



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD
ESCUELA PROFESIONAL DE PSICOLOGÍA**

**Estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una
asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

LICENCIADO EN PSICOLOGÍA

AUTORES:

Herrera Garcia, Neyser Emilio (Orcid: 0000-0002-6244-5078)

Lujan Rojas, Anthony Josue (Orcid: 0000-0003-1074-4663)

ASESOR(A):

Mg. Idrogo Cabrera, Mary Cleofe (0000-0002-3671-975X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

VIOLENCIA

CHICLAYO - PERÚ

2022

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a Dios quien con su poder divino me bendice cada día de mi existencia. Así mismo, dedico a mis padres por inculcar en mí aquellos principios y valores que me hacen resaltar en la actualidad, también por ser mi soporte emocional.

Autor: Herrera García Neyser Emilio.

Lleno de regocijo, amor y esperanza, dedico esta tesis, a mi madre porque ella es la motivación de mi vida y de la cual siempre estaré agradecido. A mis abuelitos Grimaldina, José, Rosa y Cristóbal, los cuales fueron pilares fundamentales para salir adelante. Y a toda mi familia por confiar en mí y brindarme su apoyo incondicional. Es para mí una gran satisfacción poder dedicarles a ellos, lo que con mucho esfuerzo, esmero y trabajo me lo he ganado.

Autor: Lujan Rojas Anthony Josue.

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar nuestro agradecimiento a la UCV por darnos la oportunidad de ser parte de esta gran familia universitaria. También a nuestros formadores, personas de excelente sabiduría quienes se han esforzado por ayudarnos a cumplir con nuestro objetivo. Finalmente a la asociación de mototaxistas, la cual nos brindaron todas las facilidades para la realización y desarrollo de esta investigación.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y diseño de investigación	12
3.2 Operacionalización de variables	12
3.3 Población, muestra y muestreo	13
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	13
3.5 Procedimiento	15
3.6 Método de análisis de datos	15
3.7 Aspectos éticos	15
IV. RESULTADOS	17
V. DISCUSIÓN	21
VI. CONCLUSIONES	27
VII. RECOMENDACIONES	28
REFERENCIAS	29

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	
Estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.	16
Tabla 2. Niveles de estrés en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.	17
Tabla 3. Niveles de agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.	18
Tabla 4. Estrés agudo y crónico en relación a la agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de jaén, 2022.	19
Tabla 5. Operacionalización de la variable agresividad premeditada e impulsiva	23
Tabla 6. Operacionalización de la variable estrés	24

RESUMEN

El presente estudio propuso como objetivo general determinar la relación entre el estrés y la agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022. La muestra estuvo conformada por 135 mototaxistas de sexo masculino con edades entre los 20 y 45 años. Para recoger los datos se usó el cuestionario de estrés laboral de Sandi (2015); por otra parte, se usó el cuestionario de Agresividad Premeditada e Impulsiva (CAPI), de Andreu (2010). En relación al diseño de investigación, se tuvo en cuenta el no experimental de corte transversal, asimismo, en cuanto al tipo, éste se enmarcó dentro del correlacional. Los principales resultados encontrados evidencian que existe relación entre el estrés y la agresividad premeditada e impulsiva una relación estadísticamente significativa (.000) y proporcionalmente directa (.546**) en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022. Asimismo, se encontró que en el 57% de mototaxistas predomina el nivel moderado de estrés; además, se reportó que el 42,2% de mototaxistas encuestados presentan agresividad premeditada en el nivel bajo. Por último, con respecto a las dimensiones del estrés y la agresividad premeditada e impulsiva se registró que existe relación directa y altamente significativa.

Palabras clave: estrés, agresividad, mototaxistas.

ABSTRACT

The present study proposed as a general objective to determine the relationship between stress and premeditated and impulsive aggressiveness in an association of motorcycle taxi drivers from the district of Jaén, 2022. The sample consisted of 135 male motorcycle taxi drivers aged between 20 and 45 years. To collect the data, the Sandi work stress questionnaire (2015) was used; on the other hand, andreu's (2010) Premeditated and Impulsive Aggressiveness (CAPI) questionnaire was used. In relation to the research design, the non-experimental cross-sectional was taken into account, also, in terms of type, this was framed within the correlational. The main results found show that there is a relationship between stress and premeditated and impulsive aggressiveness, a statistically significant (.000) and proportionally direct (.546**) relationship in an association of motorcycle taxi drivers in the district of Jaén, 2022. Likewise, it was found that in 57% of motorcycle taxi drivers the moderate level of stress predominates; In addition, it was reported that 42.2% of motorcycle taxi drivers surveyed have premeditated aggressiveness at the low level. Finally, with respect to the dimensions of stress and premeditated and impulsive aggressiveness, it was recorded that there is a direct and highly significant relationship.

Keywords: stress, aggressiveness, motorcycle taxi drivers.

I. INTRODUCCIÓN

La pandemia originada por el COVID 19, ha generado un gran impacto en la sociedad, junto a una crisis económica mundial, que afectó a miles de personas sobre todo aquellas de recursos financieros bajos (González et al., 2020). El impacto generado situó abruptamente a la salud pública en la cima de la agenda política. Al mismo tiempo, a nivel internacional, se ha generado una carga creciente de problemas de salud mental, entre los principales se hallaron: el estrés, ansiedad y depresión (Consejo general de la psicología de España, 2021).

En la actualidad, uno de los principales problemas de salud mental, que aqueja a la población mundial, es el estrés generado por la crisis económica (Lobos et al., 2021). Esta problemática impactó directamente en la salud de las personas, provocando problemas y/o trastornos como: insomnio, depresión, alteraciones del sistema inmune, problemas cardiovasculares, entre otras afecciones (Flores y Sánchez, 2020). Lo antes mencionado, unido a la falta de concentración, sensación de cansancio constante o cambios emocionales como irritabilidad, apatía y tristeza; provocaron niveles inadecuados de estrés afectando a su vez a tres aspectos clave para el bienestar emocional del individuo: familia, entorno social y el contexto laboral (Bericat y Acosta, 2020).

Según un estudio de Cigna, el "impacto global del COVID-19", las finanzas personales (30%) y las condiciones económicas de los hogares (29%) son las principales causas de estrés en España. Según una encuesta, el 45% de la población española admite la mala situación económica, calificándola de "mala". Esta situación ha desencadenado comportamientos agresivos por parte de los individuos que no saben cómo canalizar la tensión acumulada, esta problemática se presenta especialmente en individuos cuyas edades oscilan entre los 24 y 50 años; siendo predominante en los de mayor edad (Coca, 2021).

El estrés, no es un problema ajeno a la realidad nacional, al respecto Santa María y Cerón (2019) desarrollaron un estudio sobre el estrés en transportistas de Lima, evidenciaron que el 14% de la muestra analizada (50) presentaron niveles

muy altos de agotamiento emocional y despersonalización. Asimismo, hizo hincapié que existen factores ambientales que predisponen, a niveles de estrés sean elevados, como el excesivo tránsito vehicular, la inseguridad ciudadana, el incremento del costo del combustible, las largas horas de trabajo, la crisis económica, la contaminación, las quejas por parte de los usuarios y los conflictos que se generan entre conductores por las situaciones de imprudencia o por ganar pasajeros. Usualmente, este cúmulo de conflictos genera tensión que desencadenan conductas agresivas por parte de los conductores y así lo dio a conocer Corso (2018), quien a través de una nota periodística mencionó que las conductas agresivas por parte de los conductores tienen como finalidad modificar el “mal comportamiento” de los demás. Cuando la falta cometida por el otro chofer se interpreta como involuntaria, la intención de la respuesta agresiva tiene una finalidad moralizadora: dar una lección. Mientras que cuando se interpreta la falta como voluntaria, la respuesta agresiva se dirige a tomar una represalia “justificada” (El comercio, 2018).

Según, un reportaje del diario El Comercio (2016), los conductores de la localidad de Cajamarca, tienden a actuar de forma agresiva, usando palabras soeces, golpes y reacciones gestuales despectivas, frente a los inspectores de tránsito; esto pudo estar asociado posiblemente a los niveles de estrés que presentaron los mototaxistas, ya que el estudio de Canto (2019) evidenció que el estrés en nivel alto y moderado fue predominante en conductores de la localidad. Esta situación no es una problemática de hoy, sino que ya viene incrementándose a lo largo de los años; así lo dio a conocer el general de la policía Hugo Begazo quien mostró su incomodidad por el mal comportamiento de los conductores ante las agentes de la policía de tránsito especialmente sobre las de sexo femenino, mensualmente se viene registrado un incremento significativo del 12% de conductas agresivas frente al personal de la policía (Radio Programas del Perú, 2015).

Además, a través de un proceso de entrevista realizada al Gerente de seguridad ciudadana de Jaén, Oclander Ugalde Fernández, manifestó que los conductores de mototaxis de dicho distrito, “usualmente reflejan actitudes impulsivas o malhumoradas en contra de los pasajeros, quejándose del sistema de tránsito,

el aumento del precio del combustible, la ausencia de una economía balanceada entre otras cosas que le generan malestar corporal, tensión, migrañas que aparentemente responden a un cuadro de estrés” (O. Ugalde, comunicación personal, 15 de noviembre del 2021). Por lo mencionado anteriormente, llevó a formular la siguiente pregunta de problema: ¿Cuál es la relación entre estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022?

El presente estudio se justificó de manera teórica, debido a que se centró en la exploración y análisis de teorías, que permitieron aportar y ampliar el conocimiento respecto a las variables en estudio. De manera práctica los resultados obtenidos en el presente estudio, contribuirán a desarrollar investigaciones comparativas. Asimismo, fue de utilidad para la asociación de mototaxistas e incluso municipalidad distrital, ya que a partir de los resultados se generaron recomendaciones que parten de estrategias para el beneficio de los conductores de mototaxis como a la población. Por último, a nivel metodológico, permitió el uso de métodos y procedimientos científicos que garantizan la credibilidad de los resultados, de esta manera el uso adecuado de técnicas e instrumentos psicológicos que ayudaron a evidenciar el tipo de asociación entre el estrés y la agresividad premeditada e impulsiva, así como los niveles predominantes de cada una de ellas.

Es por ello, que el presente estudio planteó como objetivo general, determinar la relación entre estrés y agresividad premeditada e impulsiva en mototaxistas de una asociación del distrito de Jaén, 2022. En tanto, como objetivos específicos se propuso analizar los niveles de estrés; identificar el nivel de agresividad impulsiva y premeditada; y por último, analizar la relación entre las dimensiones de estrés y las dimensiones de agresividad.

En respuesta al objetivo general propuesto se desprende la siguiente hipótesis, existe relación directa altamente significativa entre estrés y agresividad premeditada e impulsiva en mototaxistas en una asociación del distrito de Jaén, 2022.

El presente estudio propuso como objetivo general determinar la relación entre el estrés y la agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022. La muestra estuvo conformada por 135 mototaxistas de sexo masculino con edades entre los 20 y 45 años. Para recoger los datos se usó el cuestionario de estrés laboral de Sandi (2015); por otra parte, se usó el cuestionario de Agresividad Premeditada e Impulsiva (CAPI), de Andreu (2010). En relación al diseño de investigación, se tuvo en cuenta el no experimental de corte transversal, asimismo, en cuanto al tipo, este se enmarca dentro del correlacional. Los principales resultados encontrados evidencian que existe relación entre el estrés y la agresividad premeditada e impulsiva una relación estadísticamente significativa (.000) y proporcionalmente directa (.546**) en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022. Asimismo, se encontró que en el 57% de mototaxistas predomina el nivel moderado de estrés; además, se reportó que el 42,2% de mototaxistas encuestados presentan agresividad premeditada en el nivel bajo. Por último, con respecto a las dimensiones del estrés y la agresividad premeditada e impulsiva se registró que existe relación directa y altamente significativa

II. MARCO TEÓRICO

En el contexto internacional, Bohórquez (2020) en su estudio denominado: “Agresión y estrés laboral en choferes de transporte público”. Propuso como propósito, identificar la asociación de las variables. Con respecto a la metodología utilizada, usó el tipo correlacional descriptivo. La muestra la conformaron 75 choferes colombianos entre los 28 y 65 años, a quienes se les administró la escala ISCA e IMA. Los principales resultados del estudio demostraron la asociación altamente significativa entre la conducta agresiva y el estrés. Además evidenciaron que el estrés y la agresión son predominantes en el nivel alto.

Proaño (2020) realizó una investigación titulada: Incidencia de la turnicidad y estrés laboral en una empresa de transporte privado. La finalidad del estudio fue determinar la influencia de la turnicidad sobre el estrés laboral. Para ello, se realizó un estudio cuantitativo descriptivo, de diseño no experimental. La muestra la conformaron quince choferes ecuatorianos a quienes se les administró el cuestionario de estrés de Maslach, evidenciando que el 66,7% de individuos denotaron un nivel alto de estrés, representado por agotamiento emocional y despersonalización que les impide desenvolverse adecuadamente en sus actividades laborales.

Calero (2019) desarrolló un estudio titulado: “Niveles de cortisol y estrés en choferes profesionales de la compañía de TRANSPORTE TANSPLANETA S.A”. Dicho estudio estableció como objetivo determinar el nivel de las variables, así como la asociación que presentan en choferes de la provincia de Quito – Ecuador. El estudio fue básico descriptivo correlacional, la muestra estuvo conformada por 50 individuos a quienes se les administró un cuestionario diseñado para valorar el estrés. Los resultados más relevantes del estudio evidenciaron que el estrés es predominante en el nivel alto representado por el 52% de choferes, seguido del nivel moderado compuesto por el 40% y por último el 8% que representa un nivel bajo.

En lo que respecta al contexto nacional, Coila y Figueroa (2021) en su investigación titulada: “Ansiedad en tiempos de pandemia y su relación con la

agresividad en el personal policial de la U.S.E”. Dicho estudio tuvo por finalidad identificar la relación que presentan las variables. La investigación fue de tipo básico correlacional; la muestra estuvo compuesta por 132 agentes policiales de ambos sexo, pertenecientes a Puno; a quienes se les aplicó la Escala de Ansiedad de Zung y el Cuestionario de Agresión de Buss y Perry. Los resultados más relevantes evidenciaron que entre las variables existe relación directa altamente significativa, por lo que se pudo identificar que a mayor presencia de ansiedad, también incrementará la agresividad. Además con respecto al nivel de agresividad se evidenció que el nivel medio fue predominante en el 17% de policías; mientras que el nivel alto estuvo representado por el 4% y tan solo un 2% de policías se ubicaron en un nivel muy alto.

Huallpartupa y La Torre (2020) desarrolló su tesis titulada: “Estrés y agresividad en choferes de transporte público de la provincia de Puno”. El objetivo de la presente investigación fue determinar la relación que existe entre las variables en estudio, respecto a la metodología fue de tipo correlacional, no experimental. La muestra la conformaron 50 choferes, a quienes se les administró la Escala de Apreciación del Estrés en la Conducción (EAE-C) y el inventario de agresión de Buss y Perry adaptado por Ruiz (2016). Los principales resultados del estudio evidenciaron que no existe relación entre las variables ($\rho=0,799$); por lo que se concluyó afirmando que cada una de las variables actúan de forma autónoma sin influir una sobre otra.

Apacña y Quineche (2019) en su estudio titulado: “Afrontamiento al estrés y agresión en conductores de transporte público en Lima”. El objetivo general de esta investigación fue establecer la relación entre las variables en estudio. El estudio fue descriptivo correlacional de diseño no experimental. La muestra estuvo conformada por 351 conductores de transporte público a quienes se les aplicó el Cuestionario de Modos de Afrontamiento al Estrés de Carver y el Cuestionario Modificado de Agresividad Buss-Durkee. Los resultados del estudio demostraron que entre las variables existe relación directa altamente significativa de efecto débil ($Rho=.227$; p).

Año y Quispe (2021) en su tesis titulada: “Afrontamiento al Estrés e Impulsividad en choferes del distrito Cusco”. Establecieron como objetivo principal determinar

la asociación que evidencian las variables. El enfoque de la investigación fue cuantitativo, de alcance descriptivo correlacional de tipo no experimental, la muestra estuvo conformada por 269 conductores a quienes se les aplicó el cuestionario de Afrontamiento del Estrés – CAE y la escala de Impulsividad de Barrat (BIS 11); los resultados más relevantes del estudio evidenció que existe asociación altamente significativa entre el nivel de impulsividad y los estilos de afrontamiento.

En el contexto local, Novoa (2021) en su investigación titulada: “Estrés y agresión en choferes del distrito Cajamarca”. Propuso determinar la relación que presentan las variables mencionadas. La metodología utilizada fue correlacional, no experimental. Para el estudio se seleccionó a 80 individuos de 2 empresas locales, de edades comprendidas entre los 25 a 60 años. Se empleó el Cuestionario de Estrés Laboral OIT–OMS y el Cuestionario de Agresión de Buss y Perry. Los resultados dieron a conocer que existe correlación directa altamente significativa y de efecto moderado.

Canto (2018) desarrolló una investigación titulada: “Relación del estrés con el desempeño laboral en los conductores de la empresa taxi Súper Seguro SRL, Cajamarca – 2018”. El estudio estableció como finalidad establecer la asociación que existe entre las dos variables mencionadas. Para ello se trabajó con un tipo de investigación descriptivo correlacional, la muestra estuvo conformada por 133 choferes a quienes se les administró la escala de Maslach para estrés, pudiendo evidenciar que el estrés es predominante en el nivel moderado representado por el 44,4% de colaboradores, seguido del muy alto, comprendido por 1,5% de choferes.

En cuanto los aspectos históricos sobre el estrés, Espinoza, Pernas y Gonzales (2018) manifestaron que dicho término surgió en el siglo XVII, en el estudio de la física Robert Hooke, quien relaciona la capacidad de los procesos mentales de resistir cargas y la capacidad de las personas para soportar el estrés, posteriormente Young la define como una respuesta intrínseca del objeto propio a su estructura. A principios del siglo XIX, Claude Bernard manifestaba que el estrés era propio de los “estímulos estresores o situaciones estresantes”, ya en el siglo XX en sus inicios Walter Cannon, daba a conocer la importancia de las

respuestas fisiológicas y conductuales (Quintero et al., 2020). Selye a mediados del siglo XX, realizó su estudio denominado: “Síndrome General de Adaptación y las enfermedades de Adaptación”, donde define al síndrome de adaptación general como una suma de reacciones sistémicas del cuerpo siendo no específica siguiendo después de larga y continua exposición al estrés”

En cuanto a las teorías sobre el estrés, se encontró la teoría basada en la respuesta, la cual fue desarrollada entre 1975 y 1976 por Selye, el estrés es considerado como una respuesta no específica del organismo, frente a las demandas que se le presente, ello quiere decir que el estrés no tiene un origen específico, el agente desencadenante (el estresor), es el factor que va afectar la homeostasis del organismo, y pudiendo ser un estímulo físico, psicológico, cognitivo o emocional; la respuesta del estrés está conformada por una respuesta tripartito (síndrome general de adaptación) teniendo las etapas como: reacción de alarma, resistencia y agotamiento (Cruz, 2018).

Por otro lado, Verduzco y Hernández (2018) manifestaron la presencia de la teoría basada en el estímulo, la cual es centrada por estímulos ambientales, de cómo el sujeto va a exteriorizar el estrés que siente localizando el estrés en el exterior, siendo así que no cause el mismo efecto estresor en todas las personas, y considerándolos que pueden desorganizar o alterar las funciones del organismo; los creadores de esta teoría fueron dos psiquiatras Holmes y Rahe.

La teoría basada en la interacción, también llamada evaluación cognitiva, su primordial presentador es Richard Lazarus, quien resaltó la importancia de los factores psicológicos (principalmente cognitivo); el estrés del individuo se origina en la relación de él y su entorno, el cual lo evalúa como amenazante y difícil de afrontar; siendo así que esta teoría se basa en la evaluación cognitiva, es decir el determinar el por qué y hasta dónde puede llegar la relación o relaciones determinadas entre el individuo y el entorno estresante (Brief y George, 2020). A lo largo de la historia el estrés ha sido explicado en muchos ámbitos, como por ejemplo en el enfoque médico, ya que esta área planeaba hacerse cargo del término, siendo ahí donde nació la idea de que nuestro organismo trabaja para el equilibrio interno. Las diferentes situaciones que llevan a originar estrés

pueden ser externas como internas, siendo este el caso donde la persistencia de este pueda causar tensión crónica o alguna lesión orgánica (Quispe, 2016).

En tanto, desde el Enfoque fisiológico, Selye consideró que el estrés es una reacción que modifica al organismo y activa la necesidad de acostumbrarse a las diferentes situaciones que se presenten (Biggs, Brough y Drummond, 2017). Este problema se delimita como una respuesta de nuestro organismo, en el cual se asocian varios mecanismos de defensa para enfrentar la situación que se presente como desafiante o involucre peligro, demostrando que este tipo de respuesta es necesaria para que el ser humano sobreviva. Pero cuando esta respuesta se produce desmedidamente ocasiona una producción excesiva de los mecanismos involucrados lo cual afecta al organismo y pueden surgir muchas enfermedades, que reducen el trabajo correcto del cuerpo humano.

Selye planteó diferentes fases de conciliación al estrés como la etapa de alarma de reacción, es cuando el organismo descubre al peligro; la fase de adaptación, se muestra como la búsqueda de armonía con los peligros encontrados en la fase uno. Y por último, la fase de agotamiento, es cuando los recursos utilizados para la armonía con los peligros se agotan (Gallego, Gil y Sepúlveda, 2018).

Para Selye, el estrés está clasificado en dos tipologías: “eustrés positivo” y el “distrés negativo” pertenecientes a una respuesta idónea o inadecuada a un elemento estresante.

Eustrés positivo: es aquella respuesta que aparece cuando el individuo está bajo presión, donde inconscientemente demostrara que puede afrontar dificultades que se presenten sacando lo mejor de sí mismo.

Distrés negativo: se caracteriza por un desequilibrio en la persona por factores estresantes disminuyendo sus destrezas en la resolución de problemas de forma asertiva, perjudicando su salud mental y física.

Choquehuanca (2018), apoyándose en el modelo teórico de Selye, manifestó que para poder valorar los niveles de estrés se debe tener en cuenta las siguientes dimensiones:

Estrés agudo: es el más experimentado por las personas a causa de las demandas que nos atribuimos nosotros u otros; las cuales van creciendo de un pasado existente o de las anticipaciones de un futuro, llegando a terminar por agotarnos o provocar secuelas en nuestra salud física y psicológica.

Estrés crónico: las personas que lo padecen son el ejército, prisioneros o los que viven en extrema pobreza manifestando un desgaste físico y mental generando consecuencias para toda la vida e incluso algunos ya están acostumbrados o le guste resistiendo la posibilidad de un tratamiento.

Por otro lado, para entender conceptualmente la agresividad, es primordial establecer parámetros teóricos que nos permitan una comprensión clara y concisa; al respecto, Barbero (2018) manifestó que la agresividad es entendida como una conducta interactiva entre el agresor y la víctima, que tiene por finalidad generar intimidación y dominio. En tanto, Sánchez (2020), consideró que la agresividad desde una perspectiva etimológica, proviene del latín “agredi” que significa “atacar”; por ende, se entiende por agresión el acto de imponer la voluntad sobre un objeto con el fin de causarle daño físico o psíquico. Es así que la agresividad es considerada como un acto amenazante y hostil, el cual se evidencia a través de gritos y golpes, con fuertes sentimientos de odio y resentimiento activados instintivamente (Guerra, 2018; Berkowitz, 1996).

Dodge (1985), postuló que la agresividad es una conducta innata que se manifiesta frente a un estímulo amenazante, que se caracteriza por ir acompañada de furia compuesta por gestos y palabras hirientes.

En base a lo expuesto, se entiende que la agresividad es un comportamiento que refleja un individuo ante cualquier estímulo amenazante, esta es aprendida y se preserva gracias a los reforzadores.

Ramírez (2006), señaló que diferentes estudios han demostrado que existe una interacción entre la testosterona y la tendencia a comportamientos agresivos, por lo que un individuo más joven produce más testosterona, lo que conduce a una mayor tendencia a comportamientos agresivos, a diferencia de la edad adulta.

Dollard y Miller (1939), sostienen que el comportamiento agresivo de un individuo es el resultado de la frustración por la incapacidad de realizar la actividad deseada y la incapacidad de hacerlo.

Bandura (1982), refirió que los infantes contienen una carga genética de agresividad, sin embargo, imitan ciertas reacciones violentas por "modelos" a lo largo de su existencia, del mismo modo, en su teoría refiere que el comportamiento agresivo es aprendido por el medio donde relaciona el sujeto, como ejemplo poseemos su indagación del "Muñeco bobo".

Bandura (1975), propusieron que las conductas agresivas no eran innatas sino adquiridas por el medio social, de este modo resaltó 3 principios que generaba la agresividad: adquisición de métodos de conducta, disgregándolas en 2 posiciones, esas que eran observadas y se obtenían por medio de las influencias del núcleo familia, el ámbito social y los medios de comunicación; asimismo, la segunda postura estaba ligada a la compra de comportamientos basados en las vivencias.

Gracias a, las teorías planteadas particularmente la de Bandura, Dodge, Berkowitz, Andreu, en el 2010, planteó 2 magnitudes para la agresividad: la agresividad premeditada enfocada en ser una agresividad planificada y que causaba mal; en otros términos, el objetivo era ganar estatus social, dominio o cualquier elemento para objetivos del individuo; sin embargo, la agresividad impulsiva, enfocada en una contestación no planificada sino llevada por la furia y con el objeto de provocar mal gracias a una provocación externa.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

En este estudio, teniendo en cuenta lo expuesto por Hernández y Mendoza (2018), se utilizó un enfoque cuantitativo utilizando la recopilación de datos para probar hipótesis basadas en mediciones numéricas y análisis estadístico para probar la teoría o construir un modelo de comportamiento.

Por otro lado, se empleó el tipo de investigación descriptivo, correlacional, debido a que se procedió a realizar la descripción cualitativa en base a la relación que hay entre las categorías, conceptos o variables en un determinado momento (Hernández y Mendoza, 2018).

Se trabajó con un diseño no experimental, puesto que no se manipuló la variable independiente. Además, es transversal puesto que las variables fueron medidas en un momento único (Hernández y Mendoza, 2018).

3.2 Operacionalización de variables

Variable, Agresividad (Ver anexo 1).

Para Andreu (2010), la agresividad se representa a través de conductas o actitudes generadas por diversos procesos emocionales y cognitivos, que impulsa al sujeto a expulsar su agresividad por medio de conductas disruptivas o violentas como respuesta ante una amenaza.

Operacionalmente la variable pudo ser medida a través del cuestionario de agresividad CAPI-A; la cual comprende 2 factores y 24 reactivos que miden la agresividad como reacción ante situaciones adversas, dichos reactivos están establecidos en una escala ordinal de tipo Likert.

Dimensiones, Agresividad premeditada e impulsiva

Variable, Estrés (Ver anexo 2)

Conceptualmente es entendida como el cúmulo de sucesos y respuestas que presenta el trabajador frente a situaciones de corte estresante que genera daños significativos en el individuo, cuyas repercusiones se reflejan en la salud mental del sujeto, como en su rendimiento laboral (Sandi, 2015).

Operacionalmente la variable pudo ser medida a través del cuestionario de estrés laboral en choferes, el cual comprende dos dimensiones y 20 reactivos planteados en escala de Likert con valoraciones del 1 al 5, donde 1 es totalmente desacuerdo y 5 totalmente de acuerdo.

Dimensiones, Estrés laboral agudo y crónico.

3.3 Población, muestra y muestreo

Hernández y Mendoza, (2018), manifestaron que la población es un conjunto de sujetos con características en común, que forman, el referente para la selección de la muestra de estudio, y a su vez, dan cumplimiento a los criterios de inclusión y exclusión. Para efectos de esta investigación se consideró como población de estudio a 135 individuos de sexo masculino, que pertenecen a una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén.

Como criterios de inclusión se consideró aquellos individuos que presentan edades entre los 20 y 45 años, que acepten de forma voluntaria participar en la investigación a través de un consentimiento informado, que posean carga familiar. En tanto quedarán excluidos aquellas personas que no sepan leer o escribir; así como aquellas que no completen los cuestionarios de forma total o parcial.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En todo proceso de investigación las técnicas de recolección de datos según Hamodi (2015) son tácticas que usa el investigador para recolectar información sobre un determinado estudio. Por lo tanto, en el presente estudio se empleó como técnica la encuesta, la cual busca recabar información sobre la población y variable de estudio,

Por ello, Pérez (2017) afirmó que, para realizar la encuesta, se requiere de instrumentos, los cuales son métodos que utilizan las personas para poder estructurar sus diferentes valoraciones de diversos aspectos.

Para la realización del presente estudio, se utilizó el cuestionario de estrés laboral de Sandi (2015), construido en la ciudad de Lima. Dicho instrumento puede ser aplicado de forma colectiva o individual en choferes de 20 años en adelante, el tiempo de aplicación oscila entre 8 a 12 minutos. Está compuesto por la dimensión estrés laboral agudo y crónico, que a su vez se estructura en 20 reactivos. El tipo de escala es ordinal de tipo Likert que va desde 1 a 5. Los baremos indican que un puntaje de 1 a 30 indica un nivel bajo de estrés; un puntaje de 31 a 40 un nivel moderado y por último un puntaje de 41 a más indica un nivel alto.

En lo que respecta a la confiabilidad del instrumento se obtuvo un valor de 0,81 a través del método de índice de homogeneidad con el coeficiente Alfa de Cronbach.

La validez del instrumento se obtuvo a través del método de expertos, para ello se recurrió al juicio de 5 jueces quienes emitieron su opinión respecto a los reactivos planteados para cada dimensión y con el uso del coeficiente V de Aiken, se pudo obtener valores superiores a 0,80 indicando la adecuada validez de contenido del instrumento. Además a través de la covarianza acumulada se obtuvo un porcentaje superior al 50% lo que indica la adecuada medición del modelo teórico.

Como segundo instrumento se tuvo en cuenta el cuestionario de Agresividad Premeditada e Impulsiva (CAPI), de Andreu (2010). Este instrumento puede ser aplicado de forma individual y/o colectiva en adolescentes y adultos. Está conformado por 2 componentes que a su vez se subdividen en 24 reactivos, cabe precisar que 3 de ellos, están planteados en orden inversos (3, 4 y 14).

Con respecto a la validez Andreu (2010) utilizó la validez de contenido a través del juicio de expertos y el coeficiente V de Aiken, obteniendo como resultado una validez total de 0,98. Así mismo, se realizó la validez de criterio divergente y convergente, utilizando la Escala de Impulsividad de Barrat, y el RPQ

Cuestionario de Agresividad reactiva y Proactiva (Andreu, Peña y Ramírez, 2009); obtuvieron relación directa y altamente significativa por lo que se garantiza la validez del instrumento.

En lo que respecta a la fiabilidad del instrumento se obtuvo a través del método índice de homogeneidad a través del coeficiente Alpha, obteniendo 0,83 para el componente premeditada y 0,83 para el componente impulsividad.

3.5 Procedimiento

Para el desarrollo de este estudio se procedió a realizar una reunión con el administrador de la asociación de mototaxistas de Jaén, a quien se le solicitó el permiso correspondiente para poder evaluar a cada uno de sus colaboradores. Acto seguido, a cada mototaxista se le envió un documento de Google Forms a través de sus números de WhatsApp, donde se consignó un consentimiento informado, donde pudieron optar por participar en el estudio o no.

3.6 Método de análisis de datos

Se realizó el análisis de datos a través del programa estadístico SPSS versión 26.0, en primer lugar, se llevó a cabo la prueba de normalidad con la finalidad de precisar si las variables presentan una normal distribución o no, mediante la prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov se identificó que los datos tienen una distribución asimétrica, por ende se procedió a utilizar una prueba paramétrica para el análisis de las correlaciones, que en este caso fue el estadístico de Spearman. Una vez obtenido los resultados, estos se presentaron a través de tablas; para luego realizar la descripción cualitativa y discusión de los resultados teniendo en cuenta los fundamentos teóricos, así como otros estudios realizados.

3.7 Aspectos éticos

Con respecto a los principios éticos a utilizar en el desarrollo de la investigación se tomó en cuenta el código de ética del Psicólogo Peruano, así como el código de conducta de American Psychological Association (APA), los cuales permitieron tener una guía que oriente al profesional en la ejecución de sus labores.

A raíz de ello, se consideró algunos aspectos que se encuentran suscritos en artículos, tales como: El artículo 24, que hace referencia que, en toda investigación realizada, se requiere del uso del consentimiento informado para los participantes que forman parte del estudio, esto está estipulado en el código de ética del colegio de psicólogos. Del mismo modo, el código de conducta de American Psychological Association, busca evidenciar el propósito, procedimiento y confidencialidad sobre la cual se rige toda investigación (APA, 2010; Colegio de psicólogos del Perú, 2018).

Por otro lado, en el artículo 25, se hace énfasis en cuanto a la salud psicológica del individuo, la cual predomina sobre los fines de investigación en cuanto a la ciencia y sociedad (Colegio de psicólogos del Perú, 2018).

Finalmente, en el artículo 26 se valoró que los resultados obtenidos, fueron exhibidos aplicando la honestidad en ello, sin considerar la falsedad o la modificación de la misma, para el mismo beneficio del investigador (APA, 2010; Colegio de psicólogos del Perú, 2018).

IV. RESULTADOS

Tabla 1

Estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.

			Agresividad Premeditada	Agresividad Impulsiva
Rho Spearman		Coeficiente de correlación	.610**	.546**
	Estrés	Sig. (bilateral)	0.000	0.000
		N	135	135

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

En la tabla 1, se observa que entre la variable estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas existe relación directa, altamente significativa y de efecto grande, por lo que se interpreta que a mayor presencia de estrés mayor será la agresividad en cualquiera de sus 2 tipos.

Tabla 2

Niveles de estrés en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.

Categoría	Estrés		Agudo		Crónico	
	f	%	f	%	f	%
Bajo	19	14.1	22	16.3	11	8.1
Moderado	78	57.8	63	46.7	84	62.2
Alto	38	28.1	50	37.0	40	29.6
Total	135	100.0	135	100.0	135	100.0

En la tabla 2, se observa que el nivel moderado de estrés es predominante en el 57,8% de la asociación de mototaxistas evaluada, quienes presentan agotamiento, malestar psicomotor, arranques de mal humor y baja tolerancia a situaciones adversas. En lo que respecta a la dimensión estrés agudo, se evidenció que el 46,7% de mototaxistas se ubicó en el nivel moderado, caracterizado por malestares físicos recurrentes, expresión corporal agitada, mal carácter, irritabilidad, conductas ansiosas y/o tensas. Mientras que el 62,2% de mototaxistas reflejó un nivel moderado de estrés crónico, que se manifiesta a través de malestares corporales de mayor intensidad, falta de energía, cansancio excesivo, estreñimiento, problemas sexuales entre otros síntomas que son de larga data y que les genera serias repercusiones en su salud.

Tabla 3

Niveles de agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.

Categoría	Agresividad Premeditada		Agresividad Impulsiva	
	F	%	F	%
Bajo	57	42.2	54	40.0
Medio	51	37.8	75	55.6
Alto	27	20.0	6	4.4
Total	135	100.0	135	100.0

En la tabla 3, se observa que el 42,2% de mototaxistas predomina el tipo de agresividad premeditada; además se registró que el 37,8% de participantes reflejaron un nivel medio que se caracteriza por una agresión instrumental, controlada o proactiva, es utilizada como un medio para alcanzar un objetivo. Por otro lado, el 55,6% de mototaxistas evidenciaron un nivel moderado de agresividad impulsiva, que se caracteriza por actuar desde lo primitivo, sin reflexionar sobre las consecuencias que pueda tener sus conductas ante los demás.

Tabla 4

Estrés agudo y crónico en relación a la agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, 2022.

	Agresividad premeditada	Agresividad impulsiva
Estrés agudo	.688**	.650**
Estrés crónico	.424**	.359**

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

En la tabla 4, se evidencia que entre las dimensiones del estrés (agudo y crónico) y la agresividad premeditada e impulsiva existe relación directa y altamente significativa, por lo que se interpreta que dichas dimensiones mantienen una asociación interactiva y constante; en la magnitud que una incremente o baje la otra dimensión hará lo mismo.

V. DISCUSIÓN

Habiendo realizado el análisis de los resultados del estudio, en el cual se planteó como objetivo general determinar la relación entre estrés y agresividad premeditada e impulsiva en mototaxistas de una asociación del distrito de Jaén, 2022; donde se encontró que existe relación directa y altamente significativa, por lo cual se acepta la hipótesis alterna.

De lo antes mencionado, y realizando la revisión de los antecedentes del estudio encontramos que el resultado hallado se asemeja a lo encontrado por Bohórquez (2020), en su estudio sobre la Agresión y estrés laboral en conductores de transporte urbano en Tunja, cuyo resultado demostró la asociación altamente significativa entre las variables. De igual manera se encontró la investigación Apacña y Quineche (2019), sobre el afrontamiento al estrés y agresión en conductores de transporte público en Lima, donde determinaron que existe relación directa altamente significativa, entre las variables. En el mismo sentido Novoa (2021), en su investigación titulada, estrés y agresión en conductores de transporte público de la ciudad de Cajamarca, hallaron relación directa altamente significativa de efecto moderado. Por su parte, Huallpartupa y La Torre (2020) desarrollaron un estudio sobre el estrés y agresividad en choferes de transporte público de la provincia de Puno, el resultado hallado difiere con lo que evidenciaron pues determinaron que no existe relación entre las variables, afirmando que cada una de ellas actúan de forma autónoma sin influir una sobre otra.

Teóricamente, el estrés y la agresividad se encuentran relacionadas ya que según Cruz (2018), quien recoge la teoría de Selye, en la cual se señala que, para cada respuesta del individuo, de alarma, resistencia, agotamiento o agresividad, debe existir un estímulo estresante o desencadenante. Por su parte, Verduzco y Hernández (2018) profundizan lo mencionado, a través de la teoría basada en el estímulo, relatando, la manera en que el individuo responde y exterioriza el estrés, cuyas respuestas varían, pudiendo generar desorganización o alteraciones en el organismo. Una de las respuestas más comunes es la agresividad que según, Ramírez (2006) es la reacción entre la

interacción de la testosterona y la tendencia a comportamientos agresivos innatos. Por lo que, Barbero (2018) reporta que la agresividad es la conducta interactiva entre el agresor y la víctima, que tiene por finalidad generar intimidación y dominio. El comportamiento agresivo se percibe así como un comportamiento amenazante y hostil representado por gritos y golpes, con fuertes sentimientos de odio y resentimiento activados instintivamente (Guerri, 2018; Berkowitz, 1996). Para finalizar Dollard y Miller (1939), sostuvieron que el comportamiento agresivo en las personas surge de su frustración por no estar haciendo las actividades que quieren hacer y que es poco probable que puedan hacer.

Ante lo expuesto, se infiere que los mototaxistas perciben como estímulos estresantes, el incremento excesivo del combustible, la baja producción económica, la ausencia de un sueldo fijo, la contaminación sonora, el tráfico vehicular en la zona entre otros factores que los perciben como hostiles y amenazantes, estos sucesos generan respuestas psicofisiológicas en los individuos que al no ser canalizadas adecuadamente, son liberadas a través de conductas agresivas frente a la frustración que sienten de no poder tener control sobre dichos factores estresantes.

Por otro lado, en lo que respecta a analizar los niveles de estrés, se observó que el nivel moderado de estrés es predominante en el 57,8% de la asociación de mototaxistas evaluada, quienes presentan agotamiento, malestar psicomotor, arranques de mal humor y baja tolerancia a situaciones adversas. En lo que respecta a la dimensión estrés agudo, se evidenció que el 46,7% de mototaxistas se ubicó en el nivel moderado, caracterizado por malestares físicos recurrentes, expresión corporal agitada, mal carácter, irritabilidad, conductas ansiosas y/o tensas. Mientras que el 62,2% de mototaxistas reflejó un nivel moderado de estrés crónico, que se manifiesta a través malestares corporales de mayor intensidad, falta de energía, cansancio excesivo, estreñimiento, problemas sexuales entre otros síntomas que son de larga data y que les genera serias repercusiones en su salud.

De lo expuesto, al realizar la revisión y análisis de los artículos científicos que sirvieron como antecedentes, se logró encontrar que el estudio de Canto (2018)

realizada en población cajamarquina evidenció similitud con los resultados hallados, demostrando que el estrés moderado es predominante en el 44,4% de colaboradores. No obstante, difiere con el resultado encontrado por Bohórquez (2020) en su estudio denominado: “Agresión y estrés laboral en conductores de transporte urbano en Tunja” quienes evidenciaron que el estrés es predominante en el nivel alto. Así mismo, con la investigación de Proaño (2020), quien logró encontrar que el 66,7% de individuos presentaron un nivel alto de estrés, representado por agotamiento emocional y despersonalización que les impide desenvolverse adecuadamente en sus actividades laborales. Por último, el estudio de Calero (2019), demostró que el estrés es predominante en el nivel alto representado por el 52% de choferes.

Desde un punto de vista transaccional, Lazarus y Folkman (1986) encuentran que el estrés es tanto ambiental como individual, pero en última instancia las explicaciones cognitivas determinan si una situación se considera estresante o no; En este concepto, la capacidad del individuo para hacer frente a sus propias experiencias ambientales. En tanto, desde el enfoque fisiológico, Selye consideró que el estrés es una reacción que modifica al organismo y activa la necesidad de acostumbrarse a las diferentes situaciones que se presenten (Biggs, Brough y Drummond, 2017).

En ese sentido, se entiende que el estrés se delimita como una respuesta del organismo, en el cual se asocian varios mecanismos de defensa para enfrentar la situación que se presente como desafiante o involucre peligro, demostrando que este tipo de respuesta es necesaria para que el individuo genera una autorregulación orgánica; sin embargo, cuando esta respuesta se produce desmedidamente ocasiona una producción excesiva de los mecanismos involucrados lo cual afecta al organismo y pueden surgir muchas enfermedades, que altera el correcto desenvolvimiento del individuo en diferentes áreas: familiar, laboral y social.

En lo que respecta, a identificar el nivel de agresividad impulsiva y premeditada; se logró evidenciar que en el 42,2% de mototaxistas predomina el tipo de agresividad premeditada; además se registró que el 37,8% de participantes reflejaron un nivel medio que se caracteriza por una agresión instrumental,

controlada o proactiva, es utilizada como un medio para alcanzar un objetivo. Por otro lado, el 55,6% de mototaxistas evidenciaron un nivel moderado de agresividad impulsiva, que se caracteriza por actuar desde lo primitivo, sin reflexionar sobre las consecuencias que pueda tener sus conductas ante los demás.

Los resultados presentados anteriormente difieren con lo encontrado por Coila y Figueroa (2021), quienes en su investigación titulada: "Ansiedad en tiempos de pandemia y su relación con la agresividad en el personal policial de la U.S.E". reportaron que la ausencia de agresividad fue predominante en el 77% de policías; seguido por el nivel moderado representado por el 17% de participantes. Por su parte, Bohórquez (2020) logró encontrar que la agresividad fue predominante en el nivel alto.

A través de la teoría de Dollard-Miller (Mori, 2012), se explica cómo la frustración puede convertirse en una perturbación de los procesos conductuales, lo que lleva a un aumento de la propensión del cuerpo a la conducta agresiva. Además, se ha demostrado que la agresividad es considerada como un acto amenazante y hostil, el cual se evidencia a través de gritos y golpes, instintivamente, induce fuertes sentimientos de odio y resentimiento ante estímulos estresantes (Guerra, 2018; Berkowitz, 1996).

En ese sentido se entiende que la agresividad premeditada está incluida dentro del grupo de la agresividad instrumental, por su finalidad va más allá del daño causado a la víctima, ya que se utiliza como instrumento o medio para un fin. De esta manera se puede interpretar que la agresividad premeditada en los mototaxistas se caracteriza por comportamientos fríos y carentes de emociones, tratando de tener dominancia o status para su beneficio personal. Por su parte, la agresión impulsiva se caracteriza por la ocurrencia de eventos espontáneos o respuestas reactivas a la provocación, pérdida del control conductual. De esta manera se llega a la conclusión que el tipo de agresividad impulsiva es una conducta defensiva ante provocaciones injustas o frustración del medio social, lo que desencadena sentimientos y emociones de ira, rabia, cólera; que se accionan de forma automática.

Por último, en función a analizar la relación entre las dimensiones de estrés y las dimensiones de agresividad se evidenció que existe relación directa y altamente significativa, por lo que se interpreta que dichas dimensiones mantienen una asociación interactiva y constante; en la magnitud que una incremente o baje la otra dimensión hará lo mismo. Al revisar y analizar la literatura no se ha podido encontrar antecedentes que permitan corroborar los resultados obtenidos; no obstante, teóricamente Choquehuanca (2018), apoyándose en el modelo teórico de Selye, manifestó que para poder valorar el estrés se debe tener en cuenta las siguientes dimensiones:

Estrés agudo: es el tipo de estrés más recurrente en las personas, que se genera en base a las demandas que ellos mismos u otros les atribuyen; las cuales van creciendo de un pasado existente o de las anticipaciones de un futuro, llegando a terminar por agotarlos o provocarles secuelas en su salud física y psicológica.

Estrés crónico: este tipo de estrés se le conoce como el síndrome del trabajador quemado o la depresión de los parados, que se asocia a graves problemas de salud física y emocional que en su mayoría son originadas por problemas económicos y familiares.

Por su parte, Barbero (2018) considera que la agresividad es un comportamiento que refleja un individuo ante cualquier estímulo amenazante, que se aprende y se preserva gracias a los reforzadores que acciona el entorno. Así mismo, Bandura (1975) propuso que las conductas agresivas no eran innatas sino adquiridas por el medio social; afirma que dichas conductas agresivas se observan y se obtienen por medio de las influencias del núcleo familiar, el ámbito social y los medios de comunicación.

El estrés altera la estructura y programación del cerebro, afectando capacidades cognitivas como la memoria a largo plazo. También afecta el comportamiento social, especialmente si se presentan situaciones crónicas y estresantes en etapas tempranas. Las tendencias sumisas que se observan cuando el estrés se representa en la adolescencia y experimentarlo durante la vida adulta pueden conducir a conductas antisociales y tendencias más agresivas (Sandi, 2018).

Ante lo expuesto, se afirma que existe un fuerte vínculo entre el comportamiento agresivo y la exposición al estrés durante los períodos críticos del desarrollo neurológico, el cambio físico y la enfermedad mental, que se basa en gran medida en los procesos biológicos y sociales que afectan el desarrollo mental de una persona. Por ende la persona que presenta estrés en cualquiera de sus dos tipos, buscará la forma de canalizar dicha energía condensada, la cual se expresa a través de la agresividad premeditada que se enfoca en ser una agresividad planificada y que causa mal; en otros términos, su objetivo es ganar estatus social, dominio o cualquier elemento de satisfacción para el individuo que le genere una regulación orgásmica, aunque también podría ser expresada a través de la agresividad impulsiva, enfocada en una contestación no planificada sino llevada por la furia y con el objeto de provocar un mal mayor, generada por factores estresantes externos difíciles de controlar para el agresor.

VI. CONCLUSIONES

1. Se halló relación directa y altamente significativa entre estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén.
2. Se evidenció que en el 57,% de mototaxistas predomina el nivel moderado de estrés; sin embargo, existe un porcentaje relevante que se ubica en el nivel alto que equivale al 28,1% de la población.
3. Se reportó que el 42,2% de mototaxistas encuestados presentan agresividad premeditada en el nivel bajo; no obstante, el 37,8% de mototaxistas reflejó un nivel medio. Además se logró evidenciar que el 55,6% de individuos presentaron un nivel medio agresividad impulsiva, mientras que el 40% restante se ubicó en la categoría baja.
4. Con respecto a las dimensiones del estrés (agudo y crónico) y la agresividad premeditada e impulsiva existe relación directa y altamente significativa en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, se demostró que existe relación directa y altamente significativa.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se sugiere la aplicación de un programa de inoculación al estrés (Sánchez, 2019) en la asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, debido que al existir relación entre las variables, por ende reducirá los niveles de agresividad premeditada e impulsiva.
2. Se sugiere a los administrativos de la asociación de mototaxistas del distrito de Jaén, soliciten la aplicación de talleres psicológicos lúdicos que les permita a sus colaboradores canalizar su estrés a través del juego direccionado.
3. Se recomienda la aplicación de un programa sobre el enfoque cognitivo conductual en los mototaxistas del distrito de Jaén, lo que les permitirá aprender a manejar su agresividad impulsiva y premeditada.
4. Se recomienda realizar la ampliación del estudio teniendo en cuenta poblaciones más amplias y con características similares, con la finalidad de realizar estudios correlacionales comparativos.

REFERENCIAS

- American Psychological Association (2010). Principios éticos de los psicólogos y códigos de la conducta. Buenos Aires: Enmiendas. https://ibiseducacion.org/IMG/pdf/APA2003_capacitacion.pdf
- Andreu, J. (2010). Cuestionario de Agresividad Impulsiva premeditada. Madrid: Ed. TEA S.A.
- Andreu, M. y Peña, M. (2016). Evaluación psicológica de la agresividad en adolescentes a través del Cuestionario de Agresividad Premeditada e Impulsiva. *ACIPE*. 1, 1716 – 1723.
- Año Chuima, K., & Quispe Condori, E. L. (2021). Afrontamiento al estrés e impulsividad en conductores de transporte público urbano de la ciudad del Cusco 2020. [Tesis de pre grado, Universidad Andina del Cuzco, Perú]. https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/4042/Kayleen_Esthefani_Tesis_bachiller_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Apacla 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/bitstream/handle/UMCH/3075/58.Apacla%20Condor%2c%20Quineche%20Quispe_Tesis_Licenciatura_2019.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Arbelàez, L., y Useche, S. (2013). *Estrés en conductores de transporte público de la ciudad de Bogotá y accidentalidad vial*. Universidad de la Sabana. [http://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/10684/Arbel%20C3%A1ez%20V%20C3%A9lez%20C%20Juliana%20TESIS.pdf?sequence=1 &isAllowed=y](http://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/10684/Arbel%20C3%A1ez%20V%20C3%A9lez%20C%20Juliana%20TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Arias, W., Mendoza, L., y Masías, M. (2013). Síndrome de Burnout en conductores de transporte público de la ciudad de Arequipa. *Revista de psicología y Trabajo social. Universidad Católica San Pablo, Vol.2, N°2,* 111-122.
https://www.researchgate.net/publication/275346165_SINDROME_D_E_BURNOUT_EN_CONDUCTORES_DE_TRANSPORTE_PUBLICO_DE_LA_CIUAD_DE_AREQUIPA
- Barbero Alcocer, I. (2018). Conceptualización teórica de la agresividad: definición, autores, teorías y consecuencias. *Educación y futuro: revista de investigación aplicada y experiencias educativas.*
<https://redined.educacion.gob.es/xmlui/handle/11162/191198>
- Bericat, E., & Acosta, M. J. (2020). El impacto del COVID-19 en el bienestar emocional de los trabajadores en Uruguay. *Equipos Consultores (Montevideo, Uruguay).* <https://equipos.com.uy/wp-content/uploads/2020/08/Impacto-del-COVID-19-en-el-bienestar-emocional-de-los-trabajadores-en-Uruguay-1.pdf>
- Biggs, A., Brough, P., & Drummond, S. (2017). Lazarus and Folkman's psychological stress and coping theory. *The handbook of stress and health: A guide to research and practice*, 351-364.
- Bohórquez Cifuentes, M. P. (2021). Agresión y estrés laboral en conductores de transporte urbano en Tunja. [Tesis de pre grado, Universidad Antonio Nariño, Tunja - Colombia].
<http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/2775>
- Brief, A. P., & George, J. M. (2020). *Psychological stress and the workplace: A brief comment on Lazarus' outlook (pp. 15-19).* CRC Press.
<https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.1201/9781003072430-3/psychological-stress-workplace-brief-comment-lazarus-outlook-arthur-brief-jennifer-george>
- Canto Morey, M. C. D. (2019). Relación del estrés con el desempeño laboral en los conductores de la empresa Taxi Súper Seguro SRL, Cajamarca,

2018. [Tesis de pre grado, Universidad Privada del Norte, Cajamarca – Perú].
<https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/15091/Canto%20Morey%20Magaly%20Catherine%20Doris.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Choquehuanca, R. (2018). *El estrés en los niños y su relación con el desempeño académico en quinto grado de educación primaria en la localidad de Azángaro – 2016*. Universidad nacional del altiplano. Puno.
http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/9437/Reyna_Isabel_Choquehuanca_Hancco.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Coila Ponce, M. V. (2021). Ansiedad en tiempos de pandemia y su relación con la agresividad en el personal policial de la USE Puno, 2021. [Tesis de pre grado, Universidad César Vallejo, Lima – Perú].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/65394>

Colegio de psicólogos del Perú. (2018). Código de ética y deontología. Lima: El peruano.
http://api.cpsp.io/public/documents/codigo_de_etica_y_deontologia.pdf

Consejo general de la psicología de España (26 de febrero del 2021). La pandemia y la consecuente crisis económica han generado una carga creciente de problemas de salud mental, según la OECD. *Infocop online*. http://www.infocop.es/view_article.asp?id=15200

Curso de Zúñiga, S. (2018). La agresividad al volante, por Sandra Corso de Zúñiga. “Cuando estamos al volante, pasamos de ser ciudadanos amables a ciudadanos potencialmente peligrosos”.
<https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/transito-agresividad-volante-notepases-sandra-corso-zuniga-noticia-516215-noticia/?ref=ecr>

- Cruz Pérez, G. (2018). Desestigmatizando la función del estrés. *Revista Electrónica de Psicología Iztacala*, 21(2). <https://www.iztacala.unam.mx/carreras/psicologia/psiclin/vol21num2/Vol21No2Art12.pdf>
- Cuevas-Torres, M., & García-Ramos, T. (2012). Análisis crítico de tres perspectivas psicológicas de estrés en el trabajo: Three Psychological Perspectives of Job Stress. *Trabajo y sociedad*, (19), 0-0. <http://www.scielo.org.ar/pdf/tys/n19/n19a05.pdf>
- De Souza Quirino, G., & de Villemor-Amaral, A. E. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Revista Psicologia e Saúde*. <https://pssa.ucdb.br/pssa/article/view/438>
- El Comercio. (2 de abril del 2016). Se negó a firmar papeleta y pide a policía corregir ortografía. <https://elcomercio.pe/redes-sociales/youtube/negofirmar-papeleta-pide-policia-corregir-ortografia-179705-noticia/?ref=ecr>
- Espinoza Ortiz, A. A., Pernas Álvarez, I. A., & González Maldonado, R. D. L. (2018). Consideraciones teórico metodológicas y prácticas acerca del estrés. *Humanidades médicas*, 18(3), 697-717. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-81202018000300697
- Flórez-Rodríguez, Y. N., & Sánchez-Aragón, R. (2020). El Estrés Visto como Reto o Amenaza y la Rumia. Factores de Riesgo a la Salud. *Revista Salud y Administración*, 7(20), 17-27. <https://cdam.unsis.edu.mx/revista/index.php/saludyadmon/article/download/182/140>
- Gallego, Y., Gil, S. & Sepúlveda, M. (2018). *Revisión teórica de eustrés y distreses definidos como reacción hacia los factores de riesgo psicosocial y su relación con las estrategias de afrontamiento*. Universidad Ces. Facultad de medicina. Medellín. <http://repository.ces.edu.co/bitstream/10946/4229/1/REVISI%C3%93>

[N%20TEORICA%20DE%20EUISTR%3%89S%20Y%20DISTR%3%89S%20DEFINIDOS%20COMO%20REACCI%3%93N%20HACI A%20LOS%20FACTORES%20DE%20RIESGO%20PSICOSOCIAL %20Y%20SU%20RELACION%20CON%20LAS%20ESTRATEGIAS %20DE%20AFRONTAMIENTO%2028102018.pdf](#)

González Laxe, F., Armesto Pina, J. F., Lago-Peñas, S., & Sanchez-Fernandez, P. (2020). Impacto económico del COVID19 en una economía regional. El caso del confinamiento para Galicia. <https://mpr.ub.uni-muenchen.de/100002/>

Gonzalez, A. B. R., Wilby, M. R., Diaz, J. J. V., & Ávila, C. S. (2014). Modeling and detecting aggressiveness from driving signals. *IEEE Transactions on intelligent transportation systems*, 15(4), 1419-1428. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457512002539>

Guerri, M. (2018). La agresividad, conceptos y teorías. *Psicología psicoactiva. España*.

Hamodi, C. (2015). Medios, técnicas e instrumentos de evaluación formativa y compartida del aprendizaje en educación superior. *SciELO Analytics*. 37, (147), 4-5. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26982015000100009

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

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, Puno – Perú]. <http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/handle/autonomadeica/946>.

Huang, Y., Sun, D. J., & Zhang, L. H. (2018). Effects of congestion on drivers' speed choice: Assessing the mediating role of state aggressiveness based on taxi floating car data. *Accident Analysis & Prevention*, 117, 318-327.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812001486>

Lazarus, R., y Folkman, S. (1986). *Estrés y procesos cognitivos*. España, Barcelona: Martínez Roca S.A.

Lobos, G., Schnettler, B., Lapo, C., Núñez, M., & Vera, L. (2021). Estrés financiero/bienestar y situación de vida en trabajadores ecuatorianos de salud. *Cadernos de Saúde Pública*, 37.

<https://www.scielo.br/j/csp/a/d7rHVbP5QDM6zBkFNnwyxTQ/abstract/?lang=es>

Milhomem, G. R. (2017). Violência no Trânsito, Agressividade e Estresse nas Vias Urbanas de Araguaína-TO.

<https://dspace.mj.gov.br/handle/1/4601>

Mori, J. L. C. (2012). Una revisión psicológica a las teorías de la agresividad. *Revista electrónica de psicología Iztacala*, 15(1), 80.

https://d1wqtxs1xzle7.cloudfront.net/36103882/30905-66878-1-PB_1-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1645193628&Signature=buFxrL27Z64hD2b1IWmK9pOSS4gQBY0ZT~UINFF-bamyAkAHII07gAEp4at8~zYHnBP4SRdO-trppnkKULXO9w3HHqoFVkkP-f0vLJ96almkLycudTgEc3WG26m5EZa4kl2xd5qsl2kHBKdyP7YtR~Ts90BW_31XsVZVQIAHXbzLOFw7IYPJMcFFa3ATaEPdlzZDNUXtpqhXuIA3J681V12M2K3jKM7uo66aVZLOA3PEgzREJW_4JZzQZv1dywMJSSedGQ2qjirB7Z35YCJTcVmPY98T3CoH2JZ0MkvH3EnlasDQ0cvfMF0BeStiVyo3NE1q5hj1mO0kKTJml3~5oxoA_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

- Novoa Florian, A. L. (2021). Estrés y agresión en conductores de transporte público de la ciudad de Cajamarca, 2019. [Tesis de pre grado, Universidad César Vallejo, Lima – Perú]. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/27588>
- Pérez, M. (2017). La evaluación formativa en el proceso enseñanza aprendizaje. *SciELO Analytics*, 9, (3), 5-6. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-28742017000300017
- Proaño Villacrés, D. P. (2020). *Incidencia de la turnicidad en el estrés laboral de los conductores de la Empresa de Transporte de Carga Pesada BajoCero* [Tesis de post grado, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito – Ecuador]. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/7321>
- Quintero-Febles, J. M., Reyes-Abreu, G., Suárez-Daroca, P., & Rodríguez-García, M. Á. (2020). ESTRÉS Y BURNOUT, EVOLUCIÓN HISTÓRICA. *EGLE*, 7(16), 92-104. <https://108.179.207.172/index.php/eglerev/article/view/122>
- Quispe, S. (2016). Niveles de estrés y clima laboral en los colaboradores de una empresa privada de Lima. Universidad Autónoma del Perú. <http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/366/1/QUISPE%20GAMIO%2C%20SHERLLEY%20KATHERINE%20JULLY%20ROSSMERY.pdf>
- Radio Programas del Perú (20 de mayo del 2015) Cajamarca: denuncian incremento de agresión a policías femeninas. <https://rpp.pe/peru/actualidad/cajamarca-denuncian-incremento-de-agresion-a-policias-femeninas-noticia-799336?ref=rpp>
- Sánchez, M. A. F. M. (2020). La agresividad humana y sus interpretaciones. *La Albolafia: Revista de Humanidades y Cultura*, (20), 427-441. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7720611>

- Sandi, C. (22 de noviembre del 2018). Efectos del estrés en el cerebro: cuando la tensión se traduce en violencia. Efectos del estrés en el cerebro: cuando la tensión se traduce en violencia. <https://www.eitb.eus/es/radio/radio-euskadi/programas/la-mecanica-del-caracol/detalle/6010953/efectos-estres-cerebro-tension-se-vuelve-violencia/>
- Sandín, B. (2003). El estrés: un análisis basado en el papel de los factores sociales. *International Journal of clinical and health psychology*, 3(1).
- Santa Maria-Rodríguez, R. C., & Ceron-Eguiluz, L. (2019). Rasgos de personalidad y síndrome burnout en un grupo de conductores de transporte de lima. *CASUS. Revista de Investigación y Casos en Salud*, 4(3), 176-186. <https://casus.ucss.edu.pe/index.php/casus/article/view/217/146>
- Tomas, H (2013). *Algunas teorías que explican las conductas agresivas (Segunda parte)*. *Reflexiones*. <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/opinion/algunas-teoras-que-explican-las-conductas-agresivas-segunda-parte-81000>
- Verduzco, R. O. F., & Hernández, C. G. (2018). El estrés en el entorno laboral Revisión genérica desde la teoría. *Cultura Científica y Tecnológica*, (64). <http://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/culcyt/article/view/2481>

Anexo 1

Operacionalización de la variable *agresividad premeditada e impulsiva*

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Agresividad	La agresividad se manifiesta por medio de conductas o acciones desarrolladas por diversos procesos cognitivos y emocionales, lo que impulsa al individuo a manifestar su agresividad a través del uso de la agresión ya sea como respuesta a una amenaza o provocación, así como agredir para conseguir lo que desea. (Andreu, 2010).	La valoración se obtiene del cuestionario de agresividad CAPI-A (2010); asimismo, evalúa la agresividad en parámetros de reacción ante una situación aversiva y planificada en los adolescentes; además, posee 24 ítems.	Agresividad premeditada Agresividad impulsiva	1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 23, 24	Escala de tipo ordinal

Anexo 2

Operacionalización de la variable estrés

Variabl e	Definición Conceptual	Definición Operaciona l	Dimensio ne s	Indicadore s	Escala de medició n
Estrés laboral	El estrés en el contexto laboral, engloba una serie de sucesos y respuestas que presenta el trabajador, ello en función a estresores significativamente dañinos en la persona, cuyas consecuencias afectan considerablement e la salud psíquica, como su rendimiento en el ámbito laboral Linares (2001)	La variable podrá ser medida a través de los puntajes obtenidos del cuestionario de estrés laboral en choferes de Sandi (2015) a través de 20 ítems	Estrés laboral agudo	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.	Escala de tipo ordinal
			Estrés laboral crónico	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.	

Anexo 3

Cuestionario de estrés laboral Roxana Sandi Changa 2015

Lea cuidadosamente cada pregunta y seleccione la alternativa que usted considere reflejada mejor su situación marcando con una "X" la respuesta que corresponda, considerando la siguiente escala donde (1) indica en menor nivel y (5) el máximo nivel según sea el caso:

Totalmente en Desacuerdo	(1)
En desacuerdo	(2)
Indiferente	(3)
De acuerdo	(4)
Totalmente de acuerdo	(5)

ITEM	PREGUNTA	1	2	3	4	5
1	Me disgusta que mi trabajo no sea valorado por el propietario de la unidad que conduzco.					
2	Siento que si tengo una buena relación laboral con el cobrador el día de trabajo será satisfactorio.					
3	La imprudencia de otros choferes hace que me den dolores de cabeza por momentos.					
4	Considero que el tráfico en horas punta es irritable.					
5	El exceso de líneas de transporte de diferentes empresas me produce tensión por ganar pasajeros en algún momento del día.					
6	Me preocupa el no contar con una mototaxi estable.					
7	Me siento frustrado cuando la moto se malogra en plena ruta.					
8	Me irrita el flujo vehicular en las carreteras.					
9	Que los operativos policías sean en zonas de alto congestión vehicular me generan tensión.					
10	Me produce nerviosismo las inspecciones que realiza la Gerencia de Transporte Urbano.					
11	Me preocupa que mi puesto de trabajo no tenga prestigio ni valor en la sociedad.					
12	Considero que la empresa no me brinda la protección ni seguridad laboral.					
13	El no contar con un vehículo de trabajo estable me genera angustia.					
14	Es un problema las constantes obras que realiza la Municipalidad de Jaén en la carretera.					
15	Me deja agotado las largas horas de trabajo.					
16	La contaminación acústica altera seriamente mi salud.					
17	Me son insuficientes los días de descanso.					
18	Me siento incomodo por la falta de comodidad de mi asiento.					
19	Me preocupa la inestabilidad en el salario.					
20	Me siento insatisfecho por el corto tiempo que tengo para consumir mis alimentos.					

ANEXO 4

Cuestionario de Agresividad Premeditada e Impulsiva en Adolescentes

Nombre y apellidos:

Edad:

Sexo:

Fecha:

1	2	3	4	5
MUY EN DESACUERD O	EN DESACUER DO	INDECI SO	DE ACUER DO	MUY DE ACUERDO

RODEA CON UN CIRCULO LA ALTERNATIVA ELEGIDA (1, 2, 3,4 ó 5)

1	Creo que mi agresividad suele estar justificada.	1	2	3	4	5
2	Cuando me pongo furioso, reacciona sin pensar.	1	2	3	4	5
3	Creo que la agresividad no es necesaria para conseguir lo que se quiera.	1	2	3	4	5
4	Después de enfurecerme, suelo recordar muy bien lo que ha pasado.	1	2	3	4	5
5	Soy capaz de controlar a propósito mi agresividad.	1	2	3	4	5
6	Durante una pelea, siento que pierdo el control de mí mismo.	1	2	3	4	5
7	He deseado que algunas de las peleas que he tenido realmente ocurrieran.	1	2	3	4	5
8	Me he sentido tan presionado que he llegado a reaccionar de forma agresiva.	1	2	3	4	5
9	Pienso que la persona con la que discutí realmente se lo merecía.	1	2	3	4	5
10	Siento que se me ha llegado a ir la mano en alguna pelea.	1	2	3	4	5
11	Ser agresivo me ha permitido tener poder sobre los demás y mejorar mi nivel social.	1	2	3	4	5
12	Me suelo poner muy nervioso o alterado antes de reaccionar furiosamente.	1	2	3	4	5
13	Conocía muchas de las personas que participaron en la pelea.	1	2	3	4	5
14	Nunca he bebido o tomado drogas antes de pelearme con otra persona.	1	2	3	4	5
15	Algunas de las peleas que he tenido han sido por venganza.	1	2	3	4	5
16	Pienso que últimamente he sido más agresivo de lo normal.	1	2	3	4	5
17	Sé que voy a tener bronca antes de pelearme con alguien.	1	2	3	4	5
18	Cuando discuto con alguien, me siento muy confuso.	1	2	3	4	5
19	A menudo mis enfados suelen dirigirse a una persona en concreto.	1	2	3	4	5
20	Creo que mi forma de reaccionar ante una provocación es excesiva y desproporcionada.	1	2	3	4	5

21	Me alegro de que ocurrieran algunas de las discusiones que he tenido.	1	2	3	4	5
22	Creo que discuto con los demás porque soy muy impulsivo.	1	2	3	4	5
23	Suelo discutir cuando estoy de muy mal humor.	1	2	3	4	5
24	Cuando me peleo con alguien, cualquier cosa me hace perder los nervios.	1	2	3	4	5

Anexo 5

Tabla 5

Prueba de normalidad de las variables en estudio.

Variables	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
Estrés	0.050	135	.200*
Agudo	0.083	135	0.023
Crónico	0.064	135	.200*
Agresividad	0.108	135	0.001
Premeditada	0.128	135	0.000
Impulsiva	0.109	135	0.000

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.

a. Corrección de significación de Lilliefors

Anexos 6

Confiabilidad y validez de la escala de estrés

Tabla 6

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.879	20

Tabla 7

Prueba de KMO y Bartlett

Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		0.792
Prueba de esfericidad de Bartlett	Aprox. Chi-cuadrado	795.763
	gl	190
	Sig.	0

Tabla 8*Comunalidades*

	Inicial	Extracción
E1	1	0.431
E2	1	0.031
E3	1	0.513
E4	1	0.659
E5	1	0.514
E6	1	0.688
E7	1	0.668
E8	1	0.581
E9	1	0.522
E10	1	0.272
E11	1	0.221
E12	1	0.532
E13	1	0.779
E14	1	0.582
E15	1	0.498
E16	1	0.468
E17	1	0.392
E18	1	0.382
E19	1	0.111
E20	1	0.576

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Anexos 7

Confiabilidad y validez de la escala de agresividad premeditada e impulsiva

Tabla 9

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.932	24

Tabla 10

Prueba de KMO y Bartlett

Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		0.879
	Aprox. Chi-cuadrado	1372.183
Prueba de esfericidad de Bartlett	gl	276
	Sig.	0

Tabla 11

<i>Comunalidades</i>	Inicial	Extracción
A1	1	0.666
A2	1	0.622
A3	1	0.408
A4	1	0.194
A5	1	0.299
A6	1	0.641
A7	1	0.508
A8	1	0.654
A9	1	0.439
A10	1	0.659
A11	1	0.608
A12	1	0.699
A13	1	0.623
A14	1	0.073
A15	1	0.602
A16	1	0.769
A17	1	0.64
A18	1	0.412
A19	1	0.599
A20	1	0.757
A21	1	0.666
A22	1	0.84
A23	1	0.668
A24	1	0.639

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Anexos 8

“AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANIA”

Solicito: Autorizar la aplicación de los test psicológicos para la ejecución del Proyecto de Investigación de Psicología.

Señor:

Jorge Luis Huancas Rodríguez

Presidente

Asociación de Mototaxistas “Los Vencedores” – Jaén – Cajamarca.

Es muy grato dirigirnos a Usted, para saludarlo cordialmente y desearle la continuidad y éxitos en la gestión que viene desempeñando.

A su vez, la presente tiene como objetivo solicitar su autorización a fin de que nosotros Bach. Anthony Josue Lujan Rojas y Bach. Neyser Emilio Herrera Garcia, estudiantes de la Universidad Particular Cesar Vallejo, del Programa de Titulación para Universidades no Licenciadas, Taller de Elaboración de Tesis de la Escuela Académica Profesional de Psicología, podamos ejecutar nuestra investigación titulada: **“Estrés y agresividad premeditada e impulsiva en una asociación de mototaxistas del distrito de Jaén”**, en la asociación que pertenece a su digna dirección, agradeceremos se nos brinde las facilidades correspondientes.

Sin otro particular, nos despedimos de Usted, no sin antes expresar sentimientos de nuestra especial consideración personal.

Mg. Idrogo Cabrera
Mary Cleofe

Lujan Rojas Anthony
Josue

Herrera Garcia Neyser
Emilio



Anexos 9

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Bienvenidos se les invita a participar en la presente investigación.

Nuestros nombres son Herrera García, Neyser Emilio y Lujan Rojas, Anthony Josue, estudiantes del XI ciclo de la carrera profesional de psicología. En esta oportunidad, está invitado(a) a participar de una investigación que se realiza para obtener el título profesional de psicología.

De antemano, se agradece su participación.

Después de lo mencionado anteriormente, ¿desearía participar de la investigación? *

- Si, acepto participar.
- No, acepto participar.