

Gabriela y gahudi

3.4 TESIS EN FORMATO ARTICULO1.pdf

 My Files My Files Universidad Peruana Union

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::29566:418880561

Fecha de entrega

27 dic 2024, 10:06 a.m. GMT-5

Fecha de descarga

27 dic 2024, 10:12 a.m. GMT-5

Nombre de archivo

3.4 TESIS EN FORMATO ARTICULO1.pdf

Tamaño de archivo

659.3 KB

25 Páginas

7,338 Palabras

37,722 Caracteres

13% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 8 palabras)
- Trabajos entregados

Exclusiones

- N.º de coincidencias excluidas

Fuentes principales

- 13%  Fuentes de Internet
- 6%  Publicaciones
- 0%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Fuentes principales

- 13% Fuentes de Internet
- 6% Publicaciones
- 0% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Fuentes principales

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

1	Internet	repositorio.ucv.edu.pe	3%
2	Internet	www.researchgate.net	1%
3	Internet	repositorio.upeu.edu.pe:8080	1%
4	Internet	hdl.handle.net	1%
5	Internet	www.scielo.org.mx	1%
6	Internet	congresopsicologiacolombia.com	0%
7	Internet	repositorio.uneatlantico.es	0%
8	Internet	revistas.um.es	0%
9	Internet	www.scielo.org.pe	0%
10	Internet	journals.sagepub.com	0%
11	Internet	alfama.sim.ucm.es	0%

12	Internet	repositorio.upeu.edu.pe	0%
13	Internet	1library.co	0%
14	Internet	revistapcc.uat.edu.mx	0%
15	Internet	revistas.upb.edu.co	0%
16	Internet	go.gale.com	0%
17	Internet	tesis.ucsm.edu.pe	0%
18	Internet	repositorioacademico.upc.edu.pe	0%
19	Internet	www.scielo.org.co	0%
20	Publicación	David Herrero-Fernández. "Análisis de diferencias por edad y sexo en la magnitud...	0%
21	Internet	pesquisa.teste.bvsalud.org	0%
22	Publicación	Antonia Lorente-Anguís, Esther Lopez-Zafra. " Couple-Specific Dependency Scale i...	0%
23	Internet	lareferencia.info	0%
24	Internet	repositorio.untumbes.edu.pe	0%
25	Publicación	Lidia VALDENEGRO FUENTES, Álvaro GONZÁLEZ SANZANA. "Propiedades Psicomét...	0%

26	Publicación	Mario Andrés Narváez Martínez, Ángela María Henao Castaño. "Validation into Sp...	0%
27	Internet	ojs.unemi.edu.ec	0%
28	Publicación	Lyria Esperanza Perilla-Toro, Viviola Gómez-Ortiz. "Relación del estilo de liderazgo...	0%
29	Internet	dspace.lis.ulusiada.pt	0%
30	Internet	repositorio.autonoma.edu.pe	0%
31	Internet	repositorio.unasam.edu.pe	0%
32	Internet	www.ciudadaniasexual.org	0%
33	Internet	www.scribd.com	0%
34	Internet	link.springer.com	0%
35	Internet	repositorio.umaza.edu.ar	0%
36	Internet	revistas.ucsp.edu.pe	0%
37	Internet	revistas.ustabuca.edu.co	0%
38	Internet	ri.ues.edu.sv	0%
39	Internet	www.grafiati.com	0%

40

Internet

www.ugr.es

0%

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD

Escuela Profesional de Psicología



Construcción y análisis psicométrico de la escala de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano de la provincia de San Román, Perú

Tesis para obtener el Título Profesional de Psicóloga

Autor:

Luz Gabriela Cuno Quispe
Gahudy Dianne Carrizales Salazar

Asesor:

Mg. Eddy Wildmar Aquize Anco

Juliaca, diciembre de 2024

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo Eddy Wildmar Aquize Anco, docente de la Facultad de la facultad de Ciencias de la Salud, Escuela Profesional de Psicología, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“CONSTRUCCIÓN Y ANÁLISIS PSICOMÉTRICO DE LA ESCALA DE AGRESIVIDAD AL CONDUCIR EN TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO URBANO DE LA PROVINCIA DE SAN ROMÁN, PERÚ”** constituye la memoria que presentan las bachilleres **Luz Gabriela Cuno Quispe** y **Gahudy Dianne Carrizales Salazar**, Para obtener el título profesional de Psicóloga y tiene un índice de similitud de 13 % verificable en el informe del programa Turnitin, y fue realizada en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponde ante cualquier falsedad u omisión de los documentos como de la información aportada, firmo la presente declaración en la ciudad de Juliaca, a los 04 días del mes de noviembre del año 2024.



Mg. Eddy Wildmar Aquize Anco

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Puno, Juliaca, Villa Chullunquiani, a cuatro día(s) del mes de diciembre del año 2024, siendo las 9:30 horas, se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión Campus Juliaca, bajo la dirección del (de la) presidente(a):

Mg. Rita Cordova Soncco, el (la) secretario(a): Mg. Kristel Raquel Hilaraca Mamani y los demás miembros: Mg. Helen Sara Flores Mamani y el (la) asesor(a) Mg. Eddy Wildmar Aquize Anco

con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulado: Construcción y análisis psicométrico de la escala de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano de la provincia de San Román, Perú de los (las) bachilleres:

a) Gahudy Dianne Carrizales Salazar

b) Luz Gabriela Cuno Quipe

c)

conducente a la obtención del título profesional de:

Psicólogo
(Denominación del Título Profesional)

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Bachiller (a): Gahudy Dianne Carrizales Salazar

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>Aprobado</u>	<u>20</u>	<u>A+</u>	<u>Excelente</u>	<u>Excelencia</u>

Bachiller (b): Luz Gabriela Cuno Quipe

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
<u>Aprobado</u>	<u>20</u>	<u>A+</u>	<u>Excelente</u>	<u>Excelencia</u>

Bachiller (c):

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	

(*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó al (a la) / a (los) (las) candidato(a)s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

[Firma]
Presidente/a
[Firma]
Asesor(a)
[Firma]
Bachiller (a)

[Firma]
Miembro
[Firma]
Bachiller (b)

[Firma]
Secretario/a
[Firma]
Miembro
[Firma]
Bachiller (c)

ÍNDICE

RESUMEN	7
SUMMARY	7
1. INTRODUCCIÓN	8
2. MATERIALES Y MÉTODOS	12
2.1. Participantes	12
2.2. Instrumentos	13
2.3. Procedimientos	13
2.4. Aspectos éticos	14
3. RESULTADOS	14
3.1. Análisis descriptivo	14
3.2. Validez de contenido	15
3.3. Validez de constructo	17
3.3.1. Análisis confirmatorio	17
3.4. Análisis de confiabilidad	19
4. DISCUSIÓN	20
5. CONCLUSIONES	22
RECOMENDACIONES	23
REFERENCIAS	24
ANEXOS	24

Construcción y análisis psicométrico de la escala de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano de la provincia de San Román, Perú

Luz Gabriela Cuno Quispe^{a1}, Gahudy Dianne Carrizales Salazar^a

^aEP. Psicología, Facultad de Ciencias de la Salud, Universidad Peruana Unión

Resumen

Se pretendió determinar las propiedades psicométricas de una escala para medir la agresividad al conducir en una muestra intencional de 487 transportistas del servicio urbano con edades entre 18 a 70 años de edad, la mayoría del sexo masculino con 434 (89.1 %); con grado de instrucción secundaria completo con 252 (51,7 %); en cuanto a la experiencia con más de 8 a más años en la conducción 156 (32, 0 %); tiempo de licencia entre 1 a 3 años con 157 (32,2 %); con tipo de licencia A – IIb con 431 (88,5 %). Se optó por una metodología de enfoque cuantitativo, de diseño no experimental, corte transversal y alcance instrumental. Los principales datos han confirmado la relevancia, representatividad y claridad de validez de contenido mayores a 0,7. En cuanto a la validez de constructo, se descubrió que el modelo original con los cinco factores no cumplió con los datos esperados, por lo que se eliminaron los ítems 1, 2, 16, 18 y 23, mejorando así estos índices (CFI=0,955; TLI=0,947; SRMR=0,066 y RMSEA=0,062); a ello se añade el valor de confiabilidad por consistencia interna que alcanzó un $\alpha = 0,843$ con un $\omega = 0,843$, indicándose así, que el instrumento muestra adecuados niveles de validez de contenido, constructo y confiabilidad interna.

Palabras clave: Psicometría, conductores, agresividad

Summary

The aim was to determine the psychometric properties of a scale to measure driving aggression in a purposive sample of 487 urban service transporters aged between 18 and 70 years old, the majority of males with 434 (89.1%); with a complete secondary education degree with 252 (51.7%); in terms of experience with more than 8 or more years in driving 156 (32.0%); license time between 1 to 3 years with 157 (32.2%); with license type A - IIb with 431 (88.5%). A quantitative approach methodology was chosen, with a non-experimental design, cross-section and instrumental scope. The main data have confirmed the relevance, representativeness and clarity of content validity greater than 0.7. Regarding construct validity, it was found that the original model with the five factors did not meet the expected data, so items 1, 2, 16, 18 and 23 were eliminated, thus improving these indices (CFI = 0.955; TLI = 0.947; SRMR = 0.066 and RMSEA = 0.062); to this is added the value of reliability by internal consistency that reached an $\alpha = 0.843$ with an $\omega = 0.843$, thus indicating that the instrument shows adequate levels of content validity, construct and internal reliability.

Keywords: Psychometrics, Drivers, Aggression

¹Autor de correspondencia: Luz Gabriela Cuno Quispe– Gahudy Dianne Carrizales Salazar
Carretera Salida Arequipa Km. 6 Chullunquiani, Juliaca, Perú
Tel.: 915381065 – 902528470
E-mail: luz.cuno@upeu.edu.pe – gahudy.carrizales@upeu.edu.pe

1. Introducción

Actualmente, la agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano, junto con los accidentes de tránsito, son un fenómeno social mundial. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023) señala que 1,19 millones de personas mueren cada año por accidentes de tránsito, lo que significa que cada dos minutos se producen más de 3200 muertes al día. De la misma forma, la Investigación de Tránsito y Seguridad Vial (INTRAS, 2018) menciona que la agresividad al conducir en España es sorprendente, debido a que 2,6 millones de conductores asumen haber peleado con otro conductor, y alrededor de 3,2 millones aceptan haber provocado a otro conductor a salir del carro para resolver sus conflictos. Asimismo, en Israel los conductores con un alto nivel de enojo muestran conductas desafiantes en la conducción y por lo tanto tienden a aumentar la velocidad, llegando a provocar trágicos accidentes (Abdu et al., 2012). A nivel nacional, se reportó que los accidentes viales ascienden a 5,449, Lima obtuvo un 18.54% seguido de Arequipa con 10.20% y Puno con 7.23% (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías [SUTRAN], 2022). Del mismo modo, en Chiclayo se realizó un estudio sobre el grado de agresión en transportistas, donde el 25% de 100 conductores presentan un nivel alto de agresión verbal, física, ira y hostilidad (Ruiz y Suárez, 2017). Estas cifras corroboran lo que se vive a nivel local, en San Román los conductores sienten tensión por llegar a las metas de la empresa como de los usuarios, estas son las razones fundamentales que aumenta los accidentes de tránsito, por tanto, a menos factores estresantes menos agresividad (Huallpartupa y La-Torre, 2020).

Se llevó a cabo una investigación en México con el objetivo de desarrollar una escala de agresividad para adultos. Este estudio, fue de tipo instrumental, donde se realizó con una muestra no probabilística accidental compuesta por 480 voluntarios, de los cuales el 48.2% eran hombres y el 51.8% mujeres, todos residentes de la Ciudad de México y su área metropolitana, con edades comprendidas entre 18 y 57 años. La escala consta de 25 elementos que van desde 1 (Totalmente en desacuerdo) hasta 6 (Totalmente de acuerdo). Los resultados del análisis revelaron un KMO de 0.91 y una prueba de esfericidad de Bartlett con un valor $p < 0.001$, lo que demuestra que la matriz es pertinente para el análisis factorial. Además, el índice de ajuste comparativo (CFI) fue de 0.92, el índice de ajuste normado (NFI) alcanzó 0.86, el índice de ajuste incremental (IFI) se ubicó en 0.92 y la

26 raíz cuadrada del error cuadrático medio aproximado (RMSEA) fue de 0.05, lo que
1 sugiere que el modelo presenta un ajuste apropiado. La confiabilidad se evaluó mediante el Alfa de Cronbach, que resultó en un valor de 0,92. Los hallazgos sugieren que los hombres presentan grados altos de reactividad, mientras que las mujeres muestran mayores niveles de frustración. En resumen, esta escala es válida y confiable para identificar diferencias entre los cinco grandes factores de personalidad y género en diversas poblaciones (Bouquet et al., 2019).

7 Del mismo modo, en España, ejecutaron una investigación para analizar las propiedades psicométricas de una versión abreviada del Driving Anger Expression Inventory (DAX) en transportistas españoles. Este estudio fue de carácter transversal donde incluyó a 441 colaboradores, entre los que 131 (31,5%) eran hombres y 302 (68,5%) mujeres, con periodos entre 18 y 71 años. Todos los asistentes contaban con una licencia de conducir de tipo B y manejaban, como mínimo, una vez a la semana. Se empleó la edición versión total del DAX, compuesta de 50 ítems. Sin embargo, con el análisis factorial confirmatorio se disminuyó a 22 ítems que se agruparon en cinco factores: expresión verbal ($\alpha = 0,84$), física ($\alpha = 0,76$), a través del vehículo ($\alpha = 0,74$), desplazada ($\alpha = 0,78$) y adaptativa ($\alpha = 0,77$). La escala de respuesta era tipo Likert, variando de 1 ("casi nunca") a 4 ("casi siempre"). Los resultados muestran que el modelo original no cumplía con un $\chi^2/gl = 3.04$, RMSEA = .068 (IC 90%: .062- .074), CFI = .94 y NNFI = .94. Finalmente, los resultados respaldan el uso de esta versión reducida en conductas agresivas al volante (Herrero-Fernandez et al., 2019).

23 Por otro lado, en Argentina llevaron a cabo un estudio de Adaptación de la Aversion
6 to Risk Taking Scale en automovilistas argentinos. El estudio fue de carácter psicométrico, se realizó con una muestra no probabilística accidental de 447 conductores, quienes fueron filtrados bajo los siguientes parámetros: tener entre 18 y 78 años, contar con una licencia de conducir habilitada y haber manejado al menos una vez por semana durante los últimos dos meses. La versión está integrada por 8 componentes que analizan la percepción riesgosa del transportista con distintas acciones peligrosas. La escala fue tipo likert, donde 1= (nada peligroso) hasta 5= (muy peligroso). En general se obtuvo un (Vlim-inf > 0,60) que fue validado por 3 jueces expertos, con un Kaiser-Meyer-Olkin = 0,83 y Bartlett= $p < 0,001$, así también presenta un CFI = 0,98, TLI = 0,97, RMSEA = 0,065 y WRMR = 0,64, lo que indica que el modelo ajusta adecuadamente. Finalmente,

presenta ($\alpha = 0,77$) lo que indica ser aceptable. En resumen, la escala presenta buenas propiedades psicométricas, donde señala que los transportistas que manejan todos los días tienen menor riesgo en comparación con quienes lo desarrollan raramente (Trógolo et al., 2019).

Así también, en México se presentó una investigación para la validar el Inventario de Comportamientos Agresivos en el Tránsito, se realizó un estudio cuantitativo, no experimental, de corte transversal, donde la población estaba constituida por 2454 participantes; donde se evaluó la poca consideración, la expresión de la frustración y la conducción de riesgo. Entre los resultados obtenidos el Kaiser-Meyer-Olkin= 0.91, la prueba de Esfericidad de Bartlett fue $X^2 = 3303.45$, $gl = 210$, $p \leq .001$ presentando buenos ajustes, así también la validación da a conocer ($\alpha = 0,77$). De esta manera, la validación es aceptable ya que las herramientas cuentan con parametros estadísticos sólidos que pueden examinar la agresividad en la movilidad (Dorantes, 2018).

Por otra parte, en México realizaron un estudio con el objetivo de determinar las características psicométricas de escala de heurísticos de disponibilidad en transgresión de alto en jóvenes conductores. Este estudio fue de tipo transversal, utilizando una muestra probabilística de 436 conductores, calculada mediante la fórmula de muestras finitas, se consideró las etapas de la adolescencia a juventud entre los 16 a 24 años, de ambos géneros y que sean conductores, sin tener en cuenta la licencia al conducir. La escala quedó conformada por 20 reactivos con 7 niveles de respuesta que indican la facilidad para recordar situaciones, donde van desde 'Muy Difícilmente' a 'Muy Fácilmente'. Enseguida, el análisis factorial mostró tres factores que explican 76.6% de la varianza total con un índice de Keiser-Meyer-Olkin = 0.89, alfa de Cronbach = 0.95 y prueba de esfericidad de Bartlett .000. Se concluyó, que los accidentes de tránsito en conductores jóvenes están asociados con distorsiones cognitivas relacionadas con experiencias personales y comportamientos de los padres (Mirón y Laborín, 2017).

De la misma manera, en España se realizó un estudio para obtener las propiedades psicométricas de la versión abreviada de la Escala de Ira al Conducir (DAS) en población española. El estudio se caracterizó como instrumental, donde la población estuvo compuesta de 326 conductores entre ellas 142 (43.6%) fueron femeninas y 184 (56.4%) masculinas, con edades comprendidas entre 18 a 80 años de edad. Se administró un

8 cuestionario que contenía 14 ítems de la versión reducida del DAS, el diseño fue de tipo Likert de 5 puntos (1 = Nada y 5 = Mucho) para medir la intensidad de ira que percibe el conductor. Por consiguiente, los resultados mostraron un índice de KMO de .85, como el índice de esfericidad Bartlett $p < .001$, indicando un uso adecuado del AFE. Por otro lado, el CFI = 0.87 y RMSEA = 0.87, lo que revela un AFC aceptable. Finalmente, la presente investigación queda psicométricamente apoyada en su adaptación española, por lo que cuenta con buenos ajustes de AFE y AFC (Egea-caparrós et al., 2012).

13 Además, en Lima se desarrolló el inventario multidimensional de estilos de
31 conducción para determinar la consistencia interna, utilizando un enfoque cuantitativo con diseño no experimental, la muestra estuvo compuesta por 241 transportistas del
30 metropolitano con turnos de 8 a 10 horas divididas, todos del género masculino, con edades que oscilan entre 29 y 53 años de edad. Para ello, se aplicó The Multidimensional Driving Style Inventory Scale, compuesta por 44 ítems repartidos en 8 dimensiones. Los resultados del AFE revelaron un KMO = .837 y Bartlett $p < .001$ denotando índices aceptables y significativos. Sin embargo, en el AFC los ajustes resultaron deficientes obteniendo un CFI = .863; RMSEA = .160 y SRMR = .116. Para finalizar, el inventario no cuenta con buenos ajustes de AFC, esto puede deberse a la poca sinceridad y la gran diferencia entre la muestra con el común denominador de conductores del metropolitano (Farías, 2018).

33 Por último, en Trujillo se llevó a cabo un estudio para conseguir las propiedades psicométricas del cuestionario de personalidad situacional en transportistas. Correspondiente a un enfoque cuantitativo con diseño no experimental, donde se
1 seleccionaron 625 conductores de taxi entre 18 a 65 años de edad. Para ello se aplicó el Cuestionario de Personalidad Situacional, donde se obtuvieron una adecuada validez y confiabilidad con un Alfa de Cronbach = 0.85. En resumen, los resultados indican que los ítems de las escalas del cuestionario miden el mismo constructo, dando una alta validez y confiabilidad (Lozano, 2013).

3 El objetivo principal de esta investigación es determinar las propiedades psicométricas de la escala de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano. A partir de
1 ello, se continuará con los objetivos específicos; determinar la validez de contenido, determinar la validez de constructo y determinar la confiabilidad.

La agresividad deriva del latín *aggredior*, que significa “ir o cometer contra otro” (Castillo, 2006). Esta se expresa en todos los ámbitos; uno de ellos es en el tránsito, donde la agresividad consiste en cualquier forma de comportamiento que tiene la intención de herir psicológicamente y lesionar físicamente a un ser vivo (Shaffer y Kipp, 2007). Donde estos pueden ser descargados mediante el uso de críticas, insultos y amenazas (García-López, 2019). Así también, la agresión en conductores se da mediante la intimidación, ya que existe un escaso control personal (Alonso et al., 2002). Finalmente, los ambientes en la conducción están fuertemente relacionados con el estrés (Dorantes, 2018). A su vez, estos traen efectos negativos, como preocupación excesiva, sensación de confusión, dificultad para mantener la atención, bloqueos mentales y mal humor (Robalino, 2016).

24 En conformidad con la teoría del aprendizaje social de Bandura (1977) la conducta agresiva se obtiene a través de la imitación e interacciones directas resultantes de las consecuencias positivas y negativas. Sin embargo, explicar el surgimiento y aprendizaje de la agresión es difícil porque las personas están expuestas a diferentes modelos. Estos pueden ser: agresión en el ámbito familiar, entorno cultural y medios de comunicación.

Del mismo modo, la teoría de la frustración, menciona que toda agresión puede eventualmente conducir a una frustración previa, desencadenando un proceso de cólera que, cuando se alcanza un determinado nivel, puede originar agresión física o verbal (Dollard et al., 1938, como se cita en Hernández, 2001).

13 2. Materiales y Métodos

6 La investigación se centra en Hernández-Sampieri et al. (2014) con un corte transversal, diseño no experimental y enfoque cuantitativo. Asimismo, de alcance instrumental (Ato et al., 2013).

2.1. Participantes

En este estudio se empleó el muestreo no probabilístico por conveniencia, lo que permite al investigador seleccionar la cantidad de participantes (Hernández, 2021); de esta manera participaron 487 transportistas del servicio urbano de la provincia de San Román entre los 18 a 70 años de edad, de ambos géneros y dedicados estrictamente al

manejo interurbano de las cuatro zonas (Salida Arequipa, Huancané, Puno y Cusco). Asimismo, se consideró criterios de inclusión (conductores > 18 a ≤ 70 años de edad, de ambos sexos y con licencia A-IIa o A-IIb) y criterios de exclusión (sujetos que < 18 a ≥ 70 de edad con otros tipos de licencia). Por otro lado, Arrogante (2018) menciona que por cada variable observable se requiere entre 10 a 20 sujetos.

2.2. Instrumentos

La escala a construir lleva el nombre “EAC - T” este tiene el propósito de medir la agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano, para la recolección de datos, se dispuso de 487 conductores, que se caracterizaron por tener > 18 a ≤ 70 años de edad, de ambos sexos y con licencias A-IIa y A-IIb. Por otra parte, cuenta con 5 dimensiones (Intención de herir o lesionar físicamente; interacción entre el agresor y víctima mediante el uso de crítica, insulto y amenaza; deficiencia de la regulación del sistema emocional; presencia de poder y dominio, mediante la intimidación; incidencia del rendimiento laboral, debido al estrés). La gestión es factible de forma grupal o personal, con una duración de 10 a 15 minutos, asegurándose que todos sean respondidos. Por último, se administró de manera física la encuesta, el cual contenía cinco alternativas de respuesta tipo Likert (5=Siempre 4= Usualmente 3=Algunas veces 2=Pocas veces 1=Nunca).

2.3. Procedimientos

Para el procesamiento de la información, la escala pasó por una revisión de criterio de 10 jueces, cada uno de ellos con el grado académico de licenciado, magister y doctor, quienes revisaron la claridad, relevancia, representatividad de los ítems. Por ende, para determinar V de Aiken se pasó todos estos datos por la validez de contenido en el cual los reactivos han sido mayores que 0.70. En consecuencia, se estableció la estructura interna, a través de la validez de constructo, donde se llevó la valoración de cada dimensión e ítem con los programas estadísticos SPSS versión 29, JAMOVI 2.5.3 y JASP 0.18.3.0, los cuales han sido analizados por ecuaciones estructurales. En conclusión, a fin de corroborar la eficacia del instrumento creado, se analizó la confiabilidad de la variable y las dimensiones respectivamente, mediante el programa SPSS versión 29, dando como resultado un Alfa de Cronbach = 0.843 y omega de McDonald = 0.843, lo que señala que la escala es buena.

2.4. Aspectos éticos

Antes de iniciar con la encuesta, se contó con la aprobación del Comité de Ética de la Universidad Peruana Unión mediante el reporte No 2024-CEB-FCS-UPeU-109. En consecuencia, se entregó cartas de autorización a los gerentes de cada empresa de los 4 epicentros, para proceder con la investigación y aplicación del instrumento “EAC - T”. Así también, antes de que los conductores resuelvan la evaluación se les pidió que lean y firmen el consentimiento informado y confidencialidad de la información en conformidad con el Código de Ética y Deontología (2018), en particular los artículos 24 y 57.

3. Resultados

3.1. Análisis descriptivo

En la tabla 1, se visualiza que las medidas de tendencia central y dispersión, son mayores al promedio ($\bar{x}=2$) reflejando una tendencia positiva dentro de los ítems 1 al 26, lo cual evidencian intención de herir físicamente, interacción entre el agresor y víctima, deficiencia en la regulación emocional, presencia de poder-dominio y estrés. Sumado a eso, las medidas de asimetría y curtosis estan entre los rangos de ± 1.5 , lo indica que todos los elementos cumplen criterios normales.

Tabla 1

Análisis descriptivo

Ítem	Media	Desviación		Asimetría		Curtosis	
		Típica	Varianza	Asimetría	EE	Curtosis	EE
D1	2.747	0.742	0.551	0.11	0.111	0.686	0.221
D2	2.811	0.746	0.557	0.142	0.111	-0.042	0.221
D3	2.725	0.769	0.591	0.078	0.111	-0.335	0.221
D4	2.945	0.821	0.674	0.417	0.111	0.008	0.221
D5	2.719	0.802	0.643	0.142	0.111	0.064	0.221

D6	3.06	0.84	0.706	0.159	0.111	-0.301	0.221
D7	3.144	0.775	0.601	0.118	0.111	-0.465	0.221
D8	3.057	0.807	0.651	-0.01	0.111	-0.304	0.221
D9	2.77	0.694	0.482	0.084	0.111	0.145	0.221
D10	2.745	0.751	0.565	0.398	0.111	0.224	0.221
D11	2.713	0.796	0.633	0.094	0.111	0.049	0.221
D12	3.224	0.861	0.742	0.017	0.111	-0.633	0.221
D13	3.004	0.804	0.646	0.136	0.111	-0.376	0.221
D14	3.053	0.802	0.643	0.24	0.111	-0.079	0.221
D15	3.16	0.818	0.67	0.127	0.111	-0.167	0.221
D16	3.257	0.823	0.677	0.184	0.111	-0.299	0.221
D17	3.004	0.836	0.7	0.247	0.111	-0.044	0.221
D18	2.801	0.734	0.538	0.236	0.111	-0.245	0.221
D19	2.647	0.793	0.628	0.394	0.111	0.593	0.221
D20	3.22	0.927	0.859	0.298	0.111	-0.641	0.221
D21	2.992	0.819	0.671	-0.03	0.111	-0.288	0.221
D22	2.969	0.868	0.754	0.078	0.111	-0.309	0.221
D23	3.168	0.799	0.638	0.198	0.111	-0.145	0.221
D24	3.16	0.818	0.67	0.014	0.111	-0.468	0.221
D25	3.201	0.908	0.824	0.272	0.111	-0.467	0.221
D26	3.047	0.846	0.716	0.381	0.111	-0.29	0.221

3.2. Validez de contenido

En la tabla 2, se determinan la validez de contenido por el coeficiente V de Aiken bajo la clasificación de relevancia, representatividad y claridad realizado por 10 jueces

expertos, donde no se encontró deficiencia en ninguna clasificación, por ende, todos los ítems alcanzaron los intervalos del 95% de confianza entre los rangos mínimos = 0.7 y máximo =1.

Tabla 2

Índices de validez de contenido por ítem

Ítem	Relevancia		Representatividad		Claridad	
	X(De)	V(IC95%)	X(De)	V(IC95%)	X(De)	V(IC95%)
1	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)	2.7 (0.4)	0.9(0.7-0.9)
2	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0(0.8-1.0)	2.7(0.4)	0.9(0.7-0.9)
3	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
4	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.6 (0.5)	0.8 (0.7-0.9)
5	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)
6	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)
7	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
8	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
9	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)
10	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)	2.8 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)
11	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
12	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)
13	2.9 (0.3)	0.9 (0.8-0.9)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
14	2.8 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.6 (0.7)	0.8 (0.7-0.9)	2.6 (0.5)	0.8 (0.7-0.9)
15	2.7 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
16	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
17	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)

18	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)
19	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)
20	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)
21	2.5 (0.7)	0.8 (0.6-0.9)	2.6 (0.8)	0.8 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
22	2.8 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
23	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.6)	0.9 (0.7-0.9)	2.7 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
24	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)
25	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)	2.8 (0.4)	0.9 (0.7-0.9)
26	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)	3.0 (0.0)	1.0 (0.8-1.0)

Nota: Se dispuso de la participación de 10 jueces expertos, para obtener el V de Aiken.

3.3. Validez de constructo

3.3.1. Análisis confirmatorio

Los hallazgos sugieren que el modelo original no cumplía con los datos esperados, por lo que se realizó un reajuste del modelo eliminando ítems 1, 2, 16, 18 y 23 que emitían gran varianza de errores mayores a 0.8; en consecuencia, los resultados mejoraron notablemente siendo el CFI=0,955; TLI=0,947; SRMR=0,066 y RMSEA=0,062.

Tabla 3

Índices de ajuste de modelo por SEM

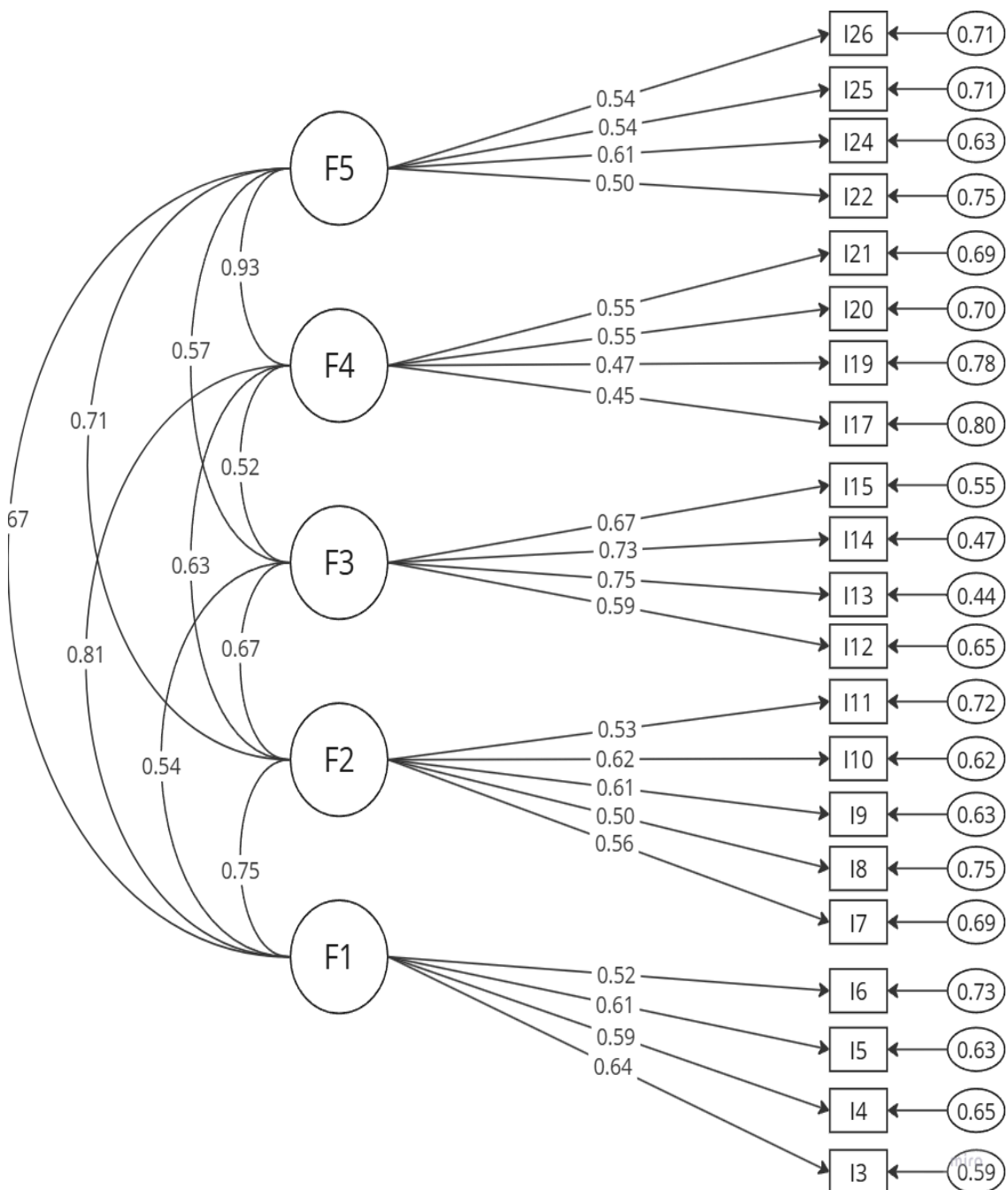
Índices de ajuste	Modelo original	Modelo Mejorado (1, 2, 16, 18 y 23)
CFI	0,946	0,955
TLI	0,939	0,947
SRMR	0,062	0,066
RMSEA	0,069	0,062

Nota: El modelo original se compone de 5 factores, se realizó con 26 ítems. Por otro lado, en el reajuste se analizó con 5 factores con la exclusión de los ítems 1, 2, 16, 18 y 23. Ambos fueron procesados por el estimador DWLS.

La estructura final del instrumento donde los ítems poseen un estimador estandarizado $\lambda = 0,45$ a $0,75$. En suma, tiene una armonía con la matriz instrumental. Además, se encontró covarianzas entre factores que oscilan entre $0,52$ a $0,93$, corroborando covarianza inter factorial.

Figura 1

Flujograma de la última versión de la estructura del instrumento



3.4. Análisis de confiabilidad

La tabla 4 se revela los índices de consistencia interna de la “Escala de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano” usando los métodos de Omega de McDonal y alfa de Cronbach. En general la escala tiene una consistencia interna esperada de $\omega = 0,843$ [IC95 % 0,822 – 0,863] y $\alpha = 0,843$ [IC95 % 0,821 – 0,862] y la escala es considerada buena. La dimensión 1 alcanza $\omega = 0,619$ [IC95 % 0,565 – 0,674] y $\alpha = 0,616$ [IC95 % 0,557 – 0,669]; así también, la dimensión 2 se obtiene $\omega = 0,647$ [IC95 % 0,598 – 0,697] y $\alpha = 0,647$ [IC95 % 0,594 – 0,694]; además la dimensión 3 tiene $\omega = 0,733$ [IC95 % 0,694 – 0,772] y $\alpha = 0,732$ [IC95 % 0,691 – 0,769]; en la dimensión 4 tiene un $\omega = 0,531$ [IC95 % 0,464 – 0,599] y $\alpha = 0,520$ [IC95 % 0,446 – 0,585]; finalmente en la dimensión 5 se obtuvo $\omega = 0,581$ [IC95 % 0,521 – 0,641] y $\alpha = 0,572$ [IC95 % 0,506 – 0,631].

Tabla 4

Índices de confiabilidad por α de Cronbach's y ω de McDonald's

	ω McDonald's	α de Cronbach's
Dimensión 1	0,619 [IC95% 0,565 – 0,674]	0,616 [IC95% 0,557 – 0,669]
Dimensión 2	0,647 [IC95% 0,598 – 0,697]	0,647 [IC95% 0,594 – 0,694]
Dimensión 3	0,733 [IC95% 0,694 – 0,772]	0,732 [IC95% 0,691 – 0,769]
Dimensión 4	0,531 [IC95% 0,464 – 0,599]	0,520 [IC95% 0,446 – 0,585]
Dimensión 5	0,581 [IC95% 0,521 – 0,641]	0,572 [IC95% 0,506 – 0,631]
Agresividad al conducir	0,843 [IC95% 0,822 – 0,863]	0,843 [IC95% 0,821 – 0,862]

4. Discusión

Para Bandura (1977) la agresividad es una conducta que se consigue a través de la imitación y experiencias directas resultantes de las consecuencias positivas y negativas. Sin embargo, explicar el surgimiento y aprendizaje de la agresión es difícil porque las personas están expuestas a diferentes modelos. Estos pueden ser: agresión en el ámbito familiar, entorno cultural y medios de comunicación. Del mismo modo, la teoría de la frustración, menciona que toda agresión puede eventualmente conducir a una frustración previa desencadenando un proceso de cólera que, cuando alcanza un determinado nivel, puede originar agresión física o verbal (Dollard et al., 1938, como se cita en Hernández, 2001). Este diseño de la escala de agresividad al conducir, se concluyó con el apoyo de 10 jueces expertos y 487 transportistas de ambos géneros dedicados estrictamente al manejo interurbano de las cuatro zonas (Salida Arequipa, Huancané, Puno y Cusco). Asimismo, esta construcción será de utilidad para prevenir e investigar más a fondo sobre la agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano.

En cuanto la validez del contenido se trabajó con 10 jueces, donde no se encontró deficiencia en ninguna clasificación, por ende, todos los ítems alcanzaron rangos mínimos = 0.7 y máximo = 1.0. Este resultado guarda relación con la investigación de Adaptación de la escala de aversión al riesgo en conductores argentinos, obteniendo un coeficiente $V = > ,60$ que fue ratificado por 3 jueces expertos (Trógo et al., 2019). Por último, el valor de V Aiken mínimo es ,70 (Napitupulu et al., 2018). Es por ello, que el instrumento de agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano es válido para su utilización, debido a que posee una adecuada validez de contenido > 0.70 (Ventura-León, 2019).

El análisis de los ítems están distribuidos en 5 dimensiones (Intención de herir o lesionar físicamente; interacción entre el agresor y víctima mediante el uso de crítica, insulto y amenaza; deficiencia de la regulación del sistema emocional; presencia de poder y dominio, mediante la intimidación; incidencia del rendimiento laboral, debido al estrés). Los resultados sugieren que los ítems 1, 2, 16, 18 y 23 sean eliminados, ya que carecen de correlación con el resto de elementos.

Asimismo, en el análisis factorial confirmatorio los índices de bondad de ajuste, índice de ajuste comparativo, (CFI) y el índice de Tucker-Lewis (TLI) evidenciaron puntajes

7
2
buenos (CFI=0,955, TLI=0,947), esto debido a que los valores son mayores a 0,90 indicando un mejor modelo de ajuste. En cuanto, al Error de Aproximación Cuadrático Medio (RMSEA) alcanzó un puntaje de 0,062 siendo un valor aceptable, respecto al Residual Medio Estandarizado (SRMR), se obtuvo el valor 0,066 considerándose un valor aceptable (Escobedo et al., 2016). Estos resultados pueden ser comparados con el estudio de propiedades psicométricas de una versión breve del driving anger expression inventory en conductores españoles psychometric, donde el ajuste global del modelo en todos los índices: $\chi^2/g1 = 3,04$, RMSEA = 0,068 (I.C 90%: 0,062– 0,074), CFI =0,94, NNFI = 0,94, lo que indica que el instrumento es estadísticamente significativo. Finalmente, los hallazgos pueden ser contrastados por la investigación de Adaptación psicométrica de la versión española del Cuestionario de Agresión, obteniendo un RMR 0,05; GFI 0,93; AGFI 0,92; RMSEA 0,05 (Andreu et al., 2002). En base a lo anterior, el RMSEA para considerar un buen ajuste es "0,05" y aceptable <0,05, 0,08>; el SRMS siempre tiene que tener un valor inferior a "0,08" para que el modelo tenga un buen ajuste; para el CFI se considera un ajuste bueno y aceptable cuando el valor <0,90, 0,95> y bueno cuando sea mayor a 0,95; el TLI se considera con un buen ajuste cuando el valor es mayor a 0,90 (Pizarro y Martínez, 2020). Por último, todos los valores del CFI, TLI, SRMR, RMSEA cumplieron con los valores aceptables.

1
Finalmente, los resultados de los índices de confiabilidad de la escala se realizaron por consistencia interna utilizando dos métodos como el ω de Mc Donald y α de Cronbach. En consecuencia, la escala general de agresividad al conducir alcanza un $\omega = 0.843$ y $\alpha = 0.843$ lo que señala que la escala es buena. Estos resultados pueden ser comparados con el inventario de conductas agresivas en la conducción con un alfa de Cronbach general de .77; y entre sus dimensiones, frustración=.79, poca consideración .67 y conducción de riesgo .49 que fueron aceptable, cuestionable e inaceptable (Dorantes, 2018). Así también, en la escala de heurísticos de disponibilidad en transgresión de alto en jóvenes conductores, se consiguió un alfa de Cronbach de .952 con los 18 reactivos pertenecientes a la prueba (Mirón y Laborín, 2017). Para la confiabilidad de los instrumentos los intervalos de confianza pueden estimarse en un límite inferior igual o mayor a 0.70 tales valores indicarían una confiabilidad aceptable; por otro lado, para que el coeficiente omega sea aceptable deben situarse entre los valores de 0.60 a 0.90 (Viladrich et al., 2017).

La escala no está libre de limitaciones. En primer lugar, existen escasas investigaciones psicométricas relacionados a la agresividad al conducir en transportistas del servicio urbano a nivel local y nacional. En segundo lugar, se realizó un muestreo no probabilístico intencional para la recogida de datos, cuya desventaja es que no permite realizar inferencias generalizadas de los resultados. Finalmente, la población es inaccesible, ya que como son transportistas se ubican en diferentes zonas del departamento de Puno – Perú, es por ello, que no se vio conveniente obtener una validez de criterio, con una muestra 487.

Por consiguiente, a pesar de las limitaciones el estudio tiene un aporte empírico y será útil para futuras investigaciones, por tanto, mencionaremos las contribuciones de la escala de Agresividad al conducir en conductores del sur del Perú. Esta cuenta con propiedades psicométricas y un ajuste de modelo adecuado; además este instrumento cuenta con 21 ítems que nos ayudan a identificar la agresividad. Por ende, muestra una adecuada consistencia interna general $\omega = 0.843$ y $\alpha = 0.843$ lo que manifiesta un nivel bueno.

5. Conclusiones

- En conclusión, la escala para medir la agresividad al conducir para conductores, si muestra índices en sus propiedades psicométricas.
- El instrumento para medir la agresividad al conducir en transportistas, muestra adecuados índices de validez de contenido bajo el monitoreo de diez jueces calificados y expertos en el tema, donde todos los ítems alcanzaron los intervalos del 95% de confianza entre los rangos mínimos = 0.7 y máximo =1.0.
- El instrumento para medir la agresividad muestra un modelo original que no cumplía con los datos esperados, por lo que se suprimió los elementos 1, 2, 16, 18 y 23. En consecuencia, los resultados mejoraron notablemente siendo el CFI=0.955; TLI=0.947; SRMR=0.066 y RMSEA=0.062.
- El instrumento para medir la agresividad al conducir para transportistas, muestra una adecuada consistencia interna al usar fórmulas de McDonal y Alfa de Cronbach.

Recomendaciones

Se recomienda a los diferentes investigadores aplicar una mayor muestra en el género femenino, para poder corroborar en cuál existe mayor agresividad al conducir. Además, se debe evitar aplicar este instrumento en áreas que no correspondan, por ejemplo, en el área educativa y organizacional. Finalmente, este instrumento puede ser aplicado en una población de conductores como los mototaxistas, carros de carga pesada u otros.

Referencias

- Abdu, Rotem, David Shinar, y Nachshon Meiran. 2012. «Situational (state) anger and driving». *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 15(5): 575-80. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2012.05.007>.
- Alonso, Francisco et al. 2002. *Una visión a partir de las investigaciones internacionales de reflexión*. <https://core.ac.uk/download/pdf/71052924.pdf>.
- Andreu, José Manuel, Elena Peña, y José Graña. 2002. «Adaptación psicométrica de la versión española del Cuestionario de Agresión». *Psicothema* 14(2): 476-82. <https://www.redalyc.org/pdf/727/72714245.pdf>.
- Arrogante, Ó. 2018. «Structural equation models in nursing: Methodology and application in nursing research | Modelos de ecuaciones estructurales en Enfermería: Metodología y aplicación en la investigación enfermera». *Index de Enfermería* 27(1-2): 67-71. https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-12962018000100014.
- Ato, Manuel, Juan J. López, y Ana Benavente. 2013. «Un sistema de clasificación de los diseños de investigación en Psicología [A classification system of research designs in Psychology]». *Anales de Psicología* 29(3): 1038-59.
- Bandura, Albert. 1977. Teoría de aprendizaje social *Artículo Ambientes naturales, dietas ancestrales y ecología microbiana: ¿existe una «paleodeficiencia» moderna?* https://nanopdf.com/download/teoria-del-aprendizaje-social-albert-bandura_pdf.
- Bouquet, Geraldine Stephanie, Mirna García, Rolando Díaz, y Sofía Rivera. 2019. «Conceptuación y Medición de la Agresividad: Validación de una Escala». *Revista Colombiana de Psicología* 28(1): 115-30.
- Castillo, Miriam. 2006. «El comportamiento agresivo y sus diferentes enfoques». *Psicogente* 9(q5): 166-70. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=497552137012>.
- Dorantes, Gabriel. 2018. «Validación de un Inventario de Comportamientos Agresivos en el Tránsito». *Revista Internacional de Psicología* 16(1). <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6554095.pdf>.

- Egea-caparrós, Amaro, Antonio Velandrino-nicolás, y Encarna Fernández-ros Iván Prieto-martínez. 2012. «Propiedades psicométricas de la versión abreviada de la Escala de Ira al Conducir (DAS) en población española : diferencias por edad , sexo e infracciones de tráfico». *anales de psicología* 28: 996-1002.
- Escobedo, María Teresa, Jesús Andrés Hernández, Virginia Estebané, y Guillermina Martínez. 2016. «Modelos de Ecuaciones Estructurales: Características, Fases, Construcción, Aplicación y Resultados structural equation modeling: features, phases, construction, implementation and results». *Revista Ciencia y trabajo* 18(55): 16-22. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-24492016000100004.
- Farías, Marino. 2018. «Estructura interna del inventario multidimensional de estilos de conducción en choferes de corredores de alta capacidad de transporte de lima.» <https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/6610>.
- García-López, Eric. 2019. *Psicopatología-de-la-violencia.pdf*. ed. Tania Flor García San Juan. <https://www.derechopenalened.com/libros/garcia-lopez-psicopatología-de-la-violencia.pdf>.
- Hernández-Sampieri, Roberto, Carlos Fernández-Collado, y Pilar Baptista-Lucio. 2014. *Metodología de la Investigación*. 6a edición. México. [https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2. Hernandez, Fernandez y Baptista-Metodología Investigacion Cientifica 6ta ed.pdf](https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.Hernandez,Fernandez%20y%20Baptista-Metodología%20Investigacion%20Científica%206ta%20ed.pdf).
- Hernández, Eva. 2001. *Agresividad Y Relación entre iguales en el contexto de la enseñanza primaria. Estudio Piloto*. http://gip.uniovi.es/docume/pro_inv/pro_ayae.pdf.
- Hernández, Osvaldo. 2021. «An approach to the different types of nonprobabilistic sampling». *Revista Cubana de Medicina General Integral* 37(3): 6-8. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21252021000300002.
- Herrero-Fernandez, David, Mireia Oliva-Macias, y Pamela Parada-Fernandez. 2019. «Psychometric Properties of a Short Version of the Driving Anger Expression Inventory in Spanish Drivers». *Accion Psicologica* 16(1): 63-74. <https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1578->

908X2019000100005&script=sci_arttext&tlng=pt.

Huallpartupa, Mary, y Erica La-Torre. 2020. Repositorio Institucional Universidad Autonoma de Ica «“Estrés y nivel de agresión en los conductores de transporte público de Juliaca, San Román, Puno 2020”».

<http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/handle/autonomadeica/946>.

Investigación de Tránsito y Seguridad Vial. 2018. «Tráfico y seguridad Vial».

<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2018/07JULIO/0717-Estudio-agresividad-Linea-Directa.shtml>.

Lozano, Kathia. 2013. «Facultad de Humanidades». Universidad César Vallejo.

https://kupdf.net/download/-propiedades-psicometricas-del-cuestionario-de-personalidad-situacional-en-conductores-de-transporte-urbano-de-trujillo_5999da5ddc0d601b1553a200_pdf.

Mirón, Carlos, y Jesús Laborín. 2017. «Disponibilidad en transgresión de alto en jóvenes conductores». *Revista de psicología y ciencias del comportamiento de la Unidad Académica de Ciencias Jurídicas y Sociales* 7(2): 52-67.

<https://www.scielo.org.mx/pdf/rpcc/v7n2/2007-1833-rpcc-7-02-52.pdf>.

Napitupulu, D. et al. 2018. «Content validity of critical success factors for e-Government implementation in Indonesia». *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* 352(1).

Organización Mundial de la Salud. 2023. «No Title». *13 de diciembre*.

<https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>.

Pizarro, Kelvin, y Omar Martínez. 2020. «Análisis factorial exploratorio mediante el uso de las medidas de adecuación muestral kmo y esfericidad de bartlett para determinar factores principales». *Journal Of Science and Research* 5: 21.

<https://zenodo.org/records/4453224>.

Robalino, Anabel. 2016. «Niveles de ira externo e internos en choferes profesionales que acuden al curso de recuperación de puntos de la licencia al conducir».

<https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/134f158e-377a-4f36-b2a1-6ce389e042cf/content>.

- Ruiz, Leticia, y Nayr Suárez. 2017. «Nivel de agresión en conductores de transporte público del distrito de Chiclayo». *Revista Paian* 8(1): 15-28.
<https://revistas.uss.edu.pe/index.php/PAIAN/article/view/546>.
- Shaffer, David, y Khaterine Kipp. 2007. *Psicología-del-Desarrollo-infancia-y-adolescencia-.pdf*. séptima ed. México. <https://bibliotecaalfayomega.com/wp-content/uploads/2019/09/Psicología-del-Desarrollo-infancia-y-adolescencia-.pdf>.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías. 2022. 1 *Reporte Estadístico de Siniestros Viales*.
[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4489498/Reporte Estadístico de Siniestros Viales 2022.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4489498/Reporte%20Estadístico%20de%20Siniestros%20Viales%202022.pdf).
- Trógolo, Mario A., Rubén D. Ledesma, y Leonardo A. Medrano. 2019. «Adaptación de la Aversion to Risk Taking Scale en Conductores Argentinos». *Psykhē* 28(1): 1-16.
https://www.scielo.cl/pdf/psykhe/v28n1/0718-2228-psykhe-28-01-psykhe_28_1_1181.pdf.
- Ventura-León, José. 2019. «Back to content-based validity». *Adicciones* 34(4): 323-26.
<https://www.adicciones.es/index.php/adicciones/article/view/1213>.
- Viladrich, Carme, Ariadna Angulo-Brunet, y Eduardo Doval. 2017. «Un viaje alrededor de alfa y omega para estimar la fiabilidad de consistencia interna». *Anales de Psicología* 33(3): 755-82