



**Universidad Andina del Cusco
Facultad de Ciencias de la Salud
Escuela Profesional de Psicología**



**FACTORES ASOCIADOS AL BIENESTAR PSICOLÓGICO EN
CONDUCTORES DE EMPRESAS DE TRASPORTE PÚBLICO
URBANO DE LA CIUDAD DE CUSCO, 2018**

Tesis presentada por

Bach. INOFUENTE ROJAS, Konaly Ruddy

Para optar el título profesional de psicóloga

Asesor: **Dr. Gareth del Castillo Estrada**

Cusco – 2019



AGRADECIMIENTOS

*Agradezco a mi Padre Celestial, por darme
fortaleza y ánimos en el transcurso de mi vida y
formación profesional.*

*Agradezco a la Universidad Andina del Cusco
que fue la casa de estudios que me acogió
durante el proceso de mi formación profesional.*

*Agradezco a mi asesor Dr. Gareth Del Castillo
Estrada, por guiarme con mucho tino al
desarrollo de mi investigación*

*Agradezco a mis dictaminantes Dra. Ps. Rocio
Liney Pezúa Vásquez y Mgt. Ps. Roberto Serapio
Mejía Rodríguez quienes en su calidad de
dictaminantes me ayudaron a mejorar la
presente investigación.*

Konaly Ruddy Inofuente Rojas



DEDICATORIA

*Dedico esta tesis a mis señores padres Ricardo Inofuente
Huamán y Gladys Rojas Torres por el aliento, el apoyo
incondicional, moral y económico que me fortaleció para
realizarme como buen profesional en el campo de la
psicología.*

Gracias amados padres

Konaly Ruddy Inofuente Rojas



DICTAMINANTES DE TESIS

Mgt. Ps. Roberto Serapio Mejía Rodríguez

Dra. Ps. Rocio Liney Pezúa Vásquez

ASESOR DE TESIS

Dr. Ps. Gareth Del Castillo Estrada



ÍNDICE

	Pág.
Capítulo 1: Introducción	1
1.1 Planteamiento del problema	1
1.2 Formulación del problema	5
1.2.1 Problema general	5
1.2.2 Problemas específicos	5
1.3 Justificación	6
1.3.1 Conveniencia	6
1.3.2 Relevancia social	6
1.3.3 Implicancias prácticas	7
1.3.4 Valor teórico	7
1.3.5 Utilidad metodológica	7
1.4 Objetivos de la investigación	8
1.4.1 Objetivo general	8
1.4.2 Objetivos específicos	8
1.5 Delimitación del estudio	8
1.5.1 Delimitación espacial	8
1.5.2 Delimitación temporal	9
1.6 Aspectos éticos	9
Capítulo 2: Marco Teórico	10
2.1 Antecedentes de estudio	10
2.1.1 Antecedentes internacionales	10
2.1.2 Antecedentes nacionales	11



2.1.3 Antecedentes locales	11
2.2 Bases teóricas	13
2.2.1 Bienestar psicológico	13
2.2.2 Dimensiones del bienestar psicológico de Morales	14
2.2.3 Dimensiones del bienestar psicológico de Carol Ryff	15
2.2.4 Modelo multidimensional del Bienestar Psicológico de Ryff	16
2.2.5 Modelos teóricos del Bienestar Psicológico	18
2.2.6 Categorías de licencias de conducir para conductores profesionales	19
2.3 Formulación de hipótesis	20
2.3.1 Hipótesis nula	20
2.3.2 Hipótesis alterna	20
2.4. Variable	20
2.4.1 Identificación de variable	20
2.4.2 Operacionalización de la variable	21
2.6 Definición de términos básicos	23
Capítulo 3: Metodología	24
3.1 Enfoque de investigación	24
3.2 Alcance del estudio	24
3.3 Diseño de investigación	24
3.4 Población	25
3.5 Muestra	26
3.6 Instrumento de recolección de datos	26
3.6.1 Instrumento de recolección de datos	26
3.7 Validez y confiabilidad del instrumento	27



3.7.1 Validez y confiabilidad	27
3.8 Plan de análisis de datos	27
Capítulo 4: Resultados de la investigación	28
4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos	28
4.2 Resultados respecto al objetivo general	35
4.2.1 Factores asociados al bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018	35
Capítulo 5: Discusión	40
5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos	40
5.2 Limitaciones del estudio	42
5.3 Comparación crítica con la literatura existente	42
5.4 Implicancias del estudio	46
CONCLUSIONES	47
SUGERENCIAS	49
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
APENDICES	54
Análisis estadístico complementario	55
Apéndice A	56
Apéndice B	57
Apéndice C	58
Apéndice D	60

**Índice de tablas**

Tabla 1. <i>Operacionalización de variables</i>	21
Tabla 2. <i>Factores asociados</i>	22
Tabla 3. <i>Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2018</i>	25
Tabla 4. <i>Tabla de baremos la escala de Bienestar Psicológico de Ryff</i>	27
Tabla 5. <i>Nivel de Bienestar psicológico en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	28
Tabla 6. <i>Niveles de la dimensión auto aceptación en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	29
Tabla 7. <i>Niveles de la dimensión relaciones positivas en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	30
Tabla 8. <i>Niveles de la dimensión autonomía en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	31
Tabla 9. <i>Niveles de la dimensión dominio de entorno en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	32
Tabla 10. <i>Niveles de la dimensión propósito en la vida en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	33
Tabla 11. <i>Niveles de la dimensión crecimiento personal en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018</i>	34
Tabla 12. <i>Factor número de hijos y bienestar psicológico en conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad Cusco, 2018</i>	35



Tabla 13. <i>Factor edad y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</i>	36
Tabla 14. <i>Factor número de papeletas y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</i>	37
Tabla 15. <i>Factor estado civil y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</i>	38
Tabla 16. <i>Factor nivel educativo y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</i>	39



RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre factores asociados y el bienestar psicológico en conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad de Cusco 2018, el enfoque de esta investigación es cuantitativo, el alcance de estudio es descriptivo - correlacional y con un diseño de investigación no experimental, transversal. Se tiene una muestra de 280 conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco 2018, para la recolección de datos se utilizó la Escala de Bienestar Psicológico de Ryff con la adaptación peruana de Madeleine Pérez (2017). Dentro de los resultados se puede hallar que no existe una diferencia estadísticamente significativa entre los factores asociados y el bienestar psicológico.

PALABRAS CLAVE:

Bienestar psicológico, conductores, transporte público urbano.

SUMMARY

This research's objective was to determine the relationship between the associated factors and the psychological well-being of drivers of urban transport companies in Cusco in 2018. The focus of this research is quantitative, the reach of it is descriptive—correlational and with a non-experimental, transversal research design. The sample consisted of 280 drivers of urban transport companies in Cusco in 2018. The adaptation by Madeline Perez (2017) of the Ryff Scale of Psychological Well-being was used to collect data. We found in the results that there no significant statistical difference between the associated factors and psychological well-being.

KEY WORDS:

Psychological well-being, drivers, public urban transport.



Capítulo 1

Introducción

1.1 Planteamiento del problema

El crecimiento automotor en el mundo se va presentando de manera rápida debido al crecimiento poblacional, económico, comercial y la demanda de la población siendo este un problema mundial en la actualidad esto debido a que el crecimiento del parque automotor aumenta en un 10 % anual, siendo china que presenta un 15%, seguido por países como Chile, México, Corea, Tailandia, Costa Rica, Siria Taiwán, entre otros los países que presentan este problema en un grado significativo (Gakenheimer, 1998).

Desde el año 1991 en el gobierno de Alberto Fujimori se promulgó el Decreto Legislativo 651, el cual permite a toda persona natural o jurídica pueda ofrecer servicios de transporte público urbano para cumplir con la demanda de la población (Rojas 2017).

Se redujeron los requisitos para la obtención de las concesiones de las rutas municipales, el cual brinda apertura de acceso para que puedan circular estos vehículos sin respetar una ruta establecida, esto refiere que mediante este nuevo modelo se pasó de tener 18000 vehículos a 35000 esto a causa de que cualquier vehículo estaba permitido para ofrecer dicho servicio (Poole, 2017).

Esto trajo distintos problemas debido a que generaron insostenibilidad en cuanto al orden del transporte, anteriormente de dichas situaciones las municipalidades establecieron



normas para contar con un transporte más sostenible, generando ordenanzas municipales y estableciendo requisitos y características necesarias para el transporte público (Rojas 2017).

Según Gamarra & Delgado (2014), el transporte público urbano es un eje de desarrollo muy importante en la ciudad del Cusco ya que esta actividad impulsa el desarrollo socioeconómico de la ciudad y de los habitantes, en la actualidad el parque automotor fue creciendo debido a la demanda de los habitantes. Según el Decreto Supremo D.S. 017 – 2009 – Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Ordenanza Municipal 033 – 2012 Municipalidad Provincial del Cusco (MPC) - Gerencia de Tránsito Vialidad y Transporte (GTVT) en el 2015, hoy en día tenemos 36 empresas de transporte público urbano (ETPU) que circulan por la ciudad, denominándose empresas de transporte, dichas empresas cubren diferentes rutas, cubriendo 30 rutas que se distribuyen por toda la ciudad del Cusco, estas ETPU abarcan rutas desde Oropesa hasta Poroy, así también están distribuidas en todos los distritos de la ciudad ya sean Wanchaq, Santiago, San Sebastián, San Jerónimo, Cusco, Saylla y Oropeza.

Dichas empresas de transporte público cuentan con contratos de concesión de rutas, de las cuales se encarga la MPC desde la GTVT en cual hizo la última concesión en marzo del 2015, donde refiere la prestación de servicios en rutas urbanas e interurbanas, en cuanto al costo del pasaje oscila según la distancia y la demanda de los pasajeros siendo el pasaje urbano de s/0.80 en adultos, s/0.50 en universitarios y s/0.30 en escolares. En la actualidad estas empresas cuentan con diferentes estándares de servicio, el cual se maneja según la licitación emitida por la MTC: primero que los conductores deben contar con un breveté II - A y II - B el cual les permite conducir las flotas de las empresas.

Según el Decreto Supremo Nro 007-2016-MTC para obtener una licencia de conducir las personas deben contar con diferentes tramites dentro de ello contar con una primaria



completa, edad mínima de 18 años, no estar suspendido o inhabilitado, aprobar exámenes de conocimientos, habilidades y exámenes de salud física y mental, en muchas de estas evaluaciones solo toman en cuenta la habilidad que pueda tener el conductor para manipular de manera adecuada el vehículo de transporte, sobre todo exámenes psicométricos, pero no se toma en cuenta que también existe otras pruebas importantes como las que miden el estado de la salud mental, estas evaluaciones se deberían aplicar periódicamente.

Por ello según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017) refiere a la salud como un estado de bienestar fisiológico, psicológico y social no solo en escasez de enfermedad. La salud mental es destacada como el estado de bienestar donde la persona hace uso de todas sus facultades de manera consiente, el cual le ayudan a superar tensiones de la vida y le permiten desarrollarse con normalidad (OMS, 2013). Veenhoven (2013) define el bienestar psicológico (BP) como aquel estado en que la persona valora la vida desde términos positivos, de tal manera que establece una medida de acuerdo como se encuentra a gusto con su vida. El BP se diferencia con calidad de vida por la interacción de factores relacionados a las condiciones de vida externas dentro del ámbito económico, cultural, ambiental (Velásquez, 2008).

Diener (1984) en Huamantuma (2017), refiere la presencia de positivos factores, así como la valoración en global de la vida, dependiendo de las expectativas y logros de los individuos, así también Sánchez (1998) en Huamantuma (2017), hace referencia al BP como el sentido de la felicidad y el bienestar, siendo la visualización subjetiva de la vida de uno mismo, dentro de ello, se encuentra la visualización de uno mismo del bienestar en su trabajo, su economía y la relación de pareja. Eid (2008) refiere que el BP está relacionado con diferentes constructos tales como: influencia de los estados de la vida sobre el bienestar,



influencia de actividades que sean específicas e influencia de disposiciones y los rasgos de personalidad.

Según la GTVT de la MPC, 2015 las empresas de transporte público urbano cuentan con diversas quejas acerca de la calidad de servicio hacia los pasajeros, cometiendo excesos en cuanto a las tarifas, incumplimiento de la ruta, conductores no debidamente acreditados y uniformados, más aún con la respuesta que tienen los conductores hacia los pasajeros, debemos tomar en cuenta lo último debido a que los conductores están expuestos a muchas situaciones de estrés y alerta, debido al ruido al que están expuestos, los reclamos de los pasajeros, la competencia entre empresas por llevar más pasajeros, el permanecer en una postura corporal durante todo el día, así como factores asociados a su vida personal, siendo su edad, el número de papeletas que presentan, el estado civil, número de hijos y grado de instrucción que presentan, afectando todas estas situaciones su salud psicológica, que hace muchas veces desensibilizarse ante los reclamos de los pasajeros dañando su auto aceptación, relaciones positivas, autonomía, dominio del entorno, propósito en la vida y crecimiento personal, estos también tienen que ver con el tiempo de trabajo, la modalidad de contrato, el tiempo de descanso y hasta el nivel educativo que en muchos casos hasta el día de hoy muchos conductores ya autorizados presentan solo educación primaria pese a las modificaciones que se presentaron con el fin de profesionalizar dicha actividad.

Según el Decreto Supremo D.S. 017 – 2009 del MTC refiere que en los últimos años en el Perú existe un 70% de accidentes y que estos fueron causados por errores humanos del conductor y que están relacionados al exceso de velocidad, como por ejemplo realizan maniobras peligrosas, conducir en estado de ebriedad, etc. Por otra parte el Ministerio de Salud mediante la Dirección de Salud Mental de la Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública, menciona que las personas que conducen transporte público



son víctimas de algunos problemas psicológicos como ansiedad, hostilidad, compulsión, fobia entre otros y que estos resultados se demostraron mediante numerosas investigaciones en todo el Perú.

Es por ello que las ETPU conjuntamente con la Municipalidad deberían establecer programas referidos hacia la salud no solo física ni basada en exámenes psicosomáticos de conducción sino que deberían, evaluar permanentemente a sus trabajadores referidos en el sector de la salud mental, enfocados en el BP, para en primer lugar mejorar la salud de los trabajadores estableciendo programas y talleres de intervención y así lograr una mejor satisfacción en las personas que hacen uso de los servicios de transporte, señalando que no solo depende de cuan modernas sean las flotas sino también de la calidad de servicio por parte de los conductores.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿Qué relación existe entre los factores asociados y el bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?

1.2.2 Problemas específicos

- ¿Cuál es el nivel de bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?
- ¿Cuál es el nivel de auto aceptación en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?
- ¿Cuál es el nivel de relaciones positivas en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?
- ¿Cuál es el nivel de autonomía en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?



- ¿Cuál es el nivel de dominio del entorno en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?
- ¿Cuál es el nivel de propósito en la vida en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?
- ¿Cuál es el nivel de crecimiento personal en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?

1.3 Justificación

1.3.1 Conveniencia

Permite conocer la relación entre el BP y sus factores asociados en conductores de empresas de transportes público de la ciudad Cusco, 2018, lo cual los resultados obtenidos benefician a dicha población y empresas con información necesaria para intervenir en la mejora de los conductores, quiere decir que un conductor con BP probablemente se va desempeñar mucho mejor dentro de su trabajo y si los conductores trabajan de manera adecuada las empresas de transporte tendrán mayor productividad, así también los conductores presentaran mejor prestación de servicio hacia los usuarios, los factores asociados y el BP permiten describir la problemática actual que se viene dando en los conductores de transporte público.

1.3.2 Relevancia social

Los datos adquiridos en este estudio serán necesarios para establecer nuevas acciones de intervención con las ETPU en cuanto a la mejora del servicio en los ciudadanos, así mismo en Cusco existen empresas de transporte público que brindan atención al público, contando con gran demanda de la población cusqueña, así también la importancia de la atención al público, la seguridad vehicular por parte de los conductores que transportan usuarios, y el cuidado del peatón.



1.3.3 Implicancias prácticas

Los resultados obtenidos podrían facilitar crear programas de intervención en conductores de ETPU de la ciudad Cusco, así como, la mejora del BP de dicha población y generación de políticas en pro de la salud mental en conductores de ETPU de la ciudad Cusco, para poder reducir riesgos en accidentes de tránsito, así como de la mejora de los recursos humanos más importantes como son los conductores de las empresas de transporte.

1.3.4 Valor teórico

Dentro del valor teórico se podrá desarrollar más conocimiento de dicha población dentro de la teoría de Ryff (1989), que postula que el BP como el proceso de crecimiento personal y capacidades, en donde la persona presenta valores positivos y debido a que existen pocos antecedentes de estudio de la variable en dicha población de la ciudad del Cusco, así mismo actualizar los datos que obtenga el instrumento de evaluación y revisando las propiedad del instrumento en la población evaluada, generalizando los datos en los conductores de ETPU de la ciudad de Cusco e indicando la relación entre los factores asociados y el BP siendo una de las primeras investigaciones que se hace en esta población en psicología.

1.3.5 Utilidad metodológica

Permitirá desarrollar más investigaciones referidas a dicha población, describiéndola y en futuro correlacionándola con otras variables relacionadas a la problemática de la población, como por ejemplo estrés laboral, satisfacción laboral entre otras, así también generará investigaciones de tipo experimental, como el desarrollo de nuevos instrumentos de medición adaptados.



1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1 Objetivo general

Determinar la relación entre los factores asociados y el bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

1.4.2 Objetivos específicos

- Describir el nivel de bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Describir el nivel de auto aceptación en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Identificar el nivel de relaciones positivas en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Describir el nivel de autonomía en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Identificar el nivel de dominio del entorno en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Identificar el nivel de propósito en la vida en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018
- Identificar el nivel de crecimiento personal en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

1.5 Delimitación del estudio

1.5.1 Delimitación espacial

Se desarrolló en las rutas de los conductores de empresas de transportes público de la ciudad Cusco, región del Cusco.



1.5.2 Delimitación temporal

Se desarrolló en un periodo de 6 meses entre los meses de noviembre 2018 hasta mayo del año 2019.

1.6 Aspectos éticos

Se respetó todos los aspectos éticos de la investigación científica brindando toda la información necesaria mediante un consentimiento informado a cada evaluado, se respetó todos los derechos de las personas evaluadas, así mismo se tuvo total confidencialidad de la información de los evaluados y los datos que se obtuvo, siendo solo de estricto uso científico que el código de ética del psicólogo peruano lo estipula. (Apéndice D)



Capítulo 2

Marco Teórico

2.1 Antecedentes del estudio

2.2.1 Antecedentes internacionales

Coyoy (2014) hizo la investigación “Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la cabecera departamental de Quetzaltenango” México , tesis de tipo no experimental, descriptivo, donde su objetivo principal fue describir el estrés y la ansiedad en conductores de transporte urbano, concluyendo que la ansiedad y el estrés es un mal en gran número de la población pero que sin embargo en el estudio se obtiene puntajes bajos en gran mayoría de conductores de transporte urbano de dicha población.

Berrones (2016) realizó una investigación titulada “Ergonomía y condiciones laborales de los choferes de microbús de la Ciudad de México”, tesis de tipo no experimental, descriptiva, donde su objetivo principal fue describir las condiciones ergonómicas y condiciones laborales de los conductores de microbús de la Ciudad de México, concluyendo señalando lo siguiente que las condiciones de trabajo de los conductores son precarios, no cuentan con contratos de trabajo, encontrando que trabajan más de 60 horas para cubrir su canasta básica, así como carencia de servicios médicos vacaciones entre otros, considerando que se encuentran en malas condiciones de trabajo.



2.1.2 Antecedentes nacionales

Mannucci & Sarabia (2017) realizaron una investigación titulada “Frecuencia y factores asociados al síndrome de burnout en choferes de transporte público en Lima, Perú”, tesis de tipo no experimental descriptiva, donde su objetivo principal fue identificar los factores y frecuencia asociados al síndrome de burnout, concluyendo que la frecuencia es alta y que las dimensiones salen con resultados significativos, de los cuales la depresión es un riesgo común que hace que los conductores desarrollen síndrome de burnout.

Ruiz (2016) realizó una investigación titulada “Nivel de agresión en los conductores de transporte público, de una línea de combis del distrito de Chiclayo, agosto, 2016”, tesis de tipo no experimental, descriptivo, donde su objetivo principal fue identificar el nivel de agresión en los conductores de transporte público, concluyendo que los conductores se encuentran en un nivel medio de agresión debido a la cantidad de tiempo en el que laboran, así también se encontró que la ira es un factor predominante.

Ponce (2015) realizó una investigación titulada “Dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima Metropolitana”, tesis de tipo no experimental, descriptiva, donde su objetivo principal fue describir las dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores, donde refiere que el grado de instrucción educativa influye en los puntajes adquiridos donde los conductores que tienen educación primaria presentan niveles altos en los indicadores psicosomáticos globales y específicos a diferencia de los que presentan una educación secundaria, técnica y superior siendo más estables.

2.1.3 Antecedentes locales

Gamarra & Delgado (2014) realizaron una investigación titulada “Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2014”, tesis de tipo no experimental, descriptivo simple, donde su objetivo principal fue evaluar la calidad del



servicio de transporte en Cusco, mediante objetivos específicos como: el estado físico que presenta el automóvil, la forma en que maneja conductor, el trato al usuario y la apariencia del conductor, finalmente la duración del viaje, concluye refiriendo que el factor determinante se da por la forma de como conduce el automóvil el conductor, la duración del viaje, el buen trato al usuario, seguido del estado que presenta del automóvil.

Ramírez (2010) realizó una investigación titulada “Calidad de los servicios de transporte público urbano de la ruta 104 “El Dorado” en la ciudad del Cusco 2010”, tesis de tipo no experimental, de alcance descriptivo simple, donde su objetivo principal fue identificar la calidad de los servicios de transporte, donde concluye que faltan tomar medidas adecuadas para la ubicación de los paraderos debido al crecimiento de la ciudad, la baja capacidad del transporte, finalmente faltan generar reformas en cuanto a los esquemas de gestión.

Miranda (2016) realizó una investigación titulada “Estrés laboral en conductores de empresas de transporte público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad, 2016”, tesis de tipo no experimental de corte transversal, de alcance descriptivo simple, donde su objetivo principal fue describir el nivel de estrés laboral en los conductores, donde concluye que el 42,3% de los conductores tienen un nivel moderado de estrés laboral y el 39,7% presentan un nivel alto de estrés laboral en donde se afirmó que los conductores presentan comportamientos siniestros su actividad laboral, así mismo también se halló que no existe diferencia significativa en cuanto al estrés laboral relacionado a la edad, el grado de instrucción académica, tiempo de labor en el trabajo y el estado civil.



2.2 Bases teóricas

2.2.1 Bienestar psicológico

Según la OMS (2017) la salud está relacionada al bienestar fisiológico, psicológico y social no solo en escasez de enfermedad. Así mismo según OMS la (2013) refiere que la salud mental es destacada donde las personas están en un estado de bienestar y hace de todas sus facultades de manera consiente, el cual le ayudan a superar tensiones de la vida y le permiten desarrollarse con normalidad.

Según la Real Academia Española, RAE (2001) refiere bienestar como un conjunto de cosas necesarias en la vida y/o el estado de la persona, en funcionamiento a su actividad somática y psíquica, refiriendo que satisfacción es la razón en una queja es respondida de un sentimiento contrario.

Existe un enfoque eudaimónica Aristotélica que considera el logro del bienestar anhelado como la felicidad; esta emoción lograda por el individuo activa una satisfacción dentro del estado emocional, de tal manera la tristeza, frustración y sentimientos similares son producidas por el fracaso y este sentimiento llevaran a la infelicidad. (Castro, 2010; Marías, 2008).

Ryff & Singer (1989) mediante la integración de diversas definiciones se crea un cierto modelo de BP en base a la teoría eudaimónica que contiene teorías sobre la autorrealización, explorar el potencial humano y el crecimiento personal.

García - Viniegras & Gonzales (2000) señalan BP como el bienestar subjetivo, refiriendo que es una reacción relacionada con lo emocional, así como nuestro propio estado de ánimo considerándolo como una experiencia humana relacionada con nuestro presente y con una proyección hacia el futuro, relacionado con el logro de bienes.



Veenhoven (2013) define el BP como el estado donde el individuo da valor su vida, de tal manera que establece una medida de acuerdo como se encuentra a gusto con su vida. El BP se distingue de la calidad de vida por la interacción de factores relacionados a las condiciones de vida externas dentro del ámbito económico, cultural, ambiental Velásquez (2008).

Liberalesso (2001) refiere que el BP viene a ser una evaluación valorativa llena de condiciones que consideran valores, condiciones sociales, condiciones orgánicas, expectativas personales y congruencias entre metas obtenidas y logradas.

Diener (1984) citado por Huamantuma (2017), refiere la existencia de factores positivos, así como el valor global de nuestra vida, dependiendo de las expectativas y logros de los individuos, así también Sánchez (1998) citado por Huamantuma (2017) hace referencia al BP como el sentido de la felicidad y el bienestar, siendo la percepción subjetiva de nuestra vida dentro de ello se encuentra la percepción individual del bienestar en el trabajo, relación en pareja y la economía. Eid (2008) refiere que el BP está relacionado con diferentes constructos tales como: influencia del estado de vida sobre el bienestar, la influencia de disposiciones así como la influencia de actividades específicas y rasgos de personalidad.

2.2.2 Dimensiones del bienestar psicológico de Morales

Morales (2011) refiere que existen dos dimensiones básicas que son los siguientes:

a) Afecto positivo

Dentro de ello corresponde la dimensión de emociones positivas encontrándose mediante la motivación, el deseo de afiliación, energía, el logro y el sentimiento de dominio, es decir que cuando la persona tiene sentimientos de motivación puede lograr sus objetivos y actividades en su propio beneficio.

**b) Afecto negativo**

En esta dimensión se encuentran las emociones no placenteras y de malestar tales como los miedos, inseguridades, frustraciones y el fracaso.

2.2.3 Dimensiones del bienestar psicológico de Carol Ryff

El BP presenta cuatro escalas o dimensiones las cuales son:

a) Bienestar subjetivo

Layard (2005) refiere que el bienestar subjetivo viene a ser la etapa concreta por la que la persona esté pasando ya sea por éxito, satisfacción personal, y el logro de metas personales con las que el individuo se identifique. Así también viene a ser el valor global de una persona que realiza para poder satisfacer su propia vida Alzina (2008), siendo sentimientos involucrados con las satisfacciones de la familia, el trabajo y la vida relacionadas al logro de objetivos Márquez y Vallejo (2009).

b) Bienestar Material

Alzina (2008) refiere como la unión de riquezas y bienes que la persona dispone en un momento dado, también refieren que este bienestar genera como una atmosfera para protegerse de inclemencias en cuanto al consumo personal (García 2006).

c) Bienestar laboral

Existe una relación fuerte entre la satisfacción en el trabajo y la satisfacción con nuestra vida, en cuanto se generen conflictos entre ellos, afectarán al BP, una persona que cuente con un empleo presentará mejor BP que una persona que no cuente con un trabajo, este engloba varios aspectos tales como el tipo de salario, relación laboral, relación entre pares, seguridad, higiene ergonomía, entre otros (Muñoz 2007).



d) Bienestar de relación de pareja

De Lourdes (2007) manifiesta que las personas protegen a la familia y a la pareja para poder asegurar su continuación de la especie, a partir de ahí parte la importancia de procrear hijos y generar descendencia, una persona que presenta una familia, presenta mejor BP que una persona que no tiene una familia.

2.2.4 Modelo multidimensional del Bienestar Psicológico de Ryff

Ryff (1989), postula que el BP como el crecimiento de capacidades y el desarrollo personal, en donde el individuo presenta valores positivos. Por ende Carol Ryff plantea un modelo relacionado al BP donde hace una recopilación de conceptos diferentes en base a la teoría eudaimónica donde se ve principios de crecimiento personal, explorar el potencial humano y autorrealización (Ryff y Singer, 1998).

Así mismo Díaz & Sánchez (2002) refiere que el ser humano es multidimensional y que este se presenta en un dinamismo positivo es decir desarrolla su crecimiento y desarrollo como individuo, refiriendo las siguientes dimensiones:

a) Auto aceptación

Refiere al conocimiento de uno mismo y en autoevaluación de nuestras acciones, motivaciones y emociones, aprobándolas o fortaleciéndolas, reconociéndolas para así sentirse bien consigo mismo y mantener una actividad psicológica positiva (Ryff & Singer, 2008).

Rogers (1961) define como un sentimiento que se va incrementando de acuerdo a las experiencias de una persona y que vienen de estímulos externos o del organismo, los mecanismos de defensa no distorsionan cuando esta información llega al sistema nervioso; por el contrario se experimenta de manera consciente sobre lo que pasa dentro de uno mismo.



Las consecuencias del pasado y en cómo se siente una persona es una capacidad que también está dentro de la auto aceptación (Castro, 2002).

b) Relaciones Positivas

Pérez (2017) refiere a las relaciones y vínculos sociales ya sean amicales que las personas mantienen como aquellas relaciones fortalecidas con la sociedad de gran significado, la confianza en su alrededor y la capacidad de amar. Es por ello que la soledad así como el retraimiento, y también la falta de soporte emocional traen efectos negativos para la salud (Vielma y Alonso 2010).

También se define como la capacidad de tener empatía, afecto y la comprensión que se da en relaciones humanas y tener relaciones interpersonales donde exista calidez, satisfacción, preocupación por los demás y confianza (Ryff *et al.*, 2006; Chavez,2008).

c) Autonomía

Según Vielma y Alonso (2010) refieren que es la capacidad de la persona para enfrentar diferentes condiciones sociales, mediante su independencia y su autoridad individual de sí mismo.

Para poder mantener la individualidad en diferentes situaciones sociales, el ser humano necesita enfocarse en sus principios y mantener su autoridad de manera personal y su bucar su independencia (Ryff y Keyes, 1995). El ser humano al tener autonomía adquiere la capacidad de poder manipular adecuadamente su comportamiento y sobrellevar la influencia social (Ryff y Singer, 1998).

d) Dominio del entorno

Habilidad del ser humano para poder tomar decisiones, escoger y desarrollar sus necesidades y deseos, contribuyendo a su desarrollo personal de manera positiva (Ryff 1989) en Pérez (2017).



Las personas que se consideran débiles en cambiar su entorno en función a las necesidades que tengan, también tienen la dificultad de controlar diversas situaciones de su vida y generalmente son aquellas personas que presentan dominio de entorno bajo (Castro, 2002).

e) Propósito de vida

Según Vielma y Alonso (2010) señalan que el que es el sentido que le damos a nuestra vida de acorde a con objetivos personales, siendo conscientes y planteando anhelos reales que den valor tanto a nuestras experiencias pasadas y futuras.

Hengler (2009) define como sentido de vida a aquellos valores producidos por nuestra consciencia moral, considerándolos existenciales cuando son propios para luego seguidamente tomar decisiones y terminarlas con una acción. Por ende el sentido de vida es cuando realizamos algo anhelado, sin importar que esa meta sea alcanzada; a diferencia del éxito que trata de poder alcanzar una meta.

f) Crecimiento Personal

Refiere al logro del desarrollo mediante la madurez mediante el potencial individual y competencias personales (Vielma y Alonso, 2010)

Se considera crecimiento personal a la actividad efectiva y el desarrollo de explotar el potencial humano, esta definición se aproxima a la teoría eudaimónica pues también está relacionada con la autorrealización del ser humano Ryff y Singer (1998).

2.2.5 Modelos teóricos del bienestar psicológico

Castro (2010) refiere tres teorías:

a) Teorías universalistas

Está relacionada a alcanzar metas y lograr objetivos, donde el individuo concentra todas sus capacidades, logrando generarle satisfacción plena de la vida.

**b) Teorías de adaptación**

Se relaciona al entenderse con las demás personas y socializar para poder pertenecer a un grupo y sentirse aceptado, esto le permite mejorar sus soportes emocionales próximos Pérez (2017).

c) Teorías de la discrepancia

Michalos (2006) refiere que es la agrupación de diversos enfoques incluidos en el ámbito de satisfacción, permitiendo combinar los enfoques para poder tener una perspectiva más amplia acerca del BP.

2.2.6 Categorías de licencias de conducir para conductores profesionales

El MTC en el Decreto Supremo Nro 007 – 2016 establece las siguientes categorías de profesionalización, autoriza que desde la categoría II – A, II - B los conductores pueden brindar servicio dirigido al transporte especial de pasajeros dentro del transporte urbano, así como vehículos de menor categoría.

CATEGORÍA II-a: Otorga permisos para conducir vehículos automotores para transportar personas en la categoría M1 con destino de servicio de transporte internacional de usuarios en las modalidades de transporte internacional, de taxi o turismo, entre otras. Esta licencia también permite la conducción dentro de la categoría I.

CATEGORÍA II-b: Esta licencia permite conducir vehículos de transporte de personas dentro de las categorías M2 y M3 destinados a brindar servicio de transporte dentro de cualquier modalidad, esta licencia de conducir autoriza también vehículos en la categoría I y II-A.



2.3 Formulación de hipótesis

2.3.1 Hipótesis nula

Existe relación estadísticamente significativa entre los factores asociados al bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

2.3.2 Hipótesis alterna

No existe relación estadísticamente significativa entre los factores asociados al bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

2.4 Variable

2.4.1 Identificación de variable

- Bienestar Psicológico



2.4.2 Operacionalización de la variable

Tabla 1.

Operacionalización de variables

Variable	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores / Ítems	Valoración
Bienestar Psicológico	El Bienestar Psicológico es el grado en el que un individuo valora su vida desde términos positivos siendo su auto aceptación, relaciones positivas, autonomía, dominio del entorno, propósito en la vida, crecimiento personal en conductores de empresas de transportes público de la ciudad Cusco, 2018 (Ryff 1989).	Auto aceptación Relaciones positivas Autonomía Dominio del entorno Propósito en la vida Crecimiento personal	Auto aceptación 1, 7, 8, 11, 17, 25, 34 Relaciones positivas 2, 13, 16, 18, 31 Autonomía 3, 5, 10, 15, 27 Dominio del entorno 6, 19, 26, 29, 32, 36 Propósito en la vida 9, 12, 14, 20, 22, 28, 33, 35 Crecimiento personal 4, 21, 24, 30	Alto Medio Bajo



Tabla 2.

Factores asociados (Apéndice B)

Factores asociados	Se consideran como factores asociados aquellas variables poblacionales vinculadas a:	Número de hijos	No tiene hijos = 1 1 hijo = 2 2 hijos = 3 3 hijos = 4 Más de 3 hijos = 5
		Edad	23 a 28 años = 1 29 a 34 años = 2 35 a 40 años = 3 40 a más = 4
		Número de papeletas	Sin papeletas = 1 De 1 a 5 = 2 De 6 a 10 = 3 De 11 a 15 = 4 De 16 a 20 = 5 De 20 a más = 6
		Estado civil	Soltero = 1 Casado o conviviente = 2 Divorciado = 3
		Nivel educativo	Primaria = 1 Secundaria = 2 Técnico = 3 Superior = 4



2.6 Definición de términos básicos

- A. **Bienestar:** Grado en donde la persona valora su vida desde términos positivos, de manera que establece una medida de acuerdo como se halla satisfecho con su vida (Veenhoven 2013).
- B. **Factores asociados al BP:** Se consideraron factores a número de hijos, número de papeletas, edad, estado civil y grado de instrucción, teniendo en cuenta que estos factores están vinculados al ámbito psicológico.
- C. **Auto aceptación:** Refiere a el conocimiento de uno mismo y en autoevaluación de acciones, emociones y motivaciones (Ryff & Singer, 2008).
- D. **Relaciones Positivas:** Refiere a las relaciones, vínculos sociales ya sean amicales que las personas mantienen de manera positiva.
- E. **Autonomía:** Refiere que es la capacidad de la persona para enfrentar diferentes condiciones sociales, mediante su independencia y su autoridad individual de sí mismo (Vielma & Alonso, 2010).
- F. **Dominio del entorno:** Capacidad del ser humano para poder tomar decisiones, escoger, desarrollar sus necesidades y deseos (Ryff 1989).
- G. **Propósito de vida:** Es el sentido que le damos a nuestra vida de acorde a con objetivos personales, siendo conscientes y planteando metas reales (Vielma & Alonso, 2010).
- H. **Crecimiento Personal:** Refiere al logro del desarrollo mediante la madurez mediante el potencial individual y competencias personales (Vielma & Alonso, 2010)

Capítulo 3

Método

3.1 Enfoque de investigación

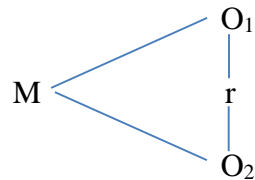
El enfoque cuantitativo utiliza la medición numérica, cuantificación de los datos y el análisis estadístico e interpretación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.2 Alcance del estudio

El alcance es descriptivo - correlacional en el cual se identifica la relación entre las variables de estudio describiendo los resultados de dichas variables (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.3 Diseño de investigación

No experimental - transversal, el en cual no se manipulará ninguna variable, realizándose en un tiempo y espacio determinado (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).



Dónde:

M: Conductores de empresas de transporte público urbano, Cusco 2018

O₁: Bienestar psicológico

O₂: Factores asociados al bienestar psicológico

**3.4 Población:**

La población total es de 1025 conductores en 36 empresas de transporte público urbano, Cusco 2018.

Tabla 3.

Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2018

<i>Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2018</i>		
<i>Empresa de transporte público urbano</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>RTI 01 Empresa de Transportes Saylla</i>	35	4
<i>RTI 02 Empresa de Transportes Santa Cruz</i>	30	3
<i>RTI 04 Empresa de Transportes Pachacutec</i>	34	3
<i>RTI 05 Empresa de Transportes León de San Jerónimo</i>	37	4
<i>RTI 06 Empresa de Transportes Señor del Huerto</i>	33	3
<i>RTI 07 Empresa de Transportes Nuevo Mirador</i>	30	3
<i>RTI 08 Empresa de Transportes Cristo Blanco</i>	19	2
<i>RTI 09 Empresa de Transportes los Leones</i>	33	3
<i>RTI 10 Empresa de Transportes Señor del Cabildo</i>	36	4
<i>RTU 01 Empresa de Transportes Patrón de San Jerónimo</i>	37	4
<i>RTU 02 Empresa de Transportes Satélite</i>	35	4
<i>RTU 04 Empresa de Transportes El Dorado</i>	28	3
<i>RTU 05 Empresa de Transportes Pegaso Express</i>	25	2
<i>RTU 07 Empresa de Transportes Inka Express</i>	20	2
<i>RTU 08 Empresa de Transportes Wimpillay</i>	28	3
<i>RTU 09 Empresa de Transportes Liebre</i>	20	2
<i>RTU 10 Empresa de Transportes Columbia</i>	20	2
<i>RTU 11 A Empresa de Transportes Inversiones Nuevo Amanecer</i>	20	2
<i>RTU 11 B Empresa de Transportes Luis Vallejo Santoni</i>	20	2
<i>RTU 12 Empresa de Transportes Multiservicios Imperial</i>	25	2
<i>RTU 13 Empresa de Transportes Túpac Amaru II</i>	34	4
<i>RTU 14 Empresa de Transportes El Chasky</i>	20	2
<i>RTU 15 Empresa de Transportes Inversiones Rápidos</i>	35	3
<i>RTU 16 Empresa de Transportes Servicio Rápido</i>	25	2
<i>RTU 17 Empresa de Transportes Ttio la Florida</i>	25	2
<i>RTU 18 Empresa de Transportes Correcaminos</i>	33	3
<i>RTU 19 Empresa de Transportes C4M</i>	33	3
<i>RTU 20 Empresa de Transportes Arco Iris</i>	29	3
<i>RTU 21 Empresa de Transportes Huancaro</i>	23	2
<i>RTU 22 Empresa de Transportes Servicio Andino</i>	23	2
<i>RTU 23 Empresa de Transportes Batman</i>	33	3
<i>RTU 24 Empresa de Transportes Servicios Expreso Santiago</i>	29	3
<i>RTU 25 Empresa de Transportes Yllary Qosqo</i>	25	2
<i>RTU 26 Empresa de Transportes San Sebastián</i>	23	2
<i>RTU 27 Empresa de Transportes Expreso el Zorro</i>	23	2
<i>RTU 28 Empresa de Transportes Nueva Chaska</i>	47	5
<i>Total</i>	1025	100

3.5 Muestra

El muestreo utilizado fue probabilístico - no estratificado esto dirigido a poblaciones finitas, donde se utilizó la fórmula de aleatorización simple:

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

Z^2	=	1.96 (Nivel de Confianza = 95%)
P	=	0.5 (50% área bajo la curva)
Q	=	0.5 (50% comp. bajo la curva)
E	=	0.05 (5% de error muestral)
N	=	1025 (Población absoluta)

$$n = 280$$

La muestra extraída fue de 280 conductores.

3.6 Instrumento de recolección de datos

3.6.1 Instrumento de recolección de datos

a) Escala de Bienestar Psicológico de Ryff (Apéndice C)

Nombre original	: Escala de Bienestar Psicológico
Autor	: Carol Ryff
Procedencia	: Estados Unidos
Adaptación peruana	: Madeleine Pérez (2017)
Administración	: Individual y colectiva
Objetivo	: Evaluar Bienestar Psicológico
Aplicación	: De entre 20 a 60 años.
Contenido	: 35 items
Áreas que evalúa	: Auto aceptación Relaciones positivas Autonomía Dominio del entorno Propósito en la vida Crecimiento personal
Duración	: 20 minutos aprox.

3.7 Validez y confiabilidad del instrumento

3.7.1 Validez y confiabilidad

Escala de Bienestar Psicológico de Ryff adaptado por Madeleine Pérez el 2017 para la población peruana, teniendo el valor promedio de 0.96 indicando su alta validez. Siendo 0.80 el mínimo valor, donde se puede afirmar que ningún ítem es necesario eliminar, en la versión en el idioma castellano tiene 39 ítems, donde se usó a diez sujetos como muestra por cada ítem, sientoun total de 390 sujetos. Auto aceptación (0,94), Relaciones positivas (0.98), autonomía (0.96), dominio del entorno (0.98), propósito en la vida (0.98, crecimiento personal (0.92).

Tabla 4

Tabla de baremos la escala de Bienestar Psicológico de Ryff

<i>Bienestar Psicológico</i>	
<i>Alto</i>	<i>141 – 210</i>
<i>Medio</i>	<i>71 – 140</i>
<i>Bajo</i>	<i>35 – 70</i>

3.8 Plan de análisis de datos

El análisis se realizó mediante frecuencias y porcentajes así también para establecer la relación se utilizó el estadístico Chi Cuadrado, porcentajes mediante tablas de distribución de frecuencias y porcentaje.

Para el análisis de estadísticos se realizaron utilizando el software estadístico IBM SPSS versión 24 y Microsoft Excel 2010.

CAPITULO 4

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos

Tabla 5

Nivel de Bienestar psicológico en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Variable</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Bienestar psicológico</i>	<i>Bajo</i>	<i>210</i>	<i>75</i>
	<i>Medio</i>	<i>70</i>	<i>25</i>
	<i>Alto</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 75% de los conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018 presentan bienestar psicológico de nivel bajo, seguido por un 25% presentan bienestar psicológico de nivel medio y no existiendo ningún conductor con bienestar psicológico de nivel alto. Este dato puede afirmar que los conductores no tienen un adecuado bienestar psicológico esto refiere que la mayoría de conductores aún necesita desarrollar sus valores positivos y su crecimiento personal en relación a una satisfacción dentro de su estado emocional, sentimientos que los llevan a la infelicidad; probablemente sea debido a la carga laboral que diariamente enfrentan.

Tabla 6.

Niveles de la dimensión auto aceptación en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Auto aceptación</i>	<i>Bajo</i>	<i>178</i>	<i>64</i>
	<i>Medio</i>	<i>102</i>	<i>36</i>
	<i>Alto</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 64% de los choferes presentan auto aceptación de nivel bajo, un 36% presentan auto aceptación de nivel medio y no existiendo ningún conductor con auto aceptación de nivel alto. Pudiendo significar que la mayoría de conductores no reconoce las acciones positivas que realiza para sentirse bien consigo mismo y esto hace a que no puedan tener una actividad psicológica positiva y también podemos referir que es posible que la mayoría de conductores no tengan la capacidad de asumir las consecuencias de su pasado.

Tabla 7.

Niveles de la dimensión relaciones positivas en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Relaciones positivas</i>	<i>Bajo</i>	<i>37</i>	<i>13</i>
	<i>Medio</i>	<i>213</i>	<i>76</i>
	<i>Alto</i>	<i>30</i>	<i>11</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 76% de los choferes presentan relaciones positivas de nivel medio, un 13% presentan relaciones positivas de nivel bajo y solo un 11% presentan relaciones positivas de nivel alto. Este dato puede indicar que existe un numero favorable de conductores que aún mantiene sólidamente sus relaciones amicales y esto hace a que puedan tener un mejor soporte emocional para su salud ya que aún tienen la capacidad de tener empatía, afecto y gran interés emocional por los demás.

Tabla 8.

Niveles de la dimensión autonomía en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Autonomía</i>	<i>Bajo</i>	<i>216</i>	<i>77</i>
	<i>Medio</i>	<i>64</i>	<i>23</i>
	<i>Alto</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 77% de los choferes presentan autonomía de nivel bajo, un 23% presentan autonomía de nivel medio y no existiendo ningún conductor que presente autonomía de nivel alto. Esto refiere que existe un número importante de conductores que aun necesitan mejorar su capacidad de enfrentar diferentes condiciones sociales y poder manipular adecuadamente su comportamiento ante la influencia social, probablemente sea el tener que trabajar bajo presión y reclamos de los mismos usuarios.

Tabla 9.

Niveles de la dimensión dominio de entorno en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Dominio de entorno</i>	<i>Bajo</i>	<i>243</i>	<i>87</i>
	<i>Medio</i>	<i>37</i>	<i>13</i>
	<i>Alto</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 87% de los choferes presentan dominio de entorno de nivel bajo, un 13% presentan dominio de entorno de nivel medio y no existiendo ningún conductor que presente dominio de entorno de nivel alto. Pudiendo significar que la mayoría de conductores no están en la capacidad de tomar decisiones positivas ni tampoco controlar diversas situaciones de su vida ya que estas pueden ayudar a contribuir a su propio desarrollo personal.

Tabla 10.

Niveles de la dimensión propósito en la vida en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Propósito en la vida</i>	<i>Bajo</i>	<i>236</i>	<i>84</i>
	<i>Medio</i>	<i>44</i>	<i>16</i>
	<i>Alto</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>		<i>280</i>	<i>100</i>

Interpretación: El 84% de los choferes presentan propósito en la vida de nivel bajo, un 16% presenta propósito en la vida de nivel medio y no existiendo ningún conductor que presente propósito en la vida de nivel alto. Esto puede indicar que la mayoría de conductores aun no encuentra el sentido de su vida en relación a sus objetivos personales, pudiendo significar que carecen de decisiones claras para luego ponerlas en acción.

Tabla 11.

Niveles de la dimensión crecimiento personal en conductores de empresas de transporte urbano de la ciudad de Cusco, 2018

<i>Dimensión</i>	<i>Categorías</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Crecimiento personal</i>	<i>Bajo</i>	235	84
	<i>Medio</i>	45	16
	<i>Alto</i>	0	0
<i>Total</i>		280	100

Fuente: propia

Interpretación: El 84% de los choferes presentan crecimiento personal de nivel bajo, un 16% presentan crecimiento personal de nivel medio y no existiendo ningún conductor que presente crecimiento personal de nivel alto. Pudiendo significar que la mayoría de conductores todavía no desarrolla el logro de su madurez mediante el desarrollo de su propio potencial y autorrealización.

4.2 Resultados respecto al objetivo general

4.2.1 Factores asociados al bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

Tabla 12.

Factor número de hijos y bienestar psicológico en conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad Cusco, 2018

	<i>Bienestar psicológico y número de hijos</i>			
	<i>Bajo</i>		<i>Medio</i>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>no tiene hijos</i>	22	8	7	3
<i>1 hijos</i>	29	10	7	3
<i>2 hijos</i>	80	29	19	7
<i>3 hijos</i>	49	18	21	8
<i>más de 3 hijos</i>	30	11	16	6

Chi-cuadrado *valor-p* *alfa*
0,225 0,05

Según el estadístico Chi-cuadrado no existe relación estadísticamente significativa debido a que el p valor no es menor a 0.05, pudiendo significar que el bienestar psicológico y el número de hijos no tienen ninguna relación estadísticamente significativa, es decir el número de hijos puede que no influya dentro del bienestar psicológico de los conductores.

Tabla 13.

Factor edad y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

	<u><i>Bienestar psicológico y edad</i></u>			
	<u><i>Bajo</i></u>		<u><i>Medio</i></u>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>23 a 28 años</i>	<i>11</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>1</i>
<i>29 a 34 años</i>	<i>49</i>	<i>18</i>	<i>10</i>	<i>4</i>
<i>35 a 40 años</i>	<i>58</i>	<i>21</i>	<i>26</i>	<i>9</i>
<i>40 a mas</i>	<i>92</i>	<i>33</i>	<i>30</i>	<i>11</i>

<u><i>Chi-cuadrado</i></u>	<u><i>valor-p</i></u>	<u><i>Alfa</i></u>
	<i>0,301</i>	<i>0,05</i>

Según el estadístico Chi-cuadrado no existe relación estadísticamente significativa debido a que el p valor no es menor a 0.05, pudiendo significar que el bienestar psicológico y la edad no tiene ninguna relación estadísticamente significativa, es decir que la edad no influye dentro del bienestar psicológico de los conductores indicando que su bienestar psicológico de estos conductores puede estar afectado por otras dimensiones.

Tabla 14.

Factor número de papeletas y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

	<i>Bienestar psicológico y número de papeletas</i>			
	<i>Bajo</i>		<i>Medio</i>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>sin papeletas</i>	42	15	9	3
<i>de 1 a 5</i>	31	11	8	3
<i>de 6 a 10</i>	47	17	10	4
<i>de 11 a 15</i>	61	22	29	10
<i>de 16 a 20</i>	21	8	10	4
<i>de 20 a mas</i>	8	3	4	1

<i>Chi-cuadrado</i>	<i>valor-p</i>	<i>alfa</i>
	0,235	0,05

Según el estadístico Chi-cuadrado no existe relación estadísticamente significativa debido a que el p valor no es menor a 0.05, pudiendo significar que el bienestar psicológico y el número de papeletas no tiene ninguna relación estadísticamente significativa, es decir que el número de papeletas no influye dentro del bienestar psicológico de los conductores refiriendo que el bienestar psicológico es netamente individual a la persona y que puede ser afectado por otras dimensiones.

Tabla 15.

Factor estado civil y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

	<i>Bienestar psicológico y estado civil</i>			
	<i>Bajo</i>		<i>Medio</i>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Soltero</i>	19	7	8	3
<i>casado o conviviente</i>	166	59	52	19
<i>Divorciado</i>	25	9	10	4

<i>Chi-cuadrado</i>	<i>valor-p</i>	<i>alfa</i>
	0,705	0,05

Según el estadístico Chi-cuadrado no existe relación estadísticamente significativa debido a que el p valor no es menor a 0.05, pudiendo significar que el bienestar psicológico y el estado civil no tiene ninguna relación estadísticamente significativa, es decir que el estado civil no influye dentro del bienestar psicológico.

Tabla 16.

Factor nivel educativo y bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018

	<i>Bienestar psicológico y nivel educativo</i>			
	<i>Bajo</i>		<i>Medio</i>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>primaria</i>	15	5	8	3
<i>secundaria</i>	118	42	33	12
<i>técnico</i>	34	12	18	6
<i>superior</i>	43	15	11	4

<i>Chi-cuadrado</i>	<i>valor-p</i>	<i>alfa</i>
	0,161	0,05

Según el estadístico Chi-cuadrado no existe relación estadísticamente significativa debido a que el p valor no es menor a 0.05, pudiendo significar que el bienestar psicológico y el nivel educativo no tiene ninguna relación estadísticamente significativa, es decir que el nivel educativo no influye dentro del bienestar psicológico de los conductores pudiendo indicar que el bienestar psicológico es únicamente individual a la persona y que puede ser afectado por otras dimensiones.



CAPÍTULO 5

DISCUSIÓN

5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

Podemos observar que de acuerdo a la evaluación de bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018 se encuentra lo siguiente:

Existe un gran número importante de conductores que no tienen un BP con nivel alto, pudiendo significar que la mayoría de conductores aún necesita desarrollar sus valores positivos y su crecimiento personal, probablemente sea debido a la carga laboral que diariamente enfrentan, así mismo de deberían ejecutar acciones para que sus niveles bajos puedan aumentar a puntajes de niveles medios.

En la dimensión de autoaceptación la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel bajo, seguido del nivel medio y finalmente ningún chofer presenta un nivel alto. Pudiendo significar que la mayoría de conductores no reconoce las acciones positivas que realiza para sentirse bien consigo mismo y esto hace a que no puedan tener una actividad psicológica positiva.

Dentro de la dimensión de relaciones positivas, la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel medio, seguido del nivel bajo y finalmente un porcentaje desfavorable presenta el nivel alto. Pudiendo significar que existe un numero favorable de conductores que aún mantiene sólidamente sus relaciones amicales y esto hace a que puedan tener un mejor soporte emocional para su salud.

En la dimensión autonomía la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel bajo, seguido del nivel medio y finalmente ningún chofer presenta un nivel alto, quiere decir que estos últimos presentan un porcentaje desfavorable. Pudiendo significar que existe un número



desfavorable de conductores que aun necesitan mejorar su capacidad de enfrentar diferentes condiciones sociales, probablemente sea el tener que trabajar bajo presión y reclamos de los mismos usuarios.

En la dimensión dominio de entorno la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel bajo, seguido del nivel medio y finalmente ningún chofer presenta un nivel alto, quiere decir que estos últimos presentan un porcentaje desfavorable. Pudiendo significar decir que la mayoría de conductores no están en la capacidad de tomar decisiones positivas ya que estas pueden ayudar a contribuir a su propio desarrollo personal.

Dentro de la dimensión propósito en la vida la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel bajo, seguido del nivel medio y finalmente ningún chofer presenta un nivel alto, quiere decir que estos últimos presentan un porcentaje desfavorable. Pudiendo significar que la mayoría de conductores aun no encuentra el sentido de su vida en relación a sus objetivos personales.

En la dimensión crecimiento personal la mayoría de choferes evaluados presenta un nivel bajo, seguido del nivel medio y finalmente ningún chofer presenta un nivel alto, quiere decir que estos últimos presentan un porcentaje desfavorable. Pudiendo significar que la mayoría de conductores todavía no desarrolla el logro de su madurez mediante el desarrollo de su propio potencial.

Al hacer el análisis entre la variable de estudio y los factores asociados se pudo determinar que las asociaciones son muy bajas en intensidad, de tal manera no se pudo determinar que estadísticamente exista asociación entre los factores asociados como son: número de hijos, edad, número de papeletas, estado civil, nivel educativo y el nivel de BP pudiendo ser afectado por otras dimensiones.



5.2 Limitaciones del estudio

Las limitaciones tienen validez externa pero limitada a la población de estudio, se podría profundizar más y ampliar la investigación a un enfoque mixto que permita reconocer de mejor manera la variable de estudio y su dinámica en la población estudiada. Los resultados no pueden ser generalizados a ambientes geográficamente distintos (otras ciudades y/o regiones) sin embargo pueden servir de sustento para el análisis de datos de otras investigaciones. Los datos encontrados hacen referencia el año 2018, desarrollándose en un espacio y tiempo determinado, por su enfoque cuantitativo podemos afirmar que se basa en datos únicamente estadísticos.

5.3 Comparación crítica con la literatura existente

Coyoy en su investigación (2014) intitulada: “Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la cabecera departamental de Quetzaltenango” México, refiere como objetivo principal describir estrés y la ansiedad en conductores de transporte urbano, concluyendo que la ansiedad y el estrés es un mal en gran porcentaje de la población, corroborando dichos datos de esta investigación se pueden encontrar situaciones similares a las que también se encuentran los conductores de empresas de transportes público urbano en nuestra ciudad con bajos niveles de bienestar psicológico haciendo referencia que estos 2 factores “ansiedad y estrés” puedan estar relacionados significativamente con la salud mental de estos transportistas.

En la investigación de Berrones (2016) titulada: “Ergonomía y condiciones laborales de los choferes de microbús de la Ciudad de México”, refiere como objetivo principal describir el estado ergonómico y condiciones laborales de los choferes de microbús de la Ciudad de México, concluyendo que las condiciones de trabajo de los conductores son precarios, no cuentan con contratos de trabajo, así como carencia de servicios médicos,



vacaciones entre otros, considerando que se encuentran en malas condiciones de trabajo, pudiendo deberse por referencias obtenidas, existe dicha similitud en los resultados a una igualdad de condiciones laborales entonces podemos suponer que lamentablemente los conductores de nuestra ciudad tampoco cuentan con ninguno de estos servicios lo que hace que estas carencias de servicios puedan también influir en su bienestar psicológico.

Mannucci y Sarabia (2017) en la investigación titulada “Frecuencia y factores asociados al síndrome de burnout en choferes de transporte público en Lima, Perú”, refieren como objetivo principal identificar factores y frecuencia asociados al síndrome de burnout en choferes, concluyendo que la frecuencia es alta y que las dimensiones salen con resultados significativos, de los cuales la depresión es un riesgo común que hace que los conductores desarrollen síndrome de burnout, corroborando dichos datos con los obtenidos en los conductores de empresas de transportes público de nuestra ciudad, podemos referir que la depresión podría ser un indicador muy importante dentro de su bienestar psicológico lo cual altera enormemente su trabajo diario y el deterioro de su salud mental.

En la investigación de Ruiz (2016) titulada “Nivel de agresión en los conductores de transporte público, de una línea de combis del distrito de Chiclayo, agosto, 2016”, indica como objetivo principal identificar el nivel de agresión en los conductores de transporte público, concluyendo que los conductores se encuentran en un nivel medio de agresión debido a la cantidad de tiempo en el que laboran, así también se encontró que la ira es un factor predominante. Por referencias obtenidas podemos suponer que este resultado se asemeja a la agresión y la falta de sensibilidad que muestran algunos conductores de empresas de transportes público urbano de nuestra ciudad y generalmente pueden presentar este tipo de actitudes negativas cuando entran en competencia por pasajeros y con el



propósito de cumplir con el horario que establece cada empresa de transporte perjudicando de esta manera a los usuarios de este servicio urbano.

En la investigación que realiza Ponce (2015) titulada “Dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima Metropolitana”, indica como objetivo principal describir las dimensiones psicopatológicas en conductores de la ciudad de Lima Metropolitana, donde concluye refiriendo que el grado de instrucción educativa tiene mucha influencia en los puntajes obtenidos donde los conductores con educación primaria presentan puntajes altos a diferencia de los que presentan una educación secundaria, técnica y superior siendo más estables, corroborando dichos datos con los obtenidos en los conductores de empresas de transportes público de nuestra ciudad; podemos referir que el bienestar psicológico y el nivel educativo sus asociaciones son muy bajas en intensidad, de tal manera no se puede determinar que estadísticamente exista asociación entre ambos factores es decir que el nivel educativo pueda que no influye en gran intensidad dentro del bienestar psicológico de los conductores refiriendo que el bienestar psicológico es netamente individual a la persona y que puede ser afectado por otras dimensiones.

Gamarra y Delgado (2014) en la investigación titulada “Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2014”, refieren como objetivo principal evaluar la calidad del servicio de transporte público, concluyendo que el factor determinante se da por la forma de como conduce el automóvil el conductor, la duración de viaje, el buen trato al usuario, seguido del estado del automóvil. Este resultado se asemeja al estado en el que se encuentran actualmente los servicios de transporte urbano, aunque cabe recalcar que muchos de los vehículos fueron remodelados por sus empresas y que existe mayor comodidad de viaje, pero aún pueda que exista una mala calidad de servicio de transporte hacia los



usuarios; refiriendo que aún pueden existir factores que estén perjudicando el bienestar psicológico de estos transportistas.

En la investigación de Ramírez (2010) titulada “Calidad de los servicios de transporte público urbano de la ruta 104 “El Dorado” en la ciudad del Cusco 2010”, refiere como objetivo principal identificar la calidad de los servicios de transporte público urbano, concluyendo que faltan tomar medidas adecuadas para la ubicación de los paraderos debido al incremento de personas en la ciudad, la baja capacidad del transporte, finalmente faltan generar reformas en cuanto a los esquemas de gestión. Si bien en este presente año se encuentran mejoras en los servicios de transporte ya que tomamos en cuenta que si se respetan los paraderos, pero con cada nuevo gobierno municipal en su gestión cambia la ubicación de algunos paraderos y esto altera el orden de tránsito y por ende las medidas que se toman afectan al desconocimiento de los choferes y hacen que muchas veces se confundan siendo sancionados y suspendidos de sus licencias afectando su rutina diaria y bienestar psicológico haciendo que sus usuarios sean los perjudicados.

En la investigación que realiza Miranda (2016) titulada “Estrés laboral en conductores de empresas de transporte público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad, 2016”, tuvo como objetivo principal identificar el nivel de estrés en el trabajo en los conductores, donde concluye que el 42,3% de los conductores obtuvieron un nivel moderado de estrés laboral y el 39,7% obtuvo niveles alto de estrés laboral en donde se afirmó que los conductores presentan actitudes siniestras durante su trabajo, así mismo también se encontró que no existe diferencia significativa en niveles de estrés laboral en cuanto a la edad, el grado de instrucción, estado civil y tiempo de labor. Podemos encontrar bastante similitud en cuanto a nuestra investigación ya que nuestros resultados nos indican que los conductores de empresas de transporte público urbano en gran número presentan niveles bajos en bienestar



psicológico, así mismo se determina que no existe asociación estadísticamente significativa entre los factores asociados al bienestar psicológico.

5.4 Implicancias del estudio

Podemos determinar que si bien, existe relación y esta no es estadísticamente significativa; se necesita hacer más investigaciones en este ámbito y que este estudio motive a que las empresas puedan hacer procesos de selección de choferes y que una de las variables que deberían priorizar que sea BP y poder establecer mecanismos de control para poder determinar cómo va el nivel del BP mediante talleres en cada empresa de transporte ya que es un ámbito de riesgo, no solo para el conductor sino que también para los usuarios y para toda la población en general.



Conclusiones

Primera.- Se determina que no existe relación estadísticamente significativa entre número de hijos, edad, número de papeletas, estado civil y nivel educativo con el bienestar psicológico en los conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad de Cusco.

Segunda.- La mayoría de evaluados se encuentran dentro de la categoría bajo en relación al nivel de bienestar psicológico, entendiéndose que gran número de conductores aún necesita desarrollar sus valores positivos y su crecimiento personal.

Tercera.- En la dimensión auto aceptación del bienestar psicológico de los conductores se encontró que están agrupados mayormente en el nivel bajo. Esto refiere que la mayoría de conductores no reconoce las acciones positivas que realiza.

Cuarta.- Se identificó que en la dimensión relaciones positivas del bienestar psicológico de los conductores se encontró un número favorable con niveles medios. Esto quiere decir que aún mantiene sólidamente sus relaciones amicales.

Quinta.- En la dimensión autonomía del bienestar psicológico de los conductores se encontró niveles bajos en su mayoría. Esto refiere que aun necesitan mejorar su capacidad de enfrentar diferentes condiciones sociales,

Sexta.- Se identificó que en la dimensión dominio de entorno del bienestar psicológico de los conductores se encontró niveles bajos en su mayoría. Esto refiere que no están en la capacidad de tomar decisiones positivas.

Séptima.- Se identificó que en la dimensión propósito en la vida del bienestar psicológico de los conductores se encontró niveles bajos en su mayoría. Esto quiere decir que la mayoría de conductores aun no encuentra el sentido de su vida en relación a sus objetivos personales.



Octava.- Se identificó en la dimensión crecimiento personal del bienestar psicológico de los conductores se encontró niveles bajos en su mayoría. Esto quiere decir que la mayoría de conductores todavía no desarrolla el logro de su madurez mediante el desarrollo de su propio potencial.



Sugerencias

- Primera, las empresas de transporte deberían implementar estrategias y talleres de sensibilización con el usuario para seguidamente informar a las autoridades locales y poder mejorar su estilo de vida de cada conductor y poder incrementar sus niveles bajos a niveles medios en el bienestar psicológico.
- Segundo, se debería tomar constantemente pruebas acerca de su bienestar psicológico a cada conductor que solicite la revalidación de su brevete y/o licencia de conducir, el MTC así como las empresas de transporte también deberían estar involucradas en este tipo de evaluaciones.
- Tercera, debería existir un convenio entre el MTC y las empresas que presentan el servicio de manera que el ministerio se ocupe en evaluar el bienestar psicológico y no del brevete y que las empresas hagan su respectivo seguimiento aquellos conductores con niveles medios en su bienestar psicológico para que de esta manera exista un seguimiento y evitar que lleguen a niveles bajos.
- Cuarta, para futuras investigaciones se debería considerar otras variables de estudio como estilos de vida, creencias religiosas o hábitos, ya que estos factores sí podrían estar relacionadas al bienestar psicológico.

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- Alzina, R. (2008) *Educación para la ciudadanía y convivencia*. Primera edición. Madrid España. Galinova.
- Berrones L. (2016) *Ergonomía y condiciones laborales de los choferes de microbús de la Ciudad de México*. México
- Castro, A. (2002). Investigaciones argentinas sobre el bienestar psicológico. En Casullo: Cuadernos de evaluación psicológica. *Evaluación del bienestar psicológico en Iberoamérica*. Buenos Aires: Paidós.
- Castro, A. (2010). *El estudio del bienestar psicológico*. En Castro, A. (comp) *Fundamentos de psicología positiva* (pp. 43-68). Buenos Aires: Paidós.
- Chávez, S. (2008). *Bienestar Psicológico en Practicantes de Yoga*. (Tesis de Licenciatura en Psicología). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.
- Coyoy G. (2014) *Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la Cabecera departamental de Quetzaltenango*. México
- De Lourdes, F. (2007) *Literatura Hispanoamericana*. Primera edición. México. Limusa. Editorial
- Decreto Supremo D.S. 017. (2009). *Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)* recuperado de <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/05/DS-007-2016-MTC-modif-M-S.pdf>
- Díaz, J. & Sánchez, M. (2002) *Relaciones entre estilos de personalidad y satisfacción autopercebida en diferentes áreas vitales*. Buenos Aires: Psicothema
- Eid, M. (2008). *The science of subjective well-being*. New York: Guilford Press.
- Gamarra B. y Delgado J. (2014) *Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2014*. Cusco, Peru.



- García-Viniegras, V. & González, I. (2000). La categoría Bienestar Psicológico. Su relación con otras categorías sociales. *Revista Cubana de Medicina General Integral*. 16 (6), 586-592.
- Gakenheimer, R. (1998) *Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo*. Chile.
- Hengler, J. (2009). Análisis Existencial y Logoterapia: Bases Teóricas para la Práctica Clínica. *Psiquiatría y Salud Mental*, XXVI (3-4), 200-209.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill Educación.
- Huamantuma L. (2017) *Bienestar psicológico y calidad de vida familiar en padres de niños con autismo de los cebs de la ciudad de Arequipa*. Perú
- Layard, R. (2005) *La felicidad: lecciones de una nueva ciencia*. Primera edición. Colombia. Dartagna.
- Liberalesso, A. (2001) *Bienestar Subjetivo en la Vida Adulta y en la Vejez: Rumbo a una Psicología Positiva en América Latina*. Universidad Estatal de Campiñas
- Mannucci J. y Sarabia V. (2017) *Frecuencia y factores asociados al síndrome de burnout en choferes de transporte público en Lima, Perú*.
- Marías, J. (2008). *La felicidad humana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Márquez, S. y Vallejo, N. (2009) *Actividad física y salud*. Primera edición. Madrid. España. Díaz de Santos. Editorial VÍbora.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009). *Decreto supremo D.S. 017*. Perú.
- Miranda (2016) *Estrés laboral en conductores de Empresas de Transporte Público de la ciudad de Cusco con alta siniestralidad, 2016*. Perú
- Morales, A. (2011). *Bienestar psicológico en mujeres y hombres Profesionales solteros entre 30 y 40 años*. Tesis inédita, Universidad Rafael Landívar. Guatemala.



Municipalidad Provincial del Cusco (2012). *Ordenanza Municipal 033*. Cusco – Perú.

Muñoz, A. (2007) *Iniciación a la arquitectura*. Primera edición. España. Díaz de Santos.

Organización Mundial de la Salud (OMS 2014) Recuperado en: <http://www.who.int/es/>.

Organización Mundial de Salud. (Diciembre de 2013). OMS. Obtenido de <http://www.who.int/es/>

Organización Mundial de Salud. (20 de Abril de 2017). OMS. Obtenido de <http://www.who.int/campaigns/world-health-day/2017/es/>

Pérez M. (2017) *Adaptación de la escala de Bienestar Psicológico de Ryff en trabajadores de empresas industriales del Distrito de Los Olivos*. Lima

Ponce C. (2015) *Dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima Metropolitana*. Perú

Poole E. (2017) *Rectificando las fallas del mercado: los intentos de reorganización del transporte público en Lima Metropolitana durante la gestión municipal de Susana Villaran*. Peru

Ramírez (2010) *Calidad de los servicios de transporte público urbano de la ruta 104 “El Dorado” en la ciudad del Cusco 2010*. Perú

Real Academia Española (2001). *Diccionario de la lengua española*. Madrid: Mateo Cromo. Artes Gráficas.

Rogers, C. (1958). *On Becoming a Person: A Therapist's View of Psychotherapy*. Houghton Mifflin Company, Boston, Massachusetts, Estados Unidos.

Rojas G. (2017) *La coordinación en el proceso de implementación de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana: el caso del Corredor Azul*. Lima: Perú.



- Ruiz L. (2016) *Nivel de agresión en los conductores de transporte público, de una línea de combis del distrito de Chiclayo, agosto, 2016*. Perú
- Ryff, C., & Singer, B. (1998). *The contours of positive health*. New York: Psychological Inquiry.
- Ryff, C. & Singer, B. (2006). *Journal of Know Thyself and Become What You Are: A Eudaimonic Approach to Psychological Well-Being*. *Happiness Studies*, 9(1), 13-39.
- Ryff C. (1989) *Happiness is Everything or is it? Exploretion on the Meaning of Psychological Well – Being*. New York: Journal of Personality and Social Psycology.
- Ryff C. & Singer B. (2008) *Know thyself and become what you are: A eudaimónica approach to psychological well - being*. Journal of Happness studies.
- Veenhoven, R. (2013) *Ranking de felicidad en México*. Recuperado en: <http://www.rankingfelicidadmexico.org/expertos-ruut-veenhoven.php>. Consultado: (15 de mayo de 2014; 15:00 horas)
- Velásquez, G. (2008) *Fundamentos de alimentación saludable*. Primera edición. Colombia. Universidad de Antioquia.
- Vielma J. y Alonso L. (2010) *El estudio del bienestar psicológico subjetivo. Una breve revisión teórica*. Educere.



Apéndices

**Análisis estadístico complementario:**

Con respecto a los factores y la relación con el nivel de bienestar psicológico se concluye lo siguiente:

- En el factor número de hijos se encontró que no existe relación significativa ($valor-p = 0,225; p > 0.05$) con el bienestar psicológico, esto quiere decir que el bienestar psicológico es netamente individual a la persona y que puede ser afectado por otros factores.
- En el factor de edad se encontró que no existe relación significativa ($valor-p = 0,301; p > 0.05$) con el bienestar psicológico, considerando que probablemente sean otros los factores que intervengan en el bienestar psicológico.
- En el factor de número de papeletas se encontró que no existe relación significativa ($valor-p = 0,235; p > 0.05$) con el bienestar psicológico, considerando que probablemente sean otros los factores que intervengan en el bienestar psicológico.
- En el factor de estado civil se encontró que no existe relación significativa ($valor-p = 0,705; p > 0.05$) con el bienestar psicológico, probablemente sean otros los factores que puedan intervenir en el bienestar psicológico.
- En el factor de nivel educativo se encontró que no existe relación significativa ($valor-p = 0,161; p > 0.05$) con el bienestar psicológico, probablemente por factores o conductas que influyan en su estilo de vida.



Apéndice A: Matriz de Consistencia

Título: FACTORES ASOCIADOS AL BIENESTAR PSICOLÓGICO EN CONDUCTORES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO, 2018

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLE	DIMENSIONES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA GENERAL ¿Cuál es el nivel de relación entre los factores del bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>PROBLEMA ESPECIFICO</p> <p>¿Cuál es el nivel de bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de auto aceptación en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de relaciones positivas en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de autonomía en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de dominio del entorno en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de propósito en la vida en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>¿Cuál es el nivel de crecimiento personal en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL Determinar el nivel de relación entre los factores del bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>OBJETIVOS ESPECIFICOS</p> <p>¿Cuál es el nivel de bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018?</p> <p>Describir el nivel de auto aceptación en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>Identificar el nivel de relaciones positivas en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>Describir el nivel de autonomía en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>Identificar el nivel de dominio del entorno en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>Identificar el nivel de propósito en la vida en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>Describir el nivel de crecimiento personal en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p>	<p>Bienestar Psicológico</p>	<p>Auto aceptación</p> <p>Relaciones positivas</p> <p>Autonomía</p> <p>Dominio del entorno</p> <p>Propósito en la vida</p> <p>Crecimiento personal</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN No Experimental</p> <p>Diseño de investigación</p> <p>M $\begin{cases} O_1 \\ r \\ O_2 \end{cases}$</p> <p>Dónde: M: Conductores de empresas de transporte público urbano, Cusco 2018 O₁: Bienestar psicológico O₂: Factores asociados al bienestar psicológico</p> <p>ALCANCE DE INVESTIGACIÓN Descriptivo correlacional</p> <p>POBLACIÓN 1025 Conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018</p> <p>MUESTRA n = 280</p> <p>INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS Escala de Bienestar Psicológico de Ryff</p> <p>INSTRUMENTOS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS SPSS 24 estadístico Excel office</p>

**Apéndice B****Factores asociados****Estado civil**

Soltero	Conviviente	Divorciado	Viudo
----------------	--------------------	-------------------	--------------

Nivel educativo

Primaria	Secundaria	Técnico	Superior
-----------------	-------------------	----------------	-----------------

Edad

18 – 22	23 – 28	29 – 34	35 - 40	40 a mas
----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------

Número de papeletas

1 – 6	7 – 10	11 – 15	16 - 20	21 a mas
--------------	---------------	----------------	----------------	-----------------

Número de hijos

0	1	2	3 a mas
----------	----------	----------	----------------

Apéndice C

ESCALA BP DE BIENESTAR PSICOLÓGICO DE RYFF

EDAD:

SEXO: FEMENINO () MASCULINO ()

A continuación se presenta algunos enunciados sobre el modo como usted se comporta, siente y actúa. No existe respuesta correcta o incorrecta. Responda con sinceridad. Su respuesta puede determinarlo marcando una equis (x).

Ítems	Totalmente de acuerdo	Poco de acuerdo	Moderadamente de acuerdo	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Totalmente de acuerdo
1. Cuando repaso la historia de mi vida estoy contento con cómo han resultado las cosas						
2. Siento que mis amistades me aportan muchas cosas						
3. No tengo miedo de expresar mis opiniones, incluso cuando son opuestas a las opiniones de la mayoría de la gente						
4. En general, con el tiempo siento que sigo aprendiendo más sobre mí mismo						
5. Tengo confianza en mis opiniones incluso si son contrarias al consenso general						
6. Si me sintiera infeliz con mi situación de vida daría los pasos más eficaces para cambiarla						
7. Reconozco que tengo defectos						
8. Reconozco que tengo virtudes						
9. Disfruto haciendo planes para el futuro y trabajar para hacerlos realidad						
10. Sostengo mis decisiones hasta el final						
11. En general, me siento seguro y positivo conmigo mismo						
12. Soy una persona activa al realizar los proyectos que propuse para mí mismo						
13. Puedo confiar en mis amigos						
14. Cuando cumplo una meta, me planteo otra						
15. Mis relaciones amicales son duraderas						
16. Si tuviera la oportunidad, hay muchas cosas de mí mismo que cambiaría						
17. Comprendo con facilidad como la gente se siente						



Ítems	Totalmente de acuerdo	Poco de acuerdo	Moderadamente de acuerdo	Muy de acuerdo	Bastante de acuerdo	Totalmente de acuerdo
18. Me adapto con facilidad a circunstancias nuevas o difíciles						
19. Mis objetivos en la vida han sido más una fuente de satisfacción que de frustración para mí						
20. Tengo objetivos planteados a corto y largo plazo.						
21. Tengo la sensación de que con el tiempo me he desarrollado mucho como persona						
22. En general, me siento orgulloso de quién soy y la vida que llevo						
23. Me juzgo por lo que yo creo que es importante, no por los valores que otros tienen						
24. Me siento bien cuando pienso en lo que he hecho en el pasado y lo que espero hacer en el futuro						
25. Tengo la capacidad de construir mi propio destino						
26. Pienso que es importante tener nuevas experiencias que desafíen lo que uno piensa sobre sí mismo y sobre el mundo						
27. Mis amigos pueden confiar en mí						
28. En general, siento que soy responsable de la situación en la que vivo						
29. Tomo acciones ante las metas que me planteo						
30. Me gusta la mayor parte de los aspectos de mi personalidad						
31. Tengo clara la dirección y el objetivo de mi vida						
32. Soy bastante bueno manejando muchas de mis responsabilidades en la vida diaria						
33. Para mí, la vida ha sido un proceso continuo de estudio, cambio y crecimiento						
34. Es importante tener amigos						
35. He sido capaz de construir un hogar y un modo de vida a mi gusto						



Apéndice D

Consentimiento informado

Estamos realizando un estudio titulado **Factores asociados al bienestar psicológico en conductores de empresas de transportes público urbano de la ciudad Cusco, 2018**, con la finalidad de conocer el **Bienestar psicológico** lo cual permitirá tener una comprensión más amplia acerca de este tan importante tema, por tal razón solicitamos su participación respondiendo a los instrumentos (encuestas y entrevistas).

Los datos que se brinden son totalmente confidenciales, seguros con fines exclusivos de investigación

Yo..... (Nombre o seudónimo si ve por conveniente) he sido informado sobre el cuestionario de Bienestar Psicológico He realizado las preguntas que consideré oportunas, todas las cuales han sido absueltas y con repuestas que considero suficientes y aceptables, teniendo en cuenta que todos los datos que se obtengan de mi persona son totalmente confidenciales.
Por lo tanto, en forma consiente y voluntaria doy mi consentimiento para que se me realice

He leído la hoja de información que se me ha entregado

He podido hacer preguntas sobre el estudio

He recibido suficiente información sobre el estudio

Comprendo que mi participación es voluntaria

Comprendo que puedo retirarme del estudio:

1. Cuando quiera
2. Sin tener que dar explicaciones
3. Sin que esto repercuta en mis labores

Conductor