



PUCP

FACULTAD DE LETRAS Y CIENCIAS HUMANAS

Control y tolerancia al estrés y afrontamiento en conductores de taxi
limeños

Tesis para optar por el título de Licenciada en Psicología con mención en Psicología
Clínica que presenta la alumna:

JIMENA CHUMPITASI BÉRTOLI

ASESORA: LUPE JARA CASTRO

Lima, 2017





Agradecimientos

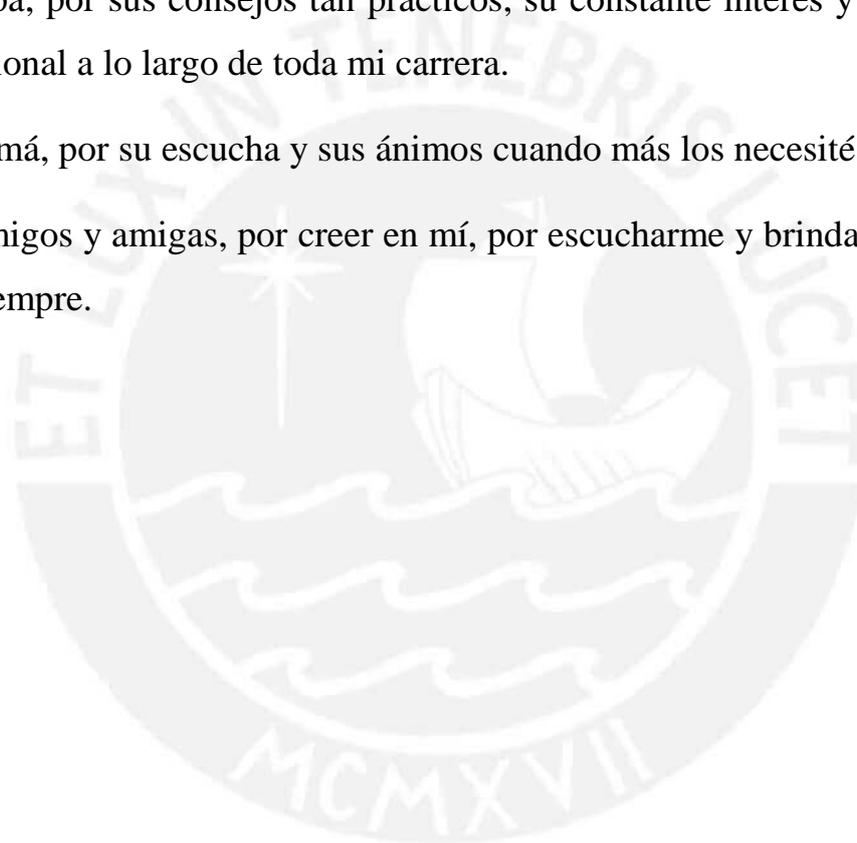
A Lupe, por su compromiso con mi investigación, su paciencia y sus ánimos durante todo este proceso.

A Adolfo, por su inmenso cariño, su sentido del humor tan único incluso en los momentos menos esperados, por sus ganas incansables de alegrarme y ayudarme a pensar siempre positivo.

A mi papá, por sus consejos tan prácticos, su constante interés y su apoyo incondicional a lo largo de toda mi carrera.

A mi mamá, por su escucha y sus ánimos cuando más los necesité.

A mis amigos y amigas, por creer en mí, por escucharme y brindarme tanto apoyo siempre.





Resumen

El control y tolerancia al estrés, así como las estrategias que se utilizan para afrontarlo tienen un impacto en la salud mental y física de las personas que laboran bajo condiciones muy demandantes, como los conductores de taxi (Ramírez, Hernández, Reducindo, Genchi, Mendoza & Jaimes, 2013). De ahí que el objetivo de esta investigación es estudiar cómo 29 conductores de taxi de una empresa particular controlan y toleran el estrés según las estrategias que utilizan para afrontarlo. Asimismo se busca describir las características de cada constructo en los participantes. Para ello, se utilizó el clúster de Control y Tolerancia al Estrés del Sistema Comprehensivo aplicado al Psicodiagnóstico de Rorschach y el COPE-28, la versión abreviada del Cuestionario de Estimación de Afrontamiento (COPE) de Carver, Schreier y Weintraud (1989). No se halló correlación entre el control y la tolerancia al estrés y los estilos de afrontamiento. Respecto a los resultados del COPE-28 se reportó un marcado uso de estrategias activas en comparación a las pasivas. Asimismo, el contraste de los resultados del Rorschach con la data normativa de Ráez (2007) evidencia que en el grupo de estudio es menor la D, DAdj, la EA, la Suma de M y la SumaPondC; mientras que es mayor el CDI. Ello sugiere en estos conductores un bajo control y tolerancia al estrés, insuficiencia de recursos cognitivos y afectivos y dificultades en la interacción social. La discusión está orientada a explicar la falta de relación hallada entre los constructos, señalándose, entre otras causas, la limitada variabilidad en los resultados del COPE-28 y el que se haya utilizado instrumentos de medición de naturaleza muy distinta. Asimismo se discute respecto a la baja conciencia que parecen tener los conductores sobre su propia condición de sobrecarga. Finalmente se señalan los alcances y las limitaciones de este estudio, así como las recomendaciones derivadas de los resultados.

Palabras clave: Conductores de taxi, control y tolerancia al estrés, afrontamiento, Rorschach, COPE-28

Abstract

Control and stress tolerance, as well as the coping strategies used to deal with stress, have an impact on the mental and physical health of people working under very demanding conditions, such as taxi drivers (Ramírez, Hernández, Reducindo, Genchi, Mendoza & Jaimes, 2013). The aim of this investigation is to study how 29 taxi drivers of a particular company control and tolerate stress according to their coping styles. It also sought to describe the characteristics of each construct in the participants. For this purpose, both the cluster of control and stress tolerance of the Comprehensive System for the Rorschach Test and the COPE-28, the brief version of the Coping Estimation Questionnaire (COPE), by Carver, Schreier and Weintraud (1989) were used. No correlation was found between control and stress tolerance and coping styles. Regarding COPE-28's results, it was found a preponderant use of active strategies compared to passive ones. Also, the contrast of the Rorschach results with Ráez's data (2007) show that in the study group the D, DAdj, EA, the Sum of M and the Sum PondC are smaller; while the CDI is higher. This suggests a low control and stress tolerance in these drivers, insufficient cognitive and affective resources and difficulties in social interaction. The discussion is focused on explaining the lack of relationship found between the constructs, mentioning, among other causes, the limited variability in the results of COPE-28 and the use of measurement instruments of a very different nature. Also it is discussed the little awareness that this drivers seem to have about their own overload condition. Finally, are discussed the scope, limitation and future recommendations.

Key words: taxi drivers, control and stress tolerance, coping, Rorschach, Cope-28

Tabla de contenidos

Introducción	1
Método	9
Participantes	9
Medición	10
Procedimiento	14
Resultados	17
Discusión	23
Referencias bibliográficas	31
Apéndices	39
A Ficha sociodemográfica	40
B Consentimiento informado	41
C Pruebas de normalidad	42
D Análisis de confiabilidad Cope-28	43
E Confiabilidad Interjuez	44



Introducción

Más de la mitad de los limeños considera el transporte público como uno de los tres principales problemas de la ciudad (Lima Cómo Vamos, 2014). De manera específica, los conductores de taxi, quienes actualmente conforman el grupo más numeroso de choferes de medios de transporte público, parecen encontrarse particularmente afectados por el tráfico, al estar expuestos a largas y exigentes jornadas laborales día a día (Arias, Mendoza & Masías, 2013; Barbero, 2006; Copsey & Taylor, 2010; Delgado, 2014; Pedraja, Egea & García, 2002). Así, la constante congestión vehicular, sumada al mal trato de los pasajeros, el ruido del claxon, los horarios demandantes, entre otros, son estresores con los cuales resulta muy difícil lidiar y, dependiendo de cómo se afronten, pueden predisponer a los conductores a experimentar sobrecarga y problemas de salud relacionados (Ramírez et al., 2013). Por ello, resulta necesario conocer cómo estos conductores controlan y toleran el estrés, y si ello varía dependiendo de las estrategias que utilizan para afrontarlo.

Según Barbero (2006) en Lima circulan aproximadamente 190 mil conductores de taxis, una cifra bastante elevada en comparación a otras ciudades latinoamericanas. En efecto, muchos limeños, ante la falta de empleo y con la constante importación de vehículos usados durante la década de 1990, han optado por dedicarse a esta labor (Barbero, 2006). Al respecto, Arias et al. (2013) sostienen que, en la actualidad, dicha labor se encuentra masculinizada y que la mayoría de los conductores ganan más del sueldo mínimo. Por lo tanto, muchos taxistas optan por esta ocupación por necesidad y falta de otras oportunidades, encontrando en esta actividad un salario relativamente constante que les otorga cierta estabilidad económica (Arias et al., 2013; Barbero, 2006).

En España, para el periodo del 2007 al 2012, la Comisión de Seguridad y Salud en el Trabajo (citado en Boada, Prizmic, Serrano & Vigil, 2013) señala que el sector de transporte es uno de los que presenta mayores índices de estrés laboral, lo que también ocurre en Lima Metropolitana (Aranzaes & García, 2008; Arias et al., 2013; Ponce, 2015).

El estrés puede entenderse como un proceso dinámico que impacta y exige al individuo una respuesta ante eventos ambientales amenazantes o desafiantes, apuntando a una necesidad de adaptación; de modo que implica un desequilibrio psicofisiológico en el cual el individuo debe desplegar recursos para lidiar con las demandas de su ambiente

(Barra, 2003; Cabanyes & Monge, 2010; Lamas, 1995; Sarason, 1996; Monat, Lazarus & Reeve, 2007; Robles & Peralta, 2006).

Al respecto para Exner (2000) estos intentos por recuperar el equilibrio y poder responder a las demandas dan cuenta del control que se tiene del estrés. Este autor define el control como una capacidad gradual en el individuo que le permite tomar decisiones y ejecutar conductas deliberadas para responder a las demandas. Exner (2000) relaciona el control con tres conceptos básicos: los recursos disponibles, la demanda estimular y la tolerancia al estrés. Los recursos disponibles hacen referencia al conjunto de capacidades cognitivas desarrolladas hasta ese momento por el sujeto, las cuales incluyen cómo éste reconoce y maneja sus emociones (Exner, 2000). Para este autor, una mayor cantidad de recursos se asocia positivamente con una mejor capacidad de control, independientemente de si las conductas realizadas resulten o no adaptativas. Por otro lado, el concepto de demanda estimular hace referencia a las presiones que experimenta el individuo, las cuales pueden ser internas o externas (Exner, 2000). Sin embargo, para Exner (2000), el impacto de dichas demandas, sobre las cuales muchas veces el individuo no tiene control, siempre lo afectarán de manera interna, y repercutirán tanto en su actividad mental como en la emocional (Exner, 2000). Finalmente, la tolerancia al estrés se relaciona positivamente con el control, de modo que mientras mayor sea el control, el individuo estará en mejores condiciones de tolerar cualquier incremento de la demanda estimular (Exner, 2000).

Exner y Sendin (1998) sostienen que un control adecuado del estrés permite que los estímulos que angustian al individuo internamente, incluso al complejizarse, no lleguen a sobrepasar sus capacidades para lidiar con la situación demandante, de modo que la conducta se mantenga direccionada para formular y ejecutar decisiones. Un adecuado control, si bien no garantiza buenos resultados, la mayoría de las veces influye positivamente en lograr respuestas ajustadas a las exigencias del ambiente (Exner & Sendin, 1998). De modo contrario, cuando el control es bajo, prima un pensamiento más desorganizado, irracional y/o inconexo que merma la capacidad de dirigir adecuadamente la conducta hacia situaciones que demandan una respuesta (Exner, 2003).

Para Exner y Sendin (1998) el que no prevalezca un adecuado equilibrio entre las demandas y los recursos disponibles puede darse por dos posibles razones: cuando el individuo cuenta con un número reducido de recursos disponibles, lo que lo predispone a verse sobrecargado por las demandas y limita sus posibilidades de equilibrio interno; y cuando el individuo enfrenta un momento de estimulación excesiva debido a condiciones

externas atípicas, lo que lo lleva a perder su capacidad de control. Esta segunda posibilidad tiene un mejor pronóstico, ya que al modificarse dichas condiciones y reducir, por tanto, la sobrecarga externa, se puede recuperar la capacidad de control (Exner & Sendin, 1998).

Si bien en nuestro contexto aún no se ha estudiado la capacidad de control y tolerancia al estrés en conductores de taxi, se expondrán algunos aspectos demandantes propios de esta labor que llevarían a un incremento en la demanda estimular y a una reducción en la capacidad de control.

Centrándonos en las demandas estimulares externas a las que están expuestos estos conductores, se encuentran las constantes fallas mecánicas, el mal estado de la vía o la mala señalización; asimismo, resaltan el alto flujo vehicular en las llamadas “horas punta”, que congestiona las vías y origina retrasos e inconvenientes, y el ruido y la imprudencia de otros conductores o peatones (Aranzaes & García, 2008; Buendía Vidal & Ramos citado en Vera, 2014; Cerda, Rodríguez, Leveke, Reyes & Olivares, 2015; Vayá, Egeda & Miguel-Tobal, 1995). Al respecto, Evans y Carkre (como se citó en Vayá, et al., 1995) obtienen que, a mayor exposición al congestionamiento de tráfico, sobre todo a horas punta, mayor es la secreción de catecolaminas en la orina, la cual es una de las respuestas fisiológicas que produce el cuerpo frente a estímulos estresores.

Adicional a ello, otra fuente de malestar son los problemas músculo esqueléticos asociados al manejo. Así, los conductores de taxi padecen de constantes dolores en la espalda baja, rodillas, hombros, muñecas, entre otros, ya que están muchas horas al día manteniendo posturas inadecuadas en cabinas y asientos con diseños no ergonómicos (Ledesma, Peralta & Poó, 2008; Ortiz, 2016; Ramírez et al., 2013).

Más aún, la percepción que tienen los conductores de taxi de estar en constante riesgo también incrementa sus niveles de sobrecarga. Así, temen implicarse en accidentes de tránsito o ser asaltados, sobre todo ya que trabajan solos recogiendo pasajeros desconocidos en sus autos, en horarios nocturnos y en zonas muchas veces inseguras (Copsey & Taylor, 2010; Ledesma et al., 2008; Ramírez et al., 2013).

De otro lado, de acuerdo con Exner (2000), el individuo también cuenta con demandas internas que, al incrementarse, pueden mellar su capacidad de control. En relación a ello se ha hallado que existen cualidades o rasgos en los conductores que se encuentran relacionados con una percepción mayor de estresores (Ramírez et al., 2013).

Por ejemplo, si bien autores como Aranzaes y García (2008), Torres, Erazo y Villacrés (2015) y Vera (2014) hallan que otra fuente de malestar común en esta labor es

el trato hostil por parte de los pasajeros, ya que estos muchas veces presionan al chofer realizando preguntas, órdenes y quejas de modo agresivo, se ha encontrado que hay conductores que son más susceptibles a que les afecten las discusiones con los pasajeros, y ello conlleva a que la probabilidad de padecer estrés alto sea siete veces mayor en comparación a aquellos que son indiferentes a las quejas (Hennessy & Wiesenthal, como se citó en Ramírez et al., 2013).

En la misma línea, existen rasgos de personalidad en los conductores asociados a un manejo del estrés menos adecuado; Así, Ponce et al. (2006) hallaron que en los conductores de taxi en Lima predomina un tipo de personalidad nominado N o negativa. Este supone una deficiente percepción de riesgo, incapacidad para lidiar con el estrés, irritabilidad, tendencias antisociales y un escaso control personal; conllevando a una tendencia excesiva a buscar exteriorizar su malestar y frustración mediante conductas poco asertivas (Ponce et al., 2006). En tal sentido, es importante tener en cuenta que en nuestro contexto es común que los conductores de taxi presenten un tipo de personalidad que parece predisponerlos a una mayor vulnerabilidad frente al estrés.

De otro lado, se ha hallado que existen factores asociados a estos conductores que parecen estar limitando su desarrollo de recursos personales o bien, el acceso que tienen a poder utilizarlos (Ledesma et al., 2008). Por ejemplo, las extensas jornadas laborales producen frecuentes estados de fatiga, problemas de sueño y un incremento de emociones adversas como ira, hostilidad y ansiedad (Ledesma et al., 2008). Todo ello afecta la autorregulación emocional del conductor y el funcionamiento adecuado de sus procesos cognitivos, colocándolos en una posición menos ventajosa para lidiar con las demandas de su profesión (Ledesma et al., 2008). Ello resulta perjudicial, ya que de acuerdo con Exner (2000) un menor repertorio y/o acceso a recursos cognitivos y afectivos limitaría la capacidad de control.

A la vez, para los conductores puede resultar difícil formar o acudir a una red de soporte adecuada, pues disponen de poco tiempo libre que puedan invertir en establecer y/o mantener relaciones interpersonales (Ledesma et al., 2008).

Como se ha visto, en esta labor priman factores que podrían predisponer a los conductores a presentar un bajo control del estrés, al resaltar una intensa demanda estimular y condiciones que restringen el desarrollo y uso de sus recursos. Para Exner y Sendin (1998) esto tendría un impacto interno en el individuo, incrementando su malestar emocional, causándole dificultades para dirigir eficazmente su conducta y poder tolerar así un incremento en las tensiones.

Al respecto se ha hallado que en los conductores de transporte público es característicos padecer niveles diferenciados de sufrimiento psíquico y psicosomático; como también un mayor número de síntomas y diversidad de psicopatologías, tales como irritabilidad, ansiedad, depresión, ideación paranoide, entre otras (Ponce, 2015; Ramírez et al., 2013). Asimismo, padecen de constantes problemas de salud como: gastrointestinales, úlceras, gastritis, hipertensión arterial, obesidad, adicción al tabaco y migraña producto del estrés (García, D., 2012; Ortiz, 2016). Incluso, debido a la sobrecarga, es frecuente que los conductores de taxi adopten un modo de conducir agresivo que los predispone a sufrir un mayor número de accidentes automovilísticos (Lamounier & Villemor-Amaral, 2006; Salazar & Pereda, 2010).

Debido a lo perjudicial que parece ser el que los conductores no cuenten con un control y una tolerancia al estrés adecuados, sería importante también conocer si este control varía según las estrategias que se utilicen para afrontarlo. De modo que se pueda identificar si un estilo de afrontamiento determinado se asocia a un control más adecuado. No existen investigaciones específicas sobre afrontamiento al estrés en conductores de taxi en Lima, sin embargo se cuenta con estudios respecto a conductas frecuentes en esta población que podrían dar luces de sus modos de lidiar con el estrés.

Resulta importante precisar que el afrontamiento se refiere a los esfuerzos cognitivos, constantemente cambiantes, que realiza el individuo para así manejar las demandas que percibe como desafiantes y que parecen exceder a sus recursos (Cabanyes & Monge, 2010; Monat et al., 2007; Lazarus & Folkman, 1986; Robles & Peralta, 2006). En tal sentido, el individuo puede utilizar estrategias activas que estén más centradas en la solución de problemas, en las cuales se toman acciones directas para modificar la situación, por ejemplo, buscando información, generando un plan, entre otros; o centradas en la emoción, donde los esfuerzos apuntan a atenuar el impacto emocional, por ejemplo, recurriendo a la evitación, uso de drogas, técnicas de relajación, entre otros (Lazarus & Folkman, citado en Monat et al., 2007; Robles & Peralta, 2006). Tales estrategias centradas en la emoción tienden a ser de carácter pasivo en la medida que buscan evitar el problema, mas no solucionarlo (Carver & Scheier, 1985).

El éxito de cada una de estas estrategias, ya sea que pertenezcan a un estilo centrado en el problema o en la emoción, dependerá de las circunstancias y el caso particular en el cual se apliquen (Monat et al., 2007). Según Richaud (citado en Arias, Justo & Muñoz, 2014), el afrontamiento centrado en el problema resulta más efectivo cuando el individuo puede ejercer un efecto real sobre los estresores, es decir, cuando

tiene capacidad de agencia y cambio sobre el ambiente. Por el contrario, para este autor, cuando no hay control sobre el mismo, el afrontamiento centrado en la emoción puede ser más conveniente. Vale recalcar que, así como el estrés es interpretado de manera subjetiva teniendo en cuenta los recursos personales y la naturaleza del estresor, los modos de afrontamientos también pueden variar sustancialmente entre individuo e individuo (Cabanyes & Monge, 2010). Sin embargo autores como Figueroa, Contini, Lacunza, Levín y Suedan (2005) y Krzemien, Urquijo y Monchietti (2004) han hallado en sus investigaciones relaciones positivas entre las estrategias de afrontamiento activo, niveles de bienestar psicológico y menores niveles de estrés.

Centrándonos ahora en las respuestas que suelen ejercer los conductores de taxi en nuestro contexto se ha hallado que es común que presenten conductas inapropiadas, las cuales se hacen más frecuentes cuando la tensión ambiental aumenta; así, prima en esta población no solo un modo de conducir agresivo, hostil e imprudente, sino también una mayor impaciencia y una toma de decisiones más impulsiva y arriesgada (Ponce, 2015; McMurray citado en Vayá et al., 1995; Ponce et al., 2006).

Al respecto Guilian et al. (citado en Shamo-Nir & Koslowsky, 2010) encuentran que aquellas personas que presentaban un estilo “agresivo” de manejo, es decir, caracterizado por afectos como la rabia, frustración, poca paciencia y una percepción negativa de otros conductores, tienden a utilizar un afrontamiento confrontacional, por ejemplo, pegándose a los otros conductores o adelantándolos. Según Emo et al. (2004) este afrontamiento es una variante de una estrategia centrada en la emoción, pues apunta a liberar la frustración experimentada mediante comportamientos intimidantes ejercidos sobre los otros conductores. Sin embargo, Shamo-Nir y Koslowsky (2010) afirman que el recurrir a estas conductas agresivas al conducir en vez de reducir el estrés experimentado, parece incrementarlo.

Otra conducta frecuente en los conductores de transporte público suele ser el uso de drogas (Ponce, 2015; Ponce & Ecurra, 2011; Maldonado, Zavaleta & Salas, 2005); el cual sería un modo evitativo de afrontar el estrés ya que busca aminorar el impacto emocional del estresor, más no solucionarlo (Carver et al., 1989; Lazarus & Folkman, como se citó en Monat et al., 2007; Robles y Peralta, 2006). Así, Gutiérrez, Sierra y Alfaro (como se citó en Ponce, 2015) hallaron que los conductores de servicio público en San Salvador presentan puntuaciones altas en conductas agresivas y consumo de alcohol. Asimismo, en una muestra de 400 conductores en Lima Metropolitana, Maldonado et al. (2005) encuentran que el consumo de sustancias como cocaína es usual en esta población.

De otro lado, es importante mencionar que la edad parece ser una variable mediadora en relación al uso de estrategias de afrontamiento. Así, Matthews, Joyner y Newman (1999) encuentran que los conductores mayores, si bien pueden tener fallas cognitivas más frecuentes y, por ello, experimentar menor control del vehículo, esto suele llevarlos a ser más precavidos, a adoptar un afrontamiento más centrado en el problema y, por lo tanto, a ser menos evitativos que los conductores más jóvenes. En efecto, todo ello los lleva a tener un manejo más responsable y con menor riesgo de accidentes (Matthews et al., 1999).

De modo similar, Gulian et al. (1989) hallan que los conductores mayores de 44 años tienden a estar más relajados frente a los atascos de tráfico y a presentar emociones y conductas más apropiadas en su manejo; de modo contrario, los conductores menores de 44 años suelen utilizar estrategias de afrontamiento más ineficientes que los mayores y presentar comportamientos más agresivos. Kontogiannis (2006) y Ponce et al., (2006) también obtiene en sus estudios que las respuestas agresivas en los conductores tienden a reducirse con la edad.

En conclusión, se ha podido revisar que los conductores de taxi, producto de su labor, están expuestos a una demanda estimular elevada y a un restringido desarrollo y uso de recursos, lo cual podría predisponerlos a presentar dificultades en su control y tolerancia al estrés (Exner, 2003), afectando su bienestar emocional y físico (Aranzaes & García, 2008; Arias et al., 2013). Pese a ello, se tiene poco conocimiento respecto al modo en que los conductores de taxi en Lima afrontan el estrés; si bien los estudios hasta el momento sugieren la prevalencia de estrategias pasivas en los conductores, no se tiene conocimiento preciso respecto a la frecuencia y grado de generalización de dichas conductas; y, en menor medida aún, sobre la funcionalidad y/o éxito de las mismas en nuestro contexto.

Es por ello que el objetivo principal de este estudio es conocer si existe una relación entre el control y la tolerancia al estrés, y el afrontamiento, a fin de indagar respecto a qué estrategias de afrontamiento podrían asociarse con un control y una tolerancia al estrés más adecuados, o viceversa, cuáles estrategias se asocian a un menor control. De acuerdo a lo sugerido por la bibliografía, se espera que, mientras haya un mayor uso de estrategias activas, el grado de control y tolerancia al estrés sea mayor, y viceversa (Figuroa et al., 2005; Krzemien, Urquijo & Monchietti, 2004; Shamo-Nir y Koslowsky, 2010). Una mejor comprensión del tema permitiría la intervención de

disciplinas especializadas, como Psicología de la Salud, Psicología del tránsito o la consideración de este en áreas como Recursos Humanos.

Como objetivo específico, se apunta a describir cómo los conductores controlan y toleran el estrés, como también qué estilo de afrontamiento y estrategias son más comunes en esta población. Asimismo, otro objetivo específico es explorar si existe relación entre algunas variables sociodemográficas asociadas a la conducción profesional, al control y la tolerancia al estrés y a los estilos de afrontamiento. Estas variables son la edad del conductor, los años dedicados a la conducción, los años del auto y el número de accidentes en los cuales se han visto implicados estos conductores en los últimos seis meses.

Para ello, se evaluó a 29 participantes que se dedican a la labor de conductor de taxi. A fin de responder a estos objetivos se utilizó el Psicodiagnóstico de Rorschach, específicamente, el clúster de Control y Tolerancia al estrés según el Sistema Comprehensivo del Rorschach; el COPE-28, la versión abreviada del Cuestionario de Estimación de Afrontamiento (COPE), de Carver, Schreier y Weintraud (1989); y una ficha de datos sociodemográficos. Los datos obtenidos se correlacionaron de acuerdo a las hipótesis anteriormente planteadas. Ello permitió explorar posibles relaciones entre el grado de control y tolerancia al estrés, los estilos de afrontamiento y algunas variables sociodemográficas. Para una mayor comprensión de los resultados del clúster de Control y Tolerancia al estrés, se compararon los resultados de la presente investigación con la data normativa limeña de Ráez (2007).

Método

Participantes

Participan de este estudio 29 conductores de taxi varones de Lima Metropolitana. Para ubicarlos se contactó a una empresa de taxi seguro, la cual aceptó las condiciones del estudio y brindó, además, sus instalaciones para realizar la aplicación de los instrumentos. Debido a lo difícil que resultaba coordinar con los conductores anticipadamente y al limitado tiempo que ellos disponían, se optó por acudir al Área de Psicología de la empresa y alentar a los conductores que dispusieran de tiempo en ese momento a participar voluntariamente. Esta población está conformada por personas que habían pasado satisfactoriamente una evaluación psicológica previa y ese día acudían a la central de la empresa con el objetivo de recibir una capacitación sobre el funcionamiento de la compañía antes de empezar a trabajar allí. Se tuvo como criterio de inclusión el que tuvieran al menos un año de experiencia como conductores de taxi. A aquellos participantes interesados en formar parte del estudio se les entregó un consentimiento informado, el cual explicaba los objetivos principales de la investigación y las condiciones de la misma, haciendo énfasis en la libertad que tenían de no formar parte de este estudio si no lo deseaban, como también de la confidencialidad de los resultados. De manera oral, se hizo especial hincapié en el anonimato de la evaluación, asegurándole a cada participante que los resultados se analizarían a nivel de grupo y no individualmente.

El grupo de conductores tiene edades comprendidas entre los 21 y 55 años, y una edad promedio de 36.21 (*D.E.*= 10.02); el 41% nació en Lima y el otro 59% en otras provincias del Perú; respecto al grado de instrucción, la gran mayoría tienen hasta secundaria completa (69%), mientras que el resto cuenta con estudios técnicos superiores (31%). El 31% son solteros, el 41.4%, casados y el 27% convive con su pareja sin haberse casado. En relación al mayor aporte económico al hogar, el 62.1% sostuvo que eran ellos los que más aportaban, el 27.6% afirmó que era equitativo con otros miembros del hogar y el 10.3%, que otro miembro era el de mayor aporte. El 10.3% de los participantes considera que sus ingresos no les resultan suficientes para solventar los gastos de su hogar, mientras que el otro 89.7% considera que sí son suficientes.

En relación al auto con el cual realizan sus servicios de taxi, el 65.5% cuenta con vehículo propio, mientras que el 34.5% lo alquila. Los conductores trabajan haciendo servicios de taxi un promedio de 11 horas diarias (*D.E.*= 2.7), la gran mayoría trabaja día

y noche (82.8%), mientras que el 10.3% solo de día y el 6.9% solo de noche. El 65.5% solo se dedicaba a la conducción de taxi y el otro 34.5% cuenta con otro empleo para obtener ingresos mensuales. El 82.8% de los conductores afirmó no haber tenido algún choque o accidente en el último año haciendo servicios de taxi, el 13.8% indica haber tenido un solo choque y el 3.4% reconoce dos choques.

Medición

El control y la tolerancia al estrés se midió utilizando el Psicodiagnóstico de Rorschach según el Sistema Comprensivo de Rorschach (SCR), una prueba altamente valorada por su complejidad y riqueza informativa (Exner, 2000). Su uso tiene como objetivo principal describir de manera integral la estructura de la personalidad y el funcionamiento psíquico del sujeto (Exner, 2000). Para los fines de esta investigación, se utilizó el clúster de control y tolerancia al estrés, el cual refleja si la persona cuenta o no con suficientes recursos disponibles para organizar y dirigir sus conductas, y así hacer frente a las demandas estímulares que le generen potencial malestar. Para la interpretación de este clúster, Exner (2000) propone los siguientes pasos:

(1) La *D ajustada (Adj D)* y el *Índice de inhabilidad social (CDI)*:

La primera hace referencia a la capacidad del sujeto para mantener el control y la dirección de las conductas de manera habitual, independientemente de la sobrecarga situacional (Exner, 2000). Una Adj D con valores mayores a cero señalan que el individuo cuenta con más que suficientes recursos accesibles para responder a estímulos estresantes; una Adj D de cero equivaldría a una tolerancia adecuada frente a la sobrecarga estimular, mientras que valores negativos indicarían lo contrario (Exner, 2000). Por su parte, el CDI, cuando es positivo, indica dificultades en el manejo de situaciones socioafectivas, lo que implica vivencias de desvalimiento intensas que limitan la capacidad de control y tolerancia del individuo (Exner, 2000).

(2) La *Experiencia accesible (EA)*: hace referencia a los recursos disponibles para el individuo que permiten que inicie conductas mediante la toma de decisiones y la posterior ejecución de las mismas (Exner, 2000).

(3) El *Estilo vivencial (EB)* y el *Lambda (L)*: El EB hace referencia a una tendencia estable en el sujeto para responder al entorno; puede ser introversivo e implicar un modo de resolver situaciones de manera más individual y racional o extratensivo, tendiendo a tener en cuenta a los demás y a las propias emociones al afrontar situaciones cotidianas

(Exner, 2000). El Lambda hace referencia a la capacidad de simplificar la información que percibimos y economizar así los recursos (Exner, 2000).

(4) La *Estimulación sufrida (es)* y la *Estimulación Sufrida ajustada (Adj es)*: La *es* hace referencia a todas las experiencias de estimulación interna que le generan malestar e irritación al individuo, mientras que la *Adj es* ofrece un valor más estable de los estímulos que habitualmente afectan e irritan al individuo (Exner, 2000).

(5) La *Experiencia base (eb)*: hace referencia a la estimulación interna que registra el individuo de manera inintencionada y que, de ser elevada, implica sobrecarga y pérdida de control (Exner, 2000).

Vale recalcar que múltiples estudios hallan que el Rorschach es un instrumento válido y confiable (Acklin, McDowell & Verschell, 2000; Díaz, 2013; Meyer et al., 2002; Meyer, Mihura & Smith, 2005; Viglione & Taylor, 2003; Weiner, Spielberg & Abeles, 2002). Así, en relación a la concordancia entre calificadores, la prueba ha mostrado contar con una asociación marcadamente alta entre las codificaciones de distintos expertos (Acklin, McDowell & Verschell, 2000). Meyer et al. (2002) también obtienen resultados concluyentes respecto a la concordancia entre calificadores al hallar, en una muestra de 219 protocolos, correlaciones interclase con medianas y medias de .92 y .90, respectivamente. Así, todas las variables mostraron una adecuada confiabilidad e incluso el 95% de estas mostraron tener una excelente concordancia interjuez. Más aún, Viglione y Taylor (2003) hallaron, en un estudio con 84 protocolos, que la gran mayoría de las variables del SCR contaban con una confiabilidad adecuada, con un Alfa mayor a .80. Asimismo Viglione y Hilsenroth (2001) y Valentiner (como se citó en Díaz, 2013) afirman que el 90% de las variables del Rorschach cuentan con niveles altos de confiabilidad.

Respecto a la validez del Rorschach, Valentiner (como se citó en Díaz, 2013) y Park (como se citó en Díaz, 2013) sostienen que la validez convergente fue de .41 para el Rorschach y .46 para el MMPI. Asimismo, respecto a la validez de criterio entre ambas pruebas, obtuvieron .30 y .29 para el MMPI y el Rorschach respectivamente. Finalmente, en una investigación que utilizó el Rorschach, Lamounier y Villemor-Amaral (2006) hallaron una adecuada validez de criterio por grupos de contraste conformados por 21 conductores hombres infractores envueltos en accidentes automovilísticos graves y 21 conductores hombres no infractores. Los resultados de esta investigación demostraron la utilidad de esta prueba para identificar diferencias significativas en el manejo del estrés entre conductores.

Vale mencionar que, en Perú, Ráez (2007) ha realizado un estudio normativo con una muestra de 233 adultos no pacientes (45% hombres y 55% mujeres) con edades entre 17 y 74 años. Todos contaban con un nivel educativo de menos de 12 años de estudios y pertenecían a distintos estratos socio económicos. Los resultados mostraron porcentajes de concordancia que oscilan entre el 90% y 99%. Los valores Iota variaron entre 0.66 y 0.98, lo que indica una concordancia sustancial.

Para asegurar la confiabilidad del presente estudio se seleccionaron cinco protocolos al azar (16.6%) a fin de que dos jueces expertos del SCR los codificaran por separado. Se obtuvo un coeficiente de confiabilidad del 0.96 para las variables del clúster de control y tolerancia al estrés (ver Apéndice E), lo cual establece la confiabilidad para este estudio (Weiner et al., 2002).

En tanto, para medir el afrontamiento se utilizó el instrumento Brief Cope o COPE-28, la versión abreviada del Cuestionario de Estimación de Afrontamiento (COPE), de Carver et al. (1989). El Brief Cope se realizó en 1997 por los mismos autores, quienes han autorizado su uso libre para la investigación. En este inventario se omitieron dos escalas del COPE original, debido a que probaron no ser tan útiles en investigaciones pasadas (Carver, 1997). Asimismo, se reestructuraron otras tres escalas que parecían problemáticas y se adicionó una nueva. La prueba se aplicó originalmente a 168 estadounidenses que habían sido víctimas del huracán Andrew (Carver, 1997). Esta consta de 28 ítems, cada uno con cuatro opciones de respuesta que van del 0 al 3 (0 es “Yo nunca hago esto” y 3, “siempre hago esto”). Dichos ítems evalúan las 14 estrategias de afrontamiento que conforman las siguientes escalas: Afrontamiento activo, Planificación, Apoyo emocional, Apoyo social, Religión, Reinterpretación positiva, Aceptación, Negación, Humor, Distracción, Autoinculpación, Desconexión conductual, Desahogo y Uso de sustancias (Carver, 1997).

En el análisis estadístico, los ítems se agruparon en 9 factores con eigenvalores mayores a 1.0, que en conjunto explicaban 72.4% de la varianza (Carver, 1997). La confiabilidad de la prueba mostró ser adecuada; todas las escalas excedieron una carga de 0.6, a excepción de tres de ellas, que igual eran mayores a 0.5 (Carver, 1997). En términos generales, se puede afirmar que la estructura factorial de esta prueba es muy similar a la del COPE original.

Perczek, Carver, Price y Pozo-Kaderman (2000) tradujeron el COPE-28 al español y realizaron un estudio de su confiabilidad, contemplando también otros cinco cuestionarios traducidos. En los resultados, se halló que la correlación entre la versión en

inglés y el español fue mayor a 0.72, salvo por la escala de desconexión, que fue de 0.43. Respecto a la confiabilidad de las versiones al español de las seis pruebas, los Alfas obtenidos fueron bastante similares a los de las versiones originales.

Asimismo, una investigación española realizada por Morán, Landero y González (2010) identificó los alcances psicométricos de la versión en español del Cope-28; en este análisis se hallaron 11 factores, en vez de los 14 originales, los cuales explicaban un 74.29% de la varianza. Sin embargo, el Alfa de Cronbach obtenido en las escalas oscilaba entre el .58 y .93, a excepción de la escala de Aceptación, la cual obtuvo un Alfa de .30. Sobre la base de estos resultados, esta investigación considera que la validez del COPE-28 no es concluyente (Morán et al., 2010).

Por su parte, Mejorada et al. (2013) realizaron un estudio de afrontamiento en México en pacientes con cáncer de mama en radioterapia mediante el COPE-28. En relación a la consistencia interna, se obtuvo un alfa de Cronbach de .76; asimismo se obtuvo un KMO de .70. Sin embargo, algunos ítems se agruparon en factores de manera no congruente con la teoría, por lo que varios fueron eliminados. Se hizo un segundo análisis con los 17 ítems finales, y se hallaron 7 factores que explican el 73% de la varianza total. De este modo, si bien la prueba final presentaba un menor número de ítems, sus propiedades psicométricas confirman que este es un instrumento adecuado para evaluar el afrontamiento (Mejorada et al. 2013).

Sansinenea, Gil de Montes, Aguirrezabal y Garaigordobil (2010) también utilizaron el Cope-28 en su estudio sobre predictores del afecto positivo considerando la autonomía percibida y el estilo de afrontamiento. La prueba mostró factores con saturaciones factoriales superiores a .60, salvo en dos excepciones, los cuales en conjunto explicaban el 59.1% de la varianza total. Asimismo, los ítems de cada factor mostraron considerable consistencia interna de modo similar a los resultados obtenidos originalmente por Carver (1989).

Estas estrategias se han agrupado en Activo (14 ítems) y Pasivo (14 ítems) (Mercado, 2014; Vargas, Herrera, Rodríguez y Sepúlveda, 2010). Un estudio en Colombia realizado por Vargas et al. (2010) buscó determinar la confiabilidad de la versión en español de esta prueba. En el análisis estadístico se obtuvo un alfa de Cronbach total de .70 y se hallaron dos dimensiones: el afrontamiento activo, conformado por 14 ítems y cuyo Alfa fue de .66 y el afrontamiento pasivo, conformado por los 14 ítems restantes, con un Alfa de 0.52.

Finalmente, la investigación de Mercado (2014) en una muestra limeña también agrupó las estrategias de este modo al estudiar las razones para vivir y el afrontamiento en mujeres privadas de su libertad en un establecimiento penitenciario de Lima Metropolitana. La confiabilidad de la prueba mostró ser adecuada, con un Alfa de Cronbach total de .67 en la categoría de Afrontamiento Activo. Sin embargo, ya que dos ítems tenían una carga negativa (-.83 y -.10) estos fueron neutralizados, lo que permitió que el Alfa de Cronbach de esta área aumente a .75. Asimismo, el área de Afrontamiento Pasivo presentó un Alfa de Cronbach de .68. En este caso, un ítem presentó una carga negativa (-.06) y, luego de neutralizarlo, el Alfa se elevó a .70 (Mercado, 2014).

Para la presente investigación se realizó un análisis de la confiabilidad del instrumento mediante el coeficiente Alfa de Cronbach. El Alfa total del área de Afrontamiento Activo fue de .67, mientras que, en el área de Afrontamiento Pasivo, el alfa total fue de .72 (Ver Apéndice D).

A la par de las pruebas anteriormente descritas, se utilizó una ficha sociodemográfica que recabó datos como la edad, estado civil, número de hijos, el número de años dedicados a esta labor, si el vehículo es propio o alquilado, número de accidentes automovilísticos en los cuales se han visto implicados en los últimos seis meses y si el conductor considera que sus ingresos mensuales les resultan suficientes para solventar sus gastos. Asimismo, se solicitó a los participantes que realicen una estimación de los niveles de estrés que experimentan en relación a su labor como conductores de taxi, utilizando una escala del 1 al 5, donde 5 era el máximo nivel de estrés posible.

Procedimiento

Para iniciar el contacto con la compañía de taxis particulares se envió una carta dirigida a las autoridades de la empresa, indicando el propósito de este estudio y solicitando la aprobación del mismo. La compañía estuvo de acuerdo y la investigadora se comprometió a hacerles una devolución de los resultados, respetando el anonimato de cada participante. Luego, se procedió a contactar a cada participante de manera aleatoria utilizando la base de datos del personal de la compañía, teniendo en cuenta los criterios de inclusión planteados. Sin embargo, este método no resultó efectivo, ya que los conductores no disponían de mucho tiempo y era muy difícil coordinar con ellos por adelantado. Por ello, se optó por contactar a los conductores cuando acudían a la central de la compañía para realizar capacitaciones antes de integrarse a la empresa. A los

interesados en participar se los hizo pasar individualmente a un aula en el área de psicología de la empresa, solicitándoles que firmen un consentimiento informado, el cual explicitaba las condiciones de confidencialidad de los resultados y la libertad del participante de terminar con la evaluación en cualquier momento que lo desee (Ver Apéndice B).

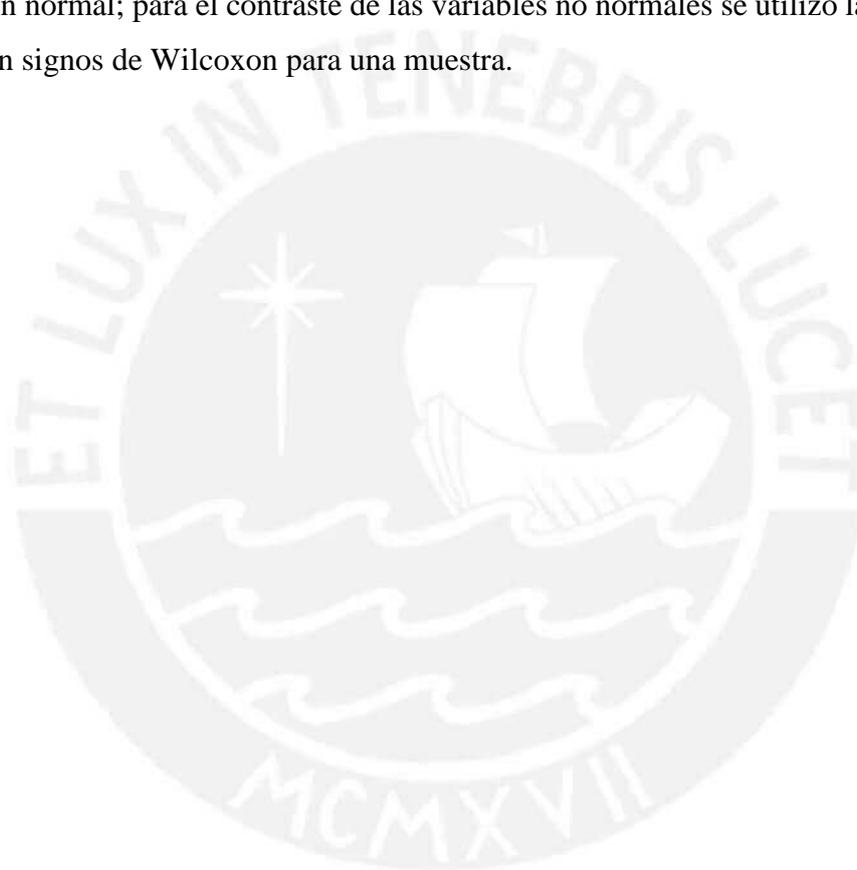
Una vez aceptados las condiciones, se pudo dar inicio a la investigación. Primero, se procedió a entrevistar a cada participante, preguntándoles verbalmente los datos de la ficha sociodemográfica (Ver Apéndice A). Luego de ello, se aplicó de modo verbal el inventario COPE-28 para que ello facilite la comprensión de la prueba y, además, para que fomente el rapport con cada participante. Finalmente, se aplicó el Psicodiagnóstico de Rorschach según el Sistema Comprensivo. Al concluir, se conversó un tiempo con cada participante para realizar el cierre de la evaluación, aclarando posibles dudas o inquietudes. La aplicación total se dio en un periodo de siete semanas; se lograba aplicar los instrumentos a uno o dos participantes por visita ya que tomaba aproximadamente entre hora y media y dos horas por cada uno. Dos participantes se retiraron a mitad de la aplicación debido a falta de tiempo, por lo cual sus protocolos no fueron tomados en cuenta.

Luego de obtener los datos de todos los protocolos, se procedió a codificarlos de acuerdo al Sistema Comprensivo de Rorschach. Se escogieron cinco protocolos al azar para que sean revisados por dos jueces a fin de establecer la confiabilidad entre codificadores (Hernández, Fernández & Baptista, 2007). Los resultados luego fueron ingresados al programa computarizado RIAP 5 para obtener los sumarios estructurales. Posteriormente, se seleccionó la información correspondiente al clúster Control y Tolerancia al estrés para así crear una base de datos en el programa SPSS Statistics Versión 22. Se incluyeron también los resultados del Cope-28 y de la ficha sociodemográfica a esta base de datos. Un participante fue eliminado de la muestra debido a lo atípico de sus resultados en el Psicodiagnóstico de Rorschach.

Análisis de datos

En primer lugar se realizó un análisis de normalidad de los datos mediante la prueba de Shapiro Wilks, ya que la muestra era menor a 50 participantes. Asimismo, se realizaron los análisis descriptivos tanto de las variables sociodemográficas como de las dos pruebas. Posteriormente, con el objetivo de explorar la relación entre afrontamiento

y control y tolerancia al estrés, se crearon dos variables nuevas para cada participante: las sumas de los puntajes de los estilos de afrontamiento Pasivo y Activo. Luego, se procedió a correlacionarlas con las variables del clúster de control y tolerancia al estrés. Para las correlaciones entre variables que mostraron una distribución no normal, se utilizó un análisis no paramétrico mediante el coeficiente de Spearman; en el caso de las variables que mostraron una distribución normal, se realizaron los análisis utilizando el coeficiente de correlación de Pearson. Finalmente, para contrastar los resultados del clúster de Control y tolerancia al estrés con la data normativa de Ráez (2007) se utilizó la Prueba T para una muestra, lo que permitió hacer un contraste de medias entre las variables con distribución normal; para el contraste de las variables no normales se utilizó la Prueba de Rangos con signos de Wilcoxon para una muestra.



Resultados

Con el propósito de responder a los objetivos de la presente investigación, en primer lugar se expondrán los resultados de las correlaciones entre las variables del Psicodiagnóstico de Rorschach y el COPE-28. Asimismo, se presentarán algunos análisis descriptivos y de contraste para responder a los objetivos específicos del estudio y enriquecer así la comprensión de los resultados.

La tabla 1 muestra el análisis de correlación realizado mediante el coeficiente de Spearman entre los dos estilos de afrontamiento obtenidos a través del COPE-28 y las variables D y D ajustada del clúster de control y tolerancia al estrés del Psicodiagnóstico de Rorschach. Al contrario de lo esperado no se halló una relación entre los estilos de afrontamiento y las variables del clúster de control y la tolerancia al estrés. De este modo, no se cumplió con la hipótesis principal del estudio, según la cual se planteaba hallar una correlación positiva entre el uso de las estrategias de afrontamiento activas y la D y la D ajustada. Se esperaba que los individuos con mayor control y tolerancia al estrés (D y D ajustada más alta) utilicen un mayor número de estrategias activas; sin embargo, esto no se cumplió.

Tabla 1

Correlaciones de Spearman entre estilos de afrontamiento y la D y D ajustada

	Activo	Pasivo
D	0.19	0.17
D ajustada	0.16	0.12

* $p \leq .05$

Atendiendo de manera particular a los resultados brindados por el COPE-28, en la tabla 2 se muestran las medias, desviación estándar, mínimos y máximos de los estilos de afrontamiento reportados. Viendo los puntajes de esta tabla se puede notar que hay una diferencia marcada entre ambos estilos, pues prima un mayor uso de estrategias activas ($M= 27.24$, $DE=5.19$) en relación a las pasivas ($M=14$, $DE=5.35$). Incluso atendiendo a los resultados de cada participante individualmente, se obtuvo que 28 de los 29 participantes presentaron un uso marcadamente mayor de estrategias activas frente a las

pasivas, mostrando poca variabilidad en los participantes en relación al uso de ambos estilos de afrontamiento. Las estrategias activas utilizadas con mayor frecuencia fueron Afrontamiento Activo, Planificación, Reformulación positiva y Aceptación, mientras que las menos utilizadas fueron Uso de sustancias, Renuncia, Negación y Desapego emocional.

Tabla 2

Estadísticos descriptivos de estilos de afrontamiento Activo y Pasivo en los conductores de taxi

	<i>M</i>	<i>DE</i>	<i>Mínimo</i>	<i>Máximo</i>
Activo	27.24	5.19	16	36
Pasivo	14	5.34	2	25

Por otro lado, explorando particularmente los datos obtenidos mediante el Rorschach, se pueden ver en la tabla 3 las medias, medianas y desviaciones estándar de las variables paramétricas del clúster de Control y Tolerancia al estrés. Asimismo, se aprecia el nivel de significación asintónica obtenido mediante el análisis de contraste de medias con la data de Ráez (2007).

La variable Experiencia accesible (EA) hace referencia a los recursos con los que cuenta el individuo para hacerle frente a los estresores del campo estimular. Los resultados en relación a esta variable evidencian una diferencia significativa entre los participantes de este estudio y la data de Ráez (2007), de modo que los conductores de esta muestra presentan un menor número de recursos de lo esperado (ver tabla 3). Por otra parte, al correlacionar esta variable con los datos sociodemográficos se halló una relación positiva con la edad de los conductores ($r = .38, p < .05$), la que indica que, a mayor edad, la EA de los conductores tiende a ser mayor (ver tabla 3). En otras palabras, en esta muestra, mientras mayor es la edad, parece haber un mayor repertorio de recursos para lidiar con el estrés.

Asimismo, en la tabla 3 se evidencian diferencias significativas en la variable Estimulación sufrida (es), lo que sugiere que los conductores de este estudio parecen experimentar menos presiones, tanto internas como externas, en comparación a la muestra de Ráez (2007).

Tabla 3

Análisis estadísticos de comparación de medias para variables con distribución paramétrica del clúster de control y tolerancia al estrés

Variables	Grupo de estudio			Data Ráez				
	<i>M</i>	<i>Mdn</i>	<i>DS</i>	<i>M</i>	<i>Mdn</i>	<i>DS</i>	<i>t</i>	<i>P</i>
Experiencia accesible (EA)	3.39	4	1.62	6.49	6	3.48	-10.3	0
Estimulación sufrida (es)	7.86	7	3.41	9.19	8	4.72	-2.09	0.04
Suma de movimiento animal (SumFM)	3.1	3	2	3.98	3	2.23	-2.35	0.26

En la tabla 4 se muestran las medias, medianas y desviaciones estándar de las variables no paramétricas del clúster de Control y Tolerancia al estrés del grupo de estudio en contraste con la data de Ráez (2007), presentándose el nivel de significación asintótica obtenido mediante la Prueba de Rangos con signos de Wilcoxon para una muestra.

Sobre la base de los resultados de la tabla 4, se puede notar que, por un lado, las medias de las variables D y D ajustada (Adj D) son negativas, lo cual, según Exner (2000), estaría indicando insuficientes recursos en el individuo en relación a los estresores ambientales. De este modo, en términos generales, esta muestra estaría presentando vulnerabilidad a desorganizarse ante situaciones complejas y una experiencia de sobrecarga, la cual los llevaría a estar en déficit para controlar y tolerar el estrés (Sendín, 2007).

Lo anterior contrasta con las estimaciones de auto reporte realizadas por los conductores al llenar la ficha sociodemográfica, en la cual se obtuvo un nivel de estrés promedio en relación al trabajo de 1.97 en una escala del 1 al 5. De modo específico, 31% de los conductores afirman no sentirse estresados, 48% sostiene que se siente muy poco estresado, 13.8% se siente un poco estresado y solo el 6.9% se siente muy estresado. Así, los resultados de la D y Adj D no parecen reflejarse en las estimaciones que reportan los conductores respecto a sus niveles de estrés en relación a su trabajo.

Asimismo, en la tabla 4 se observan diferencias significativas mostrando una M (movimiento humano) disminuida en esta muestra ($Mdn=2$) lo que indica un menor número de recursos cognitivos para manejar los estresores (Exner, 2000). También se pueden apreciar medianas distintas en relación a los recursos afectivos al hallar una Suma

ponderada de color (PondC) menor en la muestra de esta investigación (Mdn=2). Finalmente, se hallan diferencias con la data de Ráez (2007) en el Índice de inhabilidad social (Mdn=4), siendo mayor esta puntuación en el grupo de estudio (ver tabla 4). Específicamente, 20 de los 29 participantes, marcó positivo en este índice ($CDI \geq 4$), lo cual implica que la mayoría de participantes de esta muestra parecen presentar tanto habilidades sociales inadecuadas y dificultades para relacionarse como también un modo de actuar menos maduro y cooperativo con otros y una mayor predisposición a la impulsividad o agresividad (Exner, 2000).

Tabla 4

Análisis estadísticos de comparación de medianas para variables con distribución no paramétrica del clúster de control y tolerancia al estrés

Variables	Grupo de estudio			Data Ráez			p
	M	Mdn	DS	M	Mdn	DS	
D	-1.24	-1	1.33	-0.79	0	1.62	0
D ajustada (Adj D)	-0.76	-1	1.15	-0.39	0	1.39	0.02
Lambda (L)	0.86	0.55	0.88	0.75	0.59	0.65	0.34
Índice de inhabilidad social (CDI)	3.72	4	0.88	3.26	3	1.18	0
Suma de movimiento humano (SumM)	1.69	1	1.71	4.02	3	3.04	0
Suma ponderada de color (PondC)	2.05	2	1.5	3.17	3	2.12	0
Suma de color acromatico (Sumc [^])	1.41	1	1.27	1.47	0	0.34	0

Asimismo, en relación a los estilos vivenciales presentados por los participantes, se encontró que el 34.4% de los conductores mantienen un estilo evitativo para afrontar

situaciones y resolver problemas, por lo que tienden a restringir o minimizar su campo estimular defensivamente a fin de que les resulte más fácil manejar dificultades o situaciones complejas (Exner, 2000). Ello evidencia una tendencia a simplificar psicológicamente las demandas del ambiente y puede llevar a conductas poco efectivas frente a las exigencias de la situación. Asimismo, se halló que el 27.6% mantiene un estilo ambiguo, lo cual estaría indicando un modo inmaduro de lidiar con el estrés; este grupo sería, entonces, vacilante en su modo de solucionar problemas, vulnerable ante situaciones conflictivas, más propenso a cometer errores y gastaría más tiempo y energía en la toma y ejecución de sus decisiones (Exner, 2000). Solo el 34.4% cuenta con estilos de personalidad definidos: 17.2% presentaron un estilo extratensivo, que indica un modo de solucionar problemas con apertura hacia los demás e influenciado por sus emociones, sin que ello implique irracionalidad; y el otro 17.2% presentó un estilo introversivo, que refleja un modo de solucionar problemas a través de una evaluación interna de sus alternativas y con frecuencia poco influenciado por sus emociones (Exner, 2000). De este modo, la mayor parte de la muestra (65.6%) estaría contando o con un modo defensivo o con un modo inmaduro de solucionar problemas y afrontar situaciones complejas.

Por otro lado, en la tabla 5 se aprecia que la variable años del auto se asoció con las variables es, Adjes, D y AdjD. Por un lado, en esta tabla se observan relaciones negativas y de mediana magnitud entre los años del auto y la D y D ajustada (Cohen, 1988), lo que explicita que, mientras más años tiene el auto, menor es el grado de control y tolerancia al estrés. Asimismo, se halló una relación positiva y de mediana magnitud entre los años del auto y la es y es ajustada (ver tabla 5), lo que revela que los conductores tienden a experimentar mayor demanda e irritación del ambiente cuando el auto tiene mayor cantidad de años (Sendín, 2000).

Tabla 5

Correlaciones de Spearman entre años del auto y variables del clúster control y tolerancia al estrés

	es	es ajustada	D	D ajustada
Años del auto	.42*	.39*	-.47*	-.42*

Nota: es, estimulación sufrida; es ajustada, estimulación sufrida ajustada

* $p \leq 0.05$

De modo general se puede notar que no se cumplió con la hipótesis principal del estudio al no haberse hallado una asociación entre los estilos de afrontamiento y las variables del clúster de control y tolerancia al estrés. En la siguiente sección se buscará entender las posibles causas de ello, como también se discutirán los resultados obtenidos a nivel descriptivo y comparativo; de modo que ello permita tener una mejor comprensión de este grupo de conductores de taxi limeños.



Discusión

A continuación se discutirán los resultados obtenidos en el presente estudio con el propósito de responder a los objetivos planteados. Así, en primer lugar, se comentan los resultados de las correlaciones entre las variables de estilos de afrontamiento y las de control y tolerancia al estrés. Más adelante, se discuten los resultados de los análisis descriptivos y de contraste. Y, finalmente, se señala el alcance del estudio, sus aportes, limitaciones y posibles recomendaciones.

Como se mencionó anteriormente no se halló relación entre los estilos de afrontamiento (activo y pasivo) y el control y la tolerancia al estrés. De acuerdo a la revisión bibliográfica previa se esperaba que en el caso de estos conductores, un estilo de afrontamiento activo estuviera asociado a un control y una tolerancia al estrés más adecuado; sin embargo, ello no ocurrió. Resulta necesario explorar las razones por las que ello pudo haber sucedido. Al respecto, se evidenció en los resultados del COPE-28 una tendencia en los participantes a reportar un uso preponderante de estrategias activas. Ello no permitió que haya variabilidad en relación al uso de ambos estilos, de modo que es posible que esta homogeneidad en los resultados del COPE-28 limitara el que los estilos de afrontamiento pudieran asociarse de manera particular con el control y la tolerancia al estrés o con las variables sociodemográficas; impidiendo que se pudieran verificar las hipótesis planteadas.

A la luz de estos resultados, es importante tratar de entender por qué los participantes reportaron un uso tan marcado de estrategias activas. Una posible explicación puede estar relacionada con las características de este grupo de participantes. Dado que estos son los conductores que han obtenido resultados favorables en la evaluación psicológica que la empresa realizó, se podría conjeturar que ellos contarían con modos más adecuados de afrontar el estrés. Ello explicaría que utilicen con mayor frecuencia estrategias activas, las cuales, de acuerdo con la teoría, pueden resultar más adecuadas (Samoa-Nir & Koslowky, 2010).

Otra explicación para ello podría ser la posible presencia de elevados niveles de deseabilidad social en las respuestas de los participantes. Como ha sido mencionado, estos conductores recientemente habían realizado la evaluación psicológica de la empresa, en cuyas instalaciones se aplicaron también los instrumentos de esta investigación. Por ello,

a pesar de que se hizo hincapié en la confidencialidad de los resultados y los fines de este estudio, es posible que los participantes pensarán que el proceso de selección aún no había concluido y que su puesto en la empresa todavía no estaba asegurado. De tal modo, los conductores habrían preferido no admitir el uso de ciertas estrategias pasivas con el propósito de continuar mostrando una imagen positiva de sí mismos. Por ejemplo, respecto a la estrategia pasiva en el ítem 26, ningún participante reconoció el consumo ocasional de alcohol, lo que contradice lo reportado por Maldonado et al. (2005), quienes hallan que el consumo de sustancias en los conductores de transporte público limeños suele ser común. Esto posiblemente sucedió porque los participantes consideraron que la compañía desaprobaba dicha conducta, optando por no reportarla. En tal sentido, la tendencia hallada hacia el uso preponderante de estrategias activas podría no estar reflejando el modo real de estos participantes de afrontar el estrés. Lo anterior podría explicar por qué la confiabilidad del COPE-28 en este estudio no es concluyente, sugiriendo que la prueba podría no estar midiendo adecuadamente el afrontamiento en este grupo particular de conductores (Ver Apéndice D).

Asimismo, cabría tener en cuenta el género de los participantes, pues, de acuerdo a la investigación realizada por Morán et al. (2010), los hombres suelen reportar un uso mayor de estrategias de afrontamiento activas. De este modo, el que todos los conductores de este estudio sean varones también podría explicar esta tendencia en sus resultados.

Otra posible explicación a la falta de relación hallada entre los constructos podría deberse a la distinta naturaleza de los instrumentos que se utilizaron para medirlos. Por un lado, el Psicodiagnóstico de Rorschach, al ser una prueba perceptiva con estímulos no estructurados, permite que el participante, frente a manchas de tinta que le resultan ambiguas, no tenga respuestas planeadas ni sepa cuál resultaría más apropiada (Whittington, 1998; Exner, 2000; Zdunic, 2003). Por otro lado, los instrumentos de auto reporte se basan en la autopercepción que tiene el individuo y pueden estar sujetos en mayor medida a una manipulación consciente de las respuestas (Muñiz, 1998; Ferrando & Chico, 2000; Velo, 2005). Meyer (1996) explica que este fenómeno es frecuente cuando se utiliza el Rorschach, pues a nivel teórico muchas de las variables que mide suelen estar fuera de la representación consciente del sujeto. Sin embargo, este autor sostiene que ambos métodos de investigación resultan valiosos ya que miden distintos aspectos y/o niveles de la personalidad que terminan más bien complementándose. Asimismo, Djuric y Petot (2005) sostienen que la falta de relación entre los resultados del

Rorschach y otras pruebas de auto reporte pueden deberse a que las actitudes de los participantes frente a cada prueba pueden ser distintas.

Esto último podría explicar por qué parece haber tantas discrepancias entre los resultados del Rorschach y los que los participantes refieren a modo de auto reporte. Por ejemplo, a nivel de grupo, ellos sostienen sentirse “muy poco estresados”, lo cual fue en contra de lo que se esperaba hallar. Sin embargo, como se verá a continuación, los resultados del Rorschach sugieren lo contrario.

Así, atendiendo en mayor detalle a los resultados descriptivos del clúster de control y tolerancia al estrés, resulta llamativo que el valor promedio de la estimulación sufrida (es) en los conductores del estudio sea menor que en la data de Ráez (2007), lo cual podría llevar a pensar que el malestar experimentado por estos es bajo. No obstante, al interpretarse este dato en relación a otras variables del clúster, se puede notar que el valor bajo de la *es* aun así supera los recursos disponibles (EA), ocasionando que haya un desequilibrio interno. Así, pese a que estos conductores parecen no tener mucha conciencia de ello, los resultados sugieren que sí se encuentran sobrecargados por sus demandas, lo cual, de acuerdo con Exner (2000), inevitablemente tendrá un impacto en ellos y los llevará a experimentar un malestar interno.

En tal sentido, estos conductores presentan una D y una D ajustada con valores negativos, como se observó en los resultados, lo que indica que no cuentan con suficientes recursos para dirigir eficazmente su conducta y lidiar así con los estresores (Exner, 2000), predisponiéndolos a presentar dificultades para postergar sus acciones, a tener un menor control sobre sus emociones y a dar respuestas menos adaptativas y premeditadas. La investigación de Ponce et al. (2006) coincide con estos resultados, hallando también en los conductores de taxi limeños dificultad para afrontar el estrés, irritabilidad y un escaso control personal.

No obstante, resulta importante tratar de entender por qué los valores de la demanda estimular (es) en este grupo fueron más bajos de lo esperado y por qué ellos mismos refieren sentirse poco estresados. Por un lado, se debe tener en cuenta que la reciente contratación por una empresa formal de taxi supone un logro laboral y un alivio para estos conductores, modificando su situación laboral a una más formal. Ello podría haber influido en que su percepción de estrés, al momento de aplicárseles los instrumentos, fuese más baja.

Otra posible explicación es que estos conductores, por efecto de las condiciones de su labor, podrían haberse habituado a experimentar de manera constante un nivel muy

elevado de malestar, por lo que este ya no sería percibido como verdaderamente disruptivo, sino como normalizado en su día a día. En tal sentido, la percepción de estresores no llegaría a ser tan elevada (Jara, L., comunicación personal, 6 de Febrero de 2017).

Asimismo, la baja *es* podría estar relacionada con el modo en que muchos conductores de este estudio parecen procesar los estresores. Se ve que más de un tercio de los participantes presenta un Lambda (L) alto, evidenciando en ellos un estilo evitativo frente a la realidad. Este sería una estrategia defensiva que los estaría llevando a simplificar en exceso su campo estimular, de modo que, al reducir su complejidad, este sea más fácil de manejar (Exner, 2000). Exner (2000) señala que cuando el control y tolerancia al estrés es limitado, como parece ser el caso de estos conductores, el estilo evitativo puede resultar más adaptativo. Al respecto, otros estudios hallan que los individuos que se perciben sin recursos y con poca agencia recurren a evitar una realidad que les resultaría poco agradable y que podría llevarlos a sentirse más desorganizados (Arias et al., 2014; Rivarola, 2015; Picasso, 2015).

Considerando que muchos de los estresores a los que están expuestos los conductores pueden resultar difíciles de modificar, como el tráfico, la incomodidad de conducir tantas horas, el ruido, el mal estado de la vía o la imprudencia de otros conductores o peatones (Aranzaes & García, 2008; Buendía Vidal & Ramos citado en Vera, 2014; Cerda et al., 2015; Vayá et al., 1995) es que podría resultar temporalmente adaptativo para ellos optar por la evitación, de modo que no perciban una realidad que podría frustrarlos aún más. Inclusive, teniendo en cuenta que estos conductores presentan insuficientes recursos (EA baja), se puede entender con mayor razón que no se sientan en condiciones de adoptar un modo activo de afrontar las demandas de su realidad y que estén tendiendo a la evitación. Es importante señalar que, si bien estos resultados parecen contradictorios con las estrategias que los conductores reportan en el COPE-28, podrían estar dando cuenta de la diferencia entre cómo ellos perciben que afrontan el estrés, y cómo el Rorschach sugiere que lo están haciendo a un nivel menos consciente.

No obstante, se debe mencionar que esta poca apertura al entorno también podría estar limitando las posibilidades de estos conductores de generar nuevos recursos personales para lidiar con el estrés, pues no reconocer los estresores impide que surja una motivación para afrontarlos. Esto explicaría en parte por qué en este grupo se halló un promedio tan bajo de recursos accesibles (EA).

Asimismo, el bajo grado de instrucción de los conductores podría también explicar la insuficiencia de recursos. Como se recogió en la ficha de datos sociodemográficos, la mayoría han estudiado solo hasta secundaria completa (69%) y el resto ha seguido carreras técnicas (31%). Ello podría haber limitado en cierta medida su oportunidad de desarrollar un mayor número de recursos cognitivos y afectivos, predisponiéndolos a ser más vulnerables frente a los estresores. Al respecto, la investigación de Ponce (2015) llevada a cabo en Lima halló que los conductores de transporte con un nivel educativo más bajo eran más vulnerables frente a las demandas del medio, y más propensos a presentar indicadores sintomáticos psicopatológicos, tales como hostilidad, ansiedad, depresión y somatización.

Otro resultado llamativo que va en la misma línea de lo anterior es la puntuación significativamente más elevada en el índice de inhabilidad social (CDI) presente en este grupo de conductores, en contraste con la muestra de Ráez (2007). Esto revela que estos participantes son más propensos a presentar habilidades sociales inadecuadas (Exner, 2000), lo que los predispondría a comportarse de modo hostil en el trato con los demás cuando las circunstancias externas se complejizan o aumenta la tensión (Sendín, 2007). Se han hallado resultados similares en investigaciones pasadas, en las cuales se evidencia una tendencia en los conductores de transporte público a manifestar estos comportamientos, lo que los lleva a verse involucrados con mayor frecuencia en accidentes de tránsito (Delgado, 2014; Ponce, 2015; Emo et al., 2004; Kontogiannis, 2006; Ponce et al., 2006). A su vez, Lamounier y Villamor-Amaral (2006) encuentran que los individuos con menor grado de control y tolerancia al estrés presentan un mayor riesgo de ocasionar accidentes automovilísticos.

Es posible que para los conductores de este estudio recurrir a estas conductas impulsivas y agresivas sea una de las formas más comunes que encuentran para lidiar con su estrés, en tanto les permite descargar de manera poco premeditada el malestar producido por su labor (Jara, L. comunicación personal, viernes 3 de Febrero de 2017). La investigación de Ponce et al. (2006) llevada a cabo en Lima, encuentra también que esta población tiende excesivamente a exteriorizar su malestar y frustración mediante conductas poco asertivas. Pese a la funcionalidad instantánea que pueden hallar los conductores en estos comportamientos, vale señalar que a largo plazo pueden no ser los más adecuados, pues realmente no suponen una modificación de las fuentes de estrés y estas continuarán perturbándolos (Shamoa-Nir & Koslowsky, 2010).

Por otro lado, respecto a las hipótesis específicas, se halló relación entre la edad del conductor y la experiencia accesible (EA), que mide recursos. Esta relación sugiere que los recursos de los participantes parecen aumentar conforme tienen mayor edad. Ello coincide con investigaciones previas, en las cuales se ha encontrado que a medida que son mayores, los conductores desarrollan más recursos personales, cuentan con más experiencia para lograr una conducción responsable del vehículo, utilizan con mayor frecuencia estrategias de afrontamiento más adaptativas y presentan menores niveles de estrés (Gulian et al., 1989; Matthews, Joyner & Newman, 1999; Kontogiannis, 2006; Ponce et al., 2006).

Finalmente, otro resultado relevante respecto a las hipótesis específicas fue la relación positiva hallada entre la variable *es* y los años del auto, es decir que el malestar que experimentan los conductores parece aumentar conforme el vehículo tiene más años. Ello podría estar ocurriendo debido a que los autos con mayor tiempo de uso son más propensos a presentar fallas mecánicas. El buen funcionamiento del auto es indispensable para que los conductores puedan desempeñar su trabajo; de ahí el impacto que los desperfectos del auto pueden tener sobre su malestar interno. Lo anterior hace sentido con la literatura, en la que las molestias relacionadas al vehículo figuran dentro de los principales estresores de los conductores (Buendía Vidal & Ramos citado en Vera, 2014; Cerda et al., 2015; Vayá et al., 1995). Además, ya que la mayoría de los conductores de este estudio son propietarios del auto con el cual laboran (65.5%), la falla mecánica debe ser asumida económicamente por ellos, lo cual podría incrementar aún más el estrés generado.

En relación a las limitaciones de este estudio se debe hacer nuevamente énfasis en cómo las condiciones de aplicación pueden haber producido una alta deseabilidad social en los participantes. Frente a ello se recomienda recurrir a una manera distinta de contactarlos, de modo que se reduzcan los posibles sesgos en las respuestas.

Más aún, en vista de que la confiabilidad de los resultados del COPE-28 no es concluyente en el presente estudio, se recomienda realizar una validación psicométrica de este instrumento con una muestra de conductores limeños, a fin de determinar si este se ajusta a las características de dicha población.

Asimismo, estos resultados no representan en su totalidad al conductor de taxi promedio de Lima Metropolitana. Esto se debe, por un lado, al número reducido de participantes en el presente estudio. Por otro lado, a que estos conductores ya fueron admitidos para trabajar en una empresa. Esto los inserta en una condición laboral

formalizada y a su vez implica que hayan superado un filtro de selección con resultados favorables en una evaluación psicológica. Esto limitaría la generalización de los resultados del presente estudio, pues no todos los conductores de taxi cumplen con esta característica.

Por otro lado, sería recomendable que los resultados de este estudio en el futuro se comparen con una data normativa que se adecúe más a las características de los participantes. La data normativa de Ráez (2007), conformada por mujeres y hombres de distintos estratos socioeconómicos, se diferencia del grupo de conductores de este estudio, compuesto por varones de un mismo estrato socioeconómico. Estas diferencias entre ambas restringen la validez de las comparaciones.

En síntesis, pese a las limitaciones de este estudio, los resultados obtenidos sugieren que estos conductores presentan marcadas dificultades para dirigir eficazmente sus conductas y lidiar con sus demandas producto de un bajo control y tolerancia al estrés. Ello es llamativo, pues, a pesar de que estos participantes se encuentran en una situación de mayor ventaja en comparación a otros conductores de taxi que trabajan de modo independiente e informal, aun así se evidencian serias limitaciones en cuanto a su manejo del estrés. A partir de ello se puede reflexionar respecto a la condición de los demás conductores, y si bien esta investigación es un aporte inicial al tema, contribuye a señalar la importancia de que se realicen intervenciones desde la psicología que apunten al desarrollo de mayores recursos cognitivos y afectivos en esta población, de modo que estén en mejores posibilidades de controlar y tolerar su estrés, como también de afrontarlo.

En tal sentido, resultaría valioso introducir planes de intervención mediante los cuales se trabaje en ellos la capacidad de espera, pues parecen presentar dificultades para postergar sus acciones que los llevan a ser poco asertivos en sus decisiones. Asimismo, sería recomendable que se promueva en ellos la capacidad de imaginar posibilidades nuevas de solucionar problemas, de modo que puedan contar con un mayor repertorio de conductas que les permitan afrontar de manera más adecuada las condiciones de su labor. Ello contribuiría a la prevención de la salud mental y física de los conductores.

Finalmente, a la luz de los resultados obtenidos, sería interesante profundizar tanto en el patrón de relación interpersonal de los conductores de taxi, como en el modo en que manejan sus emociones y específicamente su agresión. Ello, debido a que ambos aspectos parecen estar estrechamente relacionados con la manera en la que lidian con su estrés.



Referencias

- Acklin, M., McDowell, C. y Verschell, M. (2000). Interobserver agreement, intraobserver reliability, and the Rorschach Comprehensive System. *Journal of Personality Assessment*, 74, 15–47.
- Aranzaes, C. y García, A. (2008). Un estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo en el Estado de Morelos, México. *Ciencia y Trabajo*, 10(30), 126-131. Recuperado de: http://factorespsicosociales.com/segundoforo/trabajos_libres/ARANZAES-JUAREZ.pdf
- Arias, W. (2011). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito. *Revista de Psicología*, 13(1), 113-119.
- Arias, W., Mendoza, L. y Masías, M. (2013). Síndrome de burnout en conductores de transporte público de la ciudad de Arequipa. *Revista Peruana de Psicología y Trabajo Social*, 2(2), 111-122.
- Arias, W., Justo, O. y Muñoz, E. (2014). Síndrome de Bournout y estilos de afrontamiento en psicólogos de la ciudad de Arequipa, Perú. *Revista de Psicología*, 4 (4), 25-42.
- Almodóvar, H., Meda, R., Cano, R. y Torres, P. (2005). Factores de Riesgo de estrés: Comparación en dos poblaciones latinoamericanas. *Psicología iberoamericana*, 13 (1), 58-62.
- Barbero, J. (2006). Transporte urbano. In Giugale, MM., Fretes-Cibils, V. and J.L Newman. *An opportunity for a different Perú: Prosperous Equitable and Governable*. World Bank Publications, 273-288.
- Barra, E. (2003). *Psicología de la salud*. Santiago de Chile: Mediterráneo.
- Boada, J., Prizmic, A, Serrano, M. y Vigil, A. (2013). Estructura factorial, fiabilidad y validez de la escala de adicción al trabajo (WorkBAT): Versión española. *Anales de psicología*, 29(3), 923-933.
- Cabanyes, J. y Monge, M. (2010). *La salud mental y sus cuidados*. Pamplona: EUNSA Ediciones Universidad de Navarra.

- Carver, C. (1997). You want to measure coping but your protocol's too long: Consider the brief cope. *International journal of behavioral medicine*, 4(1), 92-100.
- Carver, C. y Scheier, M. (1985). *Self-consciousness, expectancies, and the coping process*. En T. Field, P.M. McCabe y N. Schneiderman (Eds.), *Stress and Coping*. Hillsdale, NJ: Erlbaum. 305-330.
- Carver, C., Scheier, M. y Weintraub, J. (1989). Assessing coping strategies: A theoretically based approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56 (2), 267-283.
- Cerda, E., Rodríguez, H., Leveke, F., Reyes, S. y Olivares, G. (2015). Calidad de vida en conductores de taxis colectivos usando el cuestionario short form 36 Versión 2. *Ciencia & trabajo*, 17(52), 43-48. Recuperado de: [Http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S071824492015000100009&script=sci_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S071824492015000100009&script=sci_arttext)
- Cornejo, S. (2007). Geografía del transporte vial en Lima Metropolitana y su impacto ambiental territorial. *Investigaciones Sociales*, 11(19), 151-171.
- Copsey, S y Taylor, T. (2010). *Taxi Drivers' Safety and Health: A European Review of Good Practice Guidelines*. European Agency for Safety and Health at Work.
- Delgado, M. (2014). Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana (Tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Recuperado de: http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5101/DELGADO_TABOADA_JOSE_MECANISMOS_TAXI.pdf?sequence=1
- Díaz, I. (2013). Estatus científico del test de Rorschach. En *V Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XX Jornadas de Investigación Noveno Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR*. Facultad de Psicología-Universidad de Buenos Aires.
- Egeda, R., Perales, M. y Vicente, E. (1997). Efectos psicológicos de la exposición al tráfico en conductores profesionales y noveles. *Anales de psicología*, 13(1), 57-66.

- Emo, A., Matthews, G., Funke, G. y Warm, J. (2004). Stress vulnerability, coping and risk-taking behaviors during simulated driving. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*. (48) 11, 1228-1232.
- Exner, J. (2000). *Principios de interpretación del Rorschach: manual para el sistema comprensivo*. Madrid: Editorial Prismática
- Exner, J. y Sendin, C. (1998). *Manual de Interpretación del Rorschach para el Sistema Comprensivo. (2ª edición revisada)*. Madrid: Editorial Prismática.
- Ferrando, P. y Chico, E. (2000). Adaptación y análisis psicométrico de la escala de discapacidad social de Marlowe y Crowne. *Psicothema*, 12(3), 383-389.
- Figuroa, M., Contini, N., Lacunaza, A., Levín, M. y Suedan, A. (2005). Estrategias de afrontamiento y su relación con el nivel de bienestar psicológico. Un estudio con adolescentes de nivel socioeconómico bajo de Tucumán (Argentina). *Anales de psicología*, 21 (1), 66-72.
- García, D. (2012). *Psicoterapia cognitiva conductual y los factores estresantes en los choferes de la cooperativa de taxis rey, del cantón Quevedo, provincia de los ríos, en el primer trimestre del año 2012*. (Tesis de bachiller). Universidad Técnica de Babahoyo.
- Gulian, E., Debney, L., Glendon, A., Davies, D. y Matthews, G. (1989). Coping with driver stress. In *Stress and Tension Control 3*. Springer US. 173-186.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2007). *Fundamentos de metodologías de la investigación*. Madrid: Mc Graw Hill.
- Holt, P. (1981). Stressful life events preceding road traffic accidents. *Injury*, 13(2), 111-115.
- Kompier, M. y Levi, L. (1994). *Estrés en el trabajo: causas, efectos y prevención: guía para pequeñas y medianas empresas*. Dublin: Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo.
- Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 913-924.

- Krzemien, D., Urquijo, S. y Monchietti, A. (2004). Aprendizaje social y estrategias de afrontamiento a los sucesos críticos del envejecimiento femenino. *Psicothema*, 16(3), 350-356.
- Lamas, H. (1995). Estrés y sociedad. *Veritas: Revista de psicología*, 1 (1), 25-28.
- Lamounier, R. y Villemor-Amaral, A. (2006). Evidencias de validez para el Rorschach en el contexto de la psicología de tránsito. *Interamerican Journal of Psychology*, 40(2), 167-176.
- Lazarus, R y Folkman, S. (1986) *Estrés y procesos cognitivos*. Barcelona: Martínez Roca.
- Ledesma, R., Peralta, M. y Poó, F. (2008). Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de servicio de taxi. *Investig. psicol*, 95-115.
- Lima Cómo Vamos (2014). *Encuesta Lima Cómo Vamos. Quinto Informe de percepción sobre la calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos Observatorio Ciudadanos. Recuperado de: <http://www.limacomovamos.org/cm/wpcontent/uploads/2015/01/EncuestaLimaComoVamos2014.pdf>
- Maldonado, V., Zavaleta, A. y Salas, M. (2006). Consumo de drogas ilegales y alcohol en conductores de servicio de transporte público del cono norte de Lima Metropolitana-Perú. *Revista Peruana de Drogodependencias*, 4(1), 9-36.
- Matthews, G., Joyner, L. y Newman, R. (1999). Age and gender differences in stress responses during simulated driving. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 18(43), 1007-1011.
- Mercado, D. (2014). *Razones para vivir y afrontamiento en mujeres privadas de su libertad*. (Tesis de Licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Mejorada, R., Tufiño, M., Sierra, A., Guerrero, O., Rosas, A. y Sosa, J. (2013). Afrontamiento en pacientes con cáncer de mama en radioterapia: análisis de la Escala COPE Breve. *Psicología y salud*, 23(1), 55-62.
- Meyer, G., Hilsenroth, M., Baxter, D., Exner Jr., Fowler, J., Piers, C. y Resnick, J. (2002). An examination of interrater reliability for scoring the Rorschach Comprehensive System in eight data sets. *Journal of Personality Assessment*, 78(2), 219-274.

- Meyer, G., Mihura, J. y Smith, B. (2005). The interclinician reliability of Rorschach interpretation in four data sets. *Journal of personality assessment*, 84(3), 296-314.
- Meyer, G. (1996). The Rorschach and MMPI: Toward a more scientifically differentiated understanding of cross-method assessment. *Journal of Personality Assessment*, 67(3), 558-578.
- Monat, A, Lazarus, R y Reevy, G. (2007). *The praeger handbook on stress and coping*. London: Praeger.
- Morán, C., Landero, R. y González, M. (2010). COPE-28: un análisis psicométrico de la versión en español del BriefCOPE. *Universitas Psychologica*, 9 (2), 543-552.
- Muñiz, J. (1998). La medición de lo psicológico. *Psicothema*, 10(1), 1-21.
- Ortiz, E. (2016). *Enfermedades más comunes que presentan los conductores de taxi en la Cooperativa Popular# 7 en la ciudad de Esmeraldas* (Tesis de licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- Pedraja, J, Egea, D y García, J. (2002). Aspectos atencionales en la psicología aplicada a la conducción: una perspectiva histórica a través de Psyclit. *Revista de Historia de la Psicología*, 23 (3-4), 505-514.
- Perczek, R., Carver, C., Price, A. y Pozo-Kaderman. (2000) Coping, Mood, and Aspects of personality in Spanish translation and evidence of convergence with English versions. *Journal of Personality Assesment*, 74(1), 63-87.
- Petot, J. y Djuric, D. (2005) Discrepancies between the Inkblot Method and self-reported measures of personality. *Rorschahiana*, 27(1), 101-126.
- Picasso, G. (2015). *Control y tolerancia al estrés en familiares de pacientes con esquizofrenia*. (Tesis de Licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ponce, C. (2015). Dimensiones sintomáticas psicopatológicas en conductores de Lima metropolitana. *Liberabit*, 21(1), 153-165. Recuperado de: http://revistaliberabit.com/es/revistas/liberabit21_1/13_vera.pdf
- Ponce, D., Bulnes, B., Aliaga, T., Delgado, C. y Solís, N. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contextos de tráfico, en grupos de

- automovilistas particulares y profesionales de Lima metropolitana. *Revista de investigación en Psicología*, 9(2), 33-64.
- Ponce, C. y Ecurra, M. (2011). Actitudes hacia el consumo de alcohol en choferes particulares y de servicio público de Lima Metropolitana que se encuentran con la licencia de conducir retenida por infracciones al reglamento de tránsito. *Revista Peruana de Drogodependencias*, 7(1), 59.
- Ráez, M. (2007). Rorschach Comprehensive System data for a sample of 233 Adult Nonpatients from Perú. *Journal of personality assessment*, 89(1), 119-123.
- Ramírez, M, Hernández, R, Reducindo, M. Genchi, P., Mendoza, R. y Jaimes, F. (2013). Estrés cotidiano en trabajadores del volante. *Summa psicológica UST* (En línea), 10(1),85-90. Recuperado de: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S0719448x2013000100008&script=sci_arttext&tlng=es
- Rivarola, M. (2015). *Afectividad y control y tolerancia al estrés en menores víctimas de maltrato*. (Tesis de Licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Robles, H. y Peralta, M. (2006). *Programa para el control del estrés*. Madrid: Ediciones Piramide
- Salazar, S. y Pereda, E. (2010) Síndrome de burnout y patrones de comportamiento ante tráfico en conductores. *Revista de Psicología*, 12(1), 141-169. Recuperado de: <http://revistas.concytec.gob.pe/pdf/rp/v12n1/a07v12n1.pdf>
- Sansinenea, E., Gil de Montes, L., Aguirrezabal, A. y Garaigordobil, M. (2010) Predictores del afecto positivo: El papel de la autonomía percibida y el estilo de afrontamiento. Universidad de País Vasco. *Ansiedad y estrés*. 16(1), 71-82
- Sarason, I. (1996). *Vulnerabilidad, estrés y afrontamiento: Reacciones desadaptativas. Cap. 5. Psicología anormal: El problema de la conducta inadaptada*. Mexico, D.F: Prentice-Hall, 125-153.
- Sendín, M. (2007). *Manual de interpretación del Rorschach para el Sistema Comprehensivo*. Madrid: Psimática.
- Shamoa-Nir, L. y Koslowsky, M. (2010). Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style. *Psychology*, 1(01), 35.

- Torres, R., Erazo, J. y Villacrés, P. (2015). *Técnicas de condicionamiento encubierto en el estrés laboral de los choferes de la “cooperativa de taxis bonilla abarca” riobamba, período enero-junio 2015*. Universidad Nacional de Chimborazo. Extraído de <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/1026>
- Vargas, S., Herrera, G., Rodríguez, L., y Sepúlveda, G. (2010). Confiabilidad del cuestionario Brief Cope Inventory en versión en español para evaluar estrategias de afrontamiento en pacientes con cáncer de seno. *Investigación en Enfermería, Imagen y Desarrollo*, 12(1), 7-24.
- Vayá, E., Egeda, R. y Miguel-Tobal, J. (1995). El ambiente de tráfico como generador de ansiedad en el conductor: Inventario de situaciones ansiógenas en el tráfico (ISAT). *Anuario de psicología*, (65), 165-184.
- Velo, J. (2005). Personalidad y deseabilidad social en contextos organizacionales: implicaciones para la práctica de la psicología del trabajo y las organizaciones. *Papeles del psicólogo*, (92), 115-128.
- Vera, Á. (2014). Niveles de estrés identificados en los profesionales del volante de la compañía de taxi ejecutivo Amigoscar SA, de la ciudad de Manta, 2013. Recuperado de: <http://repositorio.ulead.edu.ec:8080/bitstream/26000/1766/1/T-ULEAM-19-0013.pdf>
- Viglione, D. y Taylor, N. (2003). Empirical support for interrater reliability of Rorschach Comprehensive System coding. *Journal of Clinical Psychology*, 59(1), 111-121.
- Viglione, D. y Hilsenroth, M. (2001). The Rorschach: Facts, Fictions and Future. *Psychological Assessment*. 13(4), 452 -471.
- Weiner, I., Spielberger, C. y Abeles, N. (2002). La psicología científica y el test de Rorschach. *Rev The Clinical Psychologist*, 55, 7-12.
- Whittington, M. (1998). *The Karp inkblot response questionnaire: An evaluation of social desirability responding*.
- Zdunic, A. (2003). El Test de Zulliger Sistema Comprensivo en Selección de Personal: La influencia del contexto de administración. *Revista iberoamericana de diagnóstico y evaluación psicológica*, 16(2), 85-97.



Apéndices



Apéndice A

Ficha de Datos Sociodemográficos

Datos Personales

Nombre: _____

Edad: _____

Lugar de nacimiento: _____

Distrito de residencia: _____

Grado de instrucción: Primaria Superior técnica

 Secundaria Superior universitaria

Estado civil: Soltero Divorciado

Casado Viudo

Número de hijos: _____

¿Usted es el de mayor aporte económico en su hogar? Si No

¿Estos ingresos le resultan suficientes para solventar los gastos de su hogar?

Si No

Vehículo: Propio Alquilado

¿Cuántos años tiene su auto? _____

Número de años dedicados a la profesión de conductor de taxi: _____

¿Cuántas horas al día trabaja en la compañía de taxi? _____

Horario de trabajo: De día De noche Ambos

Si marco "De noche" en la anterior, cuántas horas aproximadamente trabaja de noche:

¿En el último año ha sufrido accidentes o choques en su turno de trabajo? Si No

Si marco si, ¿cuántos aproximadamente? _____

¿Tiene algún otro trabajo? No Si ¿Cuál?: _____

Del 1 al 5 cuál considera que es su nivel de estrés en relación a su trabajo como conductor (siendo 1 “no estoy estresado” y 5 “Estoy muy estresado”):

1

2

3

4

5

¿Cuándo se siente así, qué hace?



Apéndice B

Consentimiento informado para participantes de la investigación

La presente investigación es conducida por Jimena Chumpitasi Bértoli, estudiante de Psicología de la Pontificia Universidad Católica del Perú, bajo la dirección de la profesora Lupe Jara. El título del estudio es Control y tolerancia al estrés y afrontamiento en conductores de taxi que laboran para una empresa privada en Lima Metropolitana. Su objetivo es analizar la relación entre el control y la tolerancia al estrés y los estilos de afrontamiento que utilizan los conductores.

Si usted desea participa del estudio, antes de iniciar se realizará una breve entrevista y se le pedirá llenar una ficha sociodemográfica, para así proceder a la aplicación de dos pruebas. La información que brinde será usada únicamente para los fines de este estudio, manteniéndose la confidencialidad de sus resultados en todo momento. Su nombre o datos personales no serán identificados en ningún informe ni documento.

La participación en esta investigación es estrictamente voluntaria. Si tiene alguna duda puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación. Igualmente, puede retirarse de la investigación en cualquier momento que desee, sin que ello lo perjudique. Si alguna pregunta le resulta incómoda, tiene el derecho de comunicárselo al investigador o no responderla.

Después de haber leído las condiciones del presente estudio “Control y tolerancia al estrés y afrontamiento en conductores de taxi que laboran para una empresa privada en Lima Metropolitana”, llevado a cabo por la alumna Jimena Chumpitasi Bértoli, acepto participar de manera voluntaria. Cualquier duda o inquietud puede comunicarse a los correos: jimena.chumpitasi@pucp.pe y lupe.jara@pucp.pe.

Desde ya se agradece su participación.

Firma del participante

Firma del estudiante

Fecha: _____

Apéndice C
Pruebas de normalidad

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	df	Sig.
Puntuacion D	0.90	29	0.01
Puntuación D ajustada	0.86	29	0.00
CDI puntaje	0.83	29	0.00
Experiencia accesible	0.94	29	0.10
Lambda	0.71	29	0.00
Experiencia sufrida	0.97	29	0.62
Experiencia sufrida ajustada	0.95	29	0.24
Lado izquierdo de la eb	0.94	29	0.10
Lado derecho de la eb	0.94	29	0.10
Suma de Movimiento humano	0.86	29	0.00
Suma ponderada de color	0.93	29	0.06
Suma de Movimiento inanimado	0.80	29	0.00
suma de Movimiento animal	0.95	29	0.17
suma de Sombreado difuso	0.83	29	0.00
suma de textura	0.53	29	0.00
suma de Vista	0.56	29	0.00
Afrontamiento activo	0.97	29	0.52
Afrontamiento pasivo	0.96	29	0.34

Apéndice D

Confiabilidad por Consistencia Interna y Correlaciones ítem-test Corregidas del cuestionario de Afrontamiento (Cope-28)

Ítem	Correlación ítem-test corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento	Ítem	Correlación ítem-test corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
Afrontamiento Activo= 0.67			Afrontamiento Pasivo=0.72		
Ítem 1	0.06	0.69	Ítem 4	0.15	0.73
Ítem 2	0.26	0.65	Ítem 5	0.37	0.70
Ítem 3	0.07	0.68	Ítem 8	0.43	0.69
Ítem 6	0.29	0.65	Ítem 11	0.47	0.68
Ítem 7	0.28	0.65	Ítem 12	0.23	0.72
Ítem 9	0.17	0.67	Ítem 13	0.25	0.71
Ítem 10	0.46	0.63	Ítem 15	0.00	0.72
Ítem 14	0.58	0.60	Ítem 16	0.63	0.65
Ítem 17	0.51	0.62	Ítem 20	0.34	0.70
Ítem 18	0.32	0.65	Ítem 22	0.39	0.70
Ítem 19	-0.09	0.71	Ítem 23	0.35	0.70
Ítem 21	0.69	0.59	Ítem 24	0.00	0.72
Ítem 26	0.40	0.63	Ítem 25	0.24	0.71
Ítem 28	0.26	0.65	Ítem 27	0.52	0.68

n= 29

Apéndice E

Confiabilidad de Jueces de Signos Rorschach del clúster de Control y Tolerancia al estrés

Variables	Coficiente
Lambda	1
CDI puntaje	1
EA	1
Lado izquierdo de la EB	1
Lado derecho de la EB	1
es	1
Lado izquierdo de la eb	1
Lado derecho de la eb	1
Suma M	0.87
Sum m	1
Sum C`	1
SumPondC	0.87
FM	0.73
Sum V	0.87
Sum T	1
Sum Y	1
Total	0.96