



U N I V E R S I D A D
AUTÓNOMA
D E I C A

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ICA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD
PROGRAMA ACADÉMICO DE PSICOLOGÍA

TESIS

**“ANSIEDAD Y AGRESIVIDAD EN CONDUCTORES DE UNA
EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBUSES
EN LA CIUDAD DE LIMA, 2023”**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
Calidad de vida, resiliencia y bienestar psicológico

Presentado por:
CARLOS ALBERTO FERNANDEZ GARAY
HOWELL EDGARDO LIMO RICO

Tesis desarrollada para optar el Título Profesional de:
Licenciado en Psicología

Docente Asesor:
Dr. Carlos Gamarra Bustillos
Código Orcid N° 0000-0001-5905-2399

Chincha, 2023

Constancia de aprobación de investigación



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
DE ICA

CONSTANCIA DE APROBACIÓN DE TESIS

Chincha, 25 de julio del 2023

Mg. Susana Marleni Atuncar Deza
DECANA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD

Presente. –

De mi especial consideración:

Sirva la presente para la saludarla e informar que los Bachilleres: **Carlos Alberto, Fernandez Garay y Howell Edgardo, Limo Rico**, de la Facultad de Ciencias de la Salud, del Programa Académico de Psicología, han cumplido con elaborar y presentar su:

TESIS

Titulada:

“ANSIEDAD Y AGRESIVIDAD EN CONDUCTORES DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBUSES EN LA CIUDAD DE LIMA, 2023”

que fue:

APROBADA

☒

Por lo tanto, quedan **expeditos** para la revisión por parte de los Jurados, para su sustentación.

Agradezco por anticipado la atención a la presente, aprovecho la ocasión para expresar los sentimientos de mi especial consideración y deferencia personal.

Cordialmente,


Dr. Carlos Gamarra Bustillos
Código ORCID:
N° 0000-0001-5905-2399

Declaratoria de autenticidad de la investigación

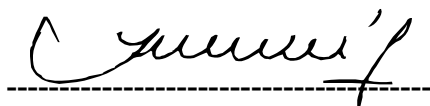
Yo, Carlos Alberto Fernández Garay identificado(a) con DNI N° 10791236 y Howell Edgardo Limo Rico identificado(a) con DNI N° 10135617, en nuestra condición de estudiantes del programa de estudios de Psicología, de la Facultad de Ciencias de la Salud, en la Universidad Autónoma de Ica y que habiendo desarrollado la Tesis titulada: "Ansiedad y Agresividad en conductores de una empresa de transporte publico de Autobuses en la ciudad de Lima 2023", declaro bajo juramento que:

- a. La investigación realizada es de nuestra autoría
- b. La tesis no ha cometido falta alguna a las conductas responsables de investigación, por lo que, no se ha cometido plagio, ni autoplagio en su elaboración.
- c. La información presentada en la tesis se ha elaborado respetando las normas de redacción para la citación y referenciación de las fuentes de información consultadas. Así mismo, el estudio no ha sido publicado anteriormente, ni parcial, ni totalmente con fines de obtención de algún grado académico o título profesional.
- d. Los resultados presentados en el estudio, producto de la recopilación de datos son reales, por lo que, el(la) investigador(a) no ha incurrido ni en falsedad, duplicidad, copia o adulteración de estos, ni parcial, ni totalmente.
- e. La investigación cumple con el porcentaje de similitud establecido según la normatividad vigente de la Universidad (no mayor al 28%), el porcentaje de similitud alcanzado en el estudio es del:

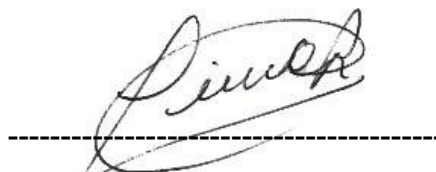
14%

Autorizo a la Universidad Autónoma de Ica, de identificar plagio, autoplagio, falsedad de información o adulteración de estos, se procede según lo indicado por la normalidad vigente de la universidad, asumiendo las consecuencias o sanciones que se deriven de alguna de estas malas conductas.

Chincha Alta, 26 de agosto del 2024



Carlos Alberto Fernández Garay
DNI N° 10791236



Howell Edgardo Limo Rico
DNI N° 10135617

Dedicatoria

A mis padres, quienes han sido en todo momento pilar fundamental en mi formación profesional; a mi esposa por estar presente y brindarme su amor, paciencia y comprensión, a mi hija quien me motiva a seguir desarrollándome para poder ser un ejemplo para ella.

Carlos

La presente investigación se la dedico a mis padres, quienes con amor me brindaron su apoyo de manera incondicional; y a quienes, de manera significativa, me acompañaron durante todo este proceso.

Howell

Agradecimiento

A Dios; fuente de vida, conocimiento y sabiduría.

A nuestros catedráticos, quienes nos brindaron sus conocimientos y experiencia, para nuestro desarrollo profesional.

A nuestros asesores, que en todo momento nos acompañaron con sus valiosos aportes y orientaciones, por los que estaremos eternamente agradecidos.

Al personal administrativo de la empresa de transportes, por brindarnos el apoyo y facilidades para la aplicación de los instrumentos; que permitieron materializar el presente trabajo de investigación.

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo principal determinar la relación que existe en la ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023. Presentando un enfoque de tipo cuantitativo siendo su diseño no experimental, descriptivo, correlacional. La población estuvo conformada por 248 conductores y la muestra por 130; como herramientas se hizo uso del inventario de Ansiedad, Rasgo – Estado (IDARE), y el cuestionario de agresividad de Buss y Perry. Los resultados en cuanto a la ansiedad demostraron que el 56.9% de los participantes presentaron un nivel medio, 41.5% un nivel bajo y el 1.5% un nivel alto; en cuanto a la variable agresividad se evidencia que el 66.2% presentan un nivel bajo, 23.8% medio, 10.0% nivel alto. En conclusión, se determina que existe relación directa y altamente significativa entre la ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023; habiendo logrado un p valor de 0.00, de manera que se acepta la hipótesis de la investigación y se rechaza la nula.

Palabras claves: Ansiedad, estado, rasgo, agresividad y conductores.

Abstract

The main objective of this research was to determine the relationship that exists in anxiety and aggressiveness in drivers of a public bus transport company in the city of Lima, 2023. Presenting a quantitative approach being its design non-experimental, descriptive, correlational. The population consisted of 248 drivers and the sample of 130; as a technique, the survey, the inventory of Anxiety, Trait – State (IDARE), and the aggressiveness questionnaire of Buss and Perry were used. The results regarding anxiety showed that 56.9% of the participants presented a medium level, 41.5% a low level and 1.5% a high level; Regarding the variable aggressiveness, it is evident that 66.2% have a low level, 23.8% medium, 10.0% high level. In conclusion, it is determined that there is a direct and highly significant relationship between anxiety and aggressiveness in drivers of a public bus transport company in the city of Lima, 2023; having achieved a p value of 0.00, so that the hypothesis of the research is accepted and the null is rejected.

Key words: Anxiety, state, trait, aggressiveness and drivers.

ÍNDICE GENERAL

Constancia de aprobación de investigación	ii
Declaratoria de autenticidad de la investigación	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	13
II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
2.1. Descripción del Problema	15
2.2. Pregunta de investigación general	19
2.3. Preguntas de investigación específicas	19
2.4. Objetivo general	19
2.5. Objetivos específicos	19
2.6 Justificación e importancia	19
2.7 Alcances y Limitaciones	20
III. MARCO TEÓRICO	22
3.1. Antecedentes	22
3.2. Bases teóricas	25
3.3. Marco conceptual	36
IV. METODOLOGÍA	38
4.1. Tipo y nivel de Investigación	38
4.2. Diseño de la Investigación	38
4.3. Hipótesis general y específicas	38
4.4. Identificación de las variables	39
4.5. Matriz de operacionalización de variables	40
4.6. Población – Muestra	42
4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de información	43
4.8. Técnicas de análisis y procesamiento de datos	46
V. RESULTADOS	47
5.1 Presentación de resultados	47
5.2 Interpretación de resultados	56
VI. ANALISIS DE RESULTADOS	57
6.1 Análisis inferencial	57
VII. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	61

Conclusiones y Recomendaciones	66
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
ANEXOS	81
Anexo 1: Matriz de consistencia	81
Anexo 2: Consentimiento informado	¡Error! Marcador no definido.
Anexo 3: Instrumento de recolección de datos	82
Anexo 3: Ficha de validación por juicio de expertos	86
Anexo 4: Base de datos	89
Anexos 5: Informe de Turnitin	90
Anexo 6. Evidencia fotográfica	91
Anexo 7: Autorización	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Datos sociodemográficos de los conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023	47
Tabla 2: Nivel de ansiedad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	48
Tabla 3: Nivel de ansiedad rasgo en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	49
Tabla 4: Nivel de ansiedad estado en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	50
Tabla 5: Nivel de agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	51
Tabla 6: Nivel de agresividad física en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	52
Tabla 7: Nivel de agresividad verbal en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	53
Tabla 8: Nivel de ira en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	54
Tabla 9: Nivel de hostilidad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	55

Tabla 10: Prueba de normalidad	57
Tabla 11: Ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023	58
Tabla 12: Ansiedad rasgo y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023.	59
Tabla 13: Ansiedad estado y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023.	60

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Nivel de ansiedad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	48
Figura 2: Nivel de ansiedad rasgo en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	49
Figura 3: Nivel de ansiedad estado en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	50
Figura 4: Nivel de agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	51
Figura 5: Nivel de agresividad física en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	52
Figura 6: Nivel de agresividad verbal en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	53
Figura 7: Nivel de ira en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	54
Figura 8: Nivel de hostilidad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.	55

I. INTRODUCCIÓN

La presente investigación busca correlacionar la ansiedad y la agresividad en conductores de autobuses del transporte público, siendo la ansiedad un mecanismo de adaptación del ser humano ante situaciones comprometedoras, donde una ansiedad moderada y bien manejada, ayuda a enfrentar los desafíos que se tienen por delante; pero cuando el sistema de respuesta se ve desbordado y no funciona de manera adecuada, en otras palabras, existe una desproporción de la ansiedad en relación a la circunstancia, en referencia al contexto de la investigación, se podría suscitar una conducta agresiva, ya sea verbal o física (SEMI, 2023).

La revisión de la literatura ha permitido identificar que efectivamente la ansiedad juega un rol desequilibrante en el comportamiento de los conductores, quienes en algunos casos tienen un adecuado manejo de su respuesta psicofisiológica, pero en otras situaciones pierden el control sobre ellas, manifestando conductas agresivas que son direccionadas hacia los pasajeros u otros conductores, ocasionado conflictos, grescas, peleas callejeras y hasta accidentes de tránsito que han cobrado la vida de muchos ciudadanos en Lima Metropolitana.

En el primer capítulo de esta investigación, se detalla ampliamente la realidad problemática partiendo desde lo macro a lo micro, de esta manera y en función de lo ilustrado se formula las preguntas de investigación, que ayudan a orientar el objetivo general y específicos.

En tanto, en el segundo apartado se realiza una revisión concienzuda y profunda sobre los principales artículos científicos internacionales, nacionales y locales, que aborden la ansiedad y agresividad en conductores de autobuses de transporte público; además se describe los principales postulados teóricos que ayuden a entender y explicar cómo se asocian las variables mencionadas.

El tercer capítulo comprende el método y análisis del estudio, aquí se describirá el tipo de estudio, diseño y alcance. Asimismo, se detallará

las características de la población, la forma en que se seleccionó la muestra, las características psicométricas de los instrumentos, el planteamiento las hipótesis y finalmente la operacionalización de las variables en estudio.

En el cuarto apartado, se presentarán los resultados en tablas según el formato APA 7ma edición, teniendo en cuenta el orden de los objetivos propuestos, las mismas que serán descriptas para tener un mejor entendimiento de los principales hallazgos.

Por último, en el quinto capítulo se realizará la discusión de los resultados, tomando en cuenta los antecedentes que guardan similitud con los hallazgos realizados; además, se establecerá inferencias con aquellos estudios que difieran, para ello se utilizará el análisis crítico por parte de los investigadores quienes sustentaran sus afirmaciones respaldadas en los modelos teóricos propuestos.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1. Descripción del Problema

La Organización Panamericana de la Salud ([OPS], 2022) dio a conocer que la ansiedad aumentó significativamente en un 25% durante la pandemia, incrementándose a 1.000 millones el número de personas que padecen esta afectación psicológica.

En el 2018 la Organización Mundial de la Salud, dio a conocer que 1,35 millones de personas mueren a causa de accidentes de tránsito, encontrándose los afectados en un rango de 5 a 29 años, existiendo otro tanto entre 20 y 50 millones de personas que quedan en condición de discapacidad, mermando sus capacidades de ciertas funciones a causa de los mismos motivos. En base a lo expuesto, se podría inferir que existe un serio problema en la conducción vehicular, debido a diversos factores o condiciones físicas, psicológicas o medio ambientales, que desencadenan en este tipo de cifras, con una tendencia al aumento de ellas.

Valencia y Valencia (2019) menciona que la ansiedad en conductores españoles es bastante común, luego de haber sido partícipe de un accidente automovilístico, o haber sido testigo de este, es muy probable desarrollar un trastorno de estrés postraumático, provocando una conducta de evitación a conducir, dándose el 5% de estas situaciones; mientras que el 22% sienten ansiedad al hacerlo.

El tráfico en España genera ansiedad, debido a las diversas situaciones que enfrentan los conductores, como agotamiento, maniobras indebidas, concentración, manejo ofensivo de otros conductores, entre otros; provocando comportamientos de ira y agresividad (Bayá et al., 1995; Lobatón, 2022).

Si bien el estrés se origina por la presencia de algún factor estresante, como sostiene Apacla y Quineche (2019) las condiciones de la vía, hábito de vida, aprendizaje en la conducción o miedo a conducir; la

ansiedad es esa sensación que continúa, luego que ha desaparecido el factor estresante, siendo esos factores estresantes, los que probablemente puedan desbordar a la persona, permitiendo la aparición de conductas agresivas en conductores chilenos.

Para Murcia (2021) las conductas agresivas en conductores colombianos responden a una diversidad de estímulos, ya sean provocadas por otros conductores, por la congestión y situación del tráfico, o por el propio humor del conductor, cuando se halla al volante de un vehículo.

Según, Castillo (2019) al evaluar conductores madrileños y catalanes logró encontrar que existen tres categorías de perturbación de las emociones, que podrían desencadenar en diferentes infracciones: La impaciencia y la falta de atención, como pasarse la luz del semáforo en rojo, no ejecutar las señales correspondientes previas a alguna acción, no ceder el paso al peatón; la lucha por el poder, como cerrar un espacio para impedir el pase o cruce de otro vehículo, amenazar, insultar, hacer gestos, tocar el claxon de manera repetitiva; y el riesgo, como conducir pasando los límites de velocidad, perseguir competitivamente a otro conductor, conducir bajo la influencia del alcohol (Londoño et al., 2020).

Estudios realizados en Europa demuestran que el comportamiento agresivo, varía de acuerdo a las costumbres y reglas de cada país, así como la frecuencia con que se presenta; si bien no existe un consenso respecto al perfil del conductor agresivo, sí hay estudios que concuerdan, respecto al conductor peligroso, como aquél que manifiesta tendencias antisociales y violentas, presentando comportamientos desajustados y con falta de control, incapaz de reaccionar de manera adecuada al estrés emocional intenso (Hernández y Hernández, 2021; Berdoulat et al., 2020; Ersan et al., 2020).

La división de compensación para trabajadores, del departamento de seguros de Texas, informó en el 2016, que 8 millones o 4% de conductores se enfrentaron con otros conductores; 67 millones o 33% de

conductores hicieron gestos obscenos a otros conductores; 96 millones o 47% de conductores gritaron a otros conductores (Safety Work, 2020).

Por su parte la aseguradora Compare the Market, a través de un estudio dio a conocer que el Perú es el segundo país con peores conductores a nivel mundial (El Comercio, 2022), esta situación podría estar relacionada al tipo de personalidad impulsiva, las crisis económicas que afectan su estabilidad, el consumo imprudente de bebidas alcohólicas entre otros factores sociales y psicológicos que pueden influir en su conducta al momento de manejar (Aredo y Díaz, 2022). Desde años anteriores ya se percibía que la ansiedad como estado o rasgo de personalidad tendría una asociación con las conductas violentas en los choferes peruanos; es así como un estudio realizado a 1985 conductores con edades comprendidas entre los 18 y 76 años demostró niveles elevados de ansiedad, fobias, hostilidad, miedos irracionales y conductas violentas (El Comercio, 2018).

Un estudio realizado por la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, a 640 choferes de transporte urbano, escolar, interprovincial y particular, demostró que el 40% presentaba rasgos psicópatas, una conducta de alto riesgo y peligrosa, donde los conductores reaccionan de manera irritable y accesos de cólera desproporcionada.

Existe una gran problemática que viene desde el siglo pasado, que no se puede dejar de mencionar, y que genera elevados niveles de ansiedad y agresividad, es la manera desordenada en la que Lima empezó a crecer y desarrollarse, sin llegar a ser una ciudad vial funcional, como fuera diseñada por el presidente de aquel entonces Augusto B. Leguía; por tal motivo hoy se transita por una ciudad donde impera el caos y el desorden vehicular (Kahatt, 2014; Lazarte, 2022).

Al respecto, la Asociación Automotriz del Perú dio a conocer que la venta de vehículos livianos usados ascendió en un 13.2% durante el primer semestre en comparación al 2021, lo que significa que por cada auto nuevo que se vende, 4 usados se comercializan (El Comercio, 2022). Esto

representa un incremento del caos vehicular sobre todo en Lima capital donde los conductores no poseen una cultura automovilística adecuada; por el contrario, llevan consigo el instinto impulsivo - agresivo de imponerse sobre los demás sin importar los medios a utilizar (Argandar, 2022).

La actitud agresiva que poseen los conductores limeños hace que se desencadenen situaciones negativas y peligrosas, aumentando en un 10% la probabilidad de sufrir accidentes de tránsito. Diariamente por lo menos 5 personas son víctimas de accidentes de tránsito como consecuencia de conductores con conductas agresivas que intentan burlar los oficiales o fiscalizadores, es así como en los primeros 9 meses del 2022 se registraron 2.226 defunciones (Lazarte, 2022).

Estudios realizados sobre la seguridad vial, dan a conocer que las precarias condiciones en las que laboran gran parte de conductores, según los especialistas, afectan significativamente su salud mental. Por lo general madrugan para trabajar, ingieren sus alimentos a destiempo y bajo presión, el ingreso económico no justifica en la totalidad su esfuerzo, el tráfico, la contaminación sonora y las largas horas de jornada laboral, desencadena un desequilibrio emocional (Vargas et al., 2022). Al respecto, la universidad Cayetano Heredia realizó un estudio sobre la Salud Mental en 505 choferes limeños, encontrando que la tasa de depresión es 4 veces mayor que en la población general, mientras que la ansiedad está representada por el 25% en el nivel alto (Nava, 2019).

Por su parte, las cámaras de seguridad de la Empresa Lima Expresa, lograron capturar situaciones en la que los recaudadores de peaje son víctimas de agresiones físicas y verbales por parte de los choferes; el 70% de recaudadores manifestaron ser víctimas de esta situación violenta a diario (Gestión, 2022).

En función de la realidad problemática ilustrada se postula que la ansiedad que presentan los conductores limeños tiene una relación estrechamente significativa con las conductas agresivas.

2.2. Pregunta de investigación general

¿De qué manera se relaciona la ansiedad con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima?

2.3. Preguntas de investigación específicas

- ¿Cuál es la relación que existe entre ansiedad estado con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima?
- ¿Cuál es la relación que existe entre ansiedad rasgo con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima?

.4 Objetivo general

Determinar la relación entre ansiedad con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

.5 Objetivos específicos

Determinar la relación entre ansiedad rasgo con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

Identificar la relación entre ansiedad estado y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

2.6 Justificación e importancia

En la actualidad los niveles de ansiedad y agresividad en conductores peruanos son elevados y se presume que pueden ser superiores, el análisis de las noticias y principales reportes estadísticos, dan a conocer que posiblemente estas variables interactúan entre sí, generando situaciones de riesgo en las personas; por ello, el estudio se justifica de manera teórica; debido, a que permitirá realizar una revisión de modelos científicos que permitan entender la asociación que existe entre

las dos variables y así poder generar nuevos conocimientos que ayuden a establecer mecanismos de intervención que podrán ser tomados por futuros estudios.

De forma social, la investigación contribuirá brindando un diagnóstico situacional de la población en estudio, lo que será de gran utilidad para las autoridades pertinentes y puedan establecer estrategias de prevención y/o intervención que ayuden a minimizar el impacto de la problemática identificada. Además, sumará como un antecedente para que se realicen nuevas investigaciones, debido a que se cuenta con poca información relacionada a estas dos variables, lo que ayudará a generar nuevos postulados, útiles para el campo de la psicología.

Finalmente, de manera metodológica el estudio permitirá identificar y explicar el tipo de asociación que existe entre las variables, así como la identificación de los niveles de cada una de ellas. Además, permitirá hacer uso de instrumentos psicológicos que cuentan con adecuadas propiedades psicométricas y que están adaptadas al contexto estudiado.

2.7 Alcances y Limitaciones

Alcance social: Para la realización del estudio se tomó en consideración a 130 conductores de la ciudad de Lima.

Alcance espacial o geográfica: Los conductores seleccionados pertenecen a una empresa de transporte público de la ciudad de Lima.

Alcance temporal: La investigación tuvo una duración de 4 meses, marzo a julio.

Alcance metodológico: Se consideró una metodología con enfoque cuantitativo de nivel descriptivo correlacional que permitió explicar la asociación entre las variables, sin que exista manipulación intencional.

Dentro de las principales limitaciones fue el acceso a información actualizada que comprenda el análisis entre ambas variables; por lo que se

careció de antecedentes para poder fundamentar los hallazgos. Asimismo, otra limitación fue la poca predisposición de los conductores por el factor tiempo debido a que tenían que cubrir sus rutas. Por último, se pudo evidenciar que los conductores tienen ciertas dificultades para poder interactuar con los entornos digitales; por lo que se imposibilitó la aplicación de los instrumentos a través del Google forms; siendo de esta manera aplicados de forma presencial.

III. MARCO TEÓRICO

3.1. Antecedentes

Antecedentes internacionales

Sedano (2021) en su investigación sobre agresividad vial de conductores de autos particulares, en Cuernavaca; exploró la influencia de las situaciones estresantes, la autoestima, el apego a normas, y el error fundamental de la atribución en la agresividad vial de conductores particulares, en una muestra compuesta por 897 sujetos, los hallazgos permitieron conocer que los hombres son más agresivos, al igual que quienes tienen menos escolaridad y que los jóvenes se estresan más, existiendo relación entre ambas variables.

Osorio (2019) planteó un estudio con la finalidad de identificar los factores asociados en conductores de transporte público. El estudio fue de tipo sistemático documental de los últimos 9 años, se tuvo como muestra 38 artículos científicos de diferentes países e idiomas. Los principales resultados evidenciaron que las largas horas de trabajo, condiciones no adecuadas y factores de riesgo se asocian significativamente con la ansiedad y esta a su vez activa comportamientos impulsivos de corte violento en contra de compañeros de trabajo y pasajeros.

Lago y Sandoval (2018) en su investigación busco identificar la relación entre la conducción vehicular y la aparición de estrés, ansiedad, a través una revisión sistemática de literatura; tuvo por objeto realizar una aproximación a la realidad de la conducción en ciudades capitales, utilizando una muestra de 50 documentos de diversas nacionalidades; se concluyó que existe correlación entre las variables de estudio, más en condiciones adversas y dificultades asociadas al sistema de transporte.

Gutiérrez et al. (2017) en su investigación acerca del comportamiento agresivo al conducir asociado a factores psicosociales en los conductores del Salvador; analizó si las variables se relacionan entre sí, incluida la accidentabilidad, en una muestra conformada por 1012

conductores del transporte público y privado, de ambos sexos; a quienes se les aplicaron la escala de bienestar laboral, escala Magallanes de estrés (EMEST), cuestionario de salud general GHQ-12, escala de ansiedad y depresión. (EADG), inventario de expresión de la ira del conductor (Driving Anger Expresión Inventory DAX) y Driving Log; se concluyó que existe relación entre la agresividad y el tipo de vehículo, la ingesta de bebidas alcohólicas, la ira, la cólera y los accidentes cometidos.

En tanto, Castro (2017) en su estudio propuso establecer la asociación entre la influencia de la ansiedad, ira y estructura de la personalidad en la explicación de la mala conducción, en Valencia; observó si existen relaciones entre factores de personalidad y conductas aberrantes en forma de correlaciones, en una muestra conformada por 98 sujetos; a quienes se aplicaron el cuestionario Neo-FFI 5, la escala driving anger expresión inventory DAX, el cuestionario de ansiedad estado rasgo STAI, el driver behaviour questionnaire (DBQ) y el simulador de conducción SIMUVEG; se determinó que existen correlaciones entre variables intrapersonales y conductas aberrantes.

Antecedentes nacionales

Montoya (2022) propuso en su estudio analizar la relación entre ansiedad y agresividad en los colaboradores de una Municipalidad de Lima. El estudio fue de tipo básico, descriptivo correlacional. La muestra estuvo conformada por 120 colaboradores. Los instrumentos utilizados fueron la escala de Ansiedad IDARE y el cuestionario de agresividad de Buss y Durke. Los principales hallazgos demostraron que las variables guardan una asociación directa y altamente significativa; por lo que se asume que, a mayor presencia de respuestas psicofisiológicas propias de la ansiedad, mayor presencia de conductas agresivas.

Por su parte, Apaza y Rocca (2021) en su investigación sobre ansiedad y agresividad en militares de la 4ta Brigada de Montaña en Puno; determinaron la relación que existe entre ambas variables, considerando una muestra de 258 militares, a quienes se les aplicó el inventario IDARE

y el cuestionario de agresión (AQ); se concluyó que entre las variables existe relación positiva, de efecto débil y significativa; por lo que se asume que en la medida que la ansiedad incrementa también lo hará la agresividad.

Huallpartupa y La Torre (2020) en su investigación sobre estrés y agresión en conductores pertenecientes a Juliaca; establecieron identificar la relación que presentan las variables. Para ello se tomó en cuenta una muestra conformada por 50 conductores entre las edades de 10 a 70 de edad, a quienes se le aplicó 2 instrumentos debidamente adaptados a la población; por lo que los resultados denotaron que no existe asociación significativa, es decir cada variable actúa de forma autónoma.

Novoa (2019) en su investigación sobre estrés y agresión en conductores de transporte público de la ciudad de Cajamarca; determinó la relación entre las variables de estudio, en una muestra conformada por 80 conductores; a quienes se les aplicaron el cuestionario OIT – OMS y AQ de agresividad; los resultados indicaron que la asociación es altamente significativa y de forma directa, por lo que se infiere que en la magnitud que el estrés incrementa, también la agresividad hará lo propio.

Nava (2019) propuso una investigación con el propósito de establecer la relación entre el estrés laboral y la ansiedad en choferes de Lima. El estudio fue básico de tipo descriptivo correlacional. La muestra estuvo compuesta por 400 participantes de sexo masculino con edades comprendidas entre los 27 y 50 años. Para la recolección de información se utilizó la escala OIT – OMS y Ansiedad (AMAS – A). Los principales hallazgos evidenciaron que las variables expuestas se asocian de forma positiva y significativamente. Por lo que se llegó a la conclusión que las largas horas de trabajo, el tráfico, la contaminación sonora y la ausencia de seguridad vial hace que incrementen los niveles de ansiedad y por ende el estrés también se eleva significativamente, teniendo como mecanismo de respuesta las conductas violentas por parte de los choferes en contra de otros conductores y/o pasajeros.

Antecedentes Locales

Anaya (2020) en su estudio sobre ansiedad y agresividad en tiempos de pandemia – COVID en Lima metropolitana; evaluó el comportamiento de ambas variables, en una muestra conformada por 317 universitarios de 18 a 40 años; a quienes se les aplicó la escala de ansiedad EAL-20 y el cuestionario AQ de agresividad, los resultados permitieron conocer que los niveles de ansiedad osciló entre moderado y leve (87.4% y 12.6%); mientras que la agresividad se situó en la categoría media y alta (55.2% y 27.8%); de manera global se pudo evidenciar que las variables se relacionan de manera positiva y efecto moderado.

3.2. Bases teóricas

Ansiedad

En líneas generales la ansiedad es entendida como la excesiva preocupación hacia el futuro, ante un evento real o imaginario que impacta sobre el individuo (Díaz, 2019). Tiene como propósito lograr la activación fisiológica del individuo, de tal manera que origina un estado de alerta ante posibles amenazas, pudiendo así despertar acciones que la eviten (Langarita y García, 2019).

En un estudio realizado por Delgado et al., (2021), sobre generalidades del trastorno de ansiedad, publicado en la revista Cúpula, se menciona que la ansiedad es una respuesta normal, ante situaciones que constituyen una amenaza para la persona, dicho trastorno también se caracteriza por miedos y preocupaciones que van más allá de lo normal, es decir, cuando afectan el normal funcionamiento de la persona, asociado a los entornos en los que se desenvuelve de manera cotidiana; al ser un mecanismo de defensa fisiológico ante cualquier amenaza, puede generar sensaciones de preocupación, irritabilidad, inquietud, hipervigilancia o agitación convirtiéndose en una patología ansiosa, cuando sus respuestas son incontrolables y persistentes.

La ansiedad engloba un conjunto de manifestaciones psicológicas y físicas, que no necesariamente responde a consecuencias de peligro; en algunos casos se presenta como una crisis llegando a desencadenar un estado de pánico. Se podría decir que la ansiedad tiene una similitud con el miedo, con la diferencia que el segundo es una perturbación ante un evento fáctico; mientras que el primero es una anticipación ante posibles peligros que no se puede predecir (Cedeño et al., 2020).

No obstante, la ansiedad es considerada como un fenómeno que permite la adaptación a diferentes contextos, siempre y cuando se de en niveles normales.

Ansiedad rasgo

Desde la psicología de la personalidad, la ansiedad como rasgo es un comportamiento estereotipado que perdura en el tiempo y que posee una tendencia individual, donde se generan interpretaciones asociadas a situaciones de riesgo o amenaza, que por lo general va acompañado de una personalidad neurótica, aunque también está influenciado por factores biológicos y sociales (Izquierdo, 2021).

Ansiedad estado

Por otro lado, la ansiedad estado es entendida como una situación emocional pasajera, variable en el tiempo e intensidad. Por lo que se entiende que ante un hecho percibido como amenazante la intensidad de las emociones aumentará significativamente sin importar si es un evento real o imaginario (Del Rio et al., 2018).

Spielberger (1972) considera que la ansiedad está compuesta por 2 elementos: La ansiedad como estado, que hace referencia a una respuesta inmediata del organismo ante eventos externos amenazantes, lo que genera pensamientos negativos, excesiva preocupación, tensión y nerviosismo. En tanto, la ansiedad rasgo se considera como una característica sui generis del individuo, es estable y permanece en el

tiempo; por lo que, ante situaciones amenazantes o sencillas, las percibirá como catastrófico.

Modelo teórico de ansiedad

Según la teoría del condicionamiento clásico, para que se active la respuesta de ansiedad, es indispensable que un estímulo neutro se relacione con una experiencia negativa o estímulo incondicionado, lo que activará automáticamente la respuesta incondicionada (Sierra et al., 2003).

Esta teoría hace énfasis en que los miedos se originan a raíz de un estímulo neutro; mientras que Mowrer (1960) a través de su modelo teórico de 2 factores buscó explicar la persistencia del miedo y la conducta de evitación que provoca (Martínez et al., 2012).

El modelo se basa en dos etapas, la primera de las cuales se denomina adquisición del miedo basada en el condicionamiento clásico. Esto sugiere que los estímulos neutros con una cualidad afectiva pueden volver a provocar miedo; esto conduce a la asociación de estímulos neutros con respuestas de miedo. Por otro parte, la persistencia del miedo se explica en la segunda fase, lo que sugiere que la evitación del estímulo neutral ahora condicionado refuerza negativamente el comportamiento mostrado (Garay et al., 2019).

Sin embargo, esta teoría se ha opuesto fuertemente, por ejemplo, al condicionamiento clásico, que muestra que cualquier estímulo neutral puede provocar una respuesta de miedo si se asocia con un estímulo condicionado. Además, muchas personas que desarrollan fobias o temores clínicos no pueden recordar el evento condicionante. Y, por último, se hace hincapié en varios estudios que involucran la observación vicaria y el hecho de que muchos sujetos de prueba no necesariamente desarrollan una respuesta de miedo después de un evento traumático (Garay et al., 2019).

Fuentes de ansiedad

La ansiedad tiene un componente genético, es decir se hereda de los padres esta predisposición, que por lo general se evidencia con mayor amplitud durante la infancia como una respuesta orgánica; existe mayor probabilidad que se presente la ansiedad si algunos de los padres o familiares cercanos lo ha padecido; no obstante, no es un factor determinante y va a depender mucho del componente ambiental, es decir aquellos estímulos que provee el entorno social, su evolución va a depender del tiempo que permanezca el estímulo desencadenante (Iñiguez, 2020).

Componentes de la ansiedad

Se asume que la ansiedad es un patrón de comportamientos activado por estímulos internos (como la cognición) y estímulos externos o ambientales. Se refiere a una estructura compuesta de componentes motores, fisiológicos, emocionales y cognitivos.

Componente motor: Se caracteriza por parálisis de diferentes partes del cuerpo, hiperactividad, conducta de evitación, tartamudeo, dificultad para hablar y torpeza de movimientos (Ercan et al., 2015).

Componente fisiológico: Caracterizado por palpitaciones, pulso acelerado, opresión en el pecho, respiración rápida y superficial, asfixia, deglución, indigestión, sudoración, sequedad de boca, temblores, mareos, cefalea tensional, fatiga excesiva, tensión muscular, mareos, vómitos, micción frecuente, eyaculación precoz, impotencia etc. (Ercan et al., 2015).

Componente emocional: Se caracteriza por sentimientos de miedo, nerviosismo, impotencia, incertidumbre, dificultad para concentrarse, sentimientos de inferioridad, incomodidad en la toma de decisiones, ansiedad, sensación de pérdida de control, etc. (Ercan et al., 2015).

Componente cognitivo: Se caracteriza por pensamientos de amenaza, tragedia y complejo de inferioridad. Esta variable produce ciertos

síntomas físicos como temblores corporales, sudoración y pulso; algunos síntomas psicológicos incluyen miedo, preocupación excesiva, pensamientos de huir o convulsiones (Ercan et al., 2015).

Mallen y Garza (2017) manifiestan que la ansiedad se torna negativa cuando es activada sin un hecho real e interfiere en actividades cotidianas. Una de las principales características de la ansiedad es su respuesta anticipatoria, ante situaciones de peligro y/o amenaza. Además, también tiene una función de activación como proceso biológico que se prepara para proteger al organismo de un peligro potencial. Cabe precisar que la ansiedad en niveles elevados se puede tornar patológica (Sierra et al. 2003).

Ansiedad en conductores

La ansiedad por diversas situaciones de tráfico es común entre los conductores, aunque algunos la experimentan con mayor frecuencia, más gravedad o durante períodos de tiempo más prolongados que otros. Claramente, cada conductor puede responder de manera diferente a las demandas generales del tráfico. Entonces, mientras que un conductor puede percibir una situación de tráfico como amenazante, otro conductor puede percibir lo mismo como algo normal (Vicente, 1997).

Dado que la participación del conductor en accidentes de tránsito no puede ser probada o predicha por ciertos rasgos de personalidad estables y que el acto complejo de conducir involucra muchas variables situacionales y de comportamiento, esto apoya claramente la idea de determinantes de cognición, motivación y emoción (Apaza y Barrionuevo, 2022).

En nombre de las variables emocionales, una gran parte de las víctimas de accidentes tienen una respuesta emocional angustiosa, otra de las emociones que las personas expresan con mayor frecuencia al conducir (Vicente, 1997).

Causas de la ansiedad en conductores

De acuerdo con el análisis, es posible observar las condiciones de la vía que causan más ansiedad entre los profesionales y los principiantes. En el primero, son vigilados por la policía cuando circulan por la ciudad, cuando son detenidos por las autoridades, cuando conducen largas distancias, cuando conducen por largos períodos de tiempo y cuando se saltan los semáforos en amarillo, conducir de noche cuando hay indicios de un accidente reciente, etc. Estas son algunas de las condiciones de la carretera que más les preocupan mientras conducen (Cabello, 2018).

También se observó que los novatos estaban más nerviosos que los conductores profesionales: después de las maniobras, otros conductores tocaban la bocina, si otros conductores les mostraban enfado, si eran ofendidos por otro conductor, amenazas, si sus compañeros criticaban su forma de conducir, etc. (Cabello, 2018).

Agresividad

Para López (2011) la agresividad es entendida como toda conducta que tiene por finalidad generar un daño físico o emocional a otro individuo. Por su parte, Pereña (2014) considera que es una conducta innata que le permite a los seres humanos defenderse de situaciones peligrosas y adaptarse a su medio social.

No obstante, Hsieh & Chen (2017) postulan que la conducta agresiva es el conjunto de acciones que pueden ser premeditadas e impulsivas con el único propósito de lastimar y hacer daño a un objeto específico; este comportamiento puede responder a factores intrínsecos propios de la personalidad o factores extrínsecos como estrés, angustia, pérdida, amenazas u otros.

En ese sentido, se puede inferir que la conducta agresiva es un componente con el que el ser humano nace y le permite defenderse de su medio para lograr adaptarse a las circunstancias, ello es aceptable en niveles normales; sin embargo, cuando los niveles superan lo aceptable se

estaría hablando de conductas que buscan someter, generar daño a una persona con el propósito de ejercer dominancia sobre ella.

Teorías de la agresividad

Uno de los primeros referentes en estudiar la agresividad fue Sigmund Freud, a partir de sus postulados se puede entender los comportamientos agresivos hacia uno mismo o dirigida hacia un objeto, que en cierta medida se pueden considerar como conductas normales, pero también neuróticas o con perturbaciones emocionales (López, 2011). El postulado Freudiano afirma que la agresividad en el ser humano es innata, que responde a la parte libidinosa de cada sujeto, que a su vez se asocia a un instinto de muerte y autodestrucción que puede ser fortalecido o controlado por la cultura (Ferrando, 2009).

Por otro lado, la teoría neurobiológica explica que la conducta agresiva tiene un componente netamente biológico fisiológico. Es decir, la agresión responde al sistema nervioso autónomo, se va a producir un aumento significativo de la actividad serotoninérgica lo que incrementará la actividad de la corteza prefrontal, esta a su vez provocará la inhibición de la amígdala y por ende la aparición de respuestas agresivas (Berja, 2019).

Además, se asume que la agresividad es un componente genético que se presenta en bajas cantidades; pero que suele activarse cuando el individuo se encuentra en situaciones de peligro o de mucho volumen emocional, donde participan principalmente 3 neurotransmisores: noradrenalina, dopamina, y serotonina las cuales al no estar reguladas adecuadamente permite que se libere una gran cantidad de energía con contenido violento como la ira y la crueldad (Blair, 2016).

Por otra parte, la teoría del aprendizaje social planteado por Bandura, especifica que la agresividad es una conducta que se asimila en función de los modelos representativos que tiene cada individuo, Moctezuma (2017) considera que los niños observan e imitan las conductas de sus padres y que estos se van fortaleciendo en función del refuerzo que

reciba del contexto social; pero también debe tener un nivel de representatividad, es decir, tiene que ser significativa para que la conducta se pueda repetir en diferentes contextos. De cierta manera la agresividad es significativa para algunas personas, puesto que les permite ejercer dominancia y control sobre un grupo social, lo que les ayuda a posicionarse de mejor manera y obtener beneficios personales, aún sin importar lo que pueda suceder con el resto (Jiménez et al., 2019).

Por último, se encuentra la teoría de la frustración, planteada por Dollard y Miller, quienes consideran que la frustración vendría a ser un mecanismo de interferencia en el proceso de la conducta, que activa al organismo y hace que este actúe de forma agresiva (Mori, 2012). Es decir, el sujeto ante un evento fáctico de corte estresante que supere su nivel de tolerancia generará una respuesta de tipo impulsiva que se manifestará en conductas agresivas. Es una forma en que el sujeto pueda canalizar la energía que tiene concentrada, pero al no tener suficientes recursos personales y emocionales los libera con tal impacto que genera un daño en quien lo recibe.

Esta teoría permite entender cómo se activa las conductas agresivas en los conductores, puesto que los factores externos como el tráfico, la contaminación sonora, las largas horas laborales, la crisis económica, el comportamiento de los pasajeros y/u otros conductores forman un conglomerado de sensaciones que dependiendo del tipo de afrontamiento y personalidad de cada conductor desencadenará una respuesta, que en su mayoría suelen ser conductas altamente violentas (Dorantes et al., 2015).

La valoración de la agresividad se basará en el modelo de Buss y Perry, quienes establecieron 4 componentes para poder medirla: agresividad física, agresividad verbal, ira, hostilidad. Estas dimensiones permiten explicar la agresividad en sus diferentes fases, el componente afectivo comprende la activación fisiológica que se representa a través de la ira, el componente cognitivo que estructura los pensamientos y percepciones que se manifiesta a través de la hostilidad y, por último, el

componente motor que incluye la agresión física y verbal (Matalinares, et al., 2012).

Dimensiones de la agresividad

Con respecto a la agresión física, se entiende cualquier acción que tenga por objetivo generar daño a través del contacto directo u por medio de un objeto contundente. La agresividad física posee dos posturas: a) La inclinación agresiva: que se concibe como una respuesta adaptativa ante amenazas externas que recibe el individuo; b) Potencial agresivo: es entendido como un rasgo o una predisposición permanente del individuo por accionar conductas agresivas de tipo física ante el más mínimo estímulo (Matalinares, et al., 2012).

La agresividad verbal comprende expresiones grotescas con lenguaje vulgar o altanero dirigido hacia una persona o un grupo con la intención de generar un daño psicológico o moral. Las personas como este tipo de agresión tienen una baja tolerancia a la frustración, por lo que usualmente no respetan las opiniones y/o juicios de los demás, optando por la discusión como un mecanismo de defensa (Matalinares et al., 2012).

La tercera dimensión es la ira, que es entendida como una emoción negativa que se relaciona con una elevada activación psicofisiológica. Comprende un conjunto de sensaciones y sentimientos de molestia que responden a la percepción de haber sido vulnerados. Además, se puede entender que la ira aparece como una respuesta psicológica ante manifestaciones emocionales que son involuntarias generadas por eventos fácticos de corte estresante u obstaculizador (Matalinares et al., 2012).

Hostilidad, Es un modelo cognitivo negativo que consiste en un conjunto de actitudes y creencias sobre otras personas. Se refiere a una evaluación negativa de las personas y las cosas acompañada de un deseo de dañarlas. Una actitud negativa hacia una o más personas se refleja en juicios sobre ellas. Del mismo modo, la hostilidad se manifiesta como

desprecio por alguien, especialmente si tienes grandes esperanzas en esa persona (Matalinares et al., 2012).

Agresividad en conductores

Con respecto a la conducción agresiva, los autores identificaron tres amplias categorías de comportamiento agresivo: 1) agresión física o psicológica intencional hacia otros conductores, pasajeros o peatones, 2) emociones negativas experimentadas al conducir y 3) comportamiento con intención clara de dañar a otra persona (Hermann, 2010).

De manera similar, Poó et al. (2008) afirmaron que la definición de comportamiento agresivo al volante incluye el comportamiento peligroso incluso cuando el conductor no tiene una intención clara de dañar a los demás.

Entre los factores de personalidad que hacen que las personas sean más propensas a involucrarse en un comportamiento de conducción agresivo, las características de personalidad desempeñan un papel relevante. Primero, existe evidencia sustancial de que la ira y la agresión general están asociadas con el comportamiento agresivo en ciertas áreas de tráfico (Herrero et al. 2019). En este sentido, es evidente que existe una tendencia general a cierto grado de ira y comportamiento agresivo en situaciones de tráfico. Así, un análisis de varios estudios ha demostrado que la agresión como rasgo de personalidad es uno de los predictores más consistentes del comportamiento agresivo al volante.

Finalmente, en mujeres adultas, encontramos que tanto la agresividad como la neurosis de ansiedad fueron predictores de una conducta de conducción agresiva. Se ha demostrado que esta característica está relacionada con la agresión del conductor. Esta correlación puede explicarse por componentes de inestabilidad emocional, dudas y hostilidad entre personas con altos niveles de este rasgo (Quintanilla y Rivera, 2017). Sin embargo, el estudio abierto se limitó a un grupo específico de mujeres adultas demostraron que los conductores

agresivos tienen mayores niveles de estrés y ansiedad general. También afirmaron que los pensamientos agresivos se originaron por el uso del automóvil y se manifestaron en conductas explosivas. Sedamo y Dorantes (2020) argumentó que los automóviles evocan pensamientos agresivos en los conductores y los alientan a adoptar un comportamiento agresivo.

Por otro lado, el estudio de Argandar (2022) ha demostrado que los varones son más agresivos que las féminas. Sin embargo, los estudios que compararon el género en función de la agresión en la carretera fueron menos concluyentes. Aunque los hombres informaron niveles más altos de agresión en la carretera, no se encontraron diferencias significativas en la conducción agresiva en comparación con las mujeres. También se ha observado un comportamiento arrogante y agresivo de los conductores de transporte público (autobuses y microbuses) y de particulares hacia los conductores de vehículos de mayor tamaño y de vehículos de menor tamaño. En tales casos, los rasgos de personalidad son importantes porque son importantes para conducir en la carretera (Poó et al. 2008).

Las personas que conducen ilegalmente tienen más probabilidades de enojarse que la persona promedio. Hay otros factores que pueden conducir a la agresión del conductor, como el área a la que a menudo se hace referencia como la ruta para conducir, el espacio personal y el anonimato. Hay algunos conductores enojados que solo expresan enojo mientras conducen, aunque la agresión se considera un aprendizaje social, un individuo ha aprendido y practicado algún nivel de violencia en su vida (Egidio y Gaymard, 2019). Se ha demostrado que la ira o la colera mientras se conduce es un fuerte predictor de agresión en el tráfico. Los conductores que mostraron más hostilidad fueron los que causaron más accidentes y más infracciones de tránsito, lo que indica que los altos niveles de ira de estos conductores causaron serios problemas (Castro, 2017).

3.3. Marco conceptual

Ansiedad: Es un estado emocional que actúa como respuesta ante un evento estresante externo, que se genera por la excesiva preocupación hacia el futuro, pudiendo ser un evento real o imaginario (Díaz, 2019).

Ansiedad estado: Es un estado emocional inmediato que varía con el tiempo, caracterizado por una combinación única de nerviosismo, preocupación, pensamientos angustiantes y cambios fisiológicos (Spielberg et al., 1982).

Ansiedad rasgo: Se define como una tendencia ansiosa persistente a percibir a las personas y situaciones como amenazantes, lo que aumenta la ansiedad (Spielberg et al., 1982).

Emoción: Son respuestas automáticas a estímulos que son relevantes para las personas. Las emociones preceden así a los acontecimientos internos que estructura la mente, basándose en sensaciones y/o imágenes internas, así como externas (Fernández et al., 2010).

Evento fáctico: Es una situación concreta externa de gran envergadura que al impactar en la psique de la persona genera un desequilibrio e inestabilidad emocional, pudiendo ser de corta o larga duración (Ramos, 2022).

Agresividad: Es una respuesta emocional innata que comprende sentimientos de cólera y deseos de generar daño a un individuo, animal u objeto (Calvet et al., 2012).

Agresión física: Es entendida como el uso desproporcionado de la fuerza física para generar un daño en contra de una persona o grupo de personas, haciendo uso de materiales contundentes que puedan generar daños visibles (Calvet et al., 2012).

Agresión verbal: También conocida como agresión emocional, debido a que contiene una gran concentración de energía negativa que se manifiesta

a través de palabras hirientes que buscan intimidar y humillar a la persona que lo recibe (Calvet et al., 2012).

Ira: Es un estado emocional caracterizado por diversos grados de cólera, que pueden desencadenarse por eventos externos o internos. La ira es una emoción necesaria que debe ser expresada para permitir el equilibrio en el individuo (Calvet et al., 2012).

Hostilidad: Es una actitud contraria y provocativa hacia otro individuo, que por lo general se basa en una inadecuada percepción de las situaciones; se caracteriza por ser agresiva y abusiva (Calvet et al., 2012).

IV. METODOLOGÍA

4.1. Tipo y nivel de Investigación

El estudio es de tipo aplicada, puesto que por medio del conocimiento científico se busca solucionar una problemática identificada (Concytec, 2018). Es descriptivo correlacional, puesto que el propósito es describir el tipo de asociación que se genera entre dos o más variables (Hernández y Mendoza, 2018).

4.2. Diseño de la Investigación

Posee un diseño no experimental de corte transversal, puesto que el investigador no manipulará ninguna de las variables, simplemente las observará en su contexto natural; además que la recolección de información se ejecutará en un momento único (Hernández y Mendoza, 2018).

4.3. Hipótesis general y específicas

Hipótesis general

Hi: Existe relación ente significativa entre la ansiedad y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

Ho: No existe relación significativa entre la ansiedad y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima

Hipótesis específica

- H1: Existe relación significativa entre la ansiedad rasgo y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

- Ho: No existe relación significativa entre la ansiedad rasgo y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima
- H2: Existe relación significativa entre la ansiedad estado y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima
- Ho: No existe relación significativa entre la ansiedad rasgo y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.

4.4. Identificación de las variables

Variable 1: Ansiedad

Dimensiones:

- Ansiedad Rasgo
- Ansiedad Estado

Variable 2: Agresividad

Dimensiones:

- Agresividad Física
- Agresividad verbal
- Ira
- Hostilidad

4.5. Matriz de operacionalización de variables

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valores	Niveles y rangos	Tipo de variable estadística
Ansiedad	Ansiedad rasgo	Presencia de ansiedad Ausencia de ansiedad	1 al 20	Politómica	20- 32= Bajo 33-43= Medio 44-66= Alto	Ordinal
	Ansiedad estado	Presencia de ansiedad Ausencia de ansiedad	21 al 40		22 - 34 = Bajo 35-43= Medio 44-59 = Alto	

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de valores	Niveles y rangos	Tipo de variable estadística
Agresividad	Agresión verbal	Insultos, humillaciones, groserías.	2, 6, 10, 14,18.	Politémica	29- 39= Bajo 40- 68=Medio 69-145= Alto	Ordinal
	Agresión física	Golpes, patadas, destrucción de objetos	1,5,9,13,17,21,24,27,29			
	Ira	Conflicto, pleitos, impaciencia, manifestaciones explosivas	3,7,11,15,19,22,25			
	Hostilidad	Impaciencia, terquedad, peleas, aislamiento	4,8,12,16,20,23,26,28			

4.6. Población – Muestra

Para Hernández y Mendoza (2018) la población es el conjunto de individuos que pertenecen a un contexto específico que comparten características similares entre sí, sobre la cual se pretende estudiar una problemática.

En ese sentido, para fines del presente estudio se tomará como población a los 248 conductores de autobuses que pertenecen a una empresa de transportes público de Lima.

Criterios de inclusión

- Conductores que pertenezcan a una empresa de transportes público
- Conductores que brinden su autorización mediante el consentimiento informado.
- Conductores que cuenten con la licencia para conducir autobuses.

Criterios de exclusión

- Conductores que no pertenezcan a la empresa de transporte público.
- Conductores que no brinden su autorización mediante el consentimiento informado.
- Conductores que no cuenten con la licencia para conducir autobuses.

La muestra estará representada por 130 conductores que pertenecen a una empresa de transportes de Lima.

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

$$n = \frac{248 \times 1.65^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05^2(248 - 1) + 1.65^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

n: 130

Ellos fueron seleccionados a través de un muestreo probabilístico aleatorio simple; puesto que todos tuvieron la misma oportunidad de ser parte del estudio siendo escogidos a través de un sorteo (Hernández y Mendoza, 2018).

4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de información

Para esta investigación se utilizó como técnica la encuesta; según López y Facheli (2016) permite la recolección de la información de forma sistematizada en función de una problemática específica para posteriormente con ayuda de la estadística poder establecer valores categóricos.

Instrumento 1

El inventario de Ansiedad, Rasgo – Estado (IDARE), fue construido por Spielberg, Gorsuch y Lushene en Palo Alto – California. Su adaptación al español se realizó por Gualberto et al., (2011). El instrumento está estructurado en dos dimensiones, que comprende 20 ítems cada uno. Su aplicación puede ejecutarse de forma individual o colectiva en un tiempo aproximado de 15 minutos, está dirigido a adolescentes y adultos con educación básica que les permita leer y comprender los reactivos.

Para efectos de esta investigación se utilizará la adaptación al contexto nacional realizada por More (2020), con respecto a la validez de contenido se utilizó el coeficiente V de Aiken que evidenció un nivel de significancia menor a 0.01 y un valor igual a 1.00 lo que demuestra que los 40 ítems son válidos. Con respecto a la validez de constructo se utilizó el método de correlación ítem test, en función de la dimensión estado se halló

índices de discriminación que oscilo entre 0.33 y 0.64; mientras que la dimensión rasgo evidenció ID comprendidos entre 0.40 y 0.75. por lo que se evidencia que el instrumento cuenta con adecuada validez.

Por otro lado, en función de la confiabilidad se utilizó el método índice de homogeneidad a través del coeficiente Alpha de Cronbach, la dimensión estado arrojó un valor de 0.85; la dimensión rasgo 0.90. En su totalidad el instrumento arrojó un valor de 0.86 lo que demuestra adecuada fiabilidad.

Ficha técnica

Nombre original del instrumento	: State-Trait Anxiety Inventory.
Autores	: Spielberger, Gorsuch y Lushene.
Publicación original	: Spielberger, Gorsuch y Lushene (1970).
Adaptación	: TEA (1982)
Aplicación	: Individual o colectiva
Edad de aplicación	: Adolescentes y adultos con un nivel cultural mínimo que les permita comprender las instrucciones y enunciados del instrumento.
Duración de la prueba:	: No tiene tiempo limitado para su aplicación y habitualmente las personas emplean alrededor 15 minutos para su completa realización.
Dimensiones:	: Estado – Rasgo

Instrumento 2

Para recopilar información sobre la agresividad, se utilizó el cuestionario de de Buss y Perry, su adaptación al español se realizó por Rodríguez (2002); su aplicación puede darse forma individual y/o colectiva en personas adultas de 18 a 50 años en un tiempo promedio de 17 minutos.

El presente instrumento este compuesto por 4 factores y 29 reactivos que permiten valorar la agresividad en su tipología física, verbal, ira y hostilidad.

Para esta investigación se tomó en cuenta la adaptación al contexto nacional realizada por Ortecho (2021), los estadísticos descriptivos demostraron que los 29 reactivos, presentaron índices de asimetría y curtosis adecuados (-1.5; 1.5); índice de correlación factor y general superiores a 0.30 lo que demuestra adecuada validez de contenido. Con respecto a la validez de constructo, el análisis factorial confirmatorio evidenció índices de ajuste comparativo superior a 0.90 e índices de ajuste absoluto menores a 0.08.

En lo que concierne a la fiabilidad del instrumento se utilizó el coeficiente Omega a través del estadístico de Mc Donald's el cual evidenció de manera general un valor de 0.86; mientras que la agresividad física: 0.77; verbal: 0.74; ira: 0.70 y hostilidad: 0.72; por lo que se confirma que el instrumento es confiable.

Ficha técnica:

Nombre original del instrumento	: Cuestionario de Agresividad de Buss y Perry (AQ)
Autores	: Arnold H. Buss y Mark Perry
País	: EE.UU
Adaptación	: Andreu, Peña y Graña (2002)
Aplicación	: Individual o colectiva
Edad de aplicación	: 18 a 65 años
Duración de la prueba	: 15 a 20 minutos
Dimensiones	: Agresión física – verbal – ira – hostilidad

4.8. Técnicas de análisis y procesamiento de datos

Para el análisis de información se utilizó el programa estadístico SPSS 26 a través de sus herramientas se procedió a realizar el análisis de los datos, con el estadígrafo de Kolmogorov Smirnov, se identificó el nivel de significancia, como el resultado fue menor a 0.05 entonces se entiende que es una distribución asimétrica, por ende, se utilizó una prueba no paramétrica, que para estudios descriptivos correlacionales se utiliza el coeficiente de Spearman, para responder a cada uno de los objetivos propuestos.

V. RESULTADOS

5.1 Presentación de resultados

Tabla 1

Datos sociodemográficos de los conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023

Variables	Categorías	F	%
Sexo	Hombre	128	98.5
	Mujer	2	1.5
	Total	130	100.0
Edad	27 - 38 años	46	35.4
	39 - 49 años	63	48.5
	50 - 59 años	17	13.1
	60 - 70 años	4	3.1
Estado Civil	Casado	62	47.7
	conviviente	1	.8
	Conviviente	9	6.9
	Soltero	58	44.6
Grado de Instrucción	Primaria	10	7.7
	Secundaria	104	80.0
	Superior	16	12.3
Tiempo conduciendo	1 - 13 años	56	43.1
	14 - 26 años	58	44.6
	27 - 38 años	12	9.2
	39 - 50 años	4	3.1
	Total	130	100.0

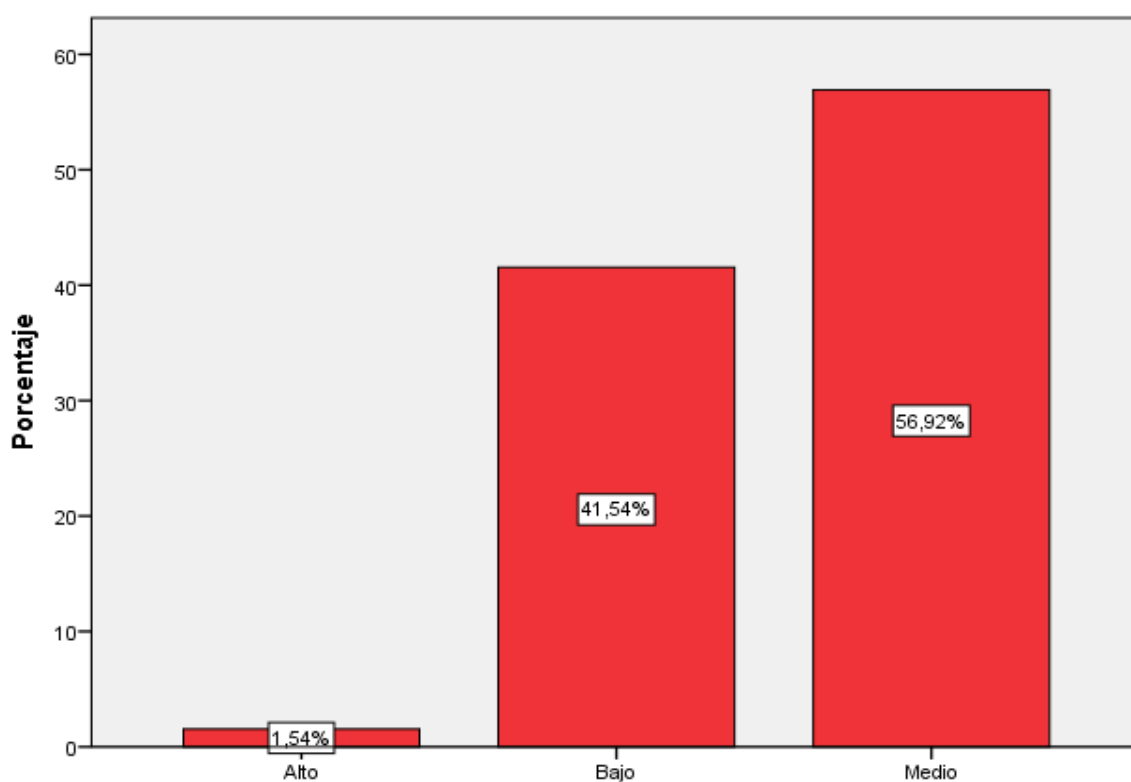
Fuente: Ficha sociodemográfica.

Tabla 2

Nivel de ansiedad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Ansiedad	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	2	1.5 %	1.5 %
Bajo	54	41.5 %	43.1 %
Medio	74	56.9 %	100.0 %

Fuente: *Elaboración propia.*



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 1

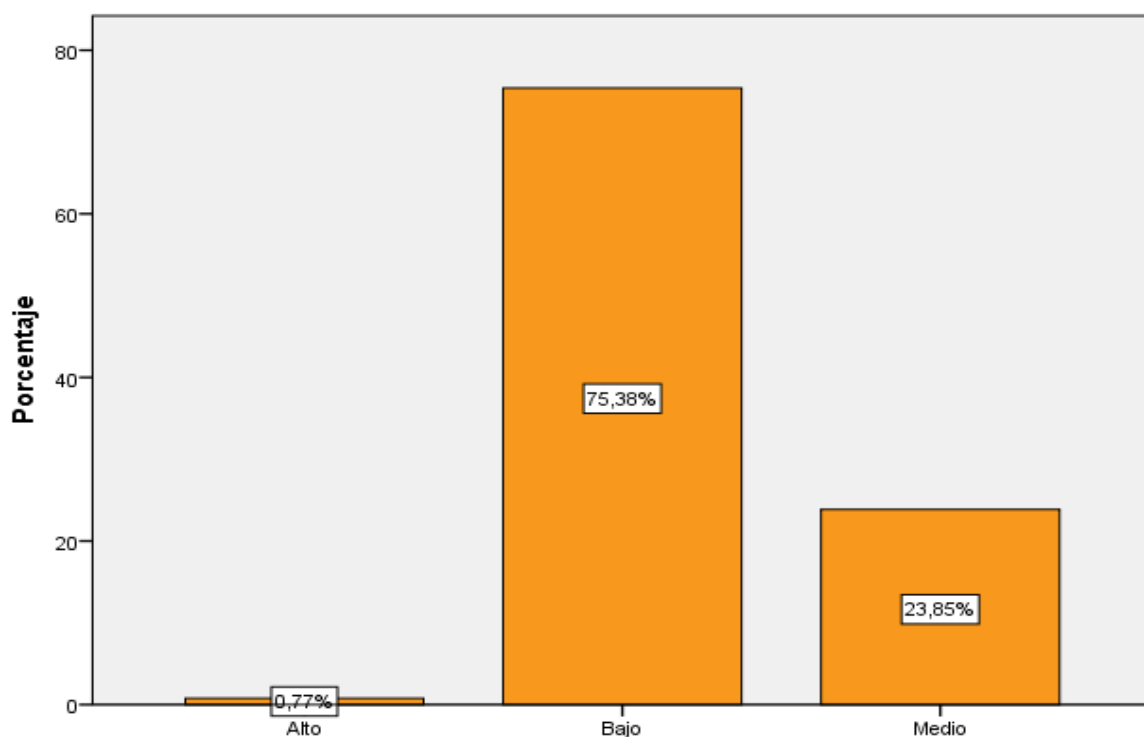
Nivel de ansiedad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 3

Nivel de ansiedad rasgo en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Ansiedad Rasgo	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	1	0.8 %	0.8 %
Bajo	98	75.4 %	76.2 %
Medio	31	23.8 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia

Figura 2

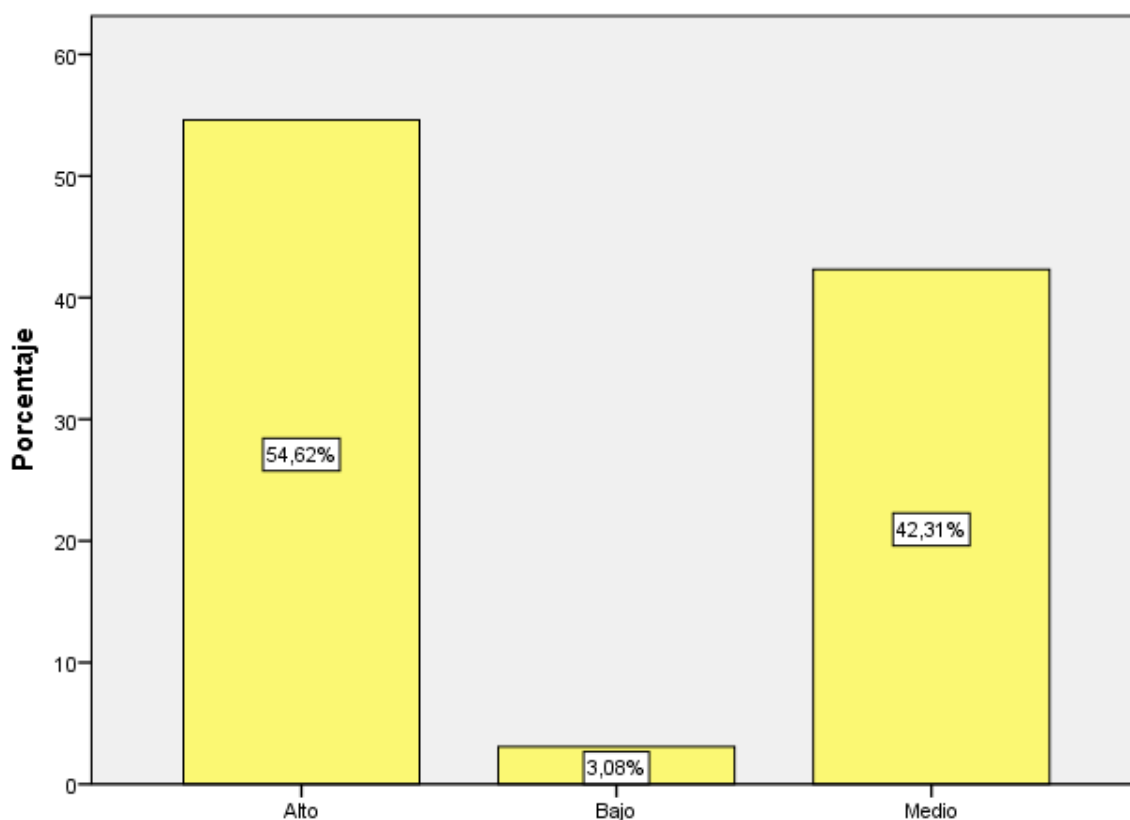
Nivel de ansiedad rasgo en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 4

Nivel de ansiedad estado en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Ansiedad Estado	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	71	54.6 %	54.6 %
Bajo	4	3.1 %	57.7 %
Medio	55	42.3 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia

Figura 3

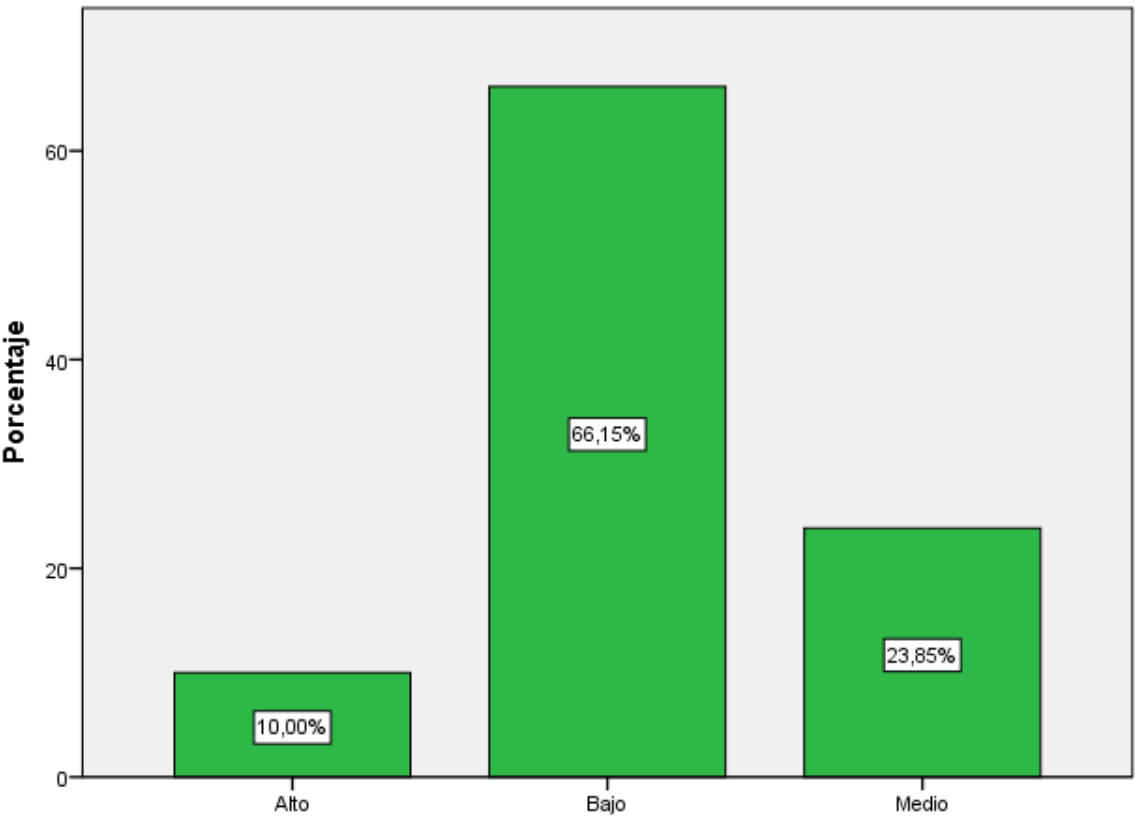
Nivel de ansiedad estado en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 5

Nivel de agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Agresividad	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	13	10.0 %	10.0 %
Bajo	86	66.2 %	76.2 %
Medio	31	23.8 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia

Figura 4

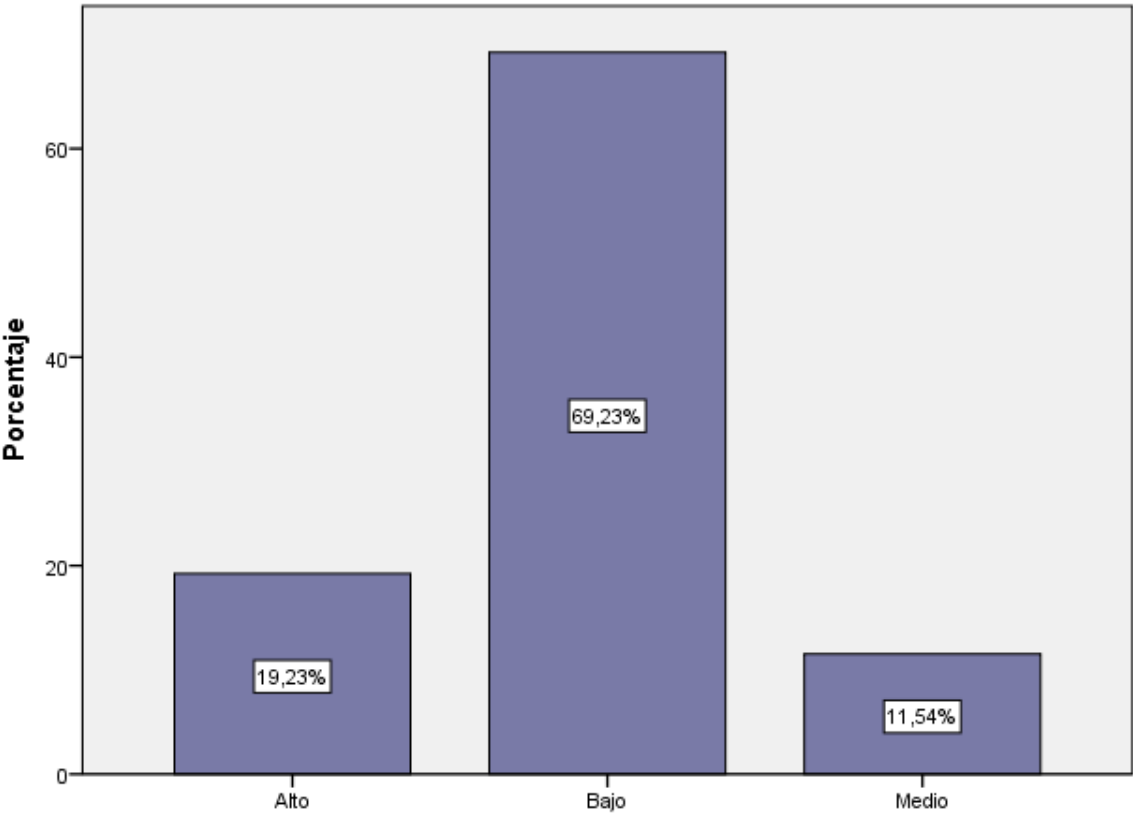
Nivel de agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 6

Nivel de agresividad física en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Física	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	25	19.2 %	19.2 %
Bajo	90	69.2 %	88.5 %
Medio	15	11.5 %	100.0 %

Fuente: *Elaboración propia.*



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 5

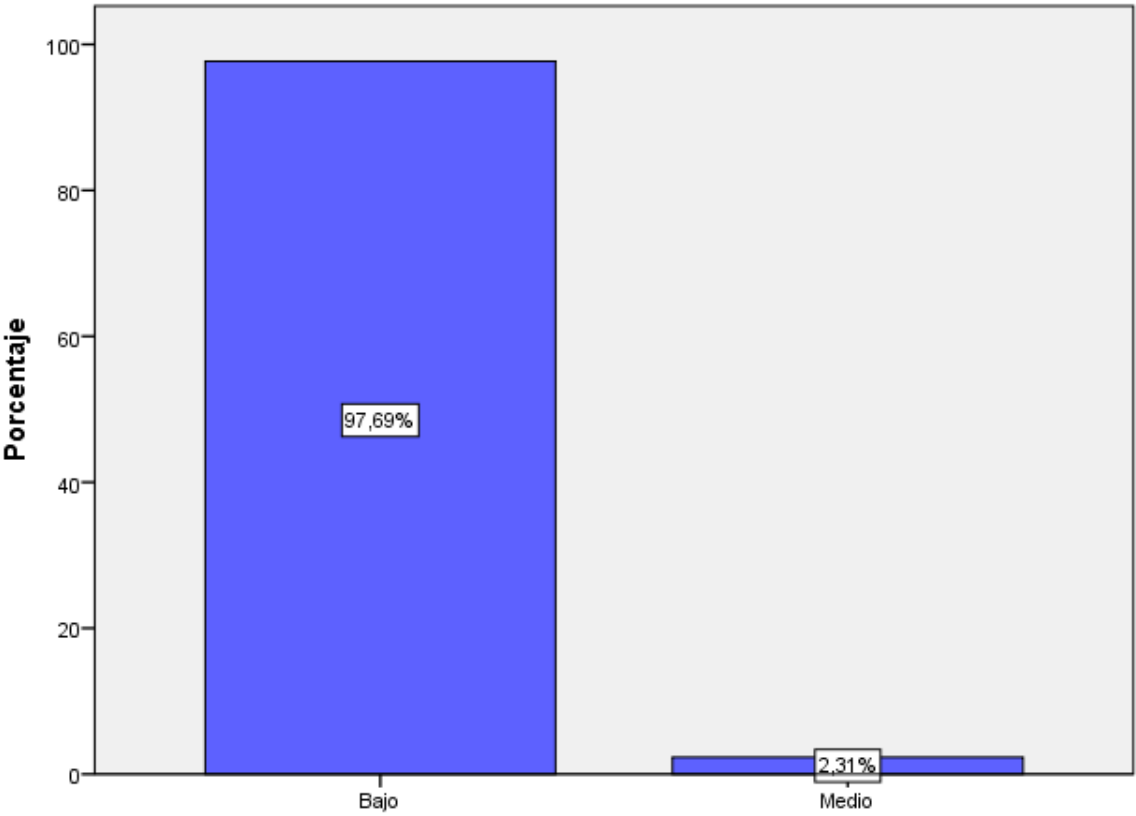
Nivel de agresividad física en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 7

Nivel de agresividad verbal en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Verbal	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Bajo	127	97.7 %	97.7 %
Medio	3	2.3 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia

Figura 6

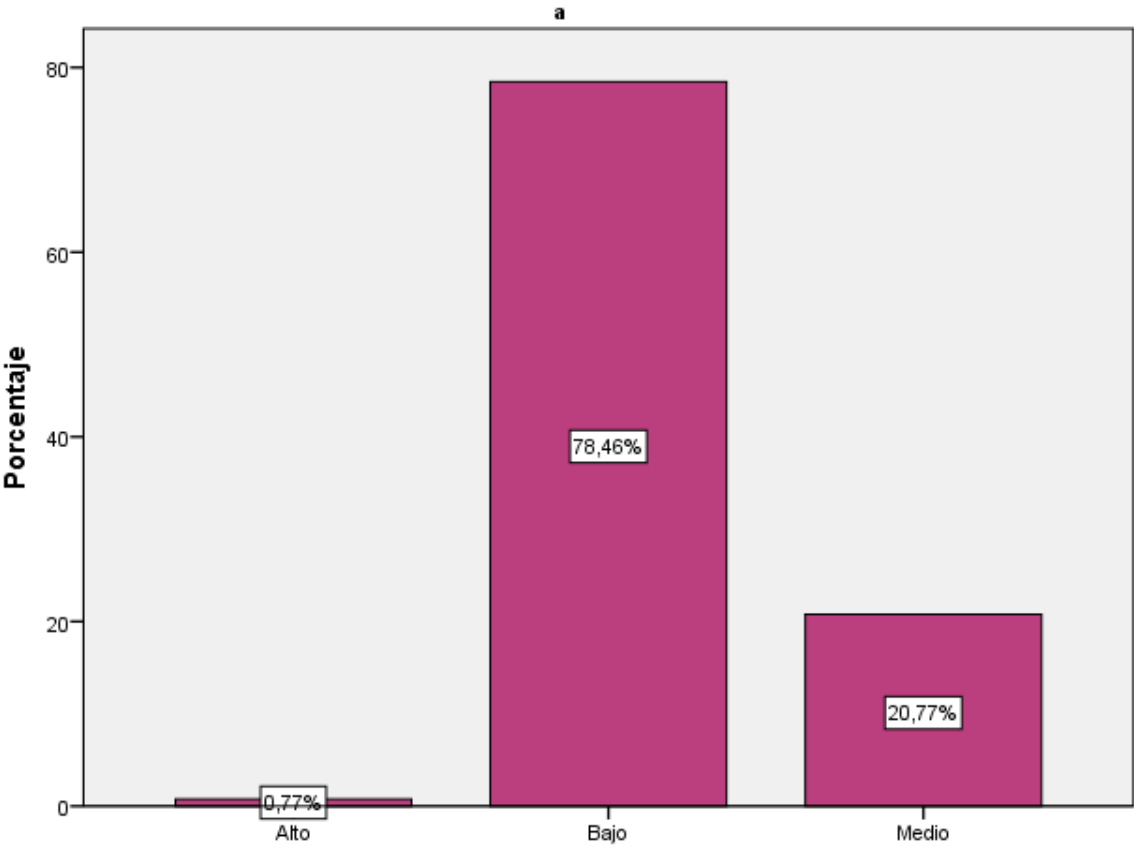
Nivel de agresividad verbal en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 8

Nivel de ira en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Ira	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	1	0.8 %	0.8 %
Bajo	102	78.5 %	79.2 %
Medio	27	20.8 %	100.0 %

Fuente: *Elaboración propia.*



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 7

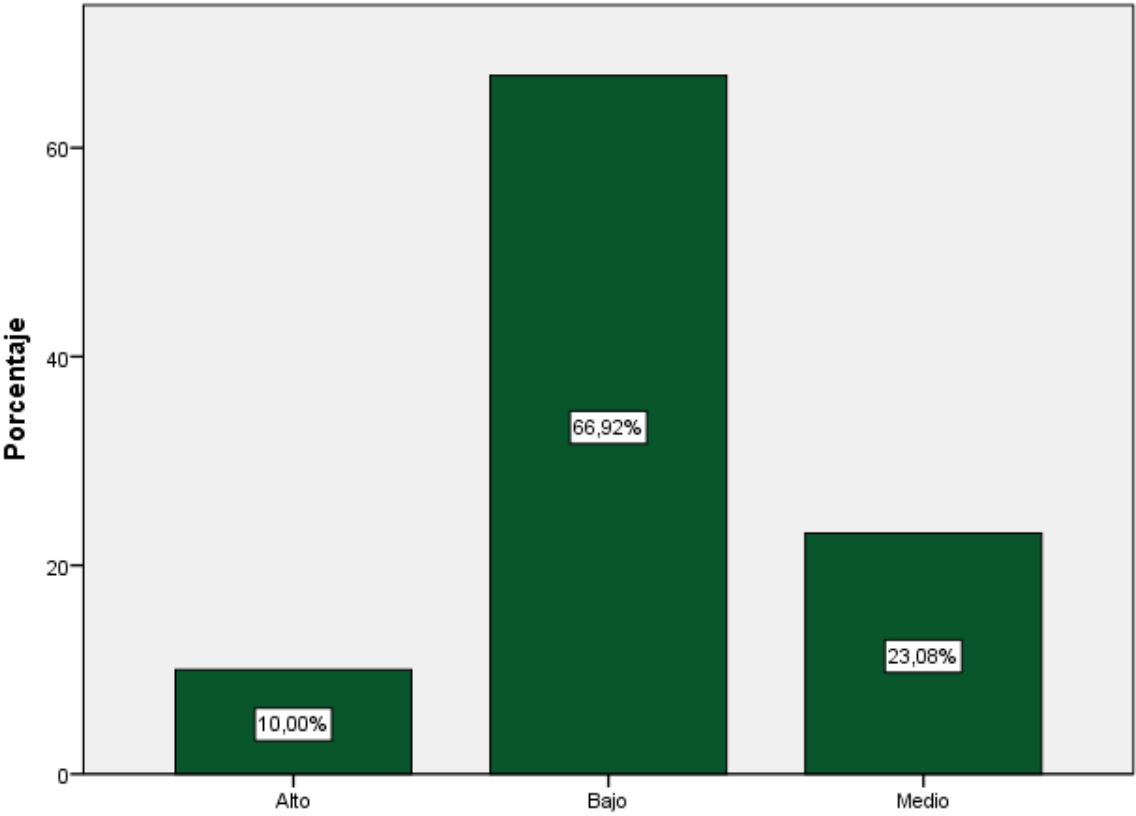
Nivel de ira en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Tabla 9

Nivel de hostilidad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

Hostilidad	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Alto	13	10.0 %	10.0 %
Bajo	87	66.9 %	76.9 %
Medio	30	23.1 %	100.0 %

Fuente: *Elaboración propia.*



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 8

Nivel de hostilidad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima, 2023.

5.2 Interpretación de resultados

En la tabla 2 y figura 1; se puede observar que, el 41.5% de evaluados presentó un nivel bajo de ansiedad; en tanto que el 56.9% denotó un nivel medio; por último, el 1.5% evidenció un nivel alto.

En la tabla 3 y figura 2; se puede evidenciar que, el 75.4% de evaluados presentó un nivel bajo de ansiedad rasgo; en tanto que el 23.8% denotó un nivel medio; por último, el 0.8% evidenció un nivel alto.

En la tabla 4 y figura 3; se puede observar que, el 54.6% de evaluados presentó un nivel alto de ansiedad rasgo; en tanto que el 42.3% denotó un nivel medio; por último, el 3.1% evidenció un nivel bajo.

En la tabla 5 y figura 4; se puede evidenciar que, el 66.2% de evaluados presentó un nivel bajo de agresividad; en tanto que el 23.8% denotó un nivel medio; por último, el 10% evidenció un nivel alto.

En la tabla 6 y figura 5; se puede evidenciar que, el 69.2% de evaluados presentó un nivel bajo de agresividad física; en tanto que el 19.2% denotó un nivel alto; por último, el 11.5% evidenció un nivel medio.

En la tabla 7 y figura 6; se denota que el 97.7% de conductores presenta un nivel bajo de agresividad verbal; mientras que un 2.3% presentó un nivel medio.

En la tabla 8 y figura 7; se evidenció que el 78.5% de conductores presentó un nivel bajo de ira; mientras que un 20.8% presentó un nivel medio y un 0.8% denotó un nivel alto.

En la tabla 9 y figura 8; se pudo evidenciar que el 66.9% presenta un nivel bajo de hostilidad, mientras que el 23.1% reflejó un nivel medio y por último un 10% presentó un nivel alto.

VI. ANALISIS DE RESULTADOS

6.1 Análisis inferencial

Tabla 9

Prueba de normalidad

Variables	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Ansiedad	.363	130	.000
Agresividad	.405	130	.000
Ansiedad rasgo	.466	130	.000
Ansiedad estado	.353	130	.000
A. Física	.426	130	.000
A. Verbal	.467	130	.000
Ira	.480	130	.000
Hostilidad	.409	130	.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Tabla 10

Ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023.

		Agresividad	
Rho de Spearman	Ansiedad	Coefficiente de correlación	,315**
		Sig. (bilateral)	.000
		N	130

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

En la tabla 10, al realizar el análisis de asociación entre la ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, se denota relación directa y altamente significativa de efecto mediano; por lo que se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la nula. En ese sentido, se infiere que, a mayor presencia de ansiedad, las conductas agresivas también incrementaran.

Tabla 11

Ansiedad rasgo y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023.

			Agresividad Física	Agresividad Verbal	Ira	Hostilidad
Rho de Spearman	Ansiedad Rasgo	Coefficiente de correlación	,295**	,202*	,436*	,299**
		Sig. (bilateral)	.001	.021	.000	.001
		N	130	130	130	130

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

* . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

En la tabla 11, se puede observar que la ansiedad rasgo se asocia de forma directa y altamente significativa con la ira y hostilidad; mientras que con la agresividad física y verbal no muestra relación estadísticamente significativa puesto que el efecto es débil; por lo que se asume que las variables actúan de forma independiente.

Tabla 12

Ansiedad estado y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima, 2023.

			Agresividad Física	Agresividad Verbal	Ira	Hostilidad
Rho de Spearman	Ansiedad Estado	Coefficiente de correlación	,297**	0.14	,364*	,362**
		Sig. (bilateral)	.001	.118	.000	.000
		N	130	130	130	130

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

* . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

En la tabla 12, se evidencia que la ansiedad estado se relaciona de forma directa y altamente significativa con la agresividad física, ira y hostilidad; siendo el efecto mediano; por lo que se asume que en la medida que los choferes presenten situaciones de ansiedad en niveles moderados, su respuesta agresiva también incrementará, pudiendo manifestarse a través de las tipologías mencionadas.

VII. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La ansiedad puede ser considerado como un mecanismo de defensa que le permite al ser humano adaptarse a diferentes situaciones fácticas (Díaz y De la Iglesia, 2019); en algunos casos se va formado y acentuando en la personalidad como un rasgo; mientras que en otras circunstancias se activa como un estado de alerta ante posibles situaciones de amenaza inminente, desencadenando conductas primitivas caracterizados por agresiones físicas o verbales (Barreto y Paz, 2021).

Partiendo desde lo manifestado, es que el presente estudio buscó establecer la relación entre la ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima; de esta manera, los principales hallazgos demostraron que al realizar el análisis de asociación entre las variables mencionadas, se encontró relación directa y altamente significativa de efecto mediano; por lo que se infiere que, a mayor presencia de ansiedad en los conductores las conductas agresivas también incrementarían. Lo encontrado guarda similitud con lo expuesto por Osorio (2019) quien pudo demostrar que las largas horas de trabajo, condiciones no adecuadas y factores de riesgo se asocian significativamente con la ansiedad y esta a su vez activa comportamientos impulsivos de corte violento en contra de compañeros de trabajo y pasajeros. A su vez Lago y Sandoval (2018) reafirma lo manifestado y demostró a través de un análisis documental que la ansiedad se asocia significativamente con los comportamientos agresivos. De esta manera se podría inferir que la crisis económica, el tráfico, la contaminación auditiva, el incremento desproporcionado del precio de combustible genera una preocupación excesiva hacia el futuro que se conceptualiza como ansiedad, la misma que necesita ser canalizada; pero al no contar con recursos personales adecuados o probablemente con disponibilidad de tiempo para ejecutar actividades recreativas que le permitan disipar sus preocupaciones; la sintomatología va incrementando hasta superar el umbral de los conductores llegando a manifestarse a través de conductas

primitivas como la agresividad, que se manifiesta en contra de los cobradores, pasajeros, otros conductores o frente a objetos.

Lo propuesto toma relevancia científica al comparar los hallazgos con lo descubierto por Montoya (2022); Apaza y Rocca (2021) en territorio nacional; quienes llegaron a la conclusión que, a mayor presencia de respuestas psicofisiológicas propias de la ansiedad, mayor presencia de conductas agresivas. Desde la teoría del condicionamiento clásico, se entiende, que la ansiedad en los conductores se activa al asociar un estímulo neutro con una experiencia negativa (Sierra et al., 2003); por lo que la única manera de poder minimizar la sintomatología ansiosa es descargando la energía impulsiva que lleva consigo los conductores y esto lo ejecutan a través de conductas agresivas. Además, la literatura demuestra que los factores de personalidad que hacen que las personas sean más propensas a involucrarse en un comportamiento de conducción agresivo, las características de personalidad desempeñan un papel relevante. Primero, existe evidencia sustancial de que la ira y la agresión general están asociadas con el comportamiento agresivo en ciertas áreas de tráfico (Herrero et al. 2019).

En este sentido, es evidente que existe una tendencia general a cierto grado de ira y comportamiento agresivo en situaciones de tráfico. Así, un análisis de varios estudios ha demostrado que la agresión como rasgo de personalidad es uno de los predictores más consistentes del comportamiento agresivo al volante.

Por otro lado, en función de determinar la relación entre ansiedad rasgo y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima; se pudo observar que la ansiedad rasgo se asocia de forma directa y altamente significativa con la ira y hostilidad; al respecto, no se ha logrado encontrar estudios actuales que involucren el análisis correlacional de la ansiedad rasgo con las dimensiones de la agresividad; sin embargo, desde una perspectiva teórica y documental se puede entender que la ansiedad como rasgo, es un componente propio de la personalidad, por lo que tiene una influencia genética y social; es decir

existe una proporción significativa que fue heredada de los padres, y un aprendizaje social a través de ciertas asociaciones neutras con experiencias negativas (Sierra et al., 2003), que hace que la ansiedad se vaya cimentando como un componente de la personalidad que le permita al individuo generar un estado de alerta para poder defenderse de ciertas situaciones aparentemente peligrosas o de riesgo; es así que cuando los conductores están sobrecargados emocionalmente o con muchas responsabilidades sobre todo en los menos experimentados utilizan la ira y hostilidad como herramientas para evitar que las personas establezcan vínculos con ellos y de esta manera distanciarse de su entorno social, pudiéndose así minimizar su preocupación (Cabello, 2018).

Con respecto a la agresividad física y verbal, no se encontró relación estadísticamente significativa; debido a que el efecto fue débil (>0.30); no obstante, empíricamente se supone que los niveles elevados de ansiedad deberían incrementar los índices de agresividad en los conductores; pero podría ser que esto no es así y que existe otras variables externas que facilitan la expresión de la agresividad o que simplemente el tamaño de la muestra es relativamente pequeña ($n=130$) y no permite analizar adecuadamente el tamaño del efecto; justamente Castillo y Bravo (2015) sostienen que el tamaño de la muestra para análisis correlaciones debería ser sugerentemente superior a 300 individuos, con el propósito de poder valorar estadísticamente la verdadera significancia. En ese sentido, se asume la postura de que probablemente la ansiedad rasgo y las dimensiones de agresividad se asocian entre sí, pero la falta de accesibilidad a una población mayor dificultó un análisis más certero, por lo que se cree conveniente ampliar y replicar el estudio de estas variables en poblaciones similares a fin de poder comparar y corroborar teóricamente los hallazgos.

Por último, en relación a identificar la relación entre la ansiedad estado y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses en la ciudad de Lima; se pudo evidenciar que, la ansiedad estado se relaciona de forma directa y altamente significativa con la

agresividad física, ira y hostilidad; siendo el efecto mediano; por lo que se asume que en la medida que los choferes presenten situaciones de ansiedad en niveles elevados, su respuesta agresiva también incrementará, pudiendo manifestarse a través de las tipologías mencionadas. Lo encontrado guarda relación con lo expuesto por Anaya (2020) en territorio nacional, quien evidenció que la ansiedad como estado es una respuesta del organismo frente a situaciones reales o imaginarias que generan preocupación en el individuo; por lo que dependiendo de la estructura de personalidad, recursos de afrontamiento y habilidades sociales podrían canalizar adecuadamente las sensaciones corporales; sin embargo, cuando el sujeto se encuentra ansioso y a ello se le suma situaciones estresantes como la congestión vehicular propia de Lima, la improvisación y conducción temeraria de otros conductores, los excesivos controles por ATU o Policía Nacional del Perú entre otros factores personales como la pobre educación emocional y ausencia de control de impulsos es que se manifiesta las conductas agresivas como la agresión física que se manifiesta a través de peleas y/o disturbios en contra de otras unidades móviles, ira y hostilidad que se expone a través de la invasión de carriles, competencias abruptas con otras rutas, mal trato a los pasajeros entre otros.

La ansiedad como estado, es un componente emocional inmediato que varía con el tiempo, caracterizado por una combinación única de nerviosismo, preocupación, pensamientos angustiantes y cambios fisiológicos (Spielberg et al., 1982), esto le sucede a gran parte de los conductores Limeños quienes a diario tienen mayor probabilidad de enojarse que la persona promedio; debido a que vienen con el pensamiento que su unidad no pasó revisión técnica, presenta diferentes papeletas o no tiene los papeles en regla, lo que le genera preocupación excesiva debido a que una sanción disciplinaria por parte de la PNP, significaría no laborar durante un tiempo y ello conllevaría la ausencia de ingreso económico a su entorno familiar; por lo que sus emociones se encuentran al límite y facilitaría la expresión de conductas agresivas.

Hay algunos conductores enojados que solo expresan enojo mientras conducen, aunque la agresión se considera un aprendizaje social, un individuo ha aprendido y practicado algún nivel de violencia en su vida (Egidio y Gaymard, 2019). Se ha demostrado que la ira o la colera mientras se conduce es un fuerte predictor de agresión en el tráfico. Los conductores que mostraron más hostilidad fueron los que causaron más accidentes y más infracciones de tránsito, lo que indica que los altos niveles de ira de estos conductores causaron serios problemas (Castro, 2017). Por lo que, desde lo expuesto, se puede entender que la ansiedad estado es un fuerte predictor para que se manifieste la agresividad en sus diferentes tipologías.

El presente estudio ha permitido tener una aproximación teórica a la asociación entre la ansiedad y agresividad, teniendo en cuenta que existe procesos netamente neuropsicológicos que explican el proceso de interacción, pero también hay un componente social que desempeña un rol importante; por lo que se cree conveniente que se sigan desarrollando nuevos estudios sobre esta línea; más aún teniendo en cuenta que no existen muchas investigaciones que aborden estas variables, siendo esa una de las principales limitantes. Además, la poca accesibilidad y participación de la población; por lo que se cree conveniente para futuras investigaciones generar redes y metodologías estratégicas que ayuden a recabar información selecta que permita hacer un análisis mucho más amplio y con ello corroborar o hacer nuevas implicancias científicas.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

Primera: A través del análisis estadístico se logró aceptar la hipótesis de la investigación, pudiendo evidenciar que la ansiedad se relaciona de forma directa y altamente significativa con la agresividad en conductores de una empresa de transportes de Lima; por lo que, a mayor presencia de ansiedad, mayores conductas agresivas en la población evaluada.

Segundo: Se evidenció que la ansiedad rasgo se asocia directa y altamente significativa con la ira y hostilidad; por lo que los conductores tienden a demostrar dichas conductas a través de su interacción con los pasajeros u otros conductores.

Tercero: Por último, se pudo evidenciar que la ansiedad estado se asocia directa y altamente significativa con la agresividad física, ira y hostilidad; por lo que ante situaciones de corte impactante tienden a exteriorizar sus emociones con conductas primitivas como la agresividad.

Recomendaciones

A partir de los resultados hallados se cree conveniente realizar las siguientes recomendaciones:

Primero: Se sugiere realizar la replica del estudio utilizando la metodología de tipo correlacional causal, con el propósito de explicar la causa – efecto entre las variables y tener un mayor fundamento científico para describir su implicancia.

Segundo: A los representantes de la empresa de transporte público se le sugiere prestar los servicios de un psicólogo organizacional que ayude a través de talleres lúdicos vivenciales minimizar los niveles de ansiedad de los conductores.

Tercero: A las autoridades de la Municipalidad de Lima se le sugiere promover campañas psicológicas en favor de los conductores de transporte público que les ayude a reducir y/o canalizar la ansiedad de tipo estado.

Cuarta: A los futuros investigadores, se les sugiere realizar la ampliación y réplica del estudio en otras poblaciones similares; debido a que hay ausencia de estudios que involucren estas variables.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anaya Yupanqui, J. P. (2020). Ansiedad y agresividad en tiempos de pandemia–Covid 2019 en Lima Metropolitana. [Tesis de pre grado; Universidad César Vallejo; Lima - Perú]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56820/Anaya_YJP-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Apaclla Condor, O., & Quineche Quispe, S. C. (2019). Afrontamiento al estrés y agresión en conductores de transporte público. [Tesis de pre grado; Universidad Marcelino Champagnat; Lima Perú]. <https://repositorio.umch.edu.pe/handle/20.500.14231/3075>
- Aredo Loloy, J. L., & Diaz Tisnado, B. M. (2022). Ansiedad ante la muerte, depresión y estrés laboral en conductores de empresas de transporte de Trujillo. [Tesis de pre grado; Universidad César Vallejo; Trujillo – Perú]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/101389>
- Argandar, G. D. (2022). Supervivencia vial: agresividad. <http://riaa.uaem.mx/handle/20.500.12055/2763>
- Barreto Alemán, K. E., & Paz Valle, D. L. (2021). Ansiedad y afrontamiento al estrés en conductores de transporte público de la ciudad de Arequipa, 2020. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/80876>
- Berdoulat, É., Vavassori, D., & Sastre, M. T. M. (2020, May). Évaluation des comportements agressifs routiers: Adaptation et validation en version française de l'Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS). In *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique* (Vol. 178, No. 5, pp. 487-492). Elsevier Masson. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0003448719301714>

- Berja-Pujazón, M. N. (2019). Bases Neurobiológicas de la agresión. [Tesis de post grado; Universidad de Jaén; España]. <https://tauja.ujaen.es/handle/10953.1/9788>
- Blair, R. J. (2016). The neurobiology of impulsive aggression. *Journal of child and adolescent psychopharmacology*, 26(1), 4-9.
- Borjas, M. I. R. (2023). Salud mental de los colaboradores de unitec sps en la categoría de trastornos del estado de ánimo: depresión, estrés y ansiedad. [Tesis de post grado; Universidad Tecnológica Centroamericana UNITEC; Tegucigalpa – Honduras]. <https://repositorio.unitec.edu/handle/123456789/11162>
- CABELLO, F. J. R. (2018). Relación entre la sensibilidad a la ansiedad y el miedo a conducir. *Apuntes de Psicología*, 36(3), 145-154. <https://apuntesdepsicologia.es/index.php/revista/article/view/745>
- Calvet, M. L. M., Yaringaño, J., Uceda, J., Fernández, E., Huari, Y., & Campos, A. (2012). Estudio psicométrico de la versión española del cuestionario de agresión de Buss y Perry. *Revista de investigación en psicología*, 15(1), 147-161. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8176397>
- Castillo A, W. (2019). *Problemas emocionales y los accidentes de tránsito en los Conductores de la Unión de Transportistas Terrestres de Quevedo, año 2019*. [Tesis de pre grado; Universidad Técnica de Babahoyo; Quevedo – Ecuador]. <http://dspace.utb.edu.ec/handle/49000/7150>
- Castillo, M. G (17 de julio del 2018). Agresividad en la conducción: causas y recomendaciones para evitarla. https://www.autopista.es/trucos-y-consejos/agresividad-en-la-conduccion-causas-y-recomendaciones-paraevitarla_151019_102.html#:~:text=La%20agresividad%20al%20volante%20tiene,un%20siniestro%20con%20heridos%20graves.

- Castillo, R., & Bravo, A. A. (2015). Importancia del tamaño del efecto en el análisis de datos de investigación en psicología. *Persona: Revista de la facultad de psicología*, (18), 137-148. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6112633>
- Castro García, A. A. (2017). Influencia de la ansiedad, ira y estructura de la personalidad en la explicación de la mala conducción. [Tesis de post grado; Universidad de Valencia; España]. <https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/65677/Borrador%20final%203d.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cedeño, N. J. V., Cuenca, M. F. V., Mojica, Á. A. D., & Portillo, M. T. (2020). Afrontamiento del COVID-19: estrés, miedo, ansiedad y depresión. *Enfermería investiga*, 5(3), 63-70. <https://revistas.uta.edu.ec/erevista/index.php/enfi/article/view/913>
- Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (2018). Base de conocimiento. Investigación aplicada. <https://conocimiento.concytec.gob.pe/termino/investigacion-aplicada/>
- Del Río Olvera, F. J., Cabello Santamaría, F., Cabello García, M. A., & Aragón Vela, J. (2018). Cuestionario de Ansiedad Estado Rasgo (STAI): análisis psicométrico y funcionamiento en una muestra de drogodependientes y controles. *Universitas psychologica*, 17(1), 80-89. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-92672018000100080
- Delgado, E., De la Cera, D. X., Lara, M. F., & Arias, R. M. (2021). Generalidades sobre el trastorno de ansiedad. *Revista Cúpula*, 35(1), 23-36. <https://www.binasss.sa.cr/bibliotecas/bhp/cupula/v35n1/art02.pdf>
- Diario Gestión (09 de marzo del 2022). Reclutadoras de peaje son víctimas de agresiones de parte de los conductores. Lima Expresa reportó 19 denuncias en el 2021 por agresiones graves. Las recaudadoras de

peaje también se ven expuestas a situaciones de acoso.
<https://gestion.pe/peru/reclutadoras-de-peaje-son-victimas-de-agresiones-de-parte-de-los-conductores-video-rmmn-noticia/>

Díaz Kuaik, I., & De la Iglesia, G. (2019). Ansiedad: revisión y delimitación conceptual. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/130624>

Díaz Kuaik, I., & De la Iglesia, G. (2019). Ansiedad: revisión y delimitación conceptual. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/130624>

Dorantes-Argandar, G., Cerda-Macedo, E. A., Tortosa-Gil, F., & Berlanga, J. F. (2015). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: influencia del estrés y la agresividad. *Psiencia. Revista latinoamericana de ciencia psicológica*, 7(3), 418-427. <https://www.redalyc.org/pdf/3331/333143435003.pdf>

Egido, A., & Gaymard, S. (2019). Conducción vehicular e ira: de un riesgo a otro. *Revista de Psicología*, 15(29), 36-53. <https://univ-angers.hal.science/hal-02869176>

El Comercio (18 de febrero del 2023). Perú es el segundo país con los peores conductores del mundo: ¿qué países conforman el Top 10?. <https://elcomercio.pe/ruedas-tuercas/automotriz/autos-peru-es-el-segundo-pais-con-los-peores-conductores-del-mundo-que-paises-conforman-el-top-10-vehiculos-automoviles-compare-the-market-estados-unidos-mexico-espana-noticia/?outputType=amp>

El Comercio (25 de septiembre del 2018). El conductor Limeño presenta rasgos de ansiedad y hostilidad. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/conductor-limeno-presenta-rasgos-ansiedad-hostilidad-notepases-noticia-561228-noticia/>

El Comercio (27 de julio del 2022). Venta de vehículos livianos usados creció 13,2% en primer semestre, afirma AAP. <https://elcomercio.pe/economia/peru/venta-de-vehiculos-livianos-usados-crecio-132-en-primer-semestre-afirma-aap-rmmn-noticia/>

- Ercan, I., Hafizoglu, S., Ozkaya, G., Kirli, S., Yalcintas, E., & Akaya, C. (2015). Examining Cut-Off Values for the State-Trait Anxiety Inventory/Examinando los puntajes de corte para el inventario de ansiedad estado-rasgo. *Revista Argentina de Clinica Psicologica*, 24(II), 143. <https://www.proquest.com/openview/487a94c44230c278cf3d342bbfa5087a/1?pq-origsite=gscholar&cbl=4380457>
- Ersan, Ö., Üzümcüoğlu, Y., Azık, D., Fındık, G., Kaçan, B., Solmazer, G., ... & Xheladini, G. (2020). Cross-cultural differences in driver aggression, aberrant, and positive driver behaviors. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 71, 88-97. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847819305935>
- Fernández-Abascal, E. G., Rodríguez, B. G., Sánchez, M. P. J., Díaz, M. D. M., & Sánchez, F. J. D. (2010). *Psicología de la emoción*. Editorial Universitaria Ramón Areces. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=-2-UDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA17&dq=emoci%C3%B3n&ots=evl3hkAArI&sig=nDb6iq8B_rB4aJ-l635DQ3Gzx68#v=onepage&q=emoci%C3%B3n&f=false
- Ferrández Payo, M. (2009). La agresividad en la melancolía. Freud en "diálogo" con Abraham. *Aperturas psicoanalíticas*, 31. <http://www.aperturas.org/articulo.php?articulo=0000586>
- Garay, C. J., Donati, S., Ortega, I., Freiría, S., Rosales, G., & Koutsovit, F. (2019). Modelos cognitivo-conductuales del Trastorno de Ansiedad Generalizada. <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/9564>
- Garritz, A. (2018). Investigación básica vs. investigación aplicada ¿ una antinomia falsa?. *Educación Química*, 15(3), 186-190. <https://revistas.unam.mx/index.php/req/article/view/66175>

- Gutiérrez Quintanilla, J. R., Martínez, Ó. W., & Lobos Rivera, M. E. (2017). El comportamiento agresivo al conducir: asociado a factores psicosociales en los conductores salvadoreños.[Tesis de post grado; Universidad Tecnológica de El Salvador]. <http://repositorio.utec.edu.sv:8080/jspui/handle/11298/327>
- Hermann Acosta, E. A. (2010). *Estudio realizado sobre la agresividad en conductores no profesionales con experiencia entre 10 y 15 años de manejo en la ciudad de Quito* (Bachelor's thesis, QUITO/PUCE/2010). <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/2881>
- Hernández J, Ó., & Hernández J, J. (2021). La criminología y la prevención de los delitos contra la seguridad vial. *La criminología y la prevención de los delitos contra la seguridad vial*, 351-364. <http://www.riaa.uaem.mx/xmlui/bitstream/handle/20.500.12055/2099/SEJSMR09T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Ciudad de México, México: Editorial Mc Graw Hill Education, Año de edición: 2018, ISBN: 978-1-4562-6096-5, 714 p.
- Herrero-Fernández, D., Oliva-Macías, M., & Parada-Fernández, P. (2019). Propiedades psicométricas de una versión breve del Driving Anger Expression Inventory en conductores españoles. *Acción Psicológica*, 16(1), 63-74. https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1578-908X2019000100005&script=sci_arttext&lng=pt
- Hsieh, I. J., & Chen, Y. Y. (2017). Determinants of aggressive behavior: Interactive effects of emotional regulation and inhibitory control. *PloS one*, 12(4), e0175651. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0175651>

- Huallpartupa Mamani, M. Y., & La Torre Huanca, E. M. (2021). Estrés y nivel de agresión en los conductores de transporte público de Juliaca, San Román, Puno 2020. [Tesis de pre grado; Universidad Autónoma de Ica; Chíncha - Perú]. <http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/bitstream/autonomadeica/946/3/Erica%20Maghali%20La%20Torre%20Huanca.pdf>
- Iñiguez Berrozpe, T., Lozano Blasco, R., Cortés Pascual, A., & Quílez Robres, A. (2020). *Universitarios y confinamiento. Factores socio-personales que influyen en sus niveles de ansiedad y empatía* (No. ART-2020-121054). <https://zaguan.unizar.es/record/97139>
- Izquierdo, L. C. B. (2021). Adaptación, validez y fiabilidad del inventario ansiedad rasgo-estado para adultos de la ciudad de Trujillo. *Revista de investigación en psicología*, 24(1), 101-116. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8162659>
- Jiménez Flores, J., Flores Herrera, L. M., & Merino-Soto, C. (2019). Factores de riesgo familiares y prácticas de disciplina severa que predicen la conducta agresiva infantil. *Liberabit*, 25(2), 195-212. http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s1729-48272019000200005
- Jimenez, S. S. (2022). Agresividad vial de conductores de autos particulares en Cuernavaca, Morelos. [Tesis de post grado; Universidad Autónoma del Estado de Morelos; México]. <http://www.riaa.uaem.mx/xmlui/bitstream/handle/20.500.12055/2099/SEJSMR09T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kuaik, I. D., & De la Iglesia, G. (2019). Ansiedad: revisión y delimitación conceptual. *Summa Psicológica UST*, 16(1), 42-50. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7009167>
- Lago Zabalas, D. P., & Sandoval Peñaloza, A. C. (2018). Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome burnout en

sus conductores: una revisión sistemática de literatura. [Tesis de pre grado; Universidad Cooperativa de Colombia].
<https://repository.ucc.edu.co/items/3ee1e078-198a-43d2-bfa7-6d794da6fd74/full>

Langarita-Llorente, R., & Gracia-García, P. (2019). Neuropsicología del trastorno de ansiedad generalizada: revisión sistemática. *Revista de Neurología*, 69(2), 59-67.
<https://www.svnps.org/documentos/ansiedad-generalizada.pdf>

Lazarte Meza, D. C. (2022). La campaña "No Te Pases" del diario el comercio en la red social Facebook y su aporte frente a los problemas de transporte en la ciudad de Lima en el año 2019.
<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/22bdfedd-5379-43e0-9c09-eb517cc2bf9b/content>

Londoño R, J, Plaza, M., & Hernández R, H (2020). El trabajo bajo presión: incidencia sobre las exigencias emocionales en los conductores de buses en la ciudad de Montería (Colombia). *Revista ESPACIOS*. ISSN, 798, 1015.
<https://w.revistaespacios.com/a20v41n24/a20v41n24p18.pdf>

López Avendaño, O. (2011). La agresividad humana.
https://www.lareferencia.info/vufind/Record/CR_1c67ddd19e523df45fb1db478a1debec

López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2016). La encuesta. *Metodología de la investigación social cuantitativa*. <https://ddd.uab.cat/record/163567>

Mallén, M. M., & Garza, D. N. L. (2017). Trastornos de ansiedad. *Neurología, Neurocirugía y Psiquiatría*, 44(3), 101-107.
<https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=70643>

Martínez-Monteagudo, M. C., Inglés, C. J., Cano Vindel, A., & García-Fernández, J. M. (2012). Estado actual de la investigación sobre la

teoría tridimensional de la ansiedad de Lang.
<https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/35859>

Matalinares, M., Yaringaño, J., Uceda, J., Fernández, E., Huari, Y., Campos, A., & Villavicencio, N. (2012). Estudio psicométrico de la versión española del Cuestionario de Agresión de Buss y Perry. *Revista IIPSI*, 15(1), 147-161.
https://sisbib.unmsm.edu.pe/BVRevistas/Investigacion_Psicologia/v15_n1/pdf/a9v15n1.pdf

Moctezuma Pérez, S. (2017). Una aproximación a las sociedades rurales de México desde el concepto de aprendizaje vicario. *LiminaR*, 15(2), 169-178.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-80272017000200169

Montoya Lobatón, C. R. (2022). Ansiedad y agresividad en empleados públicos de una municipalidad distrital de Lima 2022. [Tesis de pre grado; Universidad Peruana Los Andes; Lima - Perú].
<http://www.repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/4022>

More Pintado, J. (2020). Propiedades psicométricas del inventario ansiedad: rasgo-estado en jóvenes futbolistas del departamento de Piura-2020. [Tesis de pre grado; Universidad César Vallejo; Piura – Perú]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/46465>

Mori, J. L. C. (2012). Una revisión psicológica a las teorías de la agresividad. *Revista electrónica de psicología Iztacala*, 15(1), 80.
https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/36103882/30905-66878-1-PB_1_libre.pdf?1419973790=&response-contentdisposition=inline%3B+filename%3DUNA_REVISION_PSICOLOGICA_A_LAS_TEORIAS_D.pdf&Expires=1677191747&Signature=JgCvYhUlutsGLA7n--PT5sViAj7e2cnJI0AArInjqY0X~LMzFcqUtiXUYSC5hNdYEVzatP4SaBzttTQ1CBKPZn--

VTWVaS9PVay6ADbAQaDyvbqQR8e5wMx~fsoxveIE3GXGFvUdp
dPbITazACSP~gkP8Hk86EX2~JINBYTnC2u1MAi67fFEdu7jN8b1d
zls9Tx2IRDNIoBXSIYK55dPWvuGTXzdoXO47SafYAQypQSBtd1d
Mi2AEVNtJvxvT9~S~8OSqpcWMmSqbaiAdPac8QCCliLMdHUfizXI
d2Gsu92X3dLazIOWkrZPLb6tdp~kUIrC3xs30bVvFrWEwMvyYA__
&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

Murcia C, Y. K. (2021). Elementos psicológicos: narrativas en conductores de 26 a 30 años involucrados en accidentes de tránsito en Bogotá. [Tesis de pre grado; Universidad Antonio Nariño; Bogotá – Colombia].
<http://repository.uan.edu.co:8080/handle/123456789/5721>

Nava Debernardi, L. (2019). Estrés laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público. [Tesis de pre grado; Universidad Autónoma del Perú; Lima - Perú].
<https://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/20.500.13067/991>

Novoa Florian, A. L. (2021). Estrés y agresión en conductores de transporte público de la ciudad de Cajamarca, 2019. [Tesis de pre grado; Universidad Privada del Norte; Cajamarca – Perú].
<https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/27588/Novoa%20Florian%2c%20Angie%20Lisbeth.pdf?sequence=6&isAllowed=y>

Organización Mundial de la Salud (7 de diciembre del 2018). Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo.
https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=0&lang=es#gsc.tab=0

Organización Panamericana de la Salud (2 de marzo del 2022). La pandemia por COVID-19 provoca un aumento del 25% en la

prevalencia de la ansiedad y la depresión en todo el mundo.
<https://www.paho.org/es/noticias/2-3-2022-pandemia-por-covid-19-provoca-aumento-25-prevalencia-ansiedad-depresion-todo>

Ortecho Alfaro, D. D. (2021). Propiedades psicométricas del cuestionario de agresividad de Buss y Perry AQ, en internos del establecimiento penitenciario de Cambio Puente-Chimbote. [Tesis de pre grado; Universidad César Vallejo; Chimbote – Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/64054>

Osorio Jaramillo, L. M. (2019). Ansiedad y factores asociados en conductores de transporte público: revisión de alcance, 2009–2019. [Tesis de pre grado; Universidad del Rosario; Bogotá - Colombia].
<https://repository.urosario.edu.co/server/api/core/bitstreams/f3d34125-f99d-4009-919e-3e859f1138e1/content>

Pereña, F. (2014). *Cuerpo y agresividad*. Siglo XXI Editores México.
<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=hqkDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=agresividad&ots=SuJvKrQlwl&sig=QwDPtcwRm9FwISzA3ogH412syl#v=onepage&q=agresividad&f=false>

Poó, F., Ledesma, R., & Montes, S. (2008). Rasgos de personalidad y agresión en conductores. *Avaliação psicológica*, 7(3), 269-280.
<https://www.redalyc.org/pdf/3350/335027185002.pdf>

Ramos González, A. J. (2022). *Síndrome de ansiedad por disrupción en litigio familiar derecho humano inadvertido* [Tesis de post grado; Universidad Autónoma de Nuevo León; México].
<http://eprints.uanl.mx/23150/1/1080226347.pdf>

Rocca Novoa, D. D., & Apaza Apaza, M. T. Ansiedad y agresividad en militares de la 4a Brigada de Montaña–Puno 2021. [Tesis de pre grado; Universidad César Vallejo; Lima - Perú].
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/58674/Apaza_AMT-Rocca_NDD-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Safety Work (julio del 2020). Hoja Informativa Sobre las Conductas Agresivas en el Manejo. Division of Workers' Compensation. Boletín informativo.

<https://www.tdi.texas.gov/pubs/videoresources/spfsaggressive.pdf>

Sedano Jiménez, S., & Dorantes Argandar, G. (2020). Comportamiento Agresivo, Apego a Normas, Atribución Negativa, Autoestima y Estrés en Conductores. *Revista Electrónica de Psicología Iztacala*, 23(2).

https://www.researchgate.net/profile/Gabriel-Dorantes-Argandar/publication/343482047_COMPORTAMIENTO_AGRESIVO_APEGO_A_NORMAS_ATRIBUCION_NEGATIVA_AUTOESTIMA_Y_ESTRES_EN_CONDUCTORES/links/5f2c3479a6fdccc43b015e9/COMPORTAMIENTO-AGRESIVO-APEGO-A-NORMAS-ATRIBUCION-NEGATIVA-AUTOESTIMA-Y-ESTRES-EN-CONDUCTORES.pdf

Sierra, J. C., Ortega, V., & Zubeidat, I. (2003). Ansiedad, angustia y estrés: tres conceptos a diferenciar. *Revista mal-estar e subjetividade*, 3(1), 10-59. <https://www.redalyc.org/pdf/271/27130102.pdf>

Spielberger, C. D., Gorsuch, R. L., & Lushene, R. E. (1982). Cuestionario de ansiedad estado-rasgo. *Madrid: Tea*, 1. <https://web.teaediciones.com/Ejemplos/STAI-Manual-Extracto.pdf>

Texas Department of Insurance, Division of Workers' Compensation (2016). Programa de Seguridad para el Manejo Ocupacional en el Área de Trabajo. <https://www.tdi.texas.gov/pubs/videoresources/spwpoccdriv.pdf>

Valencia, P. M., & Valencia, L. M. (2019). Factores asociados al síndrome de estrés postraumático en víctimas de accidentes de tránsito atendidos por el sistema del SOAT. *Veritas*, 13(1), 243-249. <https://revistas.ucsm.edu.pe/ojs/index.php/veritas/article/view/205>

- Vargas S, M; Gomez Bull, K. G., Quintana Aranda, A., & Yeverino-García, B. I. (2022). Análisis de la Depresión y Ansiedad Durante la Pandemia del COVID-19 en una Empresa Transportista. *Instituto de Ingeniería y Tecnología*.
<http://cathi.uacj.mx/handle/20.500.11961/22076>
- Vayá, E. J. C., Egeda, R. B., & Miguel-Tobal, J. J. (1995). El ambiente de tráfico como generador de ansiedad en el conductor: Inventario de situaciones ansiógenas en el tráfico (ISAT). *Anuario de psicología/The UB Journal of psychology*, 165-184.
- Vicente, E. S., Egeda, R. B., & Soto, M. J. M. (1997). Exploración de la ansiedad en conductores noveles y profesionales. *Anales de Psicología/Annals of Psychology*, 13(1), 67-75.
<https://revistas.um.es/analesps/article/view/30791/29971>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES Y DIMENSIONES	METODOLOGÍA
Problema general: ¿De qué manera se relaciona la ansiedad con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima?	Objetivo general Determinar la relación entre ansiedad con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.	Hipótesis general Existe relación ente significativa entre la ansiedad y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.	Ansiedad Ansiedad Estado Ansiedad Rasgo Agresividad • Agresividad Física • Agresividad verbal • Ira • Hostilidad	Enfoque: Cuantitativo Tipo: Básica Nivel: Descriptivo Correlacional Diseño: No experimental Población: 600 conductores Muestra: 187 conductores Técnicas e instrumentos: Inventario de ansiedad rasgo – estado (IDARE) Spielberg (1975) Cuestionario de Agresión (AQ) Buss y Perry (1992) Técnicas de análisis y procesamiento de datos: Estadística descriptiva inferencial - SPSS 26
Problemas específicos: ¿Cuál es la relación que existe entre ansiedad estado con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima? ¿Cuál es la relación que existe entre ansiedad rasgo con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima?	Objetivos específicos: Determinar la relación entre ansiedad rasgo con la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima. Identificar la relación entre ansiedad estado y agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.	Hipótesis específica: Existe relación significativa entre la ansiedad rasgo y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima. Existe relación significativa entre la ansiedad estado y la agresividad en conductores de una empresa de transporte público de autobuses de la ciudad de Lima.		

Anexo 2: Instrumento de recolección de datos

IDARE - RASGO

Edad: _____ Sexo: _____ Estado Civil: _____

Grado de instrucción: _____ Tiempo de experiencia: _____

Gracias por responder, los resultados de las preguntas son confidenciales

Instrucciones: Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y marque con una X la frase que indique como se siente en estos momentos. No emplee mucho tiempo en cada frase, pero trate de dar la respuesta que mejor describa sus sentimientos ahora.

N°	Vivencias	No en absoluto	Un poco	Bastante	Mucho
1	Me siento calmado.				
2	Me siento seguro.				
3	Estoy tenso.				
4	Estoy contrariado.				
5	Me siento a gusto.				
6	Me siento alterado.				
7	Estoy preocupado actualmente por algún posible contratiempo.				
8	Me siento descansado.				
9	Me siento ansioso.				
10	Me siento cómodo.				
11	Me siento con confianza en mí mismo.				
12	Me siento nervioso.				
13	Estoy agitado.				
14	Me siento a punto de explotar.				
15	Me siento relajado.				
16	Me siento satisfecho.				
17	Estoy preocupado.				
18	Me siento muy preocupado y aturdido.				
19	Me siento alegre.				
20	Me siento bien.				

IDARE - ESTADO

Instrucciones: Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y marque la frase que indique como se siente generalmente, habitualmente

N°	Vivencias	Casi nunca	Algunas veces	Frecuente mente	Casi siempre
21	Me siento mal.				
22	Me canso rápidamente.				
23	Siento ganas de llorar.				
24	Quisiera ser tan feliz como otras personas parecen ser.				
25	Pierdo oportunidades por no poder decidirme.				
26	Me siento descansado.				
27	Soy una persona tranquila, serena y sosegada.				
28	Siento que las dificultades se me amontonan al punto de no poder superarlas.				
29	Me preocupo demasiado por cosas sin importancia.				
30	Soy feliz.				
31	Tomo las cosas muy a pecho.				
32	Me falta confianza en mí mismo.				
33	Me siento seguro.				
34	Trato de sacarle el cuerpo a las crisis y dificultades.				
35	Me siento melancólico.				
36	Me siento satisfecho.				
37	Algunas ideas poco importantes pasan por mi mente.				
38	Me afectan tanto los desengaños que no me los puedo quitar de la cabeza.				
39	Soy una persona estable.				
40	Cuando pienso en los asuntos que tengo entre manos me tenso y altero.				

CUESTIONARIO DE AGRESIÓN (AQ)

Instrucciones: A continuación, se presentarán una serie de afirmaciones con respecto a situaciones que podrían ocurrirte, deberás contestar con un aspa “X” según la alternativa que mejor describa tu opinión.

CF =	Completamente falso para mí
BF =	Bastante falso para mí
VF =	Ni verdadero, ni falso para mí
BV =	Bastante verdadero para mí
CV =	Completamente verdadero para mí

N°	ÍTEM	CF	BF	VF	BV	CV
1	De vez en cuando no puedo controlar el impulso de golpear a otra persona					
2	Cuando no estoy de acuerdo con mis amigos, discuto abiertamente con ellos					
3	Me enoja rápidamente, pero se me pasa en seguida					
4	A veces soy bastante envidioso					
5	Si se me provoca lo suficiente, puedo golpear a otra persona					
6	A menudo no estoy de acuerdo con la gente					
7	Cuando estoy frustrado, muestro el enojo que tengo					
8	En ocasiones siento que la vida me ha tratado injustamente					
9	Si alguien me golpea, le respondo golpeándole también					
10	Cuando la gente me molesta, discuto con ellos					
11	Algunas veces me siento tan enojado como si estuviera a punto de estallar					
12	Parece que siempre son otros los que consiguen las oportunidades					
13	Suelo involucrarme en las peleas algo más de lo normal					
14	Cuando la gente no está de acuerdo conmigo, no puedo evitar discutir con ellos					
15	Soy una persona apacible					

Nº	ÍTEM	CF	BF	VF	BV	CV
16	Me pregunto por qué algunas veces me siento tan resentido por algunas cosas					
17	Si tengo que recurrir a la violencia para proteger mis derechos, lo hago					
18	Mis amigos dicen que discuto mucho					
19	Algunos de mis amigos piensan que soy una persona impulsiva					
20	Sé que mis «amigos» me critican a mis espaldas					
21	Hay gente que me provoca a tal punto que llegamos a pegarnos					
22	Algunas veces pierdo el control sin razón					
23	Desconfío de desconocidos demasiado amigables					
24	No encuentro ninguna buena razón para pegar a una persona					
25	Tengo dificultades para controlar mi genio					
26	Algunas veces siento que la gente se está riendo de mí a mis espaldas					
27	He amenazado a gente que conozco					
28	Cuando la gente se muestra especialmente amigable, me pregunto qué querrán					
29	He llegado a estar tan furioso que rompía cosas.					

Anexo 3: Ficha de validación de instrumentos de medición

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES

Título de la Investigación: Ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte en la ciudad de Lima, 2023"

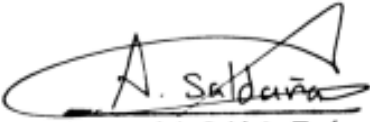
Nombre del Experto: Arturo Luis Andrés Saldaña Terán

II. ASPECTOS A VALIDAR EN EL CUESTIONARIO

Aspectos a Evaluar	Descripción:	Evaluación Cumple/ No cumple	Preguntas a corregir
1. Claridad	Las preguntas están elaboradas usando un lenguaje apropiado	X	
2. Objetividad	Las preguntas están expresadas en aspectos observables	X	
3. Conveniencia	Las preguntas están adecuadas al tema a ser investigado	X	
4. Organización	Existe una organización lógica y sintáctica en el cuestionario	X	
5. Suficiencia	El cuestionario comprende todos los indicadores en cantidad y calidad	X	
6. Intencionalidad	El cuestionario es adecuado para medir los indicadores de la investigación	X	
7. Consistencia	Las preguntas están basadas en aspectos teóricos del tema investigado	X	
8. Coherencia	Existe relación entre las preguntas e indicadores	X	
9. Estructura	La estructura del cuestionario responde a las preguntas de la investigación	X	
10. Pertinencia	El cuestionario es útil y oportuno para la investigación	X	

III. OBSERVACIONES GENERALES

El instrumento esta apto para su aplicabilidad.


Mg. Andrés Saldaña Terán
PSICOTERAPEUTA GESTALT
C.Ps.P. 41076

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES

Título de la Investigación: Ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte en la ciudad de Lima, 2023"

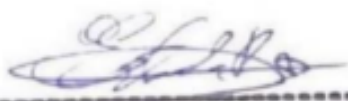
Nombre del Experto: Erick Estrada Puicon

II. ASPECTOS A VALIDAR EN EL CUESTIONARIO

Aspectos a Evaluar	Descripción:	Evaluación Cumple/ No cumple	Preguntas a corregir
1. Claridad	Las preguntas están elaboradas usando un lenguaje apropiado	X	
2. Objetividad	Las preguntas están expresadas en aspectos observables	X	
3. Conveniencia	Las preguntas están adecuadas al tema a ser investigado	X	
4. Organización	Existe una organización lógica y sintáctica en el cuestionario	X	
5. Suficiencia	El cuestionario comprende todos los indicadores en cantidad y calidad	X	
6. Intencionalidad	El cuestionario es adecuado para medir los indicadores de la investigación	X	
7. Consistencia	Las preguntas están basadas en aspectos teóricos del tema investigado	X	
8. Coherencia	Existe relación entre las preguntas e indicadores	X	
9. Estructura	La estructura del cuestionario responde a las preguntas de la investigación	X	
10. Pertinencia	El cuestionario es útil y oportuno para la investigación	X	

III. OBSERVACIONES GENERALES

--


M^gr Erick Estrada Puicon
Ψ PSICÓLOGO
C. Ps. P 87320

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES

Título de la Investigación: Ansiedad y agresividad en conductores de una empresa de transporte en la ciudad de Lima, 2023"

Nombre del Experto: Fredilberto Castro Rodríguez

II. ASPECTOS A VALIDAR EN EL CUESTIONARIO

Aspectos a Evaluar	Descripción:	Evaluación Cumple/ No cumple	Preguntas a corregir
1. Claridad	Las preguntas están elaboradas usando un lenguaje apropiado	X	
2. Objetividad	Las preguntas están expresadas en aspectos observables	X	
3. Conveniencia	Las preguntas están adecuadas al tema a ser investigado	X	
4. Organización	Existe una organización lógica y sintáctica en el cuestionario	X	
5. Suficiencia	El cuestionario comprende todos los indicadores en cantidad y calidad	X	
6. Intencionalidad	El cuestionario es adecuado para medir los indicadores de la investigación	X	
7. Consistencia	Las preguntas están basadas en aspectos teóricos del tema investigado	X	
8. Coherencia	Existe relación entre las preguntas e indicadores	X	
9. Estructura	La estructura del cuestionario responde a las preguntas de la investigación	X	
10. Pertinencia	El cuestionario es útil y oportuno para la investigación	X	

III. OBSERVACIONES GENERALES

El instrumento es adecuado para la población en estudio.


Mg. Fredilberto Castro Rodríguez
PSICÓLOGO
C. Ps. P. 11345

Anexo 4: Base de datos

Auto guardado

Asiedad y agresividad en conductores (Respuestas) ...

Buscar

ARTURO LUIS ANDRES SALDAÑA TERAN

Comentarios

Compartir

ArchivoInicioInsertarDisposición de páginaFórmulasDatosRevisarVistaAutomatizarAyudaNitro Pro

Portapapeles

Fuente

Alineación

Número

Estilos

Celdas

Edición

Análisis

Formato condicional

Dar formato como tabla

Estilos de celdas

Insertar

Eliminar

Formato

Ordenar y filtrar

Buscar y seleccionar

Analizar datos

Id	Edad	Sexo	Estado civil	Grado de instrucción	Tiempo de experiencia conduciendo	Placa de la antea	1. Me siento calmado	2. Me siento seguro	3. Estoy nervioso	4. Estoy cansado	5. Me siento agusto	6. Me siento alterado	7. Estoy preocupado	8. Me siento decaído	9. Me siento ansioso	10. Me siento cómodo	11. Me siento con cor	12. Me siento relajado	13. Estoy agobiado	14. Me
Aspejo	25	Hombre	Soltero	Secundaria	5	MDS-208	3	3	3	1	1	1	2	3	1	3	3	2	1	
Aspejo	39	Hombre	Soltero	Secundaria	10	AJ-173	3	3	2	1	3	1	2	2	3	3	3	1	2	
Aspejo	48	Hombre	Soltero	Secundaria	15	AMN-703	2	3	2	1	3	1	2	2	2	4	4	2	1	
Aspejo	70	Hombre	Casado	Primaria	50	AL-727	2	3	1	1	3	1	2	3	1	3	4	1	1	
Aspejo	42	Hombre	Casado	Secundaria	23	D96-746	4	3	1	1	3	1	2	2	1	3	3	1	2	
Aspejo	37	Hombre	Soltero	Secundaria	15	AUC-789	3	4	1	1	4	1	2	4	2	4	4	1	2	
Aspejo	43	Hombre	Casado	Superior	23	ARV-552	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	66	Hombre	Casado	Secundaria	40	ZS-903	4	3	1	1	4	1	2	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	34	Hombre	Soltero	Primaria	6	AMN-523	3	4	1	2	4	1	1	3	1	2	3	1	2	
Aspejo	33	Hombre	Soltero	Secundaria	5	APT-940	4	4	1	4	1	4	1	4	1	4	4	1	1	
Aspejo	48	Hombre	Soltero	Superior	22	ADN-762	3	3	1	1	4	1	2	4	1	3	3	1	1	
Aspejo	52	Hombre	Casado	Secundaria	20	ACZ-788	2	1	3	1	2	1	2	2	2	3	3	1	1	
Aspejo	42	Hombre	Soltero	Secundaria	15	AMF-875	4	4	1	4	4	1	1	4	4	4	4	1	1	
Aspejo	31	Hombre	Soltero	Superior	7	OPV-784	3	3	1	1	3	2	2	3	1	3	4	1	1	
Aspejo	34	Hombre	Soltero	Secundaria	12	ABV-786	2	3	3	1	4	1	2	1	4	2	4	1	1	
Aspejo	52	Hombre	Casado	Superior	20	ODZ-622	4	4	4	2	4	2	4	2	4	4	4	2	2	
Aspejo	43	Hombre	Soltero	Secundaria	11	AGZ-727	4	4	1	4	1	1	4	1	4	1	4	1	1	
Aspejo	30	Hombre	Soltero	Superior	7	APV-029	2	3	2	1	3	2	3	4	1	3	4	1	1	
Aspejo	30	Hombre	Soltero	Superior	6	AMV-023	3	3	1	1	1	3	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	38	Hombre	Soltero	Secundaria	10	AGS-824	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	41	Hombre	Soltero	Superior	11	AJVT8	3	4	1	1	3	1	2	3	2	4	4	1	1	
Aspejo	38	Hombre	Soltero	Secundaria	10	AJN-778	4	3	2	1	3	2	1	3	2	3	3	2	1	
Aspejo	36	Mujer	Soltero	Secundaria	10	BCY-784	2	3	2	2	2	3	1	1	1	3	4	1	1	
Aspejo	38	Hombre	Soltero	Secundaria	12	AT1-805	3	3	1	1	3	1	2	2	1	3	4	1	1	
Aspejo	41	Hombre	Soltero	Secundaria	13	APV-744	3	3	1	1	3	1	2	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	41	Hombre	Soltero	Secundaria	8	H955	2	2	3	1	2	2	3	2	3	3	3	2	2	
Aspejo	46	Hombre	Casado	Secundaria	22	AS-761	4	4	1	1	4	1	1	4	1	4	4	1	1	
Aspejo	41	Hombre	Casado	Secundaria	20	AVJ-782	4	4	1	1	4	1	1	4	1	4	4	1	1	
Aspejo	41	Hombre	Casado	Secundaria	20	AFR-824	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	43	Hombre	Casado	Secundaria	15	AM-764	3	3	1	1	3	1	1	4	1	3	3	1	1	
Aspejo	36	Hombre	Soltero	Secundaria	15	APV-900	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	46	Hombre	Casado	Secundaria	22	APC-495	4	4	1	1	4	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	34	Hombre	Soltero	Secundaria	12	HR-723	4	4	3	1	3	1	1	4	1	3	4	1	1	
Aspejo	36	Hombre	Soltero	Secundaria	10	F3Q-744	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	
Aspejo	36	Hombre	Soltero	Secundaria	12	AD-933	3	3	1	1	3	1	1	3	1	3	3	1	1	

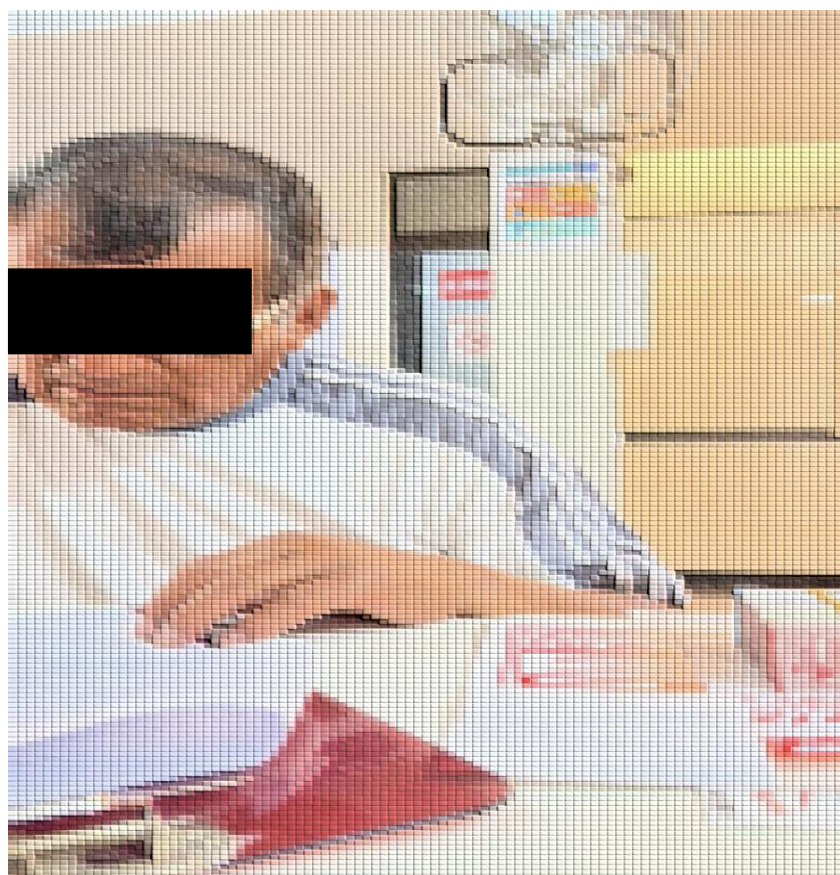
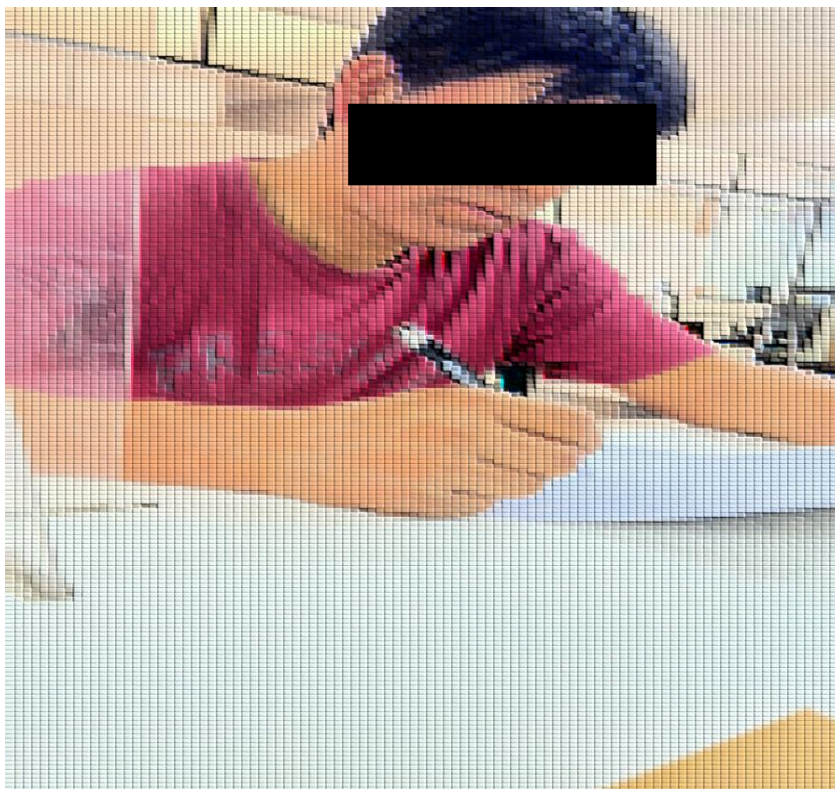
Respuestas de formulario 1

Hoja1Hoja2Hoja3Hoja4

Mostrar íconos ocultos

</

Anexo 5: Evidencia fotográfica



Anexo 6. Informe de Turnitin

Reporte de similitud

NOMBRE DEL TRABAJO

16. LIMO RICO - FERNANDEZ GARAY.docx

RECuento DE PALABRAS

15303 Words

RECuento DE CARACTERES

90287 Characters

RECuento DE PÁGINAS

92 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

7.6MB

FECHA DE ENTREGA

Oct 22, 2024 10:42 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Oct 22, 2024 10:43 AM GMT-5

● 14% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos.

- 13% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 8% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)

Resumen

● 14% de similitud general

Principales fuentes encontradas en las siguientes bases de datos:

- 13% Base de datos de Internet
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de Crossref
- Base de datos de contenido publicado de Crossref
- 8% Base de datos de trabajos entregados

FUENTES PRINCIPALES

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	repositorio.autonomaedica.edu.pe Internet	4%
2	hdl.handle.net Internet	4%
3	repositorio.autonomaedica.edu.pe Internet	1%
4	repositorio.ucv.edu.pe Internet	<1%
5	dspaceapi.uai.edu.ar Internet	<1%
6	repositorio.upla.edu.pe Internet	<1%
7	repositorio.upla.edu.pe Internet	<1%
8	prezi.com Internet	<1%

9	José Ricardo Gutiérrez Quintanilla, Marlon Elías Lobos Rivera. "Psycho..."	<1%
	Crossref	
10	Universidad Cesar Vallejo on 2022-12-20	<1%
	Submitted works	
11	repositorio.uct.edu.pe	<1%
	Internet	
12	Universidad Autónoma de Ica on 2023-02-04	<1%
	Submitted works	
13	riaa.uaem.mx	<1%
	Internet	
14	Universidad Autónoma de Ica on 2023-01-11	<1%
	Submitted works	
15	pepsic.bvsalud.org	<1%
	Internet	
16	repositorio.unheval.edu.pe	<1%
	Internet	
17	Universidad Cesar Vallejo on 2023-09-07	<1%
	Submitted works	
18	repositorio.continental.edu.pe	<1%
	Internet	
19	Universidad Anahuac México Sur on 2022-11-25	<1%
	Submitted works	
20	Universidad Cesar Vallejo on 2024-07-02	<1%
	Submitted works	

21	Universidad Cesar Vallejo on 2021-07-12 Submitted works	<1%
22	Universidad Internacional de la Rioja on 2024-01-10 Submitted works	<1%
23	Universidad Peruana Cayetano Heredia on 2024-07-01 Submitted works	<1%
24	roderic.uv.es Internet	<1%