



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



**Afrontamiento al Estrés e Impulsividad en Conductores de  
Transporte Público Urbano de la Ciudad del Cusco 2020**

**Tesis presentada por:**

**Bach. Kayleen Año Chuima  
Bach. Esthefani Lissette Quispe  
Condori**

**Para optar el título profesional de  
psicólogas**

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

**Cusco – 2021**



## AGRADECIMIENTOS

*A la Universidad Andina del Cusco por los años de formación y ser parte de esta prestigiosa casa de estudios.*

*A la plana docente de la Escuela Profesional de Psicología, por todos los años de enseñanza impartida, para nuestra formación profesional.*

*A nuestro asesor Dr. Gareth del Castillo Estrada, por su tiempo, enseñanza, orientación, durante la investigación efectuada.*

*A todos nuestros amigos quienes nos apoyaron y motivaron en el proceso de la investigación.*

*Esthefani Lissette Quispe Condori*

*Kayleen Año Chuima*



## DEDICATORIA

*A Dios, por guiarme, bendecirme y haberme permitido llegar hasta este momento tan importante de mi formación profesional.*

*En memoria a mi abuelita*

*Florentina, quien fue el pilar fundamental en mi vida, que con su ejemplo de lucha y perseverancia, me enseñó a nunca darme por vencida y por su amor incondicional, una de mis mayores fortalezas desde que empecé esta travesía.*

*A mis padres, Efraín y Julia por brindarme su apoyo incondicional, su paciencia, sus consejos y palabras de aliento*

*A mi hermana Yanet, por su amor y apoyo en cada etapa de mi vida, quien me inspira para ser exitosa en mi formación profesional.*

***Esthefani Lissette Quispe Condori***



***A Dios:***

*Por su infinita bondad, por guiarme por el buen camino, ser mi soporte en los tiempos de prueba, darme las fuerzas para seguir adelante sin desfallecer en el intento y hacer realidad cada sueño y logro que tengo en la vida.*

***A mis padres:***

*Javier y Ritta quienes, con su apoyo incondicional, amor, paciencia y sacrificio de todos estos años, me permitieron cumplir un sueño más, gracias por confiar en mi aún en la distancia. Y por anhelar siempre lo mejor para mi vida, por sus consejos y palabras motivadoras que guiaron mi vida.*

***A mis hermanos:***

*Por estar siempre presente, acompañándome y por el apoyo moral que me brindaron a lo largo de esta etapa.*

***A mi novio:***

*Anthony, a quien amo mucho, gracias por todos estos años de compañía y amistad incondicional. Por brindarme tu amor y apoyo constante, aún en los tiempos de prueba. Apoyándome y motivándome a ser mejor cada día.*

***Kayleen Año Chuima***



## RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo, determinar la relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, el enfoque de la investigación es cuantitativa, de alcance descriptivo correlacional de tipo no experimental, se utilizó una muestra de 269 conductores de empresas de transporte público urbano Cusco 2020, para la recolección de los datos se utilizó el cuestionario de Afrontamiento del Estrés – CAE y la escala de Impulsividad de Barrat Version 11 (BIS 11), en cuanto al análisis de resultados, se utilizó el paquete estadístico SSPS24. Dentro de los resultados se encontró correlaciones significativas entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento: auto focalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social.

**Palabra clave:** Afrontamiento al estrés, impulsividad, conductores de transporte público urbano.

## ABSTRACT

The objective of this research is to determine the relationship between the styles of coping with stress and the level of impulsivity in drivers of urban public transport in the city of Cusco 2020, the focus of the research is quantitative, with a descriptive correlational scope of type experimental, a sample of 269 drivers of urban public transport companies Cusco 2020 was used, for the data collection the questionnaire of Coping with Stress - CAE and the Impulsivity scale of Barrat Version 11 (BIS 11) was used, as When analyzing the results, the statistical package SSPS24 was used. Among the results, significant correlations were found between the level of impulsivity and the coping styles: negative self-focus, open emotional expression, positive reassessment and search for social support.

**Key-word:** Coping with stress, impulsivity, urban public transport drivers.



## Índice

|   | Pág.       |
|---|------------|
| <b>Agradecimientos</b>                              | <b>ii</b>  |
| <b>Dedicatorias</b>                                 | <b>iii</b> |
| <b>Resumen</b>                                      | <b>v</b>   |
| <b>Capítulo 1: Introducción</b>                     | <b>1</b>   |
| 1.1 Planteamiento del problema                      | 1          |
| 1.2 Formulación del problema                        | 6          |
| 1.2.1 Problema general                              | 6          |
| 1.2.2 Problemas específicos                         | 6          |
| 1.3 Justificación                                   | 7          |
| 1.3.1 Conveniencia                                  | 7          |
| 1.3.2 Relevancia social                             | 7          |
| 1.3.3 Implicancias prácticas                        | 7          |
| 1.3.4 Valor teórico                                 | 8          |
| 1.3.5 Utilidad metodológica                         | 8          |
| 1.4 Objetivos de la investigación                   | 8          |
| 1.4.1 Objetivo general                              | 8          |
| 1.4.2 Objetivos específicos                         | 8          |
| 1.5 Delimitación del estudio                        | 9          |
| 1.5.1 Delimitación espacial                         | 9          |
| 1.5.2 Delimitación temporal                         | 9          |
| 1.6 Aspectos éticos                                 | 9          |
| <b>Capítulo 2: Marco Teórico</b>                    | <b>10</b>  |
| 2.1 Antecedentes del estudio                        | 10         |
| 2.1.1 Antecedentes internacionales                  | 10         |
| 2.1.2 Antecedentes nacionales.                      | 11         |
| 2.1.3 Antecedentes locales                          | 13         |
| 2.2 Bases teóricas                                  | 14         |
| 2.3 Variable  | 27         |
| 2.4 Hipótesis                                       | 27         |
| 2.5 Operacionalización de la variable               | 28         |
| 2.6 Definición de términos básicos                  | 30         |
| <b>Capítulo 3: Método</b>                           | <b>31</b>  |
| 3.1 Enfoque   | 31         |
| 3.1 Alcance del Estudio                             | 31         |
| 3.2 Diseño de investigación                         | 31         |
| 3.3 Población                                       | 32         |
| 3.4 Muestra   | 34         |
| 3.5 Instrumento de recolección de datos             | 36         |
| 3.6 Plan de análisis de datos                       | 37         |
| <b>Capítulo 4: Resultados de la Investigación</b>   | <b>39</b>  |
| 4.1 Resultados respecto a los objetivos específicos | 39         |



|  |   |           |
|--|---|-----------|
| 4.2  | Resultados respecto al objetivo general                     | 49        |
| <b>Capítulo 5: Discusión</b>                           |   | <b>51</b> |
| 5.1  | Descripción de los hallazgos más relevantes y significativo | 51        |
| 5.2  | Limitaciones del estudio                                    | 54        |
| 5.3  | Comparación crítica con la literatura existente             | 55        |
| 5.4  | Implicancias prácticas                                      | 60        |
| <b>Conclusiones</b>                                    |   | <b>61</b> |
| <b>Recomendaciones</b>                                 |   | <b>63</b> |
| <b>Referencias Bibliográficas</b>                      |   | <b>64</b> |
| <b>Apéndices</b>                                       |   | <b>69</b> |
| <b>Apéndice A: Instrumento de recolección de datos</b> |   | <b>70</b> |
| <b>Apéndice B: Consentimiento informado</b>            |   | <b>74</b> |
| <b>Apéndice C: Matriz de consistencia</b>              |   | <b>75</b> |
| <b>Apéndice D: Pruebas de Kolmogorov Smirnov</b>       |   | <b>77</b> |
| <b>Apéndice E: Evaluación del Chi cuadrado</b>         |   | <b>78</b> |



## Índice de Tablas

|   |    |
|---|----|
| <b>Tabla 1</b> Operacionalización de variables  | 28 |
| <b>Tabla 2</b> Datos sociodemográficos  | 29 |
| <b>Tabla 3</b> Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020  | 32 |
| <b>Tabla 4</b> Muestra de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020  | 35 |
| <b>Tabla 5</b> Presentación de los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020                             | 39 |
| <b>Tabla 6</b> Niveles de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020  | 41 |
| <b>Tabla 7</b> dimensiones de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020   | 42 |
| <b>Tabla 8</b> Estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020   | 43 |
| <b>Tabla 9</b> Nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco 2020, según empresa de transporte                                  | 46 |
| <b>Tabla 10</b> Estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco 2020, según edad.                                | 47 |
| <b>Tabla 11</b> Nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco 2020, según permanencia en el puesto                              | 48 |
| <b>Tabla 12</b> Relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, 2020. | 49 |





### Relación de figuras

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 1</b> Ley de Jerkes – Dodson, Acosta (2011)                             | 15 |
| <b>Figura 2</b> Fases de evolución de la corrección del distrés (Gutiérrez, 2005) | 21 |



## Capítulo 1

### Introducción

#### 1.1 Planteamiento del problema

En la actualidad el servicio de transporte urbano se ha hecho una herramienta, muy necesaria y básica para el desarrollo de las actividades del ser humano, esto a causa del crecimiento territorial y demográfico que presentan las ciudades. En el Perú, las ciudades se encuentran en constante crecimiento ya sea a un nivel geográfico o demográfico, esto debido a las actividades socioeconómicas, pero que a su vez carecen de un sistema de transporte adecuado que facilite el desplazamiento de las personas y bienes (Consortio de investigación Económica y Social, 2016).

El transporte público urbano tuvo un giro a partir del año 1991, bajo el Decreto Legislativo 651, que manifiesta que toda persona natural o jurídica puede brindar dichos servicios, esto con el fin de cubrir la demanda de la población en ese momento (Rojas 2017).

Actualmente en la Ciudad del Cusco rige el Decreto Supremo 017 – 2009, el cual mediante la ordenanza de la Municipalidad Provincial del Cusco 033 -2012 - Gerencia de Transito Viabilidad y Transporte, refiere que la ciudad de Cusco cuenta con 36 empresas de transporte las cuales cubren diferentes rutas, que van prestando sus servicios, abarcan sus servicios entre los distritos de San Jerónimo y el Distrito de Santiago, además existen otras empresas de servicio que son consideradas transporte público interurbano, que unen Cusco



con los distritos de Poroy y Saylla. Estas unidades son conducidas por los dueños o por personas contratadas, según referencia de los conductores trabajan alrededor de 17 horas establecidas, pero en algunos casos de 18 a 19 horas al día, entre las 5:00 am hasta las 22:00 pm, además que los conductores están sujetos a sufrir castigos que incrementan el número de horas y vueltas en la ruta, estos son administradas por medio de las normas establecidas de cada empresa de transporte público urbano, siendo el costo del pasaje entre s/ 0.80, s/ 0.50, s/ 0.30, es necesario señalar que los días domingo o feriados los costos de los pasajes tienen una tarifa diferenciada. Estas unidades de transporte público deben cumplir el horario que se les designó, siendo el transporte público urbano una herramienta básica que está al servicio de la ciudadanía cusqueña.

Las edades en las que los conductores fluctúan son entre los 20 y 60 años de edad aproximadamente, cuentan con diferentes niveles educativos los cuales van desde el nivel primario, secundario y técnico, así también con diferentes números de papeletas y tiempo de trabajo, las unidades de transporte público en la actualidad, no sólo son conducidas por varones sino también por mujeres en una cantidad mínima, los cuales deben contar con brevete II - A y II – B esto regido por el Decreto Supremo 020 – 2019 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual les permite manejar dichas unidades y contar con una licencia emitida por la Municipalidad Provincial del Cusco.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) en el 2004, señala que el estrés es una reacción que la persona tiene cuando las exigencias laborales y personales exceden sus capacidades o conocimientos esto siendo excedente al manejo de los mismos.

Así también la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el 2016, señala que el estrés es un conjunto de respuestas de tipo físico y emocional que hace referencia a un



daño que es causado por un desequilibrio a partir de exigencias, que sobrepasan las capacidades de un individuo.

Por su parte la OIT (2016) señala que el estrés está relacionado con el trabajo, ya sea por la organización del trabajo, las relaciones laborales que presenta o el diseño del trabajo, es por ello que cuando estos factores exceden las capacidades del individuo ya sean en recursos, conocimientos o habilidades, llegan a producir estrés laboral. Siendo este factor uno de los desencadenantes de muchas enfermedades de tipo psicológico, somático, entre otros, que en muchos casos llevan a generar problemas en su centro de labor ya sean con ellos mismo o con sus compañeros, llegando muchas veces a dejar el trabajo. (Folkman, Lazarus, Gruen & De Longis, 1986). Cassaretto et.al. (2003) consideran que los malestares psicológicos son producto del estrés, esto refiere que las demandas impuestas por una situación son valoradas y percibidas como amenazantes, son excedentes a las estrategias y capacidades para afrontarlas.

Sin embargo, existen mecanismos que permiten a las personas controlar los niveles de estrés los cuales deberían ser considerados. Según Pineda (2012) el afrontamiento es considerado un esfuerzo cognitivo y conductual que las personas utilizan para manejar demandas que pueden ser internas o externas ante situaciones estresantes. Estas siendo consideradas herramientas que permiten al individuo poder manejar su estrés y evitar otro tipo de problemas. El afrontamiento viene a ser un conjunto de respuestas y herramientas que presenta la persona y utiliza ante situaciones de amenaza, pérdida o daño. (Carver y Conner – Smith, 2010)

Se observa que los niveles de estrés no son controlados, generando la posibilidad que se desarrollen diferentes tipos de reacciones fisiológicas: irritabilidad, tensión, maltrato a los



usuarios, estos vinculados a comportamientos mal adaptativos como la impulsividad, debido a que el estrés en muchas ocasiones sobrepasa las capacidades de control del individuo.

La impulsividad es una predisposición a ejecutar conductas de manera automática, rápida y no reflexiva ante estímulos que pueden ser internos o externos, esto generando consecuencias negativas hacia el propio individuo o hacia otras personas (Moeller, Barratt, Dougherty, Schmitz, & Swann, 2001).

La impulsividad está relacionada a conductas desadaptativas y diferentes trastornos psicológicos ya sean conductas agresivas, o trastornos de control de impulsos, trastorno límite de la personalidad o el trastorno antisocial (Barratt, 1994; Hart & Dempster, 1997; McMurrin, Blair & Egan, 2002; Strauss & Mouradian, 1998). En conclusión, la impulsividad es aquella conducta en la cual el individuo es incapaz de tener reflexión de conductas que a su vez son inadaptativas.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019), señala que se registraron 15520 accidentes de tránsito, este incrementándose el 13% frente al periodo anterior, ubicando a la Región del Cusco en el cuarto lugar dentro de las regiones que presentan mayor índice de accidentes de tránsito con 4010, siendo superior frente a la tasa de homicidios que se presenta en nuestro territorio.

Según la División Policial Orden y Seguridad de la Región Policial Cusco- DIVOPUS - CUSCO (2019), se registraron denuncias de accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, tipo caída de pasajeros con un porcentaje del 15%; accidentes de choque por alcance con un 4% y accidentes de tránsito tipo choque por raspada con 1%. En cuanto a otros tipos de accidentes de tránsito, los porcentajes son mínimos.



Dentro de ello Miranda (2016) señala que 42.3 % de conductores de las empresas de transporte público urbano presentan un nivel moderado de estrés laboral, seguido por un nivel alto de estrés laboral que representa el 39.7% por lo que afirma que los conductores presentan comportamientos siniestros durante su trabajo, también señala que no existe una diferencia significativa, en relación al estrés laboral con su edad, grado de instrucción, tiempo en el que labora y su estado civil. Así mismo señala que el estrés laboral se presenta en diferentes niveles según cada empresa de transporte.

Los conductores de las rutas urbanas están en constante estrés, presentando irritabilidad, pérdida de control, distorsiones de la percepción y sobre activación nerviosa, esto debido a que su trabajo se basa en cumplir el tiempo que demanda su ruta; así también, las metas que deben de lograr en cuanto a generar ingresos económicos diarios, en muchos casos entran en competencia con otros conductores de empresas que también cubren su ruta, esto con el fin de recoger la mayor cantidad de pasajeros. Por otro lado, la constante bulla y el tráfico vehicular que se dan en las vías, provoca que los conductores presenten estrés en su trabajo. Por ello los conductores hacen uso de diferentes estrategias de afrontamiento, con el fin de poder reducir sus niveles de estrés, los cuales no son necesariamente son herramientas adecuadas para reducir sus niveles de estrés, esto en muchos casos incrementando sus niveles de estrés, llegando a presentar conductas impulsivas que las dirigen hacia los usuarios del servicio que brinda, transeúntes y sus semejantes; como discutir con los usuarios; dejándolos fuera de los paraderos correspondientes; llegando a arrastrar a los pasajeros; excediéndose en el uso de la velocidad y haciendo uso del claxon de manera inoportuna. Ocasionando así, accidentes de tránsito y muchas veces llegando a perder vidas por comportamientos imprudentes. Lo que conlleva a los conductores a recibir papeletas y



diferentes sanciones; finalmente afectando a los usuarios, quienes constantemente presentan quejas y generando una mala percepción del transporte público.

Es importante señalar que la salud mental está relacionada con el trabajo, si bien en este contexto laboral es un problema que siempre se encuentra y que va en aumento por la sobre demanda del parque automotor, éste a su vez viene generando mayor tráfico en la ciudad, por lo que aún no se generan políticas que puedan permitir soluciones; es importante señalar la prevención de estos problemas a partir del bienestar psicológico de los conductores; esto referido a la disminución del estrés y el control de impulsos mediante propuestas en cuanto a técnicas y programas, que puedan reducirlas para lograr un mejor control, esto en beneficio de ellos mismos y de los usuarios quienes presentarían mejor satisfacción. Así como también la reducción de papeletas, sanciones y accidentes de tránsito.

### **1.3 Formulación del problema**

#### **1.3.1 Problema general**

¿Cuál es la relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020?

#### **1.3.2 Problemas específicos**

- a) Cómo se presentan los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020
- b) ¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020?
- c) ¿Cuáles son los niveles de las dimensiones de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020?
- d) ¿Cuáles son los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte?



- e) ¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte?
- f) ¿Cuáles son los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según edad?
- g) ¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según permanencia en el puesto?

### **1.3 Justificación**

#### **1.3.1 Conveniencia**

Brinda información acerca de los estilos de afrontamiento al estrés e impulsividad en conductores de transporte público urbano, mediante la aplicación de los instrumentos de evaluación, con el fin de proponer y mejorar la salud mental de las personas que laboran en este rubro, beneficiando estos resultados a las empresas de transporte; para así lograr reducir el número de papeletas, mejorar el cuidado de los vehículos y dar mayor prestigio a la empresa de transporte.

#### **1.3.2 Relevancia social**

Beneficia a los conductores de las empresas de transporte público urbano y población usuaria de dichos servicios, esto mediante las evaluaciones y los datos obtenidos, dirigiéndolo a la toma de decisiones de las empresas de transporte, mediante la información que brinden los datos obtenidos de la investigación; con el fin de mejorar la salud mental de los conductores; brindando una mejor atención a los usuarios, peatones y a la familia de los conductores. Creando una cultura de buen servicio hacia los usuarios.

#### **1.3.3 Implicancias prácticas**

Los datos obtenidos de la investigación, permiten crear propuestas de parte de los socios de las empresas de transporte, esto mediante estrategias que mejoren la salud mental





de los conductores; a través de capacitaciones, programas y resoluciones laborales que puedan mejorar la calidad del ambiente de trabajo de los conductores, para que así se pueda tener un mejor servicio en el transporte público urbano, también permitiendo revisar la normativa vigente en cuanto a las horas de trabajo de los conductores.

#### **1.3.4 Valor teórico**

Mediante la investigación se corrobora la vigencia de las teorías utilizadas, así también proponer mejorar dichos enfoques en cuanto a la población de estudio, esto en cuanto a la teoría de Barrat, Sandin y Chorot.

#### **1.3.5 Utilidad metodológica**

Mediante el estudio se actualiza los datos obtenidos en cuanto investigaciones referidas a la impulsividad y el afrontamiento del estrés, así también brindar información para la elaboración de nuevos tests específicos al sector poblacional, programas y talleres específicos a la población de estudio referidos a dichos temas, correlacionar con otras variables de estudio relacionadas con la población y desarrollar otros alcances de investigación ya sean investigaciones de tipo experimental.

### **1.4 Objetivos de la investigación**

#### **1.4.1 Objetivo general**

Determinar la relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020

#### **1.4.2 Objetivos específicos**

- a) Describir la presentación de los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020
- b) Describir los niveles de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020.



- c) Describir las dimensiones de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020.
- d) Describir los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte.
- e) Describir el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte.
- f) Describir los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según edad.
- g) Identificar el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según permanencia en el puesto.

## **1.5 Delimitación del estudio**

### **1.5.1 Delimitación espacial**

Se realizó en la Ciudad del Cusco, en terminales de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco.

### **1.5.2 Delimitación temporal**

Se desarrolló en los meses de junio 2019 con la recopilación bibliográfica, agosto del 2019 el planteamiento de problema, octubre 2019 con la construcción del marco teórico, diciembre 2019 la elección de la metodológica de la investigación, enero y febrero 2020 la aplicación de los instrumentos de medición y los meses septiembre 2020 el análisis de los datos y octubre 2020 el reporte final de los resultados.

## **1.6 Aspectos éticos**

La presente investigación respetó el código de ética enmarcado en la investigación, respetando la voluntad de los evaluados, la confidencialidad de los datos y la presentación



del consentimiento informado, donde se señalará y explicará los objetivos de la investigación  
(Apéndice B).



## Capítulo 2

### Marco Teórico

#### 2.1 Antecedentes del estudio

##### 2.1.1 Antecedentes Internacionales

Peña (2018) realizó la investigación titulada “La influencia de la impulsividad de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua, en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la licencia de conducir”. Tuvo como objetivo determinar la influencia de la impulsividad en los accidentes de tránsito y en la reducción de puntos en la licencia. El estudio es descriptivo - correlacional de corte transversal, con una muestra de 357 conductores de cooperativas de transporte privado y camionetas de transporte liviano. Concluye señalando que existe correlación positiva entre impulsividad y accidentes de tránsito, señalando que los accidentes de tipo “choque” son los más frecuentes, referente a la impulsividad y la reducción de puntos en la licencia, menciona una correlación negativa, señalando que la impulsividad no influye en cuanto a la reducción del puntaje de la licencia.

Jiménez, Peña y Sierra (2014), estudiantes de la Universidad Cooperativa de Colombia, quienes realizaron la investigación titulada: “Relación entre Estrategias de Afrontamiento y Estrés Laboral en Conductores de Servicio Público de la Ciudad de Bogotá y el Municipio de Chía”, este estudio tuvo como objetivo identificar la relación existente entre el Estrés Laboral y las Estrategias de Afrontamiento en Conductores de Servicio



Público que laboran en Bogotá y el Municipio de Chía. El diseño del estudio fue descriptivo - correlacional, por medio de un muestreo no probabilístico por conveniencia, realizado en una muestra de 45 conductores de género masculino en edades comprendidas entre los 21 y 59 años. En el cual utilizaron dos instrumentos; la Escala de Estrategias de Coping Modificada (EEC-M) y el Cuestionario para la Evaluación del Estrés. Concluye que se encuentra que las Estrategias de Afrontamiento búsqueda de apoyo social ( $\rho = .331$   $p < 0,05$ ) y solución de problemas ( $\rho = -.304$   $p < 0,05$ ) se relacionan significativamente con el estrés laboral de los conductores, además se encontró que las estrategias menos utilizadas por los conductores son autonomía con 55,6%, expresión de la dificultad con un 46,7%.

Coyoy, G. (2014) realizaron una investigación denominada “Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la cabecera departamental de Quetzaltenango”. Tuvo como objetivo describir el nivel de ansiedad y estrés en los conductores, de tipo descriptivo, no experimental, concluye que el 49% presenta en un nivel de ansiedad bajo, seguido por un 38% en un nivel medio, un 13% en un nivel alto de ansiedad, así también 54% con un nivel bajo de estrés, 40% con un nivel normal y finalmente un 6% con un nivel alto.

### **2.1.2 Antecedentes Nacionales**

Rojas (2018), realizó la tesis titulada: “Desgaste Ocupacional y Estrategias de Afrontamiento al Estrés en conductores de una compañía de taxi de Trujillo” la investigación tuvo como objetivo describir la relación entre Desgaste Ocupacional y Estrategias de Afrontamiento al Estrés en los conductores. El diseño del estudio fue descriptivo – correlacional, realizado en una muestra de 205 conductores, de edades de entre los 23 y 60 años, se utilizó la Escala de Desgaste Ocupacional (Burnout) – EDO y para evaluar Estrategias de Afrontamiento al Estrés se utilizó el Inventario de Respuestas de



Afrontamiento para Adultos – CRIA – A. Concluye señalando que el desgaste ocupacional, se presenta en un nivel medio y en sus dimensiones que se ubican con un 46.5% y 61.2%, así también en cuanto a las estrategias de afrontamiento se presentan en un nivel medio con porcentajes que se presentan entre un 43.5% y un 54.6%.

Valverde (2014) realizó la investigación titulada “Síndrome de Burnout y clima social laboral en el personal de una empresa de transportes y servicios múltiples de la Ciudad de Trujillo”. Tuvo como objetivo principal determinar la relación entre el Síndrome de Burnout y clima social laboral. El estudio fue de tipo descriptivo correlacional, no experimental, concluye que el 51% presenta agotamiento emocional, seguido por el 63% que presenta despersonalización y finalmente el 10.1% presenta realización personal, señala que las dimensiones autorrealización y estabilidad - cambio se presentan en nivel promedio, así también en el área de presión con un 34% y control con un 47.5%. Así también se encontró una correlación significativa entre el agotamiento emocional y la despersonalización con las dimensiones del WES y también relación con el factor de realización del Síndrome de Burnout esto en diferentes áreas del Clima Social Laboral sin contar áreas tales como presión, comodidad y control.

Pacora (2012), realizó la investigación titulada “Relación entre los Estresores y el Afrontamiento en el Transporte Público de Lima en grupo de Usuarios Laboralmente Activos”, tuvo como objetivo determinar la relación entre los estresores y el afrontamiento en el contexto del Transporte Público en la ciudad de Lima Metropolitana. Investigación de tipo descriptiva; correlacional, tuvo muestra conformada por 121 personas que trabajan en este entorno, dentro de ello 58 hombres y 63 mujeres fueron evaluados ubicados entre 18 y 65 años. Para lo cual se aplicó el Cuestionario sobre estresores, efectos y afrontamiento en el Transporte público. Concluye con los siguientes resultados los cuales fueron que en general



los estresores están relacionados con la congestión vehicular, señala que los niveles de estrés son altos, mientras que los estresores en relación al incumplimiento de las normas de tránsito se perciben de manera menos estresante, finalmente a nivel general, en caso del afrontamiento, se relaciona en cuanto al evitar o alejarse ante el estresor, mas no a confrontarlo.

### **2.1.3 Antecedentes locales**

Blanco (2017), realizó la investigación titulada “La educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco”, tuvo como objetivo principal describir la relación de la educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito, investigación el descriptivo correlacional, transversal, no experimental. Concluye señalando que existe relación significativa entre la educación vial y los factores que pueden originar accidentes de tránsito esto producidos por los conductores de transporte urbano.

Miranda (2016), realizó la tesis titulada: “Estrés Laboral en Conductores de Empresas de Transporte Público de la Ciudad de Cusco con Alta Siniestralidad, 2016”, la investigación tuvo como propósito identificar el nivel de Estrés Laboral en los Conductores de Empresas de Transporte Público de la Ciudad de Cusco con Alta Siniestralidad, 2016. El diseño del estudio fue de tipo no experimental, desarrollado en una muestra de 78 conductores miembros de la empresa de transporte Nueva Chaska y la empresa El Dorado. Para lo cual aplicó la escala de apreciación del estrés en la Conducción, de elaboración propia. Concluye señalando que el 42,3% de los conductores presentan nivel moderado de estrés laboral y el 39,7% presentan un nivel alto de estrés laboral por lo que afirma que los conductores presentan comportamientos siniestros, asimismo se encontró que no existe diferencia significativa en cuanto a los niveles de estrés laboral, edad, tiempo de trabajo, grado



académico y el estado civil, finalmente el nivel de estrés laboral difiere en cuanto a las empresas

## 2.2 Bases teóricas

### 2.2.1 Estrés

Según Cassaretto, M., Chau, C., Oblitas, H. y Valdez, N. (2003), definen el estrés como aquel estado producido por demandas excesivas que dañan el bienestar e integridad del individuo. Así mismo el estrés se presenta en la persona cuando este sobrepasa sus capacidades y recursos (Carver y Connor-Smith, 2010).

Hans Selye en Kalat (2004) define el estrés como una respuesta no específica del ser humano o de un organismo ante cualquier demanda. Se categoriza en dos tipos:

- **Eustrés:** (buen estrés) es considerado como un estrés necesario en la vida, por lo tanto la persona muestra una buena capacidad de adaptación consigo misma y con su medio, generando así una respuesta positiva como la felicidad, satisfacción y equilibrio.
- **Distrés:** (mal estrés) por otro lado este tipo de estrés es una respuesta negativa, que entra en contradicción consigo mismo, su ambiente y su propia capacidad de adaptación, mostrando conductas como frustración, estado de tensión y desequilibrio.

#### A. Ley de Jerkes - Dodson

Nos muestra de una forma gráfica el estrés utilizando la campana de variación. Donde explica que en la parte más alta, el eustrés y distrés son funcionales, pero el distrés se torna rápidamente disfuncional cuando la persona está expuesta a situaciones, donde pierde el control, entrando así en un estado de tensión, ansiedad y bloqueo.



Cuando el eustrés muestra una permanencia de excesiva duración, esta resulta peligroso para el organismo, por esa razón es necesario tener periodos intermedios de relajación. El tamaño de la curva difiere en cada persona, mostrando la capacidad y resistencia ante una situación estresante (citado por Acosta, 2011). Como se evidencia en la siguiente figura.

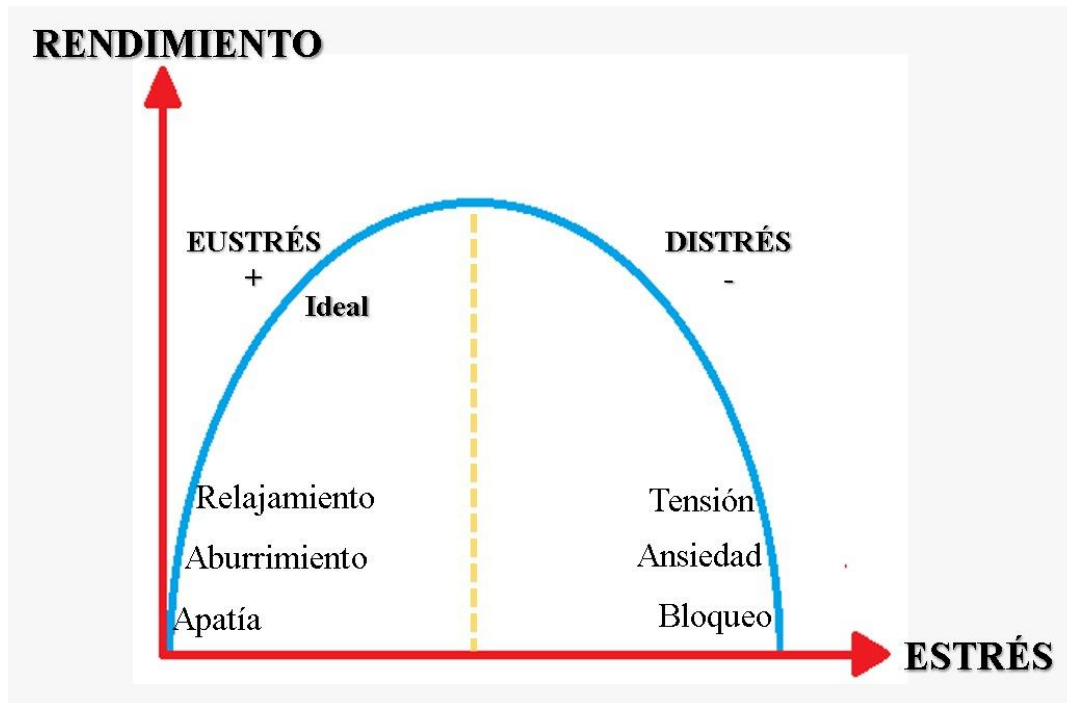


Figura 1. Ley de Jerkes – Dodson, Acosta (2011)

Lazarus y Folkman (1986), señalan que el estrés viene a ser un proceso de valoración y evaluación de corte psicológico y que se da de dos maneras:

- a) **Valoración primaria:** Viene a ser un patrón de respuesta inicial que se evalúa de acuerdo a 4 modalidades.
- **Valoración de amenaza:** Que viene a ser cuando la persona se anticipa ante un posible daño ya sea de amenaza o peligro.



- **Valoración de desafío:** Se da ante aquella situación de amenaza pero que a la vez existe una posibilidad de ganancia, en la cual el individuo maneja el estresor de manera satisfactoria mediante sus propios recursos.
  - **Evaluación de pérdida o daño:** Se da cuando el individuo presenta una pérdida, ya sea de lesión o duelo.
  - **Valoración de beneficio:** Se da básicamente cuando el evento no genera estrés.
- b) **Valoración secundaria:** En este proceso se busca especificar acciones para enfrentar al estímulo estresante, habilidades de afrontamiento y búsqueda de recursos. La interacción de ambos permite determinar en qué grado se presenta el estrés, su intensidad y las respuestas empleadas a nivel emocional (Solís y Vidal, 2006).

Según Sandín (1995) en Cassaretto (2003), señala que estrés está compuesto por tres factores que son los siguientes:

- **Fisiológicas:** Básicamente responde a las respuestas neurológicas desde las endocrinas, estas asociadas al sistema nervioso y a la actividad del cuerpo humano ya sean aumento de la presión sanguínea, respiración, entre otros.
- **Emocionales:** En este punto se engloba las sensaciones de tipo subjetivo, tales como la ansiedad, depresión entre otras emociones Taylor (1999) en Solís y Vidal, (2006).
- **Cognitivas:** Dentro de ello se presentan tres tipos de respuestas cognitivas ante el estrés que son las siguientes: La negación, la preocupación y la pérdida de control, esto generando pérdida de memoria, bloqueos mentales, distorsión de la percepción, entre otros Sandín (1995) en Cassaretto et.al. (2006).

## B. Factores del estrés

Según Comin, De la fuente y Garcia (2011) mencionan tres principales estresores sociales, que afecta al individuo:



### **B.1) Factores laborales:**

#### **a) Factores físicos:**

- Iluminación: La inadecuada iluminación puede ocasionar la mala percepción de los estímulos visuales, creando así mayor tensión en el individuo.
- Ruido: El exceso de ruidos producen irritabilidad y dificultad para concentrarse el individuo, provocando así la falta de concentración en el trabajo.
- Temperatura: Existe dos tipos de temperatura. Si la temperatura es muy alta genera somnolencia en el trabajador; si la temperatura es muy baja limita a las personas para realizar trabajos manuales en la intemperie.

#### **b) Factores dependientes del trabajo:**

- Carga mental: Es la capacidad mental y energía que posee el individuo para realizar su trabajo, el exceso de carga mental provoca fatiga psicológica.  
Consta de dos factores determinantes para su aparición (nivel de atención requerido y ritmo de trabajo impuesto).
- Control sobre el trabajo: Es el nivel de tensión que presenta el sujeto para el control de las actividades que está realizando. Dentro de ésta, encontramos autonomía, iniciativa propia, etc.

#### **c) Factores dependientes de la organización del trabajo:**

- Jornada Laboral: Dependerá de las horas y turnos de trabajo, dificultando así la vida privada del trabajador en el ámbito social y como en otras actividades fuera del trabajo.
- Productividad: Se da por la competitividad entre las empresas, sometiendo a los trabajadores a llegar a la meta fijada y sobre pasarla.



- Salario: Es fruto de su esfuerzo para cubrir sus necesidades y tener una buena calidad de vida, para que así el trabajador no piense en conseguir ingresos extras.
- Horas Extras: Son provocadas por la falta de un salario adecuado, llevando así a trabajador a realizar actividades u horas extras para cubrir sus necesidades.
- Inseguridad en el empleo: Se da por los tipos de contrato laboral que tienen algunas empresas.
- Pluriempleo: Es la ocupación de dos o más empleos, provocando un agotamiento físico y psíquico en el individuo.
- Relaciones con los compañeros: Cuando hay una mala relación entre los compañeros de trabajo, generan estrés en los individuos ocasionando un bajo rendimiento laboral.
- Relaciones con los superiores: Debe existir un trato cordial entre el trabajador y la empresa, para que así exista una buena comunicación entre ambos.

### **B.2) Factores familiares:**

- Relaciones conyugales: Se ocasiona cuando ambos conyugues trabajan y no disponen del tiempo suficiente para hacer crecer la relación de pareja.
- Relaciones con los hijos: Se origina por las excesivas horas de trabajo, dejando así de lado y descuidando la relación con los hijos.
- Educación de los hijos: Los padres piensan en el futuro de sus hijos para darles una buena educación, causando así una ansiedad y discusiones entre los conyugues.

### **B.3) Factores personales:**

- Personalidad del individuo: Existen dos tipos de conductas; la primera es de tipo A (son ambiciosas y competitivas); la segunda es de tipo B (poco ambiciosas, poco competitivas).



- Otras clasificaciones de la personalidad: Se mencionan dos tipos; tenemos las cíclicas (son personas que tienen mayor variación entre la exaltación y depresión, cambios de humor constante); y la otra viene a ser las compulsivas (son personas que no se adaptan con facilidad, en este grupo encontramos a sujetos conflictivos, introvertidos, con ansiedad y dependientes).

### 2.2.2 Afrontamiento al estrés

Según Pineda (2012) el afrontamiento considerado un esfuerzo cognitivo y conductual que las personas utilizan para manejar demandas que pueden ser internas o externas ante situaciones estresantes. (Folkman, Lazarus, Gruen & De Longis, 1986) en Cassaretto, M., Chau, C., Oblitas, H. y Valdez, N. (2003) considera que los malestares psicológicos son producto del estrés, esto refiere que las demandas impuestas por una situación son valoradas y percibidas como amenazantes son excedentes a las estrategias y capacidades para afrontarlas.

Carver y Conner – Smith (2010) señalan que el afrontamiento viene a ser un conjunto de respuestas y herramientas que presenta la persona utiliza ante situaciones de amenaza, pérdida o daño. Lazarus & Folkman (1986) señalan que existe una reacción recíproca entre el estrés y el afrontamiento, esto debido a que las personas utilizan estrategias para afrontar un problema dándole una valoración y de acuerdo a ello hacen uso de una estrategia en específico.

Menaghan (citado por Sánchez 2010) refiere que existen diversas formas de afrontar una situación estresante, pero se clasifican en tres tipos según el autor:

- a) **Afrontamiento guiado por el estímulo:** Donde la persona se centra en analizar la situación y sus características, de este modo modifique su comportamiento con el fin de superar la situación estresante.

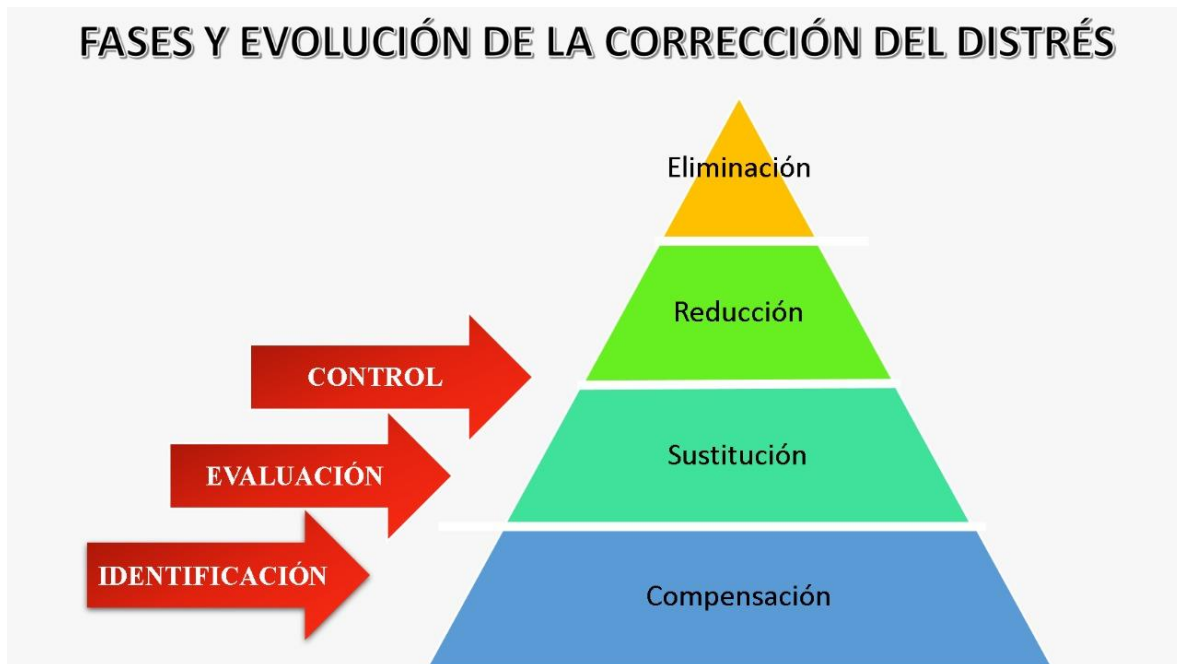


- b) **Afrontamiento guiado por la respuesta:** Se encarga de controlar las respuestas ante el estímulo estresante.
- c) **Afrontamiento guiado por evaluación:** La persona busca formas de actuar ante la situación, con la finalidad de reducir o eliminar el estrés.

#### A. Afrontamiento del distrés

(Según Gutiérrez, 2005) se lleva a cabo en tres procesos:

- a) **Proceso de identificación:** (fase inicial) donde se reconoce y se analiza la situación con más claridad, observando el origen, el desarrollo y la consecuencia de las situaciones negativas.
- b) **Proceso de evaluación:** En esta segunda fase, la persona distingue las situaciones que no se pueden resolver, así como situaciones que ocasionan mayor impacto negativo.
- c) **Proceso de control:** En esta última fase se puede encontrar diversas formas de respuesta:
  - **Eliminación:** Es la superación total del problema.
  - **Reducción:** Es la actitud evitante ante la situación estresante.
  - **Sustitución:** Se centra en la búsqueda y enfocarse en el lado positivo del distrés.
  - **Compensación:** Se basa en buscar situaciones agradables con fin de contrarrestar las consecuencias negativas generadas por el estrés.



**Figura 2. Fases y evolución de la corrección del distrés (Gutiérrez, 2005)**

Lazarus & Folkman (1986), señalan dos tipos de afrontamiento que son los siguientes:

- a) **Centrados en la emoción:** Como su nombre lo refiere el cual busca regular las emociones de tipo estresantes, mediante el cambio de pensamiento e interpretación de la realidad esto con el objetivo de modificar reacciones emocionales que produzcan estrés.
- b) **Centrados en el problema:** En este punto la persona intenta alterar la situación problemática entre el ambiente que podría estar ocasionando el problema y él.

El afrontamiento es un conjunto de aquellos procesos cognitivos conductuales, los cuales están vinculados a la evaluación que el individuo haga sobre dichos eventos, haciendo uso de sus estrategias conductuales para reducir y aliviar la carga que presente en su organismo (Mok y Tam, 2001).



## **Dimensiones del afrontamiento del estrés según el cuestionario de Cuestionario de Afrontamiento del Estrés – CAE (Sandín, B. y Chorot, P. 2003)**

Dentro de las dimensiones presenta las siguientes:

- a) **Focalización en la solución del problema:** Es un afrontamiento de tipo positivo donde el individuo busca alternativas de solución, aunque necesariamente no sean las adecuadas.
- b) **Autofocalización negativa:** Es un afrontamiento de tipo negativo donde la persona busca soluciones ante el estrés, pero de forma dañina.
- c) **Reevaluación positiva:** En este tipo de afrontamiento la persona hace un análisis de la situación no solo siendo una vez, sino varias veces en la que piensa de forma racional.
- d) **Expresión emocional abierta:** Se da cuando la persona cuando la persona señala y muestra de manera abierta lo que siente a otras personas, se la considera positiva ya que la persona manifiesta abiertamente lo que siente.
- e) **Evitación:** Se le considera un tipo de afrontamiento negativo debido a que la persona no se enfoca en buscar soluciones, sino que por lo contrario, la persona evita buscar soluciones en ocasiones refugiándose en el alcohol drogas, entre otros.
- f) **Búsqueda de apoyo social:** En este tipo de afrontamiento la persona comparte y busca sentirse apoyada por sus redes sociales esto en momentos que le causen estrés en su vida.
- g) **Creencias religiosas:** En este tipo de afrontamiento la persona busca ayuda de tipo espiritual y religioso

### **2.2.3 Impulsividad**

La impulsividad es una predisposición a ejecutar conductas de manera automática, rápida y no reflexiva ante estímulos que pueden ser de internos o externos, esto generando consecuencias negativas hacia el propio individuo o hacia otras personas (Moeller, Barratt,





Dougherty, Schmitz, & Swann, 2001). Asimismo, la impulsividad está relacionada a conductas des adaptativas y diferentes trastornos psicológicos ya sean conductas agresivas, o trastornos de control de impulsos, el trastorno antisocial y el trastorno límite de la personalidad (Barratt, 1994; Hart & Dempster, 1997; McMurrin, Blair & Egan, 2002; Strauss & Mouradian, 1998). En conclusión, la impulsividad es aquella conducta en la cual el individuo es incapaz de tener reflexión de conductas que a su vez son inadaptativas.

Así mismo la impulsividad es la incapacidad de tener el control de una conducta que presenta consecuencias negativas, esto con la preferencia de obtener recompensas de tipo inmediato, esto llevando a tender a involucrarse con conductas de riesgo, sin tener en cuenta las consecuencias (Evenden, 1999; Mitchell, 2004).

## **Teorías de la Impulsividad**

### **A. Teoría de la impulsividad de Barratt**

Barratt y Patton (1983) señalan que la impulsividad es un rasgo de la personalidad que se encuentra relacionada con la extroversión señalada por Eysenck esto con la búsqueda de sensaciones, así mismo da importancia a la impulsividad y el tempo cognitivo, señalando que las personas que presentan dificultades con el control de impulsos tienen problemas con el reloj interno de sí mismas, es por ello que su capacidad de análisis sea más lento y respondan de manera rápida ante estímulos externos sin prever las consecuencias.

También cabe señalar que la impulsividad está relacionada con la actividad psicofisiológica del individuo (Harmon-Jones, Barratt, & Wigg, 1997). Esto ya que se encuentran niveles anormales de serotonina en sus estructuras cerebrales a diferencia de otros individuos que no presentan problemas de control de impulsos Barratt, Stanford y Kent (1999) en Squillace, Picon & Schimdt (2011).



Moeller, et al., (2001); Orozco- Cabal, Barratt, & Buccello (2007) refieren que las personas que presentan alta impulsividad pueden ser evaluadas desde los siguientes niveles:

- **A nivel conductual:** En este ámbito se puede observar la conducta desde la sensibilidad que se presenta reducida y sus consecuencias negativas que desencadenan sus actos, así también la velocidad de las reacciones el cual no permite un adecuado procesamiento de la información de los estímulos que externos.
- **A nivel social:** En este nivel se puede evaluar una conducta desarrollada desde un nivel familiar, desde el aprendizaje, donde el individuo aprende a actuar de manera más rápida para obtener un fin deseado, esto en muchos casos no siendo tomado en cuenta por el individuo y sus consecuencias en terceros.

#### **Modelo de impulsividad de Barratt**

La Revista Neuropsicología Latinoamericana (2011), señala que la escala BIS – 11 presenta 6 dimensiones los cuales son los siguientes:

- a) **Dimensión Atención:** Se relaciona con aquella capacidad que presenta el individuo para poder mantener concentración en del desarrollo de sus actividades.
- b) **Dimensión Impulsividad Motora:** Es aquella que implica comportarse según las emociones o estados emocionales de corta duración.
- c) **Dimensión Autocontrol:** Relacionada con la planificación del comportamiento.
- d) **Dimensión Complejidad Cognitiva:** Refiere a disfrutar resolver diferentes pruebas que demanden desafío, tales como cálculos entre otros.
- e) **Dimensión Perseverancia:** Refiere a un estilo de vida estable donde el individuo tenga regularidad en sus hábitos y costumbres.



f) **Dimensión llamada Inestabilidad Cognitiva:** En este punto refiere a aquella tendencia a que el individuo se distraiga en cuanto realiza alguna actividad, esto por diversas interferencias tanto de pensamientos y sensaciones intrusivas.

Seguido de ello se delimito tres factores:

- a) **Impulsividad Motora IM:** Surge de la combinación de las dimensiones motora y perseverancia, esto referido a la tendencia de actuar mediante las emociones que se presenten en el momento.
- b) **Impulsividad Atencional IA:** Surge de la combinación de las dimensiones atención e inestabilidad cognitiva, esto refiere al bajo control de los pensamientos y dificultades de mantener la atención.
- c) **Impulsividad por Imprevisión II:** Surge de la combinación de las dimensiones autocontrol y complejidad cognitiva, refiriendo al proceso apresurado de toma de decisiones sin planificarlos hacia el futuro.

#### **B. Modelo de Dickman (1990)**

Refiere que la impulsividad es la manera de actuar de una persona ante situaciones que se le presentan, sin analizar las consecuencias que podría ocasionar. También menciona que la impulsividad forma parte de la personalidad y que las consecuencias de ésta no siempre son negativas, dependerá de la situación en la que se presente.

El autor menciona dos clases de impulsividad:

- a) **Impulsividad funcional:** Es la toma rápida de decisiones, donde la persona busca un beneficio personal y éstas resulten convenientes (audacia, entusiasmo y riesgo).
- b) **Impulsividad disfuncional:** Toma de decisiones precipitadas e ignorando las consecuencias negativas que se le presente (indisciplina, desorden).



### C. Teoría de la impulsividad de Servera y Galán (2001)

Servera y Galán (2001) refieren que la impulsividad se presenta en los siguientes tipos:

- **Impulsividad manifiesta:** Se caracteriza por la existencia de poca tolerancia y la poca capacidad de medir las consecuencias de los comportamientos que se realicen.
- **Impulsividad personológica:** Se caracteriza por el patrón de comportamiento propio del individuo, esto por su estilo cognitivo y componentes biológicos.
- **Impulsividad de procesamiento de información:** En este factor se encuentra relacionado el aprendizaje del individuo esto mediante el manejo de situaciones y la capacidad de resolución de problemas que presente.

### D. Factores de impulsividad

Según Whiteside y Lynam 2001, (citado por Orellana, 2017) existen tres factores que están relacionados a la impulsividad:

- **Escala de impulsividad del factor neuroticismo:** Está relacionado a los comportamientos compulsivos, para evitar los malestares generados por el estrés.
- **La sub escala de búsqueda de excitación, del factor extroversión:** Está relacionada con las experiencias basadas en reforzadores positivos.
- **La sub escala de autodisciplina, del factor escrupulosidad:** Se caracteriza por la falta de persistencia en el comportamiento del individuo en ausencia de incentivos.
- **La sub escala de deliberación:** Es la falta de planificación, provocando actitudes impulsivas en el individuo.



## 2.3 Variable

### 2.3.1 Identificación de variable

Impulsividad

- Impulsividad atencional
- Impulsividad motora
- Impulsividad no planificada

Afrontamiento al estrés

- Focalización en la solución del problema
- Autofocalización negativa
- Reevaluación positiva
- Expresión emocional abierta
- Evitación
- Búsqueda de apoyo social
- Creencias religiosas

## 2.4 Hipótesis

### 2.4.1 Hipótesis Alterna

**H1:** Existe relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020

### 2.4.2 Hipótesis Nula

**H0:** No existe relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020



### 2.4.2 Operacionalización de variable

Tabla 1

| Variable                 | Definición conceptual   | Definición Operacional  | Dimensiones                                  | Indicadores  | Ítems                 | Niveles   |
|--------------------------|---|---|--|--|-----------------------|---|
| Afrontamiento del Estrés | El afrontamiento considerado un esfuerzo cognitivo y conductual que las personas utilizan para manejar demandas que pueden ser internas o externas ante situaciones estresantes (Pineda, 2012). | El afrontamiento al estrés es el esfuerzo cognitivo conductual que emplea los conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, para manejar situaciones estresantes, esto conformado de la focalizado en la solución del problema, autofocalización negativa, reevaluación positiva, expresión emocional abierta, evitación, búsqueda de apoyo social, religión. | Focalizado en la solución del problema (FSP) | - Reflexión<br>- Planificación                           | 1, 8, 15, 22, 29, 36  | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Autofocalización negativa (AFN)              | - Resignación<br>- Pesimismo<br>- Culpa                  | 2, 9, 16, 23, 30, 37  | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Reevaluación positiva (REP)                  | - Optimismo  | 3, 10, 17, 24, 31, 38 | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Expresión emocional abierta (EEA)            | - Cólera<br>- Agresión                                   | 4, 11, 18, 25, 32, 39 | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Evitación (EVT)                              | - Escape<br>- Buscar entretenimiento                     | 5, 12, 19, 26, 33, 40 | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Búsqueda de apoyo social (BAS)               | - Desahogo<br>- Orientación<br>- Protección<br>- Consejo | 6, 13, 20, 27, 34, 41 | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |
|                          |   |   | Religión (RLG)                               | - Busca ayuda espiritual<br>- Petición<br>Fe             | 7, 14, 21, 28, 35, 42 | 0=Nunca<br>1=Pocas veces<br>2=A veces<br>3=Frecuentemente<br>4=Casi siempre |

Activar Wind  
Ve a Configuración



|                     |  |   |                             |  |                                 |   |
|---------------------|--|---|-----------------------------|--|---------------------------------|---|
| <b>Impulsividad</b> | La impulsividad es una predisposición a ejecutar conductas de manera automática, rápida y no reflexiva ante estímulos que pueden ser de internos o externos, esto generando consecuencias negativas hacia el propio individuo o a otras personas (Moeller, Barratt, Dougherty, Schmitz, & Swann, 2001) | La impulsividad es la predisposición que tiene los conductores de transporte público urbano de la ciudad de Cusco, de ejecutar conductas de manera rápida y automática sin tener en cuenta las consecuencias negativas, esto conformado por la impulsividad atencional, impulsividad motora y la impulsividad no planificada. | Impulsividad atencional     | - Atención<br>- Inestabilidad cognitiva  | 4,7,10,13,16,19,24,27           | 1 = Nunca o raramente<br>2 = Ocasionalmente<br>3 = A menudo<br>4 = Siempre o casi siempre |
|                     |  |   | Impulsividad motora         | - Impulsividad motora<br>- Perseverancia | 2,6,9,12,15,18,21,23,26,29      | 1 = Nunca o raramente<br>2 = Ocasionalmente<br>3 = A menudo<br>4 = Siempre o casi siempre |
|                     |  |   | Impulsividad no planificada | - Autocontrol<br>- Complejidad cognitiva | 2,3,5,8,11,14,17,20,22,25,28,30 | 1 = Nunca o raramente<br>2 = Ocasionalmente<br>3 = A menudo<br>4 = Siempre o casi siempre |

### Datos sociodemográficos

Tabla 2

|                         |                      |   |
|-------------------------|----------------------|---|
| Datos sociodemográficos | Edad                 | 20 a 30 años = 1<br>31 a 40 años = 2<br>41 a 50 años = 3<br>51 a 60 a más = 4 |
|                         | Tiempo en el trabajo | 1 a 5 años = 1<br>6 a 10 años = 2<br>11 a 15 años = 3<br>16 a más = 4         |



## 2.5 Definición de términos básicos

a) **Estrés:** Es aquel estado producido por demandas excesivas que dañan el bienestar e integridad del individuo (Cassaretto, M., Chau, C., Oblitas, H. y Valdez, N., 2003).

b) **Afrontamiento al estrés:** Es un esfuerzo de tipo cognitivo y conductual que las personas utilizan para manejar demandas que pueden ser internas o externas ante situaciones estresantes (Pineda, 2012).

c) **Impulsividad:** La impulsividad es una predisposición a ejecutar conductas de manera automática, rápida y no reflexiva ante estímulos que pueden ser de internos o externos, esto generando consecuencias negativas hacia el propio individuo o a otras personas (Moeller, Barratt, Dougherty, Schmitz, & Swann, 2001)

d) **Conductor:** Se refiere a aquella persona que trabaja dentro del sistema de transporte, encargado de operar los medios de transporte (Real Académica de la Lengua Española, 2019) (RAE).

e) **Transporte urbano público:** Se refiere a aquel sistema donde se usan medios de comunicación, que cuenta con servicios básicos, como infraestructura e instituciones donde las personas pueden acceder sin ser separadas, esto mediante ciertos requisitos básicos (RAE, 2019).





## Capítulo 3

### Método

#### 3.1 Enfoque

La investigación se ubica dentro del enfoque de investigación cuantitativa en la cual se determinó el nivel de relación de las variables de estudio, mediante puntuaciones, categorías, esto dentro del enfoque cuantitativo (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

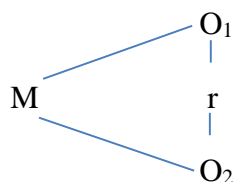
#### 3.2 Alcance del estudio

De alcance descriptivo correlacional, en el cual se determinó la relación de las variables de estudio, esto con el fin de terminar la relación existente entre ambas, y comparar las subpoblaciones de la población general (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

#### 3.3 Diseño de investigación

De diseño no experimental, transversal, en el cual no se manipuló ninguna variable de estudio, únicamente midiéndola tal como se presenta, transversal, las variables se midieron en un determinado tiempo (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Estudio de tipo no experimental de alcance descriptivo correlacional - comparativo, cuantitativo, transversal.





Dónde:

M: Conductores de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco 2020

O<sub>1</sub>: Afrontamiento al estrés

O<sub>2</sub>: Impulsividad

### 3.3 Población

La población total es de 894 conductores de 27 empresas de transporte público urbano, Cusco 2020.

**Tabla nro. 03: Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020**

| <i>Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020</i> |          |          |
|---|----------|----------|
| <i>Empresa de transporte público urbano</i>   | <i>f</i> | <i>%</i> |
| <i>RTU 01 Empresa de Transportes Patrón de San Jerónimo</i>   | 43       | 4.81     |
| <i>RTU 02 Empresa de Transportes Satélite</i>   | 40       | 4.47     |
| <i>RTU 04 Empresa de Transportes El Dorado</i>  | 36       | 4.03     |
| <i>RTU 05 Empresa de Transportes Pegaso Express</i>   | 32       | 3.58     |
| <i>RTU 07 Empresa de Transportes Inka Express</i>   | 32       | 3.58     |
| <i>RTU 08 Empresa de Transportes Wimpillay</i>  | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 09 Empresa de Transportes Liebre</i>   | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 10 Empresa de Transportes Columbia</i>   | 24       | 2.68     |
| <i>RTU 11 A Empresa de Transportes Inversiones Nuevo Amanecer</i>                                     | 22       | 2.46     |
| <i>RTU 11 B Empresa de Transportes Luis Vallejo Santoni</i>   | 22       | 2.46     |
| <i>RTU 12 Empresa de Transportes Multiservicios Imperial</i>  | 36       | 4.03     |
| <i>RTU 13 Empresa de Transportes Túpac Amaru II</i>   | 40       | 4.47     |
| <i>RTU 14 Empresa de Transportes El Chasky</i>  | 26       | 2.91     |
| <i>RTU 15 Empresa de Transportes Inversiones Rápidos</i>  | 38       | 4.25     |
| <i>RTU 16 Empresa de Transportes Servicio Rápido</i>  | 40       | 4.47     |
| <i>RTU 17 Empresa de Transportes Ttio la Florida</i>  | 32       | 3.58     |
| <i>RTU 18 Empresa de Transportes Correccaminos</i>  | 36       | 4.03     |
| <i>RTU 19 Empresa de Transportes C4M</i>  | 38       | 4.25     |
| <i>RTU 20 Empresa de Transportes Arco Iris</i>  | 32       | 3.58     |
| <i>RTU 21 Empresa de Transportes Huancaro</i>   | 24       | 2.68     |
| <i>RTU 22 Empresa de Transportes Servicio Andino</i>  | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 23 Empresa de Transportes Batman</i>   | 40       | 4.47     |
| <i>RTU 24 Empresa de Transportes Servicios Expreso Santiago</i>                                       | 40       | 4.47     |
| <i>RTU 25 Empresa de Transportes Yllary Qosqo</i>   | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 26 Empresa de Transportes San Sebastián</i>  | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 27 Empresa de Transportes Expreso el Zorro</i>   | 28       | 3.13     |
| <i>RTU 28 Empresa de Transportes Nueva Chaska</i>   | 53       | 5.93     |
| <i>Total</i>  | 894      | 100      |

**Fuente: Asociación de transportistas del servicio público Cusco**



La tabla describe las cantidad de conductores por empresas de transporte RTU 01 Empresa de Transportes Patrón de San Jerónimo con 43 conductores que representa el 5% , RTU 02 Empresa de Transportes Satélite con 40 conductores que representa el 4%, RTU 04 Empresa de Transportes El Dorado con 36 conductores que representa en 4% , RTU 05 Empresa de Transportes Pegaso Express con 32 conductores que representa el 4%, RTU 07 Empresa de Transportes Inka Express con 32 conductores que representa el 4%, RTU 08 Empresa de Transportes Wimpillay con 28 conductores que representa el 3%, RTU 09 Empresa de Transportes Liebre con 28 conductores que representa el 3%, RTU 10 Empresa de Transportes Columbia con 24 conductores que representa el 3%, RTU 11 A Empresa de Transportes Inversiones Nuevo Amanecer con 22 conductores que representa el 3%, RTU 11 B Empresa de Transportes Luis Vallejo Santoni con 22 conductores que representa el 3%, RTU 12 Empresa de Transportes Multiservicios Imperial con 36 conductores que representa el 4% , RTU 13 Empresa de Transportes Túpac Amaru II con 40 conductores que representa el 4%, RTU 14 Empresa de Transportes El Chasky con 26 conductores que representa el 3%, RTU 15 Empresa de Transportes Inversiones Rápidos con 38 conductores que representa el 4%, RTU 16 Empresa de Transportes Servicio Rápido con 40 conductores que representa el 4%, RTU 17 Empresa de Transportes Ttio la Florida con 32 conductores que representa el 4%, RTU 18 Empresa de Transportes Correcaminos con 36 conductores que representa el 4%, RTU 19 Empresa de Transportes C4M con 38 conductores que representa el 4%, RTU 20 Empresa de Transportes Arco Iris con 32 conductores que representa el 4%, RTU 21 Empresa de Transportes Huancaro con 24 conductores que representa el 3%, RTU 22 Empresa de Transportes Servicio Andino con 28 conductores que representa el 3%, RTU 23 Empresa de Transportes Batman con 40 conductores que representa el 4%, RTU 24 Empresa



de Transportes Servicios Expreso Santiago con 40 conductores que representa el 4%, RTU 25 Empresa de Transportes Yllary Qosqo con 28 conductores que representa el 3%, RTU 26 Empresa de Transportes San Sebastián con 28 conductores que representa el 3%, RTU 27 Empresa de Transportes Expreso el Zorro con 28 conductores que representa el 3%, RTU 28 Empresa de Transportes Nueva Chaska con 53 conductores que representa el 6% (tabla 3).

### 3.4 Muestra

De muestreo probabilístico aleatorio, donde todos los conductores tuvieron la misma probabilidad de ser evaluados, se utilizó la fórmula para poblaciones finitas; fórmula de aleatorización simple, estratificado.

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

|                      |   |                                      |
|----------------------|---|--------------------------------------|
| <b>Z<sup>2</sup></b> | = | 1.96 (Nivel de Confianza = 95%)      |
| <b>P</b>             | = | 0.5 (50% área bajo la curva)         |
| <b>Q</b>             | = | 0.5 (50% <u>comp.</u> bajo la curva) |
| <b>E</b>             | = | 0.05 (5% de <u>error muestral</u> )  |
| <b>N</b>             | = | 894 (Población absoluta)             |
| <b>n</b>             | = | 269 muestra                          |

La muestra de total de conductores de empresas de transporte público urbano, Cusco 2020 es de 269.



*Tabla nro. 04: Muestra de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020*

| <i>Población de conductores de empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020</i> |            |            |
|---|------------|------------|
| <i>Empresa de transporte público urbano</i>   | <i>f</i>   | <i>%</i>   |
| <i>RTU 01 Empresa de Transportes Patrón de San Jerónimo</i>   | <i>13</i>  | <i>5</i>   |
| <i>RTU 02 Empresa de Transportes Satélite</i>   | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 04 Empresa de Transportes El Dorado</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 05 Empresa de Transportes Pegasus Express</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 07 Empresa de Transportes Inka Express</i>   | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 08 Empresa de Transportes Wimpillay</i>  | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 09 Empresa de Transportes Liebre</i>   | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 10 Empresa de Transportes Columbia</i>   | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 11 A Empresa de Transportes Inversiones Nuevo Amanecer</i>                                     | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 11 B Empresa de Transportes Luis Vallejo Santoni</i>   | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 12 Empresa de Transportes Multiservicios Imperial</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 13 Empresa de Transportes Túpac Amaru II</i>   | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 14 Empresa de Transportes El Chasky</i>  | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 15 Empresa de Transportes Inversiones Rápidos</i>  | <i>10</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 16 Empresa de Transportes Servicio Rápido</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 17 Empresa de Transportes Ttio la Florida</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 18 Empresa de Transportes Correcaminos</i>   | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 19 Empresa de Transportes C4M</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 20 Empresa de Transportes Arco Iris</i>  | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 21 Empresa de Transportes Huancaro</i>   | <i>7</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 22 Empresa de Transportes Servicio Andino</i>  | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 23 Empresa de Transportes Batman</i>   | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 24 Empresa de Transportes Servicios Expreso Santiago</i>                                       | <i>11</i>  | <i>4</i>   |
| <i>RTU 25 Empresa de Transportes Yllary Qosqo</i>   | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 26 Empresa de Transportes San Sebastián</i>  | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 27 Empresa de Transportes Expreso el Zorro</i>   | <i>8</i>   | <i>3</i>   |
| <i>RTU 28 Empresa de Transportes Nueva Chaska</i>   | <i>16</i>  | <i>6</i>   |
| <i>Total</i>  | <i>269</i> | <i>100</i> |

**Fuente:** Asociación de transportistas del servicio público Cusco



### 3.5 Instrumento de recolección de datos

Los instrumentos de medición, son recursos que se utilizan en la investigación científica con el fin de recabar información de tipo cuantitativo de variables que se presenten en la realidad (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Entre ellos encontramos los cuestionarios, los cuales presentan puntuaciones y valoraciones esto conformado por una adecuada forma de administración (Fernández – Ballesteros, 2007).

#### **Cuestionario de afrontamiento del estrés-CAE (Sandín y Chorot, 2003)**

Nombre original : Cuestionario de Afrontamiento del Estrés – CAE (Sandín, B. y Chorot, P. 2003)

Autor : Sandín, B. y Chorot, P. (2003)

Validación peruana : Salas, C. (2016)

Administración : Individual y colectivo

Objetivo : Evalúa estilos de afrontamiento al estrés

Contenido : 42 ítems

Duración : 15 minutos aproximadamente

Áreas que evalúa : Focalización en la solución del problema

Autofocalización negativa

Reevaluación positiva

Expresión emocional abierta

Evitación

Búsqueda de apoyo social

Creencias religiosas



### **Validez y confiabilidad**

El cuestionario de afrontamiento al Estrés – CAE, presenta adecuadas propiedades psicométricas, las cuales obtuvieron según el coeficiente promedio de fiabilidad de Cronbach de 0.79 y una validez de 0.80, donde los Ítems se dividen en sub escalas; búsqueda de apoyo social 0.92, expresión emocional abierta 0.74, religión 0.86, focalización en la solución del problema 0.85, evitación 0.76, autofocalización negativa 0.64 y reevaluación positiva 0.71. (Sandín y Chorot, 2003).

### **Escala de Impulsividad de Barrat Version 11 (BIS 11)**

|                    |   |
|--------------------|---|
| Nombre original    | : Escala de Impulsividad de Barrat Version 11 (BIS 11)                          |
| Autor              | : E. S. Barrat  |
| Validación peruana | : Loyola (2011) Pontifica Universidad Católica del Perú                         |
| Administración     | : Individual y colectivo  |
| Objetivo           | : Evaluar impulsividad  |
| Contenido          | : 30 ítems  |
| Duración           | : 15 minutos aproximadamente  |
| Áreas que evalúa   | : Impulsividad atencional<br>Impulsividad motora<br>Impulsividad no planificada |

### **Validez y confiabilidad**

La consistencia se midió a través del alfa de Cronbach resultados obtenidos en estudiantes universitarios con un  $\alpha = .82$ , en pacientes psiquiátricos se encontró un  $\alpha = .83$  y finalmente en personas encarcelados un  $\alpha = .80$ , encontrándose en los parámetros adecuados.



Así mismo se realizó un análisis con los factores principales, agrupando sus ítems en seis, de los cuales son: Atención (18.3%), Inestabilidad Cognitiva (5.1%), Impulsividad Motora (7.6%), Perseverancia (4.5%), Autocontrol (6.5%) y Complejidad Cognitiva (5.3%) de la varianza total (Patton et al. 1995). Que coincide con los hallazgos de Gerbing et al. (1987) quien comprobó que la impulsividad tiene seis factores de primer orden.

Donde se usó la rotación Promax, dando como resultado tres factores de segundo orden: Impulsividad Atencional (Inestabilidad cognitiva y Atencional), Impulsividad Motora (Impulsividad motora y Perseverancia) e Impulsividad por imprevisión (Autocontrol y Complejidad Cognitiva) (Patton et al. 1995).

### **3.6 Plan de análisis de datos**

Se aplicó las pruebas psicométricas las cuáles son explicadas de acuerdo a las instrucciones acto seguido se procedió al vaciado de datos en el software estadístico IBM SPSS versión 24, para lo cual se hizo uso del estadístico *Spearman* y *Chi Cuadrado de asociación, homogeneidad, anova*, (**Apéndice D**) estadístico que permite categorizar los datos obtenidos y poder medir el nivel de relación de las variables de estudio (Álvarez, 2007).





## Capítulo 4

### Resultados de la investigación

En la investigación realizada, se presenta los siguientes datos, que fueron obtenidos a través de la escala de impulsividad de Barrat versión 11 BIS (Loyola, 2011) y el cuestionario de afrontamiento del estrés – CAE (Salas, 2016) en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, con la finalidad que los objetivos específicos permitan entender el objetivo general.

#### 4.1 Resultado respecto a los objetivos específicos

##### 4.1.1 Variable estilos de afrontamiento al estrés

**Tabla 5**

*Presentación de los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020*

| Nivel          | FSP |      | AFN |      | REP |      | EEA |      | EVT |      | BAS |      | CR  |      |
|----------------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
|                | f   | %    | f   | %    | f   | %    | f   | %    | f   | %    | f   | %    | f   | %    |
| Siempre        | 47  | 17.5 | 48  | 17.8 | 37  | 13.8 | 2   | 0.7  | 9   | 3.3  | 31  | 11.5 | 9   | 3.3  |
| Frecuentemente | 180 | 66.9 | 177 | 65.8 | 167 | 62.1 | 37  | 13.8 | 118 | 43.9 | 132 | 49.1 | 81  | 30.1 |
| Ocasionalmente | 42  | 15.6 | 44  | 16.4 | 58  | 21.6 | 140 | 52.0 | 137 | 50.9 | 100 | 37.2 | 160 | 59.5 |
| No utiliza     | 0   | 0    | 0   | 0    | 7   | 2.6  | 90  | 33.5 | 5   | 1.9  | 6   | 2.2  | 19  | 7.1  |
| Total          | 269 | 100  | 269 | 100  | 269 | 100  | 269 | 100  | 269 | 100  | 269 | 100  | 269 | 100  |



Se observa que en el estilo focalización en la solución del problema, el 66.9 % lo utiliza frecuentemente, seguido por un 17.5% que esta puntuada en el rango de siempre, el 15.6% se ubica en el rango de ocasionalmente, finalmente un 0% que no lo utiliza. Se describe que dentro de la población se utiliza dicho estilo de manera significativa, esto refiere que las personas buscan alternativas de solución, aunque no necesariamente sean las adecuadas.

En el estilo de autofocalización negativa, el 65.8% hace uso de manera frecuentemente, continuando por un 17.8% que presenta siempre, el 16.4% que ocasionalmente lo usa y por ultimo un 0% que no lo utiliza. Se describe que las personas buscan soluciones ante el estrés pero de forma dañina (negativa).

Dentro del estilo de reevaluación positiva, el 62.1% lo manifiesta de manera frecuente, seguida de un 21.6% que lo utiliza ocasionalmente, el 13.8% lo muestra siempre y por ultimo un 2.6% que no lo utiliza. Se describe que las personas realizan un análisis de la situación en varias oportunidades donde piensan de forma racional.

Continuando con el estilo de Expresión emocional abierta, el 52% lo utiliza ocasionalmente, el 33.5 % no lo utiliza, seguido de un 13.8% que lo utiliza de manera frecuente y por ultimo un 0.7% que lo utiliza siempre. Se describe que las personas muestran de manera abierta lo que sienten.

En el estilo de evitación, el 50.9% lo manifiesta ocasionalmente, un 43.9% lo utiliza frecuentemente, el 3.3% lo presenta siempre y por ultimo un 1.9% no lo utiliza. Se describe que las personas evitan buscar soluciones, en ocasiones refugiándose en el alcohol, drogas, entre otros.



Se observa que en el estilo búsqueda de apoyo social, el 49.1% lo utiliza de manera frecuente, el 37.2% lo manifiesta ocasionalmente, el 11.5% lo presenta siempre, el 2.2% no lo utiliza. Se describe que la población comparte y busca sentirse apoyada por las personas que lo rodean, en momentos que le causen estrés.

Para finalizar el estilo de creencias religiosas, el 59.5% lo manifiesta ocasionalmente, el 30.1% lo utiliza frecuentemente, el 7.1% no lo utiliza y por último el 3.3% lo utiliza siempre. Se describe que las personas buscan ayuda de tipo espiritual y religiosa.

#### 4.1.2 Variable del nivel de impulsividad

**Tabla 6**

*Niveles de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020*

| Nivel | <i>f</i> | %   |
|-------|----------|-----|
| Alto  | 2        | 0.7 |
| Medio | 261      | 97  |
| Bajo  | 6        | 2.2 |
| Total | 269      | 100 |

Se identifica una mayor agrupación de evaluados en el nivel medio de impulsividad, con 97.0% de evaluados, seguido del nivel bajo con 2.2%, por último, el nivel alto, con 0.7% de evaluados. Los resultados indican que los evaluados presentan conductas automáticas y no reflexivas a fin de responder a estímulos internos y externos, generándoles consecuencias negativas a nivel personal y de otros, al agruparse en su mayoría en un nivel medio, esto refiere que los conductores no pierden en su totalidad su capacidad de análisis y en casos responden de manera rápida ante estímulos que se le presenten en su trabajo.



### 4.1.3 Dimensiones de impulsividad

**Tabla 7**

*Dimensiones de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020*

| Nivel | Atencional |      | Motora   |      | No planificada |      |
|-------|------------|------|----------|------|----------------|------|
|       | <i>f</i>   | %    | <i>f</i> | %    | <i>f</i>       | %    |
| Alto  | 59         | 21.9 | 1        | 0.4  | 2              | 0.7  |
| Medio | 199        | 74   | 189      | 70.3 | 247            | 91.8 |
| Bajo  | 11         | 4.1  | 79       | 29.4 | 20             | 7.4  |
| Total | 269        | 100  | 269      | 100  | 269            | 100  |

En la dimensión atencional, el 74% se encuentra en un nivel medio, el 21.9% se encuentra en nivel alto y el 4.1% se encuentra en nivel bajo. Se describe que la población tiene dificultades para mantener la atención.

Continuando con la dimensión motora, el 70.3% se ubica en un nivel medio, el 29.4% se encuentra en un nivel bajo y el 0.4% se encuentra en un nivel alto. Se describe que la población actúa mediante las emociones que se presenten en el momento.

Por último la dimensión no planificada, el 91.8% se encuentra en nivel medio, el 7.4% se encuentra en un nivel bajo y el 0.7% se encuentra en nivel alto. Se describe que la población toma decisiones apresuradas sin planificarlas hacia el futuro.



#### 4.1.4 Estilos de afrontamiento al estrés predominantes, según empresa de transporte

**Tabla 8**

*Estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte*

| Empresa de Transporte   | Religión |      | Búsqueda de apoyo |      | Evitación |      | Expresión emocional abierta |      | Revaluación positiva |      | Autofocalización negativa |      | Focalización en la solución |      | Total |       |
|-------------------------|----------|------|-------------------|------|-----------|------|-----------------------------|------|----------------------|------|---------------------------|------|-----------------------------|------|-------|-------|
|                         | f        | %    | f                 | %    | f         | %    | f                           | %    | f                    | %    | f                         | %    | f                           | %    | f     | %     |
| E.T. Patrón S.J         | 1        | 7.7  | 0                 | 0.   | 1         | 7.7  | 1                           | 7.7  | 9                    | 69.2 | 0                         | 0.0  | 1                           | 7.7  | 13    | 100   |
| E.T. Satélite           | 0        | 0    | 0                 | 0    | 0         | 0.0  | 2                           | 16.7 | 7                    | 58.3 | 1                         | 8.3  | 2                           | 16.7 | 12    | 100   |
| E.T. El Dorado          | 0        | 0    | 0                 | 0    | 1         | 9.1  | 0                           | 0.0  | 2                    | 18.2 | 0                         | 0.0  | 8                           | 72.7 | 11    | 100   |
| E.T. Pegaso             | 0        | 0    | 0                 | 0    | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 2                    | 20.0 | 0                         | 0.0  | 8                           | 80.0 | 10    | 100   |
| E.T. Inka Express       | 0        | 0    | 2                 | 20.0 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 3                    | 30.0 | 2                         | 20.0 | 3                           | 30.0 | 10    | 100   |
| E.T. Wimpillay          | 0        | 0    | 1                 | 12.5 | 1         | 12.5 | 0                           | 0.0  | 3                    | 37.5 | 0                         | 0.0  | 3                           | 37.5 | 8     | 100   |
| E.T. Liebre             | 0        | 0    | 1                 | 12.5 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 1                    | 12.5 | 0                         | 0.0  | 6                           | 75.0 | 8     | 100   |
| E.T. Columbia           | 1        | 14.3 | 3                 | 42.9 | 1         | 14.3 | 0                           | 0.0  | 1                    | 14.3 | 0                         | 0.0  | 1                           | 14.3 | 7     | 100   |
| E.T.Nuevo Amanecer      | 0        | 0    | 0                 | 0.0  | 0         | 0.0  | 1                           | 14.3 | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 6                           | 85.7 | 7     | 100   |
| E.T. L.V. Santoni       | 1        | 14.3 | 0                 | 0.0  | 0         | 0.0  | 1                           | 14.3 | 2                    | 28.6 | 0                         | 0.0  | 3                           | 42.9 | 7     | 100   |
| E.T. Imperial           | 0        | 0    | 1                 | 9.1  | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 7                    | 63.6 | 0                         | 0.0  | 3                           | 27.3 | 11    | 100   |
| E.T. Tupac Amaru II     | 1        | 8.3  | 6                 | 50.0 | 2         | 16.7 | 0                           | 0.0  | 2                    | 16.7 | 0                         | 0.0  | 1                           | 8.3  | 12    | 100   |
| E.T. El Chasky          | 0        | 0.0  | 2                 | 25   | 1         | 12.5 | 0                           | 0.0  | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 5                           | 65.5 | 8     | 103.0 |
| E.T. Inv. Rápidos       | 0        | 0.0  | 3                 | 25   | 1         | 8.3  | 1                           | 8.3  | 2                    | 16.7 | 0                         | 0.0  | 5                           | 41.7 | 12    | 100.0 |
| E.T. Serv. Rápido       | 0        | 0.0  | 0                 | 0    | 1         | 8.3  | 1                           | 8.3  | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 10                          | 83.3 | 12    | 99.9  |
| E.T. Ttio la Florida    | 4        | 40.0 | 0                 | 0.0  | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 6                           | 60.0 | 10    | 100.0 |
| E.T. Correcaminos       | 2        | 18.2 | 4                 | 36.4 | 1         | 9.1  | 0                           | 0.0  | 2                    | 18.2 | 0                         | 0.0  | 2                           | 18.2 | 11    | 100   |
| E.T. C4M                | 2        | 16.7 | 3                 | 25.0 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 2                    | 16.7 | 0                         | 0.0  | 5                           | 41.7 | 12    | 100   |
| E.T. Arco Iris          | 3        | 33.3 | 2                 | 22.2 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 2                    | 22.2 | 0                         | 0.0  | 2                           | 22.2 | 9     | 99.9  |
| E.T. Huancaro           | 0        | 0.0  | 1                 | 14.3 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 3                    | 42.9 | 1                         | 14.3 | 2                           | 28.6 | 7     | 100   |
| E.T. Serv. Andino       | 1        | 12.5 | 2                 | 25.0 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 1                    | 12.5 | 0                         | 0.0  | 4                           | 50.0 | 8     | 100.0 |
| E.T. Batman             | 0        | 0.0  | 3                 | 25.0 | 1         | 8.3  | 0                           | 0.0  | 5                    | 41.7 | 0                         | 0.0  | 3                           | 25.0 | 12    | 100.0 |
| E.T. Ser. Exp. Santiago | 2        | 16.7 | 0                 | 0.0  | 8         | 66.7 | 0                           | 0.0  | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 2                           | 16.7 | 12    | 100   |
| E.T. Yllary Qosqo       | 0        | 0.0  | 0                 | 0.0  | 1         | 12.5 | 0                           | 0.0  | 0                    | 0.0  | 0                         | 0.0  | 7                           | 87.5 | 8     | 100.0 |
| E.T. San Sebastian      | 2        | 25.0 | 2                 | 25.0 | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 1                    | 12.5 | 1                         | 12.5 | 2                           | 25.0 | 8     | 100.0 |
| E.T. Zorro              | 0        | 0.0  | 1                 | 12.5 | 0         | 0.0  | 1                           | 12.5 | 2                    | 25.0 | 0                         | 0.0  | 4                           | 50.0 | 8     | 100.0 |
| ET. Nueva Chaska        | 1        | 6.3  | 0                 | 0.0  | 0         | 0.0  | 0                           | 0.0  | 9                    | 56.3 | 2                         | 12.5 | 4                           | 25.0 | 16    | 100   |



El estilo de afrontamiento más utilizado es la focalización en la solución del problema donde los conductores de empresas de transporte público urbano que presentan mayor porcentaje son: Illary Qosqo con 87.5%, Nuevo Amanecer con 85.7%, Servicio Rápido con 83.3%, Pegaso 80%, Liebre 75%, Dorado 72.7%, Chasky 65.5%, Ttio La Florida 60%, Zorro y Servicio Andino con 50%, E.T Luis Vallejos Santoni 42.9%, Rápidos y C4M con 41.7%, Wimpillay 37.5%, Inka Exprees 30%, finalmente San Sebastián con 25%, esto refiere que los conductores buscan alternativas de solución no siempre siendo las correctas.

En cuanto al estilo de reevaluación positiva donde los conductores de empresas de transporte público urbano que presentan mayor porcentaje son: Patrón de San Jerónimo con 69.2%, Imperial con 63.3%, Satélite con 58.3%, Nueva Chaska con 56.3%, Huancaro con 42.9%, Batman con 41.7%, Wimpillay con 37.5%, finalmente Inka Exprees con 30%, esto significa que los conductores analizan las situaciones en varias veces de forma racional.

En cuanto al estilo búsqueda de apoyo las empresas de transporte que hacen mayor uso de este estilo son: Tupac Amaru II con 50%, Columbia con 42.9%, Correcaminos con 36.4%, finalmente San Sebastián con 25%, esto refiere que los conductores buscan apoyo en su círculo social en momentos de estrés en su vida.

En cuanto al estilo creencias religiosas donde los conductores de empresas de transporte público urbano que presentan mayor porcentaje son: Arco Iris con 33.3% y San Sebastian con 25%, esto quiere decir que los conductores buscan ayuda de tipo espiritual y religioso.

En cuanto al estilo evitación donde los conductores de empresas de transporte público urbano que presentan mayor porcentaje son: Expreso Santiago con 66.7%, esto refiere que



los conductores no se enfocan en buscar soluciones más por el contrario evitan buscar soluciones, en ocasiones refugiándose en el alcohol drogas entre otros.

En cuanto a los estilos de afrontamiento expresión emocional abierta y autofocalización negativa, se encontraron niveles mínimos en los conductores de empresas de transporte público urbano.



#### 4.1.5 Variable del nivel de impulsividad, según empresa

**Tabla 9**

*Nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco  
2020, según empresa de transporte*

| Nivel                   | Bajo     |      | Medio    |       | Alto     |      | Total    |       |
|-------------------------|----------|------|----------|-------|----------|------|----------|-------|
|                         | <i>f</i> | %    | <i>f</i> | %     | <i>f</i> | %    | <i>f</i> | %     |
| E.T. Patrón S.J         | 0        | 0    | 13       | 100.0 | 0        | 0.0  | 13       | 100.0 |
| E.T. Satélite           | 0        | 0    | 12       | 100.0 | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. El Dorado          | 1        | 9.1  | 10       | 90.9  | 0        | 0.0  | 11       | 100.0 |
| E.T. Pegaso             | 0        | 0    | 10       | 100.0 | 0        | 0.0  | 10       | 100.0 |
| E.T. Inka Express       | 0        | 0    | 10       | 100.0 | 0        | 0.0  | 10       | 100.0 |
| E.T. Wimpillay          | 0        | 0    | 7        | 87.5  | 1        | 12.5 | 8        | 100.0 |
| E.T. Liebre             | 0        | 0    | 8        | 100.0 | 0        | 0.0  | 8        | 100.0 |
| E.T. Columbia           | 0        | 0    | 7        | 100.0 | 0        | 0.0  | 7        | 100.0 |
| E.T. Nuevo Amanecer     | 0        | 0    | 7        | 100.0 | 0        | 0.0  | 7        | 100.0 |
| E.T. L.V. Santoni       | 0        | 0    | 7        | 100.0 | 0        | 0.0  | 7        | 100.0 |
| E.T. Imperial           | 0        | 0    | 11       | 100.0 | 0        | 0.0  | 11       | 100.0 |
| E.T. Tupac Amaru II     | 0        | 0    | 12       | 100   | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. El Chasky          | 1        | 12.5 | 7        | 97.5  | 0        | 0.0  | 8        | 110.0 |
| E.T. Inv. Rápidos       | 0        | 0    | 12       | 100   | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. Serv. Rápido       | 0        | 0    | 12       | 100   | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. Ttio la Florida    | 1        | 10   | 9        | 90.0  | 0        | 0.0  | 10       | 100.0 |
| E.T. Correcaminos       | 0        | 0    | 11       | 100.0 | 0        | 0.0  | 11       | 100.0 |
| E.T. C4M                | 0        | 0    | 12       | 100.0 | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. Arco Iris          | 2        | 22.2 | 6        | 66.7  | 1        | 11.1 | 9        | 100.0 |
| E.T. Huancaro           | 0        | 0    | 7        | 100.0 | 0        | 0.0  | 7        | 100.0 |
| E.T. Serv. Andino       | 0        | 0    | 8        | 100.0 | 0        | 0.0  | 8        | 100.0 |
| E.T. Batman             | 1        | 8.3  | 11       | 91.7  | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. Ser. Exp. Santiago | 0        | 0    | 12       | 100.0 | 0        | 0.0  | 12       | 100.0 |
| E.T. Yllary Qosqo       | 0        | 0    | 8        | 100.0 | 0        | 0.0  | 8        | 100.0 |
| E.T. San Sebastian      | 0        | 0    | 8        | 100.0 | 0        | 0.0  | 8        | 100.0 |
| E.T. Zorro              | 0        | 0    | 8        | 100.0 | 0        | 0.0  | 8        | 100.0 |
| ET. Nueva Chaska        | 0        | 0.   | 16       | 100.0 | 0        | 0.0  | 16       | 100.0 |





Se observa en el análisis de la variable impulsividad, según empresa de transporte público urbano, se encuentran en nivel medio, agrupando un número importante de empresas hasta el 100% de conductores evaluados. Los resultados hallados nos llevan a considerar que los evaluados reaccionarían activamente a situaciones demandantes, presentando falta de capacidad para evaluar las consecuencias de sus actos, pudiendo reaccionar impulsivamente ante algunos eventos.

#### 4.1.6 Estilos de afrontamiento al estrés predominantes, según edad

**Tabla 10**

*Estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según edad*

| Estimo de afrontamiento            | Menos de 30 años |     | De 30 a 45 años |      | De 46 a 60 años |      | Más de 60 años |      |
|------------------------------------|------------------|-----|-----------------|------|-----------------|------|----------------|------|
|                                    | <i>f</i>         | %   | <i>f</i>        | %    | <i>f</i>        | %    | <i>f</i>       | %    |
| <b>Religión</b>                    | 2                | 10  | 10              | 6.1  | 7               | 8.9  | 0              | 0    |
| <b>Búsqueda de apoyo</b>           | 4                | 20  | 19              | 11.6 | 14              | 17.7 | 2              | 33.3 |
| <b>Evitación</b>                   | 1                | 5   | 11              | 6.7  | 6               | 7.6  | 2              | 33.3 |
| <b>Expresión emocional abierta</b> | 0                | 0   | 6               | 3.7  | 2               | 2.5  | 0              | 0    |
| <b>Revaluación positiva</b>        | 7                | 35  | 43              | 26.2 | 17              | 21.5 | 0              | 0    |
| <b>Autofocalización negativa</b>   | 0                | 0   | 4               | 2.4  | 3               | 3.8  | 1              | 16.7 |
| <b>Focalización en la solución</b> | 6                | 30  | 71              | 43.3 | 30              | 38   | 1              | 16.7 |
| <b>Total</b>                       | 20               | 100 | 164             | 100  | 79              | 100  | 6              | 100  |

Se observa en la tabla que los conductores de transporte público urbano de 30 a 45 años, usan el estilo de focalización en la solución con un 43.3% y 46 a 60 años con 38%, seguido por el estilo revaluación positiva en conductores menores de 30 años con un 35%, finalmente los conductores mayores de 60 años que muestran dos tipos de estilos de afrontamiento, como es la búsqueda de apoyo social y evitación con un 33.3%



respectivamente. Los mencionados resultados nos llevan a considerar que los evaluados más jóvenes prefieren enfrentar los problemas analizando racional y constantemente posibles soluciones; mientras con el tiempo se opta por un estilo de decisión rápida aun asumiendo riesgos de error y en la última etapa de la actividad laboral se valora más los estilos orientados al apoyo o colaboración de otros, además de evitación de dificultades.

#### 4.1.7 Niveles de impulsividad, según permanencia en el puesto

**Tabla 11**

*Nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según permanencia en el puesto*

| Nivel        | De 1 año a 5 años |      | De 6 a 10 años |      | De 11 a 15 años |      | De 16 a más años |      |
|--------------|-------------------|------|----------------|------|-----------------|------|------------------|------|
|              | <i>f</i>          | %    | <i>f</i>       | %    | <i>f</i>        | %    | <i>f</i>         | %    |
| Alto         | 0                 | 0    | 1              | 0.8  | 1               | 2.1  | 0                | 0    |
| Medio        | 69                | 98.6 | 124            | 96.1 | 47              | 97.9 | 21               | 95.5 |
| Bajo         | 1                 | 1.4  | 4              | 3.1  | 0               | 0    | 1                | 4.5  |
| <b>Total</b> | 70                | 100  | 129            | 100  | 48              | 100  | 22               | 100  |

Se observa en la tabla el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano, según permanencia en el puesto, donde se muestra la mayor agrupación de evaluados en el nivel medio indistintamente del tiempo en el puesto de trabajo, encontrando que los evaluados que laboran de 1 año a 5 años, se presentan con un 98.6%, de 11 años a 15 años se presentan con un 97.9%, de 6 a 10 años con un 96.1% y finalmente conductores de 16 a más años con 95.5%; esto refiere que indistintamente de la permanencia en el puesto de trabajo, el nivel de impulsividad se mantiene en niveles medios, es por ello que su capacidad de análisis sea más lento y respondan de manera rápida a estímulos del ambiente.



## 4.2 Resultados respecto al objetivo general

### 4.2.1 Relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad

Tabla 12

*Relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020*

|   |  | <b>Nivel de impulsividad</b> |        |
|---|--|------------------------------|--------|
| <b>Estilos de afrontamiento al estrés</b> | Focalizado en la solución del problema | Coefficiente de correlación  | -0.012 |
|   |  | Sig. (bilateral)             | .838   |
|   |  | N                            | 269    |
|   | Autofocalización negativa              | Coefficiente de correlación  | ,213** |
|   |  | Sig. (bilateral)             | .000   |
|   |  | N                            | 269    |
|   | Reevaluación positiva                  | Coefficiente de correlación  | ,144*  |
|   |  | Sig. (bilateral)             | .018   |
|   |  | N                            | 269    |
|   | Expresión emocional abierta            | Coefficiente de correlación  | ,242** |
|   |  | Sig. (bilateral)             | .000   |
|   |  | N                            | 269    |
|   | Evitación                              | Coefficiente de correlación  | 0.073  |
|   |  | Sig. (bilateral)             | .234   |
|   | N                                      | 269                          |        |
| Búsqueda de apoyo social                  | Coefficiente de correlación            | ,148*                        |        |
|   | Sig. (bilateral)                       | .015                         |        |
|   | N                                      | 269                          |        |
| Creencias religión                        | Coefficiente de correlación            | 0.101                        |        |
|   | Sig. (bilateral)                       | .098                         |        |
|   | N                                      | 269                          |        |



Los resultados de la tabla N°12, muestran el análisis realizado a fin de establecer la asociación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, utilizándose la prueba de Chi Cuadrado dada la naturaleza nominal y ordinal de los datos relacionados (**Apéndice E**). Es importante llegar a considerar que al aplicarse la fórmula seleccionada algunas de las casillas no presentaron el recuento mínimo esperado, situación que no se ajustaría con los supuestos de la prueba, dada la clara mayor agrupación de evaluados en el nivel medio de la variable impulsividad.

Para ello realizó la prueba de normalidad, identificando, tanto los estilos de afrontamiento al estrés como los niveles de impulsividad, no responden a una distribución normal, seleccionando la correlación de Spearman, se encontró correlaciones significativas en el nivel 0.01 entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento; auto focalización negativa, con un coeficiente de correlación de .213 y un nivel de significación de .000; en cuanto al estilo expresión emocional abierta, con un coeficiente de correlación de .242 y un nivel de significación de .000. Además, se pudo identificar correlaciones significativas en el nivel 0.05 entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento los estilos de afrontamiento; reevaluación positiva, con un coeficiente de correlación de .144 y un nivel de significación de .018; con el estilo búsqueda de apoyo social, con un coeficiente de correlación de .148 y un nivel de significación de .015. Por último, se comprobó la falta de correlación significativa entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento al estrés: focalización en la solución del problema, evitación y creencias religiosas. Por tanto, se acepta la hipótesis de investigación para la relación entre impulsividad y los estilos Autofocalización negativa, expresión emocional abierta, búsqueda de apoyo social y reevaluación positiva; y se



rechaza la hipótesis de investigación para los estilos Creencias religiosas, estilo de Evitación, focalización en la solución del problema, aceptándose para estos últimos la hipótesis nula.



## Capítulo 5

### Discusión

#### 5.1 Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

Según los datos obtenidos que se realizaron mediante la escala de impulsividad de Barrat versión 11 BIS (Loyola, 2011) y el cuestionario de afrontamiento del estrés – CAE (Salas, 2016) en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, se muestra lo siguiente.

Con respecto a los objetivos específicos:

En referencia al primer objetivo, vinculados a los estilos de afrontamiento, en el estilo de focalización en la solución del problema, la mayoría de evaluados lo utiliza en nivel medio, seguido del nivel alto y por último el niveles bajo, esto refiere que la población evaluada busca alternativas de solución, aunque no necesariamente sean las adecuadas; el estilo de auto focalización negativa, es usado en un nivel medio, seguido del nivel alto y por ultimo un nivel bajo, esto refiere que los conductores buscan soluciones ante el estrés, pero de forma dañina; el estilo de reevaluación positiva, la mayoría de evaluados lo utiliza en niveles medios, seguido de un nivel bajo y por ultimo un nivel alto, esto refiere que analizan la situación en varias oportunidades donde piensan de forma racional; el estilo Expresión emocional abierta, lo mayoría lo utilizan en niveles bajos, seguido del nivel medio, donde los evaluados muestran de manera abierta lo que sienten; el estilo de evitación, la mayoría lo



utiliza en niveles bajos, seguido de un nivel medio y por último en niveles altos, esto refiere que los evaluados evitan buscar soluciones, en ocasiones refugiándose en el alcohol, drogas, entre otros; el estilo de búsqueda de apoyo social, presentan niveles medios, seguido por niveles bajos y por último en niveles altos, esto refiere que la población comparte y busca sentirse apoyada por las personas que lo rodean, en momentos que le causen estrés; finalmente el estilo de creencias religiosas, lo utilizan en niveles bajos, seguido de niveles medios, esto refiere que las personas buscan ayuda de tipo espiritual y religiosa.

Con respecto al segundo objetivo, los niveles de impulsividad dentro los conductores de transporte público urbano, presentan mayormente un nivel medio, donde los resultados indican que los evaluados muestran conductas automáticas y no reflexivas a fin de responder a estímulos internos y externos, generándoles consecuencias negativas a nivel personal, esto refiere que los conductores no pierden en su totalidad su capacidad de análisis, aún cuando respondan de manera rápida ante estímulos que se le presenten en su trabajo.

Según el tercer objetivo se encontró que dentro de las dimensiones de impulsividad, siendo estas la atencional, motora y no planificada los evaluados también se encuentran en un nivel medio; indicando que la población podría presentar dificultades para mantener la atención, actuando mediante las emociones que se presenten en el momento y tomando decisiones apresuradas sin planificarlas hacia el futuro, sin ser un comportamiento habitual entre los evaluados.

Con respecto al cuarto objetivo de los estilos de afrontamiento predominantes, según empresa; el estilo que más predomina es la focalización en la solución del problema, donde los conductores de empresas de transporte público urbano que presentan mayor porcentaje son: Illary Qosqo, Nuevo Amanecer, Servicio Rápido, Pegaso, Liebre, Dorado, Chasky, Ttio



La Florida, Zorro y Servicio Andino, E.T Luis Vallejos Santoni, Rápidos y C4M, Wimpillay, Inka Express, finalmente San Sebastián, esto refiere que los conductores de estas empresas buscan alternativas de solución no siempre siendo las correctas; seguido por el estilo de reevaluación positiva donde los evaluados hacen mayor uso de este estilo son: Patrón de San Jerónimo, Imperial, Satélite, Nueva Chaska, Huancaro, Batman, Wimpillay, finalmente Inka Express; esto refiere que los conductores analizan las situaciones en varias oportunidades de forma racional; a continuación, el estilo búsqueda de apoyo, las empresas de transporte que hacen mayor uso de este estilo son: Tupac Amaru II, Columbia, Correcaminos y finalmente San Sebastián, esto refiere que los conductores buscan apoyo en su círculo social en momentos de estrés en su vida.

Con respecto al quinto objetivo, niveles de impulsividad según empresa de transporte público urbano, se encuentra en un nivel medio. Esto refiere que podrían reaccionar activamente a situaciones demandantes, pudiendo presentar falta de capacidad para evaluar las consecuencias de sus actos, reaccionando impulsivamente en algunas situaciones y ante eventos inesperados.

Con referencia al sexto objetivo, estilos de afrontamiento, según edad se encontró que los evaluados de 30 a 60 años, usan el estilo de focalización en la solución; seguido por el estilo reevaluación positiva en conductores menores de 30 años, los evaluados más jóvenes, prefieren enfrentar los problemas analizando racional y constantemente posibles soluciones; mientras con el tiempo se opta por un estilo de decisión rápida aun asumiendo riesgos de error.

Con referencia al séptimo objetivo, nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano, según permanencia en el puesto; los evaluados que laboran de 1





a 16 años a más, se encuentran en un nivel medio, esto refiere que indistintamente de los años de actividad, los conductores presentan los mismos niveles de impulsividad.

En referencia al objetivo general, se acepta la hipótesis alterna, donde existe relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco 2020. Se encontró correlaciones significativas entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento: auto focalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social; esto refiere que los conductores para hacerle frente a su estrés, si bien hacen uso de la focalización negativa para reducir el estrés; no necesariamente reducen sus niveles de impulsividad, en cuanto al estilo de afrontamiento expresión emocional abierta, permite que los conductores puedan tener manejo de sus niveles de impulsividad en momentos que le puedan generar estrés, en referencia al estilo reevaluación positiva, los conductores realizan un mejor análisis de la situación estresante, lo que les permite manejar de manera adecuada sus niveles de impulsividad, finalmente, en relación al estilo búsqueda de apoyo social, los conductores buscan soporte emocional dentro de su círculo social en momentos en que una situación le genere estrés, permitiéndoles así reducir sus niveles de impulsividad. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis de investigación para los estilos Creencias religiosas, estilo de Evitación, focalización en la solución del problema, aceptándose para estos últimos la hipótesis nula.

## **5.2 limitaciones de estudio**

Las limitaciones encontradas fueron por parte de trámites documentarios, debido a que se gestionó autorizaciones para poder tener acceso a la información de las empresas de



transporte público urbano, para ello se recurrió a los trámites de permiso correspondientes, ampliándose de esta manera los tiempos para la recolección de datos.

El tiempo de evaluación fue exacto, debido a que los conductores tienen horarios establecidos de salida y llegada, por lo cual se tuvo que respetar los tiempos de evaluación para la recopilación de datos. En cuanto al tipo de muestreo, se respetó el sorteo de los evaluados, que fue de tipo probabilístico, por ende se evaluó a los conductores sorteados en específico y eso tomó tiempos adicionales dentro del proceso de la investigación.

En cuanto al proceso de evaluación, se les ha sensibilizado sobre la importancia de la evaluación y se les ha indicado, que en caso existan dudas sobre las preguntas, les comuniquen inmediato a las evaluadoras.

### **5.3 Comparación crítica con la literatura existente**

En relación a la investigación de Peña (2018), titulada “La influencia de la impulsividad de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua, en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la licencia de conducir”, menciona que existe correlación positiva entre impulsividad y accidentes de tránsito, señalando que los accidentes de tipo “choque” son los más frecuentes, referente a la impulsividad y la reducción de puntos en la licencia; en cuanto a la investigación realizada se encontró que los conductores de transporte público urbano de la Ciudad del Cusco, se encuentran en un nivel medio, esto quiere decir que los conductores de la investigación realizada presentan niveles significativos lo cual también afecta en su actividad laboral, generando malos tratos a los usuarios y accidentes tránsito, así mismo dentro de los estilos de afrontamiento, se encuentra que dentro de los estilos de afrontamiento e impulsividad en conductores de transporte público urbano



de la ciudad del Cusco, esto se podría dar por el sistema de transporte ya sea por los niveles poblacionales y las estrategias de afrontamiento que utilizan los conductores.

De acuerdo a la investigación de Jiménez, Peña y Sierra (2014), titulada “Relación entre Estrategias de Afrontamiento y Estrés Laboral en Conductores de Servicio Público de la Ciudad de Bogotá y el Municipio de Chía”, se encuentra que las Estrategias de Afrontamiento búsqueda de apoyo social y solución de problemas se relacionan significativamente con el estrés laboral de los conductores, así también se señala que las estrategias menos utilizadas por los conductores son autonomía y expresión de la dificultad; en cuanto a los resultados de la investigación se ve similitud con el estilo búsqueda de apoyo social, esto refiere que los conductores buscan apoyo en su círculo social en momentos de estrés relacionados a su impulsividad, siendo importante el apoyo del entorno social para que los conductores puedan manejar su impulsividad.

En cuanto a la investigación de Coyoy, G. (2014), denominada “Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la cabecera departamental de Quetzaltenango”, refiere que los conductores presentan ansiedad en niveles significativos, así mismo como niveles de estrés significativos; en cuanto a la investigación desarrollada, si bien trata sobre los estilos de afrontamiento al estrés e impulsividad, también pueden llegar a tener una relación con la ansiedad y el estrés, esto en relación a las horas de trabajo, rutina y ambiente laboral; también se encontró que los niveles de impulsividad son de nivel medio, variable que también tiene relación con la ansiedad y el estrés.

En cuanto a la investigación de Rojas (2018), “Desgaste Ocupacional y Estrategias de Afrontamiento al Estrés en conductores de una compañía de taxi de Trujillo”, menciona que el desgaste ocupacional, se presenta en un nivel medio y en sus dimensiones que se ubican



con un 46.5% y 61.2%, así también en cuanto a las estrategias de afrontamiento se presentan en un nivel medio con porcentajes que se presentan entre un 43.5% y un 54.6%; en el estudio desarrollado, se encontró correlaciones significativas entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento: autofocalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social, si bien la investigación fue realizada en estudiantes para conductores, se debe tener en cuenta que el trabajo de conductor demanda excesivas horas de trabajo y un ambiente laboral demasiado estresante lo que puede llevar a generarles diferentes problemas de orden psicológico, conllevando a malos tratos con los usuarios del transporte y accidentes de tránsito.

En referencia a la tesis de Valverde (2014), “Síndrome de burnout y clima social laboral en el personal de una empresa de transportes y servicios múltiples de la Ciudad de Trujillo”, señala que el 51% presenta agotamiento emocional, seguido por el 63% que presenta despersonalización y finalmente el 10.1% presenta realización personal, señala que las dimensiones autorrealización y estabilidad - cambio se presentan en nivel promedio, así también en el área de presión con un 34% y control con un 47.5%. así también se encontró una correlación significativa entre el agotamiento emocional y la despersonalización con las dimensiones del WES y también relación con el factor de realización del Síndrome de Burnout esto en diferentes áreas del Clima Social Laboral sin contar áreas tales como presión, comodidad y control; en comparación a la investigación desarrollada se encontró correlaciones significativas entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento: autofocalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social, por último, siendo estas las más usadas aunque no necesariamente sean las más correctas, permitiéndoles adaptarse a su entorno laboral, así mismo el estrés laboral se puede



relacionar con esto con las horas de trabajo y el ambiente laboral en que ellos se presentan, también existe una relación significativa con el estilo búsqueda de apoyo social, los conductores buscan apoyo en su círculo social en momentos de estrés, encontrando similitudes en cuanto al estrés que presentan en su ambiente laboral, muchas veces llevándoles cometer actos de imprudencia.

De acuerdo a la investigación de Pacora (2012), “Relación entre los Estresores y el Afrontamiento en el Transporte Público de Lima en grupo de Usuarios Laboralmente Activos”, señala los siguientes resultados fueron que en general los estresores están relacionados con la congestión vehicular, señala que los niveles de estrés son altos, mientras que los estresores en relación al incumplimiento de las normas de tránsito se perciben de manera menos estresante, finalmente a nivel general, en caso del afrontamiento, se relaciona en cuanto al evitar o alejarse ante el estresor, mas no a confrontarlo; en cuanto a la investigación desarrolla, se encontró correlación la impulsividad y los estilos de afrontamiento autofocalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social, esto puede estar relacionado que el estrés en los conductores de las empresas de transporte urbano de la ciudad del Cusco, es manejado de mejor manera por el uso de estas estrategias de afrontamiento aunque no necesariamente sean las más adecuadas.

En cuanto a la investigación de Blanco (2017), “La educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco”, menciona que existe relación significativa entre la educación vial y los factores que pueden originar accidentes de tránsito, esto producidos por los conductores de transporte urbano; cabe señalar que las horas de trabajo y el ambiente laboral hacen que en



muchos casos los conductores actúen de manera impulsiva, así como el uso inadecuado de estilos de afrontamiento para manejar dichas situaciones, siendo importante los programas de capacitación y sensibilización en los conductores que viene laborando en la actualidad.

En cuanto a la investigación de Miranda (2016), “Estrés Laboral en Conductores de Empresas de Transporte Público de la Ciudad de Cusco con Alta Siniestralidad, 2016”, señala que el 42,3% de los conductores presentan nivel moderado de estrés laboral y el 39,7% presentan un nivel alto de estrés laboral por lo que afirma que los conductores presentan comportamientos siniestros, asimismo se encontró que no existe diferencia significativa en cuanto a los niveles de estrés laboral, edad, tiempo de trabajo, grado académico y el estado civil, finalmente el nivel de estrés laboral difiere en cuanto a las empresas; en la investigación realizada se encontraron niveles de impulsividad medio, esto refiere que presentan problemas con los impulsos; así también no existe diferencia en cuanto a la edad y las horas de trabajo; entendiéndose que las horas de trabajo y el ambiente laboral los llegan a estresar demasiado, lo que hace que en muchas veces ellos traten mal a los usuarios y hasta llegue a tener accidentes de tránsito.

Carver y Conner – Smith (2010), señalan que el afrontamiento viene a ser un conjunto de respuestas y herramientas que presenta la persona utiliza ante situaciones de amenaza, pérdida o daño. Lazarus & Folkman (1986) señalan que existe una reacción recíproca entre el estrés y el afrontamiento, esto debido a que las personas utilizan estrategias para afrontar un problema dándole una valoración y de acuerdo a ello hacen uso de una estrategia en específico; en referencia al estudio realizado se encuentra que los conductores de las empresas de transporte público urbano de la ciudad del Cusco; hacen uso de varias



estrategias, aunque necesariamente no sean las más adecuadas, permitiéndoles adaptarse a su actividad laboral.

Barratt y Patton (1983), señalan que la impulsividad es un rasgo de la personalidad que se encuentra relacionada con la extroversión señalada por Eysenck, esto con la búsqueda de sensaciones, así mismo da importancia a la impulsividad y el tempo cognitivo; señalando que las personas que presentan dificultades con el control de impulsos presentan problemas con el reloj interno, que presentan las personas, es por ello que su capacidad de análisis sea más lento y respondan de manera rápida ante estímulos externos sin prever las consecuencias; en cuanto a la investigación que se desarrolló, los niveles de impulsividad en los conductores son medios, lo que señala que no tiene un control total de sus impulsos en las diferentes áreas de la impulsividad, lo que le puede generar malos tratos a los usuarios, respuestas incontroladas, alta velocidad, entre otros; lo que les puede conllevar a generar accidentes de tránsito.

#### **5.4 Implicancias del estudio**

Con respecto a los resultados hallados en el presente estudio, cada empresa podrá desarrollar programas de capacitación en el fortalecimiento y desarrollo de los estilos positivos de afrontamiento al estrés, privilegiándose aquellos encontrados con mayor frecuencia en la población estudiada.

En cuanto a los resultados hallados, los conductores que presentan niveles altos de impulsividad, deberían tomar una pausa laboral, asignada por cada empresa y con respecto a los otros conductores, brindarles pausas activas con la finalidad de reducir el estrés generado por las largas horas de trabajo.



## Conclusiones

**Primera:** Se encontró correlaciones significativas entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento: auto focalización negativa, expresión emocional abierta, reevaluación positiva y búsqueda de apoyo social.

**Segunda:** Dentro de los estilos de afrontamiento al estrés, se pudo encontrar que los estilos más desarrollados son: focalización en la solución del problema, auto focalización negativa y de reevaluación positiva.

**Tercera:** Dentro de los niveles de impulsividad en los conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, se encontraron que los evaluados en su mayoría se ubican en un nivel medio de impulsividad.

**Cuarta:** Dentro de las dimensiones de impulsividad de tipo atencional, motora y no planificada, los conductores de transporte público urbano se ubican mayormente en un nivel medio.

**Quinta:** El estilo de afrontamiento que predomina en conductores de transporte público urbano, según empresa; es el estilo de focalización en la solución del problema, en las empresas: Illary Qosqo, Nuevo Amanecer, Servicio Rápido, Pegaso, Liebre, Dorado, Chasky, Ttio La Florida, Zorro y Servicio Andino, E.T Luis Vallejos Santoni, Rápidos y C4M, Wimpillay, Inka Express, y San Sebastián.

**Sexta:** En cuanto a los niveles de impulsividad según empresa de transporte público urbano, casi en su totalidad se encuentra en un nivel medio.





**Séptima:** Dentro de los estilos de afrontamiento de los conductores de transporte público urbano, según edad se encontró que los evaluados de 30 a 60 años usan mayormente el estilo de focalización en la solución, seguido por el estilo reevaluación positiva en conductores menores de 30 años.

**Octava:** Dentro del nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano, según permanencia en el puesto, indistintamente del tiempo de servicio lo evaluados mayormente se agrupan en el nivel medio.



## Recomendaciones

**Primera:** Que los conductores, reciban capacitaciones y sensibilizaciones a cerca de la importancia de su trabajo y los riesgos asociados al mismo, con el fin de crear conciencia dentro de la actividad que realizan.

**Segunda:** Implementar, talleres de capacitación sobre los estilos de afrontamiento al estrés, con la finalidad de fortalecer estrategias de afrontamiento sobre el tema y que los conductores de transporte público urbano, lo puedan aplicar en su vida diaria. Además aquellos trabajadores que utilizan el estilo de autofocalización negativa, con la finalidad de que se inclinen al uso de los estilos de afrontamiento positivo.

**Tercera:** Se recomienda establecer programas para ayudar en la mejora del control de impulsos, con finalidad de evitar conflictos con los usuarios y brindar un servicio de calidad, buscando un cambio en el diagnóstico que ubique mayor cantidad evaluados en el nivel bajo de impulsividad.

**Cuarta:** Implementar programas de salud mental en el trabajo, como actividades de recreación con el fin de reducir el estrés en los conductores.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, J. (2008) *Gestión del estrés, cómo entenderlo, cómo controlarlo y cómo sacarlo provecho*. Barcelona, España: Bresca.
- Álvarez, R.(2007). *Estadística aplicada a las Ciencias de la Salud*. España: Diaz de Santos
- Barratt, E. & Patton, J. (1983). *Impulsivity: Cognitive, behavioral, and psychophysiological Correlates*. En Marvin Zuckerman (Ed.), *The Biological basis of impulsivity and sensation seeking*. Englewood Cliffs, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, 77-116.
- Recuperado: 88.
- Barratt, E. (1994). *Impulsiveness and aggression*. En J. Monahan & H. J. Steadman (Eds.), *Violence and mental disorder: developments in risk assessment* (pp. 61-79). Chicago: The University Chicago Press.
- Blanco, A. (2017). *La educación vial y los factores que originan los accidentes de tránsito producidos por conductores de transporte urbano de la ciudad de Cusco*. Cusco Perú.
- Cassaretto, M., Chau, C., Oblitas, H. y Valdez, N. (2003). *Estrés y afrontamiento en estudiantes de Psicología*. Revista de Psicología de la PUCP, 21(2), 363-392.
- Carver, C. & Connor-Smith, J. (2010). *Personality and Coping*. Annual Review of Psychology, 2010(61), 679–704.
- Comin, E.; De la fuente, I.; Gracia, A. (2011).*El Estrés y el riesgo para la salud*. España: departamento de Prevención. Recuperado de:  
<https://www.maz.es/publicaciones/publicaciones/manual-el-estres-y-el-riesgo-para-la-salud.pdf>.
- Consorcio de investigación Económica y Social (2016). *Transporte urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y el Callao?* Lima – Perú.



Coyoy, G. (2014). *Ansiedad y estrés en conductores de transporte urbano de la cabecera departamental de Quetzaltenango*. Quetzaltenango – México.

Evenden, J. (1999) *Impulsivity: a discussion of clinical and experimental findings*. *Psychopharmacol* 13, 180–192.

Fernández – Ballesteros, R. (2007). *Evaluación Psicológica: Conceptos, métodos y estudios de casos*. España. Ediciones Pirámide.

Gallego, Y., Gil, S., Sepúlveda, M. (2018) *Revisión Teórica de Eustrés y Distrés definidos como reacción hacia los factores de riesgo psicosocial y su relación con las estrategias de afrontamiento*. (Tesis de Maestría). Universidad CES, Medellín, Colombia.

Gutierrez, J. (Julio y Agosto 2005) *Eustrés el antídoto I*. Gestión práctica de riesgos laborales. Pp. 18. Recuperado: <http://pdfs.wke.es/8/3/3/6/pd0000018336.pdf>.

Hart, S. D. & Dempster, R. J. (1997). *Impulsivity and Psychopathy*. En C. D. Webster & M. A. Jackson (Eds.), *Impulsivity; theory, assessment and treatment* (pp. 212-232). New York: Guilford Press.

Harmon-Jones, E., Barratt, E. S., & Wigg, C. (1997). *Impulsiveness, aggression, reading, and the P300 of the event-related potential*. *Personality and individual Differences*, 22(4), 439-445.

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill Educación.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019). *Estadísticas de Seguridad Ciudadana*. Perú.



- Jiménez, Peña y Sierra (2014). *Relación entre Estrategias de Afrontamiento y Estrés Laboral en Conductores de Servicio Público de la Ciudad de Bogotá y el Municipio de Chía*. Bogotá – Colombia.
- Kalat, J.W. (2004). *Psicología Biológica*. Octava Edición. México: Ediciones Paraninfo. Thompson.
- Loyola (2011). *Validez y confiabilidad de la escala de impulsividad de Barratt versión 11 (BIS-11) en mujeres encarceladas*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima – Perú.
- McMurrán, M., Blair, M. & Egan, V. (2002). *An investigation of the correlations between aggression, impulsiveness, social problem-solving, and alcohol use*. *Aggressive Behavior*, 28, 439-445.
- Mitchell, S., (2004) *Measuring impulsivity and modeling its association with cigarette smoking*. *Behavior Cognitive Neuroscience Rev.* 3: 261-275.
- Miranda (2016). *Estrés Laboral en Conductores de Empresas de Transporte Público de la Ciudad de Cusco con Alta Siniestralidad, 2016*. Cusco – Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009). *Decreto supremo D.S. 017*. Perú.
- Ministerio de Transportes y comunicaciones (2019) *Decreto Supremo 020 – 2019*. Perú.
- Moeller, G., Barratt, E., Dougherty, D., Schmitz, J., & Swann, A. (2001). *Psychiatric aspects of impulsivity*. *American Journal of Psychiatry*, 158, 1783–1793.
- Mok, E. y Tam, B. (2001). *Stressors and Coping Methods among Chronic Haemodialysis Patients in Hong Kong*. *Journal of Clinical Nursing*, 10, 503- 511.
- Municipalidad Provincial del Cusco (2012). *Ordenanza Municipal 033*. Cusco – Perú.



- Naranjo, M. (2009) *Una revisión teórica sobre el estrés y algunos aspectos relevantes de éste en el ámbito educativo*. San José - Costa Rica: Educación, vol. 33, núm. 2, 2009, pp. 171-190.
- Orozco- Cabal, F., Barratt, E., & Buccello, R. (2007). *Implicaciones para el estudio de la neurobiología de la experiencia consciente. El acto impulsivo*. Revista Latinoamericana de Psicología, 39(1), 109126.
- Organización Internacional del Trabajo (2016). *Estrés en el trabajo, un reto colectivo*. Italia.
- Organización Mundial de la Salud (2004). *La organización del trabajo y el estrés*. Suiza.
- Pacora, M. (2012). *Relación entre los Estresores y el Afrontamiento en el Transporte Público de Lima en grupo de Usuarios Laboralmente Activos*. Lima – Perú.
- Pedrero, E. (2009) *Evaluación de la impulsividad funcional y disfuncional en adictos a sustancias mediante el inventario de Dickman*. Madrid – España: Psicothema, vol 21, N° 4, pp. 585-591.
- Peña, K. (2018). *La influencia de la impulsividad de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua, en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la licencia de conducir*. Tungurahua – Ecuador.
- Pineda, D. (2012). *Estrés parental y estilos de afrontamiento en padres de niños con trastornos del espectro autista*. Tesis de Licenciatura en Psicología. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Real Académica de la Lengua Española (2019) *Diccionario de la Real Académica de la Lengua Española*. España.
- 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.



- Rojas, A. (2018). *Desgaste Ocupacional y Estrategias de Afrontamiento al Estrés en conductores de una compañía de taxi de Trujillo*. Trujillo - Perú.
- Sánchez, S. (2010). *Ambiente familiar y estilos de afrontamiento al estrés en pacientes oncológicos internos en el hospital Nacional Luis N. Saenz*. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima Perú.
- Sandín, B.; Chorot, P (2003). Estrés, coping y síntomas somáticos. IV Congreso de la Asociación Española de Terapia del Comportamiento. Gandía, 10-12 de marzo.
- Servera, M. & Galán, M. (2001). *La naturaleza multicomponente de la dimensión de "impulsividad"*. En Secretaria general técnica (Ed.), Problemas de impulsividad e inatención en el niño. Madrid: MECD.
- Squillace, M., Picon, J. y Schmidt, V. (2011). *El concepto de impulsividad y su ubicación en las teorías psicobiológicas de la personalidad*. Argentina: Revista neuropsicológica latinoamericana. ISSN 2075-9479 vol. 3.
- Solís, C. y Vidal, A. (2006). Estilos y estrategias de afrontamiento en adolescentes. Revista de Psiquiatría y Salud Mental Hermilio Valdizán, 7(1), 33-37.
- Strauss, M. A. & Mouradian, V. E. (1998). *Impulsive corporal punishment by mothers and antisocial behaviour and impulsiveness in children*. Behavioral Sciences and the Law, 16, 353-374.
- Valverde, F. (2014) *Síndrome de burnout y clima social laboral en el personal de una empresa de transportes y servicios múltiples de la Ciudad de Trujillo*. Trujillo – Perú.



# APÉNDICES





Apéndice A. Instrumentos de recolección de datos

CUESTIONARIO DE AFRONTAMIENTO DEL ESTRÉS

Empresa de transporte: \_\_\_\_\_ Edad: \_\_\_\_\_  
 Permanencia en el trabajo: 1 a 5 años ( ) 6 a 10 años ( ) 11 a 15 años ( ) 16 años a más ( )

**Instrucciones:**

A continuación usted encontrará frases que describen formas de pensar y comportarse que la gente suele emplear para afrontar problemas o situaciones estresantes que ocurren en la vida. Las formas de afrontamiento descritas no son ni buenas ni malas, ni tampoco unas son mejores o peores que otras. Simplemente ciertas personas utilizan unas formas más que otras. Para contestar debe leer con detenimiento cada una de las formas de afrontamiento y recordar en qué medida usted las ha utilizado recientemente cuando ha tenido que hacer frente ante situaciones de estrés. Marque con un aspa (X) el número que mejor represente el grado que empleó cada una de las formas de afrontamiento del estrés que se indican. Aunque este cuestionario a veces hace referencia a una situación o problema, tenga en cuenta que esto no quiere decir que usted piense en un único acontecimiento, sino más bien en las situaciones o problemas más estresantes vividos recientemente (aproximadamente durante el año pasado)

0                      1                      2                      3                      4  
 Nunca    Pocas veces    A veces    Frecuentemente    Casi siempre

| N° | Ítems   | PUNTAJE |
|----|---|---------|
| 1  | Traté de analizar las causas del problema para poder hacerle frente         |         |
| 2  | Me convencí de que hiciese lo que hiciese las cosas siempre me saldrían mal |         |
| 3  | Intenté centrarme en los aspectos positivos del problema                    |         |
| 4  | Descargué mi mal humor con los demás  |         |
| 5  | Cuando me venía a la cabeza el problema, trataba de concentrar              |         |
| 6  | Le conté a mis amigos y/o familiares cómo me sentía                         |         |
| 7  | Asistí a la iglesia   |         |
| 8  | Traté de solucionar el problema siguiendo unos pasos bien pensados          |         |
| 9  | No hice nada concreto puesto que las cosas suelen ser malas                 |         |
| 10 | Intenté sacar algo positivo del problema                                    |         |
| 11 | Insulté a ciertas personas  |         |
| 12 | Me volqué en el trabajo o en otra actividad para olvidarme del problema     |         |
| 13 | Pedí un consejo a algún pariente o amigo para afrontar mejor el problema    |         |
| 14 | Pedí ayuda espiritual a algún religioso (Sacerdote, etc.)                   |         |
| 15 | Establecí un plan de actuación y procuré llevarlo a cabo.                   |         |



|    |  |  |
|----|--|--|
| 16 | Comprendí que yo fui el principal causante del problema.                                   |  |
| 17 | Descubrí que en la vida hay cosas buenas y gente que se preocupa por los demás.            |  |
| 18 | Me comporté de forma hostil con los demás.   |  |
| 19 | Salí al cine, a cenar, a "dar una vuelta", etc. para olvidarme del problema.               |  |
| 20 | Pedí a parientes o amigos que me ayudaran a pensar acerca del problema.                    |  |
| 21 | Acudí a la iglesia para rogar que se solucionase el problema.                              |  |
| 22 | Hablé con las personas implicadas para encontrar una solución al problema.                 |  |
| 23 | Me sentí indefenso/a e incapaz de hacer algo positivo para cambiar la situación.           |  |
| 24 | Comprendí que otras cosas, diferentes del problema, eran para mí más importantes.          |  |
| 25 | Agredí a algunas personas.   |  |
| 26 | Procuré no pensar en el problema.  |  |
| 27 | Hablé con mis amigos o familiares para que me tranquilizaran cuando me encontraba mal.     |  |
| 28 | Tuve fe que Dios remediaría la situación.  |  |
| 29 | Hice frente al problema poniendo en marcha varias soluciones concretas.                    |  |
| 30 | Me di cuenta de que por mí mismo no podía hacer nada para resolver el problema.            |  |
| 31 | Experimenté personalmente eso de que: "No hay mal que por bien no venga".                  |  |
| 32 | Me irrité con alguna gente.  |  |
| 33 | Practiqué algún deporte para olvidarme del problema.                                       |  |
| 34 | Pedí a algún amigo o familiar que me indicara cual sería el mejor camino a seguir.         |  |
| 35 | Recé.  |  |
| 36 | Pensé detenidamente los pasos a seguir para enfrentarme al problema.                       |  |
| 37 | Me resigné a aceptar las cosas como eran.  |  |
| 38 | Comprobé que, después de todo, las cosas podían haber ocurrido peor.                       |  |
| 39 | Luché y me desahugué expresando mis sentimientos.  |  |
| 40 | Intenté olvidarme de todo.   |  |
| 41 | Procuré que algún familiar o amigo me escuchase cuando necesité expresar mis sentimientos. |  |
| 42 | Acudí a la iglesia para poner velas y rezar  |  |



## ESCALA DE IMPULSIVIDAD DE BARRATT

Empresa de transporte: \_\_\_\_\_ Edad: \_\_\_\_\_

Permanencia en el trabajo: 1 a 5 años ( ) 6 a 10 años( ) 11 a 15 años ( ) 16 años a más ( )

**Instrucciones:** Las personas son diferentes en cuanto a la forma en la que se comportan y piensan en distintas situaciones. Está en una prueba para medir algunas de las formas en que usted actúa y piensa. No se detenga demasiado tiempo en ninguna de las oraciones, responda rápida y honestamente.

| Ítems   | Raramente o nunca | Ocasionalmente | A menudo | Siempre o casi siempre |
|---|-------------------|----------------|----------|------------------------|
| 1. Planifico mis tareas con cuidado.  |                   |                |          |                        |
| 2. Hago las cosas sin pensarlas.  |                   |                |          |                        |
| 3. Casi nunca me tomo las cosas a pecho (no me perturbo con facilidad).   |                   |                |          |                        |
| 4. Mis pensamientos pueden tener gran velocidad (tengo pensamientos que van muy rápido en mi mente).                    |                   |                |          |                        |
| 5. Planifico mis viajes con antelación.   |                   |                |          |                        |
| 6. Soy una persona con autocontrol.   |                   |                |          |                        |
| 7. Me concentro con facilidad (se me hace fácil concentrarme).  |                   |                |          |                        |
| 8. Ahorro con regularidad.  |                   |                |          |                        |
| 9. Se me hace difícil estar quieto/a por largos periodos de tiempo.   |                   |                |          |                        |
| 10. Pienso las cosas cuidadosamente.  |                   |                |          |                        |
| 11. Planifico para tener un trabajo fijo (me esfuerzo por asegurarme de que tendré dinero para pagar mis gastos).       |                   |                |          |                        |
| 12. Digo las cosas sin pensarlas.   |                   |                |          |                        |
| 13. Me gusta pensar sobre problemas complicados (me gusta pensar sobre problemas complejos).                            |                   |                |          |                        |
| 14. Cambio de trabajo frecuentemente (no me quedo en el mismo trabajo por largos periodos de tiempo).                   |                   |                |          |                        |
| 15. Actúo impulsivamente.   |                   |                |          |                        |
| 16. Me aburro con facilidad tratando de resolver problemas en mi mente (me aburre pensar en algo por demasiado tiempo). |                   |                |          |                        |
| 17. Visito al médico y al dentista con regularidad.   |                   |                |          |                        |
| 18. Hago las cosas en el momento que se me ocurren.   |                   |                |          |                        |
| 19. Soy una persona que piensa sin distraerse (puedo enfocar mi mente en una sola cosa por mucho tiempo).               |                   |                |          |                        |
| 20. Cambio de vivienda a menudo (me mudo con frecuencia o no me gusta vivir en el mismo sitio por mucho tiempo).        |                   |                |          |                        |
| 21. Compró cosas impulsivamente.  |                   |                |          |                        |



|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| 22. Termino lo que empiezo.   |  |  |  |  |
| 23. Camino y me muevo con rapidez.  |  |  |  |  |
| 24. Resuelvo los problemas experimentando (resuelvo los problemas empleando una posible solución y viendo si funciona). |  |  |  |  |
| 25. Gasto en efectivo o a crédito más de lo que gano (gasto más de lo que gano).  |  |  |  |  |
| 26. Hablo rápido.   |  |  |  |  |
| 27. Tengo pensamientos extraños cuando estoy pensando (a veces tengo pensamientos irrelevantes cuando pienso).          |  |  |  |  |
| 28. Me interesa más el presente que el futuro.  |  |  |  |  |
| 29. Me siento inquieto/a en clases o charlas (me siento inquieto/a si tengo que oír a alguien hablar demasiado tiempo). |  |  |  |  |
| 30. Planifico el futuro (me interesa más el futuro que el presente).  |  |  |  |  |



### Apéndice B: Consentimiento informado

Estimado Sr: \_\_\_\_\_

Estamos realizando un estudio de investigación con la finalidad de **identificar la relación entre el nivel de afrontamiento al estrés el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020**, el cual nos permitirá tener una comprensión más amplia acerca de este tan importante tema, por tal razón solicito su participación voluntaria respondiendo al instrumento de recolección de la información.

Título de la investigación:

**"AFRONTAMIENTO AL ESTRÉS E IMPULSIVIDAD EN CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DEL CUSCO, 2020"**

Yo \_\_\_\_\_ (nombre y apellidos)

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.

He hablado con las Srtas. Esthefani Lissette Quispe Condori y Kayleen Año Chuima.

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

Por esto, manifiesto libremente mi conformidad para participar en la presente investigación.

Fecha: Cusco/, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

Firma del participante: \_\_\_\_\_



Apéndice C: Matriz de consistencia

| Formulación del problema   | Objetivos   | Variable   | Hipótesis   | Dimensiones e indicadores  | Metodología  |
|--|---|--|---|--|--|
| <p><b>Problema general</b><br/>¿Cuál es la relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020?</p> <p><b>Problemas específicos</b><br/>¿Cómo se presentan los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020?<br/>¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020?<br/>¿Cuáles son los niveles de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020?<br/>¿Cuáles son los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte?<br/>¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte?<br/>¿Cuáles son los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según edad?<br/>¿Cuál es el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según permanencia en el puesto?</p> | <p><b>Objetivo general</b><br/>Determinar la relación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020</p> <p><b>Objetivos específicos</b><br/>Presentación de los estilos de afrontamiento al estrés en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020<br/>Describir los niveles de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020.<br/>Describir las dimensiones de la impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco, 2020.<br/>Describir los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte.<br/>Describir el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según empresa de transporte.<br/>Describir los estilos de afrontamiento predominantes en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según edad.<br/>Identificar el nivel de impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020, según permanencia en el puesto.</p> | <p>Afrontamiento al estrés</p> <p>Impulsividad</p> | <p><b>Hipótesis Alterna</b><br/>Existe relación estadísticamente significativa entre el afrontamiento al estrés e impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020</p> <p><b>Hipótesis Nula</b><br/>No existe relación estadísticamente significativa entre el afrontamiento al estrés e impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020</p> | <p>Focalización en la solución del problema<br/>Autofocalización negativa<br/>Reevaluación positiva<br/>Expresión emocional abierta<br/>Evitación<br/>Búsqueda de apoyo social<br/>Creencias religiosas</p> <p>Impulsividad atencional<br/>Impulsividad motora<br/>Impulsividad no planificada</p> | <p><b>Alcance de Investigación</b><br/>Descriptivo correlacional<br/><b>Diseño de investigación</b><br/>No experimental-transaccional.<br/><b>Población</b><br/>894 conductores de empresas de transporte público urbano<br/><b>Muestra</b><br/>269 conductores de empresas de transporte público urbano<br/><b>Instrumentos de recolección de datos</b><br/>Cuestionario del afrontamiento del estrés-CAE (Sandín y Chorot, 2003)<br/>Escala de Impulsividad de Barrat Version 11 (BIS 11)<br/><b>Instrumentos de procesamiento y análisis de datos</b><br/>Estadístico SPSS 24</p> |



**Apéndice D: Pruebas de Kolmogorov Smirnov**

**Prueba de Kolmogorov-Smirnov para estilos de liderazgo**



|                                    |                  | FSP               | AFN               | REP               | EEA               | EVT               | BAS               | RLG               |
|------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| N                                  |                  | 269               | 269               | 269               | 269               | 269               | 269               | 269               |
| Parámetros normales <sup>a,b</sup> | Media            | 14,6134           | 8,6468            | 13,7732           | 7,4387            | 11,3829           | 12,6283           | 10,0186           |
|                                    | Desv. Desviación | 3,14796           | 3,14895           | 3,55404           | 3,84603           | 2,99973           | 3,65020           | 3,64001           |
|                                    |                  |                   |                   |                   |                   |                   |                   |                   |
| Máximas diferencias extremas       | Absoluto         | ,094              | ,102              | ,100              | ,081              | ,080              | ,080              | ,097              |
|                                    | Positivo         | ,094              | ,102              | ,047              | ,081              | ,080              | ,080              | ,097              |
|                                    | Negativo         | -,072             | -,050             | -,100             | -,042             | -,055             | -,058             | -,070             |
| Estadístico de prueba              |                  | ,094              | ,102              | ,100              | ,081              | ,080              | ,080              | ,097              |
| Sig. asintótica(bilateral)         |                  | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> | ,000 <sup>c</sup> |

- a. La distribución de prueba es normal.
- b. Se calcula a partir de datos.
- c. Corrección de significación de Lilliefors.



**Prueba de Kolmogorov-Smirnov para impulsividad**

|                                    |                  | TOTAL_IMP         |
|------------------------------------|------------------|-------------------|
| N                                  |                  | 269               |
| Parámetros normales <sup>a,b</sup> | Media            | 43,0223           |
|                                    | Desv. Desviación | 6,91307           |
| Máximas diferencias extremas       | Absoluto         | ,088              |
|                                    | Positivo         | ,081              |
|                                    | Negativo         | -,088             |
| Estadístico de prueba              |                  | ,088              |
| Sig. asintótica(bilateral)         |                  | ,000 <sup>c</sup> |

- a. La distribución de prueba es normal.
- b. Se calcula a partir de datos.
- c. Corrección de significación de Lilliefors.



**Apéndice E: Evaluación del Chi cuadrado**

Asociación entre los estilos de afrontamiento al estrés y el nivel de impulsividad

|   |  | <b>Nivel de impulsividad</b>                     |                       |
|---|--|--|-----------------------|
| <b>Estilos de afrontamiento al estrés</b> | Focalizado en la solución del problema | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 1.974<br>.741<br>269  |
|   | Autofocalización negativa              | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 10.569<br>.032<br>269 |
|   | Reevaluación positiva                  | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 2.656<br>.851<br>269  |
|   | Expresión emocional abierta            | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 10.106<br>.120<br>269 |
|   | Evitación                              | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 2.743<br>.840<br>269  |
|   | Búsqueda de apoyo social               | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 13.803<br>.032<br>269 |
|   | Religión                               | Chi cuadrado de Pearson<br>Sig. (bilateral)<br>N | 7.342<br>.290<br>269  |