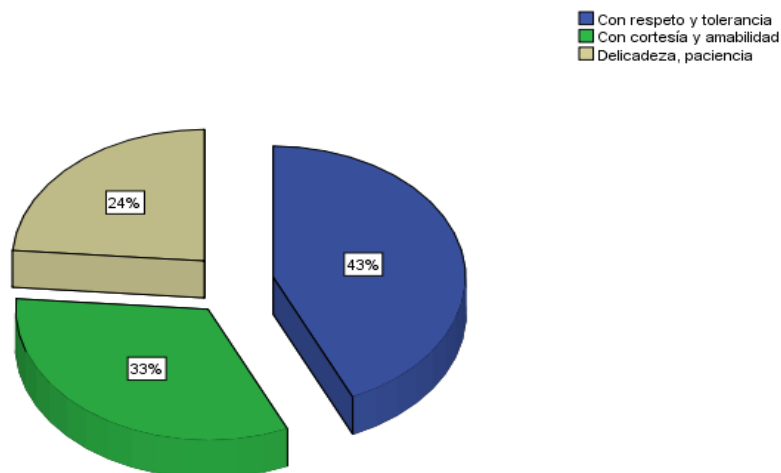
| Escala | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Con respeto y tolerancia | 102 | 43.2 | 43.2 | 43.2 |
| Válidos Con cortesía y amabilidad | 78 | 33.1 | 33.1 | 76.3 |
| Delicadeza, paciencia | 56 | 23.7 | 23.7 | 100.0 |
| Total | 236 | 100.0 | 100.0 | |

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Ángela Marcillo

Gráfico N° 28

¿Qué comportamiento debe tomar el conductor con los pasajeros al momento de brindar su servicio?



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Ángela Marcillo

ANÁLISIS

El respeto y la tolerancia son valores que más sobresalen en un porcentaje de 43% al momento de brindar un servicio al usuario en los conductores de las diferentes cooperativas, lo cual indica que el trato al pasajero se lo hace con una actitud positiva y siendo conscientes de que el trato de los conductores es importante para tener una buena clientela que los prefiera al momento de brindar un servicio.

4.2 INTERPRETACIÓN DE DATOS

Después de realizada la encuesta y test para identificar el nivel de salud mental de los choferes de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán en el periodo de mayo – septiembre 2013 y contrastando la información con los datos obtenidos de la investigación bibliográfica se puede llegar a determinar que los choferes de las diferentes cooperativas en su gran mayoría son de sexo masculino y se denota que no tienen un adecuado nivel de salud mental ya que no existe un adecuado equilibrio emocional , porque existe un exceso en cuanto a su horario de trabajo, factor que se asocia con la velocidad en la que ellos conducen por la cual se sienten estresados, cansados y no pueden dedicarle el tiempo suficiente a su familia, no existe una comunicación adecuada, con el medio que los rodea, porque su único centro de atención es su taxi y su trabajo por todo esto no pueden hacer buenas relaciones interpersonales, todo esto dificulta su trabajo y no les ayuda a tener un buen nivel de salud mental.

El trabajo de los conductores a pesar de no ser un trabajo tan rígido que requiera de grandes esfuerzos del conductor el hecho de que se exceda en su trabajo y que le guste conducir a grandes velocidades, afecta su equilibrio emocional ya que se sienten cansados, estresados y en muchas ocasiones están irritables y con mucha ansiedad, y en algunas ocasiones sientan sueño durante su trabajo, lo cual dificulta que el chofer brinde un adecuado servicio a los pasajeros, los conductores no optan por detenerse y descansar ellos usan otros factores como prender el radio, el aire acondicionado, para

combatir el sueño y así poder continuar con su trabajo y así no mantienen un adecuado equilibrio emocional, todo ser humano es capaz de amar, trabajar y hacer uso de su tiempo libre, siempre que no se exceda en su trabajo.

En la mayoría de los conductores la única prioridad que tienen es su trabajo, por lo cual olvidan a su familia o les dedican únicamente tiempo los fines de semana, en desayuno, almuerzo, cena, o de 1 -2 horas, todo esto dificulta una adecuada comunicación. El tener una adecuada comunicación en la familia, es crucial para el proceso de construcción de los valores, sobre todo porque es en el propio hogar, donde los hijos aprenden del ejemplo de sus padres para interiorizar dichos valores. De este modo, la familia podrá tener una verdadera cohesión y estabilidad emocional. Todo esto afecta la salud de cada ser humano porque no logra interaccionar con los demás de una manera positiva, no es capaz de mantener relaciones interpersonales satisfactorias y afectivas.

Otra parte de la investigación es como la salud mental interfiere en los accidentes de tránsito que ocurren en la ciudad de Tulcán; es necesario identificar el nivel de conocimiento que cada chofer tiene sobre las actuales leyes de tránsito y según la encuesta en un 37% de los choferes tienen un conocimiento medio, asociado a el temperamento que cada conductor tiene al momento de conducir su auto a diferentes velocidades; lo cual puede ser un factor para que el índice de accidentes de tránsito crezca. Se logra identificar que en las cooperativas existe un déficit de capacitaciones a los choferes de las actuales leyes de tránsito para que ellos estén actualizados y así tengan un nivel de conocimiento adecuado y evitar accidentes.

Muchos países están implementando las pruebas Psicosensométricas Ecuador es un país que para dar una licencia de conducir realiza esta prueba, con la finalidad de detectar las limitaciones de los conductores en los aspectos físico, sensorial y psicológico, y demostrar cuáles eran las fallas que a cada individuo lo hacían propenso a participar en accidentes de tránsito, tales como: la pérdida de visión, de audición y concentración.

Los conductores no conocen que son estas pruebas y para qué sirven, pero a pesar de esto se las realizan ya que son un requisito importante para poder trabajar como taxistas. E ahí la importancia de capacitaciones sobre las diferentes pruebas para poder sacar la licencia de conducir las cuales le ayudan a los conductores a tener un conocimiento de lo que les van a realizar y porque se lo realizan.

En Chile y Perú son países que han implementado estas pruebas pero a diferencia de Ecuador estos países cuentan con instrumentos y maquinaria preparada para realizarle al conductor todos estos exámenes brindando la información adecuada del porque y para que de cada uno de los exámenes realizados.

Por otra parte se puede ver que los choferes se ha realizado un chequeo médico solo cuando se enferma lo cual nos demuestra que el ser humano no cuida su salud ya que por lo menos cada seis meses se debe de realizar un chequeo médico y conocer cómo se encuentra su salud, ya que la obesidad, hipertensión, problemas de visión, son padecimientos que necesitan de un constante control médico para así

evitar complicaciones, esto puede ser también un factor que llegue ocasionar accidentes de tránsito.

El chequeo médico es la forma de identificar esos factores de riesgo que pueden ser modificables y que, en muchos casos son la consecuencia de malos estilos de vida. Otros son hereditarios. La importancia del chequeo médico es la prevención y la inversión en salud, lo cual permitirá una mejor calidad de vida. Y le ayuda a tener un adecuado nivel de salud mental a ser responsable de nuestros actos y actuar de una manera correcta para así tener un adecuado equilibrio. Al momento de preguntarles a los conductores cual es el factor que más ocasiona accidentes de tránsito ellos responden que el estado de embriaguez junto con las altas velocidades, porque los conductores irresponsables no valoran su vida no la de los usuarios.

La cortesía, respeto, tolerancia son los valores que más sobresalen en los conductores al momento de brindar un servicio al usuario pero también existe el conductor estresado, aburrido lo cual le dificulta brindar un servicio adecuado al usuario. En los países latinoamericanos estos valores son muy escasos ya que los conductores trabajan con inseguridad por tanta corrupción

Estos resultados evidencian la falta de capacitaciones y charlas que ayuden al ser humano a tener un adecuado conocimiento sobre las actuales leyes de tránsito también se debe de realizar técnicas de relajación que le ayuden a tener un adecuado equilibrio emocional en su vida logrando así brindar un servicio con calidez y calidad al usuario.

Colombia es un país que a pesar de haber implementado nuevas leyes de tránsito y transporte el índice de accidentes de tránsito cada vez es más alto, la imprudencia del peatón, del conductor y el mal estado de las carreteras, las señalizaciones de tránsito y transporte hace que los conductores, se estresen con facilidad y no brinden un servicio adecuado al usuario, Ecuador es un país que a diferencia de Colombia cuenta con excelentes carreteras, buenas señalizaciones de tránsito pero a pesar de todo esto existe un índice alto de accidentes de tránsito por las altas velocidades que los conductores utilizan y por el exceso de trabajo.

4.3. PLAN DE INTERVENCIÓN

4.3.1 Introducción

Los conductores de las diferentes cooperativas de Tulcán no llevan un adecuado equilibrio en su vida lo cual afecta su trabajo e imagen ante el pasajero, e influye para aumentar el índice de accidentes de tránsito.

La importancia de que los conductores sean tolerantes mantengan un horario adecuado de trabajo ayuda a disminuir el estrés, cansancio evitando enfermedades tanto físicas como emocionales en el ser humano, poco a poco, se fue gestando la motivación por entender los aspectos psicológicos positivos que intervienen en la forma que cada persona tiene de estar y de afrontar la vida.

Después de haber realizado dicha investigación se logra identificar la escasa capacitación a los choferes que no permite llegar a un nivel adecuado de salud mental para elaborar este trabajo me he basado en las diferentes teorías y conceptos que existen sobre a salud mental, que tiene una historia tan prolongada como el propio ser humano ya que muchas de las personas al escuchar tan solo la palabra salud mental piensan en una forma psiquiátrica únicamente, sin conocer que la salud mental tiene muchos aspectos importantes como son físicos, psicológicos, sociales de forma interrelacionada. La salud mental no es algo estático y definitivo sino es un estado cambiante que ayuda al ser humano a crecer como persona y a tener adecuadas relaciones mediante una adecuada comunicación.

La salud mental implica la capacidad de un individuo para establecer relaciones con otros de igual manera ser capaz de ser n sr humano cambiante en sus actitudes negativas y ser responsable en su trabajo logrando desarrollar su personalidad de modo que le permita tener un adecuado equilibrio en su vida.

En la ciudad de Tulcán provincia del Carchi existen 575 socios de las diferentes cooperativas de transporte publico 3 son de taxis entre los que se encuentran los pupos, rápido nacional, Atahualpa, y la de buses en la cual se encuentran estebar, 11 de abril, frontera norte, las cuales están debidamente registradas y cuentan con el permiso necesario para transitar en las diferentes calles de la ciudad de Tulcán, y brindan un servicio a toda la comunidad todo esto se evidencia mediante datos obtenidos por los diferentes gerentes de las diferentes cooperativas de este periodo. Se ha tomado un 41% de los choferes para realizar las diferentes encuestas y asi poder identificar el nivel de salud mental y su influencia en la prevención de accidentes de tránsito

ya que en un 37% de los conductores casi no conocen las actuales leyes de tránsito y en un 53% no conocen la importancia ni lo que significa las pruebas Psicosenométricas lo cual puede repercutir en aumentar el índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Tulcán.

Todo esto me motivo a realizar esta investigación y según los resultados obtenidos se hace necesario capacitar a los choferes y enseñar diferentes maneras de relajación para así mantener un adecuado nivel de salud mental reduciendo así el estrés y cansancio en los socios que conforman las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán y de esta manera se reduce el índice de los accidentes de tránsito dando a los ciudadanos una mayor tranquilidad y seguridad al momento de requerir los servicios de un taxi o un bus que transitan en la ciudad de Tulcán.

4.3.2 Objetivos

4.3.2.1 Objetivo General

- ✓ Elaborar un plan de intervención estratégico para contribuir a capacitar a todos los socios de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán durante el periodo de mayo a septiembre 2013 para mejorar su nivel de salud mental y reducir así el índice de accidentes de tránsito.

4.3.2.1 Objetivos Específicos

- ✓ Promover la participación de la junta de los gerentes de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán durante el periodo de mayo a septiembre 2013 para que exista una capacitación continua a los socios de dichas cooperativas sobre técnicas de relajación y las actuales leyes de tránsito

- ✓ Establecer un ciclo de charlas a cada una de las cooperativas que ayuden a conocer que es la salud mental y como mantener un nivel adecuado equilibrio en su vida en la prevención de accidentes de tránsito

- ✓ Diseñar un medio educativo e ilustrativo donde se encuentran técnicas de relajación para los choferes.

4.3.2.2. Plan de intervención

Datos informativos:

Instituciones objeto de estudio: cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán

| Cooperativa de taxis | Número de participantes | Lugar donde se realizó el plan de intervención | Cooperativa de buses | Número de participantes | Lugar donde se realizó el plan de intervención |
|-----------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|--------------------------------|---|
| Rápido Nacional | 25 | Salón de sesiones de la cooperativa ubicado en el 3 piso de la sede de la misma ubicada por el parque central | Frontera Norte | 5 | Salón de sesiones de la cooperativa Frontera Norte |
| Atahualpa | 60 | Salón de eventos de la cooperativa ubicado en la sede de la misma | 11 de Abril | 6 | Salón de sesiones de la cooperativa 11 de abril |
| Los Pupos | 25 | Salón de sesión de la cooperativa ubicada por el terminal de Tulcán | Estebar Ltda. | 5 | Salón de sesiones de la cooperativa Estebar Ltda. |

Planificación de actividades

| ESTRATEGIA | ACTIVIDADES | META | TIEMPO | RESPONSABLE |
|--|---|---|-----------------------------------|------------------------|
| <p>- Solicitar a través a un documento una cita con los gerentes de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán</p> | <p>- dar a conocer a los gerentes el motivo de mi visita</p> <p>- indicar, concientizar a los gerentes de la cooperativas de la importancia de que todos los socios sean capacitados y que en cada sesión se les dé una motivación para que mantengan así un adecuado equilibrio emocional sobre técnicas</p> | <p>Cumplir con todo lo planificado, en el tiempo estipulado esperando la colaboración de los gerentes de cada cooperativa</p> | <p>3 meses (junio-agosto)</p> | <p>Ángela Marcillo</p> |
| <p>- Solicitar la colaboración</p> | <p>- con la colaboración de la</p> | <p>Cumplir en un 50%</p> | <p>6 meses por</p> | <p>Ángela marcillo</p> |

| | | | | |
|--|---|--------------------------------------|---|-----------------|
| de especialistas en el tema en salud mental la Universidad Politécnica Estatal del Carchi psicóloga. | psicóloga establecer temas importantes para dar un ciclo de charlas a los conductores -realizar ejercicios de relajación a los conductores de las diferentes cooperativas | lo planificado | motivo de existir 6 cooperativas y un universo tan amplio | |
| - Establecer un ciclo de charlas a cada una de las cooperativas que ayuden a conocer que es la salud mental y como mantener un nivel adecuado equilibrio en su vida. | -Convocar a los choferes de las cooperativas a recibir las charlas sobre técnicas de relajación para así evitar el estrés. -Utilizar Medios de Comunicación y estrategias interesantes para obtener mayor concurrencia | En un 60% cumplir con lo planificado | 3 meses | Ángela Marcillo |
| -Diseñar un medio | -Escoger el contenido más | 100% de lo | 2 meses | Ángela Marcillo |

| | | | | |
|--|--|---|--------------|------------------------|
| <p>educativo e ilustrativo donde se encuentran técnicas de relajación para los choferes.</p> | <p>importante de la investigación con la finalidad de editarlo y reproducirlo para todos los socios de la cooperativa -Diseñar un folleto para cada uno de los choferes en donde se encuentre plasmado técnicas de relajación para que así puedan ponerlas en practica</p> | <p>planificado cumplir con toda la muestra.</p> | | |
| <p>Solicitar una cita con los gerentes</p> | <p>-Agradecer a los diferentes conductores y gerentes de cada cooperativa por la atención y colaboración brindada</p> | <p>100% cumplir todo lo planteado</p> | <p>1 mes</p> | <p>Ángela marcillo</p> |



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD

ESCUELA DE ENFERMERÍA

PLAN DE CHARLA

TEMA: salud mental y prevención de accidentes

GRUPO AL QUE VA DIRIGIDO: los choferes profesionales de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán

RESPONSABLE: Ángela Yanire Marcillo Reina

LUGAR: salón auditorio de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán

TIEMPO DE DURACIÓN: 30 MIN

AUXILIAR DE ENSEÑANZA: Pancarta

TÉCNICA DE ENSEÑANZA: Expositiva

OBJETIVO GENERAL: capacitar a los choferes profesionales de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán sobre la importancia de cómo llevar una salud mental positiva y así evitar accidentes de tránsito.

| Objetivos | Contenido | Tiempo | Experiencia de Aprendizaje |
|--|---|--------|---|
| <p>Crear un ambiente de confianza con los choferes de las diferentes cooperativas de transporte público.</p> | <p>El otro día, en Nueva York, cogí un taxi con un amigo. Cuando nos bajamos, mi amigo le dijo al taxista:</p> <p>—Le agradezco el viaje. Es usted un conductor estupendo.</p> <p>Durante un segundo, el hombre se quedó atónito. Después reaccionó:</p> <p>—Oiga, ¿me está tomando el pelo o qué? —Nada de eso, amigo mío, no tengo intención de molestarlo. Admiro la tranquilidad con que se mueve en medio de semejante tránsito.</p> <p>—Ah —farfulló el conductor, y siguió su recorrido.</p> <p>— ¿A qué venía eso? —pregunté.</p> <p>—Estoy tratando de restaurar el amor en Nueva York —me respondió mi amigo—. Creo que es lo único capaz de recuperar la ciudad.</p> <p>— ¿Cómo es posible que un solo hombre salve Nueva York? — No es cuestión de un solo hombre. Creo que a ese taxista le he cambiado el día. Suponte que haga veinte viajes. Pues será amable con esos veinte pasajeros porque alguien fue amable</p> | 3 min. | <p>Los choferes comparten comentarios sobre la lectura y así se crea un ambiente de confianza</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>con él. Ellos, a su vez, serán más cordiales con sus empleados, servidores o colaboradores, e incluso con sus respectivas familias. En última instancia, la buena disposición podría extenderse a un millar de personas por lo menos. No está mal, ¿no te parece? —Pero tú confías en que ese taxista transmita tu buena disposición a los demás.</p> <p>—No estoy confiando en nada —respondió mi amigo—. Me doy cuenta de que el sistema no es totalmente seguro. Hoy puedo encontrarme con diez personas muy diferentes, si de entre esos diez puedo hacer felices a tres, finalmente podré influir en forma indirecta sobre las actitudes de tres mil más.</p> <p>—Teóricamente suena bien —admití—, pero no estoy seguro de que en la práctica funcione.</p> <p>—Si no funciona no se pierde nada. No perdí ni un minuto en decirle a ese hombre que estaba haciendo muy bien su trabajo. Ni le di una propina mayor ni una más pequeña. Y si mis palabras cayeron en oídos sordos, ¿qué importa? Mañana habrá algún otro taxista a quien pueda tratar de hacer feliz.</p> <p>—Oye, tú estás un poco chiflado —señalé.</p> <p>—Tus palabras demuestran lo cínico que te has vuelto. Este asunto lo tengo estudiado. Lo que al parecer les falta a nuestros empleados de correos, aparte de dinero, por cierto, es que nadie les dice lo bien que están haciendo su trabajo.</p> | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>—Pero si no están haciendo bien su trabajo.</p> <p>—Si no están haciendo bien su trabajo es porque sienten que a nadie le importa cómo lo hacen. ¿Por qué no decirles una palabra que les anime?</p> <p>En ese momento pasábamos junto a un edificio en construcción, donde cinco obreros estaban almorzando. Mi amigo se detuvo.</p> <p>—Qué trabajo estupendo habéis hecho —señaló—. Debe de ser algo muy difícil y peligroso.</p> <p>Los hombres lo miraron con desconfianza.</p> <p>— ¿Cuándo estará terminado?</p> <p>—En junio —gruñó uno de ellos.</p> <p>—Ah. Pues realmente, es impresionante. Debéis de estar muy orgullosos.</p> <p>Seguimos caminando y yo le señalé:</p> <p>—No he visto a nadie como tú desde que leí el Quijote.</p> <p>—Cuando esos hombres asimilen mis palabras se sentirán más felices y, de alguna manera, su felicidad será un beneficio para la ciudad.</p> | | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|---|--|---------|--|
| | <p>—Pero, ¡esa no es una tarea para que la hagas tú solo! — protesté yo—. Al fin y al cabo, no eres más que un hombre.</p> <p>—Lo más importante es no descorazonarse. Intentar que la gente de la ciudad vuelva a ser feliz no es tarea fácil, pero si puedo enrolar a más gente en mi campaña...</p> <p>—Acabas de guiñarle el ojo a una mujer feísima —le señalé.</p> <p>—Ya lo sé —me respondió—. Piensa que si es maestra de escuela hoy sus alumnos tendrán un día fantástico</p> | | |
| <p>Dar a conocer a los choferes la importancia de la salud mental</p> | <p style="text-align: center;">SALUD MENTAL</p> <p>La salud mental “implica la capacidad de un individuo para establecer relaciones armoniosas con otros y para participar en modificaciones de su ambiente físico y social o de contribuir en ello de modo constructivo. Implica también su capacidad de obtener una satisfacción armoniosa y equilibrada de sus propios impulsos</p> <p>"un proceso en el que el individuo pueda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interrelacionarse satisfactoriamente con sus semejantes. - conocer bien su ambiente - identificar y asumir un rol social específico con objeto de | 20 min. | <p>Los conductores aprenden y refuerzan sus conocimientos sobre la salud</p> |


| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>potenciar su personalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - solventar satisfactoriamente los conflictos y tensiones que vayan surgiendo. - adaptación flexible a su medio y al juego de influencias e interacciones que ello comporta." <p style="text-align: center;">Factores que intervienen en la salud mental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actitud hacia sí mismo • Autoestima • Crecimiento y auto actualización • Integración • Factores de riesgo (individuales , familiares, comunitarios, institucionales) • Factores protectores <p style="text-align: center;">Consecuencias al no tener una adecuada salud mental</p> <p>Estrés: en todos los estratos sociales y se ha hecho visible por el estado de salud, la calidad de vida que cada ser humano lleva por esto es indispensable que cada ser humano mantenga una salud mental en positivo mas no en aspectos negativos para asi evitar complicaciones con su salud y con su vida.</p> | | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>Tabaquismo: La OMS define al tabaquismo como una enfermedad adictiva crónica que evoluciona con recaídas. La nicotina es la sustancia responsable de la adicción, actuando a nivel del sistema nervioso central.</p> <p>DEPRESION: este es otro factor que afecta la salud mental puede afectar a cualquier persona, en cualquier edad, de cualquier raza, o cualquier religión, así, los trastornos depresivos se convierten en una patología de relevante importancia en la práctica médica diaria. La depresión también puede llevar a una mala salud mental ya que una persona deprimida es aquella que tiene un trastorno mental</p> <p>La ansiedad es una expresión afectiva normal, constituye una manifestación deseable de la persona como parte de un proceso adaptativo frente a una demanda de adaptación. Cuando rebasa ciertos límites y adquiere ciertas características pasa a ser una manifestación anómala, perturbadora, desadaptativa y generadora de disturbios funcionales y psíquicos.</p> <p>Problemas familiares en los cuales muchas veces son</p> | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>ocasionados por no tener una adecuada comunicación por el estrés del trabajo y todo esto ocasiona que el ser humano no tenga un adecuado equilibrio emocional y puede llevar a trastornos mentales que muchas veces llevan al suicidio y a enfermedades.</p> <p>Angustia: es un cuadro patológico relativamente raro, pues mucho más frecuentes son las crisis o ataques de angustia aislados; esto es, no recurrente ni frecuente, que acompañan a muchos trastornos de ansiedad.</p> <p>Ejercicios para un taxista para evitar el estrés y cansancio</p> | | |
| <p>Capacitar a los choferes sobre los accidentes de tránsito y como evitarlos</p> | <p>Accidente de tránsito</p> <p>un accidente de tránsito se entiende como: suceso imprevisto que alerta el orden regular de las cosas Aquel accidente ocurrido en la vía pública en el cual intervienen transporte público taxis buses.</p> <p>Según la OMS asegura que 3.000 personas mueren cada día por accidentes de tránsito la mayoría de ellos entre los 15-44 años, las muertes son resultados de las lecciones ocasionadas</p> | | <p>Los choferes atienden a la charla y aprenden sobre la importancia de las pruebas Psicosensométricas y todo sobre los accidentes de tránsito</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>por un accidente de edad, se calcula que en un 25% de todas las muertes son el resultado de lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito.</p> <p>Tipos de accidentes de tránsito</p> <ul style="list-style-type: none">• Choque de frente que sucede por adelantar un auto de una manera indebida o por un desperfecto mecánico que hace que el auto se salga del carril• El choque por detrás ya sea por no guardar la distancia debida por el conductor• El choque de costado ocasionado por el irrespeto de las señales de tránsito por la impaciencia del conductor de querer llegar más rápido o porque tiene algún problema visual el cual no le permite observar claramente la señal de tránsito.• El choque con un objeto fijo que sucedo por un descuido del conductor sea por cansancio estrés, sueño.• Otro tipo de accidente de tránsito que es muy frecuente son los que son ocasionados por arte del peatón y por irrespeto de los conductores | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>FACTORES QUE OCASIONAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Factor humano • Ingestión de alcohol en los conductores • La velocidad y los accidentes de tránsito • El irrespeto a las leyes y señalamientos • Salud mental y la influencia en los accidentes de tránsito <p>Pruebas Psicosensométricas</p> <p>Es la evaluación de la capacidad SENSOMETRICA (Sentidos), esto es ojos y oídos; y la capacidad PSICOMOTRIZ, esto es la coordinación que se tiene entre la audición y la visión con los miembros superiores e inferiores (brazos y pies). Es la coordinación entre lo que el individuo decide mentalmente hacer y la posibilidad real de efectuar las acciones en tiempo y forma, es decir con la velocidad y precisión adecuadas.</p> <p>Estos son exámenes especializados que miden la aptitud física, mental y de coordinación motriz de las personas, y se realizan con equipos diseñados con tecnología de punta</p> <p>Parámetros a evaluar</p> | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|--|--------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Visión • Audición • Tiempos de reacción • Coordinación visomotora ojos - miembros superiores • Concentración <p style="text-align: center;">Reflexión sobre un accidente</p>  | | |
| <p>Identificar si el mensaje de la charla educativa estuvo claro</p> | <p>¿Qué entendió por salud mental? ¿Cuáles son los síntomas que presenta una persona que lo ha logrado una salud mental positiva? ¿Qué ejercicios debe realizar para no estresarse? ¿Qué son las pruebas psicósomáticas?</p> | 7 min. | <p>Los choferes responden con mayor facilidad las preguntas realizada por lo cual se verifica que el</p> |

| | | | |
|--|--|--|------------------------------------|
| | | | mensaje de la charla está claro |
|--|--|--|------------------------------------|

Bibliografía

- Belloch,Sandin,y Ramos, 1995 salud mental en la comunidad barcelona españa editorial Dayma.S.A
- Cabanellas, 1998 Ley de transito y transporte Quito Ecuador Editorial barselona mason
- Evaluación de las campañas publicitarias de educación efectuadas por la dirección nacional de tránsito destinada a la reducción de accidentes 2ª edición 2010.
- Griffeth, J, Cristensen, P. 1986. *Proceso de atención de enfermería. Aplicación de teorías guías y modelos.* México. Editorial el manual moderno.

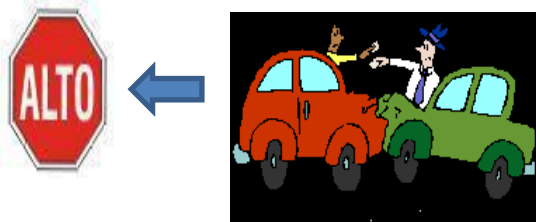
Universidad Politécnica Estatal
del Carchi Escuela de Enfermería



Estudiante Ángela Marcillo

SALUD MENTAL Y ACCIDENTES

DETRANSITO



ACCIDENTES DE TRANSITO

Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, da lugar a una lesión corporal. La amplitud de los términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se encuentran condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable.



SALUD MENTAL

La salud mental “implica la capacidad de un individuo para establecer relaciones armoniosas con otros y para participar en modificaciones de su ambiente físico y social o de contribuir en ello de modo constructivo. Implica también su capacidad de obtener una satisfacción armoniosa y equilibrada de sus propios impulsos

FACTORES QUE INTERVIENE EN LA SALUD MENTAL

- | |
|-------------------------------------|
| 1: Actitudes hacia sí mismo |
| 2: Crecimiento y auto actualización |
| 3: Integración |
| 4: Autonomía |
| 5: Percepción de la realidad |
| 6: Dominio del entorno |

| | | |
|---|---|---|
| <p style="text-align: center;">EJERCICIOS PARA LOS CONDUCTORES</p> <p>EVITE EL ESTRÉS</p> <p>Estiramiento de los músculos posteriores del muslo: Para realizar este ejercicio hay que colocar la pierna hacia adelante, teniendo derecha la espalda y mantener la posición diez segundos. Primero se realiza con una pierna y luego con la otra, un total de dos o tres veces con cada pierna.</p> <p>Relajación de la parte superior del cuerpo y de los hombros: Mover lentamente los brazos hacia delante y hacia atrás. Repetir este movimiento de balanceo cinco veces.</p> <p>Estiramiento de los músculos abdominales y cadera: Hay que inclinar la parte de arriba del cuerpo hacia atrás y la cadera hacia delante, manteniendo la posición por diez segundos. Repetir dos o tres veces.</p> <p>Relajación de la parte superior del cuerpo: Flexionar la parte superior del cuerpo hacia la derecha y luego a la izquierda. Repetir este ejercicio cinco veces para cada lado.</p> | <p>Relajación de los hombros y de la espalda: Girar de forma lenta y suave la parte superior del cuerpo a la derecha (lo más que puedan) y luego al otro lado. Repetir el ejercicio cinco veces para cada lado.</p> <p>Relajación de las piernas y caderas: Aquí hay que sujetarse de algún lado. Si están manejando, se sujetarán del vehículo o, en su defecto, de cualquier lado (mesa, silla, etc.). Entonces, sujetándose con una mano de algún lado, balancear una pierna hacia delante y hacia atrás. Luego, la otra pierna. Repetir cinco veces el balanceo con cada pierna.</p> <p>Extensión de la espalda: Colocar la espalda recta y poner las manos sobre los omoplatos. Una vez así, levantar los codos y mantener la posición por diez segundos.</p> <p>Estiramiento de la nuca: Mover la cabeza sobre el hombro derecho, mantener diez segundos, y luego sobre el hombro izquierdo, la misma cantidad de segundos.</p> | <p style="text-align: center;">REFLEXIONES PARA LOS CONDUCTORES</p> <p>No culpes a nadie, nunca te quejes de nada ni de nadie, porque fundamentalmente tú has hecho tu vida.</p> <p style="text-align: center;"><i>Acepta la responsabilidad de edificarte a ti mismo, y el valor de acusarte en el fracaso para volver a empezar otra vez, corrigiéndote.</i></p> <p>señores conductores todo esto se puede lograr siempre que ustedes logren mantener un adecuado equilibrio emocional en su vida evitando el estrés cansancio así lograrán una vida sana</p> <p style="text-align: center;"><i>Elaborado por angela marcillo</i></p> |
|---|---|---|

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Después de haber realizado este estudio a los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán se logró identificar que no existe un nivel de salud mental adecuada sin poder llegar a un equilibrio emocional que les ayude a mantener una vida sana y sin complicaciones.
- En un 100% los conductores de los taxis y buses seleccionados en la muestra de estas cooperativas son de sexo masculino y según las encuestas realizadas le dedican mayor tiempo a su trabajo, ya que en un 75% no cumplen con el código de trabajo y se sobrepasan en las horas de trabajo, factores que impiden compartan tiempo con su familia.
- La escasa capacitación, e información sobre leyes de tránsito dirigida a los conductores de taxis y buses hace que exista un déficit de comprensión ya que en un 65% de los conductores tienen un nivel medio- alto de conocimiento en cuanto a las diferentes leyes de tránsito y transporte terrestre. Este puede ser uno de los motivos por los cuales los accidentes de tránsito en el Ecuador cada día aumentan más.
- En un 53,4% de los conductores no conocen lo que son y la importancia de las pruebas Psicossomáticas y se las realizan

únicamente porque es un requisito para poder sacar la licencia y así trabajar en un medio de transporte.

- Los accidentes de tránsito en su gran mayoría son ocasionados por los conductores irresponsables que conducen a altas velocidades superando el rango de 90-100 km/h en un 36.9% de los conductores se sienten relajados y confiados al conducir a esta velocidad en su auto y más si lo hacen en estado de embriaguez afectando su salud tanto física como emocional.
- La velocidad recomendada para conducir un auto es de 30-40 km/h según la actual ley de tránsito y transporte de Ecuador pero en más del 57% de los conductores al conducir a esta velocidad se sienten estresados y nerviosos, en un 43% se sienten confiados y relajados en su gran mayoría no se respeta las leyes de tránsito.
- El conducir a altas velocidades como es de 100-120 km/h es una irresponsabilidad del 5.9% de los conductores encuestados ya que ellos se sienten relajados y confiados su irresponsabilidad puede hacer que se produzca un accidente de tránsito y afecte su salud tanto física como emocional.
- Según datos obtenidos de la jefatura de tránsito los accidentes de tránsito han aumentado en 1.2% más que el año anterior hasta el momento y en su gran mayoría son ocasionados por la imprudencia del conductor hecho que se puede atribuir al cansancio y estrés por su exceso de trabajo

5.2. RECOMENDACIONES

A los choferes de las diferentes cooperativas de taxis y buses de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán

- Cada uno de los conductores debe ser más responsable y realizar un horario de trabajo, adecuado para que pueda dedicarle tiempo a su familia, evitando el estrés y cansancio.
- Los conductores se deben informarse sobre cada una de las leyes de tránsito y transporte terrestre para así evitar accidentes de tránsito
- El concientizar y fomentar el uso de cinturón de seguridad en los conductores es de vital importancia porque al momento de usarlo evitamos la muerte de las personas que se encuentran ocupando los asientos delanteros del auto en caso de accidente
- La colaboración y una adecuada comunicación siempre con educación al momento de que se le pida información del conductor es de vital importancia.
- Los conductores deben tener valores como respeto, cordialidad, seguridad, y buenos modales al momento de brindar un servicio al cliente
- El chequeo médico es de vital importancia y se debe realizar cada 6 meses y si tiene alguna patología o padecimiento que lo hagan cada vez que el médico lo recomiende para así evitar complicaciones con su salud

- Los conductores deben informarse sobre las pruebas Psicosensométricas y se las realicen cada vez que sea necesario

A los gerentes de las cooperativas

- Informarse acerca de las causas, que más ocasionan accidentes de tránsito y capacitar a los conductores para así tratar de disminuir el índice de accidentes de tránsito
- Fomentar para que se realicen ludo terapias, terapias de relajación por lo menos cada mes a los choferes de los taxis y buses de estas cooperativas para así evitar el cansancio y estrés laboral
- Realizar charas para que los conductores estén siempre actualizados sobre las diferentes leyes de tránsito y transporte terrestre

Para investigaciones similares

- Acudir a todos los lugares donde puedan brindar información sobre las leyes de tránsito conocer la importancia de las pruebas Psicosensométricas.
- Continuar con las investigaciones similares que permitan mejorar la salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de la ciudad de Tulcán, y basar su inicio investigativo a otras investigaciones ampliando su fuente bibliográfica.

CAPÍTULO VI

6. BIBLIOGRAFÍA

6.1 BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Costa, M. y López, E. (1996). *Educación para la salud*. Una estrategia para cambiar los estilos de vida. Madrid: Pirámide.
- Canot (2000) *diferentes conceptos de la salud mental* escala para evaluar la salud mental positiva Barcelona
- Costa (1994) *criterios para la salud mental* salud mental en nexos pp. 43-44
- Gustavo(2010) *causas que generan Ide contraversiones dde transito en la ciudad de tulcan y sus consecuencias a los altos indices cosevi* Quito Ecuador
- Gomes (2005) *Ley de Tránsito y Transporte* jefatura de tránsito. Ecuador
- Luch C. (2003) *construcción de una escala para evaluar la evaluación d una salud mental positiva*. (p, 52-63.) Barcelona.
- Mesa, L (agosto 2000). *la salud mental no es algo estático* en nexos N °284 pp. 69

- OMS (20013) *la salud mental desde una apariencia positiva/negativa* Quito. Ecuador
- Tizón (2002) *definición de la salud mental* escala para lograr una salud mental positiva Barcelona pp.55-58
- Ugalde P y Lluch C 2004; Vázquez, 200 *diferentes criterios para definir la salud mental* construcción de una escala para medir la salud metal positiva Barcelona

6.2 BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Belloch,Sandin,y Ramos, 1995 salud mental en la comunidad barcelona españa editorial Dayma.S.A
- Cabanellas, 1998 Ley de transito y transporte Quito Ecuador Editorial barselona mason
- Evaluación de las campañas publicitarias de educación efectuadas por la dirección nacional de tránsito destinada a la reducción de accidentes 2ª edición 2010.
- Griffeth, J, Cristensen, P. 1986. *Proceso de atención de enfermería. Aplicación de teorías guías y modelos.* México. Editorial el manual moderno.
- Jahona N.1993. Introducción al modelo de salud mental positiva de Barcelona-España. Editorial Dayma SA.

- MSP. 2010 *Guía de abordaje del tabaquismo en la atención primaria*, pp. 13 Ecuador .Alianza Emece
- MSP Educar para la salud mental 2013 Editorial Gomes,salud mental.
- Menchon, J.M. (1998). *Bases biológicas, psicológicas y sociales de la psiquiatría*. En Vallejo (Director), *Introducción a la psicopatología y la psiquiatría* (4ª ed., p. 41-60).
- Revista manejo del estrés (2013) *como evitar el estrés* pp12-18. Ecuador. Alianza Emece
- Sistema de Evaluación mèdico psicológica para obtener una licencia de conducir en el Perú 1ª edición (máximo charapi poma) 2010.
- Organización Mundial de la Salud (1961). *Preparación de programas de higiene mental* (Décimo Informe del Comité de Expertos en Salud Mental). Ginebra: Organización Mundial de la Salud, Serie de Informes Técnicos N° 223.
- Organización Mundial de la Salud (1978). *Alma-Ata 1978: atención primaria de salud*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, Serie Salud para todos, nº 1.Ecuador edit. Omega Sánchez

- Organización Mundial de la Salud (1979). *Formulación de estrategias con el fin de alcanzar la salud para todos en el año 2000*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, Serie “Salud para todos”, nº 2.
- Organización Mundial de la Salud (2013). *La introducción de un componente de salud mental en la atención primaria*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud (1992). *CIE 10 Trastornos mentales y del comportamiento. Descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico*. Madrid: Meditor
- Organización Mundial de la Salud (1994). *Noveno programa general de trabajo para el periodo 1996-2001*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, Serie “Salud para todos”,

6.3 REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

- MSP (20013) Salud mental. Recuperado el 13 junio 2013 desde: <http://www.costaricaweb.com/general/educacionvial/.htm>
- OMS (2013) estrés en los adultos recuperado el 23 agosto 2013 desde <http://www.ilustrados.com/publicaciones/EpyAZllykIFdGirZFo.php>
- salud mental recuperado 12 agosto 2013 http://www.paho.org/spanish/dd/pin/whd04_features.htm

- la influencia de la salud mental (2013) en la familia recuperado 13 de agosto 2013
http://www.masalto.com/familia/template_familiadestacado.phtml?com
- Bid Amèrica.(2013) "Una plaga evitable". Recuperado 23 septiembre 2013,
desde:<http://www.iadb.org/idbamerica/archive/stories/2000/esp/c200i.htm>

CAPÍTULO VII

7 APÉNDICE Y ANEXOS

7.1 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tabla N° 37
Operacionalización de variables

| VARIABLE | CONCEPTO | INDICADOR | ESCALA O NIVEL DE MEDICIÓN ESTADÍSTICA |
|-----------------------|--|---|---|
| Nivel de Salud mental | Suele entenderse como la situación de equilibrio que un individuo experimenta respecto a aquello que lo rodea. Cuando se consigue este estado, la persona puede participar de la vida social sin problemas, alcanzando su propio bienestar | Evaluación de la salud mental a los conductores de las diferentes cooperativas urbanas de la ciudad de Tulcán | Test técnico y cuestionario adaptado para evaluar la salud mental |

| | | | |
|---------------------------------------|---|---|--|
| Prevencción de accidentes de transito | Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, da lugar a una lesión corporal. La amplitud de los términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se encuentran condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable | Nivel de conocimiento de los conductores Nivel sicotécnico y de salud de los conductores | -pruebas sicométricas, pruebas de salud cuestionario |
|---------------------------------------|---|---|--|

Elaborado por: Ángela Marcillo

Fuente: Trabajo de Grado previo a la obtención del Título de Lic. En enfermería

7.2 CUESTIONARIOS

Encuesta aplicada a los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad de Tulcán



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

ESCUELA DE ENFERMERÍA

**PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN PREVIA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
LICENCIADO(A) EN ENFERMERÍA**

La siguiente encuesta tiene el objetivo de identificar el nivel del salud mental de los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán y su influencia en la prevención de accidentes. Dígnese leer detenidamente y responda con la mayor sinceridad posible a las siguientes preguntas.

Nombre de la cooperativa en la que labora

.....

1.- ¿Cuántas horas al día trabaja usted en su automóvil?

.....

Subraye la respuesta que usted crea conveniente

2.- Usted considera que el trato que le brinda al usuario en su trabajo es:

- a) Excelente
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Malo

3.- ¿Cómo considera usted que es la relación con sus compañeros de trabajo?

- a) Excelente
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Malo

4.- De los siguientes síntomas ¿cuáles cree usted que son los que más sobresalen en su trabajo. ?

- a) Estrés
- b) ansiedad
- c) cansancio
- d) irritabilidad
- e) otros

5.- ¿Cuántas horas diariamente de su tiempo usted comparte con su familia?

- a) 20-30 minutos
- b) 1-2 horas
- c) 3-4 horas
- d) Solo en almuerzo, desayuno, cena.
- e) Solo fines de semana
- f) Otros.....

6.- ¿Cuál es el nivel de conocimiento que usted tiene sobre las actuales leyes de tránsito?

- a) Muy alto
- b) alto
- c) medio
- d) bajo
- e) muy bajo

7.-Usted como conductor ¿cuál cree es el factor que más ocasiona accidentes de tránsito?

- a) imprudencia del peatón
- b) estrés y cansancio laboral
- c) imprudencia del chofer
- d) desperfectos mecánicos
- e) fumar un cigarrillo

8.- Usted sabe que son las pruebas Psicosenométricas:

SI.....

NO.....

9.-Hace que tiempo se realizó usted las pruebas Psicosenométricas:

- a) algunos meses
- b) 1 año
- c) 2 años

- d) 3 años
- e) 4 años
- f) 5 años

10.-Cada cuanto tiempo usted se realiza un chequeo médico:

- a) Cada mes
- b) Cada 6 meses
- c) Cada año
- d) Solo cuando se enferma
- e) Otros.....

11.-Usted padece de algún defecto o enfermedad:

- a) visual
- b) auditivo
- c) obesidad
- d) hipertensión
- e) diabetes
- f) enfermedades cardiacas
- g) Otros

¡GRACIAS POR SU VALIOSA COLABORACIÓN!

Test aplicada a los conductores de las diferentes cooperativas de transporte público de la ciudad d Tulcán



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

ESCUELA DE ENFERMERÍA

**PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN PREVIA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
LICENCIADA EN ENFERMERÍA**

El siguiente test tiene como objetivo identificar las actitudes relacionadas a salud mental en los conductores y su influencia en accidentes de tránsito.

Lea detenidamente cada pregunta y seleccione la respuesta que crea conveniente

Nombre de la cooperativa en la que trabaja

.....

SEXO F..... M.....

1. ¿Cómo influye la velocidad en su temperamento cuando conduce su auto en el sector urbano?

Marque con una x

| | Parámetros | Confiado | nervioso | Estresado | Relajado |
|----|-------------|----------|----------|-----------|----------|
| a. | 20-30 km/h | | | | |
| b. | 40-50 km/h | | | | |
| c. | 60-70 km/h | | | | |
| d. | 80-90km/h | | | | |
| e. | 90-100 km/h | | | | |
| f. | 100-120 | | | | |

2. ¿cuál es su actitud al utilizar el cinturón de seguridad durante el transcurso de su trabajo?

- a. Seguridad
- b. Confianza
- c. Comodidad

- d. Obligación
- e. Confusión

3. Si usted está cansado y tiene sueño mientras conduce ¿Cuál de las siguientes acciones cree es la más adecuada?

- a) Utilizar el aire acondicionado
- b) Encender el radio
- c) Detenerse y descansar
- d) Seguir conduciendo
- e) Otra.....

4. ¿Qué actitudes maneja con mayor frecuencia al momento de conducir su auto? (elija una sola)

| | | |
|-----------|--------------------------------------|--|
| a) | Respeto ,seguridad, elegancia | |
| b) | Prudencia y conocimiento | |
| c) | Responsabilidad y cortesía | |
| d) | Desconfianza, inseguridad, cansancio | |

5. Según su experiencia laboral ¿cuál cree usted es el factor que más accidentes de tránsito puede ocasionar?

- a) Exceso de velocidad
- b) Irrespeto por las normas de tránsito
- c) Estrés y cansancio
- d) Inseguridad al momento de conducir
- e) Estado de embriagues

6. ¿Qué comportamiento debe tomar el conductor con los pasajeros al momento de brindar su servicio?

- a. Con respeto y tolerancia
- b. Con cortesía y amabilidad
- c. entereza, rectitud
- d. Delicadeza, paciencia
- e. Irrespeto e intolerancia

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

7.3 GLOSARIO

Autoeficacia: Capacidad para obrar o para conseguir un resultado determinado

Armónico: Sonido agudo, producido naturalmente por la resonancia de otro fundamental.

Agudeza: Rapidez mental, ingenio

Constructo: En psicología, cualquier entidad hipotética de difícil definición dentro de una teoría científica. Es algo de lo que se sabe que existe, pero cuya definición es difícil o controvertida. Son constructos la inteligencia, la personalidad y la creatividad.

Cualitativo: De la cualidad o relativo a ella

Colisión: Choque violento entre dos cuerpos

Infractor: Que infringe o transgrede una norma o un pacto

Motriz Que mueve o genera movimiento

Óptica: Es la rama de la física que analiza las características y las propiedades de la luz, estudiando cómo se comporta y se manifiesta.

Psicosomáticos: Que afecta a la psique o implica una acción de la psique sobre el cuerpo, o viceversa

Psique: Conjunto de actos y funciones de la mente

Postulado: Proposición que se toma como base para un razonamiento o demostración, cuya verdad se admite sin pruebas.

Perimetría Medición y exploración de los límites del campo visual

Percepción: Sensación interior que resulta de una impresión material, captación realizada a través de los sentidos.

Somáticos: Que es material o corpóreo en un ser animado.

Trastorno Acción y resultado de trastornar, enfermedad o alteración de la salud, trastorno mental.

Visomotora La habilidad necesaria para llevar a cabo tareas como colocar una pieza de un rompecabezas o introducir una llave en una cerradura.

Anexo N° 1**Tabla N° 38****Presupuesto**

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Fotocopias | 150,00 |
| papel | 40,00 |
| Anillados | 14,00 |
| Empastado | 130,00 |
| internet | 10,00 |
| Pasajes | 50,00 |
| Folder | 30,00 |
| Folletos | 200,00 |
| Copias de las guías entregadas | 350,00 |
| Total | 974,00 |

Anexo N° 2

Cronograma de actividades.

Tabla N° 39

| N | ACTIVIDADES | MAYO | | | JUNIO | | | JULIO | | | AGOSTO | | | SEPTIEMBRE | | | OCTUBRE | | |
|---|--------------------------------------|------|---|--|-------|---|--|-------|---|--|--------|---|---|------------|---|---|---------|---|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Elección del tema | | X | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Planteamiento del problema | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Elaboración del problema | | | | | | | X | X | | | | | | | | | | |
| 4 | Marco institucional | | | | | | | X | X | | | | | | | | | | |
| 5 | Marco teórico | | | | | | | | | | | X | X | X | X | | | | |
| 6 | Validación del test y encuesta | | | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| 7 | Aplicación de instrumento (encuesta) | | | | | | | | | | | | X | X | | X | | | |
| 8 | Metodología de la investigación | | | | | | | | | | | | | X | X | X | | X | |

Anexo N° 3

Fotografías

Figura N° 8

Encuesta a los conductores de la cooperativa rápido nacional



Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo

Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 9**Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Rápido Nacional**

Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 10**Explicación y encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa**

Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 11**Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa**

Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo

Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 12**Encuesta realizada a los conductores de la cooperativa los pupos**

Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo

Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 13

Test realizada a los conductores de las cooperativas Rápido Nacional y Atahualpa



Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 14

Test realizada a los conductores de la cooperativa Atahualpa



Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 15

Conductores con un defecto visual por lo que usan lente de la cooperativa Rápido Nacional



Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 16

Conductor con artritis en sus manos



Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán 2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

Figura N° 17**Conductor con obesidad**

Fuente: archivo fotográfico de las cooperativas de transporte público en la ciudad de Tulcán
2013 Ángela Marcillo
Elaborado por: Ángela Marcillo

