

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

FACULTAD DE MEDICINA HUMANA

ESCUELA PROFESIONAL DE ENFERMERÍA



**ESTILO DE VIDA Y ESTRÉS EN CHOFERES DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE
PÚBLICO PORTA, IRRIGACIÓN SANTA ROSA-SAYAN, 2022**

Tesis para optar el título profesional de licenciada en Enfermería

BACHILLER:

SRTA. DURAN VEGA, MARIELA SANDY

ASESOR:

DR.SIPÁN VALERIO GUSTAVO AUGUSTO

HUACHO - 2022

ESTILO DE VIDA Y ESTRÉS EN CHOFERES DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO PORTA, IRRIGACIÓN SANTA ROSA-SAYAN, 2022

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%

INDICE DE SIMILITUD

20%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

6%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	4%
3	repositorio.unjfsc.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	www.dspace.unitru.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	Submitted to Universidad Nacional Jose Faustino Sanchez Carrion Trabajo del estudiante	1%
6	repositorio.uladech.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	repositorio.unap.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	repositorio.udh.edu.pe Fuente de Internet	<1%

ESTILO DE VIDA Y ESTRÉS EN CHOFERES DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE

PÚBLICO PORTA, IRRIGACIÓN SANTA ROSA-SAYAN, 2022

DEDICATORIA

Mi trabajo de investigación lo dedico ante todo a Dios por darme la fuerza para realizar y culminar mi investigación, a mi familia por su apoyo incondicional y continuo. A las personas que continuamente me alentaron día tras día

AGRADECIMIENTO

En especial a la empresa de transporte público Porta, a los conductores de la empresa por darme unos minutos de su tiempo para poder realizar mis encuestas, a mi asesor de tesis quien me ha guiado en todo momento, para la realización y culminación de mi tesis.

INDICE

RESUMEN.....	9
CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
1.1. Descripción de la realidad problemática	13
1.2. Formulación del problema	16
1.2.1. Problema general.....	16
1.2.2. Problemas específicos	16
1.3. Objetivos de la investigación	16
1.3.1. Objetivo general	16
1.3.2. Objetivos específicos	16
1.4. Justificación de la investigación:	17
1.5. Delimitación del estudio:	18
CAPITULO II. MARCO TEORICO.....	19
2.1. Antecedentes de la investigación	19
2.1.1. Investigaciones internacionales	19
2.1.2. Investigaciones nacionales	21
2.2. Bases teóricas	25
2.3. Definición de términos básicos	39
2.4. Hipótesis de investigación	40
2.4.1. Hipótesis general	40
2.4.2. Hipótesis específicas	40
2.5. Operacionalización de las variables	41

CAPITULO III. METODOLOGIA	45
3.1. Diseño metodológico	45
3.2. Población y muestra	46
3.2.1. Población	46
3.3. Técnicas de recolección de datos	47
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información	48
CAPITULO IV. RESULTADOS	50
4.1. Análisis de resultados	50
4.2. Contratación de hipótesis	65
CAPITULO V. DISCUSIÓN	68
5.1. Discusión de resultados	68
CAPITULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	74
6.1. Conclusiones	74
6.2. Recomendaciones	75
CAPITULO V. REFERENCIA	76
5.1. Fuentes documentales	76
5.2. Fuentes bibliográficas	76
5.3. Fuentes hemerograficas	79
5.4. Fuentes electrónicas	79
ANEXOS	85

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Percepción de la dimensión alimentación.....	50
Tabla 2. Reglas de decisión.....	51
Tabla 3. Correlación entre la dimensión alimentación y estrés	51
Tabla 4. Percepción de la dimensión Actividad y ejercicio	52
Tabla 5. Correlación entre la dimensión Actividad y ejercicio con Estrés	53
Tabla 6. Percepción de la dimensión Manejo del estrés	53
Tabla 7. Correlación entre la dimensión Manejo del estrés y la variable Estrés	54
Tabla 8. Percepción de la dimensión Apoyo interpersonal.....	55
Tabla 9. Correlación entre la dimensión Apoyo interpersonal y Estrés.....	56
Tabla 10. Percepción de la dimensión Autorrealización.....	56
Tabla 11. Correlación entre la dimensión Autorrealización y Estrés	57
Tabla 12. Percepción de la dimensión Responsabilidad en salud	58
Tabla 13. Correlación entre la dimensión Responsabilidad en salud y Estrés.....	59
Tabla 14. Frecuencia en Estilo de vida	59
Tabla 15. Frecuencia en Estrés.....	60
Tabla 16. Frecuencia en Estilo de vida y Estrés	61

Tabla 17. Frecuencia de las dimensiones estilos de vida en los choferes de la agencia de transporte público Porta, según su estilo de vida	63
Tabla 18. Frecuencia de las dimensiones estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, según su nivel.....	64
Tabla 19. Relación entre Estilo de vida y Estrés.....	65
Tabla 20. Prueba de chi-cuadrado para el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta	66
Tabla 21. Prueba de chi-cuadrado en el estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta	67

INDICE DE FIGURAS

Anexo 1. Consentimiento informado.....	85
Anexo 2. Instrumento de recolección de datos	86
Anexo 3. Matriz de consistencia.....	90
Anexo 4. Solicitud de permiso.....	91

RESUMEN

El presente investigación con título “Estilo de Vida y Estrés en Choferes de la Agencia de Transporte Público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022”. Con su objetivo Determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Metodología: El estudio se desarrolló utilizando el método cuantitativo, el tipo descriptivo, con un diseño no experimental de corte transversal. La población fue constituida por 70 choferes de los cuales solo 50 choferes se comprometieron a contribuir en el estudio. El cuestionario empleado fue el cuestionario de estilo de vida y el cuestionario de estrés. Se procesó la información en Microsoft Excel 2010. En cuanto al análisis descriptivo se valió del Coeficiente de Correlación de Spearman (ρ) y en cuanto la correlación se empleó la Rho de Spearman en SPSS.

Resultados: La variable Estilo de vida en los choferes alcanza en términos porcentuales de 72%, para una cantidad de 36 personas, y calificándose de Moderadamente saludable. La variable Estrés lo validan 36 personas que ocupan el 72% de los encuestados, y obtienen la calificación Baja reacción de estrés en los choferes de transporte público Porta.

Conclusiones: La relación entre estilos de vida y estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022; es significativa.

Palabras claves: Estilo de vida, estrés, conductores, transporte público

ABSTRACT

The present investigation with the title "Lifestyle and Stress in Drivers of the Porta Public Transport Agency, Santa Rosa-Sayán Irrigation, 2022". With its objective to determine the relationship between lifestyle and stress in drivers of the Porta public transport agency, Santa Rosa-Sayán Irrigation, 2022.

Methodology: The study was developed using the quantitative method, the descriptive type, with a non-experimental cross-sectional design. The population consisted of 70 drivers, of which only 50 drivers agreed to contribute to the study. The questionnaire used was the lifestyle questionnaire and the stress questionnaire. Information was processed in Microsoft Excel 2010. As for the descriptive analysis, Spearman's Correlation Coefficient (ρ) was used, and Spearman's Rho in SPSS was used for correlation.

Results: The variable Lifestyle in drivers reaches 72% in percentage terms, for an amount of 36 people, and is classified as Moderately healthy. The Stress variable is validated by 36 people who occupy 72% of the respondents, and obtain the Low stress reaction rating in Porta public transport drivers.

Conclusions: The relationship between lifestyles and stress in the drivers of the Porta public transport agency, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022; it is significant.

Keywords: Lifestyle, stress, drivers, public transport

INTRODUCCIÓN

El trabajo del conductor tiene muy poco reconocimiento por parte de la población, estando ellos expuestos a múltiples factores que puedan afectar su salud. Siendo su trabajo el sustento propio y en algunos casos el de su familia.

Al tener ellos la responsabilidad de garantizar tanto la salud de ellos mismos como la de los pasajeros, respetando a cada una de las personas con las cuales comparte el espacio en el vehículo; por lo cual el conductor debe de gozar de buena salud tanto física como mental. (Slim, 2021)

El conductor pasa demasiadas horas conduciendo lo cual puede atraer consecuencias negativas para su salud; desarrollando diversas patologías que pueden afectar tanto en su trabajo como en su vida diaria. Algunas de las consecuencias negativas son trastornos de sueño, problemas digestivos, lesiones de espalda, estrés; lo cual puede incrementar el riesgo de sufrir accidentes. (Río, 2021)

La conducción en diferentes sectores está asociada a una serie de factores de riesgo relacionados con el trabajo, tales como: jornadas de trabajo excesivas, tiempo reducido para descansar, ritmos de trabajo rápidos, falta de reconocimiento de la atención en el trabajo, falta de comunicación, retraining social; al mismo tiempo, otros aspectos relacionados con la salud, como las alteraciones del sueño, la desnutrición, el estrés debido al estilo de trabajo, el ambiente físico y, por lo tanto, las condiciones de seguridad vial y el trabajo realizado. (Sepúlveda, Valenzuela, & Rodríguez, 2020)

La vida en la carretera tiende a ser un reto, debido al estilo de vida que presenta el conductor, estadísticamente está más propenso a sufrir de problemas de salud en comparación con los sujetos que laboran en otro sector. Mantenerse en forma y saludable es importante para

cualquier persona, pero para los conductores les resulta más difícil comer alimentos nutritivos y evitar la comida chatarra; ya que están fuera de casa. (Rueda, 2018)

En los conductores la presencia del estrés hace que se eleve considerablemente la agresividad y hostilidad; se es menos paciente y más impulsivo, por lo cual puedan existir conductas más arriesgadas. En muchas ocasiones el estrés puede provocar un accidente debido a que el conductor presenta fatiga y cansancio. Por lo cual para actuar contra el estrés el conductor debe dormir las horas necesarias, evitar el consumo de alcohol, mantener una dieta saludable y beber abundante agua. (Hernández L. , 2020)

Es así, que el estudio a continuación tiene de objetivo general determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Para tal efecto el estudio se ha dividido en: capítulo I, que contiene la descripción de la realidad problemática, el planteamiento del problema, los objetivos, la justificación, delimitación y viabilidad del estudio. El capítulo II está destinado para el marco teórico en el cual se encuentran los antecedentes internacionales y nacionales, las bases teóricas dentro del cual se ha considerado el estudio 2 variables. Se ha consignado también las definiciones conceptuales y la formulación de las hipótesis. El capítulo III, que se refiere a la metodología, donde se establece el diseño metodológico, la población y muestra de estudio, los instrumentos aplicados para la obtención y procesamiento de los datos. El capítulo IV, esta designado para los resultados con su respectivo análisis y contrastación de hipótesis estadística, el Capítulo V que contiene la discusión y finalmente el capítulo VI con la conclusiones y recomendaciones, como producto de todo el proceso de investigación.

CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.Descripción de la realidad problemática

La Organización Mundial de la Salud, determina que un estilo de vida saludable es una manera común de vida a través de la interacción entre las circunstancias de vida en una dirección muy extensa y los patrones de la propia conducta las cuales son establecidas por factores socioculturales y características de cada persona. (Souza, 2012)

El estrés laboral es la respuesta que puede presentar una persona en presencia al requerimiento y presión laboral las cuales no se adaptan a sus capacidades y conocimiento, lo que a su vez los coloca en situaciones en las cuales ellos deben hacer uso de sus capacidades y afrontarlo. (Griffiths y Cox, 2004)

Cerca de 2.200 millones de individuos en todo el planeta se ven perjudicados por el sobrepeso, la cual representa el 30% de los habitantes en el mundo. De estos, 108 millones de niños y 600 millones de adultos tienen un índice de masa corporal en el principio de obesidad superior a 30. (Fuentes, 2017)

La Escuela del comisariado Europeo del Automóvil de Conducción, menciona que el estrés es contraproducente para una conducción adecuada y segura. Ya que el estrés puede presentar inconvenientes de conducción a una persona tales como la taquicardia, sudoración, mareos, respiración rápida y hasta problemas con la visión. (Muñoz, 2021)

La cifra de los conductores con sobrepeso (IMC>25) es bastante similar a la media de los demás trabajadores (41% frente a 38%), pero el 32% padece de obesidad (IMC>30), lo cual significa un porcentaje mayor. Además 6 de cada 10 conductores no realizan actividad física, pero el 21% afirman que si lo realizan. (Scania, 2018)

La Organización Mundial de la Salud alega que la poca actividad física, la ingesta de alcohol, el uso de cigarrillos y las dietas no saludables aumentan el riesgo de morir. Entre las cifras se menciona que a la poca actividad física tiene consigo unos 1.6 millones de muertes anuales, el consumo excesivo de sal/sodio contribuye a unos 4.1 millones muerte anuales y que al tabaco se le atribuye más de 7.2 millones de vida al año incluyendo la exposición al humo ajeno. (Organización Mundial de la Salud, 2021)

Los conductores, que por el dinamismo de su propio trabajo diario han tenido una carga estresante; entre los causales suelen ser las extensas horas en la carretera, estar separados de sus parientes, la circulación lenta de los vehículos en la ciudad, los incidente en el recorrido vehicular, dieta desequilibrada, pocas horas de sueño y problemas de salud típicos de la vida sedentaria, entre otros factores. (Campos, 2020)

A nivel nacional, alrededor de la quinta parte de choferes presentan letargo diurno durante su jornada de todos los días y los causales concomitantes fueron tener seis o menos horas de sueño al día, lo cual debilita su sistema inmune y a eso le sumamos el sobrepeso y la obesidad, provocando así una alta frecuencia de patologías, lo que afecta, no únicamente en la salud del chofer también no directamente en las diversos campos de su vida tales como lo económico, laboral y social. (Peña, Rey de Castro, y Talaverano, 2019)

El sedentarismo, sumada la presión diaria y una alimentación inadecuada provocan en los conductores obesidad mórbida, la cual trae consigo graves consecuencias en la salud de los conductores de transporte público, quienes sufren este daño en un 49.5%. Asimismo por las condiciones laborales que los conductores presentan pueden sufrir lumbalgia, fatiga, estrés, entre otros problemas de salud. (Aguirre, 2015)

El 90% de peruanos no integra la actividad física como parte de su hábito de todos los días, haciendo que de esta manera se perjudique tanto su salud física como mental lo que los expone a distintas enfermedades. Pero estas pueden ser evitadas con la incorporación de estilos de vida saludable. (Ministerio de Salud, 2016)

En Lima, una investigación realizada por (Tenorio, 2018) nos expone en los resultados que el 60% de los choferes del estudio presentaron un estilo de vida no saludable; con relación a su estado nutricional el 37% de ellos padecen de sobrepeso y el 58% de obesidad. Además se precisó que presentaban porcentajes elevados de grasa corporal y visceral.

Un estudio de investigación realizado en Lima por (Nava, 2019) nos menciona que hay un gran número de estrés laboral el cual es ubicado entre nivel promedio (21%) y alto (34%). Siendo que de cada 10 conductores 6 presentan estrés laboral; significa que afecta a más de la mitad, trayendo consigo problemas para desarrollar de manera adecuada sus actividades tanto laborales como personales.

Hoy en día en algunas profesiones u ocupaciones, como la es de los conductores ellos tienden a estar expuestos a una dieta malsana, inactividad física, la ingesta de bebidas alcohólicas, el consumo de tabaco y al descanso inadecuado. Debido a las condiciones laborales ya que ellos pasan mayor parte del día frente al volante, haciendo que esto afecte su salud de forma negativa. Y de esta manera todos esos factores influyen a que el conductor puede desarrollar estrés laboral.

En la región Lima provincias, en el caso de los conductores de irrigación Santa Rosa se pudo apreciar que la gran parte de ellos no realiza actividad física, presentan sobrepeso u obesidad, no tienen un horario establecido de comida por la misma condición laboral que presentan, no respetan sus horas de sueño con el riesgo a dormir mientras manejaban.

Además se pudo apreciar que los conductores presentan una conducta irritable con los pasajeros, se muestran cansados y en algunas ocasiones no presentaron buena relación con sus compañeros de trabajo, mostrando conductas poco tolerables. A razón de ello me propongo a realizar esta investigación en dicha población ya que su estilo de vida pueda afectar o no su salud y relación con los demás.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?

1.2.2. Problemas específicos

¿Cuál es el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?

¿Cuál es el nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022

1.3.2. Objetivos específicos

Identificar el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022

Identificar el nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022

1.4. Justificación de la investigación:

Conveniencia, ayudara a comprender como es el estilo de vida y estrés en choferes de transporte público, para que de esta manera se puedan superar los diversos aspectos negativos que afectan los estilos de vida y que los conlleva a padecer de estrés. De esta manera incentivar a un estilo de vida saludable. También permitirá a la empresa aplicar programas, actividades que fomenten un estilo de vida saludable y manejo del estrés en los choferes.

Relevancia social, es importante realizar esta investigación ya que es trascendente para la sociedad, debido a que cada vez es mayor la cantidad de conductores que adquieren un estilo de vida poco saludable, debido a las condiciones laborales en las que se encuentran, generando mayor vulnerabilidad. Esto los puede conllevar a padecer de fatiga, estrés. Este proyecto será de gran utilidad y beneficioso para las autoridades responsables de la empresa para el correspondiente tratamiento de este problema y de esta manera poder tomar acciones con sus conductores, logrando en ellos satisfacción en su salud y puedan tener un rendimiento óptimo en su ambiente laboral. También será beneficioso para el público general porque tendrían una atención con mejor calidad, un buen trato. Al mismo tiempo ayudara a la prevención de accidente de tránsito.

Justificación práctica, este estudio brindara los diversos alcances y herramientas sobre la influencia del estilo de vida y los niveles de estrés en los choferes, para que a través de los resultados, se cree intervenciones con el fin de fortalecer la aceptación de un estilo de vida saludable y evitar el estrés. Y así con la creación y adopción de programas, será posible mantener la educación sobre el mantenimiento de la salud a través de la

promoción y enseñanza, sobre todo en estos habitantes con menos reconocimiento como son la población de los choferes de transporte público.

Valor teórico, estará de manera que podrá ser de utilidad para futuras investigaciones, como referencia hacia un estudio en los hábitos de vida saludables a partir de la perspectiva de la psicología de la salud y del comportamiento. Proporcionando así conocimientos sobre el estilo de vida y los niveles de estrés en los choferes. Estos aportes van a permitir determinar los principales puntos que deberán ser abordados, para lograr actuar de manera precoz sobre esta realidad problemática. Además quedara a manera de antecedente de estudio en esta población ya que no se han registrado investigaciones sobre este tema a nivel local. También se va a probar y apoyar las teorías utilizadas, las cuales son la Teoría de Promoción de la Salud de Nola Pender, la Teoría del Síndrome general de adaptación de Hans Selye y la Teoría sobre el estrés y las emociones de Lazarus y Folkman.

1.5.Delimitación del estudio:

Espacial: El estudio fue desarrollado en la Agencia de transporte público Porta-Suarez e Hijos, la cual está ubicado en la Calle Adán Acebedo 205- Huacho y en Irrigación Santa Rosa, La Villa.

Temporal: El proyecto de investigación se desarrolló en el año 2022, durante los meses de Enero, Febrero y Marzo del mismo año.

CAPITULO II. MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Investigaciones internacionales

Robalino, R (2018) En su estudio realizado al cual denomino *“El estrés laboral y su relación con el desempeño de los conductores de las unidades de transporte interprovincial del Cantón Daule”*. Presentando como fin entablar una relación que existe entre el estrés y el desempeño laboral de los choferes de transporte interprovincial de Cantón Daule. La metodología empleada fue mixta, descriptiva, exploratoria. En la población contaron con un total de 330 choferes, la muestra estuvo conformada por 300 conductores como base para la ejecución del proyecto. La técnica utilizada fue la entrevista mediante una encuesta. En la cual los resultados según la encuesta realizada arroja que el 39% manifestó estar de acuerdo en que su jefe es hostil con ellos, posiblemente por diversos problemas que suelen surgir entre compañeros de trabajo, que derivan en relaciones personales desfavorables entre los miembros de la cooperativa de taxis. El 42% de los encuestados dijo que las personas con las que trabajan muestran hostilidad en su relación laboral, lo que puede demostrar que la relación entre compañeros de trabajo es un negocio serio, lo que justifica la ausencia de hostilidad en el ambiente mencionado, que se inicia simultáneamente. De la vida diaria y los estreses que se producen a los conductores. Este estudio se concluyó que el estrés laboral de los choferes está relacionado con el desempeño laboral, ya que el criterio con mayor interés es la estabilidad laboral.

González, G., Giraldo, D., Cano, M., y Ramirez, D. (2019) En su investigación a la cual denominaron “*Factores laborales y estrés percibido en los conductores de buses Medellín, 2017*”. La cual tuvo de objetivo determinar los factores de trabajo y los niveles de estrés percibidos de los choferes de autobuses en Medellín. La metodología utilizada fue observacional, descriptiva y de corte transversal. La población incluida fue 560 choferes y una muestra de 278 choferes de buses, el cual fue realizado mediante un muestreo de cálculo no probabilístico. Se procedió a evaluarlos empleando una encuesta auto diligenciada y para la variable estrés se utilizó la versión en castellano de la EEP. El procesamiento de datos se hizo en el programa estadístico PRISM. Se usó la prueba estadística Chi-cuadrado. En relación al resultado, en la escala de estrés percibido, se descubrió que el 69% de los encuestados dijo que no podía controlar su estrés. Al menos el 50 % de los choferes tenían una puntuación de estrés incontrolable en un grado de estrés notable del 70 % o más. Con respecto a los factores, uno de ellos fue la percepción de las relaciones con sus compañeros de trabajo, por el cual el 52,8% (147) contesto que su relación es buena. El 59,3% (165) de los conductores cree que la relación con los pasajeros es buena. En cuanto a que si les agradaría gozar de otras oportunidades de trabajo, el 71,8% (199) contesto que sí. En cuanto a la cantidad de horas de trabajo por día, el 88,09% (244) contesto que laboran más de 12 horas. El 56,3% (156) considera suficiente el tiempo de descanso, mientras que el 43,6% (121) lo considera insuficiente. El estudio concluyó que los choferes de buses se enfrentan a una amplia gama de posiciones adversas que podrían ubicar en riesgo su salud y producir cierto tipo de estrés.

2.1.2. Investigaciones nacionales

(Arenas & López, 2021) Desarrollo la investigación denominada “*Estilo de vida y desgaste ocupacional en conductores del servicio de transporte urbano, Arequipa*”. Presentando el objetivo establecer la interacción entre estas variables en choferes de Arequipa. El estudio ha sido de carácter cuantitativa, diseño no experimental, transversal y correlacional. La muestra fue compuesta de 194 personas. Para la obtención de información el instrumento empleado fue para el estilo de vida la Escala de Estilo de Vida (PEPS-I) y en cuanto al desgaste ocupacional la Escala de Desgaste Ocupacional EDO. En cuanto a los resultados utilizó la prueba del estadístico de r de Spearman. Los resultados muestran que en el estilo de vida destaca el grado poco sano (35.1%) y en el desgaste ocupacional los niveles son bajos (36.1%); y se llegó a la conclusión de que hay una relación inversa existente entre el estilo de vida y el desgaste ocupacional.

Gonzales, M. (2021) Desarrollo la investigación denominada “*Estilos de vida y afrontamiento al estrés en estudiantes de una universidad pública de Lima Metropolitana, 2021*”. El estudio fue de enfoque cuantitativo, diseño no experimental, correlacional. La población en este estudio era de 1333 alumnos de la universidad, la muestra fue conformada por 218 alumnos. En la obtención de datos se empleó el instrumento para estilos de vida y afrontamiento al estrés (CAE). Y para poder identificar la relación entre las variables se empleó el Chi cuadrado de Pearson y el coeficiente de correlación de Spearman. En el resultado se obtuvo que el estilo de vida preponderante fue el poco saludable con un 66.31%, siendo eso un igual de 124 sujetos del total. Por otro lado, solo el 1.6 % del total de participantes consideró que manifiesta un estilo de vida saludable. La gran parte de los universitarios tiene niveles de moderados a altos de afrontamiento al estrés entre, con menos porcentaje, el 25% de los encuestados, que tiene

una capacidad baja para afrontamiento. El estudio concluyó que no había correlación entre las variables. En cambio, se descubrió una relación entre los estilos de vida y los aspectos de enfrentamiento a la resolución de problemas.

Calizaya, R., Torres, J. (2021) En su investigación a la cual titularon "*Relación entre Estilos de Vida y Estrés en personal policial de la Unidad de Servicios Especiales, Arequipa – 2021*". La cual presento el objetivo establecer la interacción existente entre los estilos de vida y el estrés en la policía. Según la metodología la investigación realizada fue de tipo cuantitativo-descriptivo, el diseño utilizado fue no experimental. La población para el estudio fue constituida por 250 policías. En la obtención datos se empleó como técnica la encuesta y como instrumentos dos formularios. Para el análisis de los datos recolectados se utilizó el programa de Excel, por último se procesó en SPSS versión 24. Obteniendo como resultado el 69,5% de los policías estadounidenses en Arequipa tenían un estilo de vida bastante saludable, el 28,5% eran saludables y el 2% no saludables. Con respecto al manejo de estrés el 22,5% buen manejo del estrés, 49% salud moderada, 28,5% mala salud. Finalmente el 0% de los trabajadores presentan un nivel de estrés profundo. La cual concluyo que se puede decir que no existe una relación significativa entre el estilo de vida y el estrés entre los policías.

Sánchez, J. (2020) En su investigación titulada "*Estilos de vida saludable, condiciones laborales y autocuidado de salud en choferes profesionales. Empresa de transporte "Ave Fénix" S.A.C., 2019*". El estudio fue cuantitativo. La población estuvo constituida por 127 choferes de la Empresa de Transporte "Ave Fénix" S.A.C. Así mismo la muestra estuvo constituida por 122 choferes, utilizando un muestreo no probabilístico. El instrumento empleado fue un cuestionario, encuestas y entrevista. En el resultado, con relación al manejo de su estrés; su jornada laboral le accede descansar mínimo 6 horas en

un día, para lo cual el 89.34% (109) respondieron a veces y el 10.66% (13) siempre. De los conductores el 81.97% (100) expresa pocas veces su tensión o preocupación, el 11.48% (14) nunca lo hacen. El 80.33% (98) de los conductores a veces se ha sentido nervioso estresado y el 3.28% (4) nunca se han sentido así. Con respecto a su alimentación el 94.26% (115) de los conductores no presentan una hora fija para ingerir sus alimentos, el 61.48 (75) jamás revisa las etiqueta de los alimentos procesados, enlatados. Con relación a la actividad física el 78.69% (96) nunca realiza ejercicio, deporte. Con respecto al autocuidado el 61.48% (75) de conductores la mayor parte están en riesgo y en constante exposición a ruidos elevados, el 87.70% constantemente respira sustancias químicas en forma de polvo. Concluyendo que el estilo de vida y las condiciones de trabajo afectan en gran medida el autocuidado de los conductores profesionales de las empresas de transporte público.

Ratto, D. (2019) En su investigación a la cual denomino “*Nivel de estrés laboral y estilos de vida en enfermeros del hospital general la merced, Chanchamayo, 2018*”. El estudio tuvo como finalidad identificar la relación existente entre el grado de estrés laboral y los estilos de vida en personal de enfermería, Chanchamayo, 2018. El método utilizado fue el descriptivo, diseño no experimental, correlaciona y enfoque cuantitativo de corte transversal. Con respecto a la población fue formada por 114 enfermeros. La muestra correspondió fue un total de 102 enfermeros. Entre los instrumentos empleados fue el cuestionario de inventario de Maslach Burnout y otro para el variable estilo de vida. Para analizar e interpretar los resultados de los datos producidos se utilizó Microsoft Excel y el software SPSS 23. Obteniendo como resultado que el 47,1% de los enfermeros entrevistados asume que el nivel de estrés en el trabajo es medio. , el 52,9% indica un nivel elevado de estrés en el trabajo. El 94,1% de los enfermeros entrevistados indicó un bajo nivel de estilo de vida aceptable, sin embargo, el 5,9% restante muestra un

estilo de vida saludable promedio. Se concluye que hubo una relación inversa y significativa entre el estrés laboral y el estilo de vida entre los enfermeros.

Palacios, H. (2020) Con su estudio de investigación denominada “*Estrés laboral y estilos de vida en personal de enfermería del servicio de emergencia Hospital Regional Moquegua, 2018*”. La investigación fue no experimental, correlacional, prospectivo, de corte transversal. Con respecto a la población, esta fue conformada por 50 Enfermeros y técnicos de enfermería. La encuesta fue la técnica aplicada. Para el procesamiento de la información con el SPSS 24, también se empleó el estadístico inferencial no paramétrico el chi cuadrado. Obteniendo como resultado que el 56,0% de los enfermeros de emergencia presentaron estrés laboral bajo, el 44,0% medio y el 0,0% alto. Con respecto al estilo de vida de los laboriosos de emergencia, el 90,0% tiene un estilo de vida poco saludable y el 10,0% muestra un estilo de vida saludable. Concluyendo que no hay una relación estadísticamente relevante entre el estrés laboral y el estilo de vida en enfermeros.

Bilbao, D. (2017) En su trabajo de investigación titulada “*Prevención del estrés y hábitos sedentarios en conductores de transporte urbano de la Empresa de transportes “ETMOSA” Distrito San Martín Lima, 2017*”. La metodología del estudio fue de diseño cualitativo, descriptivo de tipo no experimental. La muestra son los choferes de la empresa “ETMOSA”. Entre los instrumentos empleados se encuentra la entrevista y observación a los participantes. Los resultados muestran que el conductor planeó buscar consejo médico por temor a padecer alguna enfermedad, pero no lo implementó. El tráfico les genera estrés; no participan en actividades físicas cotidianas; traen preocupaciones a su hogar, trabajan regularmente durante más de dieciocho horas a la vez, somnolencia al conducir, los automovilistas no tienen una programación permanente

para ingerir sus alimentos; Se sientan durante horas sin tiempo para descansar. Concluyendo que las conductas preventivas en los conductores son bastante deficiente, debido a que consideran como medidas principales de prevención al alcohol, las fiestas, y la música. Además los hábitos sedentarios de los choferes son, debido a que se mantienen sentados durante tiempos prolongadas, lo cual lleva consigo el resultado de la rutina.

2.2.Bases teóricas

Estilo de vida

Son las maneras inusuales de manifestarse, la forma y las circunstancias de vida que presentan los individuos en el mundo que los rodea y en los cuales implica los hábitos alimentarios, la higiene personal, el ocio, los patrones de relaciones sociales y familiares, así como los mecanismos de afrontamiento en la sociedad. (Lorenzo & Díaz, 2019)

Según la Organización Mundial de la Salud (citado por Martin, 2010) nos plantea que el estilo de vida es un sistema universal de vida apoyada en una relación de las circunstancias de vida y las pautas particulares de comportamientos establecidos por componentes socioculturales y propiedades de cada persona.

El estilo de vida, en sociología nos indica a cómo se van encaminando las preferencias, opiniones, comportamiento y comportamiento de un individuo. Además también las combinaciones de factores tangibles (lugar donde reside) y factores intangibles como los aspectos psicológicos del individuo. (Wikipedia, 2021)

La salud de alguna manera queda perjudicada a causa del estilo de vida y la situación vida de individuo. El estilo de vida engloba a las posturas y las virtudes, las cuales son expresadas en la conducta de cada persona en los diferentes aspectos de la vida, entre las

cuales están, los entrenamientos, la nutrición, el consumo de cigarrillo y bebidas alcohólicas. Así como los aspectos sociales, físicos, culturales y económicos que afectan la vida de los sujetos. (Guerrero & León, 2010)

El estilo de vida, en general se hace referencia como pautas cognitivas, emocionales y conductuales que presentan cierta duración en las épocas, en circunstancias casi estables, y tiene la posibilidad de constituir componentes de riesgo o estabilidad, según su naturaleza. . Por consiguiente, un estilo de vida sano es una pieza clave en la salud de un individuo. (Vives, 2007)

El estilo de vida se explicado como las fases sociales, habituales, de comportamientos y conductas de los individuos o equipos de personas que dirigen a la complacencia de las exigencias del hombre con el fin de alcanzar la felicidad y la vida. Siendo así que está determinada por la disposición de componentes de riesgo. (Wong, s.f)

El estilo de vida saludable va a influir de modo efectiva en la salud, entre los cuales está comprendido la adopción de hábitos como el hábito de realizar ejercicio, una alimentación que sea de manera saludable y adecuada, beber suficiente agua, así como también gozar del descanso, tareas que le permitan socializar, conservar la autoestima elevada, etc. Por otro lado un estilo de vida poco saludable suele ser mayormente el motivo de diversos padecimientos tales como la obesidad o el estrés. Entre sus prácticas se encuentran la ingesta de sustancias nocivas (alcohol, drogas, tabaco), la inactividad física, las precipitaciones, el peligro a contaminantes, etc. (Martin, 2010)

Tipos de estilo de vida:

Estilo de vida no saludable

Los hábitos no saludables y modificables alteran mayormente el estilo de vida: el estrés, adicción al tabaco, alcohol, la ociosidad y las prácticas alimentarias perjudiciales, en la actualidad, estos componentes peligrosos van en aumento y apareciendo en muchas edades diferentes, en su mayoría no saludables. (Sarabia, Vázquez, y Espeso, 2005)

Estilo de vida saludable

Entonces al explicar de un estilo de vida saludable, lo definimos como conductas que reducen el riesgo y la posibilidad de enfermar, entre los cuales lo integran: un control y tratamiento pertinente del estrés y emociones negativas, unos buenos hábitos de entrenamiento, descanso y distracción; prevenir el consumo excesivo de la cafeína, nicotina y alcohol; y obtener una mejor asignación y uso del tiempo, etc. (Vives, 2007)

La salud se puede ver dañada por las condiciones y estilo de vida. El estilo de vida esta comprendido por las actitudes y los valores, las cuales se manifiestan en los comportamientos que exhiben los sujetos en diversas áreas de su vida, entre los cuales se encuentra, la actividad física, la alimentación, ocio, modo de relacionarse, consumo de alcohol, uso de cigarrillos. Así como también del mismo modo los ámbitos sociales, físicos, culturales, y económicos que afectan la vida de los individuos. (Guerrero y León, 2010)

El estilo de vida es interpretado como estilo la cual se basa en patrones de comportamiento, las cuales están señaladas por la interrelación entre las características personales de cada persona, la interrelación en la sociedad y la calidad de vida social, económica y ambiental. La relación de los conductores con los diferentes factores del

ambiente particularmente los de su profesión como el lento tránsito vehicular y socioeconómica de manera que se le da un escaso valor al trabajo. Haciendo así que el conductor sea una persona bastante vulnerable a sufrir diversas enfermedades las cuales están relacionadas al estilo de vida. (Bilbao, 2017)

El Modelo de Promoción de la Salud; propuesto de Nola Pender, nos posibilita el entendimiento de la conducta de las personas las cuales están orientadas a su salud y al mismo tiempo a la adopción de conductas saludables. (Aristizabal, Blanco, Sánchez, & Ostiguín, 2018)

Nola Pender (citado por Aristizabal, Blanco, Sánchez, & Ostiguín, Scielo, 2011) nos expone el modelo de promoción de la salud, que nos explica de manera explícita que los aspectos que participan en la alteración de los comportamientos de los individuos, sus posturas y estímulos serán un modo de actuar para promover su salud. Su modelo se inspiró en dos teorías: la teoría de sociológica de Albert Bandura y el modelo de expectativas de Feather para la motivación humana. El modelo de promoción de la salud revela sus particularidades y vivencias de cada individuo; para lo cual nos plantea dos componentes.

1. Características y experiencias individuales.

Son las conductas y experiencias que presenta el individuo las cuales puede tener efectos directa o indirectamente en la capacidad de realizar los comportamientos que afectan la salud.

2. Conocimientos y afectos de la conducta.

Este componente incluye los siguientes conceptos:

Los beneficios percibidos por la acción, los cuales son los productos positivamente pronosticados de la conducta la cual conllevara a continuar con dicho comportamiento saludable.

Las barreras percibidas para la acción, son los obstáculos y la evasión de nuestra persona que tienen la posibilidad de dificultar una obligación con el trabajo, la intervención del comportamiento real.

La auto eficacia percibida, es individuo será vera con suficiente capacidad de poder ejecutar una conducta promotora de salud. Al ser percibido de esta manera se presentaran menos barreras para la adopción de una conducta de salud.

El afecto en relación con las actitudes, son los sentimientos o actitudes de manera directa afines con las ideas que serán positivos o negativos, beneficioso o perjudicial para la conducta.

Las influencias interpersonales, los individuos adoptan comportamientos de promoción de la salud cuando sienten el soporte de los individuos como la familia, amigos entre otros. Por lo cual estos van a intervenir de forma beneficiosa o perjudicial en la salud de estos. (Aristizabal et al. 2011)

Según Nola Pender, un estilo de vida saludable promotor de salud nos expone que todos los comportamientos o hábitos estrechamente relacionados con la salud, en resumen, todo lo que asegura el confort y el crecimiento humano. Las conductas particulares de la persona tienen su origen por medio de la percepción de la salud y posturas que son expuestas de forma diaria, refleja así el estilo de vida en términos de varios aspectos como la responsabilidad con la salud, la actividad física (ejercicio), la alimentación, las relaciones interpersonales (soporte interpersonal), desarrollo interpersonal (autorrealización) y el manejo del estrés. (Trejo, Maldonado, Ramírez, Hernández , y Hernández, sf)

Dimensiones del estilo de vida:

Alimentación:

Según Ardell (citado en Melendez, 2016) en este aspecto esta implica la capacidad que tiene el individuo de poder seleccionar y consumir los alimentos que son necesarios para su salud y bienestar. Además también comprende la opción optar por una dieta saludable direccionada hacia la pirámide alimentos.

La nutrición es la ingestión de los alimentos por parte de los individuos para poder solventar sus necesidades y de esta manera conseguir energía y poder desarrollarse. Esta varía por diversos factores tales como la edad, situación económica, actividad física y la disponibilidad de los alimentos. (Wikipedia, 2021)

El horario para la ingesta de los alimentos es de vital importancia considerarlo como un apropiado estilo de vida, puesto que al ser perseverante y lograr mantener ayuda a la prevención de problemas en los intestinos y de malnutrición; ya que al pasar demasiado tiempo entre las comidas esto genera un mayor apetito en el individuo y con ello aumenta de manera considerable la ingesta, influyendo así a un aumento de peso. Es por eso que se recomienda la ingesta de los alimentos en horarios establecidos adecuadamente espaciados para de esta manera facilitar la digestión y asimilación de los nutrientes. (Cárdenas, 2013)

La alimentación no saludable aumenta la predisposición de depresión, ansiedad y estrés. La adherencia inadecuada a la ingesta de alimentos tales como las verduras y hortalizas aumenta la aparición de ansiedad, depresión e insomnio. Así como también, la ingesta escasa de alimentos lácteos y el exceso de dulces tiende a presentar un peligro superior de padecer ansiedad, estrés, depresión e insomnio. (Ramon et al. 2020)

Actividad física:

La Organización Mundial de la Salud nos expone que son los movimientos del cuerpo originados por el sistema locomotor, por lo tanto un consumo de fuerza; son los movimientos realizados incluso durante el tiempo libre, hacia o desde un lugar, o en el transcurso del trabajo. La actividad física, ya sea moderadamente o intensamente, es beneficiosa para la salud. (Organización Mundial de la Salud, 2020)

La actividad física induce la producción de neurotransmisores, como las endorfinas y la serotonina, que son hormonas generadoras de sentimientos de alegría, felicidad y además del mejoramiento del estado de ánimo. Es por ese motivo que se piensa que el mantenerse en actividad ayuda a aliviar o prevenir la depresión. El ejercicio reduce los niveles de cortisol, una sustancia que se libera en situaciones de estrés por las glándulas suprarrenales, lo que intensifica el azúcar en la sangre y, por consiguiente, los músculos tienen más energía para lidiar con el estrés. (Grupo Gamma, 2015)

Entre los conductores de autobús, muestran una alta prevalencia de dificultades musculoesqueléticas: dolor en la espalda, cuello, hombros, rodillas y muslos. Las cuales se deben a riesgos laborales como estar sentado la mayor parte del día con poco espacio, mantenerlos inactivos durante toda la jornada laboral, sedentarismo la mayor parte del día. (Dominguez, 2009)

Se recomienda reemplazar el tiempo que es aplicado a actividades sedentarias con actividad física de cualquier intensidad (incluso de intensidad baja) es beneficioso para la salud y de ayuda poder disminuir los efectos adversos para la salud en los comportamientos sedentarios, todos los adultos y adultos mayores deben esforzarse por aumentar su actividad física. (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Manejo del estrés:

El estrés es la sensación de tensión tanto física como emocional. La cual es probable que se origine de diversas situaciones o ideas que produzcan frustración, enojo o ansias. El estrés es la reacción corporal a un reto o solicitud. (MedlinesPlus, 2022)

Reynoso y Seligson (citado en Lorenzo y Díaz, 2019) nos mencionan que para un manejo del estrés, uno debe trabajar para controlar o reducir las amenazas conllevan al estrés o aprender a tolerarlas (afrontar el estrés). El objetivo primordial de la intervención es restablecer la salud física y de la mente de una persona.

En el área de conducción y prevención del estrés se enfatizan varias estrategias; relajación, reestructuración cognitiva, evaluación de habilidades, solución de problemas. (Melendez, 2016)

Relaciones interpersonales:

Es parte de una interacción social y es una relación mutua que se establece entre 2 o más individuos. Un elemento sustancial de esta interrelación es la comunicación. (Calle, 2013)

La comunicación implica cualquier relación interpersonal, es decir, la función de los individuos para obtener datos acerca de su ámbito y posiblemente compartir esa información con el resto de la población. Este proceso tiene como objetivo difundir un mensaje y la capacidad de comprenderlo. En ausencia de la conversación, las relaciones interpersonales serán muy dificultosas. Las relaciones funcionan como un medio para lograr ciertas metas y como un fin en sí mismas. (Melendez, 2016)

La socialización también es fundamental para el bienestar interior. Salir con amigos, conceder tiempo a cuidar nuestro interior y exterior, alimentar nuestra mente con cosas que nos brindan felicidad, pasar tiempo con nuestros propios primogénitos y con personas que nos hacen felices y no sean nocivas para nosotros, todo esto hará que nuestra vida tanto mental como física mejoren. (Martín, 2010)

Crecimiento interpersonal (Autorrealización):

La autorrealización se origina en cada individuo, en su afán por descubrir sus metas y propósitos en la vida y su constante esfuerzo. En otras palabras, cada uno de nosotros tiene un conjunto de aspiraciones y el potencial para lograrlas. No promocionarlo o detenerlo directamente conduce a la decepción. (Salas, 2010)

Responsabilidad en salud:

La responsabilidad individualmente de nosotros está en elegir, decidirse por múltiples opciones saludables que sean adecuadas, en lugar de otras que son un riesgo para la salud. Debemos recordar que todos tenemos suficiente capacidad para poder cambiar los peligros inminentes a nuestra genética y entorno comunitario, que lograríamos cambiando los peligros modificando nuestra conducta. (Limia, 2010)

Es el exclusivo responsable y puede involucrarse en conductas de peligro (hecho que aumenta la repercusión de patologías y eventualidades, amenaza la salud de las personas y otros, y contribuye a la destrucción del medio ambiente) hacia conductas sanas bienestar/positivos (hechos que colaboran con evitar patologías y contingencias, al mismo tiempo que promueve la salud y el bienestar. (Mamani, 2015)

Estrés

Regulación del eje hipotálamo-hipófisis-adrenal

Es causada por el estrés físico y psicológico, y cuando se activa, el hipotálamo secreta la hormona CRF (factor liberador de corticotropina), que conduce sobre la glándula pituitaria y la segregación de la hormona adrenocorticotrópica (ACTH). Esta segregación afecta la corteza de las glándulas suprarrenales, lo que conduce a la producción de corticosteroides que ingresan al torrente sanguíneo. (Nogareda, 2019)

Debido a que tiene un efecto nutritivo sobre la glándula suprarrenal, estimula la síntesis de cortisol en el área milia, y cuando el nivel de cortisol en sangre aumenta, la secreción de hormona adrenocortical se inhibe por retroalimentación negativa. La liberación de cortisol puede ser estimulada por los centros nerviosos superiores del sistema nervioso y provocada por situaciones estresantes. Por lo tanto, el cortisol puede aumentar en respuesta al estrés físico, cirugía, quemaduras, hipoglucemia, hipotensión y ejercicio, en respuesta a la liberación local de citocinas pro inflamatorias (factores de necrosis tumoral α e interleucinas), así como en respuesta a neurotransmisores adrenérgicos. (Epinefrina y norepinefrina). (Palacio, Gónzales, & Campuzano, 2013)

Según Guerrero Barona (citado en Sanchez, 2010) El estrés es el resultado de estímulos físicos y comunales que imponen demandas para quienes no pueden cumplir plenamente cuando se dan cuenta que necesitan satisfacerlas. Por tanto, hay un desorden entre el entorno y recursos disponibles.

Chacín, Corzo, Rojas, Rodríguez y Corzo (citado en Melendez, 2016) gracias a la pluralidad de funciones fisiológicas asociadas al estrés, es fundamental tener en cuenta el peligro de predisposición a altos niveles de exposición, debido que al comprobar altos grados de estrés, el individuo es más susceptible a enfermedades y más aún en caso de estrés; el individuo con componentes de peligro como antecedentes de estilo de vida pobre, exposición al ruido, exceso de trabajo causa enfermedades degenerativas.

Lazarus y Folkman (citado en Vera, 2004) nos menciona que el estrés se refiere a las correlaciones originadas entre un individuo y el entorno en el que se inserta. El estrés es producido cuando el individuo sobrestima lo que está pasando más allá de los recursos de los que dispone y pone en riesgo su felicidad personal. Entre los dos está la evaluación cognitiva realizada por el sujeto; pero más allá de eso, tiene en consideración los sentimientos que contiene esta situación. También nos menciona que todo el mundo tiene

una cierta forma de lidiar con el estrés. Muchos factores pueden identificar los mecanismos de afrontamiento. Por otra parte, se ve influido por recursos conectados con la salud física o la disponibilidad energética.

Hans Selye (citado en Sanchez, 2010) puntualiza al estrés como la contestación inespecífica de un organismo a cualquier necesidad externa y el estado producido por un síndrome particular incluye todos los cambios inespecíficos inducidos en un sistema fisiológico.

Hans Selye menciona tres etapas del estrés:

Fases del estrés:

Reacción de alarma:

El organismo, al sentirse en peligro por las diversas situaciones que se presentan, se modifica fisiológicamente al activar un grupo de glándulas, fundamentalmente en el hipotálamo y la hipófisis. Cuando el cerebro detecta una amenaza o un peligro, el hipotálamo, que fabrica componentes liberadores, estimula sustancias concretas que trabajan como emisarios en áreas específicas del cuerpo. (Sanchez, 2010)

Estado de resistencia:

Según Oblitas (citado en Melendez, 2016) Cuando una persona está sometida a la amenaza de agentes nocivos durante mucho tiempo, el organismo no puede mantener la respuesta inicial, por lo que poco a poco se va adaptando a estas demandas, en una nueva fase en la que muchas veces se encuentra el equilibrio dinámico o la homeostasis. Ocurre entre los ambientes externo e interno de cada persona. Esta segunda fase es larga y su duración va a depender de la existencia del invasor y la resistencia del organismo, cuando esta capacidad llega a disminuir, empieza la siguiente fase.

Fase de agotamiento:

El declive gradual del organismo frente al estrés prolongado conduce a un gran agotamiento, pérdida significativa de la capacidad fisiológica; acompañado de un período de desgaste, en el que el sujeto sucumbe a menudo a las demandas ya que su capacidad de adaptación e interacción con su entorno se reduce al mínimo. Cuando el cansancio, sueño, el dolor de cabeza y la fatiga se presentan es una señal clara de que la concentración disminuye y por consiguiente esto es un riesgo en la circulación vehicular. (Sanchez, 2010)

Tipos

Selye (1936) menciona que el estrés se clasifica en 2 categorías: eustrés "positivo" y distrés "estrés negativo" correspondiente a una reacción completa o incompleta para un agente estresor:

Eustrés: también conocido como el estrés positivo; se refiere a una respuesta armoniosa que respeta los componentes fisiológicos y psicológicos humanos, en otros términos, la energía de la contestación a los estresores se desgasta biológicamente y física.

Distrés: además es conocido como estrés negativo; se refiere a una reacción perjudicial o exagerada a los factores estresantes, ya sean biológicos, físicos o psicológicos, y el exceso de energía que se desarrolla, no se puede gastar. El distrés puede tener su origen gracias al trabajo, el núcleo familiar, el ambiente, el alcohol, el cigarro, las frustraciones, y los demás estímulos los cuales pueden ser internos o externos. (Gallego, Gil, y Sepúlveda, 2018)

Lyle, Miller y Dell (2010) muestran los diversos modelos que exhibe el estrés, quienes son:

Estrés agudo: Es la manera de estrés más reiterada, el cual nace de las imposiciones e influencias de un pasado que ocurrió recientemente y de las imposiciones e influencias de un futuro cercano. La mayoría de los individuos logra identificar las señales de estrés agudo. Es una relación de cosas que han sucedido de forma equivocada en sus vidas: accidentes automovilísticos, grandes pérdidas de contratos, plazos que deben cumplir, su hijo teniendo problemas en la escuela, etc. Debido a que es de corta duración, es insuficiente para provocar un mal relevante a un plazo extenso referente con el estrés. (Melendez, 2016)

Estrés agudo episódico:

Estos individuos asumen demasiadas responsabilidades, se imponen excesivos deberes a su cargo y no tienen la posibilidad de ordenar las presiones que acaban su interés. Es usual que estos individuos se encuentren bastante agitados, tengan mal carácter, sean irritables, ansiosos y estén tensos. Acostumbran ser denominadas como sujetos con demasiada energía nerviosa y continuamente apurada.

Estrés crónico:

El estrés crónico deshace al cuerpo humano, la psiquis y la vida. Es el que destruye al individuo día tras día. Es el estrés de la escasez, las familias disfuncionales, caer en un matrimonio desdichado o en un trabajo o profesión que se aborrece. El individuo abandona la búsqueda de soluciones, debido a que nunca encuentra un escape a circunstancia depresiva. (Miller & Smith, sf)

Síntomas del estrés

Se encuentra agrupada en tres bloques: fisiológicas, emocionales y cognitivas.

Reacciones fisiológicas: Sandín (citado en Cassaretto, Chau, Oblitas, & Valdez, 2003)

Estos incluyen reacciones neuroendocrinas y aquellas que involucran el sistema nervioso autónomo, como el ascenso de la tensión arterial, elevación de la frecuencia cardiaca, intensificación del labor del estómago y los intestinos, pupilas dilatadas, cefalea, aceleración del ritmo cardiaco, respiración, manos y pies fríos, boca seca, etc.

Reacciones emocionales: A la persona le resulta difícil mantenerse física y mentalmente tranquila. Se presentan señales como el crecimiento de la intranquilidad, la obstinación, el dominio y la ausencia de preocupación por los demás. Los principios morales que gobiernan la vida de uno son más relajados y menos auto dirigidos. Aumento del aburrimiento y disminución de las ganas de vivir. La autoestima también se ve afectada por pensamientos de privacidad y baja autoestima. (Naranjo, 2009)

Reacciones cognitivas: Sandín (citado en Cassaretto et al. 2003) Hay tres tipos principales de respuestas cognitivas al estrés: ansiedad, pérdida de control y rechazo, acompañadas de obstáculos mentales, amnesia, sentimientos irreales, procesos mentales disociativos, entre otras reacciones.

Estrés en la conducción:

Fernández y Mielgo (1992) citado en (Melendez, 2016) nos menciona que “el estrés de la conducción es la ocurrencia de diversos hechos en los que se producen diversos fenómenos de estrés durante la conducción de autos y la persona está sujeta a la ansiedad, irritación, tensión, nerviosismo” (p. 46). Entonces, el estrés al volante puede ser definido como un conjunto de factores estresantes derivados del trabajo, relacionados con factores externos al tránsito y a las relaciones con otros conductores, afectando de tal manera la salud de los trabajadores y provocan síntomas indeseables. (Quevedo, M., 2012)

El estrés no es más que sentir tensión física y mental. Este es el momento en que las emociones no se manejan adecuadamente. Otros factores que lo provocan son la fatiga,

dolores de cabeza y algunas dificultades para dormir. Las personas que están expuestas a situaciones estresantes constantemente tienen dificultades para conciliar el sueño. Esta falta de sueño es muy peligrosa cuando estás detrás del volante y puede dañar al conductor y a otras personas. (Consensarios en Malaga, 2021)

2.3. Definición de términos básicos

Estilo de vida: Son las conductas que el individuo adopta las cuales se ven influenciadas por los distintos aspectos en su vida, tales con la inactividad física, la mala alimentación, las malas relaciones personales, el consumo de alcohol, el uso del cigarrillo, entre otras; la cual va a impactar de manera positiva o negativa a la salud de la persona.

Estilo de vida saludable: Son las conductas del individuo que van a influir de manera positiva en su salud, disminuyendo así los riesgos de enfermarse. Por lo cual el individuo va a desarrollar actitudes que favorezcan su salud tales como la actividad física, actitudes responsables hacia su salud, horas completas de sueño, horarios establecidos y buena alimentación. Logrando así que la persona tenga la capacidad de desarrollar una conducta promotora de la salud.

Estilo de vida no saludable: Esta adopción de estilo de vida va afectar de manera negativa la salud del individuo, debido a que este adopta conductas de riesgo tales como el sedentarismo, el alcoholismo, malos hábitos alimenticios, exposición a contaminantes; siendo así el causante de múltiples enfermedades.

Estrés: Es el grupo de relaciones e interacciones que surgen entre el individuo y una situación. Dicha situación es analizada por el individuo la cual puede superar o exceder los mecanismos de afrontamientos que posee haciendo que de esta manera afecte su bienestar.

Estrés agudo: Tiene su origen en las exigencias y presiones del presente, este tipo de estrés es reconocido por los individuos por los síntomas que presenta. Aquí se encuentran todas las cosas que le salieron y le fueron mal a la persona.

Estrés agudo episódico: En este tipo de estrés el individuo se carga de responsabilidades, más de las que puede tolerar y sobre exigiéndose. La mayoría de estas personas se muestran irritables, cansados, de mal carácter, afectando de manera negativa sus relaciones con los demás, ya que también culpan a los otros de sus problemas.

Estrés crónico: Este tipo de estrés desgasta a la personas todos los días, destruyendo su cuerpo y mente. Aquí el individuo no le encuentra una salida a sus problemas, haciendo que se encuentre en una situación deprimente y sin esperanzas, de manera que el individuo se note cansado buscando soluciones, rindiéndose y acostumbrándose a quedarse allí sin que lo note.

2.4.Hipótesis de investigación

2.4.1. Hipótesis general

La relación que existe entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, es significativa.

2.4.2. Hipótesis específicas

El estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, es moderadamente saludable.

El nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, es una baja reacción.

2.5.Operacionalización de las variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente: Estilo de vida	Según Nola Pender (1996) el estilo de vida es un conjunto de patrones o hábitos de comportamiento relacionados con la salud. Reflejándolo en diversas dimensiones como responsabilidad en la salud, actividad física, nutrición, relaciones interpersonales (soporte interpersonal), crecimiento interpersonal (autorrealización), y manejo del estrés. (Trejo, Maldonado, Ramírez, Hernández , y Hernández, sf)	El instrumento cuenta con 29 ítems, la cuales estarán dimensionadas en 6 áreas: alimentación (ítems 1-7), actividad y ejercicio (ítems 8-10), manejo del estrés (ítems 11-15), apoyo interpersonal (ítems 16-20), autorrealización (ítems 21-23) y responsabilidad en salud (ítems 24-29)	Alimentación	N° de comida
				Horario de comida
				Tipo de alimento
				N° de vasos de agua al día
				Consumo de frutas
				Ingredientes artificiales
			Actividad y ejercicio	Alimentos empaquetada
				Tiempo de ejercicio
				Actividades diarias
			Manejo del estrés	Practica de deporte
				Hora de descanso
				Manejo de tensión
				Expresión de sentimientos
				Satisfacción
			Apoyo interpersonal	Nerviosismo
				Relación con los demás
				Comunicación
				Relación
			Autorrealización	Expresivo
				Apoyo
Satisfacción personal				
Responsabilidad en salud	Satisfacción laboral			
	Desarrollo personal			
	Frecuencia de visita médica			
	Elección de atención médica			
	Automedicación			
	Indicación médica			

				Participación en actividades de salud
				Consumo de sustancias nocivas

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable dependiente: Estrés	Lazarus y Folkman (citado en Vera, 2004) nos menciona que el estrés se refiere a las correlaciones que se producen entre el individuo y el ámbito que se inserta. El estrés tiene su origen en el momento que la persona sobrestima lo que está pasando más allá de los recursos de los que dispone y sitúa en riesgo su propia felicidad.	El instrumento cuenta con 33 ítems, la cuales estarán dimensionadas en 4 áreas: reacciones cognitivas (ítems 3,6,13,17,21,25, 27 y 30), reacciones emocionales (ítems 2,4,9,10,11, 15,19,22,23,26,28, 33), reacciones fisiológicas (ítems 1,5,7,8,12,14,16,18, 20,24,29,31 y 32)	Reacciones cognitivas	Control de pensamientos
				Pensamientos tontos
				Perdida de concentración
				Falta de decisión
				Pensamientos malos
				Ganas de llorar
				Pérdida de control
				Perturbación
				Abandonar todo
			Reacciones emocionales	Angustia
				Insatisfacción
				Abatido
				Alteración
				Frustración
				Cólera
				Ganas de llorar
				Miedo
				Dificultad de disfrutar
			Reacciones fisiológicas	Irritabilidad
				Nerviosismo
				Satisfacción
Nudo en la garganta				
Latidos rápidos				
Dolor de barriga				
Sequedad en la boca				
Manos sudorosas				
Dolor de cuello				
Dificultad para respirar				
Insomnio				

				Conciliar el sueño
				Mal del estomago
				Temblor de brazos y piernas
				Cosquilleo
				Dolor de cabeza

CAPITULO III. METODOLOGIA

3.1.Diseño metodológico

De acuerdo a la finalidad, el estudio es descriptivo; es decir es aquel que busca describir situaciones y eventos en una población determinada de individuos, equipos, sociedades o cualquier otro fenómeno para sometido a un estudio en un momento dado y tal como se da en la realidad. (Ibarra C. , 2011)

Según la secuencia temporal es un estudio transversal. Un estudio transversal es aquella que establece la existencia de una circunstancia o estado de salud en una sociedad determinada y en un punto específico de tiempo. (Thierer, 2015)

Según la asignación de los factores de estudio, es una investigación observacional; ya que se va a describir un fenómeno dentro de una población de estudio y no va a existir ninguna alteración de la variable. Se va limitar a observar, medir, analizar y describir el fenómeno tal y como se encuentra, sin ejercer un control directo en la intervención. (Veiga, Fuente, y Zimmermann, 2008)

Nivel de estudio

Es una investigación correlacional, ya que su propósito es comprender la interrelación o grado de correlación existente entre 2 o más variables en un entorno específico. A veces solo se analiza la interacción entre dos variables. (Hernández, Fernández, y Baptista, 2010)

Diseño del estudio

El estudio fue de un diseño no experimental, debido a que es realizado sin adular de manera libre la variable (es), es analizar los fenómenos de la misma forma que se dan en su entorno natural, para luego proceder a realizar un análisis. (Hernández et al. 2010)

Enfoque del estudio

Es de enfoque cuantitativo, porque las variables se miden en un entorno específico; Cuando se analizan medidas adquiridas por métodos estadísticos, se extraen una hilera de conclusiones relativas a la hipótesis o las hipótesis. (Hernández, Fernández, y Baptista, 2014)

Área de estudio

El estudio fue desarrollado en la Agencia de transporte público Porta-Suarez e Hijos, la cual está ubicado en la Calle Adán Acebedo 205- Huacho y en Irrigación Santa Rosa, La Villa.

3.2.Población y muestra

3.2.1. Población

La población del estudio estuvo establecida por todos los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán; la cual consta de 70 choferes. Debido a que es una población reducida y para que de esta manera la investigación sea significativa. Considerando los criterios de inclusión, solo 50 aceptaron participar de la investigación.

Criterios de inclusión:

Choferes que acepten contribuir en el estudio

Choferes que laboren para la empresa

3.3. Técnicas de recolección de datos

La técnica empleado fue la encuesta, con el objetivo principal de recolectar información sobre las características observables psicológicas, económicas, políticas y sociales de una población en particular a través de métodos estadísticos. (Barrientos y Valer, 2004).

Una encuesta es un método (oral o escrita) dirigida a conseguir datos sobre una muestra o grupo de individuos asociados con un tema en particular. Los datos adquiridos son válidos solo para el tiempo en que fue recopilada, debido a que las características y opiniones son cambiantes con el tiempo. (Arias, 2012)

Instrumentos

En esta investigación se hizo uso de 2 cuestionarios: para evaluar el estilo de vida y para evaluar el nivel de estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Cuestionario de estilo de vida

El Estilo Promotor de Salud (Walker y Colaboradores) esta herramienta midió la promoción de la salud y el estilo de vida. Constituido de 29 ítems y se distribuye en 6 dimensiones, muestra 4 alternativas para elegir en las respuestas. Siempre (4), Frecuentemente (3), A veces (2), Nunca (1).

Los valores finales de la variable Estilos de Vida son:

- Saludable (88 – 116 puntos)
- Moderadamente saludable (59 – 87 puntos)
- No saludable (29 – 58 puntos)

El instrumento para la variable independiente aporta información auténtica y segura (Alfa de Crombach=0.93), incluye presentación, datos generales, instrucciones y preposiciones. (Melendez, 2016)

Cuestionario de reacciones de estrés

El cuestionario de Reacciones de Estrés fue desarrollado por Valdez en 1999, con la finalidad de apreciar las respuestas al estrés en ámbitos emocionales, fisiológicos y cognitivos de individuos que han estado expuestas a circunstancias que generan estrés durante los 6 últimos meses. Constituido por 33 ítems respondidos en una escala de tipo Likert con valores que van de 0 a 3 puntos (0 = nunca, 1= algunas veces, 2 = casi siempre y 3 = siempre).

Los puntajes finales de la variable Estrés son:

- Bajas reacciones de estrés: menores o iguales a 27 puntos.
- Reacciones de estrés intermedias: puntajes entre 28 y 40.
- Mayor reacción de estrés: puntaje mayor de 40

El instrumento tiene una validez a través de la prueba de Alfa de Crombach se halló una confiabilidad general de 0.895 y sus factores con una confiabilidad entre 0.718 y 0.782.

3.4.Técnicas para el procesamiento de la información

Para el análisis de los datos obtenidos de las encuestas, se empleó el Microsoft Excel 2010, donde se organizó la información de manera ordenada a través de códigos en la

base de datos. Posterior a ello se desarrolló la tabulación y la elaboración de tablas de frecuencias de las variables con sus dimensiones y representación gráfica. Tomando la información organizada se presentaron los resultados de las variables y dimensiones en tablas y gráficos estadísticos, es decir, mediante el uso de la estadística descriptiva.

Las variables de estudio son ordinales porque clasifican y ordenan los objetos, hechos o fenómenos en forma jerárquica con una característica determinada. (Pineda, Alvarado, y Canales, 1994)

Considerando la variable independiente ordinal al estilo de vida y a la variable dependiente ordinal el nivel de estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, se utilizó para el análisis descriptivo el Coeficiente de correlación de Spearman y para el análisis inferencial se utilizó Rho de Spearman.

Siendo el Coeficiente de Correlación de Spearman (ρ), un procedimiento estadístico que revisa la magnitud de relación entre 2 variables cuantitativas (Villatoro, 2011) para ver si hay una interacción entre dos variables a grado ordinal y que esta manera la relación sea estadísticamente significativa. (Mondragon, 2014).

CAPITULO IV. RESULTADOS

4.1. Análisis de resultados

El desarrollo de la investigación se sustenta con lo obtenido en sus resultados, que enfocan a los objetivos planteados, y estos se describen a continuación:

1. Relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Para esta relación se determinó según las dimensiones de estilo de vida:

- 1.1. Relación entre la dimensión Alimentación con estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 1. Percepción de la dimensión alimentación

Items		Siempre	Frecuentemente	A veces	Nunca	Total
		(4)	(3)	(2)	(1)	
¿Come usted 3 veces al día? (desayuno, almuerzo y cena)	%	88	8	4	0	100
	Nº	44	4	2	0	50
¿El horario de sus comidas es fijo?	%	10	8	22	60	100
	Nº	5	4	11	30	50
¿A diario consume alimentos balanceados que incluyan tanto vegetales, frutas, carne, legumbres y cereales?	%	44	40	14	2	100
	Nº	22	20	7	1	50
¿Bebe 8 vasos de agua al día?	%	26	20	36	18	100
	Nº	13	10	18	9	50
¿Consume frutas entre sus comidas?	%	34	18	36	12	100
	Nº	17	9	18	6	50
¿Escoje comidas que no tengan ingredientes artificiales o químicos para conservar la comida?	%	24	10	26	40	100
	Nº	12	5	13	20	50
Lee usted las etiquetas de las comidas empaquetadas, enlatadas o conservas para identificar los ingredientes?	%	18	6	28	48	100
	Nº	9	3	14	24	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022

Interpretación:

Según tabla 1, se aprecia que el 88% de los participantes contestan siempre; alimentarse 3 veces al día, según lo indican la cantidad de 44 personas, es frecuente para el 40% de personas consumir a diario alimentos balanceados, mientras el 36% a veces atinan por beber 8 vasos al día como también consumir frutas, y un 60% cree que nunca es fijo el horario de sus comidas.

De esta manera, se consigue energía y poder a desarrollarse en los diversos factores tales como la edad, situación económica, actividad física y la disponibilidad de los alimentos que comúnmente varían. Esto responde a un estrés positivo en los parámetros fisiológicos y psicológicos humanos.

Tabla 2. Reglas de decisión

Valor de significación	Decisión	Se rechaza
Si P valor > 0,05	La hipótesis nula (Ho) se acepta	La hipótesis alterna (Ha)
Si P valor < 0,05	La hipótesis alterna (Ha) se acepta	La hipótesis nula (Ho)

Nota: Tomado de “Metodología de la investigación” por (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014)

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Alimentación y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₁: Existe relación significativa entre la dimensión Alimentación y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 3. Correlación entre la dimensión alimentación y entrés

			ESTRÉS
RHO	Dimensión	Coefficiente Correlación	,552**
Spearman	ALIMENTACIÓN	Significancia (bilateral)	,000
		N	50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

La relación dimensión alimentación y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, consigue un RHO spearman 0,552 calificándola de correlación positiva considerable según escala adaptada por Hernández et al (2014). Para valor de significancia 0,000 menor a 0,05 se concluye; existe relación significativa entre alimentación y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta.

1.2. Relación entre la dimensión Actividad y ejercicio con estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 4. Percepción de la dimensión Actividad y ejercicio

Items		Siempre (4)	Frecuentemente (3)	A veces (2)	Nunca (1)	Total
¿Hace usted ejercicio mínimo 30 minutos al día al menos 5 veces a la semana?	%	12	14	28	46	100
	Nº	6	7	14	23	50
¿Realiza usted actividades que incluyan el movimiento de todo su cuerpo?	%	26	42	12	20	100
	Nº	13	21	6	10	50
¿Practica algún deporte?	%	38	8	16	38	100
	Nº	19	4	8	19	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022

Interpretación:

Según tabla 4, se puede visualizar que el 38% de los colaboradores contestan siempre; y coinciden practicar algún deporte, en una cantidad de 19 personas; es frecuentemente para el 42% de personas realizar alguna actividad de movimiento, mientras el 28% a veces realizan ejercicio aproximadamente 30 minutos al día en el transcurso de 5 veces a la semana, para el 46% nunca creen realizarlo.

En consecuencia, toda actividad física, ya sea moderada o intensa, mejora la salud, y ocasiona un estrés positivo donde los estresores se consumen biológicamente y físicamente.

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Actividad y ejercicio con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₂: Existe relación significativa entre la dimensión Actividad y ejercicio con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 5. Correlación entre la dimensión Actividad y ejercicio con Estrés

			ESTRÉS
RHO Spearman	Dimensión	Coefficiente Correlación	,535**
	ACTIVIDAD Y	Significancia (bilateral)	,000
	EJERCICIO	N	50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

La relación dimensión Actividad y ejercicio con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, logra un RHO Spearman 0,535 considerarla como correlación positiva. Para valor de significancia 0,000 inferior a 0,05 se concluye; hay una relación significativa entre Actividad y ejercicio con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta.

1.3. Relación entre la dimensión Manejo del estrés con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 6. Percepción de la dimensión Manejo del estrés

Items		Siempre (4)	Frecuentemente (3)	A veces (2)	Nunca (1)	Total
¿Su jornada laboral le permite dormir al menos 6 horas al día?	%	92	4	2	2	100
	Nº	46	2	1	1	50
¿Con que frecuencia ha estado seguro sobre su capacidad para manejar sus problemas personales?	%	54	28	16	2	100
	Nº	27	14	8	1	50
¿Expresa sus sentimientos de tensión o preocupación?	%	26	16	32	26	100
	Nº	13	8	16	13	50
¿Con que frecuencia ha sentido que las cosas le van bien?	%	46	36	10	8	100
	Nº	23	18	5	4	50
¿Con que frecuencia te has sentido nervioso o estresado?	%	36	8	32	24	100
	Nº	18	4	16	12	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022

Interpretación:

Según tabla 6, se observa que el 92% de los participantes contestan siempre a favor por dormir al menos 6 horas/día después de su labor, lo afirman en una cantidad de 46 personas, es frecuente para el 36% de personas han sentido que las cosas le van bien. En cambio el 32% responde a veces se han sentido nervioso o estresado, y comparado al 26% nunca expresan sus sentimientos de estrés o ansiedad. Por consiguiente, los intentos para controlar, minimizar o instruirse para soportar las amenazas que conllevan al estrés.

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Manejo del estrés con el estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₃: Existe relación significativa entre la dimensión Manejo del estrés con el estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 7. Correlación entre la dimensión Manejo del estrés y la variable Estrés

			ESTRÉS
RHO Spearman	Dimensión	Coefficiente Correlación	,486**
	MANEJO DEL	Significancia (bilateral)	,000
	ESTRÉS	N	50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

La relación dimensión Manejo del estrés con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, logra un RHO Spearman 0,486 considerarla como correlación positiva media. Con un valor de significancia 0,000 inferior a 0,05 se concluye; existe relación significativa entre Manejo del estrés con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta.

1.4. Relación entre la dimensión Apoyo interpersonal y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 8. Percepción de la dimensión Apoyo interpersonal

Items		Siempre	Frecuentemente	A veces	Nunca	Total
		(4)	(3)	(2)	(1)	
¿Se relaciona con los demás?	%	78	12	10	0	100
	Nº	39	6	5	0	50
¿Tiene con quien hablar de las cosas que son importantes para usted?	%	72	14	10	4	100
	Nº	36	7	5	2	50
¿Mantiene buenas relaciones con las demás personas?	%	64	24	12	0	100
	Nº	32	12	6	0	50
¿Comenta sus deseos e inquietudes con las demás personas de su entorno de trabajo?	%	28	4	26	42	100
	Nº	14	2	13	21	50
¿Cuándo enfrenta situaciones difíciles recibe apoyo de los demás?	%	48	28	14	10	100
	Nº	24	14	7	5	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022

Interpretación:

Dado tabla 8, se estima que el 78% de los participantes contestan que siempre están en relación con los demás, y lo representan 39 personas, mientras el 28% de las personas frecuentemente enfrenta situaciones complicadas y reciben el respaldo de los demás; pero un 26% respondieron a veces, comentar sus deseos e inquietudes con los demás individuos de su ámbito laboral, contrario al 42% de personas que respondieron nunca. Por ende, las relaciones con Apoyo interpersonal que funcionan en; la familia, amigos entre otros, se espera van a influir de manera directa o indirecta para la salud de estos.

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Apoyo interpersonal y el estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₄: Existe relación significativa entre la dimensión Apoyo interpersonal y el estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 9. Correlación entre la dimensión Apoyo interpersonal y Estrés

			ESTRÉS
RHO	Dimensión	Coefficiente Correlación	,510**
Spearman	APOYO	Significancia (bilateral)	,000
	INTERPERSONAL	N	50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

La relación Apoyo interpersonal con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, logra un RHO Spearman 0,510 considerándola como correlación positiva considerable. Con un valor de significancia 0,000 inferior a 0,05 se concluye; existe relación significativa entre Apoyo interpersonal con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta.

1.5. Relación entre la dimensión Autorrealización y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 10. Percepción de la dimensión Autorrealización

Items		Siempre (4)	Frecuentemente (3)	A veces (2)	Nunca (1)	Total
¿Se encuentra satisfecho con lo que ha realizado durante su vida?	%	68	22	0	10	100
	Nº	34	11	0	5	50
¿Se encuentra satisfecho con las actividades que actualmente realiza?	%	70	22	6	2	100
	Nº	35	11	3	1	50
¿Realiza actividades que fomenten su desarrollo personal y/o profesional?	%	56	20	14	10	100
	Nº	28	10	7	5	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022.

Interpretación:

Según tabla 10, se considera que el 70% de los participantes contestan que siempre se encuentra satisfechos con las actividades que hoy realizan; y lo constituyen 35 personas, mientras el 22% de las personas frecuentemente se encuentra satisfechos con lo que han realizado durante su vida; en cambio un 14%, respondieron a veces realizar actividades que promuevan su desarrollo personal y/o profesional, contrariamente a esto el 10% de personas

respondieron nunca realizar. Por consiguiente, existe un conjunto de aspiraciones y el potencial para lograrlas. No promocionarlo o detenerlo directamente conduce a la decepción.

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Autorrealización y estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₅: Existe relación significativa entre la dimensión Autorrealización y estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 11. Correlación entre la dimensión Autorrealización y Estrés

			ESTRÉS
RHO	Dimensión	Coefficiente Correlación	,413**
Spearman	AUTORREALIZACIÓN	Significancia (bilateral)	,003
			N
			50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

Autorrealización y estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, se logra conseguir un RHO Spearman 0,413 considerándola como correlación positiva media. Para valor de significancia 0,003 inferior a 0,05 se concluye; existe relación significativa entre Autorrealización con el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta.

1.6. Relación entre la dimensión Responsabilidad en salud y el estrés de choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 12. Percepción de la dimensión Responsabilidad en salud

Items		Siempre (4)	Frecuentemente (3)	A veces (2)	Nunca (1)	Total
¿Acude por lo menos una vez al año a un establecimiento de salud para un chequeo médico?	%	26	6	6	62	100
	Nº	13	3	3	31	50
¿Cuándo presenta una molestia acude a un establecimiento de salud?	%	26	20	22	32	100
	Nº	13	10	11	16	50
¿Toma medicamentos solo prescritos por el médico?	%	28	18	22	32	100
	Nº	14	9	11	16	50
¿Toma en cuenta las recomendaciones que le brinda el personal de salud?	%	60	32	6	2	100
	Nº	30	16	3	1	50
¿Participa en actividades que fomenten su salud: sesiones educativas, campañas de salud?	%	8	4	26	62	100
	Nº	4	2	13	31	50
¿Consume sustancias nocivas: cigarro, alcohol y/o drogas?	%	2	12	44	42	100
	Nº	1	6	22	21	50

Fuente: Encuesta aplicada a los choferes de la agencia de transporte público Porta. 2022

Interpretación:

Dado tabla 12, se estima que el 60% de los participantes contestan siempre, toman en consideración las indicaciones que le da el profesional sanitario, y constituyen 30 personas, similarmente también el 32% responde frecuentemente; en cambio el 44% de las personas responde a veces consumir sustancias perjudiciales: tabaco, alcohol y/o drogas. Para el 62% opinan nunca participar en acciones promotoras de salud: sesiones educativas, campañas de salud, De este modo, se aconseja optar por los comportamientos saludables al bienestar/positivos. Es decir, acciones positivas ayudan a prevenir enfermedades y accidentes, al mismo tiempo que promueve la salud y el bienestar.

Prueba de hipótesis

H₀: No existe relación significativa entre la dimensión Responsabilidad en salud y estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₆: Existe relación significativa entre la dimensión Responsabilidad en salud y estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 13. Correlación entre la dimensión Responsabilidad en salud y Estrés

			ESTRÉS
RHO Spearman	Dimensión	Coefficiente Correlación	,549**
	RESPONSABILIDAD	Significancia (bilateral)	,000
	EN SALUD	N	50

Fuente: Datos extraídos del programa SPSS 22

Interpretación:

La Responsabilidad en salud con estrés de choferes en la agencia de transporte público Porta, se logra conseguir un RHO Spearman 0,549 y considerándola como correlación positiva considerable. Para valor de significancia 0,000 inferior a 0,05 se concluye que existe relación significativa entre Responsabilidad en salud con estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta.

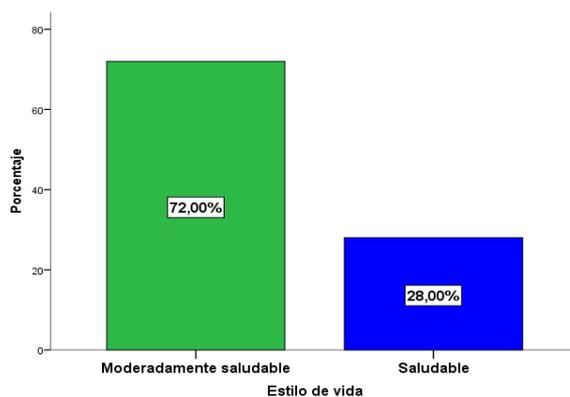
1.7 La frecuencia en las variables Estilo de vida y estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 14. Frecuencia en Estilo de vida

Variable	Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Estilo de vida	Saludable	14	28
	Moderadamente saludable	36	72
	No saludable	0	0
Total		50	100

Nota: Tomado de la hoja SPSS 22

Gráfico 1. Gráfico de barras de la frecuencia Estilo de vida.



Interpretación:

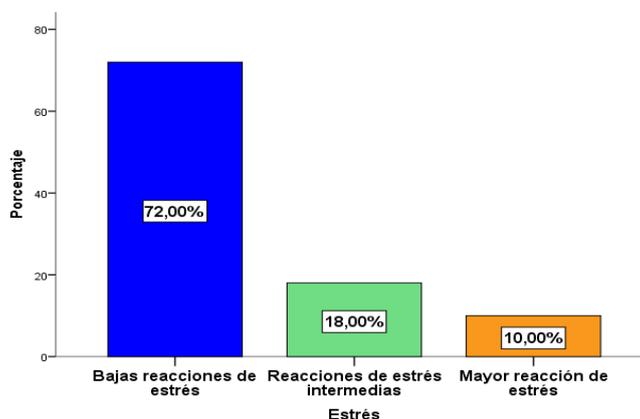
Se puede apreciar en la tabla 14 y figura 1, la frecuencia de los participantes por la variable Estilo de vida alcanza en términos porcentuales de 72%, para una cantidad de 36 personas, y calificándose de Moderadamente saludable; es decir existe una influencia de manera positiva en la salud, entre los cuales se destaca la adopción de hábitos como; practicar ejercicios, una alimentación adecuada y saludable, beber suficiente agua, el goce de los ratos libres, actividades de socialización, mantenimiento de la autoestima elevada y otros.

Tabla 15. Frecuencia en Estrés

Variable	Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Estrés	Mayor reacción de estrés	5	10
	Reacciones de estrés intermedias	9	18
	Bajas reacciones de estrés	36	72
Total		50	100

Nota: Tomado de la hoja SPSS 22

Gráfico 2. Gráfico de barras de la frecuencia Estrés



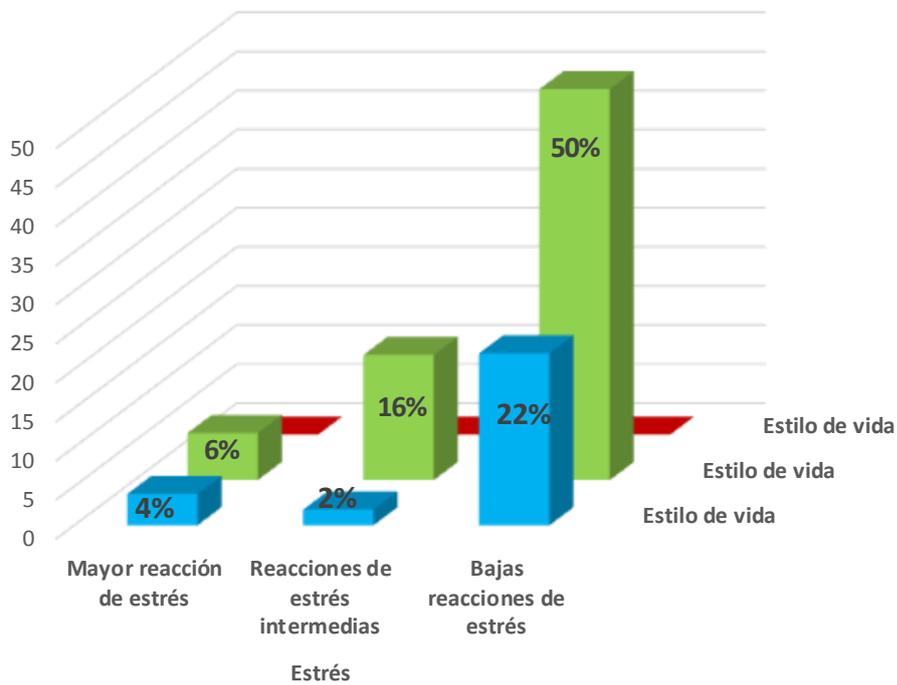
Nota: Tomado de la hoja SPSS 22

Interpretación:

Se evalúa en la tabla 15 y figura 2, la frecuencia de los encuestados por la variable Estrés, lo validan 36 personas que ocupan el 72% de los encuestados, y obtienen la calificación Baja reacción de estrés; debido a la repercusión de diversos sucesos estresantes en el transcurso del manejo de autos y la predisposición del individuo a la ansiedad, irritación, tensión, nerviosismo.

Tabla 16. Frecuencia en Estilo de vida y Estrés

		Estrés						Total	
		Bajas reacciones de estrés		Reacciones de estrés intermedias		Mayor reacción de estrés			
		Fi	%	Fi	%	fi	%	fi	%
Estilo de vida	Saludable	11	22	1	2	2	4	14	28
	Moderadamente saludable	25	50	8	16	3	6	36	72
	No saludable	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		36	72	9	18	5	10	50	100



Interpretación:

Se aprecia en tabla 16 y figura 3, el 22% de los encuestados muestran Baja reacción de estrés frente al 50% de los mismos que tienen el estilo de vida Moderadamente saludable. Esto indica una relación directa entre el estilo de vida que llevan los choferes y el estrés que se ocasiona por su actividad.

2. Identificar el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022

Tabla 17. Frecuencia de las dimensiones estilos de vida en los choferes de la agencia de transporte público Porta, según su estilo de vida

Estilo de vida	Alimentación		Actividad y ejercicio		Manejo del estrés		Apoyo interpersonal		Autorrealización		Responsabilidad en salud	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Saludable	24	48	22	44	18	36	12	24	5	10	24	48
Moderadamente saludable	26	52	28	56	32	64	38	76	45	90	26	52
No saludable	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100

Interpretación:

De la tabla 17, se deduce que el 52% de los participantes responde a la dimensión alimentación y alcanzan un estilo de vida moderadamente saludable, el 56% de los participantes responde a la dimensión actividad y ejercicio; alcanzan un estilo de vida moderadamente saludable, el 64% de los participantes responde a la dimensión manejo del estrés y alcanzan un estilo de vida moderadamente saludable, el 76% de los participantes responde a la dimensión apoyo interpersonal y alcanzan un estilo de vida moderadamente saludable, el 90% de los participantes responde a la dimensión autorrealización y alcanzan un estilo de vida moderadamente saludable. Mientras que el 52% de los participantes obtienen el estilo de vida moderadamente saludable para la dimensión responsabilidad en salud. Estos resultados nos revelan que entre todas las dimensiones evaluadas para los choferes de la agencia de transporte público Porta se identifica un estilo de vida moderadamente saludable.

3. Identificar el nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022

Tabla 18. Frecuencia de las dimensiones estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, según su nivel

Estrés	REACCIONES COGNITIVAS		REACCIONES EMOCIONALES		REACCIONES FISIOLÓGICAS	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Mayor reacción de estrés	3	6	6	12	22	44
Reacciones de estrés intermedias	0	0	44	88	28	56
Bajas reacciones de estrés	47	94	0	0	0	0
Total	50	100	50	100	50	100

Interpretación:

De la tabla 18, se deduce que el 94% de los participantes responde a la dimensión reacciones cognitivas y alcanzan un nivel de baja reacción de estrés, el 88% de los encuestados obtienen el nivel de reacciones de estrés intermedias para la dimensión reacciones emocionales. Mientras el 44% de los mismos manifiestan su favoritismo por la dimensión reacciones fisiológicas y consiguen un nivel de mayor reacción de estrés. Estos resultados nos revelan que entre todas las dimensiones evaluadas para los choferes de la agencia de transporte público Porta se identifica un nivel de baja reacción de estrés.

4.2. Contrastación de hipótesis

1. Reglas de decisión:

Si p con validez superior que 0,05 la hipótesis nula (H_0) se acepta.

Si p con validez inferior que 0,05 la hipótesis alterna (H_a) se acepta de tal manera que la hipótesis nula (H_0) se rechaza.

2. Prueba de hipótesis:

Hipótesis General

H_0 : No existe relación significativa entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H : Existe relación significativa entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 19. Relación entre Estilo de vida y Estrés

		Estrés	
RHO	Estilo de vida	Coefficiente Correlación	,536**
Spearman		Significancia (bilateral)	,000
		N	50

Interpretación:

La relación entre las variables estilos de vida y estrés se obtiene RHO Spearman de 0,536 y califica una correlación positiva considerable. Una validez de significancia de 0,000 inferior a 0,05 se concluye que si existe relación significativa entre estilos de vida y estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Hipótesis específica 01

H₀: No es moderadamente saludable el estilo de vida en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₈: Es moderadamente saludable el estilo de vida en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 20. Prueba de chi-cuadrado para el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta

		Estilo de vida	
Prueba		Xo ²	22,36
Chi-cuadrado	Estilo de vida	Sig. Asintótica	,000
		N	50

Interpretación:

La muestra para $Xo^2 = 22,36 > 3,94$ (Según Tabla Chi-cuadrada) y valor de significancia 0,000 menor 0,05. Permite llegar a la conclusión que el nivel alcanzado Estilo de vida en los choferes de la agencia de transporte público Porta es moderadamente saludable. Por lo tanto, el estilo de vida que se persigue positivamente para la salud pone en práctica hábitos de ejercicio, una alimentación adecuada y saludable, beber suficiente agua, el goce de los ratos libres, actividades de socialización.

Hipótesis específica 02

H₀: No es baja la reacción de estrés, en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

H₉: Es baja la reacción de estrés, en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

Tabla 21. Prueba de chi-cuadrado en el estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta

		Estrés	
Prueba		Xo ²	28,88
Chi-	Estrés	Sig. Asintótica	,001
cuadrado		N	50

Interpretación:

La muestra para $Xo^2 = 28,88 > 0,711$ (Según Tabla Chi-cuadrada) y valor de significancia 0,001 menor 0,05. Permite llegar a la conclusión que el nivel logrado de Estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta es baja la reacción de estrés. Por lo tanto, el estrés que persiguen los choferes se asemeja al estrés agudo por su tiempo de persistencia, en el periodo es deficiente para originar los agravios considerables que están afiliados con el estrés de larga duración.

CAPITULO V. DISCUSIÓN

5.1.Discusión de resultados

La discusión con respecto a la hipótesis general del estudio se constató que: existe relación significativa entre el estilo de vida y el estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022. Para tal efecto se contrastó la hipótesis alterna (H1): el estilo de vida saludable es relacionado significativamente con las bajas reacciones de estrés en los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.; la información procesada dispusieron dicha correlación en la muestra de 50 choferes, mediante el Coeficiente de Correlación de Spearman (ρ), Rho (ρ) de Spearman = 0,536 para un nivel de significancia $\alpha = 0,05$, siendo que el p-valor obtenido (p-valor= 0.000) es inferior al grado de significancia $\alpha = 0,05$ (5%), se muestra de forma exacta la validez de la hipótesis alterna.

El estudio del estilo de vida y el estrés se centran en el estudio y medición de sus dimensiones. El objetivo general fue determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en los choferes cuyo sustento teórico, confirma que son dos concepto relacionados, ya que los conductores al presentar un mejor estilo de vida tienen a consumir su energía estresora por lo cual presentan un estrés positivo dando como resultado una respuesta armoniosa a la situación que se le pueda presentar. (Gallego, Gil, & Sepúlveda, 2018)

Ambas variables tienen su propio concepto, el estilo de vida es la modalidad inusual de manifestarse, el modo y la calidad de vida en que los individuos están afiliados al mundo que los rodea y en los cuales implica los hábitos alimenticios, aseo individualizado, ocio, afinidades en la sociedad y núcleo familiar, y también los instrumentos de enfrentamientos sociales. (Lorenzo & Díaz, 2019). En el modelo de promoción de la salud nos menciona que el sujeto que se siente autosuficiente, presente la capacidad de poder adoptar conductas

promotoras de la salud. Además también que influye el apoyo que van a sentir de la familia, amigos entre otros. (Aristizabal, Blanco, Sánchez, & Ostiguín, Scielo, 2011). El estrés se origina en el momento que el individuo sobrestima lo que está pasando más allá de los medios que dispone y sitúa en riesgo su propia felicidad. Cada individuo tiene una cierta forma de lidiar con el estrés, lo cual presenta diversos factores que pueden determinar los mecanismos de afrontamiento. Puede verse influido por recursos relacionados con la salud física o la disponibilidad energética. (Vera, 2004). El distrés, el cual es un tipo de estrés es una reacción perjudicial o desmesurada a los agentes estresantes, ya sean físicos o psicológicos, causando un exceso de energía que no se puede gastar. Este estrés puede ser ocasionado por el alcohol, el tabaco, fracasos, entre otros estímulos extrínsecos. (Gallego, Gil, & Sepúlveda, 2018); por lo tanto al presentar un estilo de vida saludable las respuestas de estrés son bajas y al presentar un estilo de vida no saludable las reacciones de estrés serán altas.

El estrés se agrupa en tres bloques: reacciones fisiológicas como incremento del ritmo cardiaco, aumento de la actividad del estómago y los intestinos, dolor de cabeza, manos y pies fríos, boca seca; las reacciones emocionales como impaciencia, intolerancia, falta de preocupación por los demás, aumentos del aburrimiento y las reacciones cognitivas como ansiedad, pérdida de control, sentimientos irreales, amnesia. (Cassaretto, Chau, Oblitas, & Valdez, 2003)

Con estas premisas, en el presente estudio, el estilo de vida es moderadamente saludable con un 72% de los choferes encuestados y el estrés presentan bajas reacciones con un 72% de los choferes encuestados de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán; estos hallazgos no coinciden con (González, Giraldo, Cano, & Ramirez, 2019) quienes hacen referencia que el 69% de los conductores de buses de Medellín no tienen un control sobre su

estrés y están expuestos a múltiples circunstancias negativas que sitúan en inseguridad su salud y generan cualquier tipo de estrés como las horas laboradas.

Las dimensiones de los estilos de vida de la presente investigación evaluadas con el cuestionario de estilos de vida, es utilizada para medir el tipo de estilo de vida de los choferes, la aplicación de este instrumento permitió concretar, que, el estilo de vida fue moderadamente saludable en todas la dimensiones, en la alimentación (52%), actividad y ejercicio (56%), manejo del estrés (64%), apoyo interpersonal (76%), autorrealización (90%) y responsabilidad en salud (52%).

Fueron las que tienen mayor impacto en el estilo de vida moderadamente saludable en la dimensión alimentación (consumo de los alimentos 3 veces al día siendo estos balanceados, pero no presentan un horario fijo de comidas y no leen las etiquetas de los alimentos empaquetados), la dimensión actividad y ejercicio (práctica de algún deporte, pero poca actividad física en la semana), la dimensión manejo del estrés (las horas de dormir son lo suficiente, satisfacción, resolución de problemas, pero poca expresión de los sentimientos, sentimientos de estrés), la dimensión apoyo interpersonal (buena relación con las personas del exterior, recibe el apoyo de las personas, pero deficiente comunicación de sus inquietudes con las personas de su trabajo), la dimensión autorrealización (satisfacción con su vida y con las actividades que realizan, pero falta de actividades que impulsen su desarrollo personal) y la dimensión responsabilidad en salud (toman en cuenta las indicaciones del personal de salud, pero presentan poca periodicidad al establecimiento de salud por alguna molestia o un chequeo general anual, falta de participación en campañas de salud). Por lo tanto cuando los choferes hacen esfuerzos para moderarse, disminuir o instruirse para soportar las amenazas que conllevan al estrés ellos presentarían bajas reacciones para este, además toda actividad física, ya sea moderada o intensa, mejora la salud, y ocasiona un estrés positivo donde los

estresores se consumen biológicamente y físicamente. También cuando los choferes presentan en sus relaciones como en la familia y amigos, un apoyo interpersonal este va a influir de directamente o indirectamente para la salud de estos. Finalmente los choferes al presentar aspiraciones y sentirse satisfechos influye directamente a que ellos presenten bajas reacciones de estrés.

Los hallazgos previos no coinciden con (Arenas & López, 2021) donde hace referencia que los choferes de Arequipa, presentan un estilo de vida no saludable en la dimensión manejo del estrés, autorrealización, soporte interpersonal; lo cual indica que los choferes no se relacionan con los individuos de todas las edades, la familia y amigos, además que no reciben información al respecto de su cuidado personal. Y presentan un estilo de vida moderadamente saludable en la dimensión nutrición. Por lo cual un estilo de vida poco saludable suele ser mayormente la causante de diversas enfermedades tales como como la obesidad o el estrés. (Martín, 2010)

En el estudio que realizó Calizaya y Torres (2021) sobre el estilo de vida y estrés en policías concluyo que existe una relación parcial entre el estilo de vida y el estrés, evidenciando un estilo de vida no saludable como generador de estrés. De modo que los hallazgos encontrados por Calizaya y Torres (2021) respalda a la presente investigación, pues se consideran los aspectos intrapersonales e interpersonales de las prácticas de vida, se encuentran relacionados; por tanto, el trabajo del conductor puede ser considerado como una de esas ocupaciones que están sujetos a un estrés repetitivo, debido a diversos factores del entorno en el que se desempeña; sin embargo, esto está sujeto a cambios siempre que el conductor se haya acostumbrado a este trabajo, ya que puede adaptarse y no considerarlo dentro de los factores estresantes; así como sucedió en lo hallado en este estudio.

En las dimensiones de estrés de la presente investigación evaluadas con el cuestionario de reacciones de estrés, es utilizada para medir las reacciones de estrés en los choferes, la aplicación de este instrumento permitió concretar, que, las reacciones de estrés fueron bajas en todas las dimensiones reacciones cognitivas (94%), en la dimensión reacciones emocionales fueron intermedias (88%) y en la dimensión reacciones fisiológicas fueron mayores (44%).

Vista la relación entre ambas variables, ahora se desdobra cada una de ellas, para contrastar con los estudios previos.

El estilo de vida saludable, según Nola Pender es un grupo de actitudes o hábitos íntimamente relacionados con la salud, es decir, todo lo que asegura la felicidad y el desarrollo humano. (Trejo, Maldonado, Ramírez, Hernández, & Hernández, sf)

En la presente investigación en los estilos de vida, el 72% se ubica en un estilo de vida moderadamente sano, el 28% un estilo de vida sano y el 0% un estilo de vida no sano. Por lo cual entre las conductas que reducen los riesgos de enfermar, entre los cuales lo integran: un apropiado control y terapia del estrés y los sentimientos negativos, un adecuado régimen de ejercicio, sueño y ocio; control y prevención de sustancias tales como el alcohol (Vives, 2007); esta realidad encontrada no coincide con (Arenas & López, 2021) donde hace referencia que los choferes del transporte urbano de Arequipa, el 35.1% presenta un estilo de vida no sano, el 33.5% un estilo de vida moderadamente sano y el 31.4% un estilo de vida sano, esto indica que los conductores al presentar un estilo de vida no saludable están más expuestos a sufrir de problemas en salud tanto físicos como mentales; suele ser mayormente la causante de diversas patologías tales como la obesidad o el estrés. Entre sus prácticas están la ingesta de sustancias peligrosas (alcohol, drogas), el uso excesivo de tabaco, el ocio, la exhibición con contaminantes. (Martín, 2010).

La realidad encontrada coincide con (Calizaya & Torres, 2021) quienes hacen referencia que el personal policial, el 69.5% exhiben un estilo de vida moderadamente sano, el 28.5% un estilo de vida sano y el 2.0% un estilo de vida no sano. Los aspectos involucrados en la modificación del comportamiento, las actitudes y los motivos de las personas serán un accionar para promover su salud. (Aristizabal, Blanco, Sánchez, & Ostiguín, Scielo, 2011)

En la presente investigación, en los niveles de estrés el 72% presenta bajas reacciones de estrés, el 18% reacciones de estrés intermedias y el 10% mayores reacciones de estrés. Según Lazarus y Folkman; todas las personas tienen una manera diferente de lidiar con el estrés, las cuales pueden verse influido por recursos relacionados con la salud física o la disponibilidad energética. (Vera, 2004) Además el momento en el que la energía de la respuesta a los estresores se consume biológicamente y física, se produce el estrés positivo, la cual se refiere que se presenta una respuesta armoniosa a las diversas situaciones que se puedan presentar. (Gallego, Gil, & Sepúlveda, 2018)

La realidad encontrada no coincide con (González, Giraldo, Cano, & Ramirez, 2019) quienes hacen referencia que el 69% de los conductores de buses no presentan un control sobre su estrés. El estrés negativo, presenta una contestación perjudicial o desmedido a los componentes estresantes, ya sean biológicos, físicos o psicológicos, y el exceso de energía que se desarrolla, no se puede gastar. Puede ser originada por el empleo, el núcleo familiar, el ambiente, el alcohol, el tabaco, los fracasos, entre otros estímulos los cuales pueden ser internos o externos. (Gallego, Gil, & Sepúlveda, 2018)

CAPITULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

- En este estudio se halló que existe una relación entre el estilo de vida y estrés en choferes de transporte público Porta.
- Los choferes demostraron un estilo de vida saludable moderado, lo que indica que sus prácticas de salud son intermedios, en otras palabras, varios de sus comportamientos de salud son regulares.
- El estilo de vida en la dimensión alimentación en los conductores es moderadamente saludable en un 52%, en la dimensión actividad y ejercicio es moderadamente saludable en un 56%, en la dimensión manejo del estrés es moderadamente saludable en un 64%, en la dimensión apoyo interpersonal es moderadamente saludable en un 76%, en la dimensión autorrealización es moderadamente saludable en un 90% y en la dimensión responsabilidad en salud es moderadamente saludable en un 52%.
- En términos de niveles de estrés, los conductores tienen una calificación un 72 % de bajos niveles de estrés, lo que indica su capacidad para manejar varios factores estresantes.
- El estrés en dimensión reacciones cognitivas en los conductores alcanzan un nivel de baja reacción de estrés en un 94%, en la dimensión reacciones emocionales alcanza un nivel de reacciones de estrés intermedias en un 88% y en la dimensión reacciones fisiológicas alcanza un nivel de mayor reacción de estrés en un 44%.

6.2.Recomendaciones

- Para asegurarse que se impulse un estilo de vida sano o se conserve, se aconseja que se realice sesiones educativas con los profesionales sanitarios (médicos, nutricionistas y psicólogos) para que de esta manea ellos les expliquen y enseñen la manera adecuada para poder cuidar su cuerpo, su alimentación, realizar ejercicios, etc. Al mismo tiempo que encaminen a la consideración de lo relevante de instruirse de dirigir un buen estilo de vida.
- Para los programas que se vaya a realizar se debe incluir también la contribución de las familias, de manera que también se instruyan para poder cuidarse y coincidan con una dieta saludable con los choferes y de esta manera se motiven a mejorar las prácticas de salud tanto físicas como mentales.
- La empresa debe organizar deportes y recreamientos o actividades en las que intervengan los conductores ya que por su misma labor muchos no pueden realizar actividad física y además los ayudara a estar más relajados.
- A los conductores deben ser capacitados, asesorados y evaluados periódicamente para advertir sobre sus niveles de estrés. y de esta manera prevenir estar descontentos por el clima laboral.
- Para las futuras investigaciones se recomienda realizar una investigación idéntica con una población de mayor magnitud.

CAPITULO V. REFERENCIA

5.1.Fuentes documentales

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación: inducción a la metodología científica* (Sexta ed.). Caracas: Episteme.

Hernández, H. Fernández, C. Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). Mexico.

5.2.Fuentes bibliográficas

Arenas, R., & López, N. (2021). *Estilo de vida y desgaste ocupacional en conductores del servicio de transporte urbano, Arequipa*. Tesis bachiller, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Arequipa.

Aristizabal, G., Blanco, D., Sanchez, A., Ostiguin, R.,. (13 de Abril de 2018). El modelo de promoción de la salud de Nola Pender. *Enfermería universitaria*, VIII(4). Obtenido de <https://doi.org/10.22201/eneo.23958421e.2011.4.248>

Barrientos, E., & Valer, L. *Teoría y Metodología de la Investigación*. Universidad Mayor de San Marcos, Lima.

Bilbao, D. (2017). *“Prevención del estrés y hábitos sedentarios en conductores de transporte urbano de la Empresa de transportes “ETMOSA” Distrito San Martín Lima 2017”*. Tesis de licenciatura, Universidad Cesar Vallejo, Lima.

Bolaño, J. (2017). *Estres laboral en conductores de transporte público de Santa Marta*. Tesis de licenciatura, Universidad cooperativa de Colombia, Santa Marta.

Calizaya, R., Torres, J. (2021). *Relación entre Estilos de Vida y Estrés en personal policial de la Unidad de Servicios Especiales, Arequipa - 2021*. Tesis de licenciatura, Universidad Cesar Vallejo, Lima.

Cardenas, S. (2013). *Estilo de vida e indice de masa corporal en policias que laboran en la omisaria Alfonso Ugarte, Lima 2012*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

Cassaretto, M., Chau, C., Oblitas, H., & Valdez, N. (2003). Estrés y afrontamiento en estudiantes de psicología. *Revista de Psicología*, XXI(2), 365-392.

- Gallego, Y., Gil, S., Sepulveda, M.,. (2018). *Revisión teorica de eustrés y distrés definidos como reacción hacia los factores de riesgo psicosocial y su relación con las estrategias de afrontamiento*. Tesis de grado, Universidad CES, Medellín.
- Gonzales, G., Giraldo, D., Cano, M., Ramires, D. (2019). Factores laborales y estrés percibido en los conductores de buses Medellín, 2017. *Investigaciones Andina*, XXI(38), 23-37.
- Gonzales, M. (2021). *Estilos de vida y afrontamiento al estres en estudiantes de una universidad pública de Lima Metropolitana*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima.
- Griffiths, A., Leka, S. (2004). La organización del trabajo y el estres. *Serie protección de la salud de los trabajadores*, 3-4.
- Guerrero, L., & León, A. (2010). Estilo de vida y salud. *Educere*, 13-19.
- Limaylla, D. (2019). *Nivel de estres laboral y estilo de vida en Enfermeros del hospital general La Merced, Chanchamayo 2022*. Tesis licenciatura, Universidad Inca Garcilaso de la Vega, Lima.
- Limia, M. (2010). Cambio de mentalidad: Responsabilidad de salud. *Scielo*, XIX(1).
- Mamani, C. (2015). *Factores laborales y estilos de vida del personal de salud del Puesto de Salud Santa María, Juliaca – 2015*. Tesis de licenciatura, Universidad Peruana Unión, Juliaca.
- Melendez, K. (2016). *Estilo de vida saludable y estres en conductores de una empresa de transporte urbano en Trujillo*. Tesis de licenciatura, Universidad privada del Norte, Trujillo.
- Mondragón, M. (2014). Información científica. *Movimiento científico*, VIII(1).
- Muñoz, P. (2021). *Sindrome de Burnuot y estilo de vida de los estudiantes de la escuela profesional de trabajo social de la Universidad Ncaional José Faustino Sanchez Carrión-2019*. Tesis de Maestría, Universidad Ncaional José Faustino Sanchez Carrión, Huacho.
- Naranjo, M. (2009). Una revisión teorica sobre los estrés y algunos asspectos relevantes de éste en el ámbito educativo. *Revista Educación*, XXXIII(2), 171-190.

- Nava, L. (2019). *Estres laboral y ansiedad en conductores de una empresa de transporte público*. Tesis licenciatura, Universidad Autónoma del Perú, Facultad de Ciencias Humanas, Lima.
- Palacio, A., Gonzales, V., y Campuzano, G. (2013). Evaluación de la función del eje hipotálamohipófisis-adrenal en niños tratados con esteroides. *La clínica y el laboratorio*, XIX(3,4), 111-125.
- Palacios, H. (2020). *Estres laboral y estilos de vida en personal de enfermería del servicio de emergencia Hospital Regional Moquegua, 2018*. Tesis especialidad, Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann, Tacna.
- Peña, K., Rey de Castro, J., & Talaverano, A. (2019). Factores asociados a somnolencia diurna en conductores de transporte público de Lima metropolitana. *Scielo Perú*.
- Quevedo, M. (2012). *Climalaboral y estres en conductores de taxi*. Tesis de licenciatura, Universidad Cesar Vallejo, Trujillo.
- Ramon, E., y cols. (2020). Conducta alimentaria y su relación con el estrés, la ansiedad, la depresión y el insomnio en estudiantes universitarios. *Scielo*, XXXVI(6). Obtenido de Scielo: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0212-
- Ratto, D. (2019). *Nivel de estres laboral y estilo de vida en Enfermeros del hospital general La Merced, Chanchamayo 2022*. Tesis licenciatura, Universidad Inca Garcilaso de la Vega, Lima
- Robalino, R. (2018). *El estrés laboral y su relación con el desempeño de los conductores de la unidades de transporte intraprovincial, del Cantón Daule*. Tesis de maestría, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Ecuador.
- Sanchez, J. (2020). *Estilos de vida saludables, condiciones laborales y autocuidado de salud en choferes profesionales. Empresa de transporte "Ave Fenix" S.A.C., 2019*. Tesis de licenciatura, Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo.
- Sarabia, M., Vázquez, L., & Espeso, N. (2005). Estilos saludables de vida y su relevancia en la salud del individuo. *Scielo*.
- Souza, C. (2012). Universidad y Salud. *Scielo*, XIV(2).

Tenorio, Y. (2018). *Relación entre el estilo de vida y el estado nutricional entre conductores de una empresa de transporte públicourbano de Lima*. Tesis licenciatura, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.

Veiga, J. Fuente, E. Zimmermann, M. (2008). Modelos de estudios en investigación aplicada: conceptos y criterios para el diseño. *Medicina y Seguridad*, LIV(210).

5.3.Fuentes hemerograficas

Aguirre, H. (11 de Septiembre de 2015). *La mitad de choferes de transporte público padece obesidad morbida*. Obtenido de Agencia Peruana de Noticias: <https://andina.pe/agencia/noticia-la-mitad-choferes-transportepublico-padece-obesidad-morbida-segun-estudio-574733.aspx>

Fuentes, O. (2017). *La Vanguardia*. Obtenido de <https://www.lavanguardia.com/vida/20170612/423353580534/unos-2200-millones-de-personas-en-el-mundo-padecen-sobrepeso-u-obesidad.html>

5.4.Fuentes electrónicas

Aristizabal, G., cols. (12 de Septiembre de 2011). *El modelo de promoción de la salud de Nola Pender. Una reflexión en torno a su comprensión*. Obtenido de Scielo: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-70632011000400003

Calle, I. (2013). *Relaciones interpersonales*. Obtenido de <https://www.farodevigo.es/opinion/2013/11/20/relaciones-interpersonales-17333884.html#:~:text=Las%20relaciones%20interpersonales%20forman%20parte,es a%20interacci%C3%B3n%20es%20la%20comunicaci%C3%B3n.&text=En%20conjunto%20la%20comunicaci%C3%B3n%20est%C3>

Canales, F. Alvarado, E. Pineda, E. (1994). Manual para el desarrollo de personal de salud. *Metodología de la investigación*, 104-106. Obtenido de <file:///C:/Users/MARIELA/Documents/todo/tareas/VIII%20Ciclo/Tesis%20y%20Bioetica/Metodologia%20de%20la%20Investigacion%20Manual%20para%20el%20Desarrollo%20de%20Personal%20de%20Salud.pdf>

- Campos, A. (8 de Abril de 2020). *¿Como gestionar el estres en conductores en tiempos de coronavirus?* Obtenido de Cargo Transport: <https://cargotransportperu.com/noticias/estres.html>
- Comisariado Europeo del Automovil. (2021). *Como evitar el estres en la conducción.* Obtenido de <https://www.cea-online.es/blog/355-como-evitar-el-estres-en-la-conduccion#:~:text=El%20estr%C3%A9s%20puede%20dificultar%20y,los%20espa%C3%B1oles%20durante%20su%20conducci%C3%B3n>.
- Consensionarios en Malaga. (2021). *¿Como afecta el estres a la conducción?* Obtenido de Mitsubishi: <https://www.mitsubishiautomotor.com/como-afecta-el-estres-a-la-conduccion/>
- Dominguez, M. (2009). *Daños a la Salud en los Conductores de Autobuses en una empresa de transporte urbano en Barcelona.* Obtenido de http://www.upf.edu/cisal/_pdf/TFM_Maritza_Dominguez.pdf.
- Gonzales, G. (8 de Diciembre de 2019). *Estudio retrospectivo: características, ejemplos y limitaciones.* Obtenido de Lifeder: <https://www.lifeder.com/estudio-retrospectivo/>.
- Griffiths, A., & Cox, T. (2004). *La organización del trabajo y el estres.* Obtenido de <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42756/9243590472.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Grupo Gamma. (06 de Abril de 2015). *La actividad física y sus aportes a la salud mental.* Obtenido de Red integrada de salud: <https://www.grupogamma.com/la-actividad-fisica-y-sus-aportes-a-la-salud-mental/>
- Hernández, L. (4 de Febrero de 2020). *Cómo afecta el estrés a los conductores.* Obtenido de Autocosmos: <http://noticias.espanol.autocosmos.com/2020/04/02/como-afecta-el-estres-a-los-conductores-y-como-evitarlo#:~:text=En%20el%20caso%20especifico%20de,que%20se%20perciben%20menos%20riesgos>.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación.* Obtenido de El oso panda: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

- Ibarra, C. (2011). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de <http://metodologadelainvestigacinsiis.blogspot.com>
- Lorenzo, J., Diaz, H. (2019). *Estilos y calidad de vida, su vínculo con la depresión en el siglo 21*. Obtenido de Scielo: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-31942019000200170#:~:text=El%20estilo%20de%20vida%20se,familia%20y%20mecanismos%20de%20afrontamiento
- Martin, E. (2010). *Que es el estilo de vida*. Obtenido de Consumoteca: <https://www.consumoteca.com/bienestar-y-salud/estilo-de-vida/>
- MedlinesPlus. (2022). *El estrés y su salud*. Obtenido de <https://medlineplus.gov/spanish/ency/article/003211.htm#:~:text=El%20estr%C3%A9s%20es%20un%20sentimiento,a%20un%20desaf%C3%ADo%20o%20demanda>.
- Miller, L., & Smith, A. (sf). *Los distintos tipos de estrés*. Obtenido de American Psychological Association: <https://www.apa.org/topics/stress/tipos>
- Ministerio de Salud. (2016). *En promedio uno de cada dos peruanos es sedentario*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/35940-en-promedio-uno-de-cada-dos-peruano-es-sedentario>
- Muñoz, M. (2021). *Como evitar el estrés en la conducción*. Obtenido de <https://www.cea-online.es/blog/355-como-evitar-el-estres-en-la-conduccion#:~:text=El%20estr%C3%A9s%20puede%20dificultar%20y,los%20esp%C3%B1oles%20durante%20su%20conducci%C3%B3n>.
- Nogareda, S. (2019). *Fisiología del estrés*. Obtenido de Ministerio de trabajo y servicios sociales: https://www.insst.es/documents/94886/326827/ntp_355.pdf/d0c209e9-026e-4d85-8faf-5a9fcea97276
- Organización Mundial de la Salud. (26 de Noviembre de 2020). *Actividad Física*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>
- Organización Mundial de la Salud. (13 de Abril de 2021). *Enfermedades no transmisibles*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/noncommunicable-diseases-16112019000600017#:~:text=La%20>

alimentaci% C3% B3n% 20no% 20saludable% 20se,alteraciones% 20psicol% C3% B3gicas% 20y% 20del% 20sue% C3% B1o.

Pineda, E., Alvarado, E., & Canales, F. (1994). Manual para el desarrollo de personal de salud. *Metodologia de la investigación*, 104-106. Obtenido de file:///C:/Documents%20Ciclo/Tesis%20y%20Bioetica/Metodologia%20de%20la%20Investigacion%20Manual%20para%20el%20Desarrollo%20de%20Personal%20de%200Salud.pdf

Ramon, E. y cols (2020). Conducta alimentaria y su relación con el estrés, la ansiedad, la depresión y el insomnio en estudiantes universitarios. *Scielo*, XXXVI(6). Obtenido de Scielo: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0212-16112019000600017#:~:text=La%20alimentaci%C3%B3n%20no%20saludable%20se,alteraciones%20psicol%C3%B3gicas%20y%20de%20sue%C3%B1o.

Reyes, L. (2017). *Coopersmith*. Obtenido de <https://prezi.com/lqh4lvdkrg0t/coopersmith/>

Río, J. (21 de Junio de 2021). *Riesgos para la salud del conductor*. Obtenido de Unidad de conductores de Automoviles: <https://ueca.es/blog/salud/riesgos-para-la-salud-del-conductor-profesional/#:~:text=El%20conductor%20profesional%20pasa%20demasiadas,digestivos%20son%20las%20m%C3%A1s%20comunes.>

Rueda, J. (26 de Septiembre de 2018). *Consejos saludables para los conductores*. Obtenido de Interperu: <https://www.interperu.pe/blog/consejos-saludables-conductores-tractocamiones/>

Salas, R. (2010). *La autorrealización, según la teoría de Maslow*. Obtenido de <https://www.rafaelsalapsicologo.com/autorrealizacion-teoria-maslow/>

Sanchez, J. (2010). Estrés laboral. *Hidrogenesis*, VIII(2). Obtenido de Hidrogenesis: <https://www.binasss.sa.cr/opac-ms/media/digitales/Estr%C3%A9s%20laboral.pdf>

Scania. (20 de Marzo de 2018). *Radiografía del transportista: hacia un cambio en los hábitos en el sector*. Obtenido de <https://www.munideporte.com/imagenes/documentacion/ficheros/00DD679A.pdf>

- Sepúlveda, S., Valenzuela, S., & Rodríguez, V. (2020). *Condiciones laborales, salud y calidad de vida en conductores*. Obtenido de Scielo: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2216-09732020000200406
- Slim, C. (2021). *Conductor de transporte público*. Obtenido de Capacitate para el empleo: <https://capacitateparaempleo.org/pages.php?r=.tema&tagID=2282#:~:text=El%20conductor%20de%20transporte%20p%C3%BAblico,una%20mejor%20ciudad%20para%20todos.>
- Thierer, J. (2015). *Sociedad Argentina de Cardiología*. Obtenido de <https://www.sac.org.ar/cuestion-de-metodo/que-son-los-estudios-de-corte-transversal/>
- Trejo, J. y cols. (sf). *Nivel de estilo de vida de los alumnos universitarios de la escuela superior Tlahuelilpan*. Obtenido de <https://www.uaeh.edu.mx/scige/boletin/tlahuelilpan/n7/p4.html#:~:text=Seg%C3%BAn%20Nola%20Pender%20el%20Estilo,desarrollo%20de%20la%20persona%20humana.>
- Vera, M. (2004). *Teoría del afrontamiento del estrés de Lazarus y los modelos cognitivos*. Obtenido de Los moldes de la mente: <http://www.moldesmentales.com/otros/mar.htm>
- Villatoro, J. (2011). *Coefficiente de asociación de Spearman*. Obtenido de <http://www.rincondelpaco.com.mx/rincon/Inicio/Apuntes/Proyecto/archivos/Documentos/Spearman.pdf>
- Vives, A. (19 de Noviembre de 2007). *Estilo de vida saludable: Punto de vista para una acción actual y necesaria*. Obtenido de Revista psicologica cientifica.com: <https://www.psicologiacientifica.com/estilo-de-vida-saludable/>
- Wikipedia. (Diciembre 14 de 2021). *Alimentación*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Alimentaci%C3%B3n>
- Wikipedia. (2020). *Coefficiente de correlación de Spearman*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Coefficiente_de_correlaci%C3%B3n_de_Spearman#:~:text=En%20estad%C3%ADstica%2C%20el%20coeficiente%20de,reemplazados%20por%20su%20respectivo%20orden.

Wikipedia. (2021). *Estilo de vida*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Estilo_de_vida

Wong, C. (s.f). *Estilo de vida*. Obtenido de <https://saludpublica1.files.wordpress.com/2012/08/estilos-de-vida-2012.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. Consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo.....con DNI.....
consiento mi participación en la investigación., ya que se me ha brindado información para la participación en la investigación titulada “Estilo de vida y estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022”

Se me ha explicado que:

El proyecto de investigación se realiza con el objetivo de Determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022.

No existirá ningún riesgo potencial previsible (físico, psicológico y económico). Se garantiza confidencialidad y protección de la privacidad.

He sido también informado/a en forma previa a la aplicación, que los procedimientos que se realicen, no implica ningún costo que yo deba asumir.

Adicionalmente, la investigadora responsables Mariela Duran Vega ha manifestado su voluntad de aclarar cualquier duda que surja sobre mi participación en la actividad realizada. Para ello, se me informa que el domicilio para estos efectos es en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión – Huacho.

Fecha:...../...../.....

Hora:.....

Firma de consentimiento

N° de DNI:.....

Investigador responsable

N° de DNI:.....

Anexo 2. Instrumento de recolección de datos

ESCALA DE ESTILO DE VIDA

DATOS GENERALES:

Edad: _____

Horas de trabajo diario: _____

Estado civil: Soltero () Conviviente () Casado () Divorciado () Viudo ()

INSTRUCCIONES: Marque con una “X” el casillero que corresponda según su criterio de evaluación: Nunca= **N**; A veces = **V**; Frecuentemente = **F**; Siempre = **S**.

N°	ITEMS	CRITERIOS			
ALIMENTACIÓN					
1	¿Come usted tres veces al día? (desayuno, almuerzo, cena)	N	V	F	S
2	¿El horario de consumo de sus comidas (desayuno, almuerzo, cena) es fijo?	N	V	F	S
3	¿A diario consume alimentos balanceados que incluyan tanto vegetales, frutas, carne, legumbres, cereales y granos?	N	V	F	S
4	¿Bebe 8 vasos de agua al día?	N	V	F	S
5	¿Consume entre comidas frutas?	N	V	F	S
6	¿Escoge comidas que no contengan ingredientes artificiales o químicos para conservar la comida?	N	V	F	S
7	Lee usted las etiquetas de las comidas empaquetadas, enlatadas o conservas para identificar los ingredientes	N	V	F	S
ACTIVIDAD Y EJERCICIO					
8	¿Hace usted ejercicio mínimo 30 minutos al día al menos 5 veces a la semana?	N	V	F	S
9	¿Realiza usted actividades que incluyan el movimiento de todo su cuerpo?	N	V	F	S
10	¿Practica algún deporte?	N	V	F	S
MANEJO DEL ESTRÉS					
11	¿Su jornada laboral le permite dormir al menos 6 horas al día?	N	V	F	S
12	¿Con que frecuencia ha estado seguro sobre su capacidad para manejar sus problemas personales?	N	V	F	S
13	¿Expresa sus sentimientos de tensión o preocupación?	N	V	F	S
14	¿Con que frecuencia ha sentido que las cosas le van bien?	N	V	F	S
15	¿Con que frecuencia te has sentido nervioso o estresado?	N	V	F	S
APOYO INTERPERSONAL					
16	¿Se relaciona con los demás?	N	V	F	S
17	¿Tiene con quien hablar de las cosas que son importantes para usted?	N	V	F	S
18	¿Mantiene buenas relaciones con las demás personas?	N	V	F	S
19	¿Comenta sus deseos e inquietudes con las demás personas de su entorno de trabajo?	N	V	F	S
20	¿Cuándo enfrenta situaciones difíciles recibe apoyo de los demás?	N	V	F	S
AUTORREALIZACIÓN					
21	¿Se encuentra satisfecho con lo que ha realizado durante su vida?	N	V	F	S
22	¿Se encuentra satisfecho con las actividades que actualmente realiza?	N	V	F	S

23	¿Realiza actividades que fomenten su desarrollo personal y/ o profesional?	N	V	F	S
RESPONSABILIDAD EN SALUD					
24	¿Acude por lo menos una vez al año a un establecimiento de salud para un chequeo médico?	N	V	F	S
25	¿Cuándo presenta una molestia acude a un establecimiento de salud?	N	V	F	S
26	¿Toma medicamentos solo prescritos por el médico?	N	V	F	S
27	¿Toma en cuenta las recomendaciones que le brinda el personal de salud?	N	V	F	S
28	¿Participa en actividades que fomentan su salud: sesiones educativas, campañas de salud, lecturas de libro de salud?	N	V	F	S
29	¿Consume sustancias nocivas: cigarro, alcohol y/o drogas	N	V	F	S

INVENTARIO DE REACCIONES DE ESTRÉS AGUDO

Recuerde una situación muy difícil que se le haya presentado en los últimos seis meses. Trate de recordar lo que ha experimentado e indique la alternativa que mejor describe su reacción. Recuerde que no existen respuestas mejores ni peores, ni buenas ni malas, sino sólo diferentes maneras de actuar. No deje ninguna pregunta sin marcar. Responda teniendo en cuenta sus propias conductas, y no pensando en lo que la mayoría de sus amigos o amigas diría o haría. Elija la que mejor describe sus reacciones, usando las siguientes alternativas:

0. Nunca 1. Algunas veces 2. Casi siempre 3. Siempre

	Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
1. Siento como si se formara un nudo en mi garganta.				
2. Me angustio con facilidad.				
3. No puedo controlar que vengan a mi mente pensamientos perturbadores.				
4. Me siento insatisfecho.				
5. Siento que mi corazón late más de prisa.				
6. Vienen a mi mente una y otra vez los mismos pensamientos tontos.				
7. Me da dolor de barriga.				
8. Siento sequedad en la boca.				
9. Me siento abatido o melancólico.				
10. Me altero con facilidad.				
11. Me frustro con facilidad.				
12. Siento mis manos sudorosas.				
13. Pierdo mi concentración y capacidad para hacer las cosas.				
14. Siento dolor en el cuello.				
15. Experimento cólera con facilidad.				
16. Tengo dificultades para respirar.				
17. No puedo tomar decisiones y me siento mal.				
18. Me despierto con frecuencia en las madrugadas.				
19. Tengo ganas de llorar.				
20. Me es difícil conciliar el sueño.				
21. Vuelve a mi mente lo peor y no puedo parar de pensar en eso.				
22. Siento miedo sin razón alguna.				
23. Tengo dificultades para disfrutar de las actividades de las que antes disfrutaba.				

24. Siento que se me afloja el estómago o que mis intestinos se mueven.				
25. Siento que el mundo se me cae encima y que he perdido el control.				
26. Me siento más irritado que antes.				
27. Empiezo a imaginar cosas horribles que me perturban durante mucho tiempo.				
28. Me siento nervioso.				
29. Siento temblor en brazos y piernas.				
30. Pienso en abandonar todo y salir corriendo.				
31. Siento cosquilleos en el estómago.				
32. Me da dolor de cabeza.				
33. Me siento satisfecho con mi vida actual.				

Anexo 3. Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLE	ESCALA	MÉTODO
<p>Problema general: ¿Cuál es la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?</p> <p>Problemas específicos: ¿Cuál es el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?</p> <p>¿Cuál es el nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022?</p>	<p>Objetivo general: Determinar la relación entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022</p> <p>Objetivos específicos: Identificar el estilo de vida de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022</p> <p>Identificar el nivel de estrés de los choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022</p>	<p>Hipótesis general: La relación que existe entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, es significativa.</p> <p>Hipótesis estadísticas: Nula: H(0): La relación que existe entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, no es significativa.</p> <p>Alterna: H (1): La relación que existe entre el estilo de vida y el estrés en choferes de la agencia de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022, es significativa.</p>	<p>Variable independiente: Estilo de vida</p> <p>Variable dependiente: Estrés</p>	<p>Cuantitativo ordinal</p>	<p>Tipo de estudio: En relación a la finalidad es descriptivo. En relación a la secuencia temporal, es transversal. En relación a los factores de estudio es, observacional.</p> <p>Nivel de estudio: Investigación correlacional.</p> <p>Diseño del estudio: Investigación de diseño no experimental.</p> <p>Enfoque: Estudio cuantitativo.</p> <p>Área de investigación: El estudio será desarrollado en la Agencia de transporte público Porta-Suarez e Hijos, la cual está ubicado en la Calle Adán Acebedo 205- Huacho y en Irrigación Santa Rosa, La Villa.</p> <p>Población: La población de estudio está conformada por un total de 70 choferes pertenecientes a la empresa de transporte público Porta, Irrigación Santa Rosa-Sayán, 2022</p> <p>Se trabajara con la población debido a que es una población reducida y para que de esta manera la investigación sea significativa.</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Técnica de análisis de datos: Se utilizara Microsoft Excel 2010.</p> <p>Análisis descriptivo: Coeficiente de correlación de Spearman</p> <p>Análisis inferencial: Rho de Spearman</p>

Anexo 4. Solicitud de permiso



**UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SANCHEZ
CARRIÓN
FACULTAD DE MEDICINA HUMANA
*Escuela Profesional De Enfermería***

Huacho, 22 de Marzo del 2022

SOLICITUD DE PERMISO PARA EL ESTUDIO TITULADO "ESTILO DE VIDA Y ESTRÉS EN
CHOFERES DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO PORTA, IRRIGACIÓN SANTA
ROSA-SAYÁN, 2022"

SOLICITO: PERMISO PARA LA
APLICACIÓN DE LA ESCALA DE
ESTILO DE VIDA Y EL
CUESTIONARIO DE ESTRÉS.

**Sr. Fredy Porta Suarez
Gerente de la empresa de transporte Porta**

De mi consideración.-

Sirva para manifestarle los saludos respectivos y presentarme:

Yo, Duran Vega Mariela Sandy, identificada con DNI 71836024, estudiante del X ciclo de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión de la Escuela Profesional de Enfermería ante Ud.

Respetuosamente expongo:

Que, encontrándome en la realización de mi tesis de licenciatura, tengo la necesidad de aplicar la Escala de Estilo de Vida y el Cuestionario de Estrés dirigido a los conductores de una empresa de transporte público, por lo cual recorro a usted para que me conceda el permiso respectivo para llevar a cabo esta actividad en la empresa en la cual usted es gerente.

Agradezco la atención que me brinda y reitero mi saludo, asimismo, desearle éxitos institucionales y profesionales.

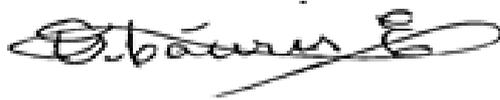
E. T. Suarez y Hnos
Huacho S.A.C.
Fredy A. Porta Suarez
GERENTE GENERAL

Fredy Porta Suarez
Gerente

Duran Vega Mariela Sandy

DR. SIPÁN VALERIO GUSTAVO AUGUSTO
ASESOR

JURADO EVALUADOR



MG. OLGA BENICIA CÁCERES
PRESIDENTA



MG. FRIDA GEORGINA BRUNO MALPICA
SECRETARIA



LIC. CRISTINA BERNARDINA MENDOZA
VOCAL