



UNIVERSIDAD PERUANA
CAYETANO HEREDIA
FACULTAD DE MEDICINA

**TESIS PARA OPTAR POR EL TITULO PROFESIONAL
DE LICENCIADO EN TECNOLOGIA PARA
URGENCIAS MEDICAS Y DESASTRES**

TÍTULO:

NIVEL DE CONOCIMIENTO DE REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR
BÁSICA, CONTROL DE HEMORRAGIA EXTERNA E INMOVILIZACIÓN
DE FRACTURAS EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS FORMALES DE
SAN MARTÍN DE PORRES EN EL AÑO 2014

ALUMNO(S):

RAMÍREZ MORE, YANINA

TIMANÁ SERNAQUÉ, IBETT MILAGROS

VERA GUZMÁN, LAURA

ASESOR(ES):

Dr. ACOSTA SALAZAR RAÚL RONALD

Dr. TÉLLEZ FARFÁN DAVID ALBERTO

2017

TABLA DE CONTENIDOS

I. Carátula	1
II. Tabla de contenidos	2
III. Resumen estructurado.....	3
IV. Abstract o summary	4
V. Introducción	5
VI. Materiales y métodos	7
VII. Resultados	8
VIII. Discusión	11
IX. Conclusión	14
X. Referencias Bibliográficas.....	15
XI. Tablas.....	17
XII. Gráficos	22
XIII. Figuras.....	27
XIV. Anexos	28

RESUMEN ESTRUCTURADO

Los mototaxis son un importante medio de transporte de acceso público. Diversos estudios afirman que estos vehículos inseguros, son muy susceptibles de provocar accidentes de tránsito convirtiéndose en un problema latente de salud pública. El presente estudio descriptivo transversal de prevalencia tiene como objetivo describir el nivel de conocimiento sobre primeros auxilios y las acciones a realizar por parte de los conductores de mototaxis formales del distrito de San Martín de Porres (SMP) en situaciones de accidentes. Material y método: Mediante una encuesta, se evaluó el grado de conocimiento de resucitación cardiopulmonar básica (RCP), inmovilización de fracturas y control de hemorragia externa. El estudio mostrará el estado actual del nivel de conocimiento de la población estudiada a través de 10 preguntas. Resultados y conclusiones: La edad de la muestra de la población se encuentra entre 18 y 71 años, con una edad media de 33.88 años. Los participantes solteros fueron 59.77%. El 83.38 % labora en el horario diurno. El 73.8 % se identificó como propietarios del vehículo. El 79.3 % tiene grado instrucción secundaria. Los conductores obtuvieron un promedio de respuestas acertadas de 4.1/10.0; con lo cual se evidencia un bajo nivel de conocimiento básico frente a emergencias durante el ejercicio de sus actividades. Se concluye que los conductores no saben atender a heridos fruto de accidentes y no se encuentran preparados para asistir a las víctimas de accidentes. Se recomienda desarrollar capacitaciones certificadas en Reanimación cardiopulmonar, inmovilización de fracturas y control de hemorragias y promocionar el sistema de emergencia médica (SAMU y/o bomberos).

Keywords: Knowledge of First Aid in Autorickshaws. Motorcycle taxi operators. Road traffic injuries.

SUMMARY

Mototaxis are important public transportations. Several studies claim that these vehicles are unsafe. Thus, they are very susceptible to causing traffic accidents. That is why they become a latent problem of public health. The objective of the present descriptive cross-sectional study of prevalence is to describe the knowledge level about first aid and actions to be performed by drivers of formal mototaxis from the district of San Martín de Porres (SMP), in accident situations. Material and method: Through a survey, the study shows the level of knowledge of basic cardiopulmonary resuscitation (CPR), immobilization of bone fractures and control of external bleeding. The study shows the current state of the knowledge level of the population studied through 10 questions. Results and conclusions: The sample age is between 18 and 71, with a mean 33.88. Single participants were 59.77%. The 83.38% of participants work in daytime hours, the 73.8% were vehicle owners and the 79.3% of participants have a secondary education degree. Drivers received an average of 4.1 / 10.0 correct answers. This shows a low level of basic knowledge regarding medical emergencies during the exercise of their activities. The conclusion is that drivers do not know how to attend and assist wounded people in accidents. The study recommend to develop certified training in cardiopulmonary resuscitation, bone fractures immobilization and hemorrhage control, and to promote the medical emergency system (SAMU and / or firefighters).

Keywords: First Aid Knowledge in Autorickshaws. Operators of motorcycle taxis. Injuries due to traffic accidents.

INTRODUCCIÓN

Los mototaxis son un importante medio de transporte de acceso público en países en desarrollo. Este servicio presenta como características las tarifas bajas y el fácil acceso a zonas de tránsito vehicular (1). Por estas razones, el número de estos vehículos inscritos en el parque automotor de Lima Metropolitana y el Callao se ha elevado progresivamente a partir del año 2007 (2). Estos vehículos inseguros, son muy susceptibles de provocar accidentes de tránsito. En el año 2013, se registró que, entre los vehículos menores, los mototaxis se ubicaron en el primer lugar de los vehículos involucrados en accidentes de tránsito (3). Además, el análisis del pronóstico de accidentes de tránsito relacionados con mototaxis indica que la cantidad se incrementará progresivamente en los próximos años, debido a su estructura frágil, las altas velocidades y la imprudencia de los conductores. Estos son los principales factores por los que se producen los accidentes en general (3). Las lesiones traumáticas, por accidentes en este tipo de transporte, van desde las lesiones simples de partes blandas (escoriaciones, contusiones y otras superficiales) hasta las más graves, como el traumatismo encefalocraneano (TEC) o fracturas de extremidades, principalmente de miembros inferiores, las cuales podrían generar hemorragias que incluso comprometerían la vida de la víctima (5). Las características sociales de los conductores de mototaxis, como factor de riesgo en la génesis de los accidentes, han sido objeto de análisis en trabajos como “El Mototaxismo en Sincelejo: un análisis socioeconómico de Sucre” (6). En este estudio, se administró una encuesta y se determinó que un gran porcentaje de conductores terminó la secundaria completa (46%), su jornada laboral era en promedio de 10 horas/día y la mayoría eran propietarios del vehículo (1). Por regulación nacional, los conductores de mototaxi deben demostrar conocimientos suficientes de atención en primeros auxilios, bien al rendir un examen de conocimientos (7) (Anexo N°1), o por requerir la aprobación de un curso de capacitación en una escuela de choferes autorizada. Según el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC: “Para la obtención de las licencias de conducir de la clase A categorías II y III, así como para licencia de conducir de clase B categoría II-c

(mototaxi), constituye requisito indispensable recibir instrucción en la Escuela de Conductores”(8). Estos cursos deben incluir los siguientes contenidos: anatomía elemental del aparato cardiorrespiratorio, técnicas de apertura de vías aéreas, técnicas de control de hemorragia externa, posición lateral estable de heridos e inmovilización de fracturas (9). Por consiguiente, todo conductor de mototaxi que haya obtenido su licencia de conducir en Lima Metropolitana debería conocer los procedimientos básicos de atención en primeros auxilios a una víctima de accidente. En toda Lima Metropolitana, existen diversos distritos que cuentan con este tipo de transporte; uno de los que cuenta con mayor número de personas que se dedican a esta labor es el distrito de San Martín de Porres. En este, los conductores formalizados se encuentran ordenados y distribuidos en empresas; además, cubren el mayor número de zonas de trabajo (paraderos autorizados) (10). La presente investigación pretende describir el nivel de conocimientos básicos de atención frente a un accidente; en concreto, la técnica de reanimación cardiopulmonar, la inmovilización de fracturas y el control de hemorragia externa, medidas que podrían reducir los efectos de las lesiones ocasionadas por un accidente. Debe considerarse que la primera respuesta no profesional debe ser de los propios conductores. Actualmente, estos parecen carecer de estos conocimientos. Las víctimas de accidentes de tránsito en mototaxi sufren un rápido deterioro de la salud. El vehículo frágil puede generar lesiones de diversa gravedad. Por tanto, es crucial que los conductores sean capaces de brindar atención inicial adecuada. Este estudio ha sido factible porque hemos dispuesto con la colaboración de los docentes de la carrera y de la Sub Gerencia de Transporte Local - Urbano de la Municipalidad del distrito de San Martín de Porres.

MATERIAL Y MÉTODOS

Diseño del estudio. Estudio descriptivo transversal de prevalencia. El estudio describirá el contexto actual de una determinada población en el último trimestre del año 2014.

Población. 3045 conductores de mototaxis formales del distrito de SMP.

Criterio de inclusión de la muestra. Conductores comprendidos entre los 18 y 75 años, inscritos en el parque de vehículos menores en el distrito de San Martín de Porres (Tabla N° 1).

Criterio de exclusión de la muestra. Conductores que no desean participar en el estudio.

Muestra. Conductores de mototaxis seleccionados por porcentaje de cada empresa.

Tamaño de muestra. Se calculó para un estudio descriptivo en OpenEpi Versión 3.01 (actualizado 2013/04/06), herramienta estadística epidemiológica (Tabla N° 2). Se realizó el cálculo del porcentaje de cada empresa considerando la relación con el número de vehículos (Tabla N° 3).

Definición operacional de variables: Ver Tabla N° 4.

Procedimientos y técnicas. Con la colaboración de diversos docentes de la Universidad Peruana Cayetano Heredia (UPCH) y asesores, se diseñó un cuestionario de diez ítems (subdivididos en 4 preguntas de reanimación cardiopulmonar, 3 sobre inmovilización de fracturas y 3 acerca del control de hemorragia externa). La puntuación máxima del cuestionario es de 10 y la mínima, 0. Asimismo, previamente, se realizó una encuesta piloto al personal de seguridad y limpieza de la UPCH. Finalmente, se hicieron las correcciones con los colaboradores y asesores (Anexo N° 2). También se utilizó una hoja informativa (Anexo N° 3).

Plan de análisis. Se realizó la recolección de datos en el Microsoft Office Excel 2013. Seguidamente, se analizó la información con el programa STATA 13.0 y se elaboraron tablas y gráficos.

RESULTADOS

El estudio se realizó en el distrito de SMP y participaron 343 conductores de mototaxi de la población inscrita. La información inicial nos fue proporcionada por la municipalidad de SMP. La muestra tiene como peculiaridad que, en su totalidad, son personas de género masculino. Se obtuvieron tablas univariadas con sus correspondientes frecuencias. Las edades se encuentran dentro del rango de 18 a 71 años y la media de edad fue 33.88 años. El error estándar es 0.616 con un intervalo de confianza del 95 % (32.6647 - 35.09041). En cuanto al estado civil, la frecuencia de los participantes solteros fue de 205 participantes, que representa el 59.77 %; los casados fueron 129 participantes, es decir, el 37.61 %; los divorciados fueron 8, esto es, el 2.33%, solo 1 persona era viuda, que representa el 0.29 % (Gráfico N°1.A). Respecto al grado de instrucción, el 79.3 % cursó la secundaria, mientras que el 13.41 % cursó estudios superiores incompletos; los que cursaron primaria fueron tan solo el 7.29 % (Gráfico N°1.B). En relación con la propiedad del vehículo, quienes declararon ser propietarios son 251 conductores, lo cual representa el 73.18 %, mientras que quienes lo alquilaban fueron 92, es decir, el 26.82 % de los participantes (Gráfico N°1.C). Si se considera el tiempo de antigüedad, el 75.51 % participantes laboraban como conductores más de 1 año; solo el 24.49 % tenía menos de un año laborando como conductores (Gráfico N°1.D). Al consultar por los horarios de trabajo, el 83.38% de participantes anotó que labora en horario diurno, en tanto que el 16.62 % trabaja en horario nocturno (Gráfico N°1.E).

Los resultados obtenidos mostraron, referente a los conocimientos sobre el control de hemorragias, que el 22.45 % de participantes no contestó ninguna pregunta, mientras que el 21.87 % contestó correctamente de 2 a 3 preguntas (más de 2 preguntas) (Gráfico N°2). Respecto a la inmovilización de fracturas, el 45.48 % respondió de dos a tres preguntas de este bloque (Gráfico N°3). Y en cuanto a los conocimientos de reanimación cardiopulmonar, se observa que el 35.28 % contestó de dos a tres preguntas correctamente en este bloque (Gráfico N°4). Además, respecto a la activación del sistema de emergencia médica, el 49.27 % no acertó

en la pregunta sobre cómo activar el sistema de respuesta a emergencia, en tanto que el 50.73 % contestó adecuadamente (Tabla N°5). Respecto al número de respuestas, los resultados indican que el 73.76 % de conductores de mototaxi contestó de 1 a 5 preguntas acertadas de un cuestionario de 10 preguntas; solo el 2.33 % de los participantes contestó correctamente 8 preguntas como máximo (Tabla N°6). También observamos las tablas bivariadas con sus correspondientes frecuencias. La edad media de los 205 solteros fue de 29.36 años, mientras que la edad media de los 129 casados fue 40.04 años.

La mayor cantidad de participantes tiene como grado de instrucción el nivel secundaria (79.3%) y la media de sus edades es 32.93 años. Así también, ellos son la mayoría en el grupo de propietarios del vehículo con 193 y los que laboran por la mañana con 157. Con relación a las tablas bivariadas, considerando los conocimientos y grado de instrucción, se obtiene que respecto al nivel de conocimientos en el control de hemorragias, los de nivel superior incompleto son los que más respuestas correctas obtuvieron de 2 a 3 preguntas, esto es, el 23.91 % (Gráfico N°5). En el bloque de inmovilización de fracturas, según los datos, los participantes contestaron las preguntas de manera acertada de modo semejante en los 3 niveles, tanto en respuestas no acertadas como correctas; sin embargo, los de grado de instrucción de nivel superior incompleta muestran el menor porcentaje de preguntas no contestadas, a diferencia de los del nivel primaria y secundaria, con 17.39 %, 20 % y 19.49 %, respectivamente. Por otro lado, los de nivel superior incompleto obtuvieron el mayor porcentaje de preguntas contestadas correctamente (Gráfico N°6). En el bloque de reanimación cardiopulmonar, se observa que también los del nivel superior incompleto son los que obtienen el mejor porcentaje en respuestas acertadas, entre 2 y 3 preguntas, con un 47.83%, valores que se encuentran por encima de los de nivel primaria y secundaria (Gráfico N°7). En lo que concierne la activación del sistema de emergencias médicas y el grado de instrucción, se advierte que en el nivel superior incompleto más del 50 % sabe activar el sistema de

emergencias médicas (Gráfico N°8). De manera similar, los conductores que cuentan con mayor tiempo de antigüedad saben activar este sistema (Gráfico N°9). En cuanto a la propiedad del vehículo, tanto si es propio como alquilado, la edad mínima es 18 años, el cual es el límite inferior en ambos casos. El mayor número de propietarios de mototaxis se encuentra en el intervalo de edad de 25 a 45 años. El límite superior es alrededor de 65 años, con un punto aberrante de 71 años. Por otro lado, el grupo de personas que alquilan este vehículo son más jóvenes; asimismo, es el grupo con más número de personas. Ellos se encuentran en el intervalo de edad de 20 años a 35 años y existen menos de 10 puntos aberrantes que superan el límite superior de 40 años. El promedio de la puntuación total obtenida de la muestra fue de 4.10. El resumen de respuestas por pregunta se observa en la tabla n° 7. Al relacionar las variables, se determinó que la edad, el estado civil, la propiedad del vehículo ni el horario de trabajo se asocian con el nivel de conocimiento. En cambio, las variables como grado de instrucción y tiempo de antigüedad sí se relacionan con el nivel de conocimiento y activación del sistema de emergencias médicas en conductores de SMP.

DISCUSIÓN

Según los datos demográficos, la población del estudio es joven y corresponden a la población económicamente activa en el sector del Cono Norte. En contraste con el estudio de Palomino (2015) (11), cuya población de conductores de mototaxis, en general, eran adultos y poseían conocimientos regulares en primeros auxilios, en el presente estudio la población, en general, es más joven y no están capacitados en primeros auxilios esenciales. En el estudio de Robles (12), se aprecia que los conductores con más accidentes de tránsito eran del grupo etario entre los 20 y 40 años. Por todo lo mencionado, podemos referir que los lugares donde existen mototaxis poseen características diferentes respecto a la edad. Pese a ello, la posibilidad a encontrarse frente a un accidente de tránsito, participar activamente y ayudar a las posibles víctimas es inminente. En cuanto al estado civil, mayoritariamente son solteros o casados. Debe considerarse que, al ser las encuestadoras de sexo femenino, ciertos datos pudieron ser modificados. Muchos conductores nos referían ser solteros con carga familiar. La mayor parte de nuestra población ha cursado la secundaria, y más de la décima parte posee grado de instrucción superior incompleto, aunque no han culminado sus estudios. En los trabajos realizados en Sincelejo (6), en Cartagena (1) y en Huacho (11), se encontró que los conductores también tienen grado de instrucción secundaria. En esos lugares, ellos se dedican a este oficio por no requerir mayores requisitos académicos, por ser poco exigente y de remuneración básica. De este modo, se convierte en un trabajo muy accesible. Dadas esas circunstancias, resulta fundamental educar a los conductores de manera periódica en primeros auxilios. Los trabajadores afirmaron ser propietarios de los mototaxis y una cuarta parte declaró que alquilaba el vehículo, pero algunos de estos lo informaban de manera nerviosa, probablemente por no contar con los documentos completos del vehículo. Ocurre similar en lo relativo al tiempo de antigüedad del oficio. El punto de corte es el año, el cual es menor o mayor a este. En el estudio de Palomino (2015) (11), se indica que los conductores con experiencia (con cierto grado de antigüedad en el manejo) muestran regulares habilidades y

destrezas para conducir, consecuentemente, la posibilidad de involucrarse en un accidente y de asistir a una posible víctima sería menor. Por otro lado, los conductores de mototaxis laboran sobre todo en el horario diurno. En el “Análisis epidemiológico de la lesiones causadas por los accidentes de tránsito” (13), realizado en el Perú, se observa que, entre los años 2007 y 2012, hubo un mayor cantidad de lesionados por accidentes de tránsito entre las 6:00 y las 18:00 horas. En vista de que los conductores mayoritariamente se encuentran laborando en esos horarios, resulta necesario que sepan cómo asistir a una posible víctima.

En relación con el control de hemorragias, la mayoría de los conductores evaluados, respondió al menos una pregunta, la cual podría haber sido acertada al azar. Sin embargo, un alto porcentaje consideró aplicar un torniquete ante una hemorragia, medida que sería bastante perjudicial para el paciente.

Respecto a inmovilización de fracturas, puede inferirse que poseen un conocimiento regular sobre este aspecto. Se debe considerar que los conductores informaron haber asistido a unas charlas organizadas por la municipalidad de SMP. Por esa razón, existen más conductores que saben inmovilizar una fractura, pero no controlar una hemorragia externa. Es decir, las charlas tendrían un impacto positivo siempre y cuando se realicen capacitaciones actualizadas.

Los participantes que contestaron dos preguntas o menos, no han recibido charlas o presentan conocimientos desactualizados sobre RCP, tan solo 2.92% contestaron correctamente todas las preguntas de RCP por lo que deducimos que tienen un conocimiento adecuado de las maniobras para aplicar esta técnica. Poco más del 50% sabe activar el sistema de emergencias médicas, es decir, solicitan ayuda de los bomberos o al Sistema de Atención Móvil de Urgencias (SAMU), por lo que se infiere que a pesar de los intentos de acercamiento de esta institución con la población no ha sido suficiente. Esa vinculación debería ser más eficiente y mayor aún con los conductores de mototaxis. Otros prefieren contar con el apoyo de la policía o serenazgo a fin de evitar problemas legales. Probablemente, los que saben activar el sistema

de emergencias médicas sean, justamente, los que han tenido algún tipo de accidente. En relación con el tiempo de antigüedad, son los que laboran de un año a más quienes saben activar el sistema de emergencia médica. Los conductores que contestaron más preguntas son muy pocos. Se puede afirmar que los conductores de SMP no cuentan con los conocimientos suficientes de los temas en cuestión. Debe precisarse que existió poca disposición de los conductores de mototaxis para realizar la encuesta, en parte debido a la misma naturaleza de sus labores de trabajo, que consiste en llamar pasajeros y transportarlos. En esas circunstancias, se procedió a realizar diversas reuniones con las autoridades de transporte de la municipalidad de SMP. Se acordó convocar a los conductores de mototaxis en cuatro fechas para su evaluación y capacitación. No obstante, al no haberse concretado la ayuda por parte de la municipalidad de SMP, se decidió recolectar los datos visitando el paradero de cada empresa durante sus horarios de trabajo e incluso esperando a cada conductor en sus respectivos paraderos (Figura N°1). Incidentalmente, los miembros del equipo fueron víctimas de robos y pérdida de nuestros materiales. También se presentaron dificultades en ubicar los paraderos y se trató con gente que no deseaba colaborar, a pesar de haberles explicado el objetivo del estudio. Tras superarse todos los inconvenientes, se logró recolectar los datos requeridos y se obtuvieron los resultados que expresan el nivel de conocimiento de los conductores de mototaxi en el distrito de SMP.

CONCLUSIONES

El nivel de conocimiento de reanimación cardiopulmonar, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas de los conductores de mototaxis es fundamental para la prevención

de accidentes y para el correcto manejo de una eventual emergencia. Por lo mencionado, concluimos lo siguiente:

1. El 22.45 % de los conductores de mototaxi no saben controlar hemorragias externas, las cuales son las lesiones más comunes. Es fundamental que los conductores estén preparados para socorrer a las víctimas adecuadamente con este tipo de lesión.
2. Ante casos de fracturas, el 19.24% de los conductores de mototaxi no saben inmovilizar dichas fracturas con éxito. La capacitación recibida previamente, como las dictadas por la municipalidad para el permiso de trabajo, mejoraron su conocimiento del tema, aunque no resulta suficiente.
3. Ante un posible caso de paro cardio-respiratorio, el 19.53% de los conductores de mototaxi no saben identificar a una posible víctima, tampoco cómo ejecutar las maniobras de RCP de manera apropiada ni en qué zonas realizarlas.
4. El 50.73% de los conductores de mototaxis inicia la activación del sistema de emergencia médica local a la entidad idónea frente a una emergencia médica, (Bomberos y/o SAMU). El 22.16% considera a la Cruz Roja Peruana para la activación del sistema de emergencia médica local.
5. El 77.26 % no saben reanimación cardiopulmonar básica, control de hemorragia externa ni inmovilización de fractura, ya que solo contestaron correctamente el 50% del total de preguntas formuladas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Castillo Ávila Irma Yolanda, Galarza Herrera Betty, Palomino Gómez Hibeth. Condiciones de trabajo y salud de moto taxistas. Cartagena-Colombia. Salud Uninorte. Barranquilla (Col.) 2013; 29 (3): 514-524
2. Inei.gob.pe [INTERNET] Lima metropolitana y Callao: Perú. [Actualizado 2012]
INEI Instituto Nacional de Estadística e Informática. Disponible en: www.inei.gob.pe
3. Instituto Nacional de Informática. Perú: III Censo Nacional de comisarías 2014, Resultados definitivos. Lima, abril 2015. Pág 57.
4. Choquehuanca-Vilca Víctor, Cárdenas-García Fresia, Collazos-Carhua Joel, Mendoza-Valladolid Willington. Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2005-2009. Rev. Perú Med. Exp. Salud Pública. 2010; 27(2): 162-69.
5. Schmucker U, Dandona R, Kumar GA, Dandona L. Crashes involving motorised rickshaws in urban India: Characteristics and injury patterns. Injury. 2011. Jan; 42(1):104-11. doi: 10.1016/j.injury.2009.10.049
6. Brieva Paternina José L. El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico. Boletín del Mercado de Trabajo en Sucre.
7. Touring y automovil club del Perú. [INTERNET] Lima, Perú: Touring [Citado 16. Enero del 2017]. Disponible desde: www.touringperu.com.pe/centro_examenes_obtencion.html
8. Ministerio de Transportes y Comunicaciones [INTERNET] DECRETO SUPREMO N.º 040-2008-MTC. Disponible en: www.mtc.gob.pe/portal/reglament_nacional_licencias_automotores_nomotores_tt.pdf
9. National Association of Emergency Medical Technicians (NAEMT). PHTLS: Soporte Vital de Trauma Prehospitalario. 2012. Séptima edición.

10. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Consejo de transporte de Lima y Callao. Los mototaxis en el área metropolitana de Lima y Callao. 2007: Perú
11. Palomino Tiznado Máximo Darío. Características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho. 2015. Revista Infinitum Vol. 5, núm. 02 (2015). Disponible en: <http://web.unjpsc.edu.pe/index.php/Infinitum/article/view/312/558>
12. Robles Rodríguez Fabricio. Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el hospital San Juan de Lurigancho, Lima, Perú durante el año 2015.
13. Yliana Rojas Medina. Análisis epidemiológico de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito. Dirección General de Epidemiología 2013.

TABLAS

Tabla N° 1

Personas jurídicas de vehículo menores formales en SMP

NOMBRE DE EMPRESAS	RESOLUCION	TELEFON	DIRECC	N.º Vehículos
EMP.DE TRANSP.MENOR SR. DE LOS MILAGROS DE LOS LIBERTADORES			AV. 12 DE OCTUBRE/JR.	80

EMPRESA MULTISERVICIOS LOS RAYOS S.A.	CESAR GILMER	997386733	MCDO. VIPAL. AV. TANTAMAYO	89
ASOCIACION DE MOTOTAXIS EL NAZARENO.	JHON PAREDES	991482245	AV.27 DE NOVIEMBRE/AV.PERU	50
EMPRESA DE SERVICIO DE MOTOTAXI SANTA ROSA Y JESUS OBRERO	SATURINO HINOJOSA	945097799	JR.CALLAO/AV.PERU	50
EMP. DE TRANSPORTE MENOR Y MULTISERVICIOS EL NARANJAL S.A.	FAUSTTO	997239028	AV. LOS	120
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES	ALFONSO HERRERA	5288529	CAYURUMAYO/AV.CANTA	150
EMPRESA DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI ELA RCA DE NOE S.A.	PACORA	989467644	JR.HUANCAJO/AV.PERU	50
EMPRESA DE SERVICIOS GENERALES ENRIQUE MILLA OCHOA S.A.	LUCHO QUIÑONES	6235968	AV. CENTRAL/AV.CANTA	150
VISION PROGRESIVA S.R.LTDA.	RAUL CASIMIRO		AV.12 DE OCTUBRE/AV.PERU	32
CORPORACION MULTIPLES SAN GERMAN S.A.	VICTORIANO GARATE	980650166	AV.GERMAN AGUIRRE/AV.	50
EMP. DE TRANSP. MOTOTAXIS SERVICIOS MULTIPLES MERCADO SAN	MIGUEL ANGEL	5722741/996	JR.ANDAHUAYLAS/AV.PERU	50
EMPRESA DE TRANSPORTE EL OLIVAR S.A.	MENDES VENEGAS	410*5470/57	AV.LOS OLIVOS/AV.	100
EMPRESA DE TRANSPORTE SERVICIO ESPECIAL LOS JARDINES S.A.C	FREDDY LAURENTE	945562348	AV.FRAY BARTOLOME DE LAS	30
EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES MOTOTAXI LOS ESCORPIONES	JUAN JOSE RUIZ	980634754	JR.ANCASH/JR.CALLAO	30
EMPRESA DE SERVICIOS MOTOTAXI EL RAPIDO SAN MARTÍN S.A.	CARRASCO	997208346	AV.LIMA/JR.IQUITOS	150
GRUPO PROYECTO S.A.	RICHARD ALBERCA	999693574	AV.ISAGUIRRE/AV.CANTA	93
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIO INVERKAR S.A.C	GERSON AGUSTIN	986586741	AV.UNIVERSITARIA/CARLOS	50
EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES MOTOTAXI VIRGEN DE FATIMA	LUPE GASTELLO	5324632/998		70
EMPRESA DE TRANSPORTE EL ESCORPION DE ORO S.A.			JR.SANTA MERCEDES/JR.SANTA	60
ASOCIACION DE MOTOTAXIS ALFONSO UGARTE-PTE.CAMOTE	CESAR AUGUSTO	997055849/	PUENTE CAMOTE	142
ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS MENORES RICARDO PALMA	LUIS CARRASCO	993608325	PUENTE CAMOTE / MERCADO	120
ASOC. DE MOTOTAXISTAS CHACHAPOYAS	ZEVALLOS	989730701	AV. PERU / AV. UNIVERSITARIA	32
EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO LOS PIONEROS DE VALDIVIESO	ROBLES/ADELFINA	994859055	AV.PERU / DUEÑAS	80
EMPRESA DE SERVICIOS DE MOTOTAXI LOS 7 AMIGOS S.A.			AV.12 DE OCTUBRE/AV.PERU	50
ASOCIACION DE MOTOTAXISTAS ARMONIA	WILFREDO HERRERA	998036702	JR.NICOLINI/AV.PANAM. NORTE	27
EMPRESA DE INVERSIONES MULTIPLES EL SOL S.A.	ROSENDO FIGUEROA	5335981/974	JR.PROGRESO/AV.TUPAC AMARU	0
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES CAYETANO	MAGNO CUETO		AV.ELOY ESPINOZA/AV.HONORIO	50
ASOCIACION DE VEHICULOS MENORES VILLA SAN MARTÍN	RICHARD	991649965	CALLE LOS	30
EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA GENERACION CANADA-CHACO	DANIEL CALLE	992158550/	JR.SAO PAULO/AV.CANADA	42
ASOC.DE CHOFERES DE VEHICULOS MENORES JOSE CARLOS	LEON ESUTERIO SOTO		JR.PACITOS/AV.ZARUMILLA	42
EMPRESA DE TRANSPORTES HONORIO DELGADO S.A.	JUAN GARICA	7937523	AV.ELOY ESPINOZA/AV.HONORIO	50
EMPRESA DE MOTOAXIS LOS ANGELES DE NARANJAL S.A.C.	DARCIANO LLAXA	986557091	CALLE PARAISO/AV.CENTRAL	50
ASOCIACION DE MOTOTAXI SEGUNDA ENTRADA DE PALAO	CESAR DAMACIO	965097831	JR.SAN JUAN	34
EMPRESA DE SERVICIO DE MOTOTAXI CONDEVILLA SEÑOR S.A.	MERCADO		CUADRA 34 AV.JOSE GRANDA	230
ASOCIACION DE TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EL	SANCHEZ JAUREGUI	992609682	JR.SANTA	38
ASOCIACION DE TRANSPORTE CORPORATIVOCHACRA CERRO ATC	FREDDY GUTIERREZ	994737779	GERARDO UNGER /TRAPICHE	26
ASOCIACION DE MULTISERVICIOS DIOS ES AMOR	GREGORIO CASTRO	995944971	AV.INDEPENDENCIA/AV.ANTUNE	35
EMPRESA DE MOTOKAR VIRGEN DE LOURDES S.A.	MENDEZ/LUCHO	998936446/	HABICH/MERCADO SAN	80
EMPRESA DE SERVICIO E INVERSIONES PRIVADAS VIRGEN DEL	GILMER LARICO	995070991		50
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS FIORI S.A.	LAZARO JIMENEZ	986026869	AV.MIGUEL ANGEL/AV.TUPAC	42
EMPRESA DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI J.F. KENEDY S.A.	MIRYAM CECILIA	989104828/	AV.JHON KENEDY	34
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LANZON DE CHAVIN S.A.	ODELONPEDRO	998699901	JR.POCITOS/AV.MARTIR OLAYA	50
EMPRESA DE MOTOTAXIS SANTO DOMINGO DE GUZMAN S.A.C	ALIAGA	99977212	AV.LIMA AV/ PROCERES	20
HARUVIL S.A.C	JUAN CESAR RAMOS	5755767		50
SERVICIOS ESPECIALES LOS EXCELENTES S. A.C.	MUÑOZ CASTRO	945077752		30
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIOS ESPECIALES MERCADO	IVAN CORCUERA	5349102	JR.ALHELI/JR.SAN LUCAS	22
ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS MENORES INGENIERIA	ALBERTO TIZA	999131001	JR.CHARLES/JR.JOQUIN	60
ASOCIACION DE TRANSPORTES Y SERVICIOS EN MOTOTAXI VALLE	ROEL CRIOLLO	995674518		25
EMPRESA DE TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EXPRESS	PEREZ JUAREZ JAIME	4569043		50
			TOTAL	3045

Tabla N° 2

Tamaño de muestra para la frecuencia en una población

TAMAÑO DE MUESTRA PARA LA FRECUENCIA EN UNA POBLACIÓN	
Tamaño de la población (para el factor de corrección de la población finita) (N):	3045
Frecuencia % hipotética del factor del resultado en la población (p):	50%+/-5
Límites de confianza como % de 100(absoluto +/--%)(d):	5%
Efecto de diseño (para encuestas en grupo-EDFF):	1
Nivel(%) Confianza:	95 %
Tamaño de la muestra:	343

Tabla N° 3

PERSONAS JURIDICAS DE VEHICULO MENORES FORMALES EN SMP

NOMBRE DE EMPRESAS	N° de vehiculos	Porcentaje por cada Empresa	Numero de encuestados
EMP.DE TRANSP.MENOR SR. DE LOS MILAGROS DE LOS	80	0.026272578	9.0
EMPRESA MULTISERVICIOS LOS RAYOS S.A.	89	0.029228243	10.0
ASOCIACION DE MOTOTAXIS EL NAZARENO.	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE SERVICIO DE MOTOTAXI SANTA ROSA Y JESUS	50	0.016420361	5.6
EMP. DE TRANSPORTE MENOR Y MULTISERVICIOS EL NARANJAL	120	0.039408867	13.5
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES	150	0.049261084	16.8
EMPRESA DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI ELA RCA DE NOE S.A.	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE SERVICIOS GENERALES ENRIQUE MILLA OCHOA S.A.	150	0.049261084	16.8
VISION PROGRESIVA S.R.LTDA.	32	0.010509031	3.6
CORPORACION MULTIPLES SAN GERMAN S.A.	50	0.016420361	5.6
EMP. DE TRANSP. MOTOTAXIS SERVICIOS MULTIPLES MERCADO	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE TRANSPORTE EL OLIVAR S.A.	100	0.032840722	11.2
EMPRESA DE TRANSPORTE SERVICIO ESPECIAL LOS JARDINES S.A.C	30	0.009852217	3.4
EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES MOTOTAXI LOS ESCORPIONES	30	0.009852217	3.4
EMPRESA DE SERVICIOS MOTOTAXI EL RAPIDO SAN MARTIN S.A.	150	0.049261084	16.8
GRUPO PROYECTO S.A.	93	0.030541872	10.4
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIO INVERKAR S.A.C	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES MOTOTAXI VIRGEN DE FATIMA	70	0.022988506	7.9
EMPRESA DE TRANSPORTE EL ESCORPION DE ORO S.A.	60	0.019704433	6.7
ASOCIACION DE MOTOTAXIS ALFONSO UGARTE-PTE.CAMOTE	142	0.046633826	15.9
ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS MENORES RICARDO PALMA	120	0.039408867	13.5
ASOC. DE MOTOTAXISTAS CHACHAPOYAS	32	0.010509031	3.6
EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO LOS PIONEROS DE	80	0.026272578	9.0
EMPRESA DE SERVICIOS DE MOTOTAXI LOS 7 AMIGOS S.A.	50	0.016420361	5.6
ASOCIACION DE MOTOTAXISTAS ARMONIA	27	0.008866995	3.0
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES CAYETANO	50	0.016420361	5.6
ASOCIACION DE VEHICULOS MENORES VILLA SAN MARTIN	30	0.009852217	3.4
EMPRESA DE TRANSPORTES NUEVA GENERACION CANADA-CHACO	42	0.013793103	4.7
ASOC.DE CHOFERES DE VEHICULOS MENORES JOSE CARLOS	42	0.013793103	4.7
EMPRESA DE TRANSPORTES HONORIO DELGADO S.A.	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE MOTOAXIS LOS ANGELES DE NARANJAL S.A.C.	50	0.016420361	5.6
ASOCIACION DE MOTOTAXI SEGUNDA ENTRADA DE PALAO	34	0.011165846	3.8
EMPRESA DE SERVICIO DE MOTOTAXI CONDEVILLA SEÑOR S.A.	230	0.075533662	25.8
ASOCIACION DE TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EL	38	0.012479475	4.3
ASOCIACION DE TRANSPORTE CORPORATIVOCHACRA CERRO ATC	26	0.008538588	2.9
ASOCIACION DE MULTISERVICIOS DIOS ES AMOR	35	0.011494253	3.9
EMPRESA DE MOTOKAR VIRGEN DE LOURDES S.A.	80	0.026272578	9.0
EMPRESA DE SERVICIO E INVERSIONES PRIVADAS VIRGEN DEL	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS FIORI S.A.	42	0.013793103	4.7
EMPRESA DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI J.F. KENEDY S.A.	34	0.011165846	3.8
EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LANZON DE CHAVIN S.A.	50	0.016420361	5.6
EMPRESA DE MOTOTAXIS SANTO DOMINGO DE GUZMAN S.A.C	20	0.006568144	2.2
HARUVIL S.A.C	50	0.016420361	5.6
SERVICIOS ESPECIALES LOS EXCELENTES S..A.C.	30	0.009852217	3.4
EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIOS ESPECIALES MERCADO	22	0.007224959	2.5
ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS MENORES INGENIERIA	60	0.019704433	6.7
ASOCIACION DE TRANSPORTES Y SERVICIOS EN MOTOTAXI VALLE I	25	0.008210181	2.8
EMPRESA DE TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EXPRESS CAM:	50	0.016420361	5.6

Tabla N° 4

CUADRO OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Tipo de variable	Definición /concepto	Definición operacional	Indicadores	Codificacion
Nivel de conocimientos de reanimación cardiopulmonar básico, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas	Variable categórica	Es todo conocimiento de las temáticas de primera respuesta y/o de reanimación cardiopulmonar básico, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturass.	Encuesta y/o herramienta de 10 ítems que se realizara a los participantes	Correcto	1
				Incorrecto	0
Fecha de nacimiento	Variable continua	Tiempo que ha vivido una persona, a contar desde que empezó a existir desde su nacimiento.	Datos declarado por el conductor.	Años	No especifica
Estado civil	Variable categórica	Estado civil legal del participante	Se determinara mediante la determinación de datos en el DNI	Soltero	1
				Casado	2
				Divorciado	3
				Viudo	4
Nivel de instrucción	Variable categórica	Relación entre el número de personas entre que declaran haber cursado educación primaria, secundaria o superior, dentro de un área urbana y rural.	Informes del MINEDU y/o del INEI.	Primaria	1
				Secundaria	2
				Superior Incompleto	3
Tiempo de antigüedad	Variable continua	Período de tiempo evaluado en meses y años a la actividad laboral.	Documentos como permisos, autorizaciones y brevete para conducir.	> 1 año	0
				< 1 año	1
Horario de trabajo (Mas frecuente)	Variable categorica	Tiempo durante el día calculado en horas que se realiza un servicio o una actividad de trabajo.	Datos declarados por el conductor previo acuerdo en la asociación que pertenezca.	Mañana	1
				Tarde	2
				Noche	3
Propiedad del vehículo	Variable categórica	Propietario de un vehículo que declara ante el SAT.	Registros en el SAT	Propio	0
				Alquilado	1

Tabla N° 5

PREGUNTAS CONTESTADAS DE ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE EMERGENCIA MÉDICA

ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE EMERGENCIA MÉDICA		
Preguntas contestadas	Frecuencia	Porcentaje
No sabe	169	49.27
Si sabe	174	50.73
Total	343	100.00

Tabla N° 6

PREGUNTAS CONTESTADAS DEL CUESTIONARIO			
Total	Frecuencia	Porcentaje	Acumulativo
0	12	3.50	3.50
1	17	4.96	8.45
2	36	10.50	18.95
3	63	18.39	37.32
4	74	21.57	58.89
5	63	18.37	77.26
6	36	10.50	87.76
7	34	9.91	97.67
8	8	2.33	100.00
Total	343	100	

Tabla N°

CUADRO RESUMEN DE RESPUESTAS POR PREGUNTA

Alternativas	Preguntas										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
A	45	133	36	45	8	58	37	16	251	30	
B	12	14	9	61	7	24	140	111	24	50	
C	165	103	7	17	230	64	58	37	8	173	
D	25	33	214	105	10	36	15	77	12	5	
E	93	55	74	95	77	137	63	79	17	76	
Ninguna	3	5	3	20	11	24	30	23	31	9	
Total general											343

GRÁFICOS

Gráfico N° 1
CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y SOCIODEMOGRÁFICAS
DE LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXI FORMALS DE SMP

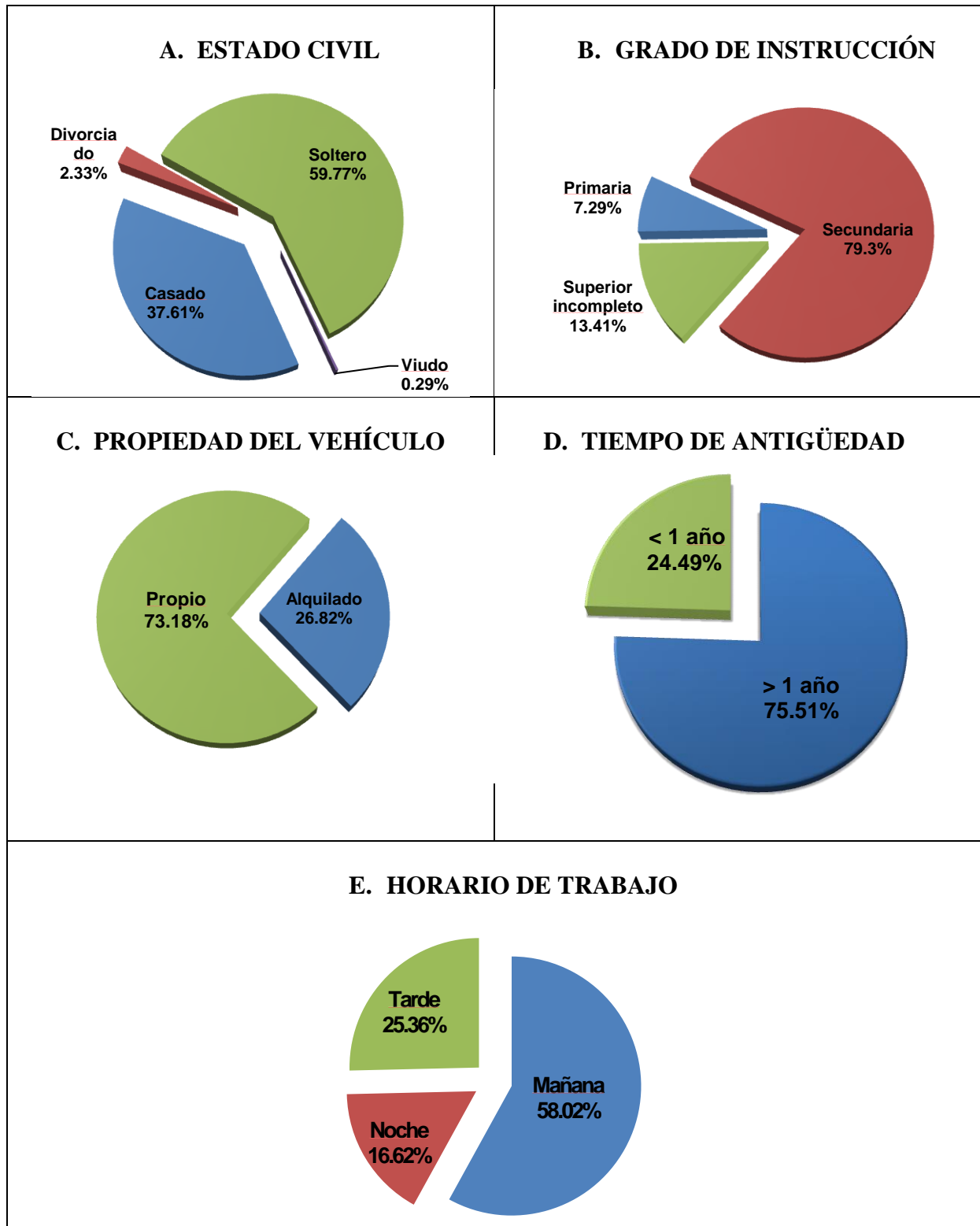


Gráfico N° 2

RESPUESTAS ACERTADAS CORRESPONDIENTES A CONTROL DE HEMORRAGIA EXTERNA

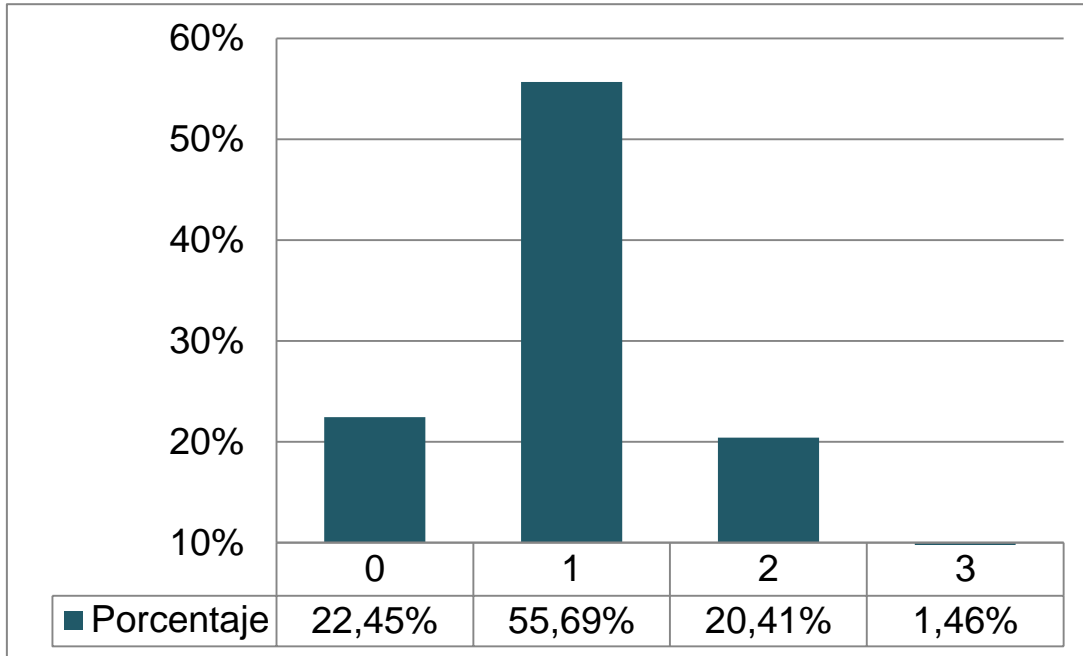


Gráfico N° 3

RESPUESTAS ACERTADAS CORRESPONDIENTES A INMOVILIZACIÓN DE FRACTURAS

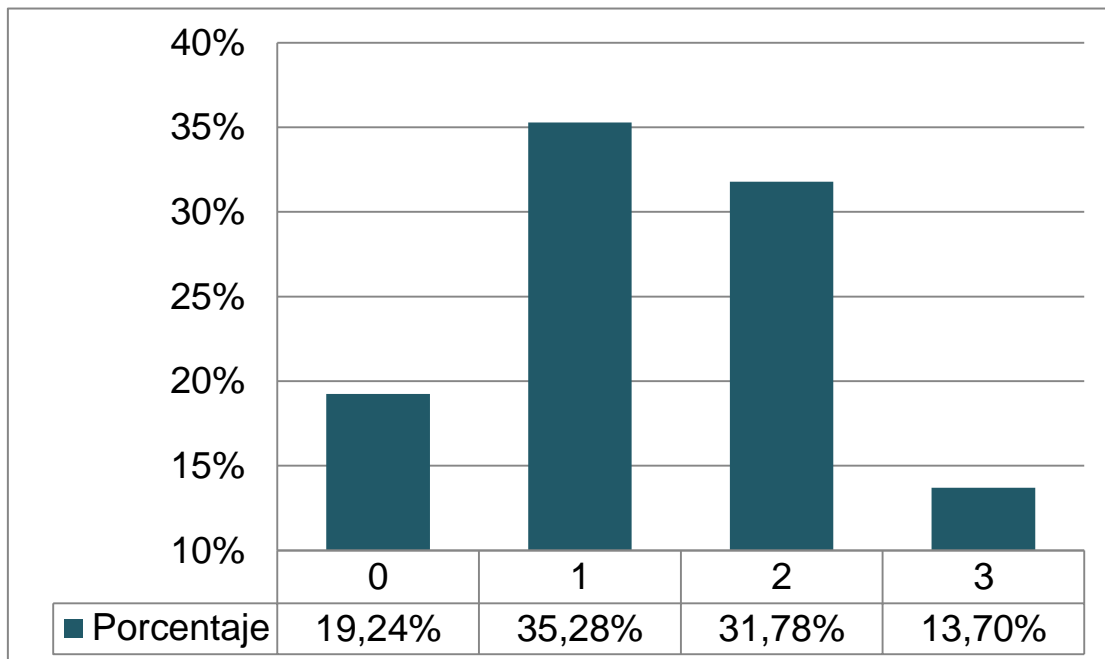


Gráfico N° 4

RESPUESTAS ACERTADAS CORRESPONDIENTES A RCP

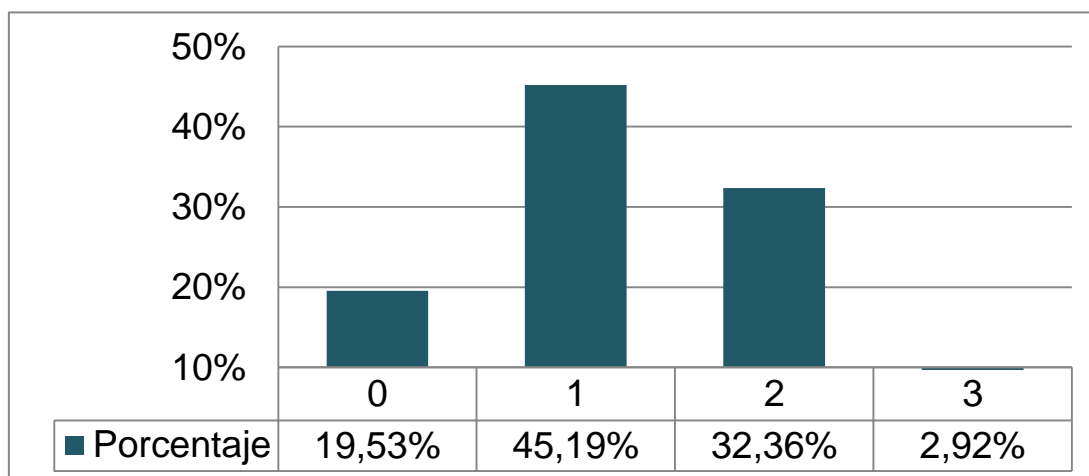


Gráfico N° 5

PORCENTAJE DE PREGUNTAS CONTESTADAS CORRECTAMENTE EN RELACIÓN A CONTROL DE HEMORRAGIA EXTERNA SEGÚN EL GRADO DE INSTRUCCIÓN

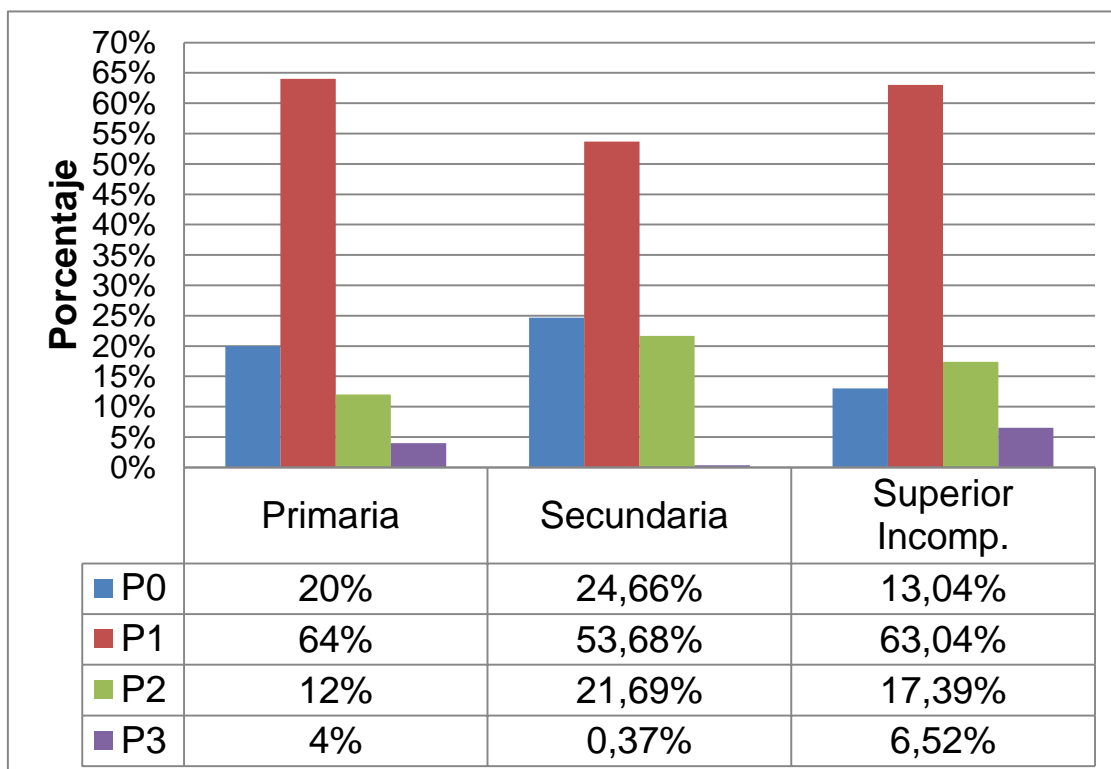


Gráfico N° 6

PORCENTAJE DE PREGUNTAS CONTESTADAS CORRECTAMENTE EN RELACIÓN A INMOVILIZACION DE FRACTURAS SEGÚN EL GRADO DE INSTRUCCIÓN

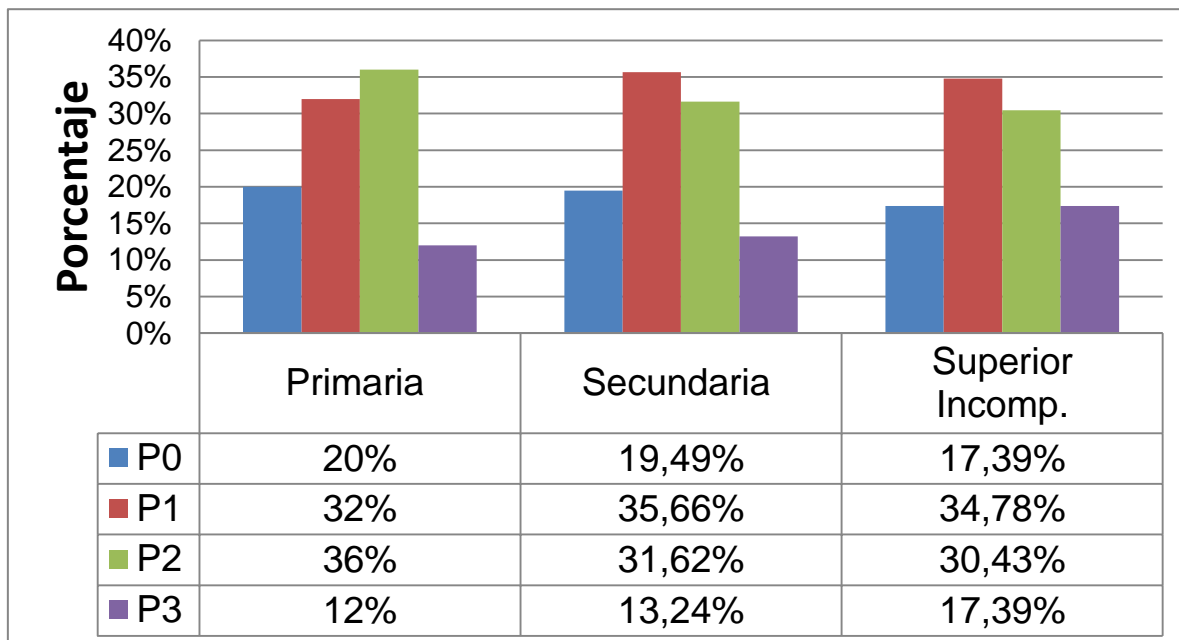


Gráfico N° 7

PORCENTAJE DE PREGUNTAS CONTESTADAS CORRECTAMENTE EN RELACIÓN A RCP SEGÚN EL GRADO DE INSTRUCCIÓN

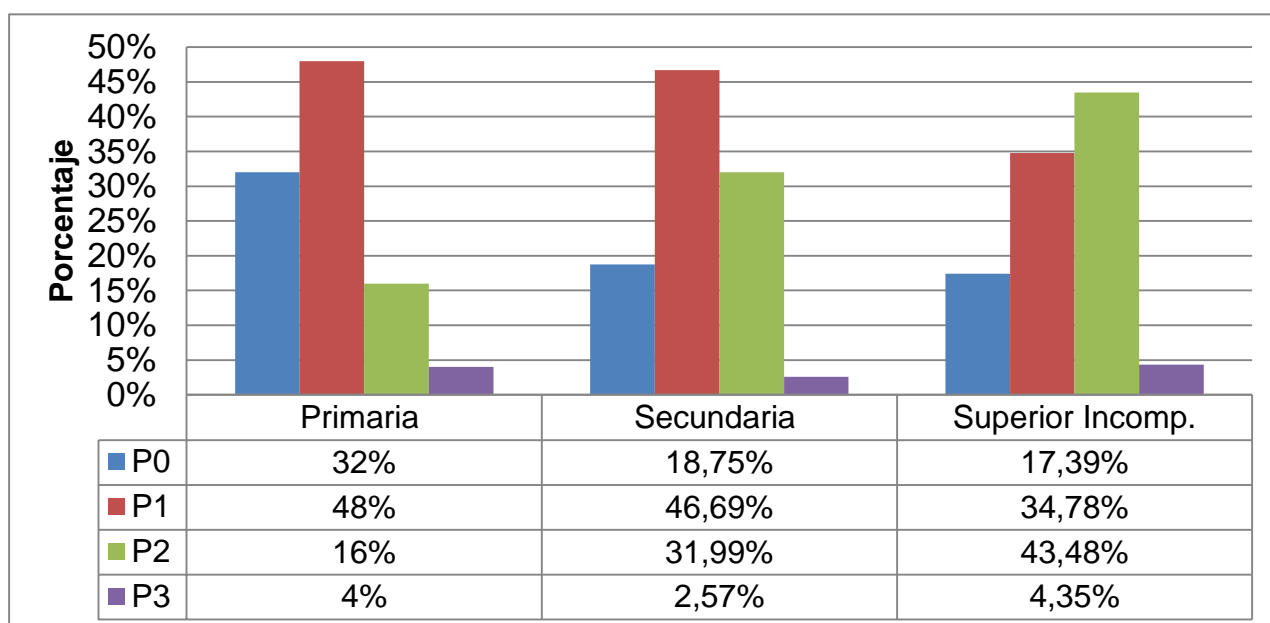


Gráfico N° 8

PREGUNTAS CONTESTADAS SOBRE LA ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE EMERGENCIAS MÉDICAS EN RELACIÓN AL GRADO DE INSTRUCCIÓN

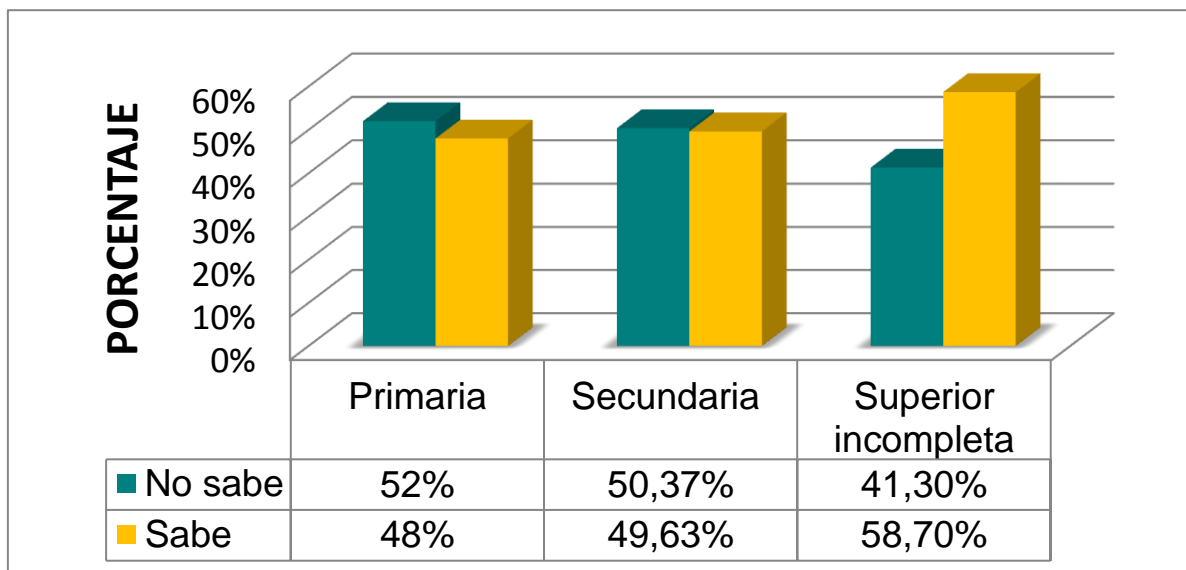
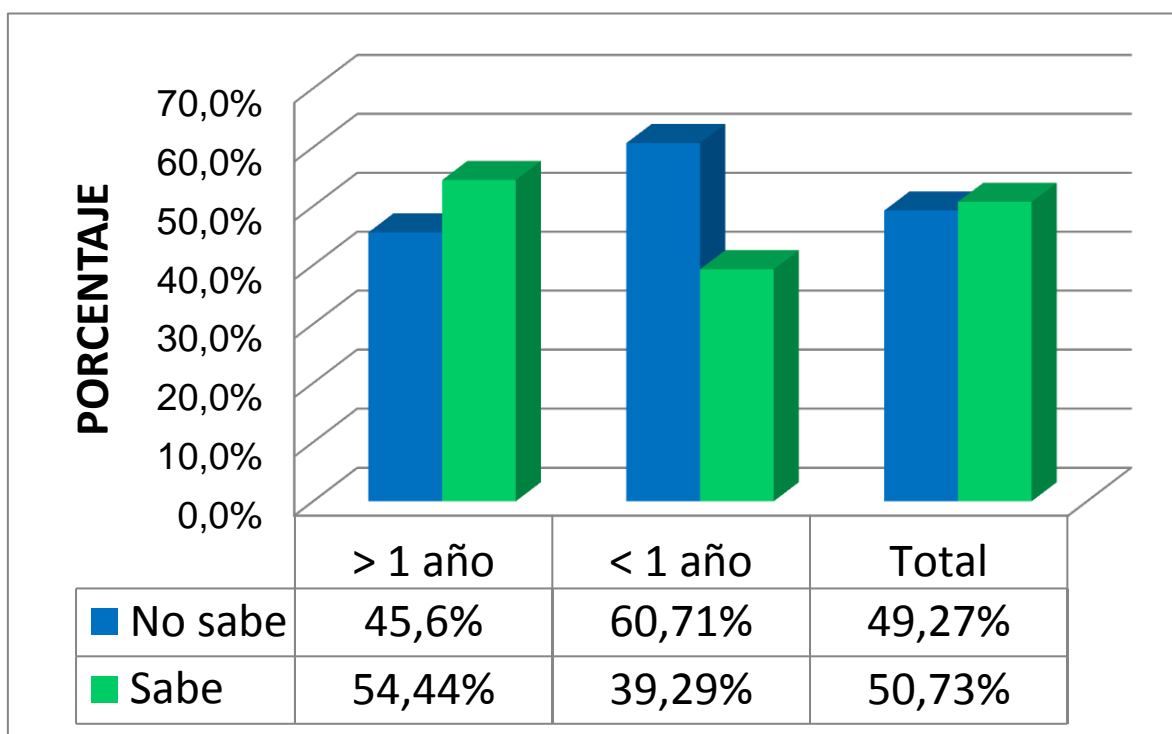


Gráfico N° 9

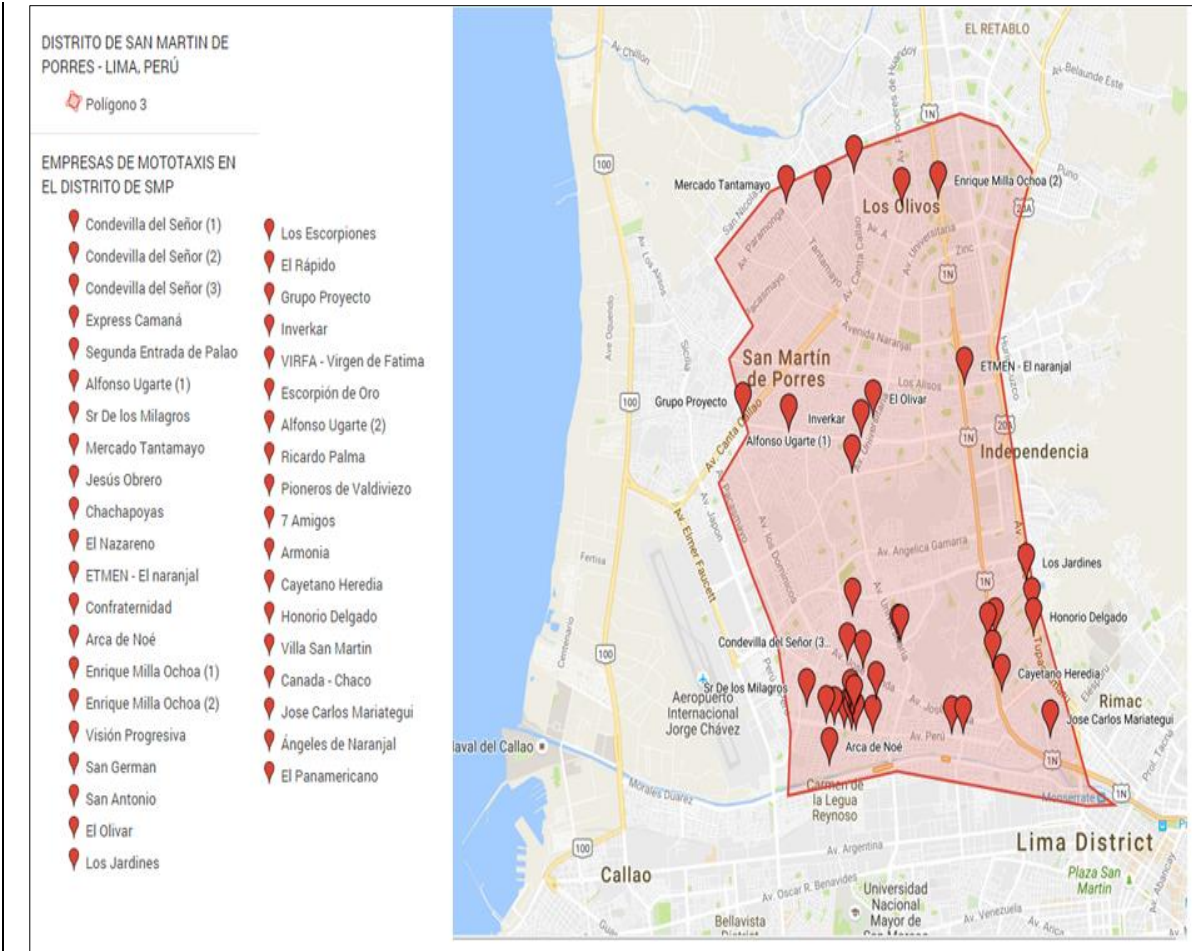
PREGUNTAS CONTESTADAS SOBRE LA ACTIVACIÓN DEL SISTEMA DE EMERGENCIAS MÉDICAS EN RELACIÓN AL TIEMPO DE ANTIGÜEDAD



FIGURAS

Figura N° 1

PARADEROS DE MOTOTAXIS EN EL DISTRITO DE SMP



ANEXOS

ANEXO N° 1

LA LICENCIA DE MOTO CATEGORÍA BII-C EN EL PERÚ

- a) Edad mínima, 18 años.
- b) Primaria completa.
- c) Certificado Médico de Aptitud Psicosomática.
- d) Certificado de capacitación del conductor en transporte de personas para Licencia de Conducir de la Clase B.
- e) Aprobar el examen de manejo para la categoría.
- f) Pago por derecho de tramitación.

Ver referencia 8.

ANEXO N° 2
Encuesta

Estimado señor, lo invitamos a participar a la investigación referida, el cual es un estudio estrictamente confidencial y permanecerá en absoluta reserva toda la información brindada.

Fecha de nacimiento: _____ Estado civil: _____

Grado de instrucción: Ninguna Primaria Secundaria Superior

Tiempo de antigüedad: Meses Años

Horario de trabajo más frecuente: Mañana Tarde Noche

¿Usted es propietario del vehículo? Propio Alquilado

Por favor marque con un aspa (X) la alternativa correcta.

Caso 1: Usted es un conductor de mototaxi, y sufre un accidente que ocasiona heridas en el brazo, de su pasajero, que produce abundante sangrado (hemorragia).

1. ¿Cuándo el sangrado es riesgoso para la vida?

- a) Cuando la sangre es de color rojo oscuro
- b) Cuando la sangre se detiene sola
- c) Todos los sangrados son riesgosos
- d) Cuando la sangre es de color rojo brillante
- e) Cuando la herida se ensucia (contamina)

2. La forma ideal de controlar el sangrado como primera opción es:

- a) Haciendo un torniquete
- b) Elevando la extremidad
- c) Haciendo presión directa con un pañuelo o tela limpia
- d) Limpiando la sangre con un pañuelo
- e) Haciendo presión más arriba de la herida

3. ¿Dónde considera que es más peligroso un sangrado (hemorragia)?

- a) En la cara
- b) En la pierna
- c) En el brazo
- d) En el cuello
- e) En el ojo

Caso 2: Si su pasajero producto de un accidente se rompe la pierna (Fractura del hueso de la pierna).

4. ¿Cuáles son las razones para inmovilizar (proteger) una pierna rota?

- a) Disminuir la circulación
- b) Reubicar el hueso en su sitio
- c) Masajearlo
- d) Reducir el dolor, prevenir o minimizar complicaciones
- e) Evitar que la pierna se desprenda.

5. Ante un hueso roto (fractura ósea) ¿Que utilizaría para inmovilizarlo (protegerlo)?

- a) Solo periódico más arriba de la rodilla
- b) Solo cuerdas a ambos lados de la articulación
- c) Vendas con tablillas de madera en ambos lados de la articulación.
- d) Una manguera a un lado de la articulación
- e) Vendas

6. ¿Cómo reconoce una buena inmovilización?

- a) La pierna puede moverse
- b) Usted observa que la pierna se pone blanca (pálida)
- c) No hay manera de saberlo
- d) La víctima no siente la pierna
- e) La pierna no puede moverse

7. En un accidente, Usted encuentra un pasajero desmayado (inconsciente). Usted realizaría reanimación cardiopulmonar (RCP) cuando el pasajero:

- a) Cuando la víctima no responde al llamado enérgico
- b) La víctima no respira
- c) Respira pero se encuentra sin pulso
- d) Habla incoherencias.
- e) Respira y tiene pulso.

8. Si se encuentra ante un pasajero desmayado (en paro cardiaco confirmado). Realizara las acciones en:

- a) Un lugar cómodo para usted
- b) En una superficie rígida y plana
- c) En el asiento del mototaxi
- d) En cualquier parte donde se encuentre la víctima
- e) No importa el lugar

9. El trabajo de reanimación cardiopulmonar (RCP) en un adulto se realiza:

- a) Con ambas manos, haciendo compresiones y respiraciones
- b) Con una mano, haciendo compresiones
- c) Con una mano haciendo respiraciones
- d) Con el brazo haciendo compresiones
- e) Con el brazo, haciendo compresiones y respiraciones

10. En caso de emergencia médica a qué entidad pediría ayuda:

- a) Serenazgo del distrito
- b) Policía
- c) Bomberos y/o SAMU
- d) Defensa Civil
- e) Cruz Roja

Docentes que apoyaron en la formulación de la encuesta:

Lic. Mabel Janeth Balcázar salinas. Instructor BLS, Docente de la facultad de Medicina

Lic. Diurey Barrós Cordero. Docente de la facultad de Medicina. Instructora BLS, ACLS y PALS

ANEXO N°3
HOJA INFORMATIVA PARA LOS PARTICIPANTES EN ESTUDIO

"Nivel de conocimiento de reanimación cardiopulmonar básico, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas en conductores de mototaxi formales de San Martín de Porres en el año 2014"

Investigadoras: Yanina Ramírez More, Ibett Timana Sernaque y Laura Vera Guzmán
Facultad de Medicina – Escuela de Tecnología- Universidad Peruana Cayetano Heredia Teléfono:

■■■■■, ■■■■■, ■■■■■, respectivamente.

Estimado mototaxista formal, lo invitamos a participar en un estudio de la carrera de Tecnología para Urgencias Médicas y desastres de la Universidad peruana Cayetano Heredia que se está realizando con la finalidad de conocer y mejorar, su nivel de conocimiento en reanimación cardiopulmonar básica, control de hemorragias externas e inmovilización de fracturas.

Las mototaxis son un medio transporte urbano catalogado como vehículo menor, el cual es utilizado con una creciente demanda en los últimos años. Estos vehículos son conducidos por personas entre 18 a 55 años; estos vehículos son muy vulnerables frente a un accidente de tránsito por ello tiene un mayor índice de lesiones. El objetivo del presente estudio es conocer el nivel de capacitación de reanimación cardiopulmonar básico, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas en conductores de mototaxi formales de San Martín de Porres, a través de este estudio se evidenciara la realidad de los conocimientos de los mototaxistas, con el fin de que si sus pasajeros sufren algún percance Ud. pueda ayudarlos hasta la llegada de la atención de salud.

Procedimientos

Si decide participar en el estudio, se le realizará una encuesta en su respectivo paradero, la cual será llenada con las respuestas que usted nos proporcione. Responder esta encuesta le tomará alrededor de 20 minutos.

Beneficios:

Usted no recibirá ningún beneficio por la participación en este estudio, sin embargo su participación servirá para que podamos evaluar aspectos relacionados al conocimiento que tiene en la atención de situaciones de accidentes de tránsito, en la reanimación cardiopulmonar básica, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas y poder proporcionarle información sobre el tema.

Riesgos e incomodidades

No existen riesgos por participar en el estudio. La información que se recabará será mantenida en absoluta confidencialidad. No se colocará en la encuesta nombres, ni datos personales, será completamente anónima.

Costos e incentivos

Usted no deberá pagar nada por participar en el estudio. Igualmente, no recibirá ningún incentivo económico ni de otra índole, únicamente la satisfacción de colaborar en la prevención de esta enfermedad.

Confidencialidad

Le podemos garantizar que la información que usted brinde es absolutamente confidencial, ninguna persona, excepto las investigadoras, que manejarán la información obtenida, la cual es anónima, pues cada entrevista será codificada, no se colocará nombres ni apellidos. Su nombre no será revelado en ninguna publicación ni presentación de resultados.

Usted puede hacer todas las preguntas que desee antes de decidir si desea participar o no, las cuales responderemos gustosamente. Si, una vez que usted ha aceptado participar, luego se desanima o ya no desea continuar, puede hacerlo sin ninguna preocupación, no se realizarán comentarios, ni habrá ningún tipo de acción en su contra.

Contacto

Cualquier duda respecto a esta investigación, puede consultar con las investigadoras Yanina Ramírez More, Ibett Timana Sernaque y Laura Vera Guzmán, de la Universidad Peruana Cayetano Heredia, al teléfono

■■■■■, ■■■■■ ■■■■■, respectivamente. Si usted tiene preguntas sobre los aspectos éticos del estudio, o cree que ha sido tratado injustamente puede contactar al **Dr. Fredy Canchihuamán Rivera**, Presidente del Comité Institucional de Ética de la Universidad Peruana Cayetano Heredia, teléfono ■■■■■ anexo ■■■■■

Cordialmente,

Investigadoras