

**UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA**

**CARRERA DE NUTRICIÓN**

*Tesis para optar por el grado académico de  
Licenciatura en Nutrición Humana*

**“RELACIÓN DE LOS HÁBITOS DE  
ALIMENTACIÓN, AÑOS DE LABOR Y  
ESTILO DE VIDA EN CHOFERES DE BUSES  
Y TAXIS DE TRANSPORTE DE SERVICIO  
PÚBLICO, HEREDIA, 2020”**

**MARÍA GUADALUPE PEREIRA BONILLA**

**Agosto, 2020**

## TABLA DE CONTENIDOS

TABLA DE CONTENIDOS .....	II
ÍNDICE DE TABLAS .....	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VI
RESUMEN .....	1
SUMMARY .....	5
CAPÍTULO I .....	8
EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN .....	8
1.1    PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	9
1.1.1    Antecedentes del problema .....	9
1.1.1.1 Internacionales sobre la relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida con los choferes de transporte público. ....	9
1.1.1.2 Antecedentes Nacionales sobre la relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida con los choferes de transporte público. ....	19
1.1.2    Delimitación del problema.....	21
1.1.3    Justificación .....	21
1.2    REDACCIÓN DEL PROBLEMA CENTRAL: PREGUNTA DE LA INVESTIGACIÓN.....	23
1.3    OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	23
1.3.1    Objetivo General.....	23
1.3.2    Objetivos Específicos.....	23
1.4    ALCANCES Y LIMITACIONES .....	24
1.4.1    Alcances de la investigación.....	24
1.4.2    Limitaciones de la investigación.....	25
CAPÍTULO II.....	26
MARCO TEÓRICO.....	26
2.1    EL CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL .....	27
2.1.1    Hábitos de alimentación.....	27
2.1.2    Consumo de Grasas.....	27
2.1.3    Consumo de Azúcares.....	28

2.1.4	Consumo de Sal, Sodio y Potasio .....	28
2.1.5	Estilo de vida.....	29
2.1.6	Espacio destinado a la alimentación y la influencia sobre digestión. ....	30
2.1.7	Horarios de Trabajo .....	30
2.1.8	Consumo de Alcohol y Tabaco .....	31
2.1.9	Años de Labor .....	32
CAPÍTULO III.....		34
MARCO METODOLOGÍCO.....		34
3.1	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN .....	35
3.2	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	35
3.3	UNIDADES DE ANÁLISIS U OBJETOS DE ESTUDIO .....	35
3.3.1	Población.....	36
3.3.2	Muestra .....	36
3.3.3	Criterios de inclusión y exclusión.....	36
3.4	INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN .....	36
3.4.1	Validez del cuestionario.....	36
3.4.2	Confiabilidad del cuestionario .....	37
3.5	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	37
3.6	OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES .....	37
3.7	PLAN PILOTO .....	42
3.8	PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....	43
3.9	ORGANIZACIÓN DE LOS DATOS .....	44
3.10	ANÁLISIS DE DATOS .....	44
CAPÍTULO IV.....		45
PRESENTACIÓN DE RESULTADOS .....		45
4.1	Perfil Sociodemográfico.....	46
4.2	Años de Labor .....	50
4.3	Hábitos de Alimentación.....	54
4.4	Estilo de Vida .....	65
4.5	Años de Labor y Datos Sociodemográficos .....	68
4.6	Estilo de Vida y Años de labor.....	71

4.7 Estilo de vida y Hábitos de alimentación .....	74
4.8 Años de Labor y Hábitos de alimentación .....	80
CAPÍTULO V.....	81
DISCUSIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	81
5.1 DISCUSIÓN E INTERPRETACIÓN O EXPLICACIÓN DE RESULTADOS .....	82
5.1 Perfil Sociodemográfico.....	82
5.2 Años de Labor .....	87
5.3 Hábitos de Alimentación.....	90
5.4 Estilo de Vida .....	100
CAPITULO VI.....	108
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	108
6.1 CONCLUSIONES .....	109
6.2 RECOMENDACIONES .....	111
ANEXOS .....	116

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Criterios de inclusión y exclusión .....	36
Tabla 2. Operacionalización de variables. ....	38
Tabla 3. Tiempos de comida realizados por los choferes de bus y de taxi dentro de su horario laboral, Heredia, 2020. ....	54
Tabla 4. Relación entre Variables Años de Labor y Datos Sociodemográficos de los choferes de taxi, Heredia, 2020 .....	68
Tabla 5. Relación entre Variable Años de Labor y Datos Sociodemograficos de los choferes de bus, Heredia, 2020.....	699
Tabla 6. Relación entre Variables Estilo de Vida (Consumo de Alcohol y Años de Labor de los choferes de taxi, Heredia, 2020 .....	71
Tabla 7. Relación entre Variables Estilo de Vida (Consumo de Alcohol y Años de Labor de los choferes de bus, Heredia, 2020.....	72
Tabla 8. Relación entre Variables Hábitos de Alimentación (Consumo de Bebidas durante la jornada laboral) y Cantidad de agua consumida de los choferes de taxi, Heredia, 2020. ....	766
Tabla 9. Relación entre Variables Hábitos de Alimentación (Consumo de Bebidas durante la jornada laboral) y Cantidad de agua consumida de los choferes de bus, Heredia, 2020. ....	777

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1. Clasificación según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	46
Figura N°2. Grado Académico según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	47
Figura N°3. Distribución por edad de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	488
Figura N°4. Estado Civil de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	49
Figura N°5. Años de Labor de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	50
Figura N°6. Horas de Trabajo Promedio al Día de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	51
Figura N°7. Peso en kilogramos (kg) de los choferes al iniciar como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	52
Figura N°8. Distribución por peso en kilogramos (kg) de los choferes al iniciar su labor como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	53
Figura N°9. Factor más influyente en la escogencia de los Alimentos de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	55
Figura N°10. Bebida más consumida en el Turno Laboral de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	56
Figura N°11. Consumo de Agua de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	57
Figura N°12. Cantidad de Agua en vasos consumida de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	58
Figura N°13. Método de Cocción preferido para las Carnes de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	59
Figura N°14. Método de consumo de Fruta de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	60
Figura N°15. Procedencia de Alimentos en Horario de Trabajo de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	61
Figura N°16. Tipo de Alimento escogido en Restaurantes de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	62
Figura N°17. Tiempo destinado al Consumo de Alimentos de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	63

Figura N°18. Lugar de consumo de Alimentos en Horario de Trabajo según de los choferes tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	64
Figura N°19. Consumo de Alcohol de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	65
Figura N°20. Frecuencia de Consumo de Alcohol de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	66
Figura N°21. Consumo de tabaco de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	67
Figura N°22. Años de Labor y Edad según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	70
Figura N°23. Consumo de Alcohol y Peso en Kilogramos a inicios como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	73
Figura N°24. Consumo de Alcohol y Agua según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.....	74
Figura N°25. Bebidas consumidas durante el Horario de Trabajo y Consumo de Agua según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	78
Figura N°26. Años de Labor y Lugar de Consumo de Alimentos según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020. ....	80

## RESUMEN

**Introducción:** Los choferes de servicio público son una población sumamente vulnerable en cuanto a temas de nutrición y salud se refiere. Los hábitos de alimentación que poseen son influenciados por sus largas horas de labor, su falta de comodidad en cuanto al lugar destinado para el consumo de alimentos, lo cual es arrastrado al pasar de los años y genera una mala práctica de hábitos alimentarios y estilo de vida.

**Objetivo General:** Relacionar los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida en choferes de buses y taxis de transporte de servicio público, por medio de encuestas, Heredia, 2020, con el fin de un aporte a futuras investigaciones relacionadas a la salud del conductor.

**Metodología:** Esta investigación posee un enfoque cuantitativo, de tipo correlacional. Esta se realiza con la colaboración de 40 conductores de servicio público, divididos en 20 choferes de bus y 20 choferes de taxi. Los criterios de inclusión para la investigación involucran que el participante sea hombre y labore como chofer de taxi o de autobús y que cumpla con una edad entre 18 años y 60 años. Se desarrolla un cuestionario para evaluar datos sociodemográficos, años de labor, hábitos de alimentación y estilo de vida de cada uno.

**Resultados:** Se entrevistaron conductores de sexo masculino todos, en un rango de edades de 18 a 59 años. La mayoría cursó solamente hasta primaria completa y unos pocos poseen la secundaria completa. La mayoría de los choferes poseen edades entre 29 y 50 años, los choferes de taxi muestran predominio en estar casados y los taxistas en ser solteros. Por otra parte, en el caso de los choferes de bus muchos poseen más de 10 años en laborar como chofer y los taxistas teniendo edades menores muestran laborar entre 1 a 4 años como chofer. Tanto los choferes de taxi como de autobús indican laborar más de 8 horas al día, siendo así una jornada entre 8 a 12 horas promedio

al día. En cuanto a los datos encontrados en los hábitos de alimentación es importante mencionar que al menos la mayoría en ambos casos cumplen con 3 tiempos de comida, sin embargo, esto no quiere decir que sean desayuno, almuerzo y cena específicamente, muchos hacen omisión de meriendas tanto en la tarde como en la mañana y que estas sean saludables. Las personas entrevistadas hacen caso omiso en tiempos importantes como la cena. Es importante mencionar un factor influyente a la hora de escoger los alimentos, para ambos casos este factor fue la facilidad y la rapidez para consumo de los alimentos. Otro aspecto sobresaliente fue el lugar destinado al consumo de alimentos, en ambas poblaciones el lugar en donde consumen sus alimentos fue en el vehículo con el que labora, bus o taxi, respectivamente. También sobresale el tiempo destinado para los alimentos, en este caso mencionan 30 minutos máximo, muchos de ellos tienen menos de 15 min. El último aspecto más relevante en lo que son los hábitos de alimentación es el lugar de procedencia de los alimentos, en este caso en ambas poblaciones también hacen referencia a que la mayoría de los alimentos son de sodas y que la mayoría de las comidas son comidas tipo “casado”. En cuanto al estilo de vida no se encontraron datos relevantes en cuanto al fumado, pero si en cuanto al consumo de alcohol y su frecuencia ya que en ambos casos son 1 a 4 veces al mes y la cantidad es de más de 6 vasos.

**Discusión:** Los datos sociodemográficos arrojados por la población en estudio se puede mencionar que los choferes de bus y de taxi, debido a su escasa educación en la mayoría de los casos, poseen un desconocimiento amplio sobre buenos hábitos de alimentación y estilo de vida. En cuanto a los años de labor se debe brindar información de los beneficios de tener un estilo de vida saludable, fomentar actividad física en sus tiempos libres, enseñar ejercicios mientras labora, contemplando que su labor es extremadamente sedentaria y estresante, ejercicios de respiración y un buen hábito de sueño van de la mano con el objetivo principal de la nutrición para brindar una

educación nutricional a una población vulnerable en donde el control de su salud es prácticamente nulo, debido a que, entre más años tengan, más años seguirán los malos hábitos de alimentación que hasta el momento poseen. En relación con los hábitos de alimentación muchos de los choferes entrevistados, acuden a evitar realizar ciertas comidas, como por ejemplo omiten la cena, merienda de la mañana o merienda de la tarde y no necesariamente es porque no quieran o no tengan apetito, hacen referencia a la falta de tiempo y a la presión laboral, lo cual es el mayor aspecto que influye en la alimentación de estos hombres dedicados a la labor de chofer de servicio público y finalmente en cuanto al estilo de vida se menciona que con respecto al consumo de alcohol de los choferes entrevistados se encontró un elevado consumo de alcohol y varias veces a la semana y al mes, lo cual es perjudicial, además en el caso de presentar algún tipo de enfermedad, se complicaría y esto puede ser perjudicial para su salud. En general muchas de las personas que consumen alcohol, lo hacen en compañía de fumado, ya sea de cigarrillo u otros tipos de droga, sin embargo, aquí cabe rescatar que los choferes entrevistados en su mayoría ninguno hace práctica de este hábito y eso definitivamente a la hora de evaluar el riesgo que esta práctica requiere en conjunto de factores negativos, disminuye en cantidad considerable.

**Conclusiones:** Los choferes de bus y de taxi son hombres que se encuentran en rangos de edades entre los 18 y 59 años. Muchos de los choferes de bus poseen más de 10 años para la labor de chofer ya que en esta población los hombres en su mayoría poseen más años, por otro lado, los choferes de taxi poseen menos años de laborar como chofer debido a que la población es más joven. Los hábitos alimentarios de los choferes de bus son vulnerables, son poblaciones descuidadas en cuanto a salud se refiere, dentro de los aspectos más sobresalientes es la afectación del lugar de consumo, el tiempo destinado a los alimentos, la falta de consumo de agua y el exceso de consumo de bebidas azucaradas, así como la mala distribución de tiempos de comida. En cuanto

al estilo de vida de los choferes de taxi, se observa un consumo y frecuencia elevada en lo que a alcohol se refiere, mientras que el hábito del fumado es insignificante.

En la relación de los años de labor y el estilo de vida, se menciona que muchos de los choferes tanto de bus como de taxi indican tener un peso considerablemente elevado cuando se inició la labor como chofer de bus, en la actualidad el consumo de alcohol es bastante elevado de igual manera en ambos casos por lo que se ve una relación importante de consecución del mal estilo de vida. Los choferes en general que consumen menos agua son los que indican consumir mayor frecuencia bebidas etílicas.

**Palabras Clave:** Años de labor, Hábitos de Alimentación, Estilo de vida.

## SUMMARY

**Introduction:** Public service drivers are an extremely vulnerable population since they are not ignorant in abundant nutrition and health issues. The eating habits they have are influenced by their long hours of work, their lack of comfort regarding the place destined for the consumption of food, which is dragged over the years and generates a bad practice of eating habits and style of lifetime.

**General Objective:** Relate the eating habits, years of work and lifestyle in public service bus and taxi drivers, through surveys, Heredia, 2020, to contribute to future research related to health of the driver.

**Methodology:** This research has a quantitative, correlational approach. This is carried out with the collaboration of 40 public service drivers, divided into 20 bus drivers and 20 taxi drivers. The inclusion criteria for the research involve that the participant is male and works as a taxi or bus driver and that he or she reaches an age between 18 and 60 years. A questionnaire is developed to evaluate sociodemographic data, years of work, eating habits and lifestyle of each one.

**Results:** All male drivers were interviewed, in an age range of 18 to 59 years. Most have only completed primary school, and a few have completed secondary school. Most of the drivers are between 29 and 50 years old, taxi drivers show a predominance in being married and taxi drivers in being single. On the other hand, in the case of bus drivers, many have been working as drivers for more than 10 years, and taxi drivers of younger ages show that they have been working as drivers for between 1 and 4 years. Both taxi and bus drivers indicate that they work more than 8 hours a day, with an average shift of 8 to 12 hours a day. Regarding the data found in eating habits, it is important to mention that at least the majority in both cases comply with 3 meal times,

however, this does not mean that they are specifically breakfast, lunch and dinner, many omit snacks both in the as much as in the morning and that these are healthy. Interviewees ignore important times like dinner. It is important to mention an influential factor when choosing food, for both cases this factor was the ease and speed of food consumption. Another outstanding aspect was the place for food consumption, in both populations the place where they consume their food was in the vehicle with which they work, bus or taxi, respectively. The time allocated for food also stands out, in this case they mention 30 minutes maximum, many days have less than 15 minutes. The last most relevant aspect of eating habits is the place of origin of the food, in this case in both populations they also refer to the fact that most foods are sodas and that most meals are meals type "married". Regarding lifestyle, no relevant data were found regarding smoking, but there were data regarding alcohol consumption and its frequency, since in both cases they are 1 to 4 times a month and the amount is more than 6 glasses.

**Discussion:** The sociodemographic data produced by the study population can be mentioned that bus and taxi drivers, due to their scarce education in most cases, have a wide ignorance about good eating habits and lifestyle. Regarding the years of work, information should be provided on the benefits of having a healthy lifestyle, promoting physical activity in your free time, teaching exercises while working, considering that your work is extremely sedentary and stressful, breathing exercises and A good sleep goes hand in hand with the main objective of nutrition to provide a vulnerable nutritional education to a population where the control of their health is practically null due to the fact that the older they are, the older the bad eating habits will continue until the moment they own. In relation to eating habits, many of the drivers interviewed, go to avoid certain meals, such as skipping dinner, morning snack or afternoon snack and it is not necessarily because they do not want or have no appetite, they refer due to lack of time and work

pressure, which is the greatest weight that influences the diet of these men dedicated to the work of public service driver and finally in terms of lifestyle it is mentioned that with respect to alcohol consumption Of the drivers interviewed, a high consumption of alcohol was found several times a week and a month, which is harmful, also in the case of presenting some type

**Conclusions:** The bus and taxi drivers are men who are in the age ranges between 18 and 59 years. Many of the bus drivers have more than 10 years for the work of driver since in this population men mostly have more years, on the other hand, taxi drivers have fewer years of working as a driver because the population is younger. The eating habits of bus drivers are vulnerable, they are neglected populations as far as health is concerned, within the most outstanding aspects is the impact on the place of consumption, the time spent on food, the lack of water consumption and the excess consumption of sugary drinks, as well as poor distribution of meal times. Regarding the lifestyle of taxi drivers, a high consumption and frequency of alcohol is observed, while the smoking habit is insignificant.

In the relationship between years of work and lifestyle, it is mentioned that many of the bus and taxi drivers indicate that they have a considerably high weight when they started working as a bus driver, currently consuming alcohol it is quite high in the same way in both cases, which is why an important relationship of achievement of the bad lifestyle is seen. The drivers in general who consume less water are those who indicate that they consume alcoholic beverages more frequently

**Key Words:** Years of work, Eating Habits, Lifestyle.

**CAPÍTULO I**  
**EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN**

## **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En este apartado se presenta el planteamiento del problema, el cual se relaciona con los hábitos de alimentación, años de labor y el estilo de vida encontrado en choferes de transporte de servicio público, presente en el área de Heredia, a continuación, se presentan escenarios tanto a nivel nacional e internacional.

### **1.1.1 Antecedentes del problema**

#### **1.1.1.1 Internacionales sobre la relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida con los choferes de transporte público.**

Según el proyecto “El análisis ergonómico, organizacional y psicosocial del puesto de conductor de autobuses urbanos e interurbanos” realizado en el año 2008 en Madrid, España y hasta la actualidad señala que la situación del tráfico, el trabajo programado en turnos y el diseño del puesto de trabajo de los conductores, junto con las altas demandas exigidas para proporcionar un buen servicio, han sido considerados como los factores que en mayor medida contribuyen al nivel alterado de salud de los conductores. Además, de las paradas frecuentes que realizan movimientos continuos y repetitivos, la constante atención que debe tener el tráfico generado en las carreteras, el cobro del dinero y la atención al público; éstas son unas de las muchas funciones que los conductores realizan en su jornada laboral. Este tipo de situaciones son desencadenantes de estrés y desordenes fisiológicos que afectan su estado integral. (Munar,2015)

No obstante, dado el carácter informal en el trabajo de los taxistas, para resolver sus problemas de salud deben pagar por los servicios de atención médica, medicamentos y medios de diagnóstico. En diferentes estudios realizados se observó poca accesibilidad a la tecnología, a los servicios y a los medicamentos, ya que, del total de informantes de operarios, 38.6% desconocen tener algún

padecimiento relacionado con el Síndrome Metabólico (SM), y el análisis de muestras de sangre capilar del total de operadores mostró alteraciones o descontrol de glucemia (34%) y de triglicéridos o colesterol HDL (75%). De aquellos que se sabían enfermos (61.4%), en el 22.7% se encontraron niveles altos, ya fuera de presión arterial, glucemia en ayuno, triglicéridos o colesterol HDL. (Ferrante, 2009)

A pesar de que los estudios indican que lo que más satisface a los choferes de taxi es la autonomía, tienen que estar muchas horas tras el volante. Se mostró que el 62% de los operarios tenía una jornada laboral de 10 a 12 horas. Los problemas de salud que se han identificado relacionados con la jornada laboral extensa son las alteraciones musculoesqueléticas, problemas de visión, audición, fatiga, distrés, cardiovasculares, así como accidentes, también hace referencia a los que son molestias en piernas debido al aumento de peso, mejor llamado sobrepeso y obesidad, malestares a nivel gástrico, tipo reflujo, ganas de vomitar, falta de apetito, indican quedar con hambre luego de hacer sus respectivas comidas, debido a la insatisfacción a la hora del tiempo de comida. Los datos de signos vitales, somatometría y muestras sanguíneas mostraron que la entidad nosológica con mayor presencia en la población fueron las dislipidemias (86%), principalmente aquellas debidas a hipertrigliceridemia (72%). En segundo lugar, se encontró la obesidad (52%) y el sobrepeso (29.5%). La prevalencia de presión arterial fronteriza, HTA y DM2 fue de 4.5%, 25% y 18.1%, respectivamente, (NOM, 2018). Como se indican en los antecedentes anteriores, es de suma importancia contemplar el riesgo en el que se encuentran los choferes de servicio público en cuanto a materia nutricional se refiere, ya que la falta de atención a la salud de estos individuos es sumamente escasa.

Respecto al diagnóstico de DM2, de acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT), 8.4% de los hombres conductores profesionales, refirieron que tenían

diagnóstico previo de DM2. El 50% de los operadores de taxi con niveles de glucosa en ayuno  $> 126$  mg/dL se encontraba en el grupo de 30-39 años, y el 22% con diagnóstico de prediabetes al momento del estudio tenía una edad  $> 40$  años. (INSP, 2016)

Cabe destacar que este último hallazgo se encontró en todos los grupos de edad. En específico, siete refirieron diagnóstico previo, ocho presentaron niveles de glucosa en ayuno  $> 126$  mg/dL (18.2%), cuatro personas refirieron no tener diagnóstico previo y se encontraron niveles  $> 126$  mg/dL en ellos, tres refirieron tener el diagnóstico previo y se encontraban controlados, y solo una persona con diagnóstico previo no estaba controlada. Se encontraron cuatro nuevos casos de operadores con niveles elevados de glucosa en ayuno. Con base en la toma capilar de glucosa en ayuno se encontraron 15 casos con diagnóstico de prediabetes (100-125 mg/dL). De los 21 casos con  $IMC \geq 30$ , dos refirieron diagnóstico previo obesidad. De los 13 casos con sobrepeso, ninguno refirió antecedentes, (Iglesias, 2015).

Cinco de los participantes desconocían tener diagnóstico previo de dislipidemia. Se encontraron 15 casos con SM (34%), cuatro de ellos tenían antecedentes de DM2, tres de HTA y dos de ambos padecimientos; ocho refirieron antecedentes de dislipidemia y uno de obesidad. Cuatro de ellos no tenían diagnóstico previo de enfermedad crónico-degenerativa al momento del estudio. Los componentes del SM más frecuentes en los operarios al momento del estudio fueron las dislipidemias y la obesidad. Se observaron siete casos con tensión arterial (TA)  $\geq 140/90$ , cuatro de ellos con valores en sangre capilar de glucosa  $> 110$  mg/dL en ayuno, de los cuales tres refirieron tener el diagnóstico de DM2. Dos personas presentaron una PA de 130-139/85-89 mm Hg y glucosa en ayuno  $> 110$  mg/dL y solo una refirió haber sido diagnosticada previamente con DM2. De los siete casos mencionados, cuatro presentaron HTA1 y DM2 al momento del estudio, y solo uno de ellos refirió haber sido diagnosticado previamente con ambos padecimientos.

Solo un caso presentó HTA3 y DM2 y refirió haber sido diagnosticado previamente. No se observó comorbilidad de HTA2 con DM2. Todos los casos tuvieron un IMC  $> 30$ , lo que contrasta con los valores del resto del grupo, ya que la media de este indicador se encontraba por debajo de los niveles recomendados para disminuir el riesgo cardiovascular. (Rosales, Flores, 2017)

Reyes hace énfasis en su estudio que dentro de las enfermedades no transmisibles descritas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), se encuentra la Enfermedad Cardiovascular (ECV), la cual incluye enfermedades, tanto cerebrovasculares y cardíacas, como patologías de los vasos sanguíneos. La ECV es responsable de más de 17.3 millones de muertes al año, en todo el planeta, lo que la ubica como la principal causa de muerte a nivel mundial. Esta respuesta, a su vez, es mediada por factores que predisponen al individuo, entre los que se destacan: factores genéticos, la edad avanzada, el género y los estilos de vida poco saludables, tales como el tabaquismo, la inactividad física y el consumo excesivo de alcohol. Otros factores descritos son hipercolesterolemia, la diabetes, la hipertensión arterial y la obesidad. De otra parte, se han identificado, factores medioambientales como la pobreza, el bajo nivel educativo, el estrés y la depresión como mediadores del mismo desenlace, estos factores se ven relacionados con la poca actividad física, así como los estilos de vida saludable y los malos hábitos alimentarios de los choferes de bus o taxi. (Reyes, 2014)

En México las reformas laborales han permitido la desregulación del mercado de trabajo y, con ello, la disminución de beneficios y derechos de los trabajadores, por ejemplo, en el sistema de transporte público se puede ver expresado en modalidades de transporte particular no regularizado, como Uber y los llamados “taxis pirata”. Aunado a ello, las transformaciones del sector salud profundizaron la incapacidad de las instituciones públicas para atender los problemas de salud-

enfermedad, reflejados principalmente en la disminución en el acceso y la disponibilidad de bienes y servicios. (GDF, 2015)

Aunque la jornada típica suele ser de 10 o 12 horas, en algunos países se han registrado trabajadores conduciendo más de 16 horas diarias, seis o más días por semana. A la extensa duración de la jornada laboral se suma a veces la falta de tiempos de descanso de calidad y la falta de acceso a sanitarios o lugares especiales para su aseo personal. (Ledesma, 2017)

La conducción de taxis puede considerarse una ocupación riesgosa, no sólo en términos de exposición al riesgo vial, sino también desde el punto de vista de los efectos que la actividad puede tener sobre la salud de los trabajadores. Esto último, además, supone consecuencias indirectas sobre la seguridad global del tránsito, en la medida en que el estado psicofísico de los conductores puede incidir sobre su desempeño en la conducción. Por otro lado, algunos autores han identificado a este sector como el de mayor costo asociado si se consideran los gastos producidos por lesiones y otras enfermedades (Leigh, Schnall, 2000) de manera que la salud ocupacional de los conductores de taxi también parecería ser un problema si se lo considera en términos económicos.

En el caso de los operadores de taxi, la informalidad puede tener un efecto significativo sobre las condiciones de trabajo, de vida y de salud. Tanto las condiciones de trabajo como las condiciones de vida son un indicador de la calidad de vida, pero es necesario conocer cómo determinan los procesos de salud-enfermedad en los operadores de taxi, como expresión de procesos sociales de mayor magnitud. (Rosales, Flores, 2017.) Además, como otro factor desencadenante se menciona que en los Estados Unidos, los trabajadores del transporte, en especial los taxistas, son quienes muestran mayores tasas de asalto a mano armada y están más expuestos a situaciones violentas que pueden derivar en lesiones y muertes. (Peek-Asa, 2003)

En otros estudios realizados en Canadá efectuados por Chiron G, es muy frecuente la presencia de la dispepsia, el dolor gástrico y el estreñimiento. Algunos factores causantes de estas alteraciones son el régimen alimentario, el sedentarismo, la postura sentada mantenida y el ritmo de trabajo y la obesidad. Asimismo, se presentan altos índices de lumbalgias que con el tiempo producen las hernias discales. (Gruevski, 2016)

En Chile las enfermedades cardiovasculares constituyen la primera causa de muerte. Según Leigh y Schnall el que exista además una elevada prevalencia de factores de riesgo (FR) cardiovascular y de sus condicionantes (obesidad y sedentarismo), permiten predecir un incremento de las tasas de enfermedades cardiovasculares. Además, en el sistema cardiocirculatorio, se observa la presencia de hipertensión arterial con sus repercusiones como el infarto y el ictus, también los problemas circulatorios de retorno con varices y hemorroides. También es necesario recordar que, como alteraciones asociadas a la obesidad, se presentan el hipercolesterolemia, la hiperuricemia, la diabetes, etc. (Leigh & Schnall, 2000). Todo esto se hace sentir en el aspecto laboral de lo que es la conducción profesional.

En mayo de 2018, la Asamblea de la Salud aprobó el 13.º Programa General de Trabajo (PGT), que orientará la labor de la Organización mundial de la Salud (OMS) en 2019-2023. En el 13.º PGT, la reducción de la ingesta de sal/sodio y la supresión de las grasas trans de producción industrial en el suministro de alimentos se identifican como parte de las medidas prioritarias de la OMS dirigidas a alcanzar los objetivos de asegurar vidas sanas y promover el bienestar a todas las edades. Con el fin de apoyar a los estados miembros en la adopción de las medidas necesarias para suprimir las grasas trans de producción industrial, la OMS desarrolló una hoja de ruta para ayudar a los países a acelerar la aplicación de las medidas. (OMS, 2015)

En Colombia, las enfermedades isquémicas del corazón, las cuales hacen parte de la ECV, constituyen la primera causa de muerte desde mediados de la década pasada; presenta además una tendencia al aumento, al pasar de 51,66 muertes por cada 100.000 habitantes en 1998, a 63,79 en 2011, Reyes menciona que el comportamiento de los choferes de servicio público es propenso a presentar este tipo de enfermedades, ya que se conocen los malos hábitos de alimentación, el sedentarismo, más la cantidad elevada de horas de trabajo, esto sumado a la cantidad de años laborados por cada persona y por cada año, da un total de un individuo mal de salud, que amerita incapacitaciones y ausentismo laboral, el cual a su vez daña la empresa para la cual labora, así como el rol de trabajo de este servicio para el país. (Reyes, 2014).

Así mismo en Colombia, los estilos de vida de la población son muy distintos y dependen en gran medida de las condiciones socioeconómicas de la población. En ellos intervienen variables como la pobreza, la composición familiar, el empleo y la ocupación de los sujetos, es necesario hacer énfasis en que muchos conductores se quejan por el salario que reciben en sus trabajos, y que debido a esto y a los altos gastos que las familias grandes manejan, los obliga a trabajar horas extras, con tal de proporcionar un salario acorde a un trabajo, aunque esto indique que el esfuerzo que deben hacer para poderse mantenerse despiertos, falta de horarios de comida, largas horas sin consumir alimentos de buena calidad y estrés psicosocial del ámbito en un bus, perjudiquen su salud. (Reyes, 2014)

Otra consecuencia de la sobrecarga de trabajo es la pérdida de tiempo libre que redunde en problemas sobre la vida íntima y familiar, y contribuye al desarrollo de un estilo de vida sedentario. Este último aspecto, constituye un factor de riesgo para enfermedades como la obesidad, la hipertensión, y los problemas cardiovasculares. (Bravo Carrasco & Espinoza Bustos, 2017). Según la OMS, a nivel mundial, alrededor del 17% de la población no realiza actividad física, lo que

causa aproximadamente 1.9 millones de muertes, por la relación estrecha entre la falta de actividad física con las hiperlipidemias, la hipertensión arterial y las alteraciones en la regulación de la glucosa, entre otros factores que, de manera conjunta, predisponen la aparición del síndrome metabólico (Reyes, 2014)

En Argentina, según la Segunda Encuesta Nacional de Factores de Riesgo, el 27.1% de la población fuma activamente y el 53.4% tiene el índice de masa corporal (IMC) mayor a 25 kg/m<sup>2</sup> (siendo obesa el 18% de la población). Para el país, se estima que se producen unas 40.000 muertes / año vinculadas al tabaco y unas 32.153 muertes / año vinculadas a la obesidad. El tabaquismo y la obesidad representan dos de las pandemias mundiales que tienen el mayor impacto global en salud. Se estima que en el año 2008 se produjeron 5.4 millones de muertes por causas vinculadas al consumo de tabaco y se espera que para el año 2030 este número ascienda a 8 millones. Así mismo, la obesidad es la segunda causa de muerte evitable, precedida por el tabaquismo. (Ledesma, 2017).

Entre los problemas típicos de la ocupación de transportistas se encuentran el sobrepeso y la obesidad. Estos trastornos se derivan de la mala alimentación y el sedentarismo que se asocian, a su vez, a la escasa cantidad de tiempo libre y de descanso. El exceso de peso es un factor de riesgo para desarrollar diabetes tipo 2 y problemas cardiovasculares. Ambos problemas se han observado entre los taxistas. Además, el sobrepeso se asocia con el desarrollo de apneas obstructivas crónicas, un trastorno que afecta la calidad del sueño. Dormir poco y mal es común entre los taxistas. La falta de descanso, junto con jornadas laborales extensas, se asocia con síntomas de fatiga, un factor de riesgo para la siniestralidad vial. El limitado y difícil acceso a sanitarios influye en el desarrollo de distintas patologías genitourinarias (Ledesma, 2017).

Un estudio reciente muestra que una restricción prolongada del sueño y la alteración circadiana alteran el metabolismo, disminuyen la tasa metabólica en reposo (uso energético basal), aumentan los niveles de glucosa (azúcar) en sangre (respuesta insulínica insuficiente después de una comida) y, por tanto, aumentan el riesgo de padecer obesidad y diabetes. Además, el estrés psicosocial y la inactividad física pueden provocar alteraciones del metabolismo. (Atkinson, 2018)

La obesidad se ha convertido en la segunda causa de muerte evitable, luego del tabaquismo. Constituye una patología crónica que presenta no sólo una mayor mortalidad sino también un incremento de la morbilidad con relación a su severidad (a mayor IMC hay mayores complicaciones) y a su distribución (mayores comorbilidades con obesidad central que con la de distribución periférica). Es considerada como un factor de riesgo para el desarrollo de patologías crónicas altamente prevalentes como hipertensión arterial, diabetes mellitus tipo 2, dislipemias, enfermedad cardiovascular, diversos tipos de cáncer, problemas respiratorios como síndrome de apnea obstructiva de sueño (SAHOS) y síndrome de hipoventilación obesidad, lo que genera además un alto costo socioeconómico en forma directa e indirecta. En Argentina, el 53.4% de la población tiene IMC aumentado (sobrepeso/obesidad) y el 18% de la población es obesa, estimándose un total de 32.153 muertes por año vinculadas a esta patología. La prevalencia de IMC elevado en la población de transportistas evaluados es 59% más alta que la media nacional (84.8% vs. 53.4%) en el grupo de sobrepeso/obesidad; y 145% más elevada (44.1% vs 18%) en el grupo de obesidad. Para hacer tomar como referencia, se realizan estudios también a lo que corresponde a la Provincia de Córdoba, obteniendo un resultado no tan optimista, la tendencia se mantiene. La prevalencia de obesidad reportada en varios estudios epidemiológicos en la provincia.

Pocos estudios evalúan de forma adecuada las ingestas de nutrientes y el impacto del momento de la ingesta. Los factores que pueden influir en el consumo de alimentos incluyen la alteración de las rutinas horarias de las comidas con la familia y los amigos, comer solo y la calidad de la comida y de los lugares donde se come. Además, rara vez se da prioridad al momento del consumo de la comida, que puede verse afectado por la disponibilidad de personal y las programaciones de los turnos. Se requieren más investigaciones para esclarecer la relación entre la alteración del reloj circadiano, el estilo de vida y los trastornos metabólicos experimentados por los trabajadores por turnos. (Eur Hythdia, 2019.)

Además, con lo que respecta al consumo del tabaco hace referencia en que si bien el consumo de tabaco se ha asociado a un bajo índice de masa corporal (IMC), las tasas de obesidad son mayores en grandes fumadores y un 35 - 65% de los fumadores que está buscando un tratamiento para dejar de fumar, presentan sobrepeso u obesidad. Distintos estudios han demostrado que el 80% de los fumadores gana entre 3,6 kg y 7,3 kg, e incluso en un 13% hasta 10 kg luego del cese del tabaquismo. Además, se ha demostrado que la ganancia de peso al dejar de fumar en un mismo período de tiempo es mayor en mujeres que en hombres. (Escaffi, 2017)

Por otro lado, diversos estudios de seguimiento han analizado los efectos de los cambios en el estilo de vida sobre el peso corporal y reportaron que las bebidas alcohólicas tienen un efecto prácticamente neutro, ya que sólo se consideraron responsables de un aumento medio de 150 gr de peso por año. Sin embargo, la mayoría de los estudios que han investigado los efectos del consumo de alcohol sobre el peso corporal, sugieren una relación tanto inversa como positiva sobre el peso y la grasa corporal lo que indica una falta de consenso, un vacío de conocimiento y muestra la necesidad de incrementar la información al respecto. (Traversy & Chaput, 2015)

### **1.1.1.2 Antecedentes Nacionales sobre la relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida con los choferes de transporte público.**

En Costa Rica, se ha documentado el aumentado de la obesidad en los adultos desde 1982, principalmente en adultos masculinos de 20 a 64 años, así lo señala la Encuesta Nacional de Nutrición 2008-2009 (Ávila, 2009.). Cada día el problema de la obesidad se acentúa en nuestra población adulta y en especial, en cierta actividad laboral. Se dice que la salud es una estructura social, ya que se crea por la interrelación entre las personas y los entornos en el proceso de la vida diaria, en el que las personas viven, aman, aprenden, trabajan y juegan (Arce & Paola, 2012)

De acuerdo con los estudios realizados se llega a la conclusión de que el rango de edad de los transportistas con sobrepeso y obesidad esta entre 41 y 50 años. La mayoría tiene educación secundaria completa, muy pocos poseen estudios universitarios y solo unos pocos indican solo saber leer y escribir pese a no tener educación formal. Según el Programa de los estilos de vida saludables en funcionarios público, se concluye que el 42% de los transportistas labora más de 60 horas y el resto en promedio 50 horas semanales. (Jensen & Ugalde, 2013)

La adquisición del conocimiento es gradual y acumulativo, por lo tanto, al realizar un sondeo antes y después de una intervención, provee la información necesaria para emitir juicios y adoptar medidas de acción educativas que mejoren la situación alimentaria y nutricional de los conductores de autobús. Sin embargo, para lograr abarcar temas de importancia nutricional que mejoren el estado de dicha población y que permitan observar modificaciones significativas en las medidas antropométricas y consumo de los alimentos se recomienda establecer programas educativos que cuenten con un tiempo mayor a seis meses y en los que se realicen, además, exámenes bioquímicos, para tener una visión más amplia del estado de salud esta población. (Arce & Paola, 2012)

Además, en este caso se hace referencia a los conductores de bus no cuentan con rutas fijas, ya que casi todos los días le varían la ruta para la cual se desempeñan. Por otro lado, muchos de los conductores indicaron consumir café todos los días y en muchas ocasiones durante el día. La ingesta de café varía según el cansancio o el sueño que sientan cuando conducen el autobús. (Arce & Paola, 2012)

En Costa Rica, desde el año 1985 se identifica que los conductores de autobús enfrentan lesiones de salud física y mental. Particularmente, los efectos fisiológicos se traducen en trastornos digestivos, cardiovasculares, fatiga, dolores de cabeza, deficiencias visuales y auditivas, entre otras. El 99,3 % de los conductores, indican que han padecido alguna molestia en su vida laboral alguna vez, siendo motivo de bajas en el puesto de trabajo o de asistencia sanitaria. (Rodríguez, Rojas & Molano, 2015)

No obstante, el sistema de alimentación de los conductores les afecta notoriamente no solo en la cantidad, sino en la calidad y oportunidad, por lo tanto, suelen padecer trastornos digestivos. Las largas jornadas que tiene esta población inducen al consumo de comidas rápidas y fuera del domicilio; inclusive en el propio vehículo que impiden una alimentación adecuada. Los malos hábitos alimenticios inician con aspectos sencillos que van desde el hecho de no contar con un horario específico para comer debido al ritmo de la jornada laboral, hasta la mala elección de los alimentos en el momento de ser consumidos. Si bien es cierto que los conductores de transporte público tienen importancia social y económica, sus condiciones de trabajo y de salud han sido poco estudiadas en Costa Rica; es por esta razón y lo mencionado anteriormente, que surge el interés de estudiar esta población debido a que un porcentaje significativo de la población costarricense se dedica al trabajo de la conducción de autobús. (Arce & Paola, 2012)

Costa Rica no cuenta con grandes estudios poblacionales en obesidad. El sobrepeso en las mujeres fue mayor con 26.4% al observado en los hombres de 18.5%. Sin embargo, este problema se muestra con mayor gravedad en la población de adultos. Considerando los resultados de las últimas cuatro encuestas Nacionales de Salud y Nutrición: las prevalencias combinadas de sobrepeso y obesidad han aumentado de manera progresiva y alarmante, de 61% en 1999 a 71.9% en el 2006, 71.3% para el 2012 y 72.5% para 2016, por lo que aplicar estrategias y programas dirigidos a la prevención y control de este problema (y de los factores causales como el consumo de alcohol) son una prioridad para el sistema de salud que sin duda alguna debe ser abordada con mayor fuerza en el primer nivel de atención. (Gómez-Miranda, 2013)

### **1.1.2 Delimitación del problema**

La investigación se realiza con 40 individuos, de sexo masculino, entre edades de 18 a 65 años, todos los hombres investigados se deben de dedicar al empleo de transporte público, ya sea como chofer de bus o chofer de taxi, con rutas de Heredia, Costa Rica; como San Pablo, Guararí, Hospital San Vicente de Paul, San Rafael o Mercedes Sur. Dicho estudio se realiza en el primer semestre del 2020.

### **1.1.3 Justificación**

La presente investigación se realiza en individuos los cuales se dedican al empleo de choferes de transporte público, esto con el fin de poder conocer hábitos de alimentación, estilo de vida y de esta manera puedan ser evaluados, así mismo conocer sus costumbres y elecciones de alimentación. Según Gutiérrez el estilo de vida hace referencia a la forma de vivir que adopta una persona o grupo, incluyendo las actividades en que ocupa su tiempo libre, el consumo relacionado a diversas sustancias o bebidas y costumbres alimentarias (Gutiérrez, 2018). El conductor de autobús está expuesto a muchos factores de riesgo que condicionan su salud, desde aspectos muy

sencillos como el no tener un horario fijo de comida, un lugar propicio en el que puedan consumir adecuadamente los alimentos, una mala elección en el momento de comprar los alimentos de alto contenido calórico (Sequeira, 2012), este tema hace referencia a que esta población en particular tiende a no cumplir con sus tiempos de comida y además disponen de una cantidad de tiempo limitada para realizar sus comidas, afectando el tiempo de reposo y saciamiento. Las empresas líderes de estos empleados no les ofrecen un sitio en donde puedan realizar sus tiempos de comida, dada así la situación se ven obligados a la compra de alimentos en sodas, pulperías y restaurantes de comida rápida. Cabe mencionar que entre los factores que han contribuido al cambio de los hábitos alimentarios son las comidas fuera de casa y el consumo de comidas rápidas. Actualmente, gran parte de la población adulta come fuera de casa. Siendo estos alimentos de alta densidad calórica y altos en grasa especialmente, grasas trans y saturada. (Garaulet, 2017)

Esta población es vulnerable en lo que a salud y alimentación se refiere, ya que supone un factor primordial a la hora de mantener un buen estado de salud de las personas pero sobre todo de quienes realizan actividad laboral que requiera permanecer en el lugar de trabajo y consumir alimentos allí, debido a que no se dota a los individuos de “cultura nutricional”, que le permitan tomar decisiones adecuadas en la selección, preparación, y consumo de los alimentos (Brown, 2014). Se considera que un estilo de vida saludable es una forma de vida que permite disminuir el riesgo de estar gravemente enfermo o de una muerte temprana según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017). Es muy importante la promoción de estilos de vida saludables en los conductores de autobús, mediante la educación nutricional, para disminuir complicaciones de salud a mediano y largo plazo, y mejorar el rendimiento laboral. (Aguilar, 2017)

En toda empresa ciertos empleados se ven más beneficiosos que otros, incluyendo los tiempos libres, los cuales tienen una mayor flexibilidad los más antiguos que los más nuevos, de igual

manera se toma esta variable como referencia y ver su influencia en la distribución de tiempo de comida y elección de alimentos. (Rodríguez, 2015)

## **1.2 REDACCIÓN DEL PROBLEMA CENTRAL: PREGUNTA DE LA INVESTIGACIÓN**

En el siguiente apartado se menciona la pregunta de investigación a partir del problema central, el cual, a raíz de la situación identificada, requiere que esta sea resuelta durante el desarrollo de la investigación.

¿Cuál es la relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida en choferes de transporte público, Heredia, 2020?

## **1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.3.1 Objetivo General**

- Relacionar los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida en choferes de buses y taxis de transporte de servicio público, por medio de encuestas, Heredia, 2020, con el fin de un aporte a futuras investigaciones relacionadas a la salud del conductor.

### **1.3.2 Objetivos Específicos**

1. Describir el perfil sociodemográfico de los choferes de buses y taxis en Heredia por medio de encuesta.
2. Identificar los años de labor en la empresa y nivel de antigüedad mediante una encuesta aplicada.
3. Analizar los hábitos de alimentación de la población de choferes de bus y taxis en Heredia mediante encuesta.

4. Evaluar el estilo de vida de los choferes de bus y taxis, durante la investigación por medio de encuesta aplicada.
5. Relacionar los hábitos de alimentación de los choferes con el estilo de vida presentes durante la investigación.
6. Relacionar los hábitos de alimentación de choferes de bus y taxis con los años de labor en esta ocupación.
7. Relacionar los años de labor de los choferes de servicio público con el estilo de vida de estos.

## **1.4 ALCANCES Y LIMITACIONES**

### **1.4.1 Alcances de la investigación**

Uno de los primeros alcances más importantes en la investigación es el impacto de la pandemia ante el Covid-19, esto fue algo inesperado, el cual no estaba previsto que interfiriera en la toma de datos que se necesitaron para poder hacer posible esta investigación. Debido a esto muchas instituciones y jefes de rutas decidieron cerrar las puertas ante el contacto con los choferes antes de exponerlos a cualquier riesgo que vaya a impedir su trabajo con regularidad, debido a esto se tuvo que implementar la forma de contactar a cada chofer por separado mediante números de teléfono, correo o llamadas, ya que por medio de instituciones no se permite. Otro de los hallazgos importantes que se tuvo la investigación es el interés que mostraron los choferes tanto de bus y de taxi ante el tema de la nutrición, demostraron interés en la toma de medidas, clases de educación nutricional o incluso seguimiento de planes alimenticios, lo cual definitivamente no se contaba con ello, debido a esto se tuvo que explicar de manera exhaustiva el por qué no se podía realizar estas actividades por el momento, siguiendo los protocolos solicitados por el Ministerio de Salud. Otro hallazgo importante es el interés de las pocas mujeres taxistas, las cuales por medio de los mismos choferes se dieron cuenta de la investigación y del cuestionario vía telefónico que se les estaba aplicando, sin embargo, fue lamentable decir que por el momento solo se requerían personas del sexo masculino.

### **1.4.2 Limitaciones de la investigación**

Las limitaciones en cuanto a la investigación, se pueden mencionar la falta de tiempo para la localización de estos, ya que el tiempo destinado a descanso, es para dedicárselo a sus familias, hijos o familiares, además el tiempo entre rutas es muy complicado y poco como para atender una llamada. Muchos de ellos sacan el tiempo ya sea en el almuerzo o dentro de la misma labor ya que solo podían en ese momento.

Otra de las limitaciones en cuanto al tema de la comunicación telefónica es que muchos de los más adultos poseen un teléfono antiguo y la señal no es la mejor, por lo cual muchas veces la llamada se cortó, se escuchó interferencia y demás.

**CAPÍTULO II**  
**MARCO TEÓRICO**

## **2.1 EL CONTEXTO TEÓRICO-CONCEPTUAL**

En este apartado se contextualizan fundamentos teóricos de dicha investigación.

### **2.1.1 Hábitos de alimentación.**

Según el Ministerio de Educación Pública (MEP), un hábito de alimentación es un proceso gradual y se adquiere a lo largo de los años mediante una práctica repetida. Un hábito alimentario son patrones de consumo de alimentos que se han enseñado o se van adoptando paulatinamente de acuerdo con los gustos y preferencias (Hidalgo K. 2012). Los hábitos alimentarios son los que se basan en el número de comidas diarias que se realizan, los horarios en que se come, la manera en que se adquieren, almacenan y manejan los alimentos, la forma en que se decide cuánto, con quién, dónde y con qué se come, las técnicas y tipos de preparación, el orden en que se sirven los alimentos en la mesa y la manera en que se seleccionan los alimentos para las comidas diarias y para las ocasiones especiales (Téllez, 2015).

Además, se considera que el estudio de los hábitos de alimentación merece atención en el problema de la obesidad severa. Situación que los transportistas están dispuestos a presentar por su condición de sedentarismo excesivo y sus malos hábitos de alimentación, en condición laboral como también fuera de ella.

Actualmente, las personas consumen más alimentos hipercalóricos, grasas, azúcares libres y sal/sodio; por otra parte, muchas personas no comen suficientes frutas, verduras y fibra dietética, como por ejemplo cereales integrales. (OMS, 2018)

### **2.1.2 Consumo de Grasas**

El consumo excesivo de grasas se ve relacionado con el aumento del peso corporal, acumulación de grasa en diferentes partes del cuerpo y a largo plazo esta actividad podría causar

la presencia de lo que son enfermedades cardiovasculares, disminución del fluido de la sangre, menor oxigenación, puede provocar arritmias debido a la presencia de placas de ateroma y esto disminuye el paso de la sangre, hasta el punto de poder causar en evento cardiovascular que podría provocar muerte, así como muchas otras cosas es importante cuidar la cantidad de grasa que se consume, al igual que el tipo de grasa, debido a que hay grasas de tipo saludable y las que no son saludables. Reducir el consumo total de grasa a menos del 30% de la ingesta calórica diaria contribuye a prevenir el aumento insalubre de peso entre la población adulta. Además, para reducir el riesgo de desarrollar enfermedades no transmisibles es preciso tener en cuenta aspectos como lo son el poder limitar el consumo de grasas saturadas a menos del 10% de la ingesta calórica diaria, limitar el consumo de grasas trans a menos del 1%; y sustituir las grasas saturadas y las grasas trans por grasas no saturadas en particular grasas poliinsaturada (OMS, 2019)

### **2.1.3 Consumo de Azúcares**

El exceso de calorías procedentes de alimentos y bebidas con un alto contenido en azúcares libres también contribuye al aumento insalubre de peso, que puede dar lugar a sobrepeso y obesidad. Pruebas científicas recientes revelan que los azúcares libres influyen en la tensión arterial y los lípidos séricos, y sugieren que una disminución de su ingesta reduce los factores de riesgo de enfermedades cardiovasculares. Adultos y niños deberían reducir la ingesta de azúcares libres a menos del 10% de la ingesta calórica total. Una reducción a menos del 5% de la ingesta calórica total aportaría beneficios adicionales para la salud. (OMS, 2019)

### **2.1.4 Consumo de Sal, Sodio y Potasio**

La mayoría de la gente consume demasiado sodio a través de la sal (una media de 9 g a 12 g de sal diarios) y no consume suficiente potasio (menos de 3,5 g) (OMS, 2018). Un consumo

elevado de sal e insuficiente de potasio contribuye a la hipertensión arterial que, a su vez, incrementa el riesgo de enfermedad coronaria y accidente cerebrovascular.

La reducción de la ingesta de sal al nivel recomendado, esto es, menos de 5 gramos diarios, permitiría prevenir 1,7 millones de muertes cada año. En la actualidad las personas no suelen ser conscientes de la cantidad de sal que consumen. Además, hay que tomar en cuenta que en casi todas las partes del mundo la mayor cantidad de sal se realiza a través de alimentos procesados o de alimentos que se consumen con frecuencia en grandes cantidades. La sal también se añade a los alimentos cuando se cocinan o en el lugar en que se los consume.

### **2.1.5 Estilo de vida**

El estilo de vida de las personas está integrado por aspectos como la alimentación, consumo de drogas, realización de actividad física y hábitos como el tabaquismo y el consumo de alcohol, entre otros aspectos que inciden en el proceso salud-enfermedad, convirtiéndose en factores de riesgo para enfermedades crónicas no transmisibles. (Canova, 2018)

El estilo de vida se define como la forma de vida de las personas o los grupos. En una definición más amplia, podemos considerarlos como los tipos de hábitos, actitudes, conductas, tradiciones, actividades y decisiones de una persona o grupo de personas, frente a las diversas circunstancias en las que el ser humano se desarrolla en sociedad y que son susceptibles de ser modificados

Esta variable se va formando a lo largo de la historia de vida del sujeto, tratándose de un proceso de aprendizaje familiar, social o de grupos formales de aprendizaje como la escuela o la universidad.

### **2.1.6 Espacio destinado a la alimentación y la influencia sobre digestión.**

El contenido de la comida, respecto a la naturaleza y cantidad de macronutrientes, representa un factor fundamental en la determinación de la ingesta alimentaria. La densidad energética de la dieta influye de forma tal que cuanto mayor es la densidad energética de una comida mayor es la cantidad que se ingiere de la misma. El volumen de los alimentos ingeridos guarda relación directa con la velocidad de vaciamiento gástrico y de absorción de los nutrientes. Cuanto más intensa y rápida es su liberación tras una comida, más lenta y moderada será la utilización de los lípidos almacenados en el organismo, haciendo que los depósitos de estos últimos queden menos disponibles para servir de energía inmediata cuando los niveles de glucosa disminuyan, lo que va a generar una percepción más temprana de hambre. (Kohen, s. f.)

Factores como el tiempo disponible para preparar los alimentos y las horas de trabajo de los miembros de la familia son factores de gran influencia sobre las características de los alimentos consumidos por la familia y el estado nutricional de sus integrantes. Comer en familia se relaciona con una alimentación de mayor calidad nutricional que comer fuera de casa, tanto en niños como en adultos. Varios estudios ponen de manifiesto que el comer en familia favorece un menor consumo de energía, grasa, bebidas azucaradas y mayor de frutas y vegetales. (Kohen, s. f.)

### **2.1.7 Horarios de Trabajo**

El trabajo por turnos consta de patrones que no siguen el período laboral diurno de 8 horas convencional e incluye turnos de noche, turnos rotativos de trabajo y horas de trabajo irregulares. En comparación con las personas que trabajan en horario estándar, los trabajadores por turnos pueden tener un mayor riesgo de padecer una gran variedad de trastornos como obesidad, diabetes tipo 2, enfermedades cardiovasculares, problemas digestivos, trastornos del sueño, depresión y déficit de vitamina D. Trabajar por turnos puede afectar a la distribución energética durante el

transcurso del día y esta situación tiende con frecuencia a comer de manera rápida en lugar de realizar comidas completas, aunque en conjunto esto no parece afectar a la ingesta energética total.

Algunos de los factores que pueden influir en el consumo de alimentos incluyen la alteración de las rutinas horarias de las comidas con la familia y los amigos, comer solo y la calidad de la comida y de los lugares donde se come. Además, rara vez se da prioridad al momento del consumo de la comida, que puede verse afectado por la disponibilidad de personal y las programaciones de los turnos. (Atkinson, 2018)

### **2.1.8 Consumo de Alcohol y Tabaco**

El consumo de tabaco constituye uno de los principales factores de riesgo para enfermedades crónicas no transmisibles. Se menciona que el beneficio de dejar de fumar en la salud es incuestionable; sin embargo, la ganancia de peso es uno de los principales problemas que refieren las personas que desean o dejan de fumar, lo que muchas veces hace que vuelvan a fumar pensando que perderán el peso ganado. (Escaffi, 2017)

Si bien, la ganancia de peso en exceso se asocia en el largo plazo al desarrollo de enfermedades cardiovasculares como la diabetes mellitus tipo 2, la hipertensión arterial y disminución de la capacidad pulmonar, se debe discutir con los individuos la posibilidad de dirigir los esfuerzos a la cesación tabáquica y luego reducir el peso corporal ganado mediante cambios en los hábitos de alimentación, actividad física y eventualmente con el uso de fármacos. (Escaffi , 2017)

Con lo que respecta al consumo del alcohol, este se considera como el segundo alimento con mayor densidad energética después de la grasa (7.1 Kcal/g de alcohol), además de que aumenta el apetito y disminuye la saciedad, lo que conlleva a un aumento de la ingesta energética, el añadir alcohol a la comida disminuye la oxidación de los lípidos, por lo que puede inducir un acúmulo de

grasa en el organismo, pero, por otro lado, el alcohol también provoca un aumento de la termogénesis, que hace que la energía final aportada sea prácticamente ineficiente, comparado con otros alimentos. Aunado a lo anterior, se ha observado que la ingesta moderada de alcohol aumenta la sensibilidad a la insulina, lo que a su vez también podría contribuir al aumento del peso corporal. (Traversy & Chaput, 2015).

### **2.1.9 Años de Labor**

Los años de labor corresponden al tiempo laborado por los choferes de bus o de taxi en este ámbito. A través del paso de los años el cuerpo sufre una serie de cambios que requieren cuidado y es por esto que en el ámbito laboral tanto el empleado como el patrono deben de velar por una buena salud física como mental. Si esto no se da de manera correcta es probable que el empleado sufra constantemente en su trabajo y este no sea productivo.

La Ley Federal del Trabajo (LFT) en México, define a los riesgos de trabajo como los “accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo” y “enfermedad de trabajo es “todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen o motivo en el trabajo o en el medio que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios”. (Aranda, 2010)

Los riesgos a los que están expuestos los trabajadores en su área laboral se derivan tanto de los medios de producción como de la organización del trabajo. Es así, que los riesgos con mayor prevalencia son, principalmente, los originados por los agentes químicos, ergonómicos y psicosociales; sin olvidarnos de los provocados por los riesgos físicos y los biológicos, que al igual forman parte de las estadísticas de morbi-mortalidad por el trabajo. Entre los factores de riesgo que se han asociado a las enfermedades de origen laboral se encuentra: el género, el tipo de profesión, el nivel de atención médico, la ausencia o bajo reconocimiento de su profesión, la

inseguridad laboral, las exigencias laborales, la ausencia de control y del contenido de las actividades, la insatisfacción con su trabajo. (Aranda, 2010)

**CAPÍTULO III**  
**MARCO METODOLÓGICO**

En este capítulo se describe los procedimientos metodológicos del estudio, se desarrollan los puntos relacionados con el enfoque, diseño y tipo de investigación, el área de estudio, unidad de análisis, instrumento de recolección de datos, fuentes de información, operacionalización de variables y el plan piloto.

### **3.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

La siguiente investigación tiene un enfoque cuantitativo, ya que se desarrolla para verificar y comprobar teorías, así como la recolección de datos para poder esclarecer la implicación de los hábitos alimentarios en el estado nutricional de la población escogida, se interroga también por los años de labor trabajados. Esto se basa en la estadística para poder definir los patrones por medio de estudios muestrales representativos, utilizando instrumentos sometidos a prueba de validación y confiabilidad.

### **3.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN**

Esta investigación es de tipo correlacional, debido a que busca conocer la relación que hay entre varias variables, en este caso se habla de lo que es el estilo de vida, hábitos de alimentación y años de labor de los choferes de servicio público (bus y taxis). Este estudio, al evaluar el grado de asociación entre dos o más variables, mide cada una de ellas, y después cuantifica y analiza la vinculación.

### **3.3 UNIDADES DE ANÁLISIS U OBJETOS DE ESTUDIO**

Se requiere la utilización de personas de sexo masculino, los cuales se dedican al empleo de choferes, estos de servicio público, tomando en cuenta solo los choferes de bus y taxis. Todos son de la zona de Heredia.

### 3.3.1 Población

Choferes de servicio público, tomando en cuenta solo transportistas a nivel de bus y taxi, que laboren en este servicio. Se toman 40 hombres de la provincia de Heredia, Costa Rica.

### 3.3.2 Muestra

Se toma en cuenta 40 hombres que cumplan con los criterios de inclusión y exclusión para poder llevar a cabo la investigación. La muestra es no probabilística, ya que todos los sujetos deben cumplir con los criterios de inclusión para poder participar en la investigación.

### 3.3.3 Criterios de inclusión y exclusión

***Tabla 1. Criterios de inclusión y exclusión***

CRITERIOS DE INCLUSION	CRITERIOS DE EXCLUSION
1. Hombres choferes de bus y taxi.	1. Hombres choferes de bus y taxi menores de edad.
2. Hombres entre 18 y 59 años.	
3. Hombres que acepten el consentimiento informado y acepten ser parte de la investigación por medio telefónico.	2. Choferes de bus y taxi en horario nocturno.
	3. Todo chofer de bus o taxi que no esté de acuerdo en contestar la encuesta.
	4. Chofer de bus o taxi que se encuentren fuera del Gran Área Metropolitana.

Fuente: Elaboración Propia, 2020.

## 3.4 INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

### 3.4.1 Validez del cuestionario

Debido a la situación que enfrenta el país ante el COVID-19, el Ministerio de Salud De Costa Rica, solicitó a la población evitar salir de los hogares y suspender todo tipo de reuniones

que tuviesen contacto con las personas, debido a esto el proceso de ejecución del plan piloto se suspende y se realizan ajustes al cuestionario con el fin de no retrasar más el proceso de recolección de datos, se permite omitir el plan piloto, sin embargo, el cuestionario fue revisado y corregido por el tutor de tesis y la lectora correspondiente.

### **3.4.2 Confiabilidad del cuestionario**

El cuestionario que se implementó para poder conocer los aspectos importantes en cada variable fue revisado y aprobado por la tutora y la lectora de la presente investigación debido a que el plan piloto no se pudo realizar por consecuencia del contagio constante por el que atraviesa la población costarricense. Con el fin de proteger a todas las personas y evitar someterlas y un posible riesgo de contagio se decide no tener contacto físico con ninguno de los choferes de bus o de taxi, el único medio que se tiene para relación con los mismo es por medio del teléfono celular, específicamente por medio de llamada telefónica.

## **3.5 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

El diseño de la investigación es de tipo no experimental, esto debido a que los sujetos utilizados son encuestados bajo un contexto natural, sin manipulación de datos, solamente se observan, además los participantes responden a las preguntas y estos no tiene ningún tipo de influencia sobre estas respuestas, la investigación es de tipo transversal ya que los datos se obtienen en un solo momento.

## **3.6 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES**

A continuación, se presenta la tabla correspondiente a operacionalización de variable utilizadas para el presente documento.



Número de días laborales a la semana	1 a 3 días 4 a 5 días 6 a 7 días
Peso al entrar a laborar en la empresa	SI <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menos de 50kg</li> <li>• De 50 a 80 kg</li> <li>• De 80 a 110 kg</li> <li>• Más de 110 kg</li> </ul> NO

3. Analizar los hábitos de alimentación de la población de choferes de bus y taxis en Heredia mediante encuesta.	Hábitos de alimentación	Los hábitos alimentarios son comportamientos conscientes, colectivos y repetitivos, que conducen a las personas a seleccionar, consumir y utilizar determinados alimentos o dietas, en respuesta a unas influencias sociales y culturales ( <i>Hábitos alimentarios / FEN, s. f.</i> )	Aplicación de encuesta por medio telefónico.	Tiempos de comidas realizados al día	Desayuno Merienda Mañana Almuerzo Merienda Tarde Cena Colación Nocturna	Encuesta
				Factor influyente para escoger un alimento	Sabor Facilidad y rapidez para consumir Contenido nutricional Precio Que sea agradable a la vista	
				Bebida más consumida durante la jornada laboral	Agua Bebidas energéticas Bebidas naturales sin azúcar Bebidas naturales con azúcar Gaseosas Café con azúcar Café sin azúcar Otro	
				Cucharadas de azúcar al café o	1 2 3 Más de 3	

bebidas  
naturales

Consume agua Si

- 1 a 2 vasos
- 3 a 5 vasos
- 6 a 8 vasos
- Más de 8 vasos

Tipo de cocción para granos y leguminosas

No

Al vapor  
A la plancha  
Asado  
Hervido frito  
Al horno

Tipo de cocción para las carnes

Al vapor  
A la plancha  
Asado  
Hervido frito  
Al horno

Tipo de cocción para los vegetales

Al vapor  
A la plancha  
Asado  
Hervido frito  
Al horno

Consumo de frutas

SI  
NO

Manera de consumo de frutas

Fruta entera sin sal  
Fruta entera con sal  
En fresco con azúcar  
En fresco sin azúcar

Consumo de sal a la comida ya preparada

SI  
NO

De donde proviene los alimentos de consumo en horas laborales

Del hogar  
Sodas  
Restaurantes de comida rápida  
Otro

Quien prepara los

Usted mismo  
Padres  
Pareja

					alimentos en el hogar	Otro	
					Consumo de alimentos con más frecuencia en sodas o restaurantes de comida rápida	Tacos, empanadas, hamburguesas, ravioles y papás. Comida tipo “casado” (arroz, frijoles, carne, ensalada y acompañamientos). Alimentos empacados (galletas, refrescos, helados, dulces). Sopas (Pollo, Mondongo, Frijol, Olla de carne).	
					Tiempo disponible para comer	Otro Menos de 15 min De 15 a 30 min De 30 a 60 min Más de 60 min	
					Donde consume los alimentos en horas laborales	En la casa En el comedor de la empresa En el automóvil En restaurantes	
4.	Evaluar el estilo de vida de los choferes de bus y taxis, durante la investigación por medio de encuesta aplicada.	Estilo de vida	El estilo de vida de las personas está integrado por aspectos como la alimentación, consumo de drogas, realización de actividad física y hábitos como el tabaquismo y el consumo de alcohol, entre otros aspectos que inciden en el proceso salud-enfermedad, convirtiéndose en factores de riesgo para enfermedades crónicas no transmisibles. (Canova, 2018)	Aplicación de encuesta por medio telefónico.	Consumo de alcohol	SI NO	Encuesta
					Frecuencia del consumo de alcohol	Una vez al mes De 2 a 4 veces al mes De 2 a 3 veces a la semana De 4 a más veces a la semana	
					Cantidad de bebidas alcohólicas	1 a 2 vasos 3 a 4 vasos 5 a 6 vasos Más de 6 vasos	
					Fuma	SI NO	
					Cantidad de cigarros al día	Menos de 5 De 5 a 10 Más de 10	

Fuente: Elaboración propia. 2020.

### **3.7 PLAN PILOTO**

Con respecto a lo que es la realización del plan piloto, este apartado no se realiza por motivos de fuerza mayor como lo es la pandemia que atraviesa el país por el actual virus COVID-19, debido a esto se retrasa lo que es la recolección de datos al punto de suspender el proceso de tesis por completo. Es por esto por lo que las autoridades en Salud piden a la población evitar el contacto, ya que el virus es de fácil contagio entre personas y debido a esto el título de la investigación y su enfoque, así como sus variables se vieron modificadas con el fin de poder finalizarla. En este proceso se vio un atraso aproximado de 3 meses, mientras tanto se pueden observar algunas posibles soluciones para poder llegar a la conclusión de omitir el plan piloto y de esta manera poder contrarrestar el tiempo en pausa. Ya que si el plan piloto se realiza de la manera como al principio se piensa y la recolección de datos se realiza sin tomar ninguna precaución las consecuencias que se pueden presentar a raíz de esto son perjudiciales tanto para el investigador como para las personas participantes de la misma, debido a que si algún chofer es asintomático en cuanto al virus, el investigador fácilmente puede ser contagiado y de la misma manera puede ser asintomático, cumpliendo esta cadena al final de la investigación las personas contagiadas aumentan en cantidad, es por esto que se llega a un acuerdo y aprobación a un cambio en la dirección para poder llevar a cabo la investigación en medio de la pandemia y optar por una forma de recolección de datos más segura y siendo igual de válida como si se realizará de manera presencial. Estos datos no tienen por qué ser alterados y con fin de brindar protección hacia a todas las personas que forman parte de esta investigación se opta por la obtención de datos por vía telefónica, así como suministrar mensajes y llamadas a números de taxistas y buseteros proporcionados por algunas empresas dedicadas al transporte público, también números brindados

por los mismos choferes de algunos conocidos que muestran interés en formar parte de la base de datos, siempre cumpliendo los criterios de inclusión.

### **3.8 PROCEDIMIENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

En este caso se opta por la recolección de datos de manera virtual. Toda la tesis se modifica para poder cumplir con este objetivo y se realiza de la manera más óptima y con la mayor validez y confiabilidad posible, para que de esta manera se reflejen resultados de la determinada población escogida. Al indicar modalidad virtual, se toman números telefónicos de choferes de bus y taxi, residentes en Heredia y que estén dispuestos a participar de la investigación. Así se procede a llamar a cada uno, los cuales en total fueron 40 personas hombres, 20 choferes de bus y 20 choferes de taxi, en donde se les explico el motivo por el cual se realiza la investigación, el fin, así como el proceso y se explica también que tal dato como su nombre y su número de teléfono son confidenciales y el único uso que se le da es mientras se realiza la llamada así como su participación, no se le volverá a llamar, enviar mensajes con contenido adecuado y acorde a la investigación, se le explica también la importancia de la validez de datos así como su compromiso y se procede a confirmar su aceptación a participar, esto como parte de la realización del consentimiento informado, cada uno para proceder a realizar las preguntas, debe de haber aceptado y estado conforme con las preguntas, de igual manera están en todo su derecho de no querer contestar alguna pregunta. Luego de esto durante la llamada se le realizan las preguntas necesarias y siguiendo el patrón de cuestionario aceptado y validado por la tutora y lectora asignadas, en el transcurso de la aplicación de la encuesta si surge alguna duda se le aclara en el momento con el fin de obtener un dato valido, acertado, confiable y seguro. Finalizada la parte de las preguntas, se le agradece al participante y se procede a colgar la llamada. Para observar los términos correspondientes a esto, se puede ver el Anexo 1.

### **3.9 ORGANIZACIÓN DE LOS DATOS**

Los datos obtenidos de los participantes son organizados en la plataforma Excel por medio de tabulación de datos y gráficos, para proceder a realizar las pruebas estadísticas correspondientes a cada variable para el cumplimiento de los objetivos planteados en la tesis.

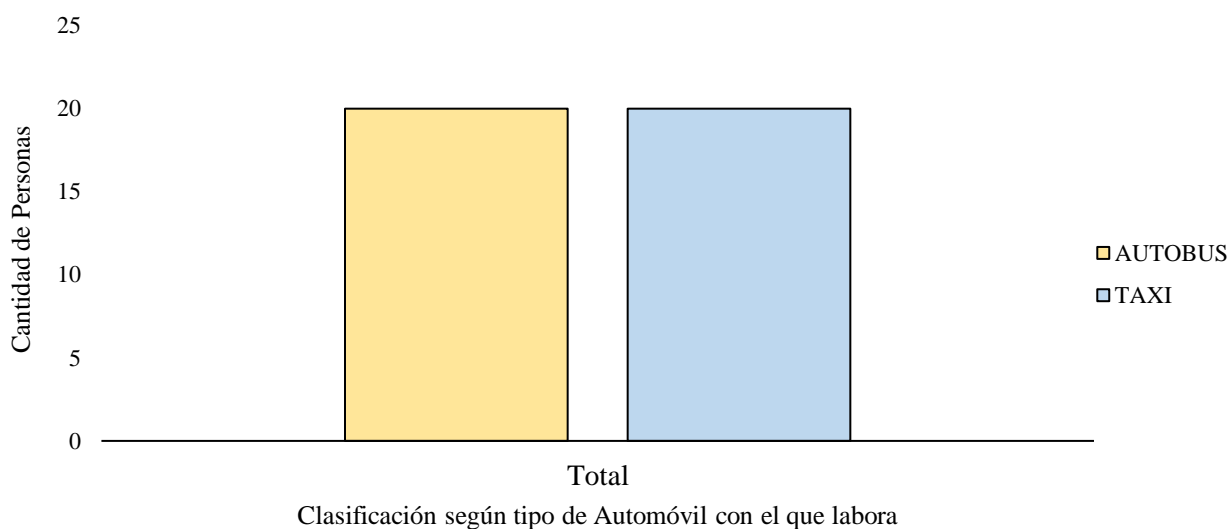
### **3.10 ANALISIS DE DATOS**

Las relaciones entre las variables de perfil sociodemográfico, años de labor, hábitos de alimentación y estilo de vida, se analizaron mediante la prueba Chi Cuadrado con el fin de poder establecer relación entre las variables, se espera ver las relaciones entre las variables observadas con las esperadas y así poder determinar la relación existente. Adicionalmente se utilizó la prueba de coeficiente de contingencia de Pearson para determinar qué tipo de relación existía entre las variables relacionadas ya sea fuerte, media o débil, una relación cercana a 1 indica una relación fuerte entre variables y positiva, por lo contrario, un resultado más cercano a 0 indica que existe una relación débil entre dichas variables.

**CAPÍTULO IV**  
**PRESENTACIÓN DE RESULTADOS**

A partir del desarrollo de la investigación, en este apartado se expone los resultados obtenidos al evaluar la población. Además, se expone a partir de las diferentes secciones: perfil sociodemográfico, años de labor, hábitos de alimentación y estilo de vida de los choferes de servicio público de taxis y bus.

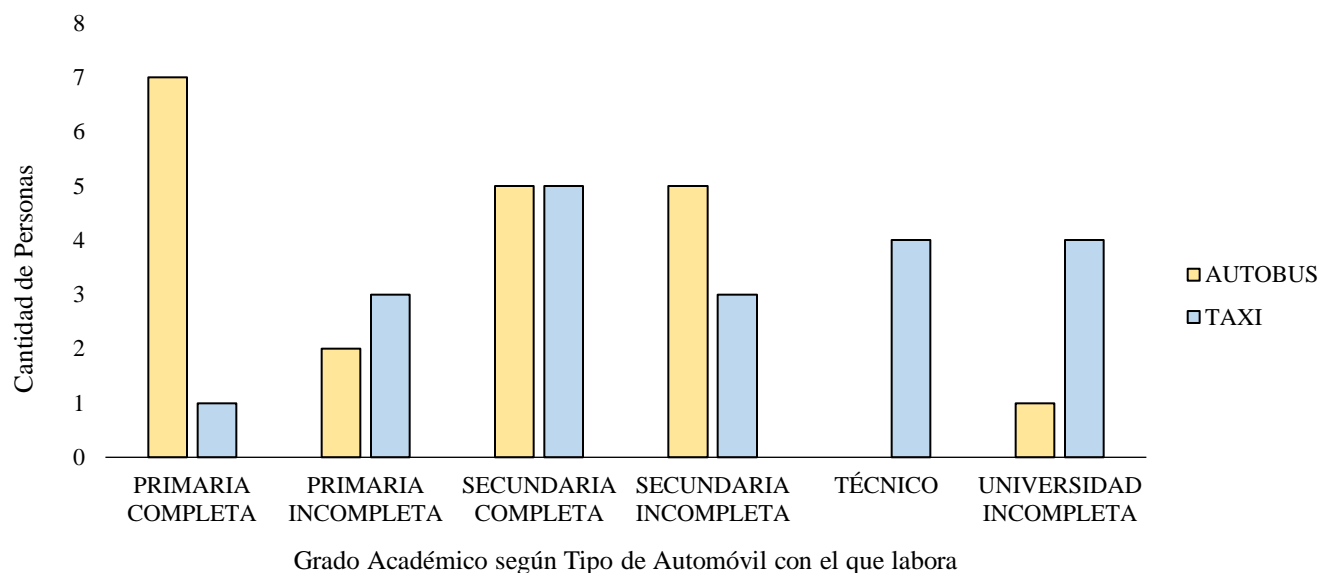
#### 4.1 Perfil Sociodemográfico



**Figura N°1. Clasificación según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

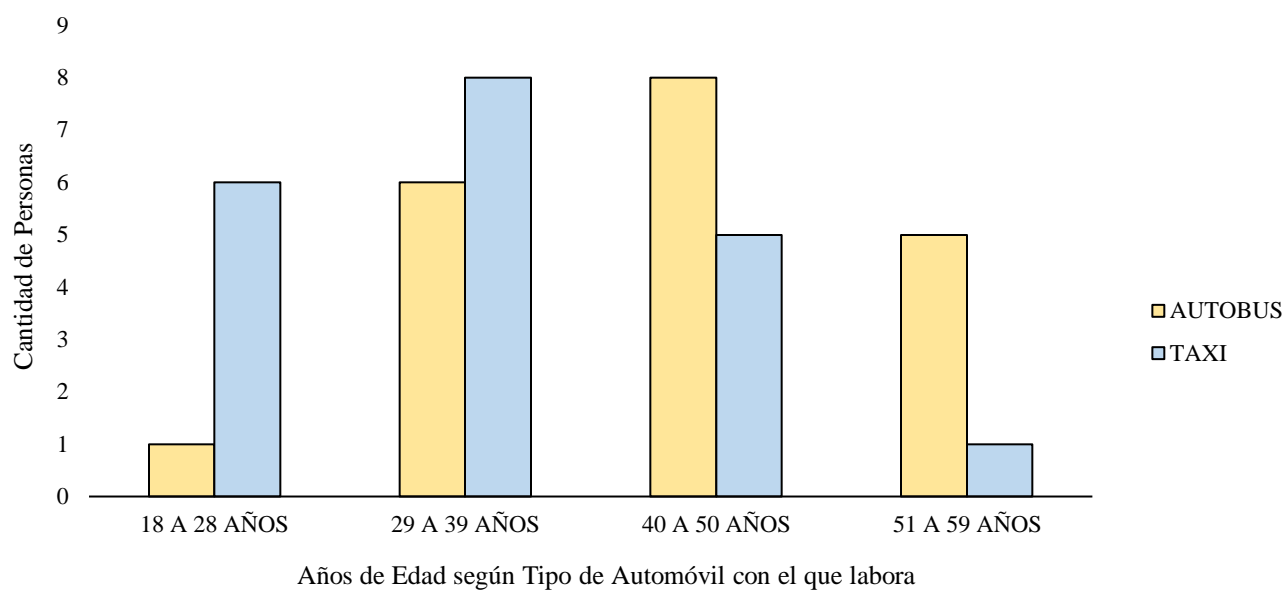
**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En base con los resultados anteriores se puede observar dos categorías referentes a tipos de automóvil, en este caso se tomó como referencia encuestar a 20 personas de sexo masculino choferes de bus y 20 personas de sexo masculino choferes de taxi.



**Figura N°2. Grado Académico según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**  
**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

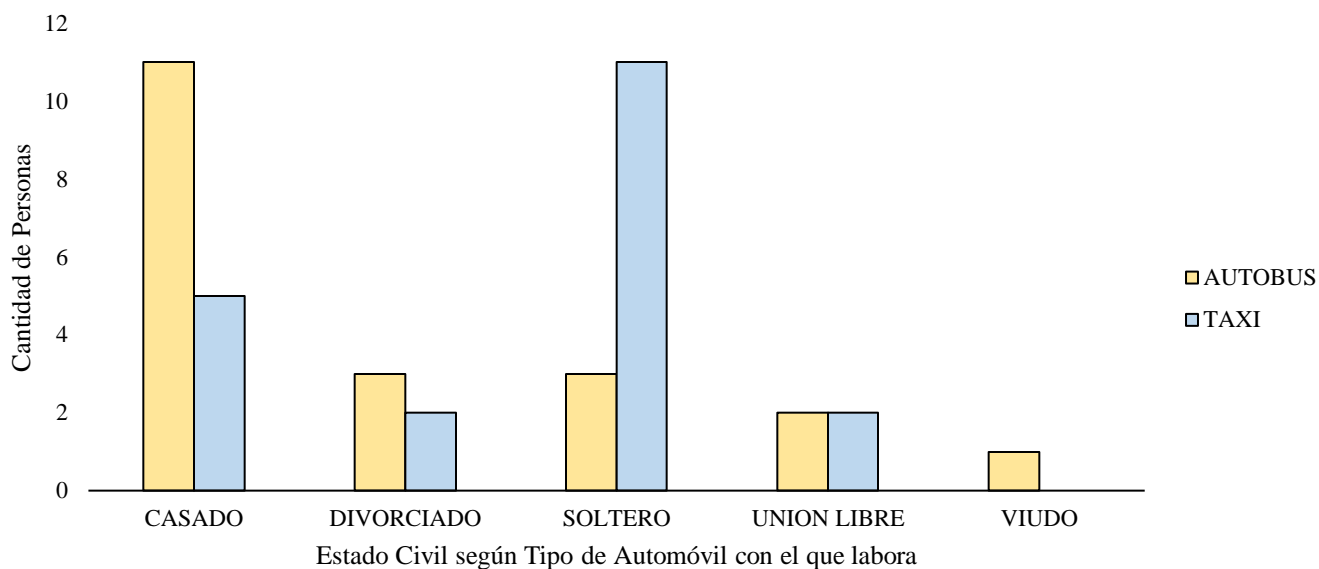
Con base en los resultados anteriores del gráfico, se muestra que 7 de los 20 choferes de autobús tiene la primaria completa y 5 de los 20 choferes de taxi tienen la secundaria completa, representando la mayoría en ambos casos. Se muestran 3 de los 20 choferes de taxi tienen primaria incompleta y solo 2 de los 20 choferes de bus también posee primaria incompleta. Con respecto a la secundaria incompleta 5 de los 20 choferes de autobús y 3 de los 20 choferes de taxi poseen esta característica. En relación con los choferes que poseen un técnico hace referencia a 4 choferes de taxi lo poseen. Por último, solamente 1 de los 20 choferes de bus entra a la universidad sin embargo no la concluye, al contrario los choferes de taxi son 4 de los 20 entrevistados que todavía no la concluyen.



**Figura N°3. Distribución por edad de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

A continuación, se muestran los resultados obtenidos en donde predomina los hombres entre 29 a 50 años, sin embargo, se puede observar que 8 de los 20 choferes de taxi en su mayoría son hombres de 29 a 39 años, mientras que 8 de los 20 choferes de autobús abundan con una edad ente 40 y 50 años.

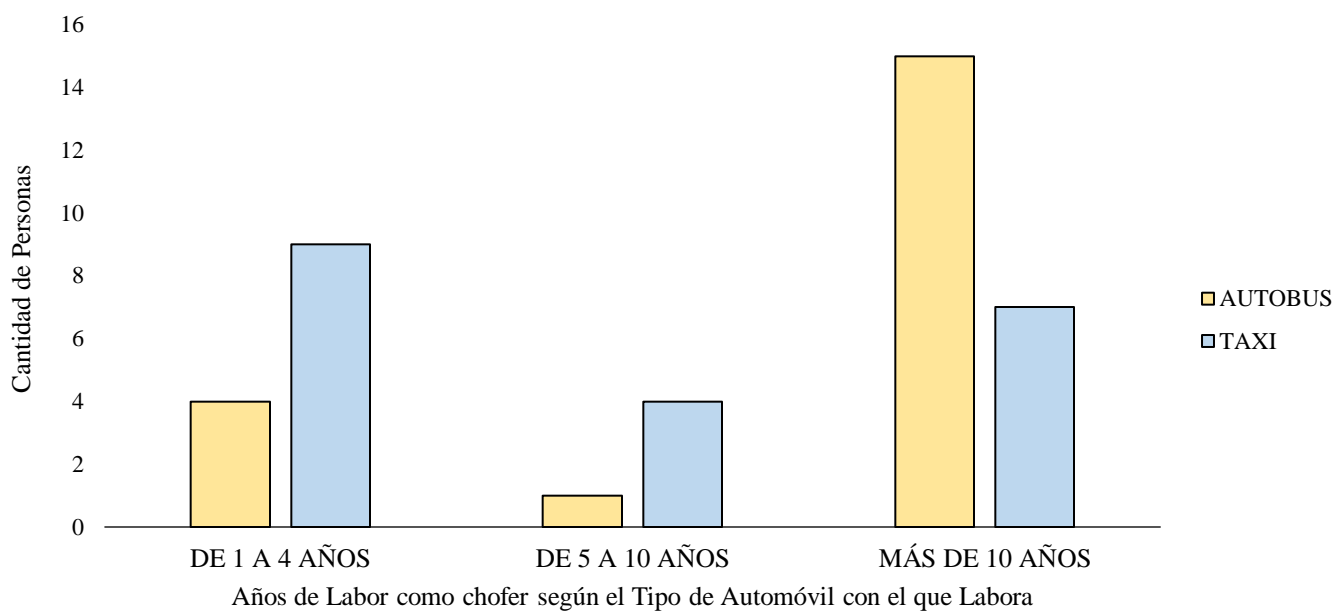


**Figura N°4. Estado Civil de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En el gráfico anterior según los resultados obtenidos, 11 de los 20 choferes de autobús y los choferes de taxi solamente 5 de los 20, mientras que, por otro lado, igualmente 11 de los 20 choferes de taxi son solteros y 3 de los 20 choferes de taxi están dentro de esta categoría. de taxi. 3 de los 20 choferes de autobús y 2 de los 20 choferes de taxi con divorciados. 1 de los 20 choferes de taxi viven en unión libre y 1 de los 20 choferes de autobús es viudo.

## 4.2 Años de Labor

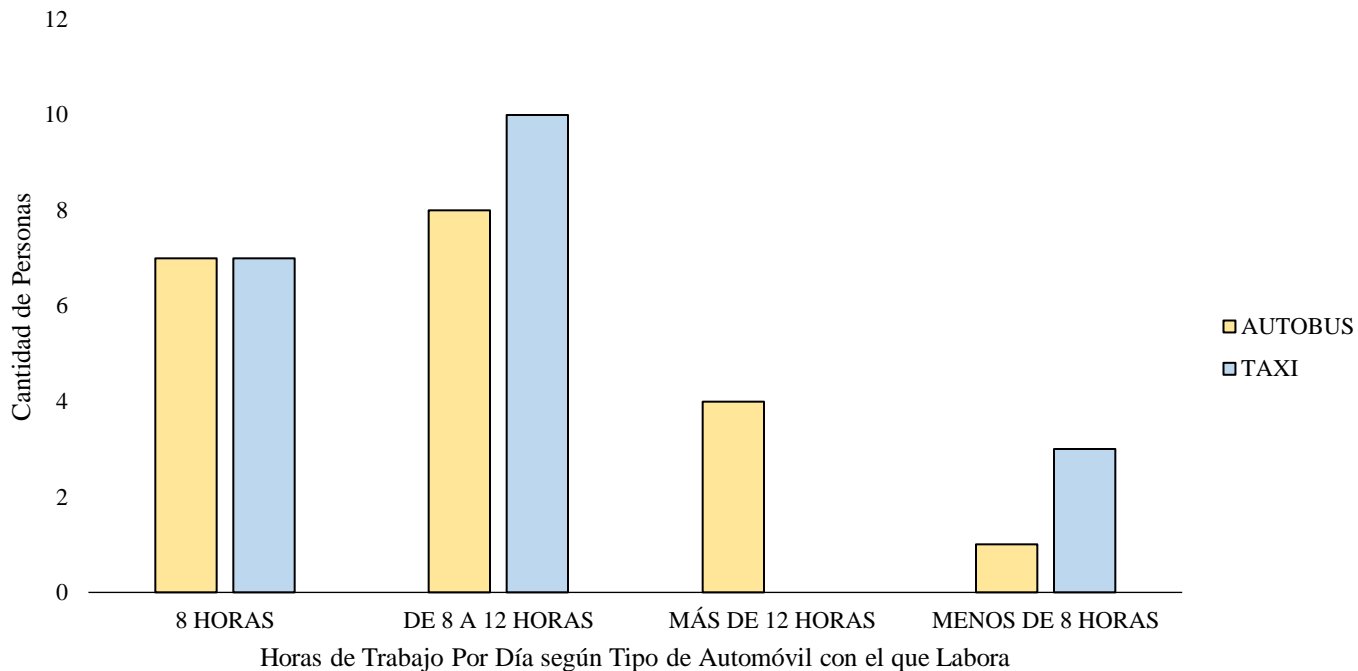


**Figura N°5. Años de Labor de los choferes según tipo de automóvil con el que labora,**

**Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

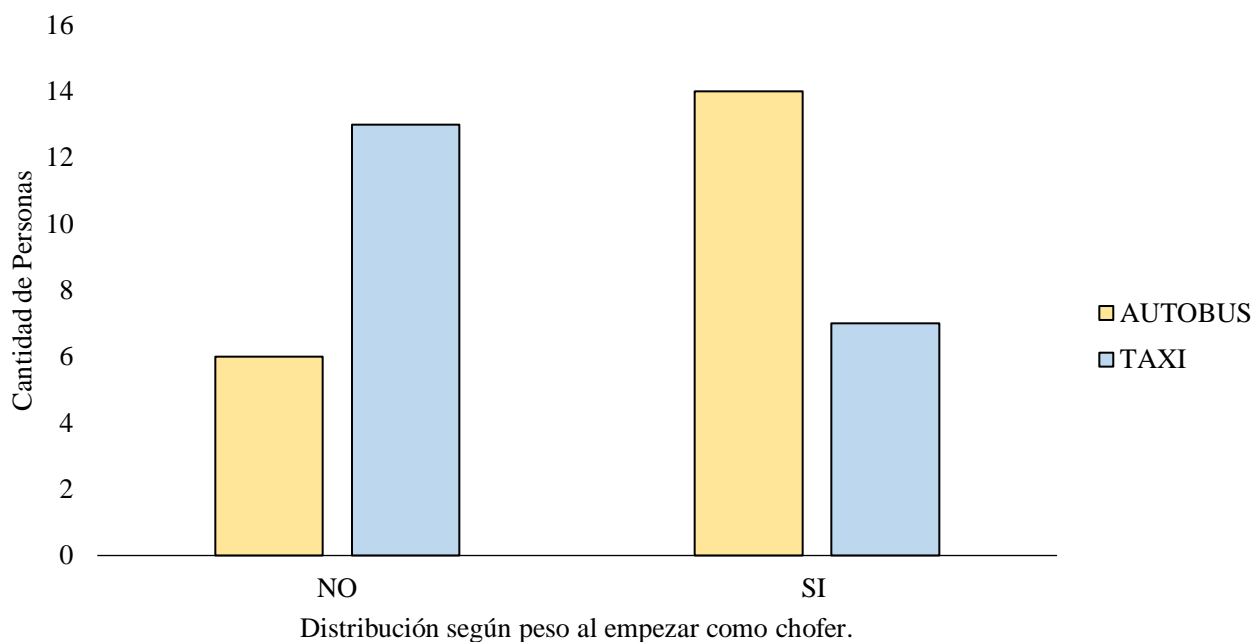
En su mayoría se muestra que 16 de los 20 choferes de autobús poseen una referencia de dedicarse a este empleo hace más de 10 años, al contrario del panorama con los choferes de taxi donde en su mayoría siendo 9 hombres de 20 entrevistados, tienen de 1 a 4 años de mantener este empleo.



**Figura N°6. Horas de Trabajo Promedio al Día de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

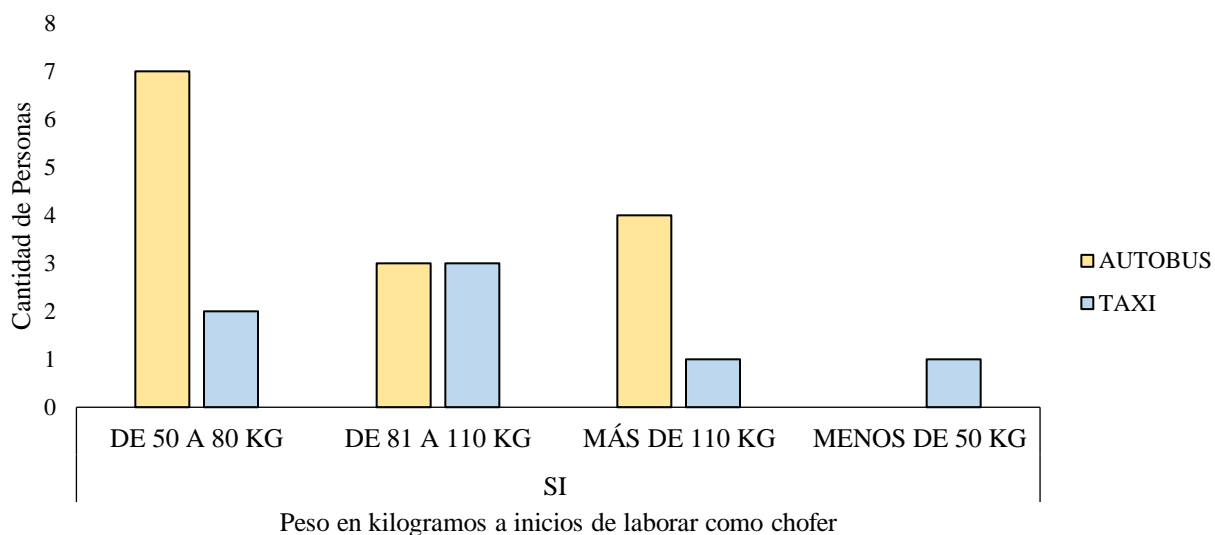
Con relación a los resultados anteriores, se observa, que con respecto a las horas laborales de los choferes ya sea de taxi como de bus, predominan en su mayoría resultados de 8 a 12 horas seguidas de labor. En la categoría de 8 horas se tiene a 7 taxistas y 7 choferes de bus. Por otro lado, en la categoría de 8 a 12 horas se identifican 8 choferes de autobús y 10 choferes de taxi.



**Figura N°7. Peso en kilogramos (kg) de los choferes al iniciar como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En el gráfico anterior se observa de 14 de los 20 choferes de bus y 7 de los 20 choferes de taxi, sí recuerdan su peso al iniciar en la labor de chofer. Mientras que 6 de los 20 choferes de autobús y 13 de los 20 choferes de taxi, no lo recuerdan. Con base en este grafico se puede observar en el siguiente el peso de los choferes que sí recuerdan su peso.



**Figura N°8. Distribución por peso en kilogramos (kg) de los choferes al iniciar su labor como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

De los choferes entrevistados en donde su respuesta fue sí, al recordar su peso al iniciar en la labor de chofer de bus, se puede destacar que solamente 1 de los 7 choferes de taxi indican haber iniciado su labor de chofer con menos de 50 kg. 7 de los 14 choferes de autobús recuerdan pesar entre 50 a 80 kg, mientras que solo 2 de los 7 choferes de taxi recuerdan pesar de 50 a 80 kg. 3 de los 14 choferes de bus y 3 de los 7 choferes de taxi indican comenzar su labor de chofer con un peso de 81 a 110 kg. 4 de los 14 choferes de autobús y 1 de los 7 choferes de taxi indican haber pesado más de 110 kg.

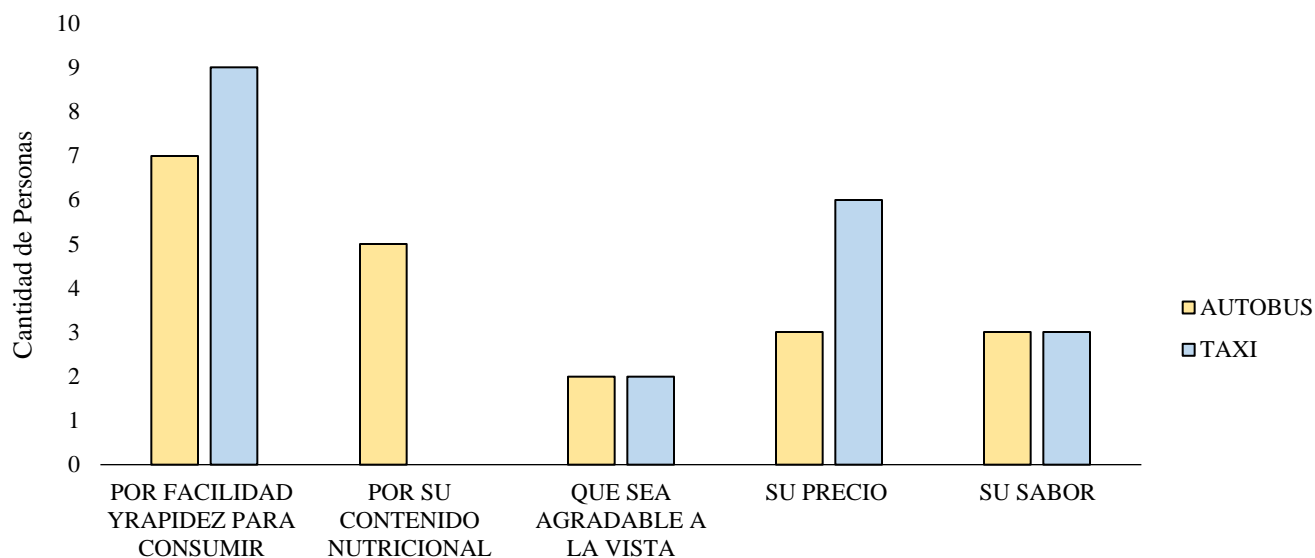
### 4.3 Hábitos de Alimentación

**Tabla 3. Tiempos de comida realizados por los choferes de bus y de taxi dentro de su horario laboral, Heredia, 2020.**

CUALES TIEMPOS DE COMIDA REALIZA CUANDO SE ENCUENTRA DENTRO						
DEL HORARIO LABORAL						
TIEMPO DE COMIDA	TAXIS	TOTAL	%	BUS	TOTAL	%
DESAYUNO	20	20	100	20	20	100
MERIENDA MAÑANA	9	20	45	5	20	25
ALMUERZO	20	20	100	20	20	100
MERIENDA TARDE	16	20	80	17	20	85
CENA	13	20	65	15	20	75
COLACIÓN NOCTURNA	2	20	10	1	20	5

Fuente: Elaboración propia.

Los resultados recolectados en la tabla anterior muestran que los choferes de taxis los 20 choferes realizan el desayuno y el almuerzo, sin embargo 16 de los 20 choferes hacen una merienda en la tarde y eso deja finalmente que solo 13 de los 20 choferes de taxi entrevistados realicen la cena. Por otro lado, los choferes bus entrevistados indican los 20 realizar en desayuno y el almuerzo, 17 de los 20 choferes de bus meriendan en la tarde y solo 15 realizan cena. Con relación a la colación nocturna es importante recalcar que 2 de los 20 choferes de taxi la realizan y 1 de los 20 choferes de bus realizan colación nocturna.

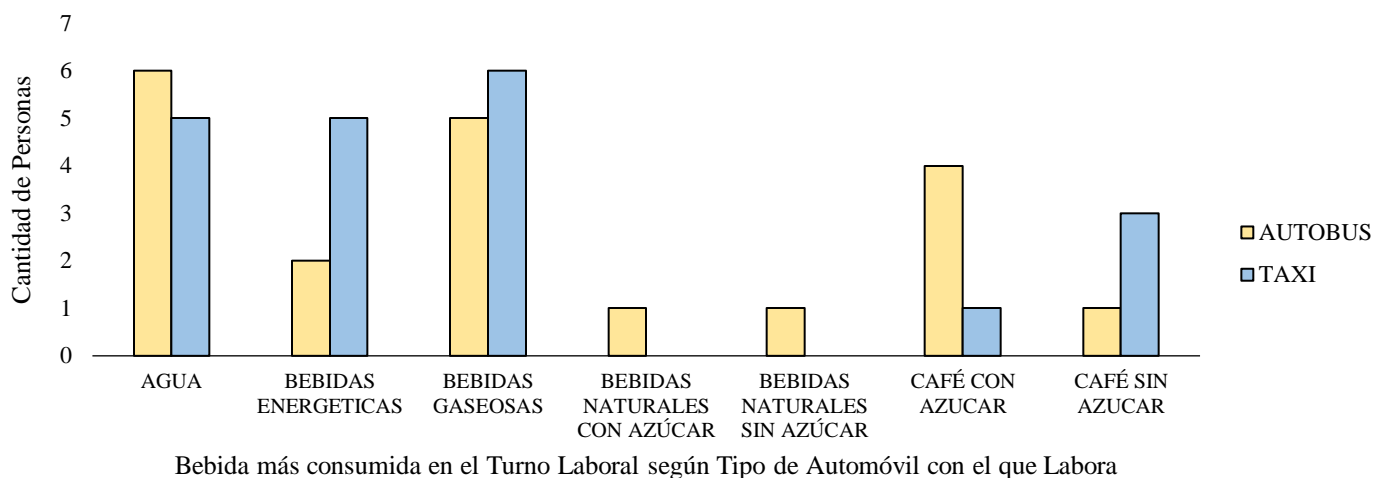


Factor más influyente en la escogencia de los Alimentos según Tipo de Automóvil con el que Labora

**Figura N°9. Factor más influyente en la escogencia de los Alimentos de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

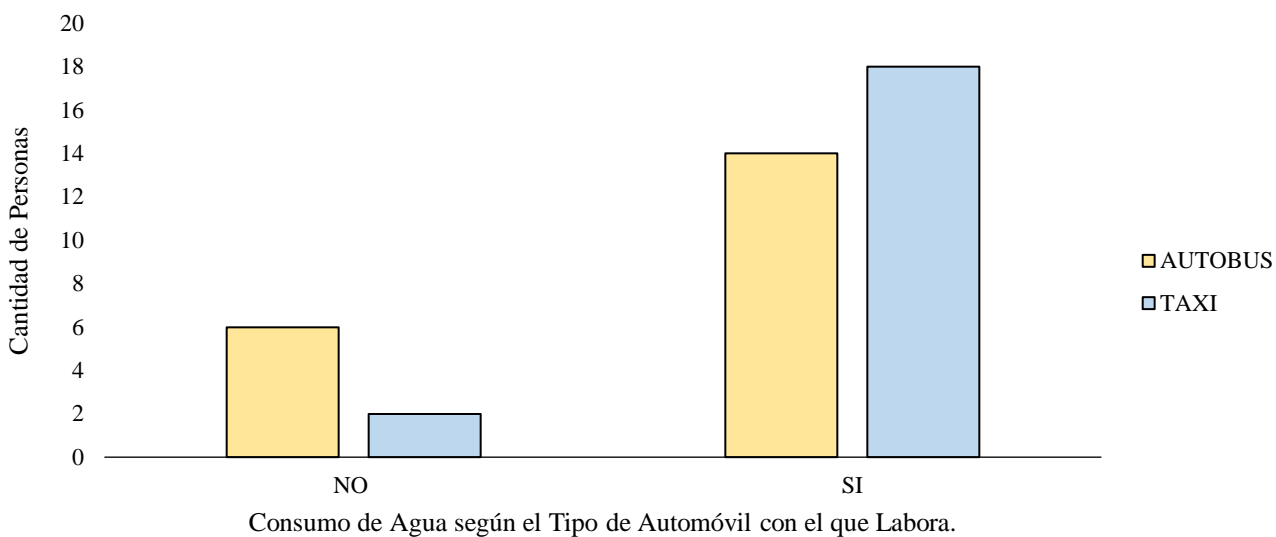
Con base a los resultados mostrados, indudablemente la mayoría de los choferes independientemente del tipo de automóvil que manejen, escogen sus alimentos por la facilidad y rapidez para consumirlos, teniendo 7 de los 20 choferes de autobús y 9 de los 20 choferes de taxi en esta categoría.



**Figura N°10. Bebida más consumida en el Turno Laboral de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

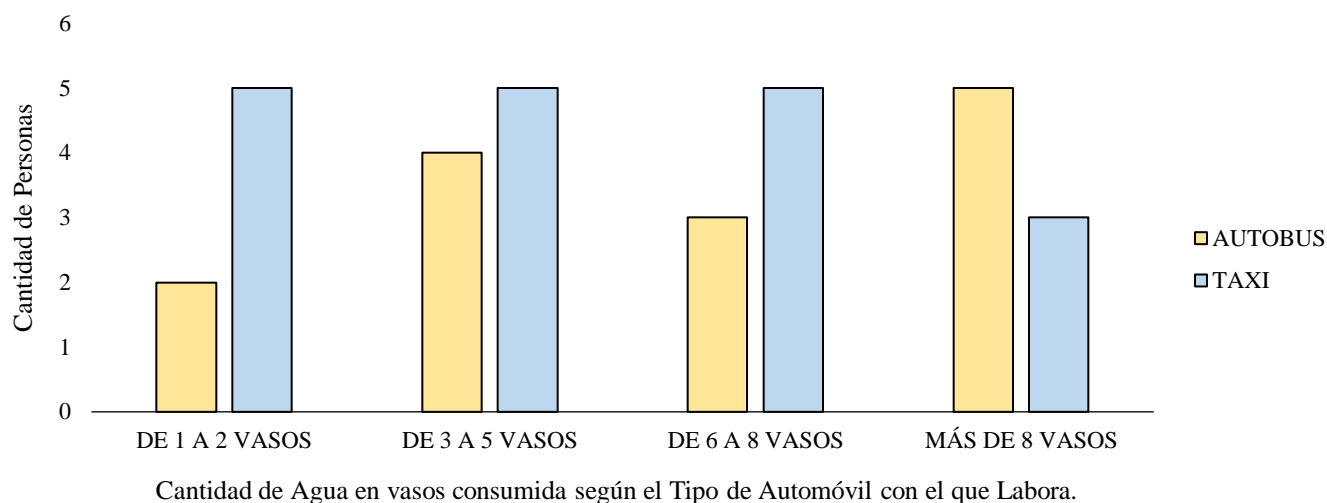
En los datos anteriores, el agua es la bebida más consumida por 6 de los 20 choferes de autobús y solo 5 de los 20 choferes de taxi hacen referencia a este dato, mientras que 6 de los 20 choferes de taxi consumen más bebidas gaseosas durante su turno laboral en comparación con los 5 de los 20 choferes de autobús. 5 de los 20 choferes de taxi y 2 de los 20 choferes de autobús consumen bebidas energéticas. 2 de los 20 choferes de autobús consumen bebidas naturales con azúcar y sin azúcar respectivamente. 4 de los 20 choferes de autobús y 1 de los 20 choferes de taxi indican consumir café con azúcar. Finalmente 1 de los 20 choferes de autobús y 3 de los 20 choferes de taxi consumen café sin azúcar.



**Figura N°11. Consumo de Agua de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

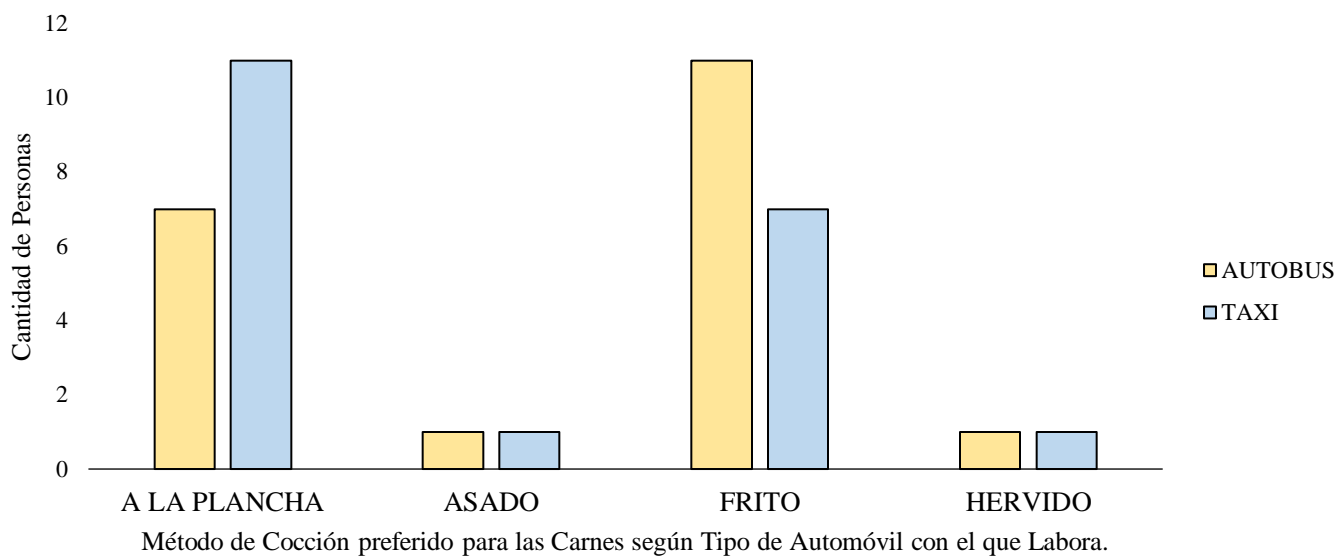
Se muestra que el consumo de agua entre choferes de autobús y choferes de taxi es indiferente con respecto al tipo de automóvil con el que laboran. En el caso de los autobuseros 14 de los 20 entrevistados toman agua y 18 de los 20 taxistas también.



**Figura N°12. Cantidad de Agua en vasos consumida de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

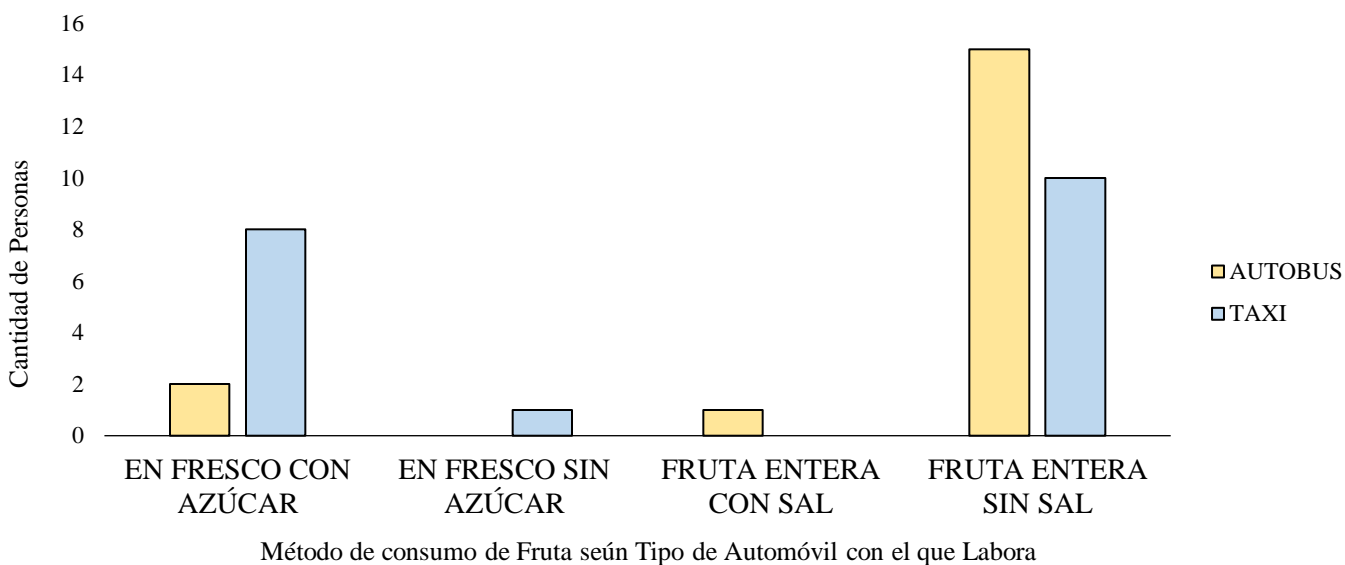
En el gráfico anterior, se muestra, que 5 de los 20 choferes de taxi consumen solamente de 1 a 2 vasos de agua por día, siguiendo en esta categoría de choferes, otros 5 hombres consumen de 3 a 5 vasos por día, al igual que otros 5 choferes de taxi consumen de 6 a 8 vasos al día. En el caso de los choferes de autobús los resultados hacen énfasis a que 5 de los 20 entrevistados consumen más de 8 vasos de agua por día, en esta clasificación, se menciona que 3 choferes de taxi consumen de igual manera más de 8 vasos por día.



**Figura N°13. Método de Cocción preferido para las Carnes de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

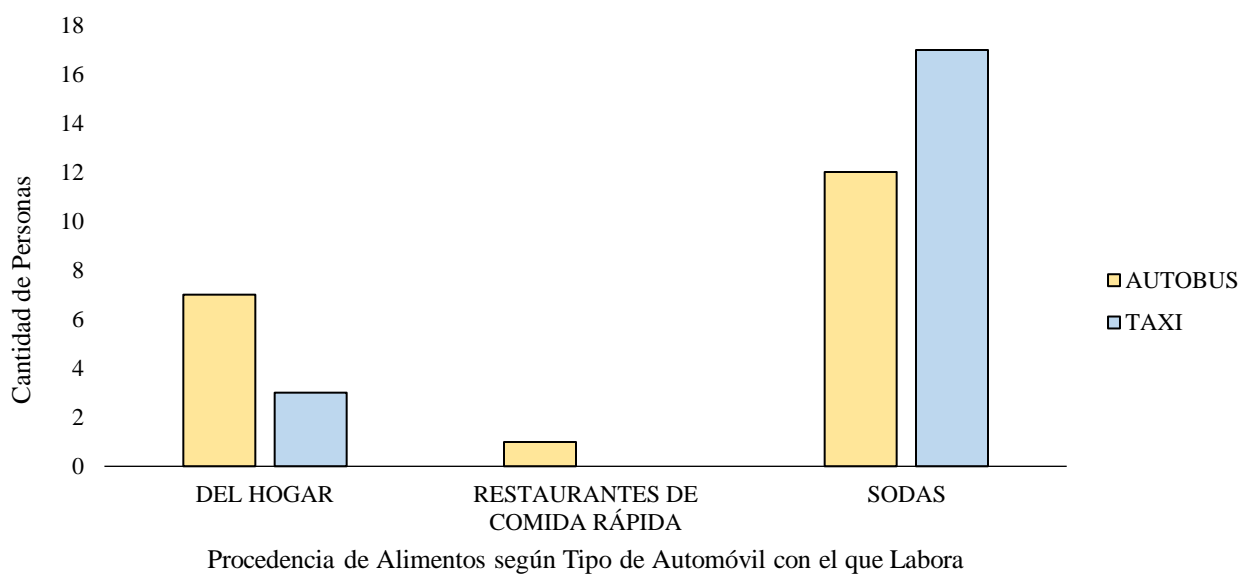
Con respecto a la categoría del tipo de cocción preferido para la carne, 11 de los 20 choferes de bus escogen de manera frita, mientras que 11 de los 20 choferes de taxi indican que prefieren el tipo de preparación a la plancha.



**Figura N° 14. Método de consumo de Fruta de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

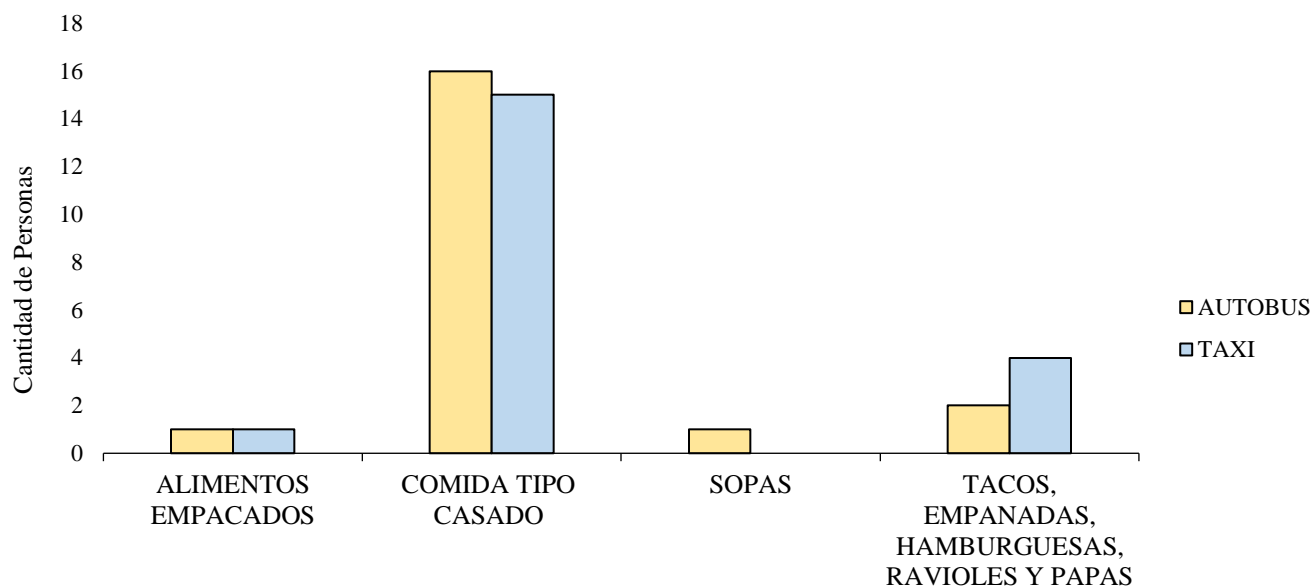
Con base en los resultados que se observan en el gráfico anterior, 15 de los 20 choferes de bus y 11 de los 20 choferes de taxi indican que prefieren comer la fruta entera y sin sal. 1 de los 20 choferes de taxi consume fresco de fruta sin azúcar y 1 chofer de autobús prefiere la fruta entera con sal. Por otro lado 2 de los 20 choferes de autobús y 8 de los 20 choferes de taxi consume la fruta en fresco sin azúcar.



**Figura N°15. Procedencia de Alimentos en Horario de Trabajo de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En este caso se muestra notablemente que independientemente del tipo de chofer que sea, la procedencia de los alimentos que consumen es de sodas, 13 de los 20 choferes de autobús y 17 de los 20 choferes de taxi, hacen referencia a esta respuesta.

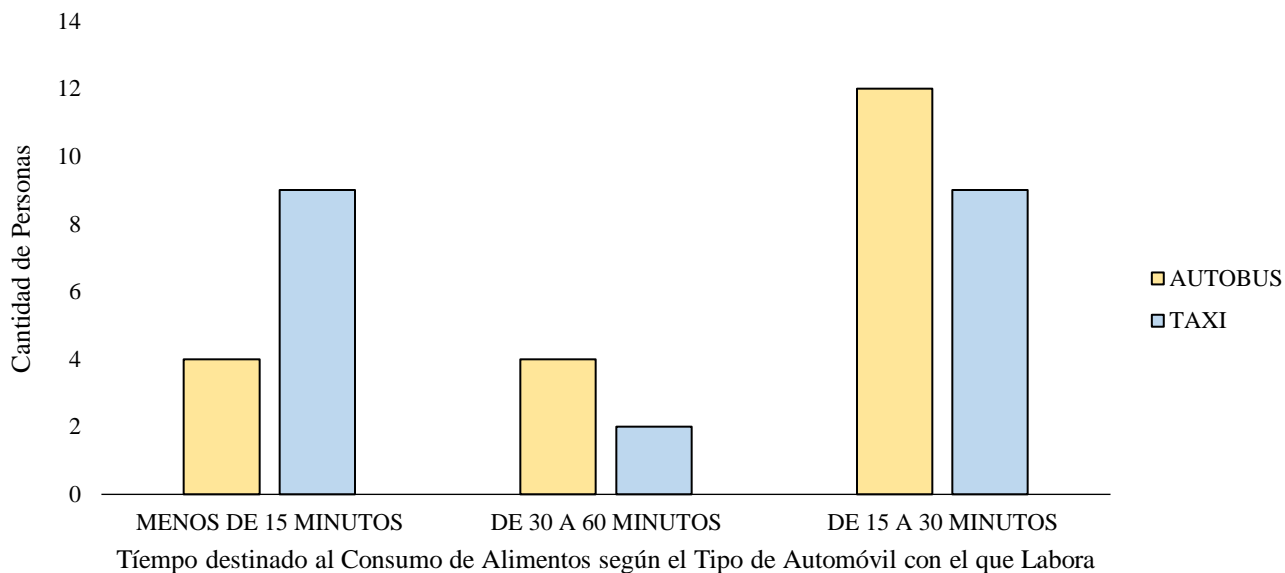


Tipo de Alimento escogido en Restaurantes según el tipo de Automóvil con el que Labora.

**Figura N°16. Tipo de Alimento escogido en Restaurantes de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

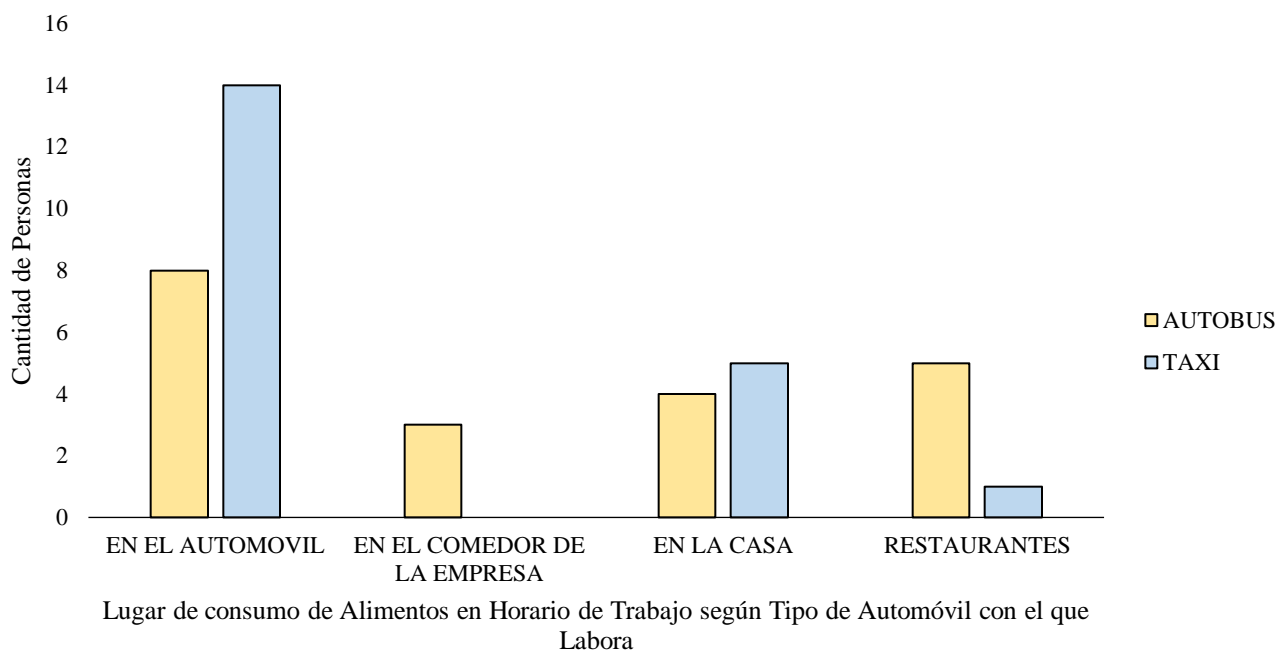
La comida tipo casado es la elección de mayor relevancia en los resultados mostrados en el gráfico anterior, se observa que 17 de los 20 choferes de autobús y 15 de los 20 choferes de taxi, prefieren este tipo de comida.



**Figura N°17. Tiempo destinado al Consumo de Alimentos de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Los choferes de taxi y de bus, hacen referencia en que solamente tienen de 15 a 30 min para destinarlo al consumo de sus alimentos, 13 hombres de los 20 choferes de autobús y 9 de los 20 choferes de taxi, indican que solo este tiempo pueden destinarles a sus comidas.

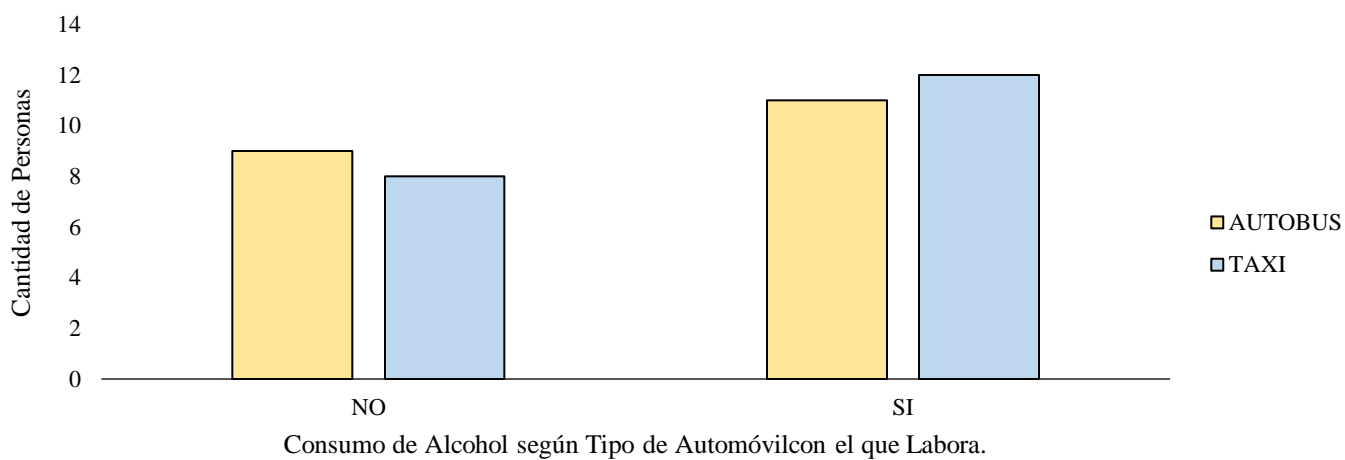


**Figura N°18. Lugar de consumo de Alimentos en Horario de Trabajo según de los choferes tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En relación con los resultados del gráfico anterior, 8 de los 20 choferes de autobús y 14 de los 20 choferes de taxi realizan sus comidas en el automóvil con el que laboran. 3 de los 20 choferes de autobús consumen los alimentos en el comedor de la empresa. 4 de los 20 choferes de autobús y 5 de los choferes de taxi consumen sus alimentos en la casa y 5 de los 20 choferes de autobús y 1 de los 20 choferes de taxi consumen sus alimentos en los restaurantes.

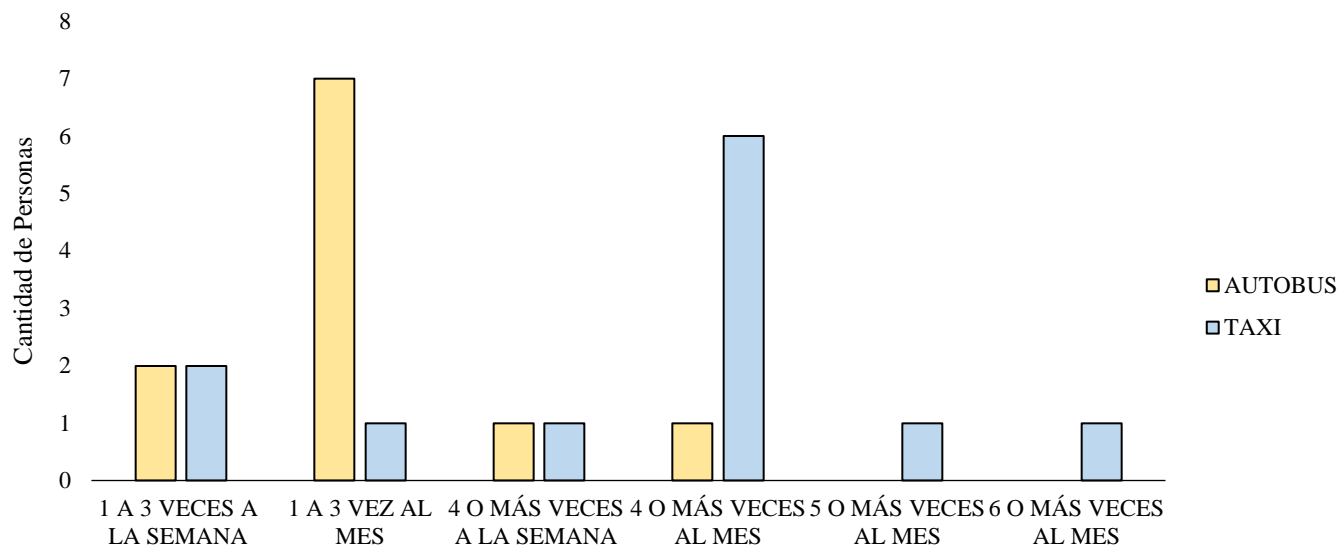
#### 4.4 Estilo de Vida



**Figura N°19. Consumo de Alcohol de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Con respecto a lo que es el consumo del alcohol en esta población, se muestra en general que la mayoría opta por el consumo de bebidas etílicas, cabe mencionar que 11 de los 20 choferes de autobús y 13 de los 20 taxistas hacen uso de esta práctica.

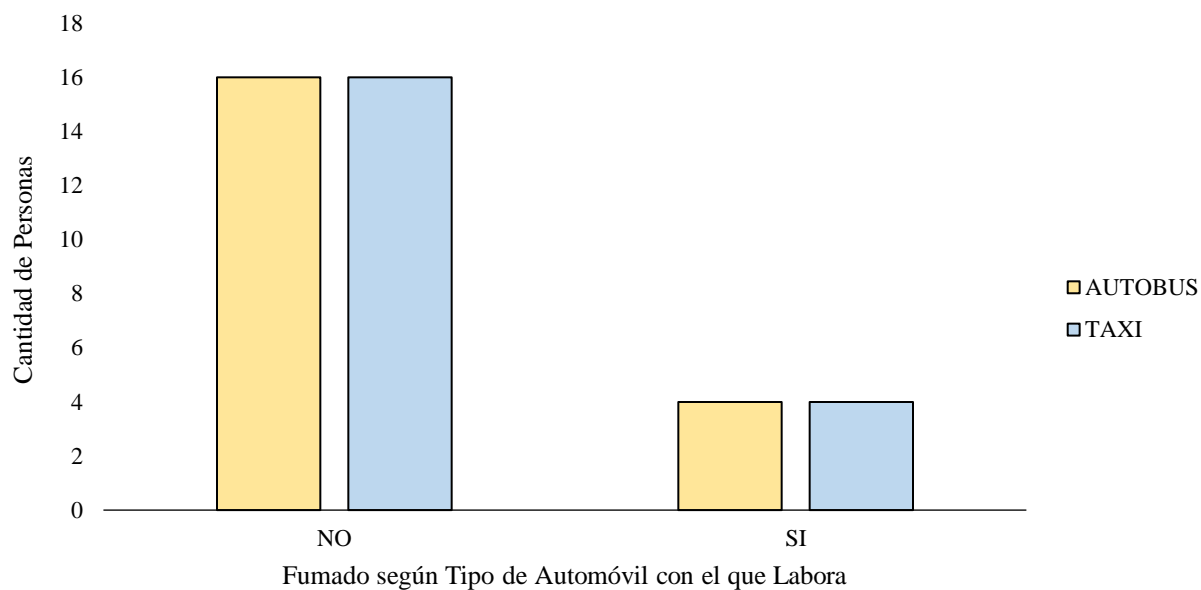


Frecuencia de Consumo de Alcohol según Tipo de Automóvil con el que Labora.

**Figura N°20. Frecuencia de Consumo de Alcohol de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Dentro de los resultados más relevantes, se menciona que 7 de los 20 choferes de bus consumen bebidas etílicas por lo menos de 1 a 3 veces por mes y además en los resultados obtenidos por los taxistas, ellos indican que consumen alcohol 4 o más veces al mes.



**Figura N°21. Consumo de tabaco de los choferes según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En cuanto a lo que es el gráfico anterior se observa que, en la población escogida, independientemente del tipo de automóvil con el que se labora, la mayoría de la población siendo 15 de los 20 choferes en ambas categorías no hacen uso del cigarrillo.

#### 4.5 Años de Labor y Datos Sociodemográficos

**Tabla 4. Relación entre Variables Años de Labor y Datos Sociodemográficos de los choferes de taxi, Heredia, 2020**

<b>DATOS SOCIODEMOGRAFICOS DE LOS CHOFERES DE TAXI (AÑOS DE LABOR)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
<b>Edad</b>	0,0014	0,68
<b>Estado civil</b>	0,0019	0,67
<b>Tiempo de laborar como chofer</b>	0,0004	0,73
<b>Número de días laborales a la semana</b>	0,0944	0,52
<b>¿Dónde realiza sus comidas en tiempos laborales?</b>	0,0839	0,52

Fuente: Elaboración Propia

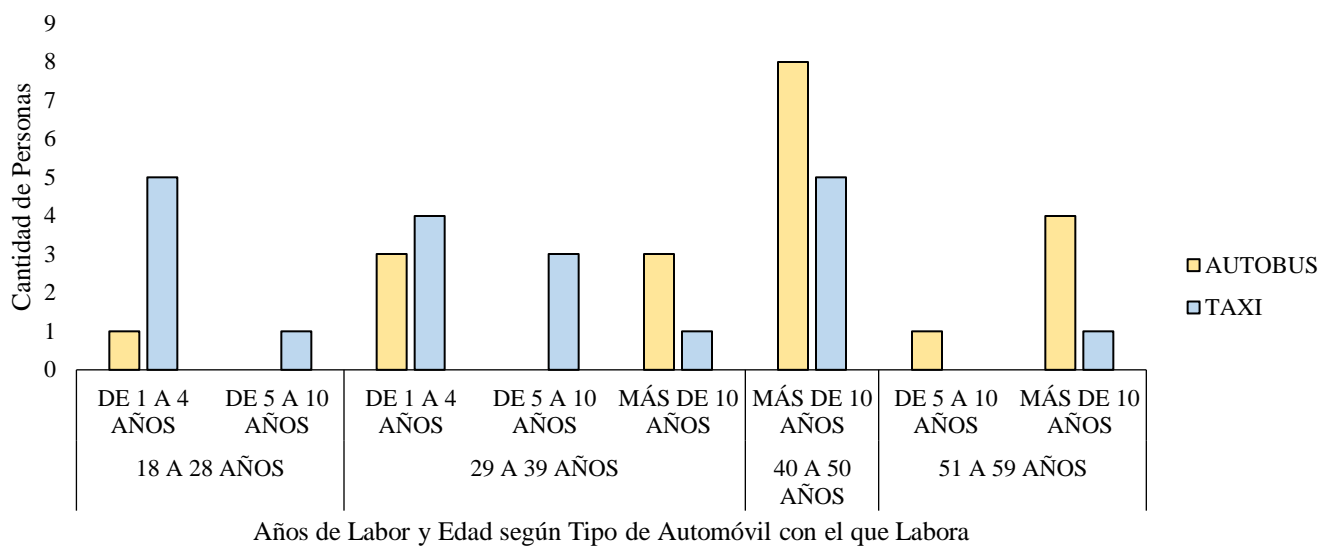
En la tabla anterior se observa que la variable años de labor posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que todos los valores P son menores a 0.1 en este caso los datos más relevantes son para las variables edad y estado civil siendo de 0.0014 y 0.0019 respectivamente, además según el coeficiente de contingencia calculado da como resultado 0.68 y 0.67, respectivamente, dicho esto, se puede respaldar que la relación entre estas variables son fuertes debido a que son cercanas a 0.7.

**Tabla 5. Relación entre Variable Años de Labor y Datos Sociodemograficos de los choferes de bus, Heredia, 2020.**

<b>DATOS SOCIODEMOGRAFICOS DE LOS CHOFERES DE BUS (AÑOS DE LABOR)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
<b>Edad</b>	0,0479	0,63
<b>Estado civil</b>	0,0644	0,67
<b>Horas de trabajo promedio al día</b>	0,0839	0,57
<b>Desayuno</b>	0,0004	0,67
<b>Almuerzo</b>	0,0004	0,67
<b>¿Qué tipo de cocción utiliza para los granos y leguminosas</b>	0,0014	0,67
<b>¿Consume carnes?</b>	0,0004	0,67

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla anterior se observa que la variable años de labor posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que todos los valores P son menores a 0.1 en este caso los datos más relevantes son para las variables de edad y estado civil, siendo 0.0479 y 0.0644 respectivamente, además según el coeficiente de contingencia calculado da como resultado 0.63 y 0.67, respectivamente. Dicho esto, se puede respaldar que la relación entre estas variables es fuertes debido a que son cercanas a 0.7.



**Figura N°22. Años de Labor y Edad según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Según el gráfico anterior realizado en base con la relación que existe entre estas variables, la cual se puede observar ampliamente en las tablas 4 y 5, se observa que ambos tipos de choferes han laborado más de 10 años como chofer y estos son los que tienen edades entre los rangos de 40 a 50 años. 8 de los 20 choferes de autobús y 5 de los 20 choferes de taxi hacen referencia a esta clasificación. En este gráfico se observa la relación que existe positiva según la prueba chi 2 en donde el valor P para los taxistas es de 0,0014 y 0,0479 de para los buseteros. Según el coeficiente de contingencia calculado para el caso de los taxistas fue de 0,68 y de 0,63 para los choferes de bus que son consideradas unas relaciones moderadas cercanas a 0.7, por lo tanto, son variables se pueden relacionar. Lo anterior se puede observar en la Tabla 5. Relación entre Variable Años de Labor y Datos Sociodemograficos de los choferes de bus, Heredia, 2020

#### 4.6 Estilo de Vida y Años de labor.

**Tabla 6. Relación entre Variables Estilo de Vida (Consumo de Alcohol y Años de Labor de los choferes de taxi, Heredia, 2020**

<b>ESTILO DE VIDA DE LOS CHOFERES DE TAXI (CONSUMO DE ALCOHOL)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
Peso al empezar como chofer	0,0884	0,7

Fuente: Elaboración propia.

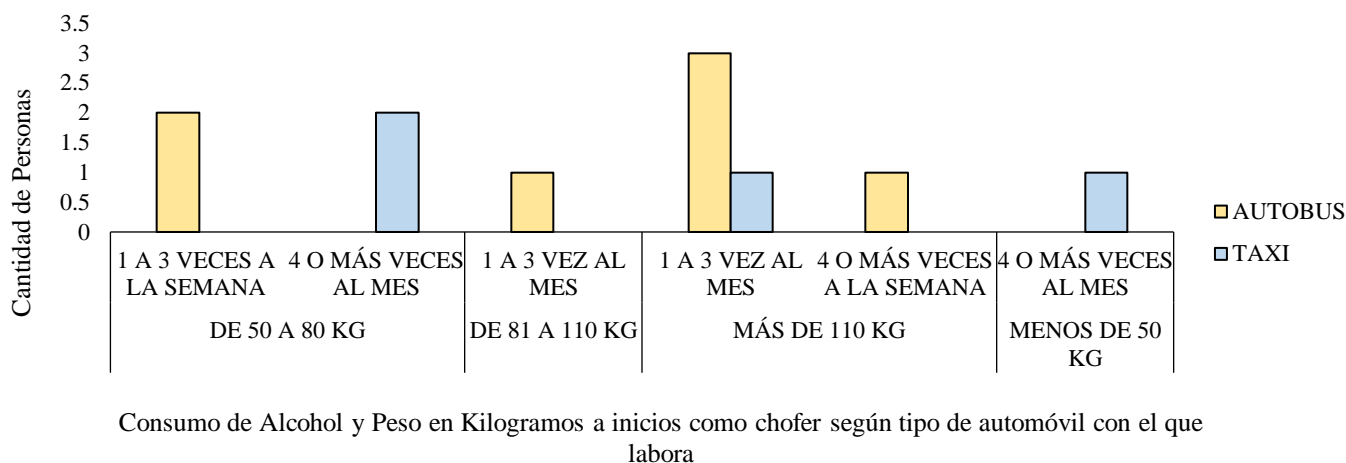
En la tabla anterior se observa que la variable estilo de vida, específicamente en la categoría del consumo de alcohol, posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que el valor P es menor a 0.1 en este caso es de 0.0884 con respecto a las variables de años de labor, hace referencia al peso en kilogramos con los que los choferes de taxi empezaron a laborar como chofer, además según el coeficiente de contingencia calculado se puede respaldar que la relación entre estas variables son fuertes debido a que el resultado es 0.7.

**Tabla 7. Relación entre Variables Estilo de Vida (Consumo de Alcohol y Años de Labor de los choferes de bus, Heredia, 2020**

<b>ESTILO DE VIDA DE LOS CHOFERES DE BUS (CONSUMO DE ALCOHOL)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
Peso al empezar como chofer	0,0879	0,53
¿Cuál bebida consume habitualmente durante la jornada laboral?	0,0459	0,6
¿Fuma?	0,0909	0,41

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla anterior se observa que la variable estilo de vida, específicamente en la categoría del consumo de alcohol, posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que todos los valores P son menores a 0.1 con respecto a las variables de años de labor, en este caso hace referencia al peso en kilogramos con los que los choferes de taxi empezaron a laborar como chofer, además según el coeficiente de contingencia calculado se puede respaldar que la relación entre estas variables son fuertes debido a que el resultado es 0.7.

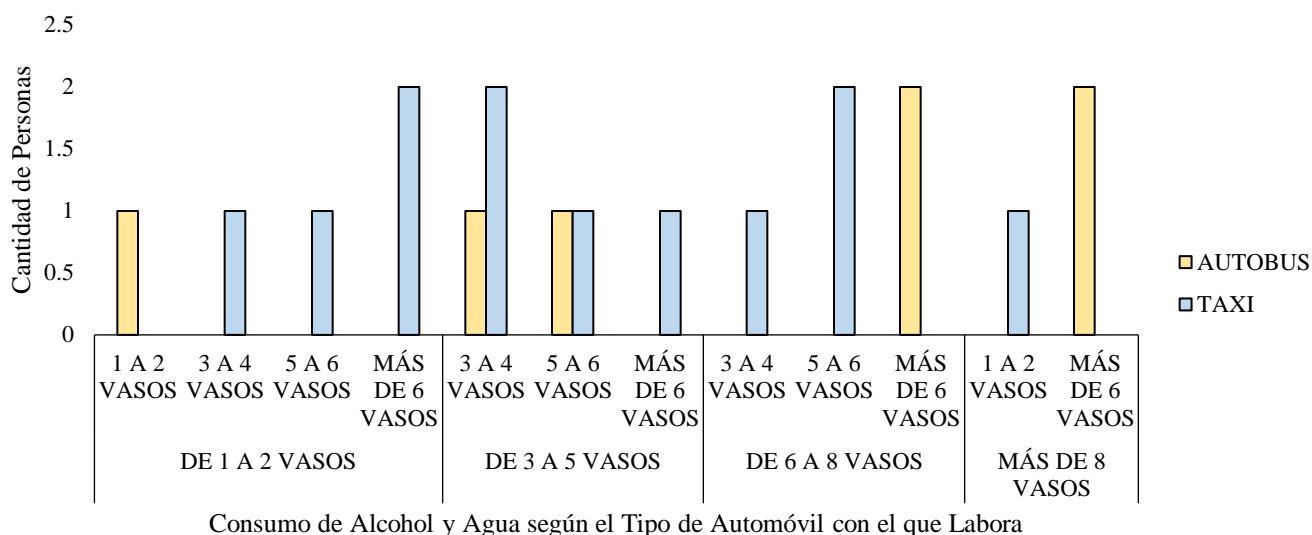


**Figura N°23. Consumo de Alcohol y Peso en Kilogramos a inicios como chofer según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Con base en los resultados anteriores y tomando en cuenta los datos mostrados en las tablas 6 y 7, se determina que 3 de los 20 choferes de autobús indicaron que empezando en su labor de chofer su peso fue de más de 110 kg y actualmente consumen de alcohol de 1 a 3 veces al mes. Además, por el lado de los choferes de taxi, 2 de los 20 hombres entrevistados, hacen referencia a que el peso con el que iniciaron su labor era de 50 a 80 kg y actualmente consumen 4 o más veces al mes alcohol. En este gráfico se observa la relación que existe positiva según la prueba chi 2 en donde el valor P para los taxistas fue de 0,0884 y de 0,0879 para los buseteros. Según el coeficiente de contingencia calculado para el caso de los taxistas fue de 0,7 en donde esto se considera una relación fuerte y de 0,53 para los choferes de bus que es considerada una relación moderada, sin embargo, se encuentra dentro del rango para que exista una relación entre ambas variables. Lo anterior se puede corroborar en la Tabla 7. Relación entre Variables Estilo de Vida (Consumo de Alcohol y Años de Labor de los choferes de bus, Heredia, 2020.

## 4.7 Estilo de vida y Hábitos de alimentación



**Figura N°24. Consumo de Alcohol y Agua según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Con base en los resultados anteriores, 2 de los 20 choferes de taxi indican consumir más de 6 vasos de bebidas etílicas mientras que su consumo de agua es de 1 a 2 vasos de agua. También 2 de los 20 choferes de taxi indican consumir de 3 a 4 vasos de bebidas etílicas y por el lado del consumo de agua indican tomar de 3 a 5 vasos de agua. En relación con 2 de los 20 choferes de taxi, indican que consumen de 6 a 8 vasos de agua y 5 a 6 vasos de alcohol, mientras que los choferes de autobús indican también un consumo de 6 a 8 vasos por día con un hábito de ingerir más de 6 vasos de bebidas etílicas. Finalmente 2 de los 20 choferes de autobús entrevistados indican consumir más de 6 vasos de alcohol y más de 8 vasos de agua. En este gráfico se observa la relación que existe positiva según la prueba chi 2 en donde el valor P para los taxistas fue de 0,0569 y de 0,0459 para los buseteros. Según el coeficiente de contingencia calculado para el caso de los taxistas fue de 0,68 y de 0,6 para los choferes de bus que es considerada una relación

moderada, debido a esto ambos resultados pueden ser relacionados observando los resultados mostrados en las Tablas 6 y 7.

**Tabla 8. Relación entre Variables Hábitos de Alimentación (Consumo de Bebidas durante la jornada laboral) y Cantidad de agua consumida de los choferes de taxi, Heredia, 2020.**

<b>BEBIDAS CONSUMIDAS DURANTE LA JORNADA LABORAL DE LOS CHOFERES DE TAXI (HÁBITOS DE ALIMENTACIÓN)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
<b>Merienda mañana</b>	0,0469	0,64
<b>Cantidad de agua que consume</b>	0,0944	0,74

Fuente: Elaboración propia

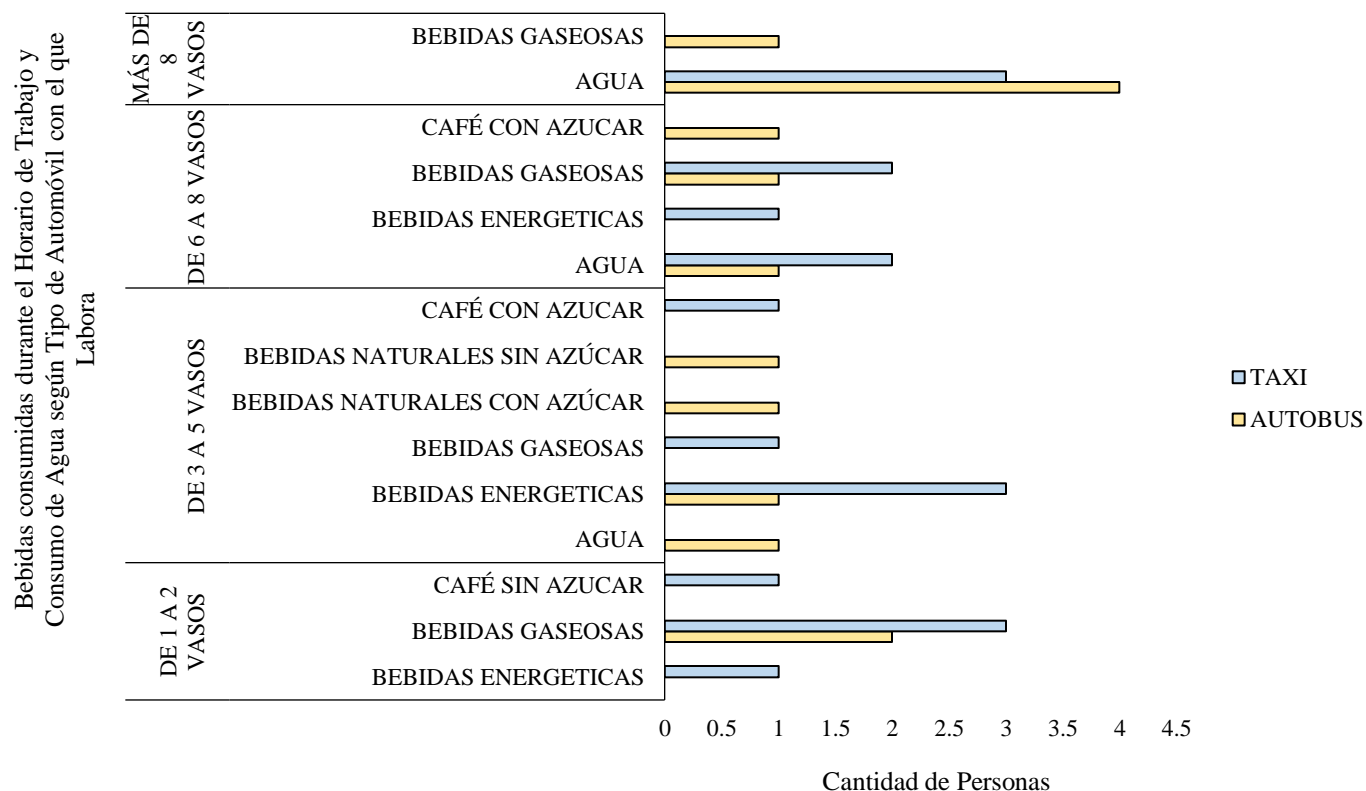
En la tabla anterior se observa que la variables variable, específicamente en las categorías del consumo de bebidas durante la jornada laboral de los choferes de taxi, posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que todos los valores P son menores a 0.1 en este caso da 0.0944 con respecto a las variable de cantidad de agua, además según el coeficiente de contingencia calculado se puede respaldar que la relación entre estas variables son fuertes debido a que el resultado es mayor a 0.7, en este caso es de 0.74 lo que demuestra tener una relación bastante fuerte.

**Tabla 9. Relación entre Variables Hábitos de Alimentación (Consumo de Bebidas durante la jornada laboral) y Cantidad de agua consumida de los choferes de bus, Heredia, 2020.**

<b>BEBIDAS CONSUMIDAS DURANTE LA JORNADA LABORAL DE LOS CHOFERES DE BUS (HÁBITOS DE ALIMENTACIÓN)</b>		
<b>Variable</b>	<b>Valor P</b>	<b>Coef. Conting</b>
<b>Cantidad de agua que consume</b>	0,0899	0,81

Fuente: Elaboración propia

En la tabla anterior se observa que la variables variable, específicamente en las categorías del consumo de bebidas durante la jornada laboral de los choferes de bus, posee una relación de tipo positiva respaldada por la prueba chi 2, teniendo en cuenta que esta relación es positiva debido a que todos los valores P son menores a 0.1 en este caso da 0.0899 con respecto a las variable de cantidad de agua, además según el coeficiente de contingencia calculado se puede respaldar que la relación entre estas variables son fuertes debido a que el resultado es mayor a 0.7, en este caso es de 0.81, lo que demuestra tener una relación bastante fuerte.



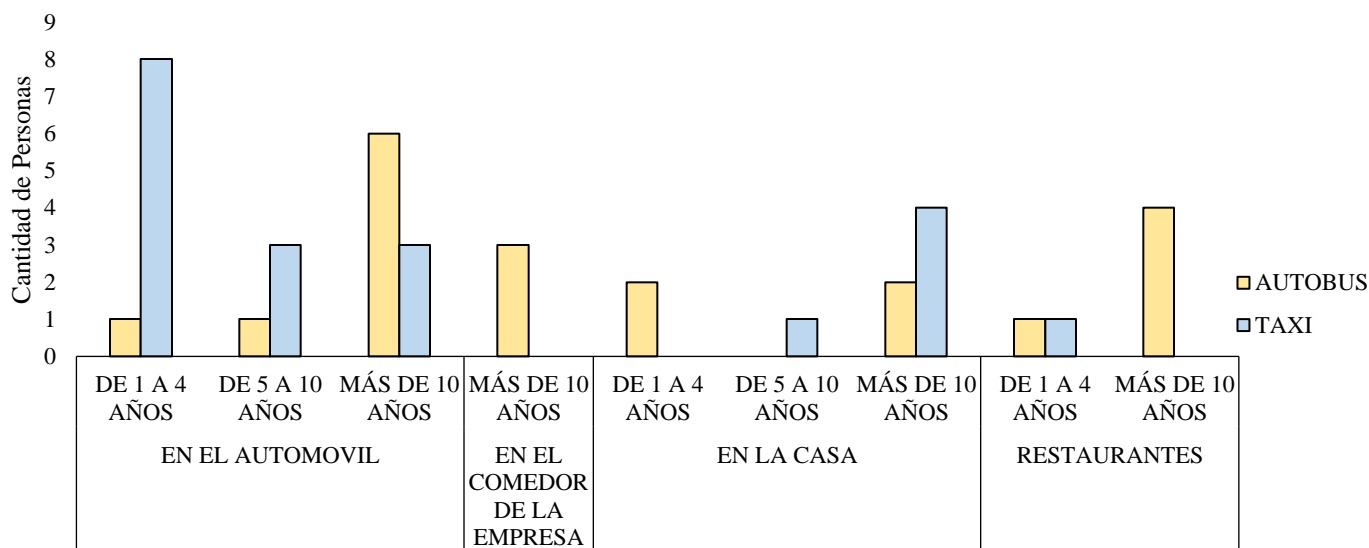
**Figura N°25. Bebidas consumidas durante el Horario de Trabajo y Consumo de Agua según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

En base a las encuestas realizadas, los resultados del gráfico anterior indican que 4 de los 20 choferes de autobús consumen agua durante su jornada laboral, teniendo en cuenta una cantidad de más de 8 vasos al día. En el caso de los choferes de taxi, se observa que 3 de los 20 choferes prefieren el consumo de agua, siendo de más de 8 vasos, también otros 3 hombres indican como mayor consumo durante el trabajo las bebidas energéticas, mostrando que su consumo de agua es de 3 a 5 vasos de agua por día y finalmente otros 3 choferes de los 20 taxistas indican consumir bebidas gaseosas mientras que su cantidad de consumo de agua no sobrepasa de los 2 vasos de agua por día. En este gráfico se observa la relación que existe positiva según la prueba chi 2 en donde el valor P para los taxistas es de 0,0944 y 0,0899 para los buseteros. Según el coeficiente de

contingencia calculado para el caso de los taxistas fue de 0,74 y de 0,81 para los choferes de bus que son consideradas unas relaciones moderadas cercanas a 0.7, por lo tanto, son variables relacionadas entre sí, y se puede mencionar con son relación bastantes fuertes. Esta relación se puede corroborar en las Tablas 8 y 9 de la presente investigación.

## 4.8 Años de Labor y Hábitos de alimentación



Años de labor y Lugar de Consumo de Alimentos según Tipo de Automóvil con el que Labora

**Figura N°26. Años de Labor y Lugar de Consumo de Alimentos según tipo de automóvil con el que labora, Heredia, 2020.**

**Fuente: Elaboración propia, 2020.**

Los resultados anteriores muestran que 8 de los 20 choferes de taxi que tienen de 1 a 4 años de laborar como choferes y 6 de los 20 choferes de autobús que tienen más de 10 años en esta labor mantienen el hábito de consumir los alimentos en el automóvil con el que labora, ya sea taxi o sea bus. En este gráfico se observa la relación que existe positiva según la prueba chi 2 en donde el valor P para los taxistas es de 0,0839 y 0,0749 de para los buseteros. Según el coeficiente de contingencia calculado para el caso de los taxistas fue de 0,52 y de 0,61 para los choferes de bus que son consideradas unas relaciones moderadas cercanas a 0,7, por lo tanto, son variables relacionadas entre sí, esta relación se puede corroborar en las Tablas 4 y 5 de la presente investigación.

**CAPÍTULO V**  
**DISCUSIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS**

## **5.1 DISCUSIÓN E INTERPRETACIÓN O EXPLICACIÓN DE RESULTADOS**

### **5.1 Perfil Sociodemográfico**

La educación es un ámbito sumamente importante en la vida de todos los seres humanos, por que como indica Ernesto Elías De La Cruz Sánchez, el ser humano recibe, desde su nacimiento y durante toda su vida, una serie de normas de conducta y refuerzos, positivos o negativos, determinantes para la toma de decisiones en la elección y consumo de sus alimentos. Por ello, la Educación en Alimentación y Nutrición debe orientarse a potenciar o modificar los hábitos alimentarios, involucrando a todos los miembros de la comunidad educativa; niños, padres, maestros y directivos. Es de esta manera que él en su artículo “LA EDUCACIÓN ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL EN EL CONTEXTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL”, (*art09.pdf*, s. f.), hace ver la necesidad de una educación amplia en lo que es el tema nutricional, no solamente para niños, sino para los padres. En el caso de la investigación muchos de los choferes entrevistados solamente tenían primaria completa y además otros pocos llegan a completar solamente la secundaria, lo cual es bastante preocupante, ya que en las escuelas actualmente, por lo menos en Costa Rica, existe el Programa de Alimentación y Nutrición del Escolar y de Adolescente (PANEA), que es lo más cercano a la Educación Nutricional, sin embargo no es un programa de contacto directo con los estudiantes, tampoco para los padres y los profesores no están capacitados ya que no es un área específica que se le dé a la nutrición, por eso es vital empezar a dar énfasis a la educación nutricional desde la infancia y que los adultos que hayan tenido una idea de cómo alimentarse lo sigan haciendo de manera correcta y sepan los principios básicos para evitar frustraciones a la hora de elegir alimentos y no siempre se vayan por lo más rápido y fácil de consumir.

Además, la educación inicial concibe a la educación como un continuo desarrollo humano que se ejecuta a través de los procesos de enseñanza y de aprendizaje, entendida como una unidad compleja de naturaleza humana integral; de forma que corresponda a los niveles y modalidades, a los momentos de desarrollo del ser humano en los órdenes físico, biológico, psíquico, cultural y social, de esta forma la educación contribuye con la socialización del niño y la niña, participando en su proceso de vida para que tengan oportunidades de adquirir patrones sociales y culturales que les permitan integrarse y transformar a la sociedad en la que viven y se desarrollan. (De la Cruz, 2015)

Esto es una oportunidad para que los choferes de bus se informen y de la misma manera se preocupen por darle un buen patrón de alimentación a sus hijos, permitiendo brindarles una mejor calidad de vida, en lo que a salud y buena alimentación se refiere. Debido a esto también cabe mencionar que los choferes de bus y de taxi, debido a su escasa educación en la mayoría de los casos, poseen un desconocimiento amplio sobre buenos hábitos de alimentación y estilo de vida, el autor en su artículo indica que algunas de las razones por lo que se necesita una formación y una promoción de estilos de vida saludable son prevenir desde las primeras etapas de la vida la aparición de trastornos y enfermedades vinculadas con la alimentación y nutrición, además se quiere lograr conocimientos en materia de salud, nutrición y estilos de vida saludables adaptados al nivel de aprendizaje de los niños, las niñas, docentes y adultos, también ayuda a favorecer una relación alimentaria sana y estimuladora de actitudes positivas en los niños y las niñas hacia una alimentación saludable.

Finalmente se pretende valorar y aprender las pautas de conducta y actitudes que contribuyan a estimular la protección y cuidado de su salud integral, observando todo lo que se puede evitar teniendo una buena educación desde la infancia es necesario poderles hacer ver y

explicar los motivos por los cuales tener una buena educación además hacer entender que la edad no es tan importante, mientras se esté dispuesto a cambiar y brindar este apoyo a los más pequeños.

Con respecto al tema mencionado y los resultados encontrados en base al estado civil de los choferes de bus y de taxi, se puede mencionar que las personas casados o convivientes con hábitos aceptables y el más alto promedio de calidad de los hábitos de éstos que los de las otras opciones, serían el reflejo del conocimiento de tales individuos sobre alimentación, sustentado en una unión estable o en pareja, que condicionaría un mayor intercambio o modificación benéfica de tales conocimientos.

Los hábitos alimentarios de una familia en un momento dado de su ciclo de vida son el resultado de una construcción social y cultural acordada implícitamente por sus integrantes que, dentro de los límites establecidos por los recursos económicos disponibles y por la disponibilidad de alimentos, busca una combinación entre calidad, cantidad y sabor de alimentos con el propósito de satisfacer las necesidades, preferencias y gustos de estos.

Ann Murcott destaca un aspecto de la dinámica familiar que ejemplifica el significado atribuido a la distribución de tareas en el hogar y señala: la preparación de los alimentos “como debe de ser, es decir, comida preparada en casa y apegada a la receta tradicional” simboliza la relación entre la mujer como “ama de casa” y el hombre como el que mantiene a la familia. En este sentido, se presupone que los hombres merecen una buena comida (“como debe de ser”) cuando vuelven del trabajo, lo que exige que la mujer invierta mucho tiempo en la cocina para su preparación y que los ingredientes frescos sean cocinados íntegramente antes de que el hombre vuelva a casa. Este acuerdo se altera con la inserción de la mujer al trabajo asalariado. (Murcott, 2013)

El impacto se refleja, entre otras áreas, en el número de horas que la mujer pasa en la cocina, en las ordenaciones domésticas, en el cuidado de los niños y en la disponibilidad general de alimentos y la distribución intra-doméstica de los mismos, situación que conduce inevitablemente a la introducción de alimentos industrializados (García & Pardío, s. f.), la información anteriormente mencionada explica muchos de los comentarios y de las respuestas sobre los choferes que se mencionan en el apartado de hábitos de alimentación, sin embargo desde acá se menciona una afirmación de que la vida de las personas tiene extensa relación con las personas con las que conviven y los hábitos de estas, es posible que debido principalmente a la falta de tiempo para la cocina estos se vean obligados a utilizar muchas veces los alimentos ya preparados y precocinados, lo cual relativamente no es tan saludable, sin embargo se entiende que las personas buscan facilidad y comodidad y el mercado les brinda esto, de todas maneras hay que tomar en cuenta que los hombres mayores tienen todavía el pensamiento machista, que hace referencia al comentario e investigación de Ann Murcott, que aun en el siglo XXI, después de muchos años, el hombre todavía es capaz de impulsar a las mujeres a no laborar y solo mantener las labores del hogar, por lo cual el hombre es el más expuesto a arduas horas de labor y por ende el cansancio es mayor y en la actualidad todavía se mantiene ese pensamiento del “voy a servirle más por que ha trabajado mucho”, estos malos hábitos y malos pensamientos que se han creado en el ambiente intrafamiliar afecta a todos los habitantes del hogar, incluso a los más pequeños por sus costumbres obtenidas.

En relación al estado civil de la mayoría de los choferes de taxi, los cuales son solteros y con respecto a la edad, estos son menores que los choferes de bus. Los estudios realizados en este grupo etario presentan como resultados una inadecuada alimentación y nutrición, en donde se destaca la mala calidad de la alimentación que reciben, con un reducido consumo de frutas,

verduras y lácteos y una alta ingesta de alimentos de alta densidad energética, en especial, carbohidratos de absorción rápida. En los resultados de numerosas investigaciones, se identifican inadecuados hábitos alimentarios en el que se destaca un aumento en el consumo de alimentos de alta densidad energética, especialmente carbohidratos de absorción rápida y “comida chatarra”; la omisión de algunos horarios de comidas e inapropiada selección de alimentos (Pantoja, 2011), Pantoja hace referencia un estudio realizado en adultos jóvenes y sus hábitos alimenticios, los cuales se hará énfasis más adelante, sin embargo se debe de tener cuenta que la mayoría de la población de choferes de taxi poseen estas edades y también poseen este tipo de hábitos alimentarios.

García menciona en su artículo que los individuos con hábitos más aceptables son asociados significativamente a los adultos mayores de más de 60 años sin embargo estos resultados se respaldan por el hecho de que a esta edad las idas a las consultas médicas son más, por lo cual, la educación empieza a formalizarse y se tiene un promedio mayor de hacer caer en razón la importancia del cuidado de la salud. (García, 2012)

Con la referencia anterior, se respalda que los choferes de taxi y choferes de bus son mucho menores que estas edades, ellos no pasan de 60 años y por lo tanto, registro de un control médico usual no llevan, características de enfermedades, signos de malestar no les dan suficiente importancia como debería, por lo tanto no tienen guía médica y nutricional, además hacen énfasis en que no es necesario preocuparse de más, con algún malestar que muestren lo dejan pasar sin darle mayor importancia. Lo que confirma que llegan a centros médicos, con enfermedades muchas veces enfermedades crónicas, por falta de cuidado muchas veces en su alimentación.

## 5.2 Años de Labor

Debido a que los choferes de esta investigación son hombres que trabajen en horario diurno, se puede mencionar que, según el centro de información del Convenio de Abogado de la Universidad de Costa Rica, indica que “la jornada ordinaria diurna es aquella en la cual se trabaja en el periodo comprendido entre cinco de la mañana y las siete de la noche. Está compuesta por ocho por días y cuarenta y ocho horas por semana”, además en este artículo también se menciona la existencia de una jornada mixta en donde “si se trabaja hasta las diez y treinta de la noche o más, la jornada se convierte en jornada nocturna y será de 6 horas por día y treinta y seis horas por semana” (Universidad de Costa Rica, sf). Teniendo como base lo anteriormente mencionado, los choferes entrevistados hacen referencia a que, en el caso de ellos, es realmente frustrante sus horas de trabajo ya que en la mayoría de los casos su jornada laboral es de ocho a más horas, casi siempre las 12 horas completas.

Hacen referencia que en el momento de la toma del cuestionario hasta la actualidad en el país se atraviesa por lo que sería la pandemia por COVID-19, por lo cual las empresas para las que laboran se vieron obligadas a realizar cortes en su personal, dicho esto, los choferes ya sea de taxi o de bus que si se mantienen en su labor normal, son obligados a doblegar sus horas de trabajo y por lo cual eso repercute en su estrés laboral, horas de sueño y horas de comida así como de ayuno también, se debe de tomar en cuenta que ante la situación pandémica el mundo ha tenido que dar un giro en todos sus aspectos y los seres humanos, no se pueden reusar a esto, en el caso de los choferes, la mayoría posee una familia en la cual tienen que aportar y por ende no se pueden dar el lujo de renunciar, aunque las horas laborales sean más y el salario no lo refleje, ya que el bus y los taxis cada vez son menos utilizados debido a que la población le teme al contagio que puede

haber por el mal manejo del tema de la desinfección, las ganancias son menos y por ende el salario de los choferes se mantiene o es menor.

El trabajo que realiza el conductor profesional en el transporte por carretera se caracteriza por su alto dinamismo dado el ritmo de trabajo acelerado, la responsabilidad del trabajo en sí, y las numerosas circunstancias adversas o cambiantes que pueden darse. Los principales riesgos laborales del conductor profesional están asociados a factores de riesgo relacionados con el entorno laboral, las condiciones de la propia actividad y por factores de riesgo individuales condicionados por el trabajo, se habla también de un sobreesfuerzo por manipulación manual de cargas, postura sedente, posturas forzadas y movimientos repetitivos, posturas inadecuadas por mal ajuste del asiento, espejos o falta de espacio en el puesto, las paradas frecuentes que realizan movimientos continuos y repetitivos, la constante atención que debe tener el tráfico generado en las carreteras, el cobro del dinero y la atención al público; éstas son muchas de las funciones que los conductores realizan en su jornada laboral. (*FolletoConductordef.pdf*, s. f.).

Este tipo de situaciones son desencadenantes de estrés y desordenes fisiológicos que afectan su estado integral, el trabajo del conductor de bus y de taxi son labores que se sitúan entre las ocupaciones más estresantes y menos saludables, ya que estos individuos tienen mayor riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares, obesidad, hipertensión, enfermedades gastrointestinales y desórdenes musculo esqueléticos. Por esto también se considera a la tarea del conductor como una labor sujeta a una elevada carga mental, a una carga física moderada o intensa y a una exposición continua a ruidos, vibraciones, calor y tóxicos ambientales, (Ahumada, s. f.), debido a esto y retomando que los choferes de bus y taxi en su mayoría llevan más de 10 años de antigüedad practicando esta labor.

Se debe de tomar en cuenta que, las enfermedades que afectan a la población muchas veces son enfermedades crónicas no transmisibles como lo son la diabetes e hipertensión, es importante mencionar que los choferes de bus que en su mayoría son los que trabajan hace más años y por más horas al día, por esta razón es importante fomentar el cuidado de su salud, ya que si bien es cierto pueden presentar una serie de molestias, cabe la posibilidad de que en la actualidad los presenten, además no dejando de lado los choferes de taxi estos son en su mayoría de menos edad y por ende llevan menos tiempo trabajando, en este caso es todavía más preocupante ya que la falta de información y educación los hace una población con un nivel de vulnerabilidad mayor a padecer estrés laboral, insomnio, mal nutrición y enfermedades crónicas.

Se menciona que “La hipertensión arterial y las cardiopatías son las que afectan cerca de la cuarta parte de los conductores, los trastornos del sistema vascular periférico más frecuentes son las hemorroides y las varices, la prevalencia de apendicitis, trastornos musculoesqueléticos, también se pueden encontrar frecuencias elevadas de dolores de espalda, reumatismos y hernias en general, además los choferes pueden presentar alteraciones neuropsiquiátricas, padecer trastornos del sueño, sin dejar atrás la prevalencia de diabetes”(Sanz & Peña, 2018), dicho esto en esta investigación, Tabla 3, se ve como algunos de los choferes de bus y taxi indican realizar todos sus tiempos de comida incluso hacen la referencia a consumir la colación nocturna.

Surge la pregunta del por qué y en este caso, se afirma que a excepción de ellos, presentan estos cambios en sus hábitos de alimentación ya que llevan su control por medio de La Caja Costarricense del Seguro Social, ya hace algunos años los diagnosticaron con Diabetes e Hipertensión, sin embargo se hace énfasis en que estos resultados son muy pocos, la minoría de los choferes realizan esta práctica, ya que minimizan la situación o solo aprenden a vivir con estos padecimientos, lo cual no es nada saludable.

Según este artículo de oro de 1990, en México, se realiza una valoración de los choferes de bus en donde se hace un estudio de todos sus padecimientos y todas sus enfermedades, a que son expuestos y hace cuantos años viven con esta situación. Horacio Tovalín Ahumada y Federico Lazcano Ramírez mencionan “La antigüedad laboral fue también semejante en los grupos estudiados y al tratarse de una amplia trayectoria laboral, hacemos énfasis que hablamos de enfermedades de larga evolución, la razón de prevalencias utilizada resulta un buen estimador del riesgo relativo.” (Ahumada, s. f.), con base en esto se debe recalcar que los choferes de taxi, al ser mucho más jóvenes corren el riesgo de empezar a tomar estos hábitos y hacerlos costumbres los cual a largo plazo les va a afectar considerablemente y es de suma importancia que según estudio en Madrid donde indican que “ Hay que procurar mantener una dieta equilibrada, respetando en la medida de lo posible los horarios de las comidas, reducir la ingesta de productos excitantes, mantener un buen estado físico, realizando ejercicio de manera habitual” (Nemours KidsHealth, 2017.).

Se pueda hacer llegar a estas poblaciones la importancia de cuidar su salud, porque aunque algunos sean de edades considerablemente jóvenes, no están exentos a padecer de enfermedades crónicas, además con esto brindarles información de los beneficios de tener un estilo de vida saludable, fomentar actividad física en sus tiempos libres, enseñar ejercicios mientras se labora, contemplando que su labor es extremadamente sedentaria y estresante, ejercicios de respiración y un buen sueño van de la mano con el objetivo principal de la nutrición para brindar una educación nutricional vulnerable a una población en donde el control de su salud es prácticamente nulo.

### **5.3 Hábitos de Alimentación.**

Con base a los tiempos de comida realizados por los choferes de taxi y bus, se menciona que “El desorden alimenticio es un trastorno común en una sociedad que demanda, por lo general,

mayor productividad en el menor tiempo posible. Es común observar casos de personas que comen en cualquier momento del día, cuando tienen tiempo, o sacrifican alguna de sus comidas diarias por su ocupación” (Postobón, 2018), como se explica anteriormente muchos de los choferes entrevistados, acuden a evitar realizar ciertas comidas, como por ejemplo omiten la cena, merienda de la mañana o merienda de la tarde y no necesariamente es porque no quieran o no tengan apetito, hacen referencia a la falta de tiempo y a la presión laboral, lo cual es el mayor peso que influye en la alimentación de estos hombres dedicados a la labor de chofer de servicio público.

Según Héctor Arteaga Pacheco, Nutricionista participativo de la Universidad Tecnológica de Pereira, “Para los conductores fue menos importante evitar engordarse y evitar comer comidas grasosas que fumar o tomar mucho alcohol, como consejos para querer estar sanos” (Arteaga H, 2016)

Esto es de vital importancia mencionarlo y observar su relación de la perspectiva que tienen los choferes a nivel general de la importancia que se le da a no comer en este caso comidas grasosas y equilibrar su dieta con base en una educación nutricional de carácter fuerte, en el caso de los choferes entrevistados para esta investigación se recalca que para para la mayoría de ellos el factor más influyente en la escogencia de un alimento, simplemente es que le sea fácil y rápido consumir, esto permite hacer énfasis en varios aspectos que no son saludables a nivel alimentario, como por ejemplo el tiempo que tienen para hacer cada uno de sus tiempos de alimentación y en el lugar que los hacen, lo cual se discutirá más adelante.

Sin embargo, el respaldo más cercano que se tiene es la limitación de tiempo que las personas dedicadas a esta labor tienen, contemplando en el chofer de bus, el cumplimiento de sus rutas contra reloj, sus horas extensas de labor como ya se mencionó anteriormente, el tiempo que sus jefes les ofrecen es muy limitado, además ellos en la presente investigación hacen énfasis en

que este tiempo libre no es exclusivo para alimentación como tal, en este tiempo deben de hacer uso del baño y hacer sus necesidades básicas, buscar un lugar en donde les brinden alimentos ya sean sodas, restaurantes, pulperías, etc.

También luego de esto, buscar un lugar adecuado para consumir alimentos por esta razón es que la gente suele aludir a que no dispone de tiempo para seguir consejos nutricionales, especialmente, la gente joven, quienes viven solos o cocinan únicamente para sí mismos buscan en el mercado platos precocinados y alimentos con los que comer de manera fácil y rápida, en vez de cocinar a partir de ingredientes básicos. Esa necesidad se ha satisfecho mediante una transformación del mercado de frutas y verduras; de venderlas sueltas se ha pasado a venderlas en forma de productos empaquetados, preparados y listos para cocinar.

Dichos productos son más caros que los productos a granel, pero la gente está dispuesta a pagar el coste extra por la comodidad que les aportan sin embargo se debe de tomar en cuenta que esto es de un costo mayor y el comprar en las afueras del hogar resulta relativamente más caro y de igual manera comprar alimentos a diario representa un costo mayor. Actualmente la edad de las personas no difiere en la escogencia para los alimentos, pero cabe resaltar que la gente entre más joven es y de acuerdo al ámbito social en el que se encuentra y se desenvuelve a diario va tomando actitudes y costumbres que no son del todo correctas, estas se van extendiendo al pasar de los años y ya estos como gente más adulta es muy difícil de cambiar el pensamiento y su forma de cuidar su salud, debido a que toda una vida han presentado este comportamiento.

Otro de los factores que influyen en que los choferes de bus necesiten una facilidad y rapidez de consumo en los alimentos es el estrés que influye las 24 horas del día, los 7 días de la semana, su influencia en la elección de alimentos es compleja y aún en mayor medida a causa de los diversos tipos de estrés que una persona puede padecer. “Esto depende de cada individuo, del

factor o factores estresantes y de las circunstancias, pero en general, algunas personas comen más de lo normal, y otras menos de lo normal, cuando se ven sometidas a situaciones estresantes.”

(Arteaga H, 2016)

Por otro lado, se menciona que las “bebidas energéticas tienen como componentes principales: azúcar, extractos de plantas y otras sustancias. Los ingredientes más comunes incluyen: taurina, cafeína, guaraná, ginseng, glucuronolactona y vitaminas; en otros casos se agregan minerales, inositol y carnitina. De estas bebidas algunas se caracterizan por contener altos niveles de cafeína y se dice que ayudan a mantener la sensación de dinamismo” (Ramón-Salvador, 2015) y en base a esto y el consumo de bebidas en los choferes de bus y de taxi, en general hacen referencia a 3 bebidas que no les pueden faltar en su jornada laboral como el agua, las bebidas gaseosas y las bebidas energéticas, en este caso el consumo del agua es esencial para la vida humana, pero es necesario hacer énfasis en la cantidad de agua que se consume por día, porque si bien es cierto, existen personas y no caso muy lejano de los choferes que se refugian en el hecho de que si consumen bebidas como el café y jugos de frutas entre otros en este mismo producto están ingiriendo agua y existe una diferencia enorme entre un vaso de agua pura y este tipo de bebidas.

“Además sabemos que es un componente imprescindible para nuestro organismo, y por ello el consumo regular del líquido se refleja en beneficios para nuestra salud.” En Costa Rica el consumo de agua de tubo es usual sin importar edad, sexo o nivel socioeconómico. El 90% de los costarricenses han bebido agua de este tipo en el último mes, por esto cabe mencionar que el consumo de agua en cualquier momento del día es más común en las mujeres y aumenta conforme la edad. Los hombres tienen mayor presencia de consumo a la hora de hacer deporte, que disminuye conforme aumenta la edad, dicho esto se puede concluir que la mayoría de los

costarricenses toman entre uno y dos vasos con agua todos los días” (Universidad de Costa Rica, 2018.).

Basado en esto y según las Guías Alimentarias de nuestro país lo ideal es el consumo entre “6 y 8 vasos de agua de líquido en donde al menos 4 sean de agua pura”, con respecto a este apartado, los choferes de taxi, hacen referencia a la investigación realizada en Costa Rica, sobre si el costarricense realmente consume agua, debido a que la mayoría indica consumir muy poca cantidad de agua, su promedio de consumo indica al menos 2 vasos de agua pura y el resto es de consumo energético o gaseoso, en realidad los resultados en este sentido son preocupante, debido a que la población de taxistas es relativamente joven y el apoyo nutricional que deben de recibir es más fuerte de manera que se haga concientizar el peligro que podrían llegar a padecer en la actualidad y en los próximos años de vida.

En el caso de los choferes de bus, su consumo de agua si fue mayor en cantidades durante su jornada laboral y esto hace referencia a que debido al limitado tiempo que poseen en comparación con los choferes de taxi, es más difícil pasar a comprar gaseosas o bebidas energéticas, debido a que implica un gasto más, necesitan de más tiempo y pierde características físicas como gas, sabor y temperatura, mientras que a diferencia del agua esta se puede consumir en cualquier momento y su característica principal de sabor no cambia.

Con respecto a lo que es el consumo de las otras dos bebidas más consumidas se enfatiza que para los hombres las bebidas energéticas aluden a la obtención de mayor energía o la mejora del desempeño físico. Conocedoras de este patrón de consumo, las compañías de bebidas energéticas orientan sus campañas de comerciales a un público joven y masculino, muchas de estas campañas se encuentran en los mismo buses, en programas de radio y televisión por lo que en horas labores son muy tentadoras debido a que la insistencia es bastante y esto va de la mano con

la ansiedad que produce el estrés, en donde la mayoría lo compensa con estos hábitos, además que el cansancio tiene parte fundamental en este punto.

“Alimentos con densidad energética alta como las bebidas azucaradas se han asociado al aumento de la incidencia de la obesidad, las bebidas azucaradas o con azúcar añadida, en las que se incluyen las bebidas saborizadas, los jugos de frutas y principalmente las bebidas carbonatadas, se han visto asociadas con un aumento en la obesidad” (Ramón-Salvador, 2013) Además, se ha observado una asociación entre el aumento del consumo de bebidas azucaradas y enfermedades metabólicas, como la hipertensión arterial, la resistencia a la insulina, la diabetes tipo 2, la obesidad abdominal, la hipertrigliceridemia y el síndrome metabólico.

Esa asociación puede ser el resultado de que las bebidas azucaradas tienen un alto índice glucémico y bajo índice de saciedad, cuando se compara con el consumo de alimentos con bajo índice glucémico. (Gómez-Miranda, 2013), en relación con lo anteriormente mencionado los choferes de taxi, los cuales realizan más esta práctica están propensos a tener más repercusiones si nos referimos a este punto en específico, sin embargo, hay que hacer referencia en que hasta el momento la población en general consta de hábitos no saludables considerables y preocupantes, que principalmente los afecta a ellos e indirectamente a sus familias.

En este punto cabe mencionar una situación favorable que se encontró en los resultados obtenidos por la encuesta realizada a cada uno de ellos, en cuanto al consumo de frutas, existió oportunidad de consumir las frutas en jugo en donde hay posibilidad de añadir azúcar, sin embargo para esta investigación en consumo de las frutas de esta manera fue mínimo y esporádicamente ya que su consumo de frutas mayoritario es la fruta fresca y sin sal añadida, lo cual se puede hacer referencia que es una muy buena práctica y beneficiosa por parte de esta población, ya que el menor consumo de azúcar añadida ayuda a combatir situaciones como sobrepeso y obesidad y

enfermedades como la Diabetes Mellitus tipo 2 y por otra parte la Hipertensión Arterial relacionada y presentada al sobrepeso, obesidad, consumo de grasas, consumo elevado de sodio y sedentarismo.

La importancia del consumo de frutas es vital debido a sus propiedades nutritivas, adicionalmente por su función en la prevención de enfermedades y han sido consumidas desde el principio de los tiempos por el hombre. Según la OMS la ingesta recomendada de 400 g per cápita diarios de frutas y hortalizas, incluidas dentro de los hábitos alimentarios, se relaciona con la reducción del riesgo de padecer enfermedades crónicas no transmisibles (*OMS / Fomento del consumo mundial de frutas y verduras*, s. f.).

La frecuencia en la ingesta de frutas, es importante por el aporte de nutrientes que poseen y se reemplaza el consumo de otros alimentos que pueden ser perjudiciales como es el caso de los alimentos ricos en grasas saturadas y azúcares, el bajo consumo de frutas se ha relacionado con el precio que condiciona el acceso, porque el nivel socioeconómico predispone a la compra de alimentos con mayor densidad energética (Restrepo B, 2014), Además el consumo de frutas y verduras es reconocido por la comunidad científica como parte integral de la alimentación saludable en la población de todas las edades; protegen contra el desarrollo de enfermedades crónicas no transmisibles debido a las propiedades derivadas de su composición, combinaciones de nutrientes y demás compuestos químicos que forman parte de la matriz del alimento, más que de sus nutrientes aislados; cumplen importantes funciones en el metabolismo y liberación de energía en el organismo humano; contribuyen significativamente a elevar el índice la calidad de la dieta, comparado con otros alimentos (Gil, 2015).

El consumo actual estimado de frutas y verduras es muy variable en todo el mundo, oscilando entre 100 g/día en los países menos desarrollados, de esto dependen muchos aspectos de

los cuales también influyen la escogencia de este tipo de alimentos en los choferes seleccionados para formar parte de la encuesta, sin embargo para futuras investigaciones es necesario indagar sobre la cantidad de fruta consumidas al día y también factores que influyen en su escogencia, por ejemplo precio, acceso o frutas de temporada entre otras.

Con respecto a lo que son los métodos de cocción y aquí se puede hacer énfasis en dos resultados relevantes de la investigación. La teoría dice que “Los alimentos crudos pueden contener microorganismos patógenos, especialmente los de origen animal tales como la carne, el pescado, el pollo, los mariscos y los huevos no deben ser preparados o servidos crudos o medios cocinados.”, según lo indica la guía de alimentación de los Cen-Cinai de Costa Rica.

En este apartado se hace hincapié en que los métodos utilizados y permitidos en una soda, restaurantes o sitios destinado a manipulación de alimentos, deben hacer sus alimentos bajo los métodos de cocción establecidos (hervido, asado, al vapor, fuego lento, baño maría o al horno) y de aquí hay que resaltar que en la pregunta referente al consumo de carne, los choferes de bus y de taxi, indican que ellos prefieren la carne a la plancha y frito, esto implica que para que la carne se encuentre en su totalidad cocinada y “con más sabor” como hacen referencia esta población, se le añada algún tipo de grasa, debido principalmente a lo que es la procedencia de los alimentos y haciendo énfasis a que ellos no tienen control de la preparación de los alimentos que están consumiendo.

La mayoría de los choferes de ambos automóviles tanto taxistas como choferes de bus indican consumir alimentos de las sodas, ya sea del mercado (en su mayoría) y unos pocos de sodas cercanas al centro de Heredia, Costa Rica. En estas sodas si bien el cierto, el problema es la oferta en clientes que poseen y que buscan la facilidad a la hora de cocinar, cumplir con todos los pedidos y de forma eficaz y eficiente, es por esto que las grasas que utilizan para la cocción de los

alimentos es reutilizada por el hecho de que si botan el aceite cada vez que se usa, la visión que tienen ellos es la de desperdiciar materia prima, por lo tanto vuelven a usar los alimentos hasta que culmine su tiempo de vida útil, la teoría llamada “Cinética de deterioro del aceite de la semilla de la palma“, indica que uno de los factores que afectan la rapidez de deterioro de las grasas y aceites es la temperatura, observándose que un incremento de la misma aumenta la velocidad de estas reacciones de deterioro, es por esto que en las sodas es donde más se debe de tener cuidado en este aspecto y casualmente es en donde menos le dan importancia a este tema, en ocasiones la falta de tiempo hacen que los cocineros reutilicen el aceite y lo usen para cocinar diferentes alimentos ya sea carne, pollo, pescado, calentar el arroz o los frijoles, a todo esto el método utilizado es el llamado método frito y debido a esto el consumo elevado y seguido de alimentos fritos está relacionado con la aparición de enfermedades cardiovasculares, lo cual es un riesgo para la población de los choferes, es un riesgo que si ya no lo presentan en un determinado tiempo cercano podrían presentar síntomas.

Los resultados encontrados en cuanto al tiempo destinado para la alimentación se deben de contemplar que como se mencionó anteriormente este tiempo, en el caso de los choferes de bus y taxi, este tiempo no está exclusivamente destinado a la alimentación. Según la OIT “Alimentos de buena calidad, consumidos en un entorno tranquilo, ayudan a los trabajadores a rendir al máximo” (Internationale Arbeitsorganisation, 2015).

Por esta razón es indispensable que las personas en general se den cuenta de la importancia de este hábito, en compañía de un ambiente tranquilo. Otros de los factores importantes que se encontraron, es que los choferes presentan un hábito importante de consumo de sus alimentos en el automóvil lo cual no es recomendable para ninguna población. Se debe de hacer énfasis en que cuando los trabajadores están relajados y se han alimentado bien, son más productivos,

beneficiando a sus empleadores y la familia. Una nutrición adecuada permite productividad, seguridad, mejores salarios y estabilidad laboral, intereses que deben ser compartidos por gobiernos, empleadores, sindicatos y trabajadores.

Es por esto por lo que una alimentación saludable no es solo un tema de responsabilidad social empresarial, sino un aspecto central para la productividad, ya que esto permite reducir el ausentismo laboral y minimiza la incidencia de enfermedades como la diabetes, hipertensión y obesidad las cuales están asociadas a la alimentación. Algunos de los principales temas identificados para lograr una alimentación saludable en el trabajo es la disponibilidad de alimentos y responsabilidad individual versus institucional, pero además se debe tener en cuenta la publicidad y comercialización de los alimentos y es debido a esto que en muchos de los casos los choferes que fueron entrevistados hacen mención en que muchas veces se dejan llevar ya que el bombardeo de la publicidad es bastante grande, además a esto hay que sumarle la falta de disponibilidad de alimentos saludables.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) hace referencia a que “Un comedor es el reflejo de una empresa bien operada, donde los trabajadores pueden recibir una comida decente en un ambiente placentero con sus compañeros de trabajo. Permite a los empleados descansar, alimentarse, liberar estrés y escapar de la monotonía o de los peligros laborales, aun cuando sea solamente durante 30 minutos. Son muy adecuados para lugares retirados (minas, fábricas), donde no existen opciones de comida local. Los comedores agradables ayudan a atraer y conservar a los empleados.” (Silva Bustos, 2014).

Mencionado esto existe la necesidad de hacer énfasis a los programas de alimentación saludable en el lugar de trabajo, ya que estos son esenciales para mantener a los trabajadores sanos y productivos, esto también va a permitir reducir el riesgo de hipertensión arterial, colesterol

elevado o incluso accidentes cerebrovasculares, diabetes y algunas formas de cáncer. Uno de los principales problemas de los choferes de bus y taxi son las excesivas horas de conducción y sedentarismo, sumadas a la mala planificación de las horas de reposo y trabajo, una alimentación insuficiente o mal distribuida en las 24 horas. Además, se habla que el aburrimiento, combinado con el estrés en el vehículo, lleva a consumir snacks y golosinas con frecuencia. Tampoco se sigue un horario de comidas tradicional, tienden a ingerir tres vasos de agua diarios, o menos y también muchos de los conductores consumen café todos los días y en varias ocasiones debido a estos malos hábitos y a lo largo del tiempo y de muchos años de mantenerlos, el organismo lo reciente y llega a un momento de la vida en donde este empieza a presentar síntomas.

Lo más importante en esta etapa es hacer conciencia para que las personas se eduquen en materia nutricional, le presten la suficiente importancia y puedan continuar con su trabajo, ya que padecer enfermedades muchas veces es sinónimo de ausentismo laboral y esto implica dejar de tener ganancias económicas por lo cual también afecta no solamente al chofer de bus o taxi sino también a su familia.

## **5.4 Estilo de Vida**

El alcohol es una sustancia que afecta a todo el organismo. El sexo, la edad y las características biológicas del consumidor determinan el grado de riesgo al que se exponen cuando consumen. Se presentan alteraciones de la conducta, de la memoria y de los procesos relacionados con el aprendizaje. Sin embargo este deterioro puede presentar variabilidad debido a la cantidad de alcohol consumida, los antecedentes y el patrón de consumo, además del consumo de otras sustancias tóxicas. Si bien es cierto la mayoría de las personas saben que el consumo de alcohol es perjudicial, muchas personas pasan por alto esta situación, sin tomar en cuenta que pueden sufrir

trastornos cardiovasculares como la hipertensión arterial, miocardiopatía dilatada, alteraciones del ritmo cardíaco, cardiopatía isquémica y accidentes cerebrovasculares.

También se puede observar trastornos digestivos, por ejemplo en la orofaringe (queilitis, boqueras, glositis, gingivitis, caries, hipertrofia de la glándula parótida, cáncer de labio, lengua o de cavidad orofaríngea), esófago (reflujo gastroesofágico, esofagitis pépticas, hemorragias digestivas altas o bajas), estómago (gastritis alcohólica aguda o crónica, úlcera de estómago y cáncer de estómago), páncreas (pancreatitis aguda, colelitiasis), hígado (hepatopatía, hígado graso, hepatitis alcohólica, cirrosis alcohólica, hepatomegalia, hepatocarcinoma), intestino delgado (mala absorción intestinal, diarrea, desnutrición), (Traversy & Chaput, 2015), infinidad de síntomas se pueden presentar debido al consumo habitual de estas bebidas, lastimosamente en los choferes entrevistados se encontró un elevado consumo de alcohol y varias veces a la semana y al mes, lo cual es perjudicial, además en el caso de presentar algún tipo de enfermedad, se complicaría y esto puede ser perjudicial para su salud. En general muchas de las personas que consumen alcohol, lo hacen en compañía de fumado, ya sea de cigarrillo u otros tipos de droga.

Según la OMS “El consumo de tabaco es uno de los principales factores de riesgo de varias enfermedades crónicas, como el cáncer y las enfermedades pulmonares y cardiovasculares.” Aquí cabe rescatar que los choferes entrevistados en su mayoría ninguno hace practica de este hábito y eso definitivamente a la hora de evaluar el riesgo que esta práctica requiere en conjunto de factores negativos, disminuye en cantidad considerable.

Con base en las relaciones encontradas se puede observar una relación considerable entre los años de labor y los datos sociodemográficos específicamente en los años de edad de los choferes de bus, según las pruebas Chi 2 que se realizaron a las variables, se encontró que es una relación positiva y de carácter fuerte según el Coeficiente de Contingencia aplicado a las variables

por lo que en este caso los choferes de bus y de taxi en su mayoría han trabajado por más de 10 años estos datos se pueden corroborar en las tablas 5 y 6, ampliamente descritas, además este factor más todos los antes discutidos, hacen referencia a que sus malos hábitos de alimentación han sido por largos años, muchos de ellos no han tenido asistencia nutricional, nunca en su vida. “Como es esperable, las condiciones de trabajo impactan en la salud de los trabajadores. La extensión de la jornada laboral, la exposición al riesgo vial, el riesgo físico y las bajas remuneraciones son factores que aumentan la posibilidad de sufrir estrés y, en consecuencia, muchas enfermedades.” (Gany F, 2013). Además, en el caso de no saber la importancia de los buenos hábitos de alimentación y sus beneficios a largo plazo es necesario que a este tipo de población se le dé más importancia en cuanto a salud, no solamente en nutrición sino en todas las otras ramas.

Un artículo realizado en Santiago, Argentina, en el 2017, indica que un dato sumamente interesante en la investigación realizada a choferes de taxi “fue conocer si existían hábitos que fueran nocivos para la salud y que pudieran verse potenciados por las características del trabajo y entre ellos se destacaron el sedentarismo, los malos hábitos alimenticios y el tabaquismo. Todos estos problemas son prevalentes en la industria del taxi a nivel global.” (Ledesma, 2017). En esta misma línea se puede hacer énfasis a la relación de estilos de vida y años de labor, como ya se ha mencionado los choferes de bus específicamente llevan muchos años laborando en este espacio y el consumo de alcohol al igual que el fumado son hábitos que no se pueden dejar de la noche a la mañana, menos aun cuando en este caso han sido atacados por una fuerte cantidad de información del por qué no se deben de continuar esas costumbres y de inculcar también a sus hijos y familiares la importancia de cambiar de hábitos y los beneficios que se pueden aportar a la salud.

Se encontró una relación importante en lo que es el consumo de agua en vasos y consumo de alcohol, debidamente respaldada con la aplicación de la prueba chi 2 lo cual indica la relación

positiva en cuanto a las variables, de igual manera se aplicó la prueba de Coeficiente de Contingencia para apreciar de una mayor relevancia los datos suministrados por este y se llegó al término que estas variables son moderadamente relacionadas, datos que se puede obtener en las tablas 7 y 8 de la presente investigación. El consumo de agua de los choferes de bus y taxi es muy poco y no se tiene una educación adecuada con respecto a este tema, por lo cual es descuido es de gran importancia, se observa que el consumo de agua es muy poco y el consumo de alcohol es muy elevado y frecuente lo cual tiene repercusiones en su ámbito laboral, familiar y en relación a su salud es perjudicial y se necesita un cambio de emergencia en esta población, una solución a esto debe de ser educación y valoración nutricional a poblaciones vulnerables como esta.

Con base en lo anterior se puede mencionar que el consumo de agua en la nutrición de los seres humanos es de suma importancia ya que “con el paso de los años se producen cambios en la función renal y una importante disminución de la sensación de sed y estas alteraciones están muy relacionadas con los problemas de deshidratación y de termorregulación” (Carbajal, 2016), esto respalda el riesgo al que están los choferes investigados, principalmente los choferes de bus ya que son los que tienen mayor edad y corren riesgo de tener efectos perjudiciales con el arrastre de dicho hábito.

Acompañado de esto se habla de un consumo elevado de alcohol “un consumidor de riesgo será aquel individuo que tome gran cantidad de alcohol en poco tiempo, siendo la estimación el ingerir más de 8 Unidad de bebida estándar (UBES) de aproximadamente 250 ml en una sola ocasión, al menos una vez al mes. La ingesta de alcohol inhibe la hormona antidiurética, por lo que se produce más excreción de orina y ello conlleva una pérdida de peso medible.” (Hinojosa A. 2014). Es por esto por lo que se habla de un efecto deshidratante por parte del alcohol, esto más

el bajo consumo de agua por parte de los choferes específicamente de los taxistas aluden a que el estado de hidratación de estas personas no es el mejor.

Otra de las relaciones más sobresalientes son las bebidas que ingieren los choferes de bus y taxi cuando laboran, esta información es respaldada por la aplicación de las pruebas, en este caso positivas y de carácter moderado esto debido a que sus datos son más cercanos a 0.5 que a 0.7, de igual manera esta información se puede corroborar en las tablas 9 y 10, esto lleva a proporcionar información valiosa en cuanto al consumo de agua porque si bien es cierto hay un consumo relativamente alto en la toma de agua de los choferes de autobús, en el caso de los taxistas es todo lo contrario y debido a esto es importante establecer parámetros en cuanto a la bebidas que son producidas a base de agua pero tienen una gran cantidad de aditivos, colores y azúcar añadido, se contempla en este apartado que las bebidas más consumidas son las bebidas energéticas y bebidas gaseosas, esto afecta directamente a la población ya que muchos de ellos consumen estas bebidas porque su contenido de cafeína es importante además que su trabajo es bastante extenso en cuestión de horas y debido a esto ellos hacen uso de estas bebidas para poder cumplir con su horario.

“El consumo de bebidas azucaradas, refrescos de extractos, refrescos de zumo de fruta, bebidas energéticas, téns envasados y zumos comerciales incrementa el riesgo de padecer obesidad y diabetes tipo II.” La situación descrita, es realizada por muchos de los choferes de taxi entrevistados, de igual manera los choferes de bus no quedan libres de esto, eso son hábitos a largo plazo con riesgo de enfermedades lo cuál con una buena información nutricional se puede corregir y evitar. Además, su consumo también está relacionado con aumentar el riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares, síndrome metabólico, caries, gota, hipertensión arterial e hipertrigliceridemia, entre otros.

En relación con esto su consumo de agua se ve disminuido ya que en cuanto a “funcionalidad”, los choferes de transporte de servicio público indican que prefieren consumir una bebida que le aporte el “beneficio” que buscan. Es importante recalcar que en esta investigación no se mide el riesgo o la prevalencia del grado de hipertensión que tiene este tipo de población, pero sin duda, hay posibilidad a empeorar el riesgo o la enfermedad ya presente y la recurrencia a un mal hábito aumenta con el tiempo, además el cuerpo conforme pasa los años este va envejeciendo y cada vez resiente más los malos hábitos y costumbres obtenidos a través de ámbitos, en este caso principalmente el laboral.

Finalmente, la última relación que se encontró en las variables, las cuales también fueron sometidas a la prueba chi 2 y en esta de igual manera la relación fue positiva y con una relación de carácter fuerte según el Coeficiente de Contingencia que respaldan los datos de las Tablas 5 y 6, en donde se observan ampliamente estos datos. Sin embargo no es la menos importante, más bien es una de las más interesantes, ya que hace referencia a la cantidad de años laborados y el lugar en donde consumen los alimentos y la investigación realizada indica que independientemente de ser chofer de bus o de taxi, la mayoría hace sus comidas en el automóvil con el que labora y de ahí se puede partir que entre más años tenga la persona de laborar, existe la posibilidad que haya arrastrado este mal hábito a lo largo de los años e incluso inculcar estos hábitos en sus compañeros y demás, esto incide en el estrés al ingerir alimentos, la presión bajo la que deben de aprovechar este tiempo, la falta de concentración que le ponen a sus comidas y además factores distractores importantes como el teléfono, radio o incluso la preocupación de estacionarse en un lugar incorrecto.

De acuerdo con Díaz, presidente de la Sociedad Española Médico-Jurídica para el Desarrollo de la Medicina del Trabajo, las manifestaciones del estrés ocasionado por el trabajo son

sumamente versátiles en cuanto a su procedencia, persistencia e intensidad propiciando la aparición de trastornos asociados, psico-hormonales y psico-sociales, que pueden llegar a manifestarse como una enfermedad. (Díaz, 2011)

Ser chofer de transporte implica realizar actividades profesionales que poseen responsabilidades y toma de decisiones importantes, que someten al trabajador a estimulaciones demasiado rápidas y variables generando un alto grado de estrés que influye en todas las actividades de la persona como pueden ser los hábitos alimentarios y las conductas asociadas a ellos que actúan como desencadenantes de estrés. Todo lo anterior se centra en las personas que trabajan como chofer de servicio público y se puede mencionar que puede considerarse estrés laboral cualquier situación en la que se ingieran alimentos inconvenientes o cantidad inadecuado de alimentos y que estos se consuman a un tiempo récord ya que a nivel fisiológico tendrá repercusiones, es importante mencionar que muchas situaciones de estrés laboral aportan un componente de ansiedad que puede desencadenar que la persona se vea afectada en cuanto a conductas compulsivas en torno a la alimentación.

Con respecto al lugar donde estas personas pueden consumir sus alimentos, un estudio realizado en Bogotá, Colombia por Pablo Chaparro, relacionado con las condiciones de salud y trabajo en conductores de una empresa pública refiere que “En relación con los hábitos alimentarios y consumo de alimentos se encontraron muchas irregularidades en los horarios de sus respectivas tomas. El paradero fue el principal sitio escogido para su consumo de desayuno y almuerzo. El horario irregular en las comidas y las dietas poco equilibradas junto con el consumo de alimentos fuera del hogar, pueden llevar a que refieran síntomas digestivos con una frecuencia”. (Chaparro, 2017)

Aspectos como estos con los que impiden que los choferes de bus tengan una adecuada ingesta de alimentación ya que están interrumpidas por factor estrés, por comodidad disponibilidad de tiempo.

**CAPITULO VI**  
**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## 6.1 CONCLUSIONES

Los choferes de bus y de taxi son hombres que se encuentran en rangos de edades entre los 18 y 59 años, los cuales solamente tienen educación primaria y secundaria en menor cantidad completa.

Muchos de los choferes de bus poseen más de 10 años para la labor de chofer ya que en esta población los hombres en su mayoría poseen más años, por otro lado, los choferes de taxi poseen menos años de laborar como chofer debido a que la población es más joven.

Cabe rescatar que los hábitos alimentarios de los choferes de bus son vulnerables y debido a esto es importante dar a conocer que la población tienen un amplio interés en cuidar su salud, sus hábitos de alimentación y demás, sin embargo, son poblaciones descuidadas en cuanto a salud se refiere, dentro de los aspectos más sobresalientes es la afectación del lugar de consumo, el tiempo destinado a los alimentos, la falta de consumo de agua y el exceso de consumo de bebidas azucaradas, así como la mala distribución de tiempos de comida.

En cuanto al estilo de vida de los choferes de taxi, se observa un consumo y frecuencia elevada en lo que a alcohol se refiere, mientras que el hábito del fumado es insignificante.

Se puede observar la relación que existe entre las variables de los hábitos de alimentación y estilo de vida ya que los datos encontrados hacen referencia a que los choferes en general que consumen menos agua son los que indican consumir mayor frecuencia bebidas etílicas y por consecuente el hábito empeora cada vez más, por lo que la educación nutricional es un aspecto realmente importante y necesario para implementar con la mayor brevedad posible.

Se afirma la relación que existe entre los hábitos de alimentación y los años de labor ya que en cuanto a lo que a choferes de bus se observa es que poseen mayor cantidad de laborar como chofer debido a su mayor cantidad de años por que el arrastre de los malos hábitos de alimentación es

mayor por lo que el daño sería en consecuencia mayor, por el lado de los choferes de taxi ser menores, poseen menor tiempo laborado y los malos hábitos de alimentación que poseen son por menor tiempo, sin embargo, en ambos casos es necesario corregirlos.

De acuerdo con la relación de los años de labor y el estilo de vida, se menciona que muchos de los choferes tanto de bus como de taxi indican tener un peso considerablemente elevado cuando se inició la labor como chofer de bus, en la actualidad el consumo de alcohol es bastante elevado de igual manera en ambos casos por lo que se ve una relación importante de consecución del mal estilo de vida. Estilo de vida que dependiendo de la edad puede que este teniendo consecuencias en la actualidad.

## 6.2 RECOMENDACIONES

- Indagar a profundidad sobre enfermedades crónicas que pueden presentar los choferes tanto de bus como de taxi para poder realizar una investigación de variables a profundidad.
- Aumentar considerablemente la población tomada en cuenta para obtener resultados con mayor distinción.
- Implementar la parte antropométrica de la población de choferes de taxi y de choferes de bus para poder medir el estado nutricional de la población y poder idear una estrategia de educación nutricional.
- Facilitar material didáctico con fin educacional para generar conciencia de los correctos hábitos de alimentación y estilo de vida.
- Implementar sesiones sobre educación nutricional grupales o individuales para descubrir debilidades en contexto nutricional con el fin de corregir hábitos de alimentación y de estilo de vida que a largo plazo son perjudiciales.

## BIBLIOGRAFIA

1. Ahumada, H. T. (s. f.-a). Las condiciones de salud de los conductores de autotransportes urbanos de pasajeros de la ciudad de México. México.
2. Arce, S., & Paola, M. (2012). Anthropometric assessment and nutrition education bus drivers overweight and obesity. *Revista Costarricense de Salud Pública*. Costa Rica.
3. Aranda Beltrán C. (2010). Relación de variables sociodemográficas y laborales con manifestaciones clínicas en trabajadores agentes de tránsito. México.
4. Araya, M. Atalah, E. (2016). Los factores determinantes de la elección de alimentos. Santiago, Chile.
5. Atkinson G, et al. (2018). Exercise, energy balance and the shift worker. *Sports Medicine*. Medellín, Colombia,
6. Bravo Carrasco V. y Espinoza Bustos, J. R. (2017). Sedentarismo en la Actividad de Conducción. Facultad de Ciencias Biológicas, Unidad de Ergonomía, Universidad de Concepción, Chile
7. Brown E, J. (2015). Nutricion en las diferentes etapas de la vida. Quinta Edicion. Mc Grawn Hill Education. México.
8. Buelvas, L. A., & Parra, J. B. (s. f.). Contexto Cultural, Etnolingüística y Sociodemográfico en América Latina. Caso Ecuador, Costa Rica, Perú y Colombia.
9. Buxton OM, et al. (2012). Adverse metabolic consequences in humans of prolonged sleep restriction combined with circadian disruption. *Science Translational Medicine*. Texas, Estados Unidos.
10. Canova, C. (2018). Estilos de Vida y su implicación en la salud de los estudiantes Universitarios de las Ciencias de la Salud: Una revisión sistemática.
11. Chavarría Castillo, M, Badilla Serano, T, García Satamaria C. (2016). Consumo de agua del costarricense. Costa Rica.
12. De la Cruz, E. (2015.). La educación alimentaria y nutricional en el contexto de la educación inicial. Caracaras, Venezuela.
13. Escaffi F., M. J., Cuevas M., A., Vergara, K., & Alonso K., R. (2017). Tabaco y peso corporal. Santiago, Chile.
14. Eur Hythdia (2019).Hojas de información y datos sobre enfermedades y problemas de riesgo cardiovascular.
15. Fernández, R. (2017). Mayoría de la población en Costa Rica es sedentaria. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.

16. Fundación Española de la Nutrición (FEN). (2014). Hábitos alimentarios. España.
17. Francesca Gany M, Pavan Gill P, Ayaz Ahmed A, Sudha Acharya E, Leng J. (2015). Todas las enfermedades ... que el hombre puede contraer pueden comenzar en esta cabina": grupos de enfoque para identificar los conocimientos, las actitudes y las creencias de los taxistas del sur de Asia sobre las enfermedades cardiovasculares y sus riesgos. Asia.
18. Ferrante D, Linetzky B, Kon fi no J, King A, Virgolini M y Laspiur S. (2009). Encuesta Nacional de Factores de Riesgo 2009. Evolución de la epidemia de enfermedades crónicas no transmisibles en Argentina. Estudio de corte transversal. Argentina.
19. García, M., & Pardío, J. (2012). Dinámica Familiar y su relación con hábitos alimentarios. Santiago, Chile.
20. Garaulet. M, Puy M, Pérez F, Cuadrado C, Leis R, Moreno M. (2008). Obesidad y ciclos de vida del adulto. Murcia, España.
21. Gil, Á. (2015). Indicadores de evaluación de la calidad de la dieta. Nutrición hospitalaria. Granada, España.
22. Gobierno del Distrito Federal (GDF). (2015). Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Milpa Alta 2015. México.
23. Gómez Miranda L. (2013). Estudios aleatorizados sobre el efecto del consumo de bebidas. Nutrición hospitalaria. Mexico.
24. Gruevski, K. M., Holmes, M. W. R., Gooyers, C. E., Dickerson, C. R., & Callaghan, J. P. (2016). Lumbar postures, seat interface pressures and discomfort responses to a novel thoracic support for police officers during prolonged simulated driving exposures. Applied Ergonomics. Ontario, Canadá.
25. Gutiérrez, M. (2018). Actividad física, estilos de vida y calidad de vida. Revista de Educación Física. México DF.
26. Hidalgo K. 2012. Hábitos Alimentarios Saludables. Ministerio de Educación Pública. Gobierno de Costa Rica.
27. Iglesias R, Barutell L, Artola S, Serrano R. (2015). Resumen de las recomendaciones de la American Diabetes Association (ADA). Madrid, España.
28. Instituto Nacional de Salud Pública. (2012). Encuesta Nacional de Nutrición y Salud 2012. Costa Rica.
29. Instituto Nacional de Salud Pública. (2016). Encuesta Nacional de Salud y Nutrición de Medio Camino 2016. Cuernavaca, México: INSP.
30. International Arbeitsorganisation (Ed.). (2012). Un enfoque integral para mejorar la alimentación y nutrición en el trabajo: Estudio en empresas chilenas y recomendaciones adaptadas. Santiago, Chile.
31. Jensen Madrigal M, Ugalde González M, Araya Blanco S y Chinnock A. (2013). Promoción de estilos de vida saludables en funcionarios públicos de Costa Rica | Nodo Costa Rica—Campus Virtual de Salud Pública. San José, Costa Rica.

32. Ávila, ML. (2009.). Encuesta nacional de nutrición Costa Rica, 2008-2009. Costa Rica.
33. Kohen, V. L. (2011). Una visión global de los factores que condicionan la ingesta. Instrumentos de medida. Vol 4. España.
34. Ledesma, R. D., Poó, F. M., Úngaro, J., López, S. S., Cirese, A. P., Enev, A., Nucciarone, M. I., & Tosi, J. D. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. Santiago, Chile.
35. Leigh, J. P., & Schnall, P. (2000). Costs of occupational circulatory disease. Occupational Medicine. Pensilvania, EEUU.
36. Luis, J., Alfredo, J., & Salomé, G. (2017). EL CONSUMO DE ALCOHOL COMO FACTOR DE RIESGO PARA ADQUIRIR SOBREPESO Y OBESIDAD ALCOHOL. México.
37. Munar, M., Puzo, J y Sanclemente, T. (2015). Munar-Gelabert, Marta, Programa de intervención dietético-nutricional para la promoción de la salud en el lugar de trabajo en una empresa de la ciudad de Huesca, España. Revista Española de Nutrición Humana.
38. Norma Oficial Mexicana (NOM). (2018). Prevención, tratamiento y control de la hipertensión arterial sistémica. México: Diario Oficial de la Federación.
39. Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018). Concepto de “Circunferencia Abdominal”. Región de las Américas.
40. Organización Mundial de la Salud (OMS). (2015). El aumento del suministro de energía alimentaria como el principal impulsor de la epidemia de obesidad: Un análisis internacional. Volumen 93. Región de las Américas.
41. Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018) Factores de riesgo de Enfermedades Cardiovasculares: Nuevas esferas de la Investigación. Región Europa.
42. Organización Mundial de la Salud (OMS). (s.f). Fomento del consumo mundial de frutas y verduras. Región Europa.
43. Organización Internacional de Trabajo (OIT). (s. f.). Glosario de términos laborales. América de Norte, Estados Unidos.
44. Organización Mundial de la Salud (OMS). (2020). Obesidad y Sobrepeso. Región Europa
45. Organización Empresarial de Logística y Transporte. (2017.). Riesgos laborales del conductor. Sector de Logística y Transporte. Madrid, España.
46. Pantoja, C. T. (2011). Perception of feeding during the stage of higher education. Chile.
47. Peek-Asa, C., Runyan, C. W., & Zwerling, C. (2003). The role of surveillance and evaluation research in the reduction of violence against workers<sup>11</sup>The full text of this article is temporarily available until February 2002 via AJPM Online at [www.elsevier.com/locate/ajpmonline](http://www.elsevier.com/locate/ajpmonline). American Journal of Preventive Medicine. California, EEUU.

48. Ramón-Salvador, D. M., Cámara-Flores, J. M., Cabral-León, F. J., Juárez-Rojop, I. E., & Díaz-Zagoya, J. C. (2013). Consumo de bebidas energéticas en una población de estudiantes universitarios del estado de Tabasco, México.
49. Restrepo B, L. F., Urango M, L. A., & Deossa R, G. C. (2014). Conocimiento y factores asociados al consumo de frutas por estudiantes universitarios de la ciudad de Medellín, Colombia. Medellín, Colombia.
50. Reyes, D. G., Castro, Z. L. B., & García, A. I. (2014). Presencia de factores de riesgo cardiovascular en transportadores de carga pesada, según criterios ATPIII, para síndrome metabólico. Bogotá, Colombia.
51. Rosales-Flores, R. A., Mendoza-Rodríguez, J. M., & Granados-Cosme, J. A. (2017). Condiciones de vida, salud y trabajo en conductores de taxi en la Ciudad de México. México.
52. Sanz, L. D. B., & Peña, E. C. G. (2018). State of the art of the work and health conditions of the professional drivers / Estado del arte de las condiciones laborales y de salud de los choferes profesionales. Red de Investigación en Salud en el Trabajo. México.
53. Silva Bustos, H., Lefio Celedón, Á., Marchetti Pareto, N., & Benoit Marchetti, P. (2014). Riesgos Psicosociales en Conductores de Transporte de Carga y Pasajeros Urbanos e Interurbanos, y su Asociación con la Autopercepción de Salud y Siniestralidad Laboral. Santiago, Chile.
54. Sequeira Arce, P. (2012). Evaluación antropométrica y educación nutricional a los conductores de autobús con sobrepeso y obesidad. Guadalupe, San Jose, Costa Rica.
55. Suárez, W. (2018). Índice de masa corporal: ventajas y desventajas de su uso en la obesidad. Relación con la fuerza y la actividad física. Sevilla, España.
56. Traversy, G., & Chaput, J.-P. (2015). Alcohol Consumption and Obesity. México.
57. UNESCO. (2018) Educación para la salud: Promoción y educación para la salud. San José, Costa Rica.
58. Varela, A. (2020) La medida del perímetro abdominal es un indicador de enfermedad cardiovascular más fiable que el IMC. Fundación Española del Corazón. Madrid, España.
59. Vásquez-Machado, M., & Ulate-Montero, G. (2010). Regulación del peso corporal y del apetito. San José, Costa Rica.
60. Vigil Lazo, V (2017.). Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana. Lima, Perú.

## **ANEXOS**

CONSENTIMIENTO INFORMADO

**Título de la Investigación: “RELACIÓN DE LOS HÁBITOS DE ALIMENTACIÓN, AÑOS DE LABOR Y ESTILO DE VIDA EN CHOFERES DE BUSES Y TAXIS DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO, HEREDIA, 2020”**

Nombre del participante: \_\_\_\_\_.

Guadalupe Pereira Bonilla encargada de realizar la investigación para optar por el grado de Licenciatura en Nutrición, pertenece a la Universidad Hispanoamericana de Costa Rica, la misma solicita de manera generosa la participación para llenar un cuestionario el cual facilitará la recolección de datos ante la pandemia actual y tomando las medidas pertinentes de la situación. El objetivo de la investigación es poder conocer sus años de labor en la empresa como chofer y sus hábitos de alimentación en conjunto con su estilo de vida. El tiempo del cual será participe de la investigación será solamente el tiempo que le tome llenar el siguiente cuestionario.

Como resultado de su participación en este estudio, no obtendrá ningún beneficio directo, sin embargo, será posible que la investigadora aprenda más acerca de sus hábitos de alimentación, años de labor como chofer y su estilo de vida y este conocimiento beneficiará a otras personas en el futuro.

- Antes de dar su autorización para este estudio usted debe haber hablado con la investigadora Guadalupe Pereira Bonilla quien debió haber contestado de forma satisfactoria todas sus preguntas. Si quisiera más información más adelante, puede obtenerla llamando al investigador a cargo al teléfono 87086843 en el horario de 8 am a 5pm. Cualquier consulta adicional puede comunicarse a la Universidad Hispanoamericana al teléfono 2256-8197, de lunes a viernes en el horario de 8 am a 5 pm.
- Recibirá una copia de esta fórmula firmada para su uso personal.
- Su participación en este estudio es voluntaria. Tiene el derecho de negarse a participar o a interrumpir su participación en cualquier momento, sin que esta decisión afecte la calidad de la atención médica o de otra índole que requiera.
- Su participación en este estudio es confidencial por lo que en caso de publicarse los resultados de esta investigación o divulgarse en una reunión científica, se garantiza estrictamente el anonimato de todas las personas participantes en el estudio.
- No perderá ningún derecho legal por firmar este documento.

He leído o se me ha leído, toda la información descrita en esta fórmula, antes de firmarla. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y éstas han sido contestadas en forma adecuada. Por lo tanto, accedo a participar como sujeto de estudio en esta investigación.

\_\_\_\_\_  
Nombre, cédula y firma del sujeto.

\_\_\_\_\_  
Nombre, cédula y firma del testigo.

\_\_\_\_\_  
Nombre, cédula y firma del Investigador que solicita el consentimiento.



**6. Recuerda su peso al entrar a la laborar como chofer a la empresa:**

Sí.  No.

- Si la respuesta es “SÍ”, marcar un peso exacto o aproximado:

Menos de 50 kg.  De 50 a 80 kg.  de 80 a 110 kg.  Más de 110 kg.

**HÁBITOS DE ALIMENTACIÓN****1. ¿Cuáles tiempos de comida realiza cuando se encuentra dentro del horario laboral?**

Desayuno.  Merienda de la mañana.

Almuerzo.  Merienda de la Tarde.

Cena.  Colación Nocturna.

Otro (Especifique): \_\_\_\_\_

**2. ¿Qué factor considera más importante al elegir un alimento para su consumo mientras se encuentra en horario laboral?**

Su sabor.  Su precio.

Por facilidad y rapidez para consumir.  Que sea agradable a la vista.

Su contenido nutricional.

**3. ¿Cuál bebida consume habitualmente durante la jornada laboral?**

Agua.  Gaseosas.

Bebidas energéticas.  Bebidas naturales con azúcar.

Bebidas naturales sin azúcar.  Café con azúcar

Café sin azúcar  Otro (Especifique): \_\_\_\_\_

- Sí dentro de sus respuestas marcó bebidas naturales con azúcar o café con azúcar, indique cuantas cucharaditas de azúcar le añade:

1.  3.

2.  Más de 3.

**4. ¿Consume agua diariamente?**

Sí.  No.

- Si la respuesta es “SÍ”, ¿Cuánta cantidad consume?

De 1 a 2 vasos.  De 3 a 5 vasos.

De 6 a 8 vasos.  Más de 8 vasos.

**5. ¿Cuáles son los tipos de cocción que busca a menudo para los granos y leguminosas?**

- ( ) Al vapor. ( ) Hervido.  
 ( ) A la plancha. ( ) Frito.  
 ( ) Asado. ( ) Al horno.

**6. ¿Qué tipo de cocción utiliza la mayoría del tiempo para consumir las carnes?**

- ( ) Al vapor. ( ) Hervido.  
 ( ) A la plancha. ( ) Frito.  
 ( ) Asado. ( ) Al horno.

**7. ¿Qué tipo de cocción utiliza la mayoría del tiempo para consumir los vegetales?**

- ( ) Al vapor. ( ) Hervido.  
 ( ) A la plancha. ( ) Frito.  
 ( ) Asado. ( ) Al horno.

**8. ¿Consume frutas?**

- ( ) Sí. ( ) No.

- **Sí su respuesta es NO, continúe a la pregunta 10, Sí su respuesta es Sí, continúe con la pregunta 9.**

**9. ¿De qué manera consume las frutas?**

- ( ) Fruta entera sin sal ( ) Fruta entera con sal  
 ( ) En fresco con azúcar. ( ) En fresco sin azúcar.

**10. Agrega sal a la comida ya preparada?**

- ( ) Sí. ( ) No.

- **EN LAS PREGUNTAS SIGUIENTES PUEDE MARCAR MÁS DE UNA OPCIÓN.**

**11. ¿De dónde provienen los alimentos que consume en horas laborales?**

- ( ) Del hogar. ( ) Restaurantes de comida rápida.  
 ( ) Sodas. ( ) Otro (Especifique): \_\_\_\_\_

- **Sí dentro de las opciones marcó del hogar, continúe a la pregunta 12, sino continúe a la pregunta 13.**

**12. ¿Quién prepara los alimentos en su hogar?**

- ( ) Usted mismo. ( ) Pareja.  
 ( ) Padres. ( ) Otro (Especifique): \_\_\_\_\_.

**13. ¿Qué alimentos consume con más frecuencia en sodas o restaurantes de comida rápida?**

- ( ) Tacos, empanadas, hamburguesas, ravioles y papás.  
 ( ) Comida tipo “casado” (arroz, frijoles, carne, ensalada y acompañamientos).  
 ( ) Alimentos empacados (galletas, refrescos, helados, dulces).  
 ( ) Sopas (Pollo, Mondongo, Frijol, Olla de carne).  
 ( ) Otro (Especifique): \_\_\_\_\_.

**14. ¿Cuánto tiempo dispone para realizar sus comidas?**

- ( ) Menos de 15 minutos. ( ) de 15 a 30 minutos.  
 ( ) de 30 a 60 minutos. ( ) Más de 60 minutos.

**15. ¿Dónde realiza sus comidas en tiempos laborales?**

- ( ) En la casa. ( ) En el comedor de la empresa. ( ) En el automóvil. ( ) En restaurantes.

**ESTILO DE VIDA**

**1. ¿Consume alcohol?**

- ( ) Sí. ( ) No.

• Si la respuesta es “Sí”, indique lo siguiente: ¿Con qué frecuencia lo realiza?

- ( ) Una vez al mes. ( ) De 2 a 4 veces al mes.  
 ( ) De 2 a 3 veces a la semana. ( ) 4 o más veces a la semana.

**2. ¿Cuántas bebidas alcohólicas suele ingerir durante un día normal de consumo?**

- ( ) 1-2 Vasos. ( ) 3-4 Vasos  
 ( ) 5-6 Vasos. ( ) Más de 6 Vasos.

**3. ¿Fuma?**

- ( ) Sí. ( ) No.

• Si la respuesta es “Sí”, ¿Cuántos cigarrillos fuma al día?

- ( ) Menos de 5. ( ) De 5 a 10. ( ) Más de 10.

**GRACIAS POR SU PARTICIPACIÓN**

**“Carreteras rectas no hacen conductores hábiles”**

*Paulo Coelho*

## DECLARACIÓN JURADA

Yo María Guadalupe Pereira Bonilla, mayor de edad, portadora de la cédula de identidad número 1-1694-0544 egresada de la carrera de Nutrición de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de licenciatura, juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: "Relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida en choferes de buses y de taxis de transporte de servicio público, Heredia, 2020", es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 15 días del mes de octubre del año dos mil veinte.



Firma del estudiante

Cédula: 1-1694-0544

**CARTA DEL TUTOR**

12 de octubre de 2020

**Sres.**  
**Departamento de Registro**  
**Universidad Hispanoamericana**

Estimados señores:

La estudiante María Guadalupe Pereira Bonilla, cédula de identidad número 116940544 me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de Tesis "Relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilos de vida en choferes de buses y taxis de transporte de servicio público, Heredia, 2020.", el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura.

En mi calidad de tutora, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por la postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20
C)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	26
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	16
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20
	TOTAL		92

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,



**MBA. Yorlany Chacón Sandí**  
**1-1087-0860**  
**Código Colegio Profesional 251-10**

San José, 6 de diciembre, 2020

Señores

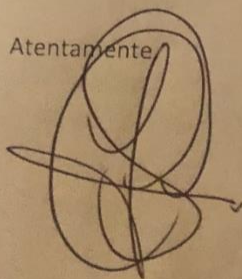
Universidad Hispanoamericana

Sede Aranjuez

Estimados Señores

Como docente universitaria y en calidad de lectora de la tesis para optar por el grado académico de Licenciatura en Nutrición, titulada: *"RELACIÓN DE LOS HÁBITOS DE ALIMENTACIÓN, AÑOS DE LABOR Y ESTILO DE VIDA EN CHOFERES DE BUSES Y TAXIS DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO, HEREDIA, 2020"*, a cargo de la estudiante María Guadalupe Pereira Bonilla; hago constar que he revisado y aprobado el documento, según los lineamientos académicos de la Universidad Hispanoamericana, para ser presentado como requisito final de graduación.

Atentamente,



Dra. Ingrid Cerna Solís. Nutricionista

CPN-Cód: 248-10

Profesora Universidad Hispanoamericana

**UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA  
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)  
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA  
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA  
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION**

San José, 4 de febrero del 2021

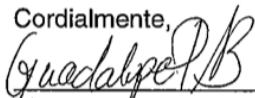
Señores:  
Universidad Hispanoamericana  
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

Estimados Señores:

El suscrito (a) María Guadalupe Pereira Bonilla con número de identificación 1-1694-0544, autora del trabajo de graduación titulado "Relación de los hábitos de alimentación, años de labor y estilo de vida en choferes de buses y taxis de transporte de servicio público, Heredia, 2020", presentado y aprobado en el año 2021 como requisito para optar por el título de Licenciatura en Nutrición; Si autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,



\_\_\_\_\_

1-1694-0544

María Guadalupe Pereira Bonilla

**ANEXO 1 (Versión en línea dentro del Repositorio)  
LICENCIA Y AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA PUBLICAR Y  
PERMITIR LA CONSULTA Y USO**

**Parte 1. Términos de la licencia general para publicación de obras en el repositorio institucional**

Como titular del derecho de autor, confiero al Centro de Información Tecnológico (CENIT) una licencia no exclusiva, limitada y gratuita sobre la obra que se integrará en el Repositorio Institucional, que se ajusta a las siguientes características:

- a) Estará vigente a partir de la fecha de inclusión en el repositorio, el autor podrá dar por terminada la licencia solicitándolo a la Universidad por escrito.
- b) Autoriza al Centro de Información Tecnológico (CENIT) a publicar la obra en digital, los usuarios puedan consultar el contenido de su Trabajo Final de Graduación en la página Web de la Biblioteca Digital de la Universidad Hispanoamericana
- c) Los autores aceptan que la autorización se hace a título gratuito, por lo tanto, renuncian a recibir beneficio alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente licencia y de la licencia de uso con que se publica.
- d) Los autores manifiestan que se trata de una obra original sobre la que tienen los derechos que autorizan y que son ellos quienes asumen total responsabilidad por el contenido de su obra ante el Centro de Información Tecnológico (CENIT) y ante terceros. En todo caso el Centro de Información Tecnológico (CENIT) se compromete a indicar siempre la autoría incluyendo el nombre del autor y la fecha de publicación.
- e) Autorizo al Centro de Información Tecnológica (CENIT) para incluir la obra en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.
- f) Acepto que el Centro de Información Tecnológico (CENIT) pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.
- g) Autorizo que la obra sea puesta a disposición de la comunidad universitaria en los términos autorizados en los literales anteriores bajo los límites definidos por la universidad en las "Condiciones de uso de estricto cumplimiento" de los recursos publicados en Repositorio Institucional.

SI EL DOCUMENTO SE BASA EN UN TRABAJO QUE HA SIDO PATROCINADO O APOYADO POR UNA AGENCIA O UNA ORGANIZACIÓN, CON EXCEPCIÓN DEL CENTRO DE INFORMACIÓN TECNOLÓGICO (CENIT), EL AUTOR GARANTIZA QUE SE HA CUMPLIDO CON LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES REQUERIDOS POR EL RESPECTIVO CONTRATO O ACUERDO.