

Características Culturales de los Conductores de Vehículos menores en la ciudad de Huacho

Knowledge and attitudes about sexuality in students of the faculty of Social Sciences Cultural characteristics of the conductors under vehicles in the city of Huacho

Máximo Darío Palomino Tiznado¹, Alfredo Edgar López Jiménez¹, Carlos Alberto Bruno Romero¹, Pedro Pablo Martínez Infantes¹, Ulises Robert Martínez Chafalote¹, Alegre Lino Rodríguez¹, William Fredy López Jiménez¹

RESUMEN

Objetivo: Determinar las características de los Conductores de Vehículos menores de la ciudad de Huacho. **Métodos:** Se utilizó el método deductivo e inductivo. Se utilizó el modelo del diseño de investigación descriptivo comparativo. La población del estudio fue de 3050 personas conductores de vehículos menores, del que se obtuvo un tamaño de muestra final de 307 personas. **Resultados:** Se encontró que los conductores de vehículos menores tienen niveles intermedios de sus capacidades en cuanto a sus conocimientos teóricos, habilidades y destrezas, y actitudes y valores. La evaluación de la variable según la Escala de Likert nos proporciono un valor de 65,89% ó 3,29 puntos, que se ubica en el intervalo de Regular y Bueno, cercano a Regular, confirmándose así los resultados iniciales. Estos resultados nos explica el grado de cultura que tienen los conductores de mototaxis. **Conclusiones:** Las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho tienen niveles intermedios de sus capacidades, estos son: Conocimientos Teóricos de Transito, Habilidades y Destrezas, y Actitudes y Valores. Estos resultados nos revelan una cruda realidad del mototaxista, sus capacidades limitadas afectan su desenvolvimiento como conductores, esta situación los conllevan a coexistir en medio de la informalidad, donde reina el desorden, el caos y contribuyen indirectamente al crecimiento de la inseguridad ciudadana.

Palabras clave: Conocimientos teóricos, habilidades, destrezas, actitudes y valores.

ABSTRACT

Objective: To determine the characteristics of the Drivers of Vehicles smaller than the city of Huacho. **Methods:** The deductive and inductive method was used. The pattern of the comparative descriptive investigation design was used. The population of the study belonged to smaller 3050 conductive people of vehicles, of which a size of 307 people's final sample was obtained. **Results:** It was found that the smallest drivers of vehicles have intermediate levels of their capacities as for their theoretical knowledge, abilities and dexterities, and attitudes and values. The evaluation of the variable according to the Scale of Likert provides us a value of 65. 89% or 3.29 points that it is located in the interval of Regulating and Good, near to Regulate, being confirmed this way the initial results. These results explain to us the culture grade that you/they have the mototaxis drivers. **Conclusions:** People who drive smaller vehicles in the city of Huacho have intermediate levels of their abilities, these are: Theoretical Transit and skills, and attitudes and values. These results reveal us a raw reality of the mototaxista, their limited capacities affect their development like drivers, this situation bears them to coexist amid the informality, where the disorder, the chaos reigns and they contribute indirectly to the growth of the civic insecurity.

Keywords: Theoretical knowledge, abilities, dexterities, attitudes and values.

¹ Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Huacho, Perú

INTRODUCCIÓN

El Sistema de Transporte público es un servicio que esta sujeto a la ley de la oferta y la demanda, este sistema es un negocio, cuyos empleados en su mayoría pertenecen al sector popular, ellos trabajan a su manera, muchas veces sin respetar las leyes de tránsito. Por ejemplo el cinturón de seguridad, la ley lo exige obligatoriamente, pero no define bien sus características y estado del cinturón. Al observar el estado en que se encuentra el cinturón de seguridad de cualquier conductor se puede comprobar que su uso es solamente simbólico.

En nuestra zona, el transporte público es visto como un problema, sobre todo el transito de los vehículos menores, conocidos como mototaxis. El problema más que el mismo vehículo, son los conductores, a quienes se les observa una serie de deficiencias, relacionados con sus conocimientos, habilidades y destrezas, y actitudes y valores. Uno de los temas recurrentes son los paraderos, que muchas veces no están bien definidos y los que existen no son respetados por los conductores, un claro ejemplo es el frontis de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, donde se observa mucho desorden y es aprovechado por los mas oportunistas, pues son pocas las veces en que se visualiza la presencia policial y de serenazgo.

El trato a los pasajeros tiene muestras de intolerancia y neurosis que forma parte de un círculo vicioso. Los pasajeros andamos a la defensiva porque nos quieren cobrar más o porque no nos dejan en la esquina deseada. Los horarios que maneja cada conductor es impredecible puesto que dependen de si suben pasajeros o no, por lo que esta afecta la puntualidad, el bienestar y la relación entre el pasajero y el conductor. No existe el concepto real de servicio al cliente, pero tampoco existen servicios para estos conductores. Estas personas cuentan con nuestra desaprobación y desdén, sin tener un lugar donde lavarse las manos antes de comer, expuestos a la contaminación, desgastando su garganta y pasando poco tiempo con sus familias. ¿Dónde detenerse para las necesidades biológicas?, Huacho carece en gran medida de un servicio de baños públicos. Los pocos que hay no son gratuitos, y cuando hay que pagar por el servicio, resulta que se encuentra en pésimo estado. Este no es el tema, pero en realidad

pienso que esta ciudad no está hecha para la gente sino en contra de ella.

Al respecto Araujo (2013), escribió un artículo virtual en donde aborda el Problema del Transporte Público, el sostiene que ciertos sectores oscuros desde hace un buen tiempo pretenden desarticular el sistema, para dar paso uno nuevo en el que un solo empresario o empresa tenga el control de todas las rutas del país, claro que sería el negocio de los negocios, pero dejaría fuera a todos los empresarios de este sector. No obstante los principales problemas de este sector son: Mal servicio; Unidades en mal estado; Violación a las reglas de tránsito; Entre otros. Sin embargo los usuarios del transporte público también tienen sus pecados, como subir y bajar en cualquier punto, donde las unidades hacen alto o en semáforos en rojo, etc. Este problema, está asociado a una negligencia de los buceros, que consiste en circular con las puertas abiertas; todos somos testigos de cuando precipitadamente proceden a cerrar las puertas al ver retenes de la policía.

Por otro lado Salinas (2013), en un artículo escrito para el diario la Republica, manifiesta que al caer la noche los limeños salen de su centro de labores y se dirigen presurosos a sus viviendas. En ese camino se enfrentan con una serie de problemas que viven diariamente en la ciudad de Lima. Así, hoy el ciudadano siente que su dolor de cabeza son la delincuencia, el transporte público y la contaminación ambiental. Esto, según demuestra una encuesta realizada por la ONG Lima Cómo Vamos (2012), el estudio precisa que el 73,6% de limeños se encuentran preocupados por la delincuencia y la inseguridad principalmente. Además, un 49,7% sienten que el desorden en el transporte público lo desespera. En el caso de la contaminación ambiental, el 47,8% se irrita al saber que su ciudad se contamina más. Así mismo la investigación determinó que el limeño califica de muy malo el servicio en las combis (49,3%) y mototáaxis (48,7%). La atención en los buses la califica de regular (46,7%), mientras que el 42,3% percibe el mismo trato en los taxis. Por otro lado, los servicios de el metropolitano y del metro de lima, gozan de una buena calificación: 59,5% y 64,4%, respectivamente.

El objetivo general de nuestra investigación fue determinar las características de los conductores de vehículos menores en la ciudad

de Huacho. Dado que siempre se escuchan por los medios de comunicación de la zona, comentarios no muy favorables acerca del servicio que prestan estas personas. Por esta motivo se realizó la investigación con el ánimo encontrar explicaciones sobre las características culturales que tienen los mototaxistas en la ciudad de Huacho.

El objetivo general de nuestra investigación fue determinar las características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho

MATERIAL Y MÉTODOS

Población y Muestra

Se desarrolló en los ambientes de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. La recolección de datos se realizó con los conductores de los vehículos menores en la ciudad de Huacho, denominados mototaxis. Ellos constituyeron la población cuya característica es finita y que según los registros oficiales de la municipalidad provincial de Huaura-Huacho aproximadamente suman 3 050 chóferes de mototaxis.

El tamaño de muestra ajustado y utilizado fue de 307 personas conductores de mototaxis, el cual cumplió con la característica de ser aleatoria y representativa. Al respecto Sánchez y Reyes (1998), sostienen que todos los miembros de una población tienen iguales posibilidades de ser elegidos para conformar una muestra. Estas personas fueron encuestadas al azar en las calles de la ciudad de Huacho.

Material

El Instrumento utilizado ha sido un modelo de encuesta elaborado por los propios autores, con cuestionario que se refirieron a las características culturales que tienen los conductores de mototaxis, entre ellos aspectos

sobre la edad, estudios completos, conocimientos teóricos de tránsito, habilidades y destrezas, y actitudes y valores. Este instrumento fue validado mediante la consulta a Juicio de Expertos, bajo el modo dicotómico, con un resultado del 92,2%. Así mismo logro un Alto coeficiente de consistencia interna de confiabilidad, cuyo Alpha de Cronbach fue de 0,93.

Métodos

Los métodos empleados fueron el deductivo e inductivo. El primero con aplicación de las técnicas de la estadística descriptiva para analizar los datos cualitativos recolectados, a nivel de presencia de frecuencias absolutas y porcentuales. El segundo con aplicación de las técnicas de la estadística comparativa para analizar los datos recolectados, a nivel de la valoración de la variable con la Escala de Likert, en una escala de 0 a 5, ó de 0% a 100%, el cuál nos permitió cuantificar el grado de valor que tiene las características de las capacidades de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho.

RESULTADOS

En primer lugar, se presentan los resultados descriptivos de la investigación.

En relación a la edad cronológica de las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a cinco intervalos como medidas para este indicador.

Los conductores que pertenecen al intervalo de 41 a 50 años representan el 35,8%, mientras que los que pertenecen al intervalo de 31 a 40 años, representan el 29,3%. Estos resultados señalan que los conductores de mototaxis en la ciudad de Huacho, tienen edad adulta, entonces son concientes de sus acciones realizadas.

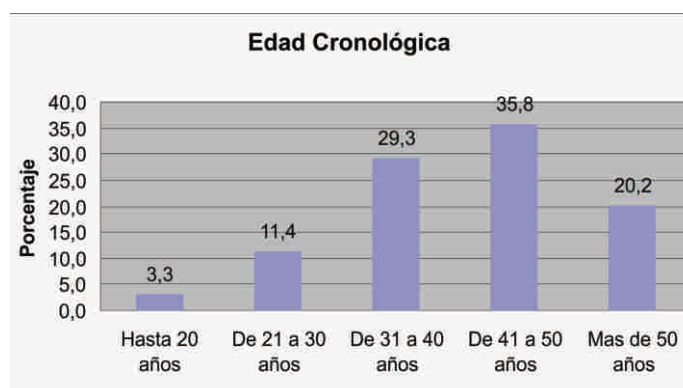


Figura 1. Edad Cronológica de los Conductores de Vehículos menores

En relación a los estudios concluidos de las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a cuatro niveles como medidas para este indicador.

Los conductores que pertenecen al intervalo de 41 a 50 años representan el 35,8%, mientras que los que pertenecen al intervalo de 31 a 40 años, representan el 29,3%.

Los resultados muestran que la mayoría de los conductores tienen estudios secundarios concluidos, ellos representan el 65,1%, le siguen los tienen estudios técnicos concluidos, ellos representan el 21,8%. Estos resultados indican que los conductores de mototaxis en la ciudad de Huacho, tienen estudios básicos, y representa el nivel de comprensión y razonamiento lógico que tienen.

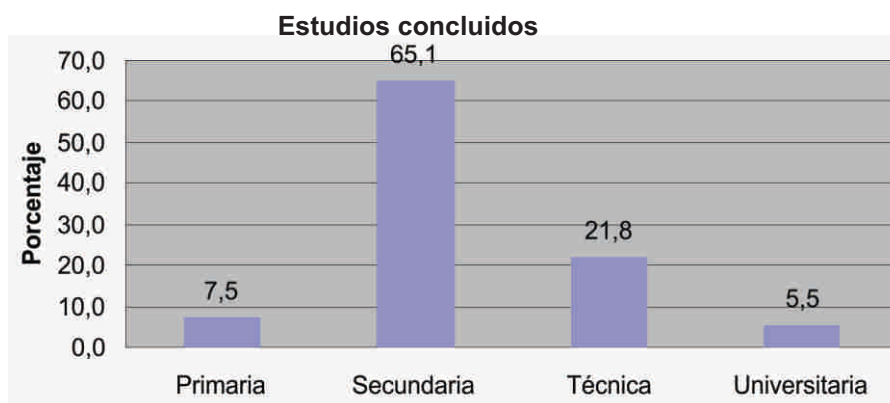


Figura 2. Estudios de los Conductores de Vehículos menores

En relación a la dimensión sobre Conocimientos Teóricos de Tránsito que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como conocimientos de Normas de Tránsito, de Tecnologías de Mototaxis, de Rutas de Transporte y de Primeros Auxilios.

En la tabla 1, se presentan los resultados sobre esta dimensión, en ella se aprecia que en primer

lugar están los que tienen el nivel Regular, ellos representan a la mayoría con un 53,5%, en segundo lugar están los que tienen el nivel Bueno, están representados con 35,4%. Estos resultados revelan que los conductores investigados tienen conocimientos teóricos intermedios sobre tránsito, lo que explica algunas deficiencias de su capacidad para resolver problemas diversos que se puedan presentar en sus actividades laborales.

Tabla 1. Nivel de Conocimientos Teóricos de Tránsito de los Conductores de Vehículos menores

CONOCIMIENTOS TEÓRICOS	Niveles			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Conocimiento de Normas de Tránsito	103	177	27	307
Conocimiento de Tecnologías de Mototaxis	76	197	34	307
Conocimiento de Rutas de Transporte	196	89	22	307
Conocimiento de Primeros Auxilios	60	194	53	307
Total	435	657	136	1228
%	35,4	53,5	11,1	100,0

En relación a la dimensión sobre Capacidad de Habilidades y Destrezas que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como Tiempo de Experiencia, cantidad de Horas de Trabajo por día, Manejo de Equipos de Seguridad y Manejo de Equipos de Mantenimiento.

En la tabla 2, se exhiben los resultados sobre esta dimensión, en ella se visualiza que en primer lugar están los que tienen el nivel Regular, ellos

representan a la mayoría con un 51,5%, en segundo lugar están los que tienen el nivel Bueno, representados con un valor del 29,3%. Estos resultados explican que los conductores investigados tienen posibles presencias de problemas relacionados con los reflejos y reacciones a los estímulos orgánicos, lo cual puede conducir muchas veces en reacciones tardías para enfrentar situaciones de peligros y riesgos en sus actividades laborales.

Tabla 2. Capacidad de Habilidades y Destrezas de los Conductores de Vehículos menores

HABILIDADES Y DESTREZAS	Niveles			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Tiempo de Experiencia	75	137	95	307
Cantidad de Horas de trabajo por día	113	141	53	307
Manejo de Equipos de Seguridad	77	184	46	307
Manejo de Equipos de Mantenimiento	95	171	41	307
Total	360	633	235	1228
%	29,3	51,5	19,1	100,0

En relación a la dimensión sobre categorías de Actitudes y Valores que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como Respeto a las Normas de Tránsito, Calidad de Higiene y Vestimenta, Calidad de Trato y Amabilidad, y Calidad de Ayuda en Accidentes.

En la tabla 3, se divulgan los resultados sobre esta dimensión, en ella se aprecia que en primer lugar están los que tienen el nivel Bueno, ellos representan a la mayoría con un 57,4%, en segundo lugar están los que tienen el nivel

Regular, representados con un valor del 39,0%. En estos resultados indican que el nivel Bueno por el hecho de superar el 50,0%, no siempre significa que se trata de una mayoría absoluta ó total, se trata de una mayoría relativa, lo que nos revela que los conductores investigados aparentemente tienen buenas actitudes y valores, sin embargo a veces se escucha por los medios de comunicación local, que los pasajeros ó usuarios de mototaxis alguna vez han sufrido mal trato ó hasta robo, es por esta razón que debemos de asumir con sutileza estos resultados.

Tabla 3. Categorías de Actitudes y Valores de los Conductores de Vehículos menores

ACTITUDES Y VALORES	Niveles			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Respeto a las Normas de Tránsito	160	130	17	307
Calidad de Higiene y Vestimenta	172	129	6	307
Calidad de Trato Amabilidad	211	85	11	307
Calidad de Ayuda en Accidentes	162	135	10	307
Total	705	479	44	1228
%	57,4	39,0	3,6	100,0

En resumen sobre las características culturales que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se han agrupado las tres dimensiones, Conocimientos Teóricos; Habilidades y Destrezas; y Actitudes y Valores.

En la tabla 4, se exhiben los resultados sobre esta variable, en ella se visualiza que en primer lugar están los que tienen el nivel Regular de sus capacidades, representa al 48,0%, en

segundo lugar están los que tienen el nivel Bueno, representados con un valor del 40,7%. Estos resultados explican que las capacidades principales de los conductores se encuentran en general en nivel intermedio, lo que significa que la calidad de su servicio de transporte se encuentra también en ese nivel, y por lo tanto repercute de alguna manera en la satisfacción de los usuarios, que siempre buscan una mejor y segura atención.

Tabla 4. Características de los Conductores de Vehículos menores

CAPACIDADES PRINCIPALES	Niveles			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Conocimientos Teóricos	435	657	136	1228
Habilidades y Destrezas	360	633	235	1228
Actitudes y Valores	705	479	44	1228
Total	1500	1769	415	3684
%	40,7	48,0	11,3	100,0

En segundo lugar, se presentan los análisis realizados según la Escala de Likert.

Tabla 5. Frecuencias de las Características de los Conductores de Vehículos menores

Capacidades	Exc.	Buen.	Reg.	Malo	Pés.	Total
Conocimientos Teóricos	0	435	657	136	0	1228
Habilidades y Destrezas	0	360	633	235	0	1228
Actitudes y Valores	0	705	479	44	0	1228
T	0	1500	1769	415	0	3684

Tabla 6. Puntajes alcanzados por niveles y total.

Puntaje Unitario	x 5	x 4	x 3	x 2	x 1	Total
Puntaje Máximo	18420	-----	-----	-----	-----	-----
Puntaje Real	0	6000	5307	830	0	12137

Valoración en Escala Porcentual: $P = (12137/18420) \times 100 = 65,89\%$.

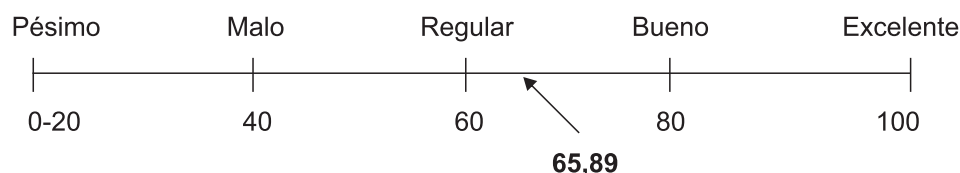


Figura 3. Valoración porcentual de los Conductores de Vehículos menores

Valoración en Escala Puntual: $P = (12137/3)/1228 = 3,29$ puntos

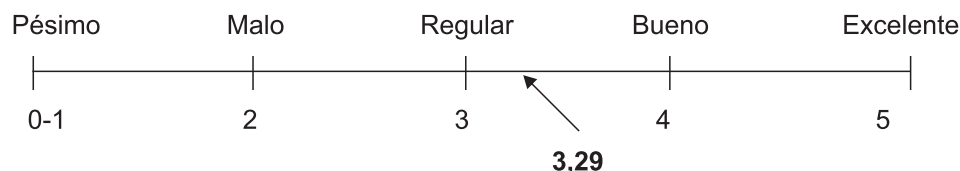


Figura 4. Valoración puntual de los Conductores de Vehículos menores

De acuerdo con los análisis de los resultados de nuestra investigación con la Escala de Likert, se ha determinado que las características de las capacidades de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se ubica en la zona intermedia de Regular a Bueno, mas cercana a Regular. Estos resultados nos confirma la capacidad intermedia que tienen los mototaxistas en general, los cuales ya se analizaron anteriormente.

DISCUSIÓN

En nuestro país y específicamente en la ciudad de Huacho ocurren con frecuencia accidentes de tránsito, robos y maltratos a las personas que hacen uso de los vehículos menores de transporte público, conocidos como mototaxis. Según el anuario estadístico de la Policía Nacional del Perú (2010), los accidentes de tránsito más frecuentes durante el año 2010

fueron los choques con 40 257 casos (48,12%), atropellos 15 825 casos (18,92%), choque y fuga 11 422 casos (13,65%), y atropellos con fuga 3 848 casos (4,60%). Se observa que los accidentes ocurrieron mayormente los días viernes y sábados con 30 065 casos (35,94%); además, ocurrieron entre las (14 h y 20 h) 25 799 ocurrencias en ese horario, situación que representa el 30,84%. Las principales causas de los accidentes fueron el exceso de velocidad (31,28%), la imprudencia del conductor (27,93%), ebriedad del conductor (8,73%) e Imprudencia del peatón (8,42%). En los accidentes de tránsito registrados durante el presente año, se encontraron implicados 116 033 conductores, de los cuales el 90,24% son de sexo masculino y 9,76% femenino. Un dato relevante es el hecho que el 8,04% de los conductores protagonistas de accidentes de tránsito, carecían de licencia de conducir.

Al respecto Gonzales (2010), sostiene que en el Perú los reportes estadísticos de la dirección de información de gestión del Perú indican que entre el año 2000 y 2010 se han registrado aproximadamente 700 000 accidentes principalmente por negligencia e imprudencia de los conductores. y un reporte del Ministerio de Salud del Perú informa que alrededor de 117 900 personas quedaron incapacitadas de por vida por accidentes de tránsito en los últimos cuatro años. El costo de los accidentes representa el 0,17% del Producto Bruto Interno (PBI) alrededor de 150 000 millones de dólares anuales. La mayoría de los accidentes que se producen son en el sector del transporte público a nivel local e interprovincial. El inadecuado funcionamiento de este sector empieza cuando se convierte en refugio de quienes por falta de empleo formal recurren a este oficio, sin vocación, ni calificación. Esta realidad sumado a la ausencia de una coherente política estatal, se ha convertido en un caótico sistema cuyas ganancias se obtienen sobre la base del mayor tiempo que el chofer esta en el volante, el mayor número de kilómetros recorridos y el mayor número de pasajeros que pueda transportar. Todo esto ha devenido en un comportamiento perverso, que incluso ha construido un código singular donde se han relativizado los valores y han adormecido las conciencias de los choferes, cuyo lema parece ser "Vale Todo".

Estos comportamientos se evidencia con los resultados que han encontrados en nuestra investigación, pues la mayoría de los conductores de mototaxis tienen edad de adultez, pero solo estudios básicos sin mayor trascendencia en la parte académica. Según Ponce (2006), la frecuencia de accidentes de tránsito en choferes nos revela estilos de comportamiento negativos e inadecuados en contextos de tráfico, estadísticas recientes informan que cada año se producen más de 74 000 accidentes con un saldo de 4 000 fallecidos y más de 100 000 personas lesionadas, que generan gastos de 63 millones de soles, siendo el Departamento de La Libertad el que puntúa con la más alta tasa a nivel nacional con un 9,6%, y los mototaxistas los que presentan la mayor cantidad de siniestros que corresponden a un 21% del total. Se precisa además que el 84% de los accidentes pudieron evitarse tomando medidas preventivas. Esta situación se van agudizando con el tiempo, por otro lado existen diferencias significativas en los estilos

de comportamiento globales en contextos de tráfico, entre los choferes que manifiestan tener problemas familiares, respecto de los que no reportan este tipo de problema. A favor de los segundos; el análisis cualitativo sobre el punto pone de manifiesto que en los choferes que manifiestan problemas familiares es predominante el factor N (conductores peligrosos), observándose un relativo equilibrio entre los tipos S (conductores responsables) y N en los conductores que no refieren dichos problemas.

Según el diario el Comercio de Lima (18/05/2014), la Corte Superior de Justicia de Lima Norte realizó un taller informativo donde participaron más de 200 chóferes de mototaxis de Independencia, sobre penas por accidentes. Acciones similares deben de realizarse en nuestra ciudad de Huacho, con el fin de mejorar la calidad del servicio de los conductores.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Araujo, J. (2013). *El Problema del Transporte Público*. La pagina del Abogado, al Servicio de la Comunidad Jurídica IPA. Recuperado de: <http://plazalegal.blogspot.com/2011/03/el-problema-del-transporte-publico.html>
- El Comercio Lima (18/05/2014). *Mototaxistas fueron capacitados sobre penas por accidentes*. Sección noticias Lima. Recuperado de: <http://elcomercio.pe/lima/transporte/mototaxistas-fueron-capacitados-sobre-penas-accidentes-noticia-1730240>
- Gonzales, J. (2010). *El Perú el país con mayor accidentes de tránsito en América Latina*. La Diaspora – Latino Digital Magazine: Actualidad-Análisis e Información Digital. Recuperado de: <http://peruimmigrationdocumentationproject.blogspot.com/2010/06/el-peru-el-pais-con-mayor-accidentes-de.html>
- ONG Lima Cómo Vamos 2012 (02/11/2012). Tercera encuesta Lima Cómo Vamos. Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Policía Nacional del Perú, (2010). *Anuario Estadístico*. Editado por la Dirección de Planeamiento Estratégico y

Presupuesto. Lima, Perú. Recuperado de:
<https://www.pnp.gob.pe/documentos/ANUARIO%20PNP%202010.pdf>

Ponce, C., Bulnes, M., & Aliaga, J. (2006). Estudio Psicológico sobre los Patrones de Conducta en contextos de tráfico, en grupos de Automovilistas particulares y profesionales de lima metropolitana. *Revista IIPSI de la Facultad de Psicología - UNMSM*. Vol. 9 (2), 34 – 35. Recuperado de:
http://sisbib.unmsm.edu.pe/bvrevistas/investigacion_psicologia/v09_n2/pdf/a03v9n2.pdf

Salinas, E. (15/01/2013). *El Transporte Público y la Inseguridad: El dolor de Cabeza de los Limeños*. La Republica.pe/sociedad. Recuperado de:
[http://www.larepublica.pe/15-01-2013/el-transporte-publico-y-la-](http://www.larepublica.pe/15-01-2013/el-transporte-publico-y-la-inseguridad-el-dolor-de-cabeza-de-los-limeños)

[inseguridad-el-dolor-de-cabeza-de-los-limeños](#)

Sánchez, H., Reyes, C. (1998). *Metodología y Diseños en la Investigación Científica*. Lima: Editorial Mantaro.

Correo electrónico: lopez2410@yahoo.es

Revisión de Pares:

Recibido: 24-04-2015

Aceptado: 20-11-2015