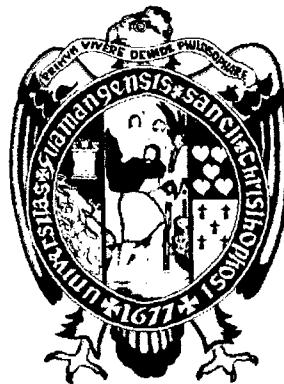


**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTOBAL DE
HUAMANGA**

FACULTAD DE ENFERMERIA

**ESCUELA DE FORMACION PROFESIONAL DE
ENFERMERIA**



**“FACTORES ASOCIADOS A LAS CONDUCTAS ANTISOCIALES
EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE
AYACUCHO, 2009”.**

Tesis para optar el Título Profesional de:

LICENCIADA (O) EN ENFERMERÍA

Presentada por:

CASAVARDE MARAPI, Eduarda.

MARMOLEJO HUACHACA, Mario.

AYACUCHO – PERÚ

2009

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios por darme la vida; a mis queridos padres, Paulino y Victoria, quienes se encuentran al lado del SEÑOR, de igual manera a mis queridos hijos: Henry, Fritz y Percy con quienes nacen nuevas esperanzas y se forjan.

Eduarda

A Dios por regalarme la vida y permitirme ser profesional en Enfermería. De igual manera a mis queridos padres Esteban y Marina, también a mis hermanas por brindarme su cariño y apoyo constante, incansable e incondicional para culminar mis estudios superiores.

A la memoria de mi querido tío zenobio y otros familiares que están en presencia del señor y desde allí guían mi camino.

Mario

AGRADECIMIENTO

A Dios por regalarnos la vida cada día y hacer realidad nuestros sueños.

A nuestra Alma Mater, la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, por habernos brindado la oportunidad de forjarnos como profesionales de Enfermería.

A la Facultad de Enfermería, a sus autoridades y docentes, por brindarnos su paciencia y dedicación durante nuestra formación profesional.

A nuestra asesora: Mg. Lidia González Paucarhuanca, por su apoyo y dedicación durante el desarrollo del presente trabajo de investigación.

A la Municipalidad Provincial de Huamanga, por las facilidades brindadas para acceder a los gerentes de las Empresas formales de mototaxis de la ciudad de Ayacucho.

A todos los conductores de mototaxis por su comprensión y apoyo en la ejecución del presente trabajo de investigación.

A nuestros padres, hermanos, hijos y demás familiares por su apoyo constante e incondicional durante nuestra formación profesional.

ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	v
Índice	vi
Introducción	01
Presentación, análisis e interpretación de resultados	10
Conclusiones	41
Recomendaciones	43
Bibliografía	45
Anexo	48

INTRODUCCIÓN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima, que cada hora mueren alrededor de 65 personas en el mundo producto de accidentes de tránsito y cerca de 2000 individuos ingresan a un hospital por esta causa. Si bien es cierto que, los vehículos cada vez son más sofisticados y este avance disminuye la probabilidad de fallas mecánicas, el incremento en la frecuencia de accidentes de tránsito describe la presencia de errores humanos, sea por embriaguez o conductas antisociales en los conductores, un problema de salud pública prioritario no sólo por sus repercusiones en la salud mental de quienes conducen, sino por el riesgo implícito en las vías públicas, al que no están exentos los peatones y usuarios de estos servicios.

Estudios efectuados en conductores españoles, describen que el 8.3% se considera antisocial en el tráfico, frente al 24.9% que lo son realmente en la práctica. Es decir, el 16.6% de conductores de transporte urbano de pasajeros desconocen que su conducta es antisocial, quienes tienen mayor probabilidad de ocasionar accidentes de tránsito (Torres, 2006).

En Perú, una investigación desarrollada en personal de ocho empresas de transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana, determinó que 3 mil personas fallecen cada año por accidentes de tránsito. Adicionalmente, cerca del 40% de conductores presentaban alteraciones psicológicas, entre las que se encontraban graves psicopatías. Estos rasgos de comportamiento aluden conductas delincuenciales de individuos que frente al volante no tendrían ningún sentimiento de culpa si agreden o atropellan a un transeúnte. Estos conductores son incapaces de reaccionar adecuadamente al estrés emocional, manifiestan impulsividad, ansiedad y conductas antisociales. Demuestran también falta de respeto a los usuarios y a las normas de tránsito (Ponce, 2005).

En el departamento de Ayacucho, el 40% de conductores de transporte urbano de pasajeros carece de las condiciones básicas para conducir vehículos motorizados, sea porque reaccionan inadecuadamente al estrés, tiene escasa experiencia en la conducción de vehículos o conducen en estado de ebriedad; significa pues, que no miden el peligro en pistas ni carreteras. Por esta razón, el 70% de accidentes tiene origen humano (Bautista y Narváez, 2007).

Por su parte, Cuadros y Llallire (2005), en la investigación "Factores asociados a la personalidad antisocial en conductores de transporte público de pasajeros del distrito de Ayacucho", determinaron que la prevalencia de personalidad antisocial en conductores de transporte público de pasajeros del distrito de Ayacucho equivale al 32.5%, lo que indica que, 3 de cada 10

conductores de transporte público no están aptos psicológicamente para efectuar esta labor y por lo tanto, son un peligro en las vías públicas. Las características de personalidad antisocial más predominantes en conductores de transporte público son: el recojo o descenso de pasajeros fuera del paradero (100%), las manifestaciones de irritación cuando existe congestión vehicular (71%), la omisión de la luz en rojo y la ausencia de remordimiento cuando agreden a terceros (65.8%), características que incrementan el riesgo de accidentes de tránsito en perjuicio de los pasajeros y peatones.

Si bien, las referencias bibliográficas describían la presencia de conductas antisociales en los conductores del servicio de transporte urbano de pasajeros (microbuses y combis), se desconocía la frecuencia de este problema en conductores de mototaxis así como los factores laborales, psicológicos y socioculturales asociados con esta dinámica, toda vez que previa a la presente investigación, no se había abordado este grupo poblacional.

Debido a que las unidades de mototaxis son consideradas como vehículos menores, quienes las conducen no pasan exámenes psicológicos para determinar su comportamiento frente al estrés ni exámenes médicos estrictos y completos que valoren su capacidad visual y auditiva. El único requisito es saber conducir estas unidades y conocer las normas básicas de tránsito

En el Distrito de Ayacucho se observa a diario, en los conductores de mototaxis, conductas que transgreden las normas de comportamiento social y de tránsito, como son: no respetar las señales de tránsito (pasarse la luz roja), conducir los vehículos a velocidades excesivas o serrándose entre ellos; gritar y agredir verbalmente a otros conductores, faltarle el respeto a los policías de tránsito y a los peatones; no recoger a los escolares ni ancianos, conducir en condiciones de higiene inadecuadas e inclusive en estado de ebriedad, en otras ocasiones se observa también a algunos conductores rabiosos que hacen sonar el claxon ruidoso por interferirse entre ellos en su recorrido, frente a ello el peatón solo le queda tapar el oído y seguir su camino y que con el pasar de los días pueden causar algunos males como : Estrés, irritabilidad, cefalea, pérdida del sueño, falta de concentración en el trabajo o estudio, etc. Estas evidencias constituyen indicio de un problema mayor, quizás referido a las conductas antisociales. Por esta razón urge indagar acerca de la frecuencia de estas conductas y los factores laborales, psicológicos y socioculturales asociados.

De persistir estas conductas es posible que incremente la frecuencia de accidentes de tránsito y se mantenga inalterable la inseguridad en las vías públicas. En consecuencia, la identificación de los factores asociados con la frecuencia de conductas antisociales representa el primer paso para la modificación y control de las condiciones de riesgo; originándose de este modo

el interés por investigar: **“FACTORES ASOCIADOS A LAS CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009”**.

El problema de investigación propuesto fue:

¿Cuáles son los factores asociados a las conductas antisociales en los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, 2009?

El objetivo general:

Determinar los factores asociados con la frecuencia de conductas antisociales en los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, 2009.

Los objetivos específicos:

- a) Identificar la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis.
- b) Describir los tipos de conductas antisociales en conductores de mototaxis.
- c) Identificar los factores laborales (tiempo de servicio y jornada laboral diaria) asociados con la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis.

- d) Identificar los factores psicológicos (nivel de estrés y tipo de personalidad) asociados con la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis.
- e) Identificar los factores socioculturales (funcionamiento familiar, estado civil, lugar de procedencia y grado de instrucción) asociados con la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis.

La presente investigación es importante porque describe la problemática actual observada en la ciudad de ayacucho en parte de los conductores de mototaxis y determinó que los factores psicológicos (nivel de estrés y tipo de personalidad) y socioculturales (funcionamiento familiar y lugar de procedencia) están asociados con la frecuencia de conductas antisociales. Estos hallazgos, aportan información actualizada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Filial Ayacucho, al Municipio Provincial de Huamanga, a la policía especializada (tránsito) y al SOAT, a fin de implementación de un sistema de prueba psicológica estricta y completa previa provisión de la licencia de conducir a los mototaxistas, con el propósito de diagnosticar conductas antisociales, medida que permitirá disminuir notablemente los altos índices de accidentes de tránsito que en su mayor porcentaje son por errores humanos y por consiguiente incrementar las condiciones de bienestar y seguridad en las vías públicas en parte de los peatones de la ciudad de Ayacucho.

La hipótesis propuesta fue:

El tiempo de servicio, la jornada laboral, nivel de estrés, tipo de personalidad, funcionalidad familiar, estado civil, lugar de procedencia y grado de instrucción, son factores laborales, psicológicos y socioculturales asociados con la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, 2009.

Contrastación de hipótesis:

El nivel de estrés, tipo de personalidad, funcionamiento familiar y lugar de procedencia son factores psicológicos y socioculturales asociados significativamente con la frecuencia de conductas antisociales en conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, 2009 ($p < 0.05$).

El diseño metodológico fue:

Enfoque de investigación, cuantitativo. Nivel de investigación, descriptivo – correlacional, porque determinó la prevalencia en frecuencia de las conductas antisociales así como la relación entre variables (Hernández, 2006). Tipo de investigación, aplicativo y diseño de investigación, transversal. El área de estudio fue la ciudad de Ayacucho, provincia de Huamanga del departamento de Ayacucho. La población estuvo constituida por 1030 (100%) conductores de mototaxis que laboran en la ciudad de Ayacucho y tienen el permiso respectivo del Municipio Provincial de Huamanga (Informe N° 064-2008-MPH-44/47/Asis.Adm.). Se incluyó a los conductores de sexo

masculino, letrados (con algún grado de instrucción), con permiso de circulación vial otorgado por la MPH, incluidos en alguna Empresa de transporte y que aceptaron participar en la investigación (consentimiento informado). La muestra probabilística sistemática estuvo integrada por 280 conductores de mototaxis que laboran en la ciudad de Ayacucho y tienen el permiso respectivo del municipio provincial de Huamanga, determinada a través de la siguiente fórmula estadística: $n = NZ^2 pq/[e^2 (N)] + [Z^2 pq]$; asignándose un nivel de confianza al 95% ($Z = 1.96$), proporción de éxito del 50% ($p = 0.5$) y error muestral del 5% ($e = 0.05$).

La técnica de recolección de datos fue la encuesta y la observación; los instrumentos, el cuestionario, el test de APGAR familiar, el test de introversión – extroversión, el test de estrés y la guía de observación. Los instrumentos fueron validados por prueba piloto en 15 conductores de mototaxis, aplicando el Alfa de Crombach, en la que se obtuvo coeficientes de fiabilidad mayores de 0.72.

Para llevar a cabo el presente estudio, se realizó previamente los trámites administrativos al Municipio Provincial de Huamanga, luego se procedió con la elaboración de un cronograma de la recolección de datos. La recolección de datos se realizó a partir de la aplicación de los instrumentos, previo consentimiento informado. Finalmente se realizó el control de calidad de los mismos para verificar que todos los datos estuvieran consignados en los instrumentos.

Los datos fueron procesados empleando el paquete estadístico SPSS versión 15,0. Los resultados se presentan en cuadros simples y compuestos haciendo uso de las frecuencias absolutas (números) y relativas simples (porcentajes).

En el análisis de los datos se recurrió a la estadística inferencial, haciendo uso de la prueba Chi Cuadrado de Pearson y el Coeficiente de Contingencia; en todos los casos el análisis estadístico está precedido por la contrastación bibliográfica que provee de soporte teórico al estudio.

Los resultados de la investigación determinaron que, de 280 (100%) conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 34.3% presenta una alta frecuencia de conductas antisociales asociado significativamente a factores psicológicos (nivel de estrés y tipo de personalidad) y socioculturales (funcionamiento familiar y lugar de procedencia).

Las limitaciones que se tuvieron durante el desarrollo de la presente investigación estuvieron referidas a la negativa de algunos conductores de mototaxis para ser encuestados, percance que fue superado reemplazando con otros conductores que cumplieron los criterios de inclusión.

La presente investigación tiene la siguiente estructura: introducción, presentación, análisis e interpretación de resultados, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

**PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE
RESULTADOS**

CUADRO N° 01

FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.

FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES	N°	%
Alta	96	34.3
Baja	184	65.7
TOTAL	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación aplicada a los conductores de mototaxis.

En el presente cuadro se observa que, del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 65.7% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y el 34.3% una alta frecuencia de estas conductas.

El Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (2006), en la investigación "La conducta social en el tráfico: Práctica y valoración en la población española", determinó que: "El 75% de conductores de transporte urbano de pasajeros son personas prosociales en el ámbito vial, mientras que un 25% manifiesta costumbres antisociales".

Ponce (2004), en la investigación "Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contextos de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana", en una muestra constituida por 640

automovilistas determinaron que: “El 40% de conductores padecían graves psicopatías como el trastorno de personalidad antisocial”.

Bautista y Narváez (2007), en la investigación “Prevalencia de conductas antisociales en conductores de servicio de transporte urbano de pasajero de Ayacucho” determinó que: “El 40% de conductores de transporte urbano de pasajeros carece de las condiciones básicas para conducir vehículos motorizados, sea porque reaccionan inadecuadamente al estrés, tiene escasa experiencia en la conducción de vehículos o conducen en estado de ebriedad; significa pues, que no miden el peligro en pistas ni carreteras. Por esta razón, el 70% de accidentes de tránsito tiene origen humano”.

Cuadros y Llallire (2005), en el estudio “Factores asociados a la personalidad antisocial en conductores de transporte público de pasajeros del distrito de Ayacucho”, sobre una muestra de 117 choferes determinaron que: “La prevalencia de personalidad antisocial en conductores de transporte público de pasajeros asciende al 32.5%, es decir, 3 de cada 10 conductores padecen esta alteración de la personalidad y constituyen un peligro en las vías públicas”.

Comparando nuestros resultados con los antecedentes referenciales, se constató que la totalidad de conductores de mototaxis presentan conducta antisocial con alguna frecuencia; por lo que necesitan ser evaluados para determinar la incidencia de personalidad antisocial descrita por Cuadros y Llallire en conductores de transporte público de pasajeros.

Este resultado hace entrever que los conductores de mototaxis al igual que los conductores de microbuses, combis y coaster, no están aptos para brindar este servicio, toda vez que tienen una baja percepción del riesgo y conducen los vehículos de manera negligente e irresponsable, transgrediendo las normas elementales de tránsito que son un peligro para los peatones.

En conclusión, el 34.3% de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho presentan una alta frecuencia de conductas antisociales; por tanto, no estarían aptos psicológicamente para ejercer esta labor con responsabilidad.

CUADRO N° 02

TIPOS DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.

CONDUCTAS ANTISOCIALES	N°	%
Se pasa la luz roja	55	19.6
Se estaciona en lugares prohibidos	76	27.1
Ocupa parte de la acera para dar pase	53	18.9
Se irrita fácilmente cuando reclaman los pasajeros	47	16.8
Se irritan fácilmente ante la congestión vehicular	82	29.3
Escuchan música con alto volumen	47	16.8
Insulta cuando reclaman otros conductores	35	12.5
Compite con otras mototaxis para ganar pasajeros	55	19.6
No muestra remordimiento cuando agrade a terceros	38	13.6
TOTAL	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación aplicada a los conductores de mototaxis.

El cuadro describe que, del 100% (280) de conductores de mototaxis con alguna frecuencia de conductas antisociales, el 29.3% se irritan fácilmente ante la congestión vehicular, 27.1% se estaciona en lugares prohibidos, el 19.6% se pasa la luz roja y compite con otras mototaxis para ganar pasajeros, respectivamente; el 18.9% ocupa parte de la acera para dar pase, 16.8% se irrita fácilmente cuando reclaman los pasajeros y escuchan música con alto volumen, respectivamente; el 13.6% no muestra remordimiento cuando agrade a terceros y 12.5% insulta cuando reclaman otros conductores.

Cuadros y Llallire (2005), refieren que: "Las características de personalidad antisocial más predominantes en conductores de transporte público de pasajeros fueron: el recojo o descenso de pasajeros fuera del paradero (100%), las manifestaciones de irritación cuando existe congestión vehicular (71%), así como la omisión de la luz en rojo y la ausencia de remordimiento cuando agreden a terceros (65.8%). Las características menos frecuentes fueron: tener antecedente de atropello o colisión (23.7%) y no recoger a los ancianos o personas con discapacidad física (28.9%)".

El Diario "La Calle" (26/02/09) señala que: "Los huamanguinos están disgustados por la excesiva presencia de mototaxis que se encuentran dentro de la ciudad, sin pertenecer a ninguna empresa y con conductores de dudosa procedencia, malcriados e indecentes que permanentemente causan mucho desorden y accidentes en perjuicio de la sociedad. Además saludar el plan piloto de "reordenamiento de tránsito vehicular" que desde gestiones anteriores se realizaron pero sin ningún éxito por los constantes intereses gubernamentales y sin proyecciones a futuro que hoy se agudiza y causa disgustos en la población ayacuchana".

Los resultados obtenidos tienen similitud con los hallazgos de Cuadros y Llallire (2005), porque los conductores de mototaxis que presentan conductas antisociales poseen una baja percepción del riesgo, por lo que conducen sus vehículos en forma negligente transgrediendo las normales elementales de tránsito. Las conductas antisociales más frecuentes son irritarse con facilidad

ante la congestión vehicular, motivo por el cual, buscan cualquier espacio para conducir sus vehículos, realizando maniobras peligrosas. Asimismo, se estacionan en lugares prohibidos y se pasan continuamente la luz roja, aprovechando la no presencia de efectivos policiales de tránsito. Estas conductas hacen entrever a conductores de mototaxis que no están preparados psicológicamente para brindar este servicio en condiciones de seguridad.

De lo que se concluye que, irritarse con facilidad ante la congestión vehicular (29.3%), estacionarse en lugares prohibidos (27.1%), pasarse la luz roja (19.6%) y competir con otras mototaxis para ganar pasajeros (19.6%), son tipos de conductas antisociales más prevalentes en conductores de mototaxis que lo descalifican para brindar este servicio.

CUADRO N° 03

TIEMPO DE SERVICIO SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.

TIEMPO DE SERVICIO (años)	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
1 – 3	48	17.1	69	24.7	117	41.8
4 – 6	26	9.3	73	26.1	99	35.4
7 – 9	22	7.9	42	14.9	64	22.8
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el cuestionario aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 5.18$$

$$\chi^2_t = 5.99$$

$$G1 = 02$$

$$\rho > 0.05$$

En el presente cuadro se observa que, del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 41.8% tiene un tiempo de servicio entre 1 a 3 años, de los cuales, 24.7% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 17.1% una alta frecuencia de estas conductas. El 35.4% tiene un tiempo de servicio entre 4 a 6 años, de quienes, el 26.1%

presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 9.3% una alta frecuencia de estas conductas.

Cruzatt y Chanhuala (2000), en el estudio "Efecto de la terapia de relajación en el control del estrés en los conductores de microbuses del distrito de Ayacucho" refieren que: "A medida que incrementa el tiempo de servicio de los conductores de transporte público asciende sus niveles de estrés y la exposición a accidentes de tránsito, porque las empresas no promueven la salud ocupacional del trabajador".

Cuadros y Llallire (2005), refieren que: "Los conductores con mas de 4 años de servicio tienen un riesgo 6 veces mayor de padecer personalidad antisocial. Por tanto, el tiempo de servicio es un factor laboral asociado significativamente con la personalidad antisocial en conductores de transporte público ($p < 0.001$).

Si bien, Cuadros y Llallire (2005) determinaron que el tiempo de servicio influye en la presencia de la personalidad antisocial, nuestros resultados señalan que el tiempo de servicio, en la conducción de mototaxis, no ejerce influencia mayor en la frecuencia de conductas antisociales, por que se encontró el tiempo de servicio mas predominante es de 1-3 años presentando baja frecuencia de conductas antisociales, seguido de 4-6 años con predominio aun mas bajo en la frecuencia mencionada. Es decir, el sólo hecho de ponerse frente al volante y la necesidad de contar con un mayor número de

pasajeros, hace que cometan alguna serie de imprudencias contra las normas de tránsito. Por otro lado, toda vez que las empresas buscan mano de obra barata y no calificada, las personas que acceden a esta labor lo hacen por necesidad y en tiempos inferiores o pasajeros en comparación de los microbuseros, muchos de los cuales no tienen la disposición para brindar este servicio en condiciones seguras.

En conclusión, el tiempo de servicio es un factor laboral no asociado con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho > 0.05$).

CUADRO N° 06

**TIPO DE PERSONALIDAD SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS
ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE
AYACUCHO, 2009.**

TIPO DE PERSONALIDAD	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
Extrovertida	33	11.8	138	49.3	171	61.1
Introvertida	63	22.5	46	16.4	109	38.9
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el test de introversión – extroversión aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 43.79$$

$$\chi^2_t = 3.84$$

$$G1 = 01$$

$$\rho < 0.05$$

$$r = 0.37$$

Del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 61.1% tiene una personalidad extrovertida, de los cuales, 49.3% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 11.8% una alta frecuencia de estas conductas. El 38.9% tiene una personalidad introvertida, de quienes,

22.5% presenta una alta frecuencia de conductas antisociales y 16.4% una baja frecuencia de estas conductas.

Cuadros y Llallire (2005), refieren que: "Los conductores de transporte público de pasajeros que presentan personalidad antisocial tienen comportamiento extrovertido en un 11% y los introvertidos son el 21.5%. Por tanto el comportamiento introvertido está asociado significativamente con la personalidad antisocial ($p < 0.001$)".

Monedero (2002), en el estudio "La personalidad asociada a la conducta antisocial" señala que: "La persona introvertida vive fundamentalmente de cara a su mundo interior y tienen dificultades para exteriorizar sus emociones negativas; por tanto, son más vulnerables a las conductas antisociales".

Soler (2005), señala que: "El rasgo de personalidad introvertido asociada a la búsqueda de sensaciones, neuroticismo y ansiedad juegan un papel muy importante en la conducta antisocial, lo que es contrario al extrovertido quienes son personas liberales, sociables, relacionistas y llevan consigo los problemas como poco importante".

Los resultados obtenidos coinciden con los aportes de Cuadros y Llallire (2005), Monedero (2002) y Soler (2005), porque los conductores de mototaxis con personalidad introvertida son aquellos que adoptan con mayor frecuencia conductas antisociales, como una manera inapropiada de dejar fluir sus

emociones negativas, que no pueden exteriorizarlas en el momento oportuno y lo hacen en el trabajo sin importar la integridad de los pasajeros y peatones.

De lo que se concluye que, el tipo de personalidad es un factor psicológico asociado significativamente con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($p < 0.05$); estableciéndose una correlación débil según el coeficiente de contingencia ($r = 0.37$), que nos indica: "A mayor introversión es más frecuente la adopción de conductas antisociales".

CUADRO N° 07

FUNCIONAMIENTO FAMILIAR SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.

FUNCIONAMIENTO FAMILIAR	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
Funcional	37	13.2	125	44.6	162	57.8
Disfuncional	59	21.1	59	21.1	118	42.2
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el test de APGAR familiar aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 22.35$$

$$\chi^2_t = 3.84$$

$$G1 = 01$$

$$\rho < 0.05$$

$$r = 0.27$$

En el cuadro que antecede se observa que, del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 57.8% procede de una familia funcional, de los cuales, 44.6% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 13.2% una alta frecuencia de estas conductas. El

42.2% proviene de una familia disfuncional, de quienes, el 21.1% presenta una alta y baja frecuencia de conductas antisociales, respectivamente.

Cuadros y Llallire (2005), refieren que: “El 40% de conductores de transporte público de pasajeros procede de una familia disfuncional, predominado en 21.4% la personalidad antisocial. Según la prueba de Oportunidad de Riesgo (Odds Ratio), los conductores que provienen de una familia disfuncional tienen un riesgo 5 veces mayor de padecer personalidad antisocial. Por tanto, el funcionamiento familiar es un factor social asociado significativamente a la personalidad antisocial ($p < 0.001$)”.

García (2008), refiere que: “Presenciar actos de extrema violencia en el hogar o la vecindad, ser víctima de maltrato familiar y tener amistad con personas antisociales predispone al comportamiento antisocial lo que no ocurre en las familias funcionales donde predominan patrones comunicativos directos y claros, expresan sus sentimientos tanto positivos como negativos, sus iras y temores que propicia a la comprensión y el buen funcionamiento familiar”.

Llallahui y Medina (2006) refiere que “La existencia de lazos afectivos fuertes y de una comunicación fluida entre los miembros de la familia es muy importante para la estabilidad emocional de sus integrantes por el contrario un clima familiar conflictivo o falta de afecto (incomunicación, ausencia de expresiones de cariño, frialdad afectiva, etc) contribuye en el deterioro de la unión y la salud mental de la familia o del adulto mayor”.

Jiménez (2004), en un test aplicado a los conductores de mototaxis de la Empresa "El Nazareno" del distrito de ayacucho refiere la siguiente conclusión: "los mototaxistas que mas problema ocasionan en el trabajo diario acumulando mas papeletas y llamadas de atenciones por parte de sus representantes son en un 70% aquellos que provienen de familia disfuncional e incompleta".

Los resultados obtenidos coinciden con los hallazgos de García (2008), Cuadros y Llallire (2005) y Jiménez (2004), porque el funcionamiento familiar influye en la frecuencia de conductas antisociales. Es decir, un ambiente familiar disfuncional, lleva implícito una escasa comunicación y un nivel deficiente de afecto, apego y pertenencia, que contribuye a la aparición de conductas antisociales como un mecanismo de respuesta a las carencias afectivas, sea por resentimiento o inconformidad con la dinámica familiar.

En conclusión, el funcionamiento familiar es un factor sociocultural asociado significativamente con las conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($p < 0.05$); estableciéndose una correlación débil según el coeficiente de contingencia ($r = 0.27$), que nos indica: "A menor funcionamiento familiar es más frecuente la adopción de conductas antisociales".

CUADRO N° 08

**ESTADO CIVIL SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN
CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.**

ESTADO CIVIL	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
Soltero	34	12.2	62	22.1	96	34.3
Casado	21	7.5	44	15.7	65	23.2
Conviviente	41	14.6	78	27.9	119	42.5
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el cuestionario aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 0.17$$

$$\chi^2_t = 3.84$$

$$G1 = 01$$

$$\rho > 0.05$$

En el presente cuadro se observa que, del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 42.5% es conviviente, de los cuales, 27.9% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 14.6% una alta frecuencia de estas conductas. El 34.3% es soltero, de quienes, el 22.1% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 12.2% una alta frecuencia de estas conductas. El 23.2% es casado, de ellos, el 15.7%

presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 7.5% una alta frecuencia de estas conductas.

Cuadros y Llallire (2005), refieren que: “El estado civil de los conductores de transporte público de pasajeros no ejerce influencia en la personalidad antisocial”.

García (2008), señala que: “Las madres solteras o quienes han sufrido violencia, se encuentran en situación de gran riesgo de formar hijos con presencia de comportamientos antisociales por ser familias incompletas y donde existe mayormente poca comunicación y la ausencia de cariño y afecto por parte del padre hacia los hijos, quienes tienden a buscar en otros amigos”.

Los resultados muestran que los conductores de mototaxis en su mayor porcentaje son de estado civil conviviente y soltero en quienes se verifica alguna frecuencia de conductas antisociales pero no muy altas que coinciden con los aportes de Cuadros y Llallire (2005), por que el estado civil de los conductores de mototaxis no ejerce influencia en la frecuencia elevada de conductas antisociales. Este resultado indica la mayor relevancia de variables psicológicas como el nivel de estrés y el tipo de personalidad, así como del funcionamiento familiar (factor sociocultural), que modelan la conducta de las personas.

De lo que se concluye que, el estado civil es un factor sociocultural no asociado con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho > 0.05$).

CUADRO N° 09

LUGAR DE PROCEDENCIA SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.

LUGAR PROCEDENCIA	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
Rural	42	15.0	36	12.9	78	27.9
Peri urbano	46	16.4	103	36.8	149	53.2
Urbano	08	2.9	45	16.0	53	18.9
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el cuestionario aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 22.68$$

$$\chi^2_t = 3.84$$

$$G_I = 01$$

$$p < 0.05$$

$$r = 0.27$$

Del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 53.2% procede del área periurbana, de los cuales, 36.8% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 16.4% una alta frecuencia de estas conductas. El 27.9% procede del área rural, de quienes, el 15% presenta una alta frecuencia de conductas antisociales y 12.9% una baja frecuencia de estas

conductas. El 18.9% procede del área urbana, de ellos, el 16.0% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 2.9% una alta frecuencia de estas conductas.

Jiménez (2004), en un test aplicado a los conductores de mototaxis de la Empresa "El Nazareno" del distrito de ayacucho refiere la siguiente conclusión: "los conductores de mototaxis que mas desorden ocasionan en el trabajo diario son aquellos que proceden de zonas rurales o periurbanos quienes muestran menos conocimientos de las reglas de tránsito en comparación que aquellos procedentes de zonas urbanas quienes durante su desarrollo parece que observaron la dinámica de la vida urbana".

Monedero (2002), señala que: "Las conductas antisociales son más frecuentes en personas que viven en zonas tugurizadas y en situación de pobreza".

García (2008), refiere que: "Los factores que suponen un riesgo para el desarrollo de conductas antisociales son: proceder de zonas pobres, vivir en vecindarios en los que la violencia es un hecho común y presenciar actos de extrema violencia".

Toro (2000), refiere que: " la personalidad disocial se da principalmente en la clase baja. En algunas poblaciones carcelarias se a llegado a encontrar una prevalencia de personalidad antisocial que alcanza hasta 75%".

Los hallazgos obtenidos tienen similitud con los aportes de Jiménez (2004), Monedero (2002), García (2008) y toro (2000) porque los conductores de mototaxis que provienen del área rural y periurbana, adoptan con mayor frecuencia conductas antisociales, debido a dificultades en su adaptación a la dinámica de vida urbana y el poco conocimientos de las reglas de tránsito. Por tanto, las conductas antisociales que adoptan tienen como causa las frustraciones y problemas que le impone la vida urbana.

En conclusión, el lugar de procedencia es un factor sociocultural asociado significativamente con las conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($p < 0.05$); estableciéndose una correlación débil según el coeficiente de contingencia ($r = 0.27$), que nos indica: "Los conductores de procedencia rural son más vulnerables a la adopción de una mayor frecuencia de conductas antisociales".

CUADRO N° 10

**GRADO DE INSTRUCCIÓN SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS
ANTISOCIALES EN CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD
DE AYACUCHO, 2009.**

GRADO DE INSTRUCCIÓN	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
Primaria	35	12.5	60	21.4	95	33.9
Secundaria	42	15.0	77	27.5	119	42.5
Superior	19	6.8	47	16.8	66	23.6
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el cuestionario aplicados a los conductores de mototaxis.

$$\chi^2_c = 1.21$$

$$\chi^2_t = 3.84$$

$$G1 = 01$$

$$\rho > 0.05$$

En el presente cuadro se observa que, del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 42.5% tiene instrucción secundaria, de los cuales, 27.5% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y

15% una alta frecuencia de estas conductas. El 33.9% tiene instrucción primaria, de quienes, el 21.4% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 12.5% una alta frecuencia de estas conductas. El 23.6% tiene instrucción superior, de ellos, el 16.8% presenta una baja frecuencia de conductas antisociales y 6.8% una alta frecuencia de estas conductas.

Romeú (2006), señala que: "El comportamiento antisocial se refiere a un desorden de personalidad caracterizado por una falta de desarrollo ético o moral y por la aparente incapacidad para seguir ciertos patrones de conducta aprobados socialmente, siendo más frecuente en las personas menos instruidas. Son individuos insociables y aparentemente incapaces de lealtad significativa hacia otras personas, grupos o valores sociales. Estas características determinan en el individuo su conflicto con la sociedad".

García (2008), refiere que: "Los problemas de aprendizaje, el historial de ausentismo escolar y el bajo nivel de escolaridad son factores socioculturales que predisponen a la conducta antisocial".

Jiménez (2004), refiere lo siguiente: "Los conductores de mototaxis en el trabajo diario siempre demostraron comportamientos antisociales a la ciudadanía y los compañeros de labor a pesar de poseer instrucción primaria, secundaria y superior".

Los hallazgos obtenidos describen que el mayor porcentaje de conductores de mototaxis tienen instrucción primaria y secundaria, lo que hace entrever su escasa formación académica para prestar servicios de transporte urbano con responsabilidad. Analizando ambas variables de estudio, se constató que el grado de instrucción en la conducción de mototaxis no influye en la frecuencia alta de conductas antisociales. Es decir, tanto los conductores con instrucción primaria, secundaria y superior, presentan alguna frecuencia de conductas antisociales al igual que el factor laboral (tiempo de servicio, jornada laboral) y sociocultural (estado civil) que generan una serie de imprudencias cuando están frente al volante.

De lo que se concluye que, el grado de instrucción es un factor sociocultural no asociado con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($p > 0.05$).

CONCLUSIONES

1. Del 280 (100%) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 65.7% presenta baja frecuencia de conductas antisociales y el 34.3% de conductores presenta una alta frecuencia de estas conductas.
2. El 29.3% de conductores de mototaxis con alguna frecuencia de conductas antisociales, se irritan fácilmente ante la congestión vehicular, el 27.1% se estaciona en lugares prohibidos, el 19.6% se pasa en luz roja del semáforo y compite con otras mototaxis para ganar pasajeros, el 18.9% ocupa parte de la acera para dar pase, el 16.8% se irrita fácilmente cuando reclaman los pasajeros y escuchan música con alto volumen, el 13.6% no muestra remordimiento cuando agreden a terceros y el 12.5% de conductores insulta cuando reclaman otros conductores.

3. El tiempo de servicio y la jornada laboral diaria son factores que no se asocian con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho > 0.05$).
4. El nivel de estrés y el tipo de personalidad son factores psicológicos asociados significativamente con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho < 0.05$).
5. El funcionamiento familiar y el lugar de procedencia son factores socioculturales asociados significativamente con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho < 0.05$).
6. El estado civil y el grado de instrucción son factores socioculturales que no se asocian con la frecuencia de conductas antisociales de los conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho ($\rho > 0.05$).

RECOMENDACIONES

1. El Municipio Provincial de Huamanga, en coordinación con el Hospital Regional de Ayacucho debe incrementar la exigencia estricta y completa de los exámenes, previo al otorgamiento de la Licencia de Conducir, incidiendo con mayor especificidad y rigurosidad en la competencia psicológica.
2. La Municipalidad Provincial de Huamanga en coordinación con el Ministerio de transportes y comunicaciones - Filial Ayacucho, la policía de tránsito, entre otros, deben realizar actividades preventivo-promocionales, (sesiones educativas en educación vial y de tránsito), para disponer conductores de mototaxis capacitados.
3. El Municipio Provincial de Huamanga, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Filial Ayacucho y la policía de

tránsito deben incrementar la severidad de las sanciones para los conductores de mototaxis que transgreden los reglamentos de tránsito.

4. El Hospital Regional de Ayacucho en coordinación con las Empresas de Transportes, la Facultad de Enfermería y profesionales de psicología, deben realizar terapias psicológicas en los conductores de mototaxis.
5. Las Empresas de Transportes de mototaxis deben fomentar la salud ocupacional en sus trabajadores, manteniendo una jornada laboral de 8 horas diarias, proporcionando seguros de salud, actividades recreativas y otros beneficios que conduzcan a una satisfacción laboral.

BIBLIOGRAFÍA

1. BALLAS P. "Trastorno de personalidad Antisocial", Edit. Medine Plus. España. 2006.
2. BAUTISTA H. y NARVÁEZ Y. "Prevalencia de conductas antisociales en conductores de servicio de transporte urbano de pasajero de Ayacucho" Artículo de la Escuela de Formación Profesional de Enfermería de la Universidad Alas Peruanas. Ayacucho.2007.
3. CARRILLO F. "La tesis y el trabajo de investigación universitario", Edit. Horizonte. lima. 1976.
4. CLONNIGER S. "Teoría de la personalidad", Edit. Prentice may. México. 2003.
5. CRUZAT N. y CHANHUALLA B. "Efecto de la terapia de relajación en el control del estrés en los conductores de microbuses del distrito de Ayacucho" Tesis para optar el título profesional de Licenciada en Enfermería. UNSCH. Ayacucho. 2000.
6. CUADROS B. y LLALLIRE M. "Factores asociados a la personalidad antisocial en conductores de transporte público de pasajeros del distrito de Ayacucho" Tesis para optar el título profesional de Licenciada en Enfermería. UNSCH. Ayacucho. 2005.
7. GARCÍA M. "Conducta antisocial", Revista electrónica de psicología científica. Edit. Universidad del Valle. México. 2008.
8. GARZON A. "Factores neurobiológicos del trastorno de personalidad antisocial", Psicología Científica. España. 2007.

9. GONZALES G. "Metodología de la investigación en reproducción humana", Edit. Universidad Peruana Cayetano Heredia. Lima. 2001.
10. HERNÁNDEZ R. "Metodología de la investigación científica", Edit. El Manual Moderno. México. 2006.
11. HERNÁNDEZ R. "Metodología de la investigación", tercera Edic. Edit. MC Graw Hill. México. 2003.
12. JIMENEZ A. "Sesiones Educativas y Test de Diagnóstico aplicados a los conductores de Mototaxis de la Empresa El Nazareno del distrito de Ayacucho 2004".
13. HARO P. "Trastornos de personalidad", segunda Edic. Edit. Psicoméd.net. España. 2008.
14. LÓPEZ C. "Psicopatología Clínica y Forense de la personalidad", Edit. Dialnet. España. 2003.
15. MATA E. "Neurobiología de la personalidad", Edit. Juan XXIII. España. 2002.
16. MILLON T. y DAVIS R. "Trastornos de la personalidad", Barcelona, España: Masson S. A. España. 1998.
17. MONEDERO J. "La personalidad asociado a la conducta antisocial" Tesis para optar el título profesional de licenciado en Enfermería. UAP. Ayacucho. 2002.
18. PONCE M. "Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contextos de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y

- profesionales de Lima Metropolitana”, Edit. Universidad Mayor de San Marcos. Lima. 2004.
19. PONCE M. “Comportamiento de los conductores de transporte urbano de pasajeros de Lima”, Edit. Universidad Mayor de San Marcos. Lima. 2005.
 20. ROMEU J.”Trastornos Antisociales de la Conducta”, Edit. Gabinete Médico Psicológico. España. 2006.
 21. RUÍZ J. “Manual de Psicoterapia Cognitiva”, Psicología Online. España. 2005.
 22. SOBRAL R. “Personalidad y conducta antisocial: amplificadores individuales de los efectos contextuales”, Edit. Psicothema. España. 2000.
 23. TORO R.”Psiquiatría”, tercera Edic. Edit. corporación para investigaciones biológicas. Medellín. Colombia.2000.
 24. TORRES A.” La conducta social en el tráfico: Práctica y valoración en la población española”, Edit. Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. España. 2006.

ANEXO

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**FACTORES ASOCIADOS A LAS CONDUCTAS ANTISOCIALES EN
CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009**

CONSENTIMIENTO INFORMADO

CASAVARDE MARAPI, Eduarda Y MARMOLEJO HUACHACA, Mario egresados de la facultad de Enfermería estamos realizando la ejecución de nuestro proyecto de investigación, para esto realizaremos una encuesta autoadministrada, cuyo objetivo es conocer los factores asociados a las conductas antisociales. El presente estudio requiere la participación de los conductores de mototaxis que pertenecen a una empresa autorizados por la municipalidad provincial de Huamanga.

Toda la información que se recopila es estrictamente confidencial, se realiza una encuesta, para identificar que factores están asociados a las conductas antisociales. Al final del estudio se le dará a conocer los resultados mediante el municipio provincial de Huamanga y la empresa respectiva a la que usted pertenece, para que actúe de acuerdo a lo que amerite el caso.

Estimado señor(a), joven. Si Ud. esta de acuerdo con su participación en el estudio, le agradeceremos firmar la autorización.

Yo, _____, con DNI n°_____ entendí las explicaciones anotadas anteriormente y acepto voluntariamente mi participación en este estudio y estoy dispuesto a responder todas las preguntas de la encuesta.

Firma

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 01

CUESTIONARIO

INTRODUCCIÓN:

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información acerca de su comportamiento como conductor de mototaxi. Necesitamos mucha sinceridad y honestidad en sus respuestas (anónimas). De usted dependerá el resultado del trabajo.

INSTRUCTIVO:

Marque con un aspa (X) la alternativa que considere pertinente y llene los espacios en blanco.

I. DATOS GENERALES

1.1. ¿Cuántos años tiene Ud.?: _____ años cumplidos.

II. DATOS ESPECÍFICOS

2.1. ¿Cuánto tiempo viene laborando como conductor de mototaxi?

1 – 3

4 – 6

7 – 9

> 9

¿Cuántas horas labora como conductor de mototaxi?

4 – 6

7 – 9

10 – 12

> 12

2.2. ¿Cuál es su estado civil?

Soltero (a)

Casado (a)

Conviviente

2.3. ¿Cuál es su grado de instrucción?

Primaria

Secundaria

Superior

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 02

TEST DE APGAR PARA DETERMINAR FUNCIONALIDAD FAMILIAR

A continuación le presentamos una serie de situaciones que pueden ocurrir o no en su familia. Necesitamos que Ud. responda según la frecuencia con que ocurre la situación:

N : Nunca
RV : Rara vez
AV : A veces
AM : A menudo
S : Siempre

AFIRMACIONES	N	RV	AV	AM	S
	1	2	3	4	5
Me satisface la ayuda que recibo de mi familia cuando tengo algún problema o necesidad.					
Me satisface la participación que mi familia brinda y permite.					
Me satisface como mi familia acepta y apoya mis deseos de emprender nuevas actividades.					
Me satisface cómo mi familia expresa afectos y responde a mis emociones como rabia, tristeza y amor.					
Me satisface cómo compartimos en mi familia: a) el tiempo para estar juntos b) los espacios de la casa y c) el dinero.					

Fuente: ARIAS L y HERRERA J. El Apgar Familiar en el cuidado primario de salud. Centro Privado de Medicina Familiar. Asociado al Departamento de Medicina Familiar de la Universidad del Sur de California. California. 2002

Escala de evaluación:

Funcional : 18 – 20 puntos

Disfuncional : ≤ 17 puntos

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 03

TEST DE INTROVERSIÓN - EXTROVERSIÓN

Responda V (verdadero) o F (falso) a las siguientes cuestiones, según le parezca más aplicable a Ud. mismo

AFIRMACIONES	V	F
1. Antes de tomar una decisión me gusta reflexionar sobre ella, teniendo en cuenta sus ventajas y desventajas.	1	0
2. No me gustan las fiestas o las reuniones en las que hay que charlar con gente que no conozco.	1	0
3. Para mí, los valores éticos son tremendamente importantes.	1	0
4. Pienso que hay oportunidades que sólo se dan una vez en la vida y cuando aparecen me lanzo a por ellas.	1	0
5. Cuando algo me preocupa lo guardo para mí, procuro no comentárselo a nadie.	1	0
6. Me resulta difícil expresar mis emociones.	1	0
7. Pierdo la calma con facilidad.	1	0
8. Podrían calificarme de descuidado/a y optimista.	1	0
9. Creo que a veces no controlo bien mis sentimientos.	1	0
10. En las reuniones sociales disfruto hablando con mis compañeros.	1	0
11. Me encanta gastar bromas y hacer chistes a costa de los demás.	0	1
12. Prefiero pasar una tarde leyendo un buen libro que charlando con mis amigos.	1	0
13. Me encanta el orden.	1	0
14. Normalmente sigo lo que dice la razón, sin prestar atención a mis impulsos.	1	0
15. Cuando conozco a alguien, me fío de la primera impresión.	1	0
16. Los sitios bulliciosos son divertidos, aunque a veces haya mucho ruido.	0	1

Fuente: <http://www.psizama.com/biblio.html>.

Escala de evaluación:

Introvertido : 8 – 14 puntos

Extrovertido : ≤ 7 puntos

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 04

TEST DE ESTRÉS

Marque con un aspa (X) la alternativa que considere adecuada y llene los espacios en blanco. El cuestionario es personal y anónimo.

AFIRMACIONES		Nunca	Muy raramente	Raramente	A veces	Muchas veces	Habitualmente	Siempre
		1	2	3	4	5	6	7
1	Estar cansado							
2	Sentirse deprimido							
3	Tener un buen día							
4	Estar físicamente exhausto							
5	Estar emocionalmente exhausto							
6	Estar feliz							
7	Estar destruido							
8	No aguantar más							
9	Estar infeliz							
10	Sentirse agotado							
11	Sentirse acorralado							
12	Sentirse sin fuerzas							
13	Estar desanimado							
14	Estar preocupado							
15	Sentirse desilusionado							
16	Estar propenso a enfermedades							
17	Sentirse sin esperanzas							
18	Sentirse rechazado							
19	Sentirse optimista							
20	Sentirse enérgico							
21	Sentirse ansioso							

Fuente: PINES, A. y AYALA, R. (2003). Evaluación del estrés en la atención primaria de salud. Universidad de Morelos. México.

Escala de evaluación:

Leve : 21– 63 puntos
 Moderado : 64- 106 puntos
 Severo : 107 – 147 puntos

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 05

GUÍA DE OBSERVACIÓN DE CONDUCTAS ANTOSICIALES

INSTRUCTIVO:

Por favor, lea cuidadosamente cada afirmación y marca con un aspa (X) en el espacio asignado en la columna de la derecha, según sea su caso.

AFIRMACIONES	Nunca	Casi nunca	La mitad de las veces	Casi siempre	Siempre
	0	1	2	3	4
1. Se pasa la luz en rojo					
2. Se estaciona en lugares prohibidos					
3. Ocupa parte de la acera para dar pase					
4. Se irritan fácilmente si los contradicen					
5. Se irritan fácilmente cuando reclaman los pasajeros					
6. Se irritan fácilmente cuando hay congestión de vehículos					
7. Escuchan música con alto volumen					
8. Insulta cuando reclaman otros conductores					
9. Tiene antecedente de atropello o colisión					
10. Compite con otros vehículos (mototaxis) para ganar pasajeros					
11. No siente remordimiento cuando agrede a tercero					
TOTAL					

Escala de Medición:

22 - 44 puntos

Alta frecuencia.

01 - 21 puntos

Baja frecuencia.

Fuente: Elaboración propia.

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE ENFERMERÍA**

Anexo N° 06

CUADRO N° 11

**EDAD SEGÚN FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES EN
CONDUCTORES DE MOTOTAXIS DE LA CIUDAD DE AYACUCHO, 2009.**

EDAD (años)	FRECUENCIA DE CONDUCTAS ANTISOCIALES				TOTAL	
	ALTA		BAJA		N°	%
	N°	%	N°	%		
16 – 23	42	15.0	66	23.6	108	38.6
24 – 31	22	7.9	60	21.4	82	29.3
32 – 39	14	5.0	34	12.1	48	17.1
40 – 47	10	3.6	18	6.4	28	10.0
48 _ 55	08	2.8	06	2.2	14	5.0
TOTAL	96	34.3	184	65.7	280	100.0

Fuente: Datos obtenidos de la guía de observación y el cuestionario aplicados a los conductores de mototaxis.

Del 100% (280) de conductores de mototaxis de la ciudad de Ayacucho, el 38.6% tiene las edades entre 16 – 23 años, de los cuales el 23.6% presenta baja frecuencia de conductas antisociales y el 15.0% presenta alta frecuencia de estas conductas; el 29.3% oscila entre las edades de 24 – 31 años, de ellos el 21.4% presenta baja frecuencia de conductas antisociales y el 7.9% presenta alta frecuencia de estas conductas y el 5.0% de conductores de mototaxis de la ciudad de ayacucho tienen las edades entre 48 – 55 años, de ellos el 2.2% presenta baja frecuencia y el 2.8% si presentan alta frecuencia de conductas antisociales.

Jiménez (2004) refiere lo siguiente” Los conductores de mototaxis de la Empresa “El Nazareno” del distrito de Ayacucho en su mayoría son personas jóvenes, de igual manera tienen mas llamadas de atenciones por parte de sus representantes en comparación que las personas mayores”.

Los resultados demuestran similitud con los antecedentes, por que en la ciudad de ayacucho los mototaxis son conducidos en su mayor porcentaje por personas jóvenes, quienes al parecer muestran mayor frecuencia de conductas antisociales en comparación con las personas de edad adulta, pruebas evidentes en la ciudad de ayacucho donde se observa diariamente conductas que transgreden las normas de comportamiento social y de tránsito y en especial en céntricos de la ciudad tales como: pasarse la luz roja, estacionarse en lugares prohibidos, irritarse fácilmente cuando reclaman los pasajeros, y ante la congestión vehicular, escuchar música con alto volumen, compite con otras mototaxis para ganar pasajeros y no muestran remordimiento cuando agreden a terceros.

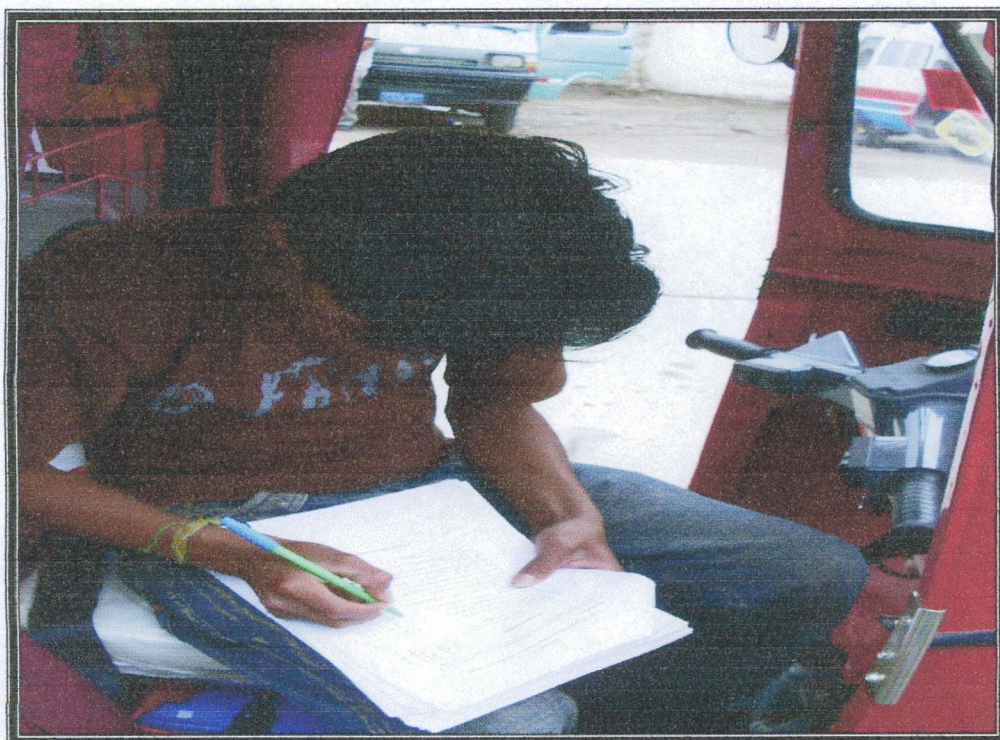
FOTOS DEL PROCESO DE EJECUCION DE LA INVESTIGACION



Eduarda: buscando conductores de mototaxi en taller.



Mario: buscando conductores de mototaxi en taller.



Conductor de mototaxi llenando el Cuestionario y los Test.



Conductores de mototaxi llenando el Cuestionario y los Test.



Conductor de mototaxi llenando el Cuestionario y los Test.



Conductor de mototaxi llenando el Cuestionario y los Test.



Observación de las conductas del conductor de mototaxi.



Competencia de mototaxis en vías públicas para ganar pasajeros.



Velocidad excesiva que origina salpicón de agua estancada.



Congestión de mototaxis en la ciudad.