



Universidad de Concepción
Dirección de Postgrado
Facultad de Ingeniería - Programa de Magister en Ciencias de la Ingeniería con
Mención en Ingeniería Civil

Modelación de la Relación entre Desventaja de Transporte y Bienestar



Tesis para optar al grado de Magister en Ciencias de la Ingeniería con
mención en Ingeniería Civil

MARÍA FERNANDA VIVEROS ASTETE
CONCEPCIÓN - CHILE
2017

Profesores Guías: Juan Carrasco Montagna
Alejandro Tudela Román
Dpto. de Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería
Universidad de Concepción

RESUMEN

La relación entre transporte y bienestar ha sido discutida principalmente en términos teóricos y cualitativos. Es el objetivo de este trabajo aportar a la evidencia empírica a través de un análisis cuantitativo entre el bienestar de las personas, medido por el bienestar subjetivo, y las desventajas de transporte, considerando variables de movilidad y tipos de barreras de accesibilidad.

A partir de la teoría del bienestar, es que se desarrollan modelos estadísticos multivariados que relacionan los efectos que tienen diversas variables, incluyendo variables de movilidad, en el bienestar de las personas. En específico, se utilizó la información de encuestas aplicadas a 241 personas de cuatro barrios caracterizados por un nivel de ingreso económico y un nivel de accesibilidad al sector céntrico de la ciudad, lo que permitió tener heterogeneidad de datos respecto de distintas variables.

Se estimaron modelos de ecuaciones estructurales considerando como unidad de análisis a cada individuo encuestado, probando empíricamente la existencia de relaciones entre las variables generadas relacionadas con transporte y el bienestar. Se destaca que las barreras de acceso a actividades no obligatorias tuvieron casi nula correlación directa con las distintas componentes del bienestar, a excepción, de la barrera que considera los costos del transporte y actividades, la cual presentó una mayor correlación con los datos de bienestar. Se encontró que principalmente es una barrera de acceso para las personas de ingresos bajos, lo que se asocia a lo corroborado por distintos autores sobre la importancia de la exclusión social como variable mediadora entre la relación desventaja de transporte y bienestar, lo cual también se comprobó en el presente trabajo.

Si bien este trabajo no es suficiente para establecer fehacientemente que exista una relación causal directa entre desventaja de transporte y bienestar, es un aporte a la investigación de esta relación, al demostrar que existe un vínculo entre algunas variables de transporte y algunas de las componentes del bienestar subjetivo. Además, reafirma que sí existe una relación significativa indirecta por medio de la exclusión social, lo que se pudo comprobar en la asociación de la tasa de viajes, conocimiento y experiencia en actividades no obligatorias, exclusión social y satisfacción con la vida (componente cognitiva del bienestar).

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación ha sido posible gracias al proyecto FONDECYT 1110920 “*Understanding the link between transport and social exclusion in the Chilean context: an assessment through quantitative indicators*”, además de recibir el apoyo y colaboración del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS).

Deseo agradecer a los profesores patrocinantes de esta tesis Dr. Juan Carrasco y Dr. Alejandro Tudela por sus enseñanzas y disposición; al igual que a mis compañeros de universidad en este camino, en especial a Tomás por su eterna entrega, amistad y cariño.

Finalmente, agradecer a las personas más importantes de mi vida: Poly, Luis, Javi y Marce por ser los cimientos de mi vida y por ayudarme a lograr lo que soy y seré.

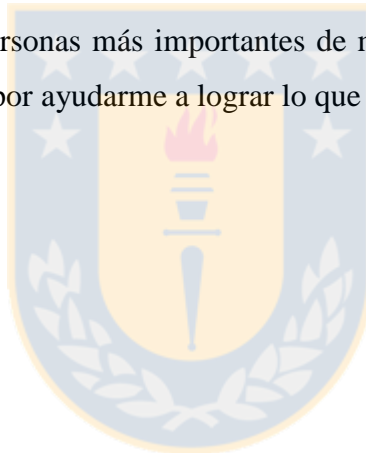


TABLA DE CONTENIDOS

CAPÍTULO 1	INTRODUCCIÓN	1
1.1	Motivación	1
1.2	Hipótesis	2
1.3	Objetivos	2
1.4	Metodología de trabajo	3
1.5	Principales resultados y conclusiones.....	3
1.6	Organización de la Tesis	4
CAPÍTULO 2	FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE BIENESTAR Y TRANSPORTE	5
2.1	Introducción	5
2.2	La Teoría del bienestar.....	5
2.3	Factores predictores y dominios del bienestar	8
2.4	Influencia del transporte en el bienestar	9
2.5	Conclusiones	19
CAPÍTULO 3	METODOLOGÍA DE TRABAJO	20
3.1	Introducción	20
3.2	Base de datos y participantes	20
3.3	Instrumentos de recolección de datos	24
3.4	Procedimiento de análisis	27
3.5	Conclusiones	28
CAPÍTULO 4	ANÁLISIS Y RESULTADOS DE MODELOS MULTIVARIADOS.....	29
4.1	Introducción	29
4.2	Análisis estadístico.....	29
4.3	Análisis multivariante por medio de ecuaciones estructurales	36
4.4	Conclusiones	51

CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES	52
REFERENCIAS	56
ANEXOS	64
ANEXOS CAPÍTULO 2	64
ANEXOS CAPÍTULO 3	65
ANEXO 3.2 ENCUESTA	65
ANEXO 3.3	80
ANEXOS CAPÍTULO 4	83
ANEXO 4.2	83
ANEXO 4.3	101



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1 Estadística descriptiva de la base de datos por barrio y total	22
Tabla 4.1 Estadística descriptiva de variables observables	32
Tabla 4.2 Análisis de fiabilidad de los instrumentos de la encuesta (todos los ítems).....	33
Tabla 4.3 Análisis factorial exploratorio de los instrumentos de la encuesta (todos los ítems)....	34
Tabla 4.4 Valores de referencia para indicadores de bondad de ajuste de los modelos	37
Tabla 4.5 Comparación de la modelación del costo-SWLS con la muestra total y segmentada...	50
Tabla A.4.1 Ítems de escala de satisfacción con la vida (SWLS).....	83
Tabla A.4.2 Estadística descriptiva ítems escala de satisfacción con la vida (SWLS).....	83
Tabla A.4.3 Ítems de eventos de la vida	84
Tabla A.4.4 Estadística descriptiva ítems de eventos de la vida	84
Tabla A.4.5 Ítems de afecto positivo	85
Tabla A.4.6 Estadística descriptiva ítems de afecto positivo.....	85
Tabla A.4.7 Ítems de afecto negativo	86
Tabla A.4.8 Estadística descriptiva ítems de afecto negativo.....	86
Tabla A.4.9 Ítems de escala de locus de control.....	87
Tabla A.4.10 Estadística descriptiva ítems escala de locus de control	87
Tabla A.4.11 Ítems de inventario de la personalidad.....	88
Tabla A.4.12 Estadística descriptiva ítems inventario de la personalidad.....	88
Tabla A.4.13 Ítems de formulario de salud.....	89
Tabla A.4.14 Estadística descriptiva ítems formulario de salud	89
Tabla A.4.15 Análisis factorial exploratorio de escala de satisfacción con la vida (SWLS).....	90
Tabla A.4.16 Correlaciones ítems de escala de satisfacción con la vida (SWLS).....	90
Tabla A.4.17 Análisis factorial exploratorio de afecto positivo.....	90
Tabla A.4.18 Correlaciones de ítems de afecto positivo.....	91
Tabla A.4.19 Análisis factorial exploratorio de afecto negativo.....	91
Tabla A.4.20 Correlaciones de ítems de afecto negativo.....	92
Tabla A.4.21 Análisis factorial exploratorio de escala de locus de control	92
Tabla A.4.22 Correlaciones de ítems de escala de locus de control	92
Tabla A.4.23 Análisis factorial exploratorio de inventario de la personalidad.....	93

Tabla A.4.24 Correlaciones de ítems de inventario de la personalidad	93
Tabla A.4.25 Análisis factorial exploratorio de formulario de salud	94
Tabla A.4.26 Correlaciones de ítems de formulario de salud	94
Tabla A.4.27 Resultados análisis factorial confirmatorio de escala de satisfacción con la vida....	95
Tabla A.4.28 Resultados análisis factorial confirmatorio del afecto positivo.....	96
Tabla A.4.29 Resultados análisis factorial confirmatorio del afecto negativo.....	97
Tabla A.4.30 Resultados análisis factorial confirmatorio (a) de la escala de locus de control....	98
Tabla A.4.31 Resultados análisis factorial confirmatorio (b) de la escala de locus de control.....	98
Tabla A.4.32 Resultados análisis factorial confirmatorio del inventario de la personalidad.....	99
Tabla A.4.33 Resultados análisis factorial confirmatorio del formulario de salud	100
Tabla A.4.34 Modelo estructural de demografía y bienestar.....	101
Tabla A.4.35 Modelo estructural de personalidad y bienestar.....	102
Tabla A.4.36 Modelo estructural de eventos de vida, problemas de salud y bienestar.....	103
Tabla A.4.37 Modelo estructural de número de alters y bienestar.....	104
Tabla A.4.38 Modelo estructural de capital social recibido y bienestar.....	105
Tabla A.4.39 Modelo estructural de capital social recibido absoluto y bienestar.....	106
Tabla A.4.40 Modelo estructural de capital social otorgado y bienestar.....	107
Tabla A.4.41 Modelo estructural de capital social otorgado absoluto y bienestar.....	108
Tabla A.4.42 Modelo estructural de frecuencia de uso del automóvil y bienestar.....	109
Tabla A.4.43 Modelo estructural de indicadores de uso de modos de transporte y bienestar.....	110
Tabla A.4.44 Modelo estructural de horas viajadas y bienestar.....	111
Tabla A.4.45 Modelo estructural de logaritmo natural de área recorrida y bienestar.....	112
Tabla A.4.46 Modelo estructural de conocimiento, experiencia y bienestar.....	113
Tabla A.4.47 Modelo estructural de actividades (cantidad de horas) y bienestar.....	114
Tabla A.4.48 Modelo estructural de cantidad de actividades y bienestar.....	115
Tabla A.4.49 Modelo estructural de actividades de compras y servicios, y bienestar.....	116
Tabla A.4.50 Modelo estructural de barreras de transporte y bienestar.....	117

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1 Modelo teórico de la influencia del transporte sobre el bienestar subjetivo	14
Figura 2.2 Influencia del transporte en el bienestar.....	15
Figura 2.3 Modelo general de influencia al bienestar con enfoque en el transporte	18
Figura 3.1 Distribución espacial de los encuestados	21
Figura 3.2 Edad de los encuestados.....	23
Figura 3.3 Nivel de ingreso familiar promedio durante los últimos seis meses por barrio	23
Figura 4.1 Modelo de relación entre barreras de transporte, exclusión social y SWLS.....	39
Figura 4.2 Modelo de relación entre conocimiento y experiencia, exclusión social y SWLS	40
Figura 4.3 Modelo de relación entre la tasa de viajes y la satisfacción con la vida	41
Figura 4.4 Modelo de variables que tienen un efecto sobre la satisfacción con la vida.....	43
Figura 4.5 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el afecto positivo.....	44
Figura 4.6 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el afecto negativo.....	45
Figura 4.7 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el bienestar subjetivo	47
Figura A.2.1 Factores que influyen el bienestar.....	64
Figura A.2.2 Dominios de satisfacción del bienestar.....	64
Figura A.3.1 Sexo de los encuestados	80
Figura A.3.2 Tamaño del hogar de los encuestados	80
Figura A.3.3 Nivel de ingreso familiar promedio durante los últimos seis meses	80
Figura A.3.4 Tenencia de pareja en la muestra total	81
Figura A.3.5 Posesión de automóvil en la muestra total	81
Figura A.3.6 Posesión de automóvil por barrio	81
Figura A.3.7 Posesión de licencia de conducir en la muestra total.....	82
Figura A.3.8 Nivel educacional en la muestra total	82
Figura A.3.9 Nivel educacional por barrio	82
Figura A.4.1 Análisis factorial confirmatorio de escala de satisfacción con la vida (SWLS).....	95
Figura A.4.2 Análisis factorial confirmatorio del afecto positivo.....	96
Figura A.4.3 Análisis factorial confirmatorio del afecto negativo.....	97
Figura A.4.4 (a) Análisis factorial confirmatorio de la escala de locus de control con todos los ítems (b) Análisis factorial confirmatorio de la escala de locus de control sin ítems 3 y 7.....	98

Figura A.4.5 Análisis factorial confirmatorio del inventario de la personalidad99

Figura A.4.6 Análisis factorial confirmatorio del formulario de salud99



CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Motivación

En un marco donde las políticas públicas se inclinan cada vez más hacia la búsqueda de un desarrollo sostenible, es que el bienestar de las personas debiese ser considerado como uno de los objetivos primordiales de las decisiones políticas. Así mismo, el impacto de las políticas públicas en el bienestar puede tomarse como un reflejo de los beneficios que resultan de dar solución a las problemáticas que conciernen a esas políticas, desde una mirada amplia que pasa por la salud física y mental, las relaciones sociales, el entorno, y las creencias personales.

Se debe reconocer que los viajes se realizan como un medio para alcanzar las necesidades humanas, que incluyen la capacidad para trabajar, comprar, socializar y, en general, a participar plenamente en la sociedad. En particular, es de interés explorar cómo se relaciona el bienestar con las desventajas de transporte, es decir, los procesos que impiden que las personas participen en los distintos ámbitos de la vida debido a una accesibilidad reducida (Kenyon *et al.*, 2002), las que dificultan la movilidad y con ello la realización de actividades, considerando que esta relación puede o no estar mediada por características personales o aspectos contextuales del individuo.

Hasta ahora la literatura de comportamiento de transporte ha desarrollado una variada gama de discusiones teóricas que han dado paso a buscar entender la relación entre transporte y bienestar. Sin embargo, salvo algunas excepciones, la mayor parte de estos esfuerzos se ha concentrado en análisis cualitativos, existiendo aún un importante espacio para estudios cuantitativos.

Este trabajo busca aportar a la deficiente evidencia empírica actual en la relación del transporte y bienestar, para lo que se definen las desventajas de transporte como todas las circunstancias que con respecto al transporte generen una desventaja y/o exclusión relativa en las personas y que, por lo tanto, tienen una relación indirecta negativa con el bienestar.

1.2 Hipótesis

Las desventajas de transporte tienen un impacto cuantificable en el bienestar subjetivo de las personas, pudiendo estar mediado por su relación con otras variables contextuales que cada individuo posea.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Analizar cuantitativamente el bienestar de las personas, medido por el bienestar subjetivo, en relación con las desventajas de transporte, tomando como unidad de análisis a cada individuo encuestado, a través de modelos estadísticos multivariados.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar en la literatura de bienestar y transporte las variables que puedan explicar la relación entre estos conceptos para así establecer una correcta especificación teórica de las relaciones a estudiar.
- Desarrollar un análisis de correlaciones y factorial de datos observados para estudiar las distintas relaciones entre ellos.
- Construir y definir de la mejor forma posible las variables latentes e indicadores a partir de los datos observados para que estos sean reflejo de la realidad y se integren en los posteriores análisis.
- Realizar un análisis multivariado para desarrollar modelos estadísticos que permitan identificar las distintas relaciones entre las variables observadas y latentes, para de esta forma estudiar el efecto que tiene el transporte en el bienestar de las personas.

1.4 Metodología de trabajo

En primer lugar, se realizó un estudio exhaustivo de la teoría del bienestar dentro del área de la psicología y salud para conocer las formas en las que se puede abordar la materia y reconocer cuales son los principales factores que influyen el bienestar. Además, se revisó el estado del arte respecto a la relación transporte y bienestar para así plantear un modelo de bienestar a partir de las relaciones que ya presenten evidencia empírica o teórica en la literatura.

Tomando en consideración el modelo teórico establecido, se identificaron las variables que podían ocuparse o construirse a partir de la base de datos disponible del proyecto FONDECYT N°1110920. Las variables consideradas pasaron por un proceso de análisis estadístico que consideró análisis descriptivo, fiabilidad, correlaciones y análisis factorial, tanto exploratorio como confirmatorio.

Luego se determinaron estadísticamente las relaciones entre las variables mediante la especificación de distintos modelos multivariados que incluyeron la formulación de modelos que tuvieran una estructura similar a los verificados por otros autores. Además, se modelaron subconjuntos de las relaciones establecidas por el modelo teórico que ya se tenía. El método de ecuaciones estructurales fue el utilizado para obtener los resultados, que posteriormente se analizaron e interpretaron.

1.5 Principales resultados y conclusiones.

Se realizó un amplio marco teórico sobre los principales factores que afectan al bienestar, el cual incluyó un enfoque en el transporte. Además, se caracterizó la base de datos, analizando las propiedades estadísticas de la muestra en los distintos instrumentos de medición por medio de los cuales se generaron las variables necesarias para la modelación. Posteriormente, los resultados de la modelación demostraron empíricamente ciertas relaciones entre las variables que se generaron y el bienestar (Ingreso, eventos, problemas de salud, barrera de costos, capital social otorgado y cantidad de actividades no obligatorias de Compras-Servicios). En específico, se encontraron

variables asociadas al transporte correlacionadas con cada uno de las componentes del bienestar subjetivo, lo que es un aporte al estudio cuantitativo de la relación entre transporte y bienestar. También se corroboró que los costos del transporte y actividades son sólo una barrera de acceso para las personas de ingresos bajos, además de reafirmar que sí existe una relación significativa indirecta por medio de la exclusión social entre variables asociadas al transporte y la satisfacción con la vida.

1.6 Organización de la Tesis

La presente tesis está estructurada en cinco capítulos. En el Capítulo 2 se presentan los antecedentes teóricos y estado del arte en la materia que permiten establecer las relaciones teóricas del bienestar subjetivo que son estudiadas en este trabajo. En el Capítulo 3 se presenta la base de datos, describiendo la muestra y con énfasis en dar a conocer los instrumentos utilizados para conformar la base de datos con la que se trabaja, luego se plantea la metodología de trabajo para los posteriores cometidos. A continuación, en el Capítulo 4 se muestra la estadística descriptiva de los instrumentos, análisis de fiabilidad, correlaciones y análisis factoriales para generar las variables, y posteriormente, se desarrolla la modelación multivariada de la base de datos para comprobar las relaciones teóricas entre transporte y bienestar subjetivo que se mostraron conceptualmente en el segundo capítulo. Por último, en el Capítulo 5 se presentan las conclusiones de la investigación y se comentan los principales resultados obtenidos.

CAPÍTULO 2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE BIENESTAR Y TRANSPORTE

2.1 Introducción

Para estudiar las diversas relaciones entre variables de interés a través de un modelo multivariado es necesario conocer cómo la teoría espera que se vinculen estas variables. Este capítulo presenta el respaldo teórico que fundamenta este trabajo a través de una descripción de la teoría relacionada con el bienestar subjetivo y una reseña de la experiencia en las investigaciones previas que vincula el transporte con el bienestar.

2.2 La Teoría del bienestar

El concepto de bienestar tiene orígenes filosóficos y posee un papel históricamente ligado a las Ciencias Sociales, donde es visto como una aspiración moral que está relacionado con otros conceptos de la psicología positiva, como son la felicidad o la calidad de vida. Estos conceptos se contraponen a lo que tradicionalmente se ha orientado la investigación en psicología, o la salud en general, teniendo ésta hasta hace unos años un enfoque más hacia lo patológico (Seligman y Csikszentmihalyi, 2000).

Distintos autores, pertenecientes a diferentes disciplinas o tradiciones teóricas, clasifican las corrientes de bienestar de distintas maneras, tanto por el propósito que consideran (como por ejemplo, la satisfacción personal, la autorrealización, la integración social, etc.), como por la forma en que se miden (indicadores objetivos o subjetivos). Bienestar y conceptos afines: felicidad, satisfacción con la vida y calidad de vida, tienen múltiples definiciones controvertidas dentro de la literatura, mientras al mismo tiempo, a menudo, se utilizan indistintamente (Phillips, 2006). Hasta ahora han sido considerados indicadores objetivos como *proxy* de lo que es el bienestar, siendo este enfoque utilizado principalmente por los economistas, quienes perciben que el bienestar de un individuo se mejora si éstos consiguen cumplir con ciertos atributos o características. Es así como Parfit (1984) expresa que los individuos son los mejores situados para identificar la forma de maximizar su bienestar satisfaciendo sus preferencias, utilizando

como indicadores, por ejemplo, el nivel de Ingresos. Dolan *et al.* (2006) incluyen elementos como la educación, la salud, los ingresos, la comunidad y la vivienda. como constituyentes del bienestar, utilizando en este caso indicadores como las tasas de alfabetización o la esperanza de vida.

Hoy en día se considera que si bien el bienestar depende de ciertas circunstancias objetivas de la vida de las personas (el nivel de educación o salud, por ejemplo), este concepto se asocia más con la forma de ser de los individuos. Indicadores subjetivos (por ejemplo, la satisfacción con la renta en lugar del ingreso en sí) están recibiendo cada vez mayor atención en los estudios de bienestar. Lo anterior cobra sentido si se consideran estudios, como el de Lyubomirsky *et al.* (2005), donde se determinó que aproximadamente el 50% de la varianza en la felicidad era debido a factores genéticos y de la personalidad, mientras que el resto de la varianza se puede modificar sobre la base de las circunstancias y actividades.

Las mediciones de bienestar subjetivo se hacen a través de medidas de auto-reporte, pues la corriente subjetiva valora más las evaluaciones de lo que cada individuo percibe de sus experiencias a lo largo de su vida, teniendo en cuenta sus propios criterios y metas en la vida. La hipótesis de que existe correspondencia entre los niveles de auto-reporte de bienestar y el bienestar en sí ha sido apoyada por una fuerte correlación entre las evaluaciones subjetivas y pruebas de memoria de eventos de la vida, las evaluaciones de la actividad cerebral con familiares y amigos, y expresiones emocionales (Sandvik *et al.*, 1993; Kahneman y Krueger, 2006). La principal dificultad en la práctica de trabajar con este tipo de bienestar es que, para muchos entendidos en el tema, el bienestar subjetivo se considera inestable y sin utilidad comparativa, influenciado por las aspiraciones de la gente, el grado de adaptación a las condiciones externas, características disposicionales estables (por ejemplo, los rasgos de personalidad), eventos sociales y los caprichos diarios (Veenhoven, 2002).

2.2.1 Tipos de bienestar

En la actualidad existen principalmente dos tradiciones en las investigaciones de bienestar que se miden subjetivamente: el bienestar hedónico y el bienestar eudaimónico, los cuales son dos constructos conceptualmente diferentes que se presentan a continuación.

El bienestar hedónico (llamado generalmente como bienestar subjetivo) se basa en la idea de que el bienestar consiste en experiencias de felicidad o placer. A través de la satisfacción de las preferencias en todos los ámbitos de la vida se logra maximizar el bienestar personal (Ryan y Deci 2001; Phillips, 2006). El principal representante de la postura hedonista, por sus trabajos investigativos, es el psicólogo estadounidense Ed Diener, quien propone la siguiente definición: “El bienestar subjetivo se define como las evaluaciones cognitivas y afectivas que una persona hace en torno a su vida. Estas evaluaciones incluyen tanto reacciones emocionales a acontecimientos como juicios sobre satisfacción y logro. El bienestar subjetivo es, pues, un concepto amplio que incluye la experiencia de emociones agradables, bajo nivel de emociones negativas y alto nivel de satisfacción con la vida” (Diener, 2002). En palabras simples, “Cuanto le gusta a una persona la vida que lleva” (Veenhoven, 1994).

Por otro lado, se tiene a los que piensan que el bienestar no puede basarse en el grado de placer experimentado y es más que la satisfacción de preferencias. El bienestar eudaimónico o psicológico considera a la "felicidad" como uno de los muchos componentes potencialmente valiosos de bienestar en lugar del objetivo primordial (Phillips 2006). Tiene sus orígenes en las ideas que promulgó Aristóteles, quien enfatizó que el bienestar se deriva de la promulgación de cualidades como la excelencia, la virtud y la autorrealización (Aristóteles, traducción de Ross, 1980). La tradición en torno a la autorrealización, a la que tanto empuje diera la teoría de la motivación de Maslow o el funcionamiento pleno de Rogers, es la que se encuentra en el fondo de un bienestar psicológico (eudaimónico), que presta atención de manera especial al desarrollo de las capacidades y el crecimiento personal, como los principales indicadores del funcionamiento positivo. Involucrarse en lo que se hace, participar de forma comprometida en los quehaceres propios, definir metas que den sentido a la vida son mecanismos para sentirse más felices y realizados (Blanco y Valera, 2007).

2.3 Factores predictores y dominios del bienestar

Existen diversos consensos en la literatura que, independientemente de la corriente del bienestar con la que se definen, consideran a los rasgos de personalidad y a los acontecimientos de la vida como los principales elementos que afectan el bienestar.

De la revisión de la literatura de la psicología positiva, a continuación se muestra una lista de los principales grupos de variables que influenciarían el bienestar en cualquiera de sus formas, ya sea psicológico o subjetivo (Figura A.2.1).

- Factores de Personalidad: Hacen que la satisfacción media de la vida sea relativamente estable durante el tiempo de vida (Diener *et al.*, 1999). Entre los principales rasgos de personalidad que tienen un efecto estudiado en el bienestar están: la extraversión y el neuroticismo (Abbott *et al.*, 2008), el locus de control (Cooper *et al.*, 1995), el optimismo (Carver *et al.*, 2010), y la autoestima (DeNeve y Cooper, 1998).
- Factores Contextuales (Circunstancias Vitales): Tal como la personalidad predispone a tener ciertas reacciones afectivas, los sucesos vitales que se dan también influyen en el bienestar (Diener *et al.*, 1999), aunque se considera por lo general que tienen efectos a corto plazo porque las personas poseen capacidad de adaptación, para hacer frente a cambios o ajustar sus expectativas (Diener, 2000).
- Factores demográficos: Variables como la edad, el género, el nivel de ingresos, el nivel educativo o el estado civil, si bien tendrían efectos en el bienestar subjetivo de las personas, éstos serían menores (Campbell *et al.*, 1976; citado en Gómez *et al.*, 2007).

Como se dijo anteriormente, la presente lista enumera las variables más relevantes, según la literatura previa que causarían un efecto demostrable en el bienestar. Es posible que muchas otras variables puedan afectar al bienestar de diversas maneras posibles, directa o indirectamente (desde el atractivo físico hasta la alimentación podrían influir en el bienestar de las personas). Así, en este caso solo se presentaron los posibles factores que más relación tendrían con el

bienestar, teniéndose una amplia cantidad de trabajos que avalen estas relaciones y teniéndose la cultura como un factor de contexto en el cual actuarían inmersos todos los demás factores.

Por otra parte, para poder analizar y entender la satisfacción con la vida de una persona o su bienestar global, es necesario primero entender cómo se relacionan los distintos factores predictores de bienestar con los principales ámbitos de la vida (salud, relaciones sociales, etc.), llamados dominios de satisfacción, considerando además que de la literatura se extrae que las medidas de dominio específico de satisfacción son más propensas a responder a los cambios que las medidas globales. En la Figura A.2.2 se pueden observar algunos de los principales dominios de satisfacción que se nombran en la literatura, entre los que se encuentran la salud, el trabajo, las relaciones sociales, el ocio, y las compras.

2.4 Influencia del transporte en el bienestar

La literatura relacionada con el vínculo que hay entre el transporte y el bienestar resulta ser reciente y no muy extensa, aunque sí muy variada, lo que complicaría aún más la tarea de seguir una línea investigativa en concreto. En la bibliografía se tienen desde listas de maneras en las que la movilidad influenciaría al bienestar a escala macro, como también se tienen análisis de cómo se puede alcanzar el bienestar por medio del comportamiento antes, durante y después de los viajes a nivel micro. A continuación, se describen los vínculos encontrados a partir de la evidencia recopilada por diversos autores (Reardon y Abdallah, 2013; De Vos *et al.*, 2013; Lucas, 2012).

- **Accesibilidad:** definida como la facilidad con la que una persona puede llegar a posibles destinos (Hansen, 1959), es la relación más evidente entre el transporte y el bienestar considerando que la demanda por transporte es una demanda derivada. Es la accesibilidad la que permite, en menor o mayor medida, la interacción social y la participación en la sociedad (Neutens *et al.*, 2013), lo que ayuda a satisfacer los distintos dominios de la vida y así lograr la satisfacción con la vida. La falta de accesibilidad es lo que comúnmente en la literatura se define o asocia a “desventaja de transporte” (Lucas, 2004).

- Contaminación ambiental: tanto las emisiones de gases como los altos niveles de ruido producto del tráfico tienen efectos negativos en la satisfacción con la vida, producto de los problemas de salud o aumento en los niveles de estrés que conllevarían (Levinson, 2009; Grimwood *et al.*, 2002; MacKerron y Mourato, 2009; Gulliver y Briggs, 2004)
- Accidentes de tráfico: se deben de distinguir dos tipos de situaciones en las que las personas se ven afectadas por los accidentes de tráfico. La primera situación es cuando las personas efectivamente han sido víctimas de un accidente, el cual podría provocar incapacidad de algún tipo, trauma emocional u otro tipo de impacto en la salud física o psicológica y que, por ende, puede afectar a la satisfacción con la vida a corto o largo plazo dependiendo de la gravedad y duración del trauma (Delahanty *et al.*, 1997). La segunda situación la viven las personas que habitan o pasan cerca de vías de alta velocidad o volumen de tráfico, las cuales son percibidas como una amenaza para tales personas por el riesgo de accidentes que se asocian a ellas (Banister y Bowling, 2004).
- Actividad física: a mayor actividad física se reduce el riesgo de obesidad, disminuye el estrés y la ansiedad, además de otros beneficios en la salud de las personas. En los modos de transporte activos, las personas se someterían a una mayor actividad física y, por lo tanto, estos modos se vinculan a un mayor bienestar dado los beneficios que la actividad física provee. (Eyler *et al.*, 2003; Frank *et al.*, 2004).
- Infraestructura de transporte: las mejoras en la infraestructura mejorarían la accesibilidad, además de existir una relación entre inversiones en infraestructura y crecimiento económico, lo que aumentaría el empleo y por ende el bienestar de una población en general de manera indirecta (Eddington, 2006). Por otro lado, ciertas infraestructuras de transporte pueden segregar a los habitantes de ciertos sectores lo que tendría un efecto negativo para los integrantes de estos grupos específicos (Tirachini, 2015).
- Motilidad: la motilidad, definida como la capacidad potencial para moverse de las personas, es un concepto amplio que abarca desde el acceso a las opciones de movimiento disponibles, dada restricciones espacio-temporales o económicas, pasando por las

competencias para reconocer y utilizar el acceso, hasta, la interpretación o forma de actuar sobre el acceso y las competencias para utilizarlo (Kaufmann, 2002). La motilidad beneficiaría al bienestar (Nordbakke, 2013; Nordbakke y Schwanen, 2013) pues la posibilidad de ser más móvil otorga sentimientos de libertad y competencia.

- Capital Social: el término de capital social es un concepto polisémico y controvertido (Daly y Silver, 2008; Woolcock, 2010), refiriéndose a la forma en que las redes sociales y sus propiedades emergentes (por ejemplo, la confianza y normas) pueden constituir un recurso para sus miembros. Ser parte de un grupo social y tener la capacidad de participar en las actividades de la comunidad son determinantes del bienestar y, por tanto, el transporte como medio para acceder al capital social impacta indirectamente en el bienestar. Estudios determinan que la disponibilidad de modos de transporte, como el automóvil o servicios de transporte público, mejora la accesibilidad de las personas, lo que ayuda a desarrollar sus redes sociales y, por ende, su acceso a más oportunidades de vida y recursos (Stanley *et al.*, 2010).
- Exclusión Social: así como la motilidad y el capital social tienen efectos positivos sobre el bienestar, la exclusión social tendría el efecto contrario sobre el mismo. La exclusión social es definida como “Falta o negación de recursos, derechos, bienes y servicios a una persona, imposibilitando o restringiendo así su participación en las relaciones y actividades normales que están disponibles para la mayoría de los individuos en una sociedad, ya sea en las esferas económica, social, cultural o política. La exclusión afecta tanto la calidad de vida de las personas, así como la equidad y la cohesión de la sociedad en su conjunto” (Levitas *et al.*, 2007). Existen varios autores que han investigado la relación entre transporte y exclusión social; por ejemplo, Church *et al.* (2000) muestran siete características específicas del sistema de transporte que están contribuyendo y/o relacionadas con la exclusión de determinados grupos de población. También existen estudios chilenos que se enfocan en la problemática entre exclusión social y transporte (Roa, *et al.*, 2013)

- Experiencia de viaje: Durante el transcurso de un viaje, los usuarios del transporte pueden vivenciar múltiples situaciones que impactan en su bienestar tanto al corto como al largo plazo. En el corto plazo, los usuarios del transporte pueden experimentar sentimientos positivos o negativos con respecto a su viaje, lo cual está influenciado principalmente por la elección de modo (con respecto principalmente a si se eligen modos activos o pasivos), la duración del viaje y las condiciones del viaje (Abou-Zeid, 2009; Ettema *et al.*, 2010). En el largo plazo, el cumplimiento de las expectativas que se tengan con respecto a los viajes influencia la satisfacción derivada de viajar, y puede moldear el comportamiento de las personas en el trayecto a su destino, lo cual se relacionaría con los procesos cognitivos que contribuyen en el bienestar. Es importante destacar que la experiencia de viajar no solo afecta a la satisfacción durante el viaje, sino que también puede repercutir en la satisfacción de las actividades que se realizan en el destino (Bergstad *et al.*, 2011; Ettema *et al.*, 2010).

De las modalidades nombradas en que el transporte puede afectar al bienestar, se tiene que una gran parte de ellas está determinada por la elección de modo de transporte, el lugar donde se vive, las redes de transporte, y la experiencia de viaje. Además de los vínculos ya descritos, podrían existir otras formas en que, a través del transporte, se modifique el nivel de bienestar; los viajes como actividades en sí mismos, los viajes que son aprovechados para hacer otras actividades, y otros tipos de vínculos están fuera del alcance del presente marco teórico.

2.4.1 Conceptualización de Delbosc

Delbosc (2012) propone una conceptualización de cómo el transporte influencia el bienestar, la cual sugiere que el sistema de transporte puede influir al bienestar subjetivo a través de tres enfoques diferentes: el acceso a actividades importantes, la movilidad física y la infraestructura física. Esta conceptualización se generó a partir de lo expuesto en la literatura existente hasta este momento, donde se destaca que la influencia de la accesibilidad al bienestar es la más estudiada de las relaciones, y que presentaría las correlaciones más claras.

La Figura 2.1 muestra la conceptualización que propone Delbosc (2012), en la cual se observan en cuadros aparte los tres diferentes enfoques de formas en que el transporte influencia al bienestar, siendo el de la accesibilidad (cuadro superior) el que se muestra más detallado al explicitar la forma en que la accesibilidad actúa en la satisfacción vital. Así pues, se ilustra que las características personales influyen en cómo las personas definen sus expectativas para una buena vida, mientras que las barreras de acceso pueden potencialmente evitar que la gente cumpla con estas expectativas, lo que puede reducir su satisfacción con diversos dominios de su vida (en el esquema son: empleo, relaciones sociales y salud, los cuales no son exhaustivos) y reducir su bienestar subjetivo.

Además de permitir la accesibilidad a los dominios de satisfacción vitales, el transporte influye en el bienestar por medio de los efectos directos o indirectos de la movilidad y las infraestructuras de transporte. La movilidad física puede contribuir al bienestar ya que el transporte activo puede aumentar el bienestar a través de su influencia en la salud física; y a la vez, hay algunos indicios de que sentir la “libertad de viajar” ofrece beneficios psicológicos intrínsecos, el fomento de un sentido de autonomía y control sobre la propia vida.

La infraestructura física del sistema de transporte puede afectar el bienestar psicológico, tanto directa como indirectamente a través de la salud. Las externalidades negativas asociadas a la inseguridad vial, la contaminación local y el ruido durante mucho tiempo han sido documentadas produciendo un creciente interés en los últimos tiempos en la investigación de la unión de las políticas de transporte y la salud (por ejemplo, Frank *et al.*, 2006). El sistema de transporte también puede interactuar con el uso del suelo para crear entornos que faciliten la actividad vibrante o desalientan el transporte activo (véase, por ejemplo, Humphrey, 2005).

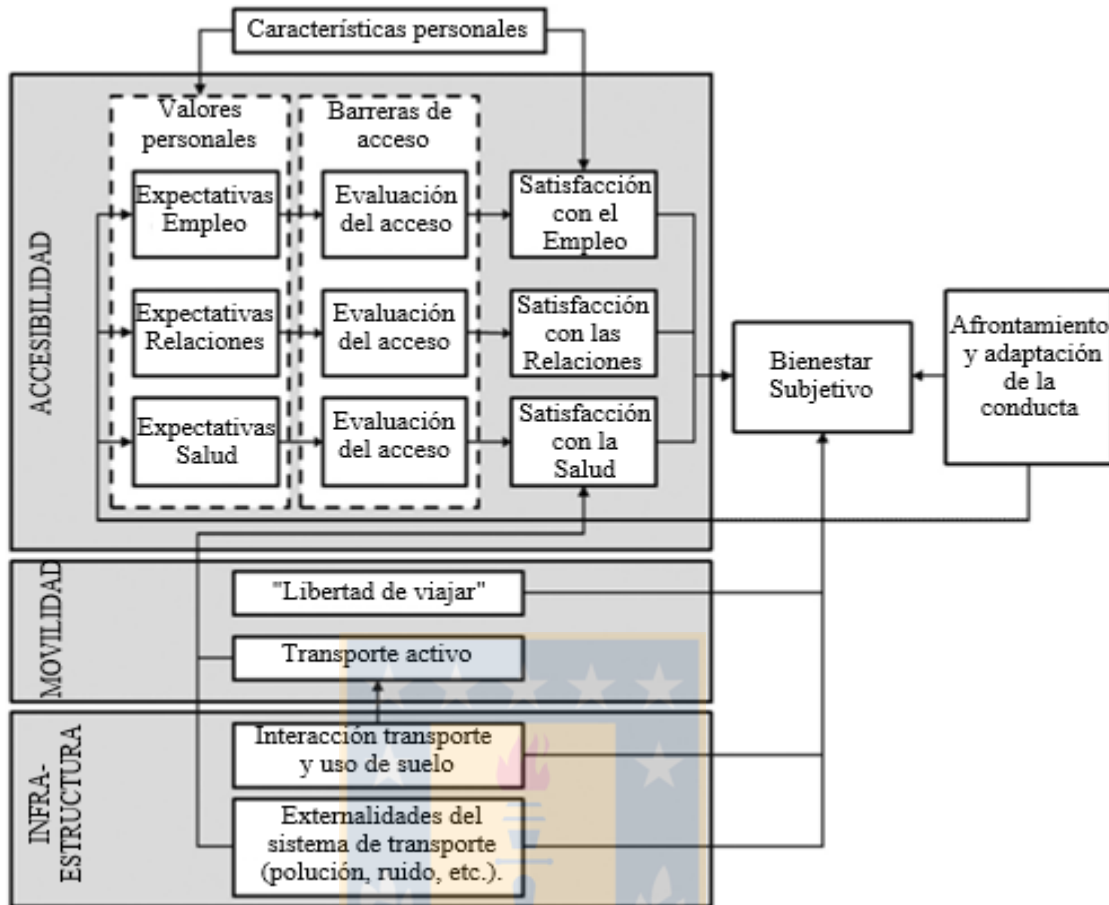


Figura 2.1 Modelo teórico de la influencia del transporte sobre el bienestar subjetivo
(Extraído y adaptado de Delbosc, A., 2012)

2.4.2 Conceptualización de la forma en que el transporte influencia al bienestar

Anteriormente se expuso sobre las diferentes maneras en que el transporte y el bienestar se relacionan. En la Figura 2.2 se da a conocer una síntesis de los vínculos entre transporte y bienestar, considerando tanto los diferentes vínculos recogidos de la literatura especializada y tomando de referencia el modelo que entrega Delbosc (2012).

La Figura 2.2 sintetiza cuales son las desventajas de transporte que influyen el bienestar, considerando la definición de Kenyon *et al.* (2002), que definen desventaja de transporte en términos de los procesos que impiden que las personas participen en la vida económica, política y

social de la comunidad debido a la reducida accesibilidad a las oportunidades, servicios y redes sociales. Todos los vínculos entre el transporte y el bienestar mostrados en la Figura 2.2, por ausencia o presencia, pueden generar una desventaja y/o exclusión relativa y, por tanto, pueden ser considerados como una desventaja de transporte.

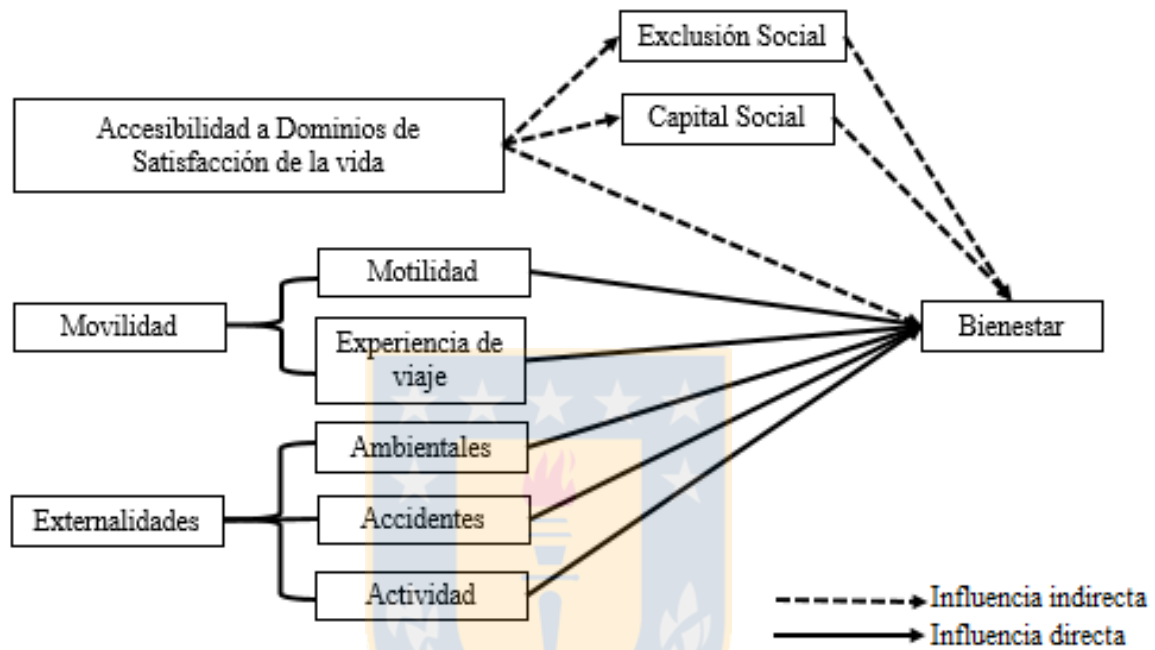


Figura 2.2 Influencia del transporte en el bienestar

Las desventajas asociadas a la movilidad como lo son una baja motilidad y una mala experiencia de viaje pueden desencadenar de forma directa en una reducción del bienestar de las personas. De igual modo, las externalidades negativas como accidentes de tránsito, problemas ambientales y una baja actividad física en las personas asociada con los modos de transporte motorizados, tienen un efecto reductor del bienestar.

Por otro lado, una mala accesibilidad puede tener como consecuencia que la persona se sienta excluida de la sociedad, es decir, su facilidad para obtener recursos de distinta índole esté imposibilitada, o que tenga un bajo capital social, por no tener acceso a sus redes sociales de apoyo.

La investigación realizada por Currie y Desbolc (2010) establece que la relación entre desventaja de transporte (medido con mediciones subjetivas de auto-reporte) no resulta significativa con el bienestar subjetivo. No obstante, en tal investigación, se develó que el bienestar subjetivo posee un fuerte vínculo inverso con la exclusión social, exclusión que a su vez se relaciona con el concepto de desventaja de transporte. Lo anterior, coincide con lo encontrado por Stanley *et al.* (2011) que halló que los viajes no influyen directamente en el bienestar, sino que ejercen una influencia indirecta a través del impacto sobre el riesgo de exclusión social.

2.4.3 Modelo general de influencia al bienestar con enfoque en el transporte

A continuación, se muestra un modelo propuesto de factores que influyen el bienestar de las personas con un enfoque de transporte incluyendo los vínculos entre el transporte y bienestar como parte central de este modelo. Los principales factores predictores de bienestar encontrados en la literatura disponible se conjugan con las relaciones entre los distintos elementos del transporte que causan un efecto en el bienestar para así dar paso a este modelo.

Factores predictores demográficos y de personalidad causan un efecto en el bienestar de tres formas posibles:

- Directamente, ya que estos factores definen la actitud frente a la vida, haciendo que la satisfacción media de vida sea relativamente estable durante el tiempo de vida. La capacidad de adaptación de las personas está definida principalmente por la actitud de las personas hacia los eventos de la vida, la que a su vez es influida por las vivencias y los rasgos psicológicos (Diener y Lucas, 1999; Diener *et al.*, 1999).
- Por medio de los dominios de satisfacción, ya que la personalidad, demografía o las circunstancias personales determinan en gran medida la forma en que se llevan a cabo las actividades en los diferentes dominios de la vida como la salud o la educación.

- Indirectamente a través de la accesibilidad, pues el acceso a las actividades se relaciona directamente con los factores predictores demográficos, y a su vez, con el lugar de residencia.

Las desventajas de transporte, al mismo tiempo que los factores predictores de bienestar, causan un efecto en el bienestar de tres maneras diferentes, tal como se mostró en la Figura 2.2.

- La accesibilidad, como se describió anteriormente, afecta al bienestar indirectamente a través de la facilitación del acceso a los dominios importantes de la vida. Además, se tiene que los conceptos de capital social y exclusión social, definidos previamente, mediarían la relación entre el transporte y el bienestar. Estos patrones de causalidad son propensos a ser complejos y caracterizado por retroalimentación y la no linealidad (Stanley *et al.*, 2011).
- La movilidad, que considera aspectos como la experiencia de viaje y la motilidad, determinados principalmente por tener la posibilidad de viajar o por los atributos de viajar. En este apartado se considera que los modos disponibles para viajar, la elección de modo, la duración y las condiciones de los viajes tienen un impacto en el bienestar.
- Las externalidades causan un efecto medible en el bienestar de las personas, y tendrían particularmente un efecto en la salud. Las externalidades negativas, como las ambientales o los accidentes de tráfico, tenderían a disminuir el bienestar producto de los problemas de salud y estrés. También se considera que los modos de transporte activos producen una externalidad positiva para el bienestar, ya que la actividad física se asocia a beneficios de salud como reducir el riesgo de obesidad y el estrés.

En la Figura 2.3 se presenta el Modelo general de influencia al bienestar con enfoque en el transporte. Líneas continuas representan un efecto directo y líneas discontinuas un efecto indirecto hacia el bienestar. En este modelo se hace abstracción de la red de relaciones causales por vías relativamente simples, a través del cual los cambios en el alcance o cualidades de un

proceso- por ejemplo, desventaja de transporte de un individuo- causen cambios en el nivel de bienestar.

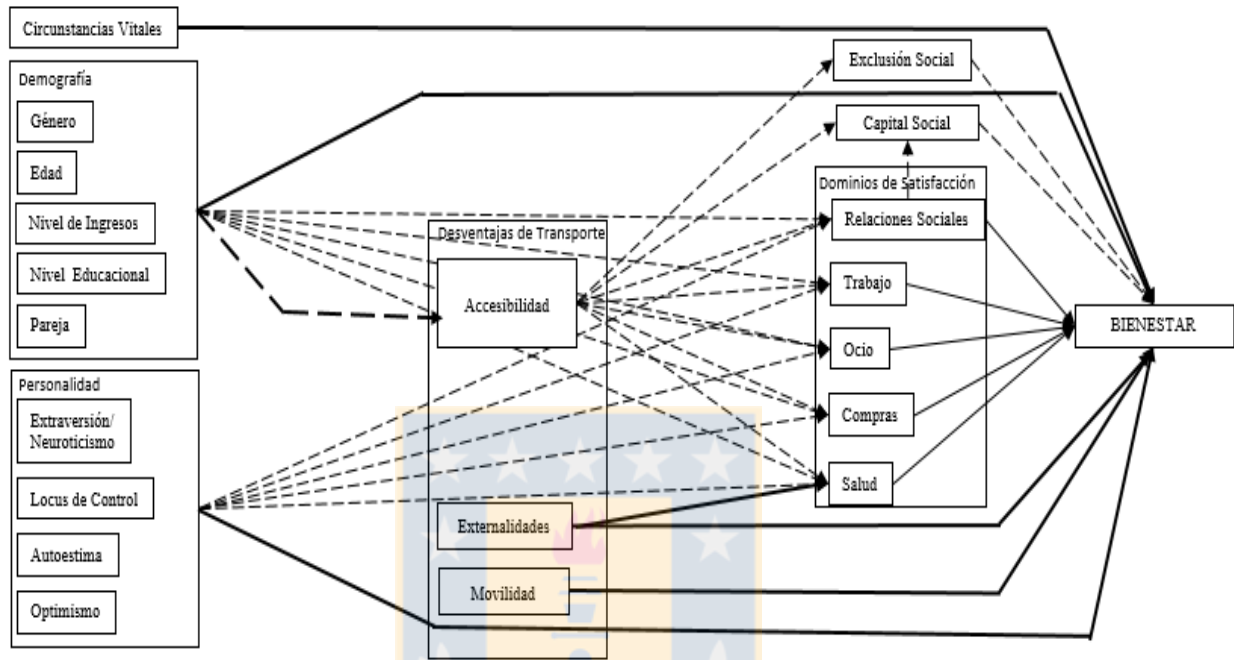


Figura 2.3 Modelo general de influencia al bienestar con enfoque en el transporte

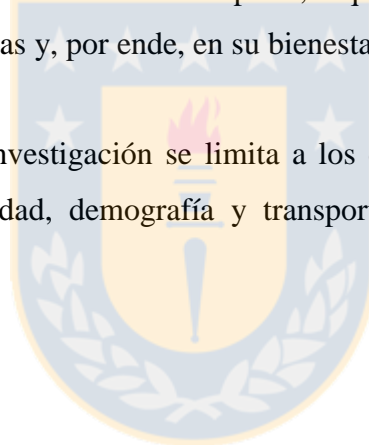
Es fundamental tener en consideración que, cómo se sienten las personas, retroalimenta sus rasgos psicológicos y de salud, y la gente puede influir en las condiciones en que se encuentran, a través de la forma en que se comportan. Por tanto, podría no existir una sola dirección de causalidad, sino más bien una continua retroalimentación entre los distintos aspectos que componen este modelo. Sin embargo, en este caso se estudiarán las relaciones en la dirección que se presentan en el modelo general propuesto, ya que relaciones más complejas están fuera del alcance de este trabajo.

2.5 Conclusiones

Existe una amplia literatura en temas de bienestar extraída del área de la salud y psicología que permite, aunque no existan consensos absolutos de lo que define al bienestar, establecer las bases de los posibles factores o circunstancias que tendrían un efecto en el bienestar.

Por otro lado, los efectos del transporte sobre el bienestar de las personas es un tema relativamente reciente, por lo que la experiencia empírica aún es deficiente. Luego de hacer una revisión de la teoría y experiencias anteriores se generó un modelo teórico que permite plantear una serie de relaciones, que son la base del presente estudio. Las relaciones encontradas poseen distintas naturalezas y sus efectos en el bienestar son de diferentes magnitudes. Se destaca a la accesibilidad como la principal variable de transporte, o que se deriva de él, que tiene un efecto directo en la vida de las personas y, por ende, en su bienestar personal.

El desarrollo de la presente investigación se limita a los datos disponibles, los cuales abarcan ciertas variables de personalidad, demografía y transporte, de los cuales se ahondará en el siguiente capítulo.



CAPÍTULO 3 METODOLOGÍA DE TRABAJO

3.1 Introducción

Este capítulo describe algunos aspectos metodológicos principalmente referidos a la recolección de datos mediante encuestas. Se presenta el origen de la base de datos, se da a conocer a quien fue dirigida la encuesta con una caracterización de la muestra, se presentan los distintos instrumentos de medición empleados en la encuesta para diferentes propósitos y, finalmente, se anuncian resumidamente cuales son los procedimientos estadísticos para lograr desarrollar modelos multivariados que permitan lograr el objetivo de esta tesis.

3.2 Base de datos y participantes

La base de datos utilizada fue obtenida del proyecto FONDECYT N°1110920 del investigador responsable Juan Antonio Carrasco, la cual consiste en datos que se generaron a partir de una encuesta semi-asistida que se conforma por diversas secciones. La parte de interés de la encuesta para este trabajo puede verse en el Anexo 3.2. Los detalles sobre el muestreo, la representatividad de la muestra y el de marco diseño de la encuesta no se discuten en el presente trabajo. Para más detalles sobre la aplicación de la encuesta leer Moore *et al.* (2013).

Se aplicaron en total 241 encuestas a personas mayores de 18 años de cuatro barrios de la ciudad de Concepción durante el segundo semestre del año 2012. Los barrios donde se tomaron las encuestas fueron Agüita de la Perdiz, La Virgen, Santa Sabina y Lomas de San Sebastián (Ver Figura 3.1). Cada uno de ellos está caracterizado por un nivel de ingreso económico y un nivel de accesibilidad al sector céntrico de la ciudad, lo que permitió tener una heterogeneidad de datos.

Agüita de la Perdiz y La Virgen son barrios cercanos al centro de la ciudad de Concepción, la principal zona de servicios y comercios de la intercomuna. A pesar de su cercanía, estos barrios poseen claras diferencias, como lo es el estrato socioeconómico al que pertenece su población. Mientras Agüita de la Perdiz se clasifica en un estrato de bajos ingresos, La Virgen es un barrio

catalogado como de altos ingresos, con un alto valor del suelo. Además, Agüita de la Perdiz se ubica a los pies de la quebrada de un cerro lo que no le permite tener un buen acceso al transporte público en comparación con La Virgen.

Con respecto a los barrios Santa Sabina y Lomas de San Sebastián, estos barrios poseen una menor accesibilidad al centro de Concepción debido a la vialidad existente, aunque Santa Sabina posee un mejor acceso al transporte público mientras Lomas de San Sebastián tiene una mayor participación modal de transporte privado. El barrio Santa Sabina posee un nivel socioeconómico de ingresos bajos, por su parte, Lomas de San Sebastián se reconoce como un sector de altos ingresos.

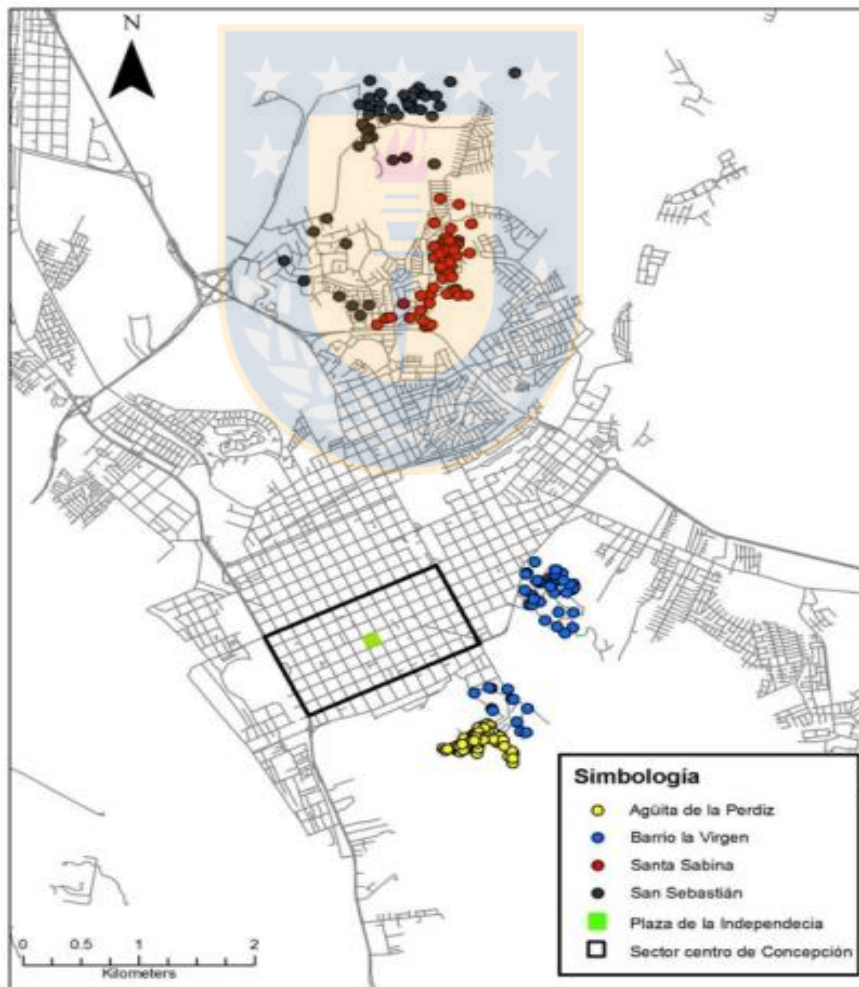


Figura 3.1 Distribución espacial de los encuestados

Como se aprecia en la Tabla 3.1, el 61% de los encuestados es de sexo femenino y la edad promedio de los encuestados es de aproximadamente 44 años; en la Figura 3.2 se observa la distribución de los encuestados por rango etario. En temas de ingresos, el ingreso que se muestra en la Tabla 3.1 corresponde al ingreso mensual promedio del hogar en los últimos seis meses, calculado a partir de los promedios de la media de los rangos en los cuales los encuestados definieron su ingreso (Sección IV de la encuesta, ver Anexo 3.2). El ingreso mensual promedio es de aproximadamente un millón de pesos chilenos, teniéndose que para los barrios de nivel socioeconómico alto el ingreso mensual asciende a los 1,6 millones de pesos aproximados, mientras que en los barrios de nivel socioeconómico bajo éste alcanza un valor aproximado de 400 mil pesos; en la Figura 3.3 se observa el nivel de ingreso de los hogares por barrio.

Un promedio de 4 personas por hogar define el tamaño del hogar en la muestra total, teniéndose aproximadamente 1 habitante más en los hogares de los barrios de menores ingresos con respecto a los de altos ingresos, lo que hace que la diferencia del ingreso por persona en el hogar en los hogares de mayores y menores ingresos sea aún mayor (ver última fila de la Tabla 3.1).

Tabla 3.1 Estadística descriptiva de la base de datos por barrio y total

Variable/Barrio	Agüita de la Perdiz	La Virgen	Santa Sabina	Lomas de San Sebastián	TOTAL
Muestra (personas)	60	61	60	60	241
Edad promedio (años)	46	45,3	43	41,2	43,9
Sexo (%mujeres)	61,7	55,7	68,3	58,3	61,0
Ingreso mensual promedio del hogar (CLP)	391.379	1.460.169	426.667	1.719.828	996.596
Tamaño del hogar promedio (personas)	4,6	3,5	4	3,6	3,9
Ingreso promedio mensual/ Tamaño del hogar (CLP/personas)	86.017	412.477	106.136	473.782	253.587

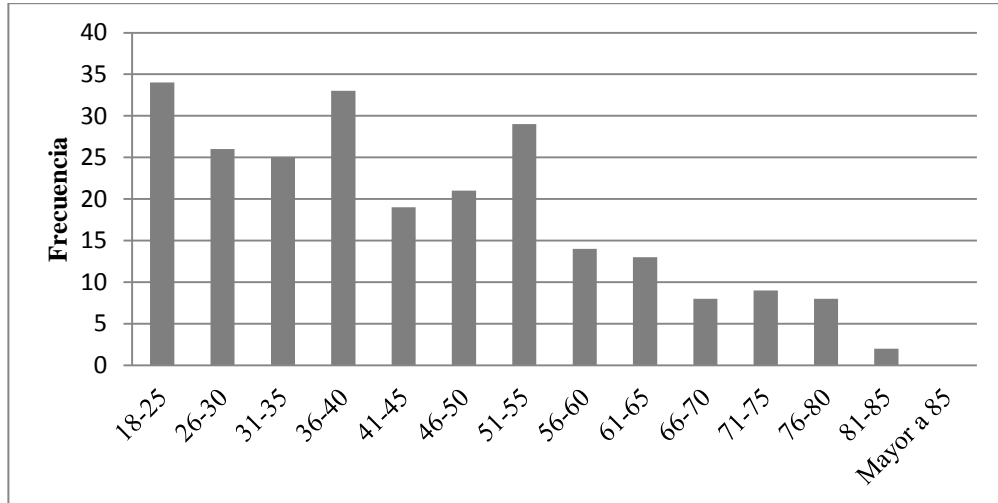


Figura 3.2 Edad de los encuestados

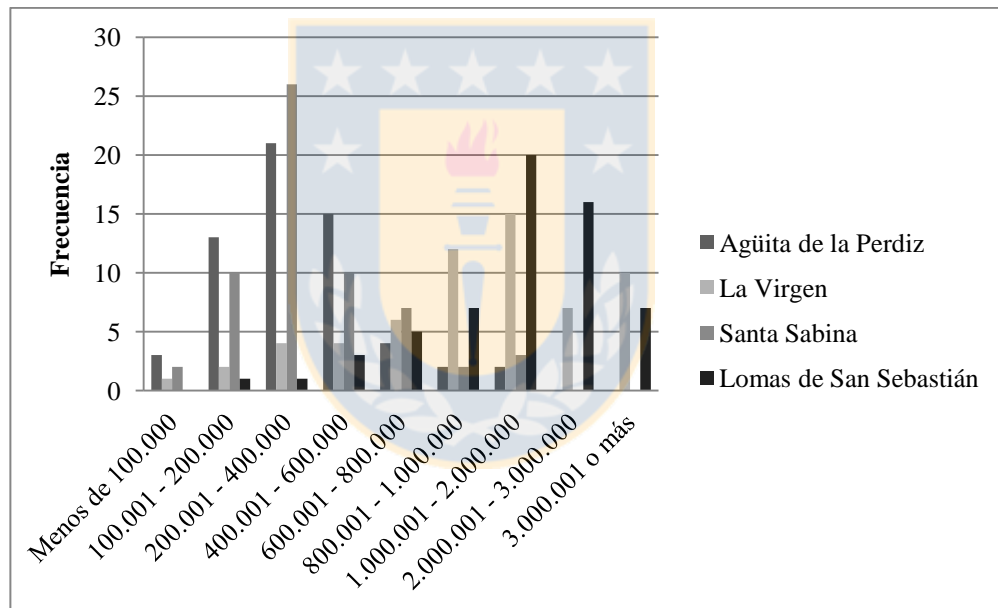


Figura 3.3 Nivel de ingreso familiar promedio durante los últimos seis meses por barrio

En el Anexo 3.3 se muestran figuras que representan a la estadística descriptiva de la muestra, como el sexo, tamaño del hogar, nivel de ingresos total de la muestra, tenencia de pareja, posesión de automóvil de la muestra total y por barrio, licencia de conducir, y nivel educacional total o por barrio. La posesión de automóvil muestra diferencias entre los barrios de menor y mayor ingreso, ya que mientras en los barrios de mayor ingreso la mayoría tiene uno o más autos, en los barrios de menor ingreso la mayoría tiene uno o ningún auto.

3.3 Instrumentos de recolección de datos

La recolección de datos se constituyó en las primeras secciones de la encuesta por información de tipo sociodemográficos: sexo, edad, conformación familiar, nivel educacional, estado ocupacional, participación en actividades (Ver sección I de la encuesta en el Anexo 3.2), datos sobre el uso de modos de transporte (Ver sección III de la encuesta en el Anexo 3.2), y datos sobre ingresos económicos (Ver sección IV de la encuesta en el Anexo 3.2).

Para complementar la información y poder generar nuevas variables de interés se incluyen también una sección de capital social y una de uso de tiempo (Ver sección VI y VII, respectivamente, de la encuesta en el Anexo 3.2). En la primera de estas secciones, a cada encuestado se le consulta por el apoyo que da y/o recibe por parte de sus redes, las cuales también fueron identificadas mediante una parte de la encuesta que no se describe en esta oportunidad. En la sección de uso de tiempo el individuo en cuestión debe llenar un diario de actividades durante un día laboral y uno del fin de semana.

Tanto como para medir variables de personalidad y salud, como para construir índices de bienestar y desventaja de transporte, es que se incluyeron en la encuesta diversos cuestionarios con distintos propósitos y formas de medición (Ver sección V de la encuesta en el Anexo 3.2). A continuación se presentan algunos de los instrumentos de medición utilizados.

3.3.1 Conocimiento y experiencia

El cuestionario de conocimiento y experiencia pretende reflejar si los encuestados conocen y/o asisten a distintos tipos de actividades no obligatorias (Sección V-A de la encuesta, Anexo 3.2). En total son 7 afirmaciones de tipo “Conozco donde hay un lugar de ...” y 7 afirmaciones de tipo “Voy a ...”, donde el entrevistado debe señalar si está de acuerdo o no está de acuerdo con ellas.

3.3.2 Barreras para el desarrollo de actividades

Este apartado de la encuesta da a conocer cuáles son y no son consideradas barreras u obstáculos para el desarrollo de tres tipos de actividades no obligatorias: salud, recreación-socialización y compras-trámites (Sección V-B de la encuesta, Anexo 3.2). La estructura de este instrumento consiste en una escala de tipo dicotómica, donde la persona debe marcar si la afirmación propuesta se considera como un impedimento para realizar la actividad. En total son 22 ítems que corresponden a barreras de transporte o de las actividades en sí, en ámbitos como costos, tiempo, seguridad, información, etc.

3.3.3 Escala de satisfacción con la vida (SWLS)

La escala consta de cinco ítems diseñados para referirse a la satisfacción con la vida en general, no centrándose en ningún ámbito en concreto de la vida (Sección V-C de la encuesta, Anexo 3.2). Cada ítem tiene una escala de respuesta tipo Likert con un rango de 1 a 7 puntos, donde 1 representa “Totalmente en desacuerdo” y 7 “Totalmente de acuerdo”. Es una escala ampliamente utilizada y sus propiedades psicométricas han sido probadas (Diener *et al.*,1985).

3.3.4 Eventos de la vida

Se le preguntó a los participantes si les ha sucedido un evento en el último tiempo que los haya hecho sentir más feliz o más triste, evaluando en una escala del 1 al 7 cuán fuerte ha sido ese evento en su vida (Sección V-D de la encuesta, Anexo 3.2). Esto permite estudiar si el bienestar de los encuestados puede verse correlacionado con este tipo de circunstancias de la vida.

3.3.5 Escala de afectos positivos y negativos (PANAS)

Esta escala mide la componente afectiva del bienestar subjetivo, a diferencia de la escala de satisfacción con la vida que está centrada solo en el componente cognitivo del bienestar subjetivo (Sección V-E de la encuesta, Anexo 3.2). Se considera por tanto esta escala como parte fundamental (y complementaria a la SWLS) que sirve para poder definir las dimensiones afectivas negativas y positivas del bienestar subjetivo.

Reconocida internacionalmente, se compone de dos factores de 10 ítems, correspondiente a diferentes sentimientos y emociones, cada uno para medir el afecto positivo y negativo (Watson *et al.*, 1988). Para cada uno de los 20 ítems, se debe seleccionar con cuanta intensidad se siente generalmente esa emoción en una escala de cinco niveles que van de “Muy poco o nada” a “Extremadamente”.

3.3.6 Escala de locus de control (LC)

Corresponde a un cuestionario de ocho afirmaciones, de los cuales cuatro apuntan al locus de control interno (ítems 1, 2, 3 y 7) y los otros cuatro apuntan al locus de control externo (ítems 4, 5, 6 y 8). La escala es de tipo Likert común de cinco respuestas (Sección V-F de la encuesta, Anexo 3.2).

Para el manejo de los datos, se invierte la escala en ítems de locus de control externo, lo que permite que en cada ítem de la escala mientras más cercano al nivel 5 mayor control interno (menor externo) y mientras más cercano a 1 menor control interno (mayor externo).

3.3.7 Inventario de ítems de la personalidad

El inventario de personalidad apunta principalmente a definir si la persona presenta más rasgos de extraversión o introversión (Sección V-G de la encuesta, Anexo 3.2). Se conforma de seis

ítems, de los cuales tres apuntan a una personalidad extravertida (ítems 1, 4 y 5) y los otros tres apuntan a una personalidad introvertida (ítems 2, 3 y 6). La escala es de tipo Likert común de cinco respuestas.

Para el manejo de los datos, se invierte la escala en ítems de introversión, lo que permite que en cada ítem de la escala mientras más cercano al nivel 5 mayor extraversión y mientras más cercano a 1 menor extraversión.

3.3.8 Formulario de salud

El formulario de salud pretende reflejar la percepción que las personas tienen sobre su propia salud, tanto física como emocional (Sección V-H de la encuesta, Anexo 3.2). El cuestionario lo conforman ocho preguntas que apuntan hacia cómo las personas se han sentido o si su salud ha limitado la realización de alguna actividad durante su última semana en ítems de salud general, actividad física, vitalidad, dolores y problemas emocionales. Cada ítem tiene respuestas en cinco o seis niveles dependiendo de la pregunta.

3.4 Procedimiento de análisis

La encuesta recolectó datos de tipo sociodemográficos, información sobre la participación en actividades, antecedentes sobre el uso de modos de transporte, datos sobre ingresos económicos, y, además, consideró la aplicación de diversos instrumentos para medir variables de bienestar, personalidad, salud y barreras de transporte.

En el caso de los instrumentos que miden variables latentes se evaluó su consistencia interna mediante el alfa de Cronbach, se calcularon las correlaciones de Pearson entre sus ítems, y fueron sometidos a análisis factoriales tanto exploratorios como confirmatorios. Luego, para todas las variables, tanto observables como latentes, se realizaron análisis estadísticos de tendencia central relevantes.

Finalmente, se determinaron estadísticamente las relaciones entre las variables mediante la especificación de distintos modelos multivariados que incluyeron partes particulares o más amplias de las relaciones establecidas por el modelo teórico formado. El método de ecuaciones estructurales fue el utilizado para obtener los resultados, que posteriormente se analizaron e interpretaron.

La depuración y validación de los datos se llevó a cabo con el *software* SPSS 22 (IBM Corp., 2013), mientras que para el análisis factorial confirmatorio y los modelos de ecuaciones estructurales se ocupó el programa AMOS 21 (Arbuckle, 2012).

3.5 Conclusiones

En este capítulo se describió como fue la recolección de datos, realizada con anterioridad, que se ocupa para la realización del trabajo que se muestra en los capítulos siguientes. Esto incluye principalmente la forma en que se midieron los datos a partir de distintos instrumentos que se presentaron anteriormente y la descripción de la muestra que fue encuestada, la cual corresponde a individuos de cuatro barrios de la ciudad de Concepción, y que se clasifican en dos niveles socioeconómicos y dos niveles de accesibilidad al centro de la ciudad.

Además, se delinearon brevemente los procedimientos de análisis que se siguieron y que son mostrados en el próximo capítulo. Se optó por seguir un procesamiento de la información por etapas, donde primero se adaptaron las escalas o instrumentos, luego se analizó la fiabilidad y consistencias, se observó el comportamiento estadístico de cada una de las variables, para finalmente, diseñar modelos multivariados de relaciones basados en los fundamentos teóricos encontrados.

CAPÍTULO 4 ANÁLISIS Y RESULTADOS DE MODELOS MULTIVARIADOS

4.1 Introducción

La construcción de variables latentes que puedan ser utilizadas en los modelos multivariados requiere que se conozca el comportamiento de los datos para saber si son fiables, para así tener seguridad de que los instrumentos sean consistentes y estables en las respuestas obtenidas a lo largo de toda la medición. Solo así se podrá lograr una investigación seria que llegue a resultados confiables.

En este capítulo se presenta la estadística descriptiva tanto de las variables directamente observables como de los datos que se midieron a través de los instrumentos descritos en el capítulo anterior y se analiza la fiabilidad de los mismos. Además, se estudia la correlación entre ítems observados por medio de análisis factorial. Todo es estimado usando el *software* SPSS (IBM Corp., 2013).

Luego, se muestra la forma en que se procede para analizar cuantitativamente la relación entre el bienestar y las distintas variables que podrían tener un efecto sobre él; es de particular interés el estudio del papel que podría tener el transporte. En específico, se utiliza el enfoque de modelos de ecuaciones estructurales, por medio del *software* AMOS 21 (Arbuckle, 2012). Las consideraciones que se tienen con este tipo de modelo también son presentadas en este capítulo.

Finalmente, se analizan los resultados de los distintos modelos que se definen, estudiando cuáles de ellos presentan los mejores ajustes y especificaciones, analizando que tan consistentes son con la teoría.

4.2 Análisis estadístico

Para lograr el estudio cuantitativo de la relación entre transporte y bienestar fue necesario generar una gran cantidad de variables a partir de la encuesta que se tomó, que se describió en el capítulo

anterior. Algunas variables se generaron directamente a partir de las respuestas de los participantes, mientras que otras variables debieron construirse a partir de las aseveraciones que se dieron. Este último es el caso de los índices que se construyeron a partir de las sumatorias de las afirmaciones en distintas preguntas del instrumento. Fue así como se generaron las variables de conocimiento, experiencia, las de barrera y las de capital social, por ejemplo.

Se debe considerar que la variable de Influencia de eventos en la vida se generó a partir del producto del evento positivo o negativo, si es que ocurrió, por la influencia que tal evento tuvo en la vida de la persona.

Para variables de capital social se consideró la suma de las personas que apoyan al ego o encuestado (capital social recibido) y la suma de las personas que son apoyadas por el ego (capital social otorgado). La suma total de las personas o alters que integran la red del ego también son consideradas en las variables. Se hace la distinción de capital social relativo o absoluto si el número total de personas que dan o reciben apoyo del ego son o no divididas por el número total de alters que tiene identificado el individuo que conforman su red (Ver Tabla 4.1).

De la sección de uso de tiempo se generaron las variables: uso de automóvil, uso de transporte público, horas viajadas (total de horas viajadas), logaritmo natural del área recorrida por el ego (con logaritmo para normalizar el histograma de área recorrida), horas ocupadas para distintos tipos de actividades, y la cantidad de veces que se realiza cierta actividad en el día o, en este caso, en los dos días que se consideraron.

Se debe reconocer también que en el caso de las variables de uso de automóvil y transporte público, éstas se generaron a partir de la proporción del uso de cada uno de esos modos con respecto a todos los modos que se utilizaron en los días que se consultó en la sección de uso de tiempo de la encuesta. Por otra parte, hay que considerar la existencia de otra variable denominada “Frecuencia de uso de automóvil”, la cual se construyó directamente a partir de lo que las personas declararon respecto al uso de este modo (pregunta C.4 de la sección III de la encuesta que se puede ver en el Anexo 3.2).

4.2.1 Estadística descriptiva

En el Anexo 4.2 se tiene la estadística descriptiva de cada uno de los ítems de las escalas utilizadas, la cual considera las medias, medianas, modas, desviación estándar, varianza, asimetría y curtosis. También se muestran los datos perdidos, los cuales representan menos de un 1% de los datos totales. Para no perder la posibilidad de explotar a toda la información que otorga la muestra disponible es que se procede a imputar los datos perdidos por medio de la comparación de la respuesta con encuestados de las mismas características como sexo, edad, nivel de ingresos, tamaño del hogar.

Al observar los valores de las asimetrías se tiene que la mayoría de las respuestas posee una distribución asimétrica negativa, a excepción de las escalas de afecto negativo que poseen una distribución asimétrica positiva. lo que es esperable en este tipo de mediciones de bienestar y se conoce como sesgo cognitivo positivo (Cummins y Nistico, 2002). Por su parte, los valores de las curtosis son por lo general moderados. Los datos de asimetría y curtosis de las variables, por lo tanto, evidencian que los datos no siguen una distribución que se pueda considerar normal.

Por otra parte, también se realizó la estadística descriptiva de las variables observables que se obtuvieron o construyeron a partir de la encuesta, las cuales se detallan en la Tabla 4.1 (rangos, medias, desviaciones estándar, asimetría, curtosis y tamaño muestral). La asimetría y la curtosis de las variables evidenciaron que los datos no siguen una distribución que se pueda considerar completamente normal con un nivel de confianza de 95%.

Se muestra en la Tabla 4.1 que las distintas variables observadas poseen diferentes unidades de medida, además que la muestra varía según el número total de personas que efectivamente contestaron tales secciones involucradas de la encuesta.

Tabla 4.1 Estadística descriptiva de variables observables

Variable	Unidad	Min	Max	M	SD	Asim	Curt	N
Edad	Años	20	84	43,88	15,77	0,51	-0,62	241
Ingreso	Rango	1	9	5,01	2,27	0,18	-1,19	241
Influencia de Eventos en la Vida	Escala	-7	7	0,61	4,62	-0,11	-1,09	241
Estado ocupacional	Escala	1	4	1,89	1,27	0,84	-1,13	241
Conocimiento	Índice	0	7	6,27	1,01	-2,12	7,03	241
Experiencia	Índice	1	7	4,89	1,37	-0,32	-0,56	241
Barrera de Acceso por Costos	Índice	0	6	1,42	1,73	1,13	0,32	241
Barrera de Acceso por Tiempo	Índice	0	11	2,67	2,75	0,98	0,13	241
Barrera de Acceso por Seguridad	Índice	0	12	2,08	2,75	1,49	1,73	241
Número de Alters	Personas	2	43	13,84	6,74	1,48	3,36	236
Capital Social Recibido (Relativo)	Índice	0	9,14	1,57	1,48	2,72	9,47	236
Capital Social Recibido (Absoluto)	Índice	0	24	2,05	3,24	4,80	26,44	236
Capital Social Otorgado (Relativo)	Índice	0	10,31	1,77	1,8	2,58	7,32	236
Capital Social Otorgado (Absoluto)	Índice	0	43	2,24	3,84	6,61	58,97	236
Frecuencia Uso de Automóvil (Declarado)	Rango	0	5	3,05	1,82	-0,48	-1,11	241
Uso de Automóvil	Indicador	0	0,5	0,27	0,23	-0,25	-1,84	235
Uso de Transporte Público	Indicador	0	1	0,6	0,31	-0,34	-0,38	235
Horas Viajadas	horas	0	12	2,7	1,93	1,44	3,31	235
Ln_area	Ln(m ²)	0	21,09	12,65	4,88	-1,02	0,80	235
Horas Activ. Trabajo-Estudio	horas	0	35,3	6,12	5,79	1,04	2,01	235
Horas Activ. Recreación-Social	horas	0	25	4,01	4,96	1,69	2,95	235
Horas Activ. Compras-Servicios	horas	0	11,2	1,11	1,76	2,71	9,43	235
Cantidad Activ. Trabajo-Estudio	Cuenta	0	5	1,34	1,16	0,69	0,03	235
Cantidad Activ. Recreación-Social	Cuenta	0	9	1,52	1,63	1,46	2,40	235
Cantidad Activ. Compras-Servicios	Cuenta	0	5	0,94	1,08	1,41	2,18	235
Cantidad Activ. Compras-Servicios Obligatorio	Cuenta	0	5	0,76	0,97	1,62	3,28	235
Cantidad Activ. Compras-Servicios No obligatorio	Cuenta	0	2	0,16	0,41	2,62	6,48	235

4.2.2 Análisis de fiabilidad

La fiabilidad de los instrumentos fue verificada usando el estadístico alfa de Cronbach, el cual es una medida ponderada de la correlación entre los elementos que forman parte de una escala. Se observa que existe una buena consistencia interna en cada uno de los cuestionarios considerando que la mayoría los alfas de Cronbach son mayores a 0,7 (George y Mallery, 2003). En la Tabla 4.2 se observa el alfa de Cronbach de los diferentes cuestionarios.

En algunos de los cuestionarios, el alfa de Cronbach aumenta marginalmente al eliminar uno de los ítems de los respectivos cuestionarios. En particular, al eliminar los ítems 3 y 7 de la escala de Locus de control, el alfa de Cronbach aumenta de 0,620 a 0,660, y además se tiene que al realizarse análisis factorial confirmatorio (sección 4.2.4 del presente capítulo) se confirma que es mejor eliminar estos ítems pues sus estadísticos test-t no resultaron significativos. Asimismo, en la escala de personalidad que mide el nivel de extraversión, si se elimina el ítem 4 el alfa de Cronbach aumenta de 0,776 a 0,809 y, como se muestra en la siguiente sección, este ítem presenta una baja correlación con los demás ítems, con una baja comunalidad en el análisis factorial exploratorio, por lo que se considera sacar el ítem del cuestionario.

Tabla 4.2 Análisis de fiabilidad de los instrumentos de la encuesta (todos los ítems)

Cuestionario	Número de elementos	Alfa de Cronbach
Satisfacción con la vida (SWLS)	5 ítems	0,789
Afecto positivo	10 ítems	0,782
Afecto negativo	10 ítems	0,807
Locus de control	8 ítems /6 ítems*	0,620/0,660*
Personalidad (Extraversión)	6 ítems/5 ítems**	0,776/0,809**

*Al eliminar ítems 3 y 7 de la escala de locus de control.

**Al eliminar ítem 4 de la escala de personalidad.

4.2.3 Correlaciones y análisis factorial exploratorio

Cada una de las escalas o cuestionarios fueron sometidas a análisis factoriales exploratorios para estudiar la interdependencia de los datos observados y establecer la estructura interna de éstos, clasificando los ítems en un número menor de factores. Los análisis factoriales se aplicaron a la muestra total usando el método de extracción análisis de componentes principales, para definir cuáles son los principales grupos de variables correlacionadas, y el método de rotación ortogonal Varimax, para que cada componente rotado presente correlaciones sólo con unas cuantas variables. Para estudiar la bondad de ajuste se tuvo en cuenta el criterio clásico de adecuación muestral Kaiser Meyer Olkin y la prueba de esfericidad de Barlett, que examina que la matriz de correlaciones no sea la matriz identidad y que, por lo tanto, las correlaciones entre ítems no sean nulas.

Los resultados de los análisis factoriales como también las matrices de correlaciones de cada uno de los cuestionarios son presentados en el Anexo 4.2 (de la Tabla A.4.15 a la A.4.26); se debe considerar que se eliminaron las cargas factoriales menores a 0,4 para tener una mejor visualización.

Las puntuaciones de las comunalidades son por lo general altas y las estructuras factoriales son consistentes con lo que se esperaría en cada una de las escalas de medición. El porcentaje de varianza explicada de cada instrumento sometido a análisis factorial es en la mayor parte de las veces superior al 50%. Las matrices de correlaciones muestran que la mayoría de las relaciones bilaterales entre los ítems son significativas al 95% o al 99%.

En la Tabla 4.3 se tienen resumidas las bondades de ajuste de cada uno de los cuestionarios, de donde se extrae que realizar análisis factorial se justifica por los valores de KMO sobre 0,75. Además, los resultados de la prueba de esfericidad de Barlett muestran que todos los casos tienen un χ^2 alto y significaciones menores a 0,005 por lo que se rechaza la hipótesis nula de que los valores no están correlacionados.

Tabla 4.3 Análisis factorial exploratorio de los instrumentos de la encuesta (todos los ítems)

Cuestionario	Número de Componentes	KMO	Test de Barlett			% Varianza Explicada
			χ^2	gl	Sig	
Satisfacción con la vida	1	0,830	355,1	10	0,0	56,1
Afecto positivo	2	0,820	517,6	45	0,0	47,8
Afecto negativo	3	0,833	585,2	45	0,0	59,2
Locus de control	3	0,629	366,4	28	0,0	63,7
Personalidad (Extraversión)	1	0,797	398,8	15	0,0	48,4
Formulario de salud	3	0,792	666,3	28	0,0	72,5

Respecto a la estructura factorial de las escalas se tiene una estructura monofactorial en dos cuestionarios. Es el caso de la escala de satisfacción con la vida, donde si se observa la matriz de correlaciones se ve que todas las correlaciones son relativamente altas, mayores a 0,3. En el caso del inventario de personalidad, donde existe una alta correlación entre todos los ítems excepto con el ítem 4, el cual además presenta una muy baja comunalidad, por lo que es conveniente eliminar este ítem para que no genere sesgos en la modelación.

De los resultados del análisis factorial exploratorio y matrices de correlaciones en los cuestionarios de afecto positivo y negativo se puede decir que se observan claras relaciones entre ítems. En el afecto positivo se destacan las relaciones entre el ítem 6 (estar alerta) y 9 (estar atento) los cuales están altamente correlacionados al igual que los ítems 1 (motivado) y 4 (entusiasmado) y a su vez, los ítems 8 (decidido) y 10 (activo) entre sí. En la situación del afecto negativo se tienen altas correlaciones entre los ítems 1 (molesto), 2 (de mal genio) y 6 (irritable), por su parte los ítems 3 (culpable) y 7 (avergonzado) y también en los ítems 4 (temeroso), 8 (nervioso), 9 (inquieto) y 10 (inseguro) entre sí.

Del cuestionario de locus de control se puede decir que se encontraron tres factores. El primero reúne a todos los ítems que apuntaban a un locus de control externo, el segundo que reúne a los ítems que se refieren al éxito, y el tercero que reúne los ítems que se refieren a los fracasos de las personas.

Finalmente, respecto del formulario de salud se tienen tres factores sacados del análisis factorial exploratorio: el primero que se refiere a la salud en general, el segundo que se refiere a los dolores o limitaciones físicas y el tercero que se refiere a los problemas emocionales.

4.2.4 Análisis factorial confirmatorio

Para terminar de validar las estructuras de los instrumentos que se ocupan para definir las variables necesarias en el proceso de modelación es que se realiza un análisis factorial confirmatorio, principalmente con el objetivo de descartar efectos de algunos ítems que no sean significativos. El análisis se hace por medio del programa AMOS 21 (Arbuckle, 2012), el cual es un complemento al *software* SPSS, y del cual se ahondará en la siguiente sección.

En las tablas desde la A.4.27 a la A.4.33 y figuras desde la A.4.1 a la A.4.7, se presentan los resultados del análisis factorial confirmatorio, del cual se obtiene que el único cuestionario que presenta ítems que no son estadísticamente significativos es la escala de locus de control. Para

todos los otros ítems de los demás instrumentos se obtuvieron test-t sobre el valor crítico para una significación al 95%.

En el caso particular de la escala de locus de control se tiene que los ítems 3 y 7 no son un aporte significativo para la variable latente de locus de control. Por este motivo se procede a eliminar sistemáticamente estos ítems, dejando solo seis ítems para la definición de esta variable.

Con respecto a la bondad de ajuste en los análisis factoriales confirmatorios, si bien la gran parte de los cuestionarios logran indicadores cercanos a los valores de referencia (ver siguiente sección 4.3.1), son pocos los que logran superar los valores críticos. Esto indica que tal vez se deban reespecificar algunas de las variables si se quieren tener modelos con un buen ajuste en el proceso de modelación.

4.3 Análisis multivariante por medio de ecuaciones estructurales

4.3.1 Consideraciones

Los modelos de ecuaciones estructurales reproducen las estructuras de covarianza entre las variables estudiadas, pero no demuestran la existencia de causalidad, sino que más bien permiten estudiar el efecto que tienen ciertas variables sobre otra variable de interés (Kaplan, 2009). En este estudio empírico de modelación de ecuaciones estructurales se utiliza el enfoque de máxima verosimilitud. Además, se consideran errores robustos estandarizados (MLR) ya que en el presente caso los datos no se adecuan perfectamente a distribuciones normales.

Al construir modelos de ecuaciones estructurales hay que tener en cuenta principalmente la especificación y la identificación del modelo propuesto. La especificación viene dada por los fundamentos teóricos que se presentan del Capítulo 2 y la identificación del modelo, depende de los grados de libertad que tenga el modelo y, por lo tanto, de los parámetros que se quieran estimar.

Para evaluar la bondad de ajuste se pueden ocupar múltiples indicadores que entrega el programa AMOS, aunque ninguno de ellos en particular define por sí mismo la calidad del modelo. Para este trabajo se consideran como criterios estadísticos de ajuste el GFI (Goodness of Fit Index), el AGFI (Adjusted Goodness of Fit), el TLI (Tucker-Lewis Index), el CFI (Comparative Fix Index), el PNFI (Parsimony normed fit index) y el RMSEA (Root Mean Square Error of Approximation). Los resultados del GFI, AGFI, TLI y CFI por encima de 0,90, los PNFI mayores a 0,50 y los RMSEA por debajo de 0,08 representan errores de aproximación razonables (Schermelleh-Engel *et al.*, 2003).

En la Tabla 4.4 se muestran los indicadores estadísticos, que se clasifican en tres grupos dependiendo de la medida que se ocupe para evaluar. Los indicadores de medida absoluta son los que evalúan el ajuste global del modelo, comparando la matriz de correlación observada con la reproducida. Los indicadores de medida relativa son los que comparan el ajuste del modelo con el modelo de peor ajuste (independencia entre variables), mientras que los indicadores de medida parsimonia valoran el modelo según el número de parámetros que se utilizan, penalizando los modelos con muchos parámetros estimados.

Tabla 4.4 Valores de referencia para indicadores de bondad de ajuste de los modelos

Bondad de Ajuste		
Tipo de Medida	Indicador	Valor de Referencia
Absoluta	χ^2	Alto
	gl	> 0
	p	> 0,005
	χ^2/gl	< 3
	RMSEA	< 0,08
Relativa	TLI	$\geq 0,90$
	CFI	$\geq 0,90$
Parsimonia	GFI	$\geq 0,90$
	AGFI	$\geq 0,90$
	PNFI	> 0,50

4.3.2 Modelos con variable mediadora de exclusión social

Considerando que estudios anteriores de transporte y bienestar (Currie y Desbolc, 2010; Stanley *et al.*, 2011) relacionan estas dos variables a través de la exclusión social, primeramente, se explora esta relación ya probada.

La exclusión social regularmente considera las 5 dimensiones definidas por Burchardt (2000): el nivel de ingresos, el desempleo, el compromiso político, la participación en organizaciones y la interacción social. Por lo tanto, se construyó una variable latente de exclusión social a partir de los datos disponibles de la encuesta. Un bajo nivel de ingreso, el desempleo y un bajo apoyo social (medido por el inverso del capital social) fueron las únicas variables que resultaron tener un comportamiento homogéneo y significación estadística al realizar análisis factorial confirmatorio. Para integrar las variables ya nombradas se invirtieron las escalas para que a mayor valor de los ítems estos representen que las personas pueden estar más excluidas.

A partir de la variable latente de exclusión social (Excl. Soc.) construida por análisis factorial se probó su relación con cada una de las componentes del bienestar, obteniéndose una relación significativa inversa solo con la satisfacción con la vida (SWLS).

Luego, se estudió la relación exclusión social – satisfacción con la vida, con dos variables que representan, en cierta medida, desventajas de transportes:

- ✓ Las barreras de transporte que son obstáculo para realizar distintas actividades no obligatorias.
- ✓ El conocimiento y experiencia que se tenga en distintas actividades no obligatorias.

Para el primer caso, mostrado en la Figura 4.1, se observó una relación negativa con un coeficiente estandarizado de -0,63 ($p < 0,033$) entre Excl. Soc. y SWLS, mientras que una relación positiva entre Barreras de transporte y Excl. Soc. con un coeficiente estandarizado de 0.18 ($p < 0,068$) (No hubo relación significativa entre Barreras de transporte y SWLS).

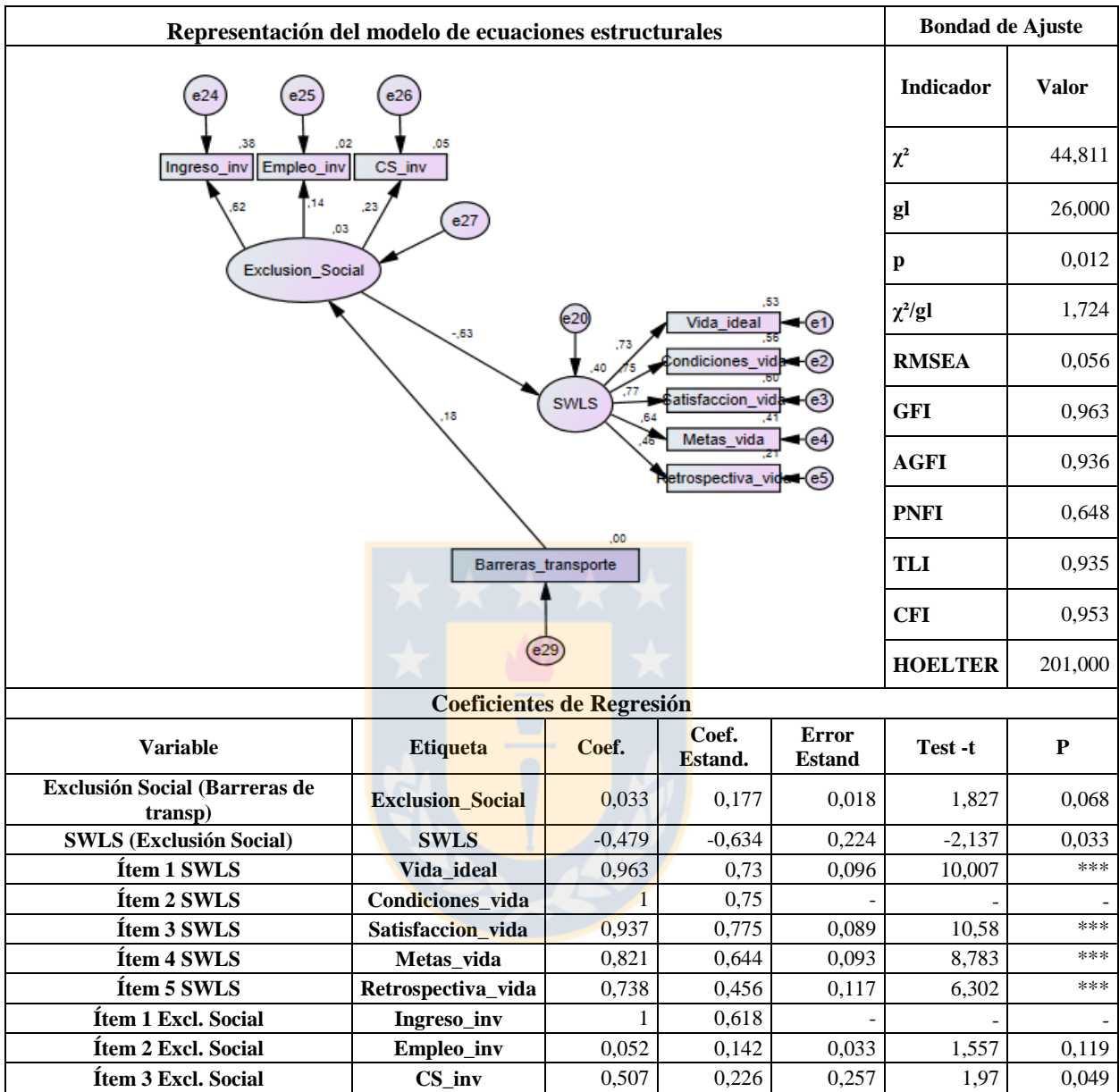


Figura 4.1 Modelo de relación entre barreras de transporte, exclusión social y SWLS

Para el segundo caso, presentado en la Figura 4.2, se tiene una relación negativa con un coeficiente estandarizado de -0,57 ($p < 0,001$) entre Excl. Soc. y SWLS, mientras que una relación negativa entre conocimiento- experiencia y Excl. Soc. con un coeficiente estandarizado de -0,43 ($p < 0,001$).

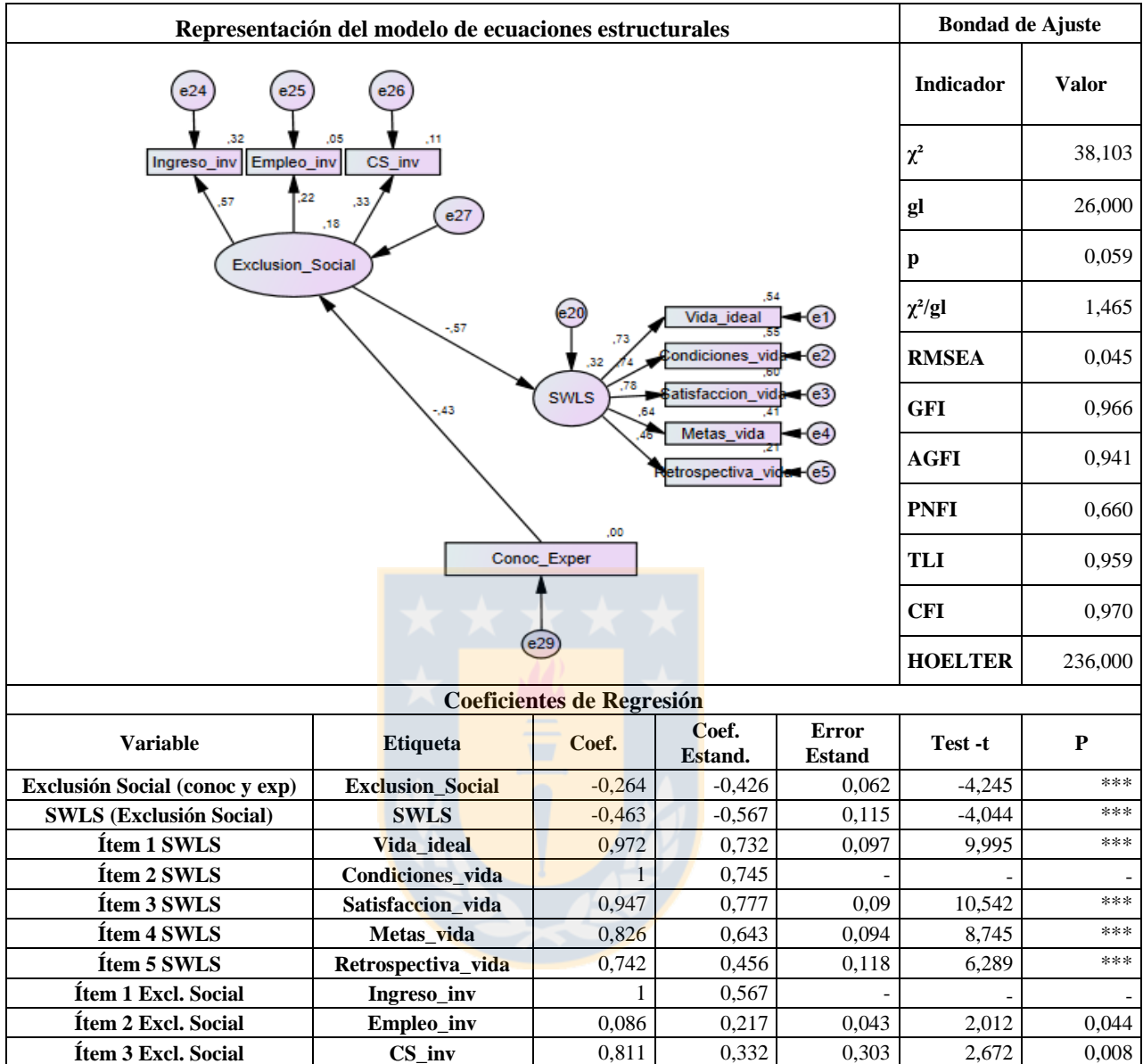


Figura 4.2 Modelo de relación entre conocimiento y experiencia, exclusión social y SWLS

Las relaciones establecidas anteriormente tienen concordancia tanto con la teoría como con los modelos realizados por Currie y Desbolc (2010), que establecen que la exclusión social media la relación entre transporte y bienestar.

Finalmente, se probaron distintas combinaciones de variables y se estableció que el mejor modelo explicativo es el presentado en la Figura 4.3, en el cual todas las asociaciones son significativas ($p < 0,001$). Se observa que la tasa de viajes por persona se relaciona positivamente con el

conocimiento y experiencia en actividades no obligatorias (0,35), al mismo tiempo que este último tiene una relación negativa con la exclusión social (-0,43), la cual tiene una asociación inversa con la satisfacción con la vida (-0,57). Lo anterior concuerda con lo establecido por Stanley *et al.* (2011) respecto a que la tasa de viaje tiene una influencia indirecta en el bienestar de las personas por medio de la reducción de la exclusión social.

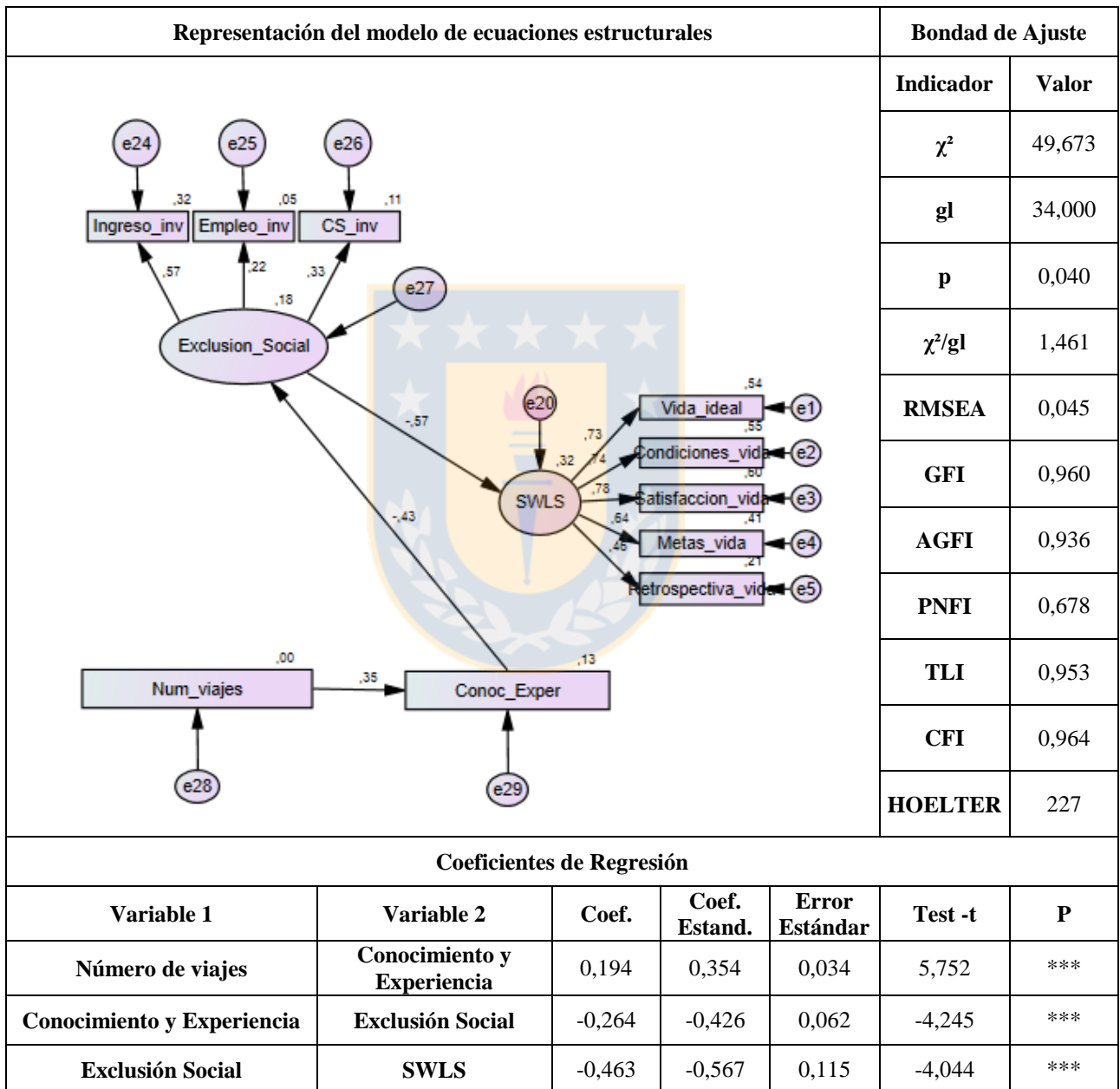


Figura 4.3 Modelo de relación entre la tasa de viajes y la satisfacción con la vida

4.3.3 Modelos de bienestar sin variable mediadora

Inicialmente, se construyeron modelos donde se estudiaban relaciones por tipos de variables (personalidad, demográficas, movilidad, etc.) con las distintas componentes del bienestar subjetivo. De las primeras modelaciones, que se pueden observar en las tablas del Anexo 4.3 desde las A.4.34 a la A.4.50, se obtuvieron las variables que correlacionaron significativamente con alguna de las tres variables que componen el bienestar subjetivo (SWLS, Afecto Positivo, Afecto Negativo). Las variables ingreso, extraversión, influencia de eventos en la vida, problemas de salud, variables de capital social, frecuencia de uso del automóvil, logaritmo natural del área utilizada, experiencia, cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios y la barrera de acceso por costo resultaron significativas al 95% en al menos una de las componentes de bienestar y con sus signos concordantes con la teoría. Mientras que las variables edad, conocimiento, locus de control, barrera de acceso por seguridad, indicador de transporte público, horas de viaje y todas las actividades excepto la cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios dieron no significativas con todas las componentes del bienestar subjetivo.

Posteriormente, se hicieron análisis de dependencia entre las diferentes variables predictoras de bienestar que tuvieran sentido estudiar, obteniéndose que el ingreso es una variable explicativa para las variables: experiencia, barrera de acceso por costos, frecuencia uso de auto, logaritmo natural del área en la que se movieron los encuestados, y capital social otorgado.

Una vez realizados todos los modelos individuales por tipo de variables que afectan al bienestar subjetivo, se realizan modelos que combinen las distintas variables que resultaron significativas en los modelos anteriores con cada uno de los componentes del bienestar. Para facilitar el proceso, a las variables latentes medidas con escalas, como la extraversión, el locus de control y los problemas de salud, todos sus ítems se agregaron en un solo indicador (técnica de *parcels*) para ser integrados en los modelos.

En la Figura 4.4 se presentan los resultados de la modelización de las variables que resultaron más significativas con la componente cognitiva del bienestar subjetivo, medida por la satisfacción con la vida (SWLS). Los diferentes indicadores de la bondad de ajuste del modelo

son aceptables. Con respecto a las variables incluidas, todas tienen una significación mayor al 95% excepto la variable experiencia, la que alcanza una significación al 90%.

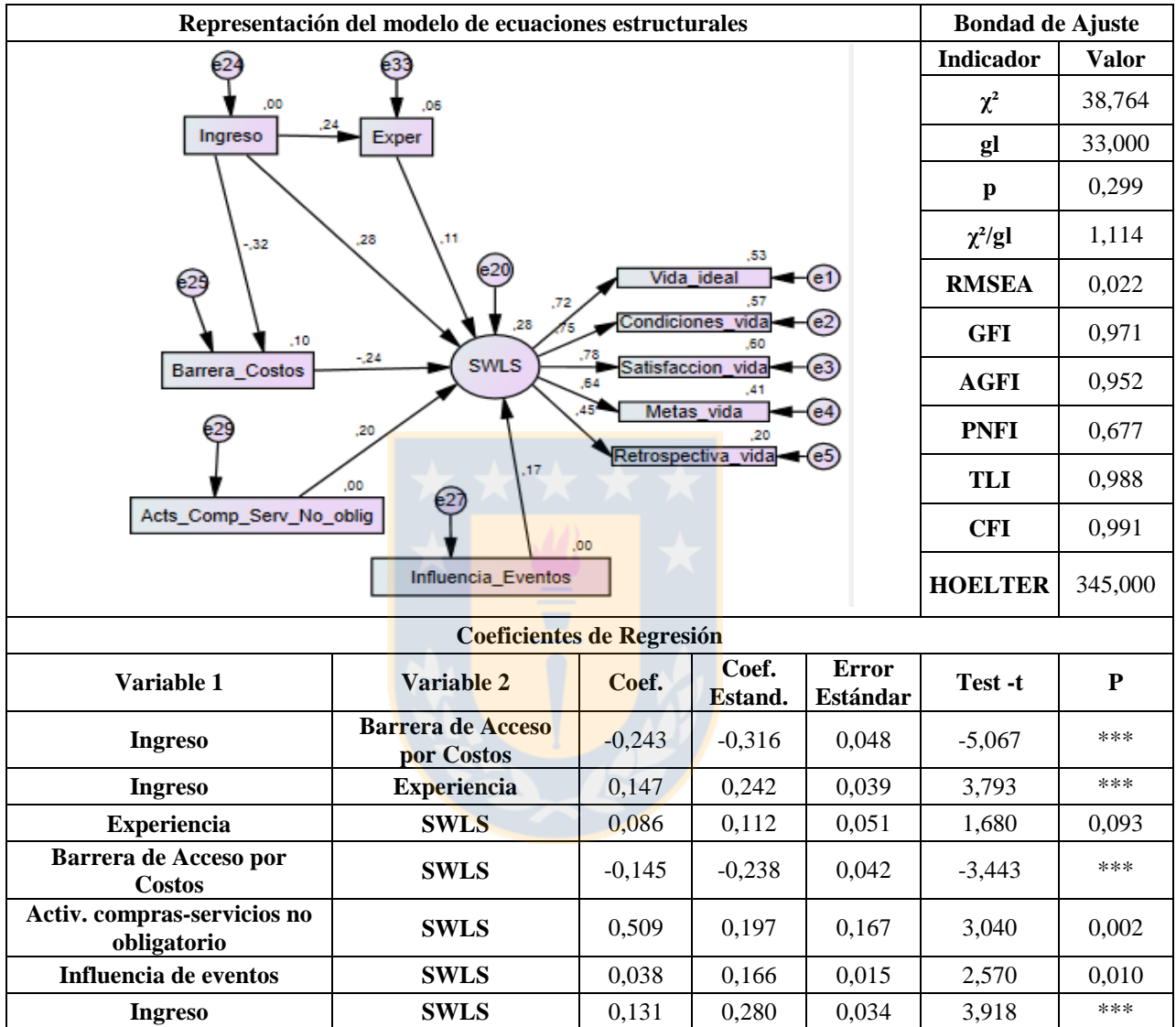


Figura 4.4 Modelo de variables que tienen un efecto sobre la satisfacción con la vida

La variable que tiene un mayor efecto directo en la satisfacción con la vida es el ingreso de la persona, ya que a medida que aumenta la desviación estándar del ingreso en una unidad, la de la satisfacción con la vida aumenta en 0,28 ($p < 0,001$). Con respecto a variables de transporte, se tiene que el coeficiente entre barrera de acceso por costo tiene un coeficiente estandarizado de -

0,24 (p<0,001), cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios un coeficiente de 0,20 (p<0,002) y la experiencia uno de 0,11 (p<0,093).

En las figuras 4.5 y 4.6 se tienen los modelos de las variables que resultaron más significativas con la componente afectiva del bienestar subjetivo, medida por el afecto positivo y negativo, respectivamente.

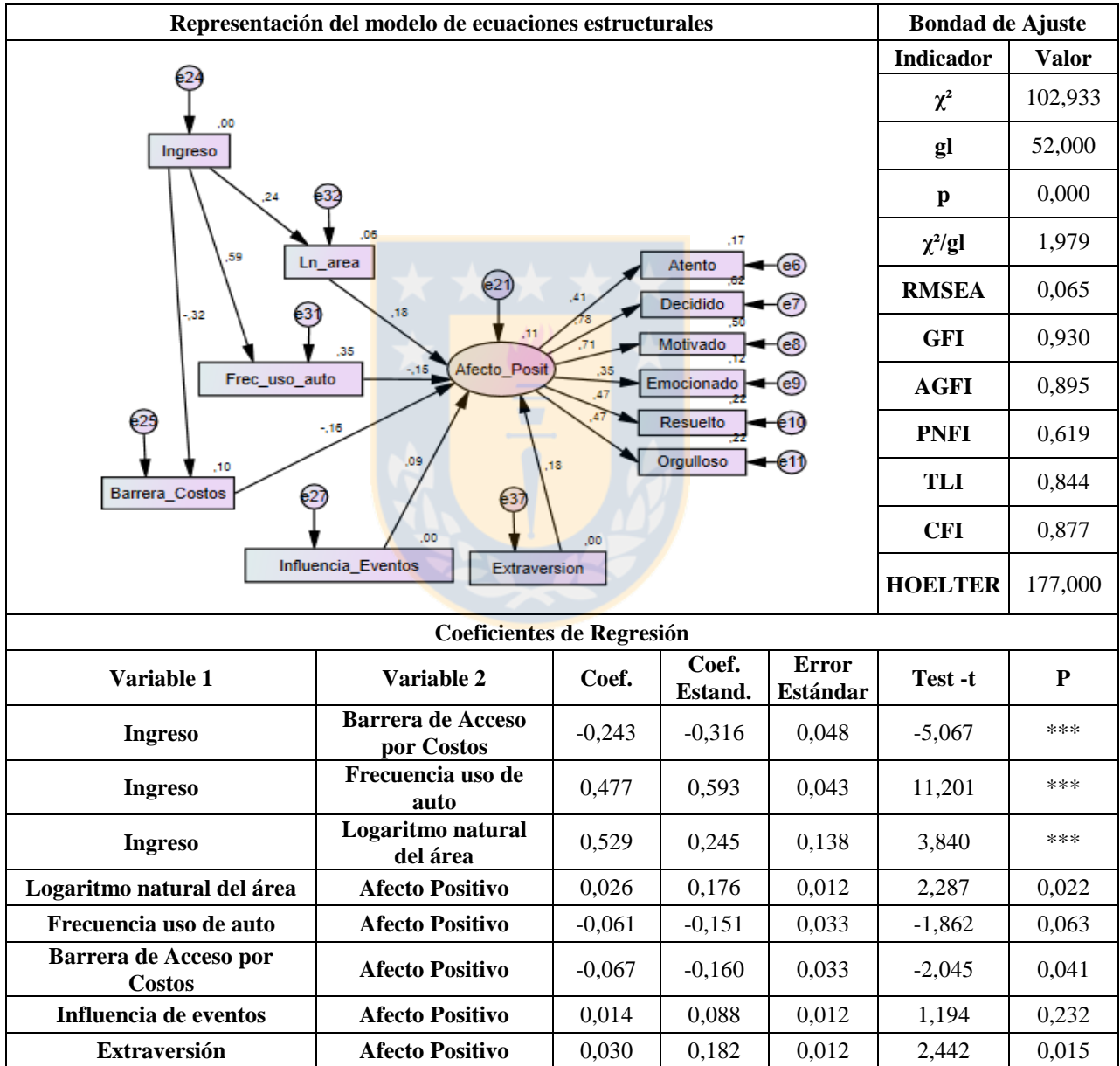


Figura 4.5 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el afecto positivo

La evaluación del ajuste del modelo de afecto positivo no cumple con los valores críticos para los indicadores TLI y CFI pero de todas formas son apenas menores que el valor límite, mientras que el ajuste del modelo de afecto negativo cumple con los valores críticos. Las variables que más covarían con el afecto positivo y el afecto negativo, respectivamente, son la extraversión con un coeficiente estandarizado de 0,18 ($p < 0,015$) y los problemas de salud con un coeficiente estandarizado de 0,45 ($p < 0,001$).

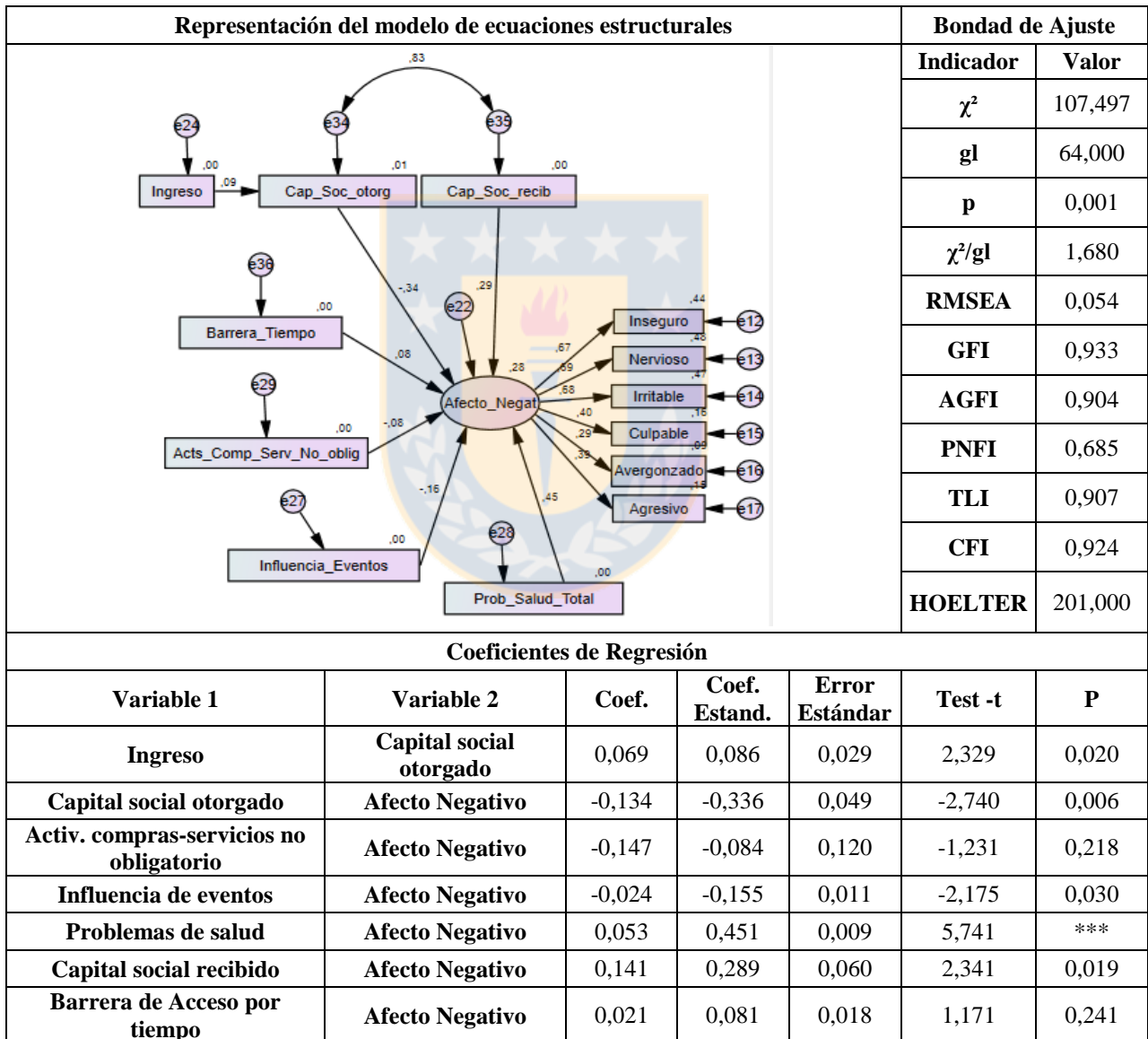


Figura 4.6 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el afecto negativo

En el caso del afecto positivo las variables de transporte que lo afectan son el logaritmo natural del área recorrida (coeficiente de 0,18; $p < 0,022$), la barrera de acceso por costo (coef= -0,16; $p < 0,041$) y la frecuencia del uso del auto (coef= -0,15; $p < 0,063$). Mientras que en el afecto negativo son más significativas las variables de capital social tanto recibido (coef= 0,29; $p < 0,019$) como otorgado (coef= -0,34; $p < 0,006$), que las variables de movilidad.

Como se estableció en el Capítulo 2, el concepto de bienestar subjetivo es amplio al considerar conjuntamente tanto los juicios emocionales como los de satisfacción con la vida, por lo que es importante plantear un modelo general que considere al bienestar subjetivo como variable que incluya a sus dos componentes: cognitivo y afectivo. Al ir realizando la modelación sistemáticamente se fueron eliminando algunas variables que no resultaron significativas y tenían una muy baja correlación con la variable de bienestar subjetivo.

En la Figura 4.7 se presenta el modelo final general de las variables que tienen un efecto sobre el bienestar. El modelo posee una bondad de ajuste muy cercana a los límites de referencia con un χ^2 de 381,585 con 225 grados de libertad y una relación entre éstos de 1,696 (menor al valor crítico de 3). Del número de HOELTER, indicador de que tan pequeño tendría que ser el tamaño de la muestra para que el resultado ya no sea significativo, se tiene que se requería una muestra de 168 personas con un nivel de confianza del 95%, pero como la muestra tiene más individuos, entonces la bondad de ajuste es confiable.

Las variables que contiene el modelo general son todas significativas con un nivel de confianza mayor al 95%. Se tiene que la variable bienestar subjetivo posee una varianza explicada de 48% por las variables que se ocupan en el modelo (Ingreso, eventos, problemas de salud, barrera de costos, capital social otorgado y cantidad de actividades no obligatorias de Compras-Servicios), lo que es mayor a las varianzas explicadas de los modelos de cada una de las componentes del bienestar por separado.

La variable con mayor influencia en el bienestar subjetivo resulta ser el indicador agregado de problemas de salud, ya que al incrementarse en una unidad la desviación estándar de esta variable, la del bienestar baja en 0,32, como lo muestra su coeficiente estandarizado ($p < 0,001$).

Le siguen en orden de influencia las variables: barrera de acceso por costos (coef=-0,30; p<0,003), ingreso (coef=0,27; p<0,012), influencia de eventos en la vida (coef=0,26; p<0,002), cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios (coef=0,21; p<0,016) y el capital social otorgado (coef=0,18; p<0,035).

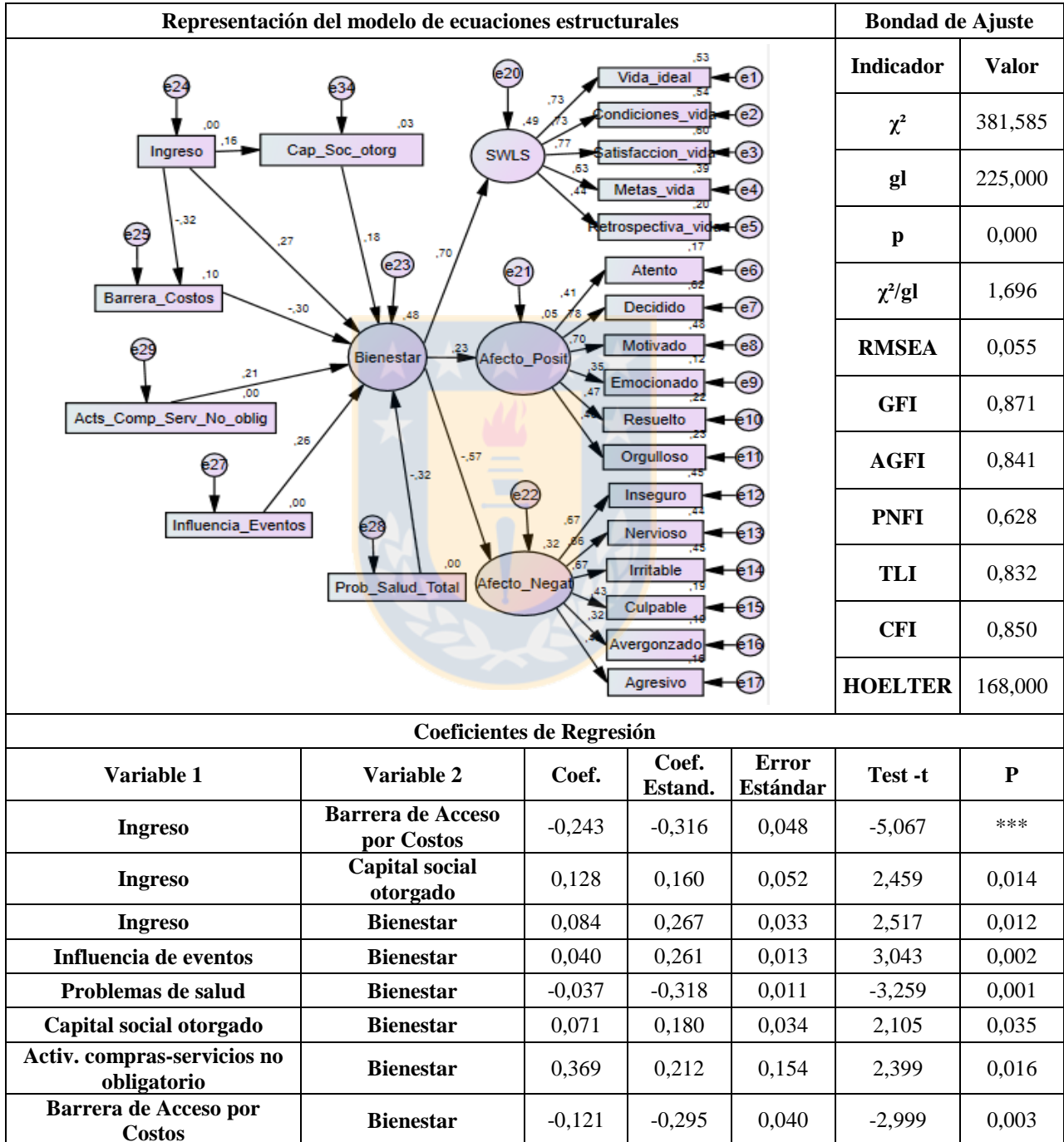


Figura 4.7 Modelo de variables que tienen un efecto sobre el bienestar subjetivo

En el modelo general de bienestar subjetivo se observa una fuerte relación inversa entre el nivel de ingresos y la barrera de acceso por costos, la cual a su vez tiene una relación significativa con el bienestar subjetivo.

Si bien la realización de un modelo general, que incluyera al bienestar como una variable latente que resumiera todas perspectivas, fue necesaria como parte del proceso de esta investigación, deducir la causa de ciertas asociaciones y sacar conclusiones es mucho más fácil y certero analizando los modelos por componentes del bienestar.

4.3.4 Análisis de resultados

La influencia de los eventos en la vida de las personas es la única variable que se comparte en los modelos de cada uno de los componentes del bienestar subjetivo, aunque resulta menos significativo en el afecto positivo que en los otros elementos. La mayor influencia de un evento positivo se correlaciona con un mayor bienestar de las personas y a mayor influencia de un evento negativo se observa que disminuye el bienestar de las personas. De todas formas, como la influencia que tienen los eventos que logran tener un efecto en cómo las personas se sienten es una medida de autoreporte, es esperable que se correlacione con las medidas de bienestar.

Que la extraversión sólo sea una variable predictora del afecto positivo concuerda con lo que se ha establecido teóricamente con respecto a que las personas extravertidas estarían más dispuestas a buscar experiencias (socialización, participación, etc.) y situaciones que les reporten emociones positivas, lo que repercute mayoritariamente en el afecto positivo del bienestar subjetivo (Vittersø y Nilsen, 2002). Por el contrario, la percepción que se tiene de los propios problemas de salud es el mejor predictor del afecto negativo, lo que tiene sentido considerando que los problemas de salud percibidos por la persona reducirían su posibilidad de alcanzar sus aspiraciones (Diener *et al.*, 1999).

Se obtuvo que el nivel de ingresos es directamente significativo para la satisfacción con la vida, pero no para la componente afectiva del bienestar, donde sólo tiene un efecto indirecto a través de

otras variables que dependen del ingreso. De igual forma, la variable experiencia que se refiere a si las personas han participado en distintos tipos de actividades no obligatorias de tipo recreación, socialización, comunitarias, compras y trámites, resultó estar correlacionada solo con la satisfacción con la vida (0,11) y no con el aspecto emocional del bienestar, lo que puede deberse a que al ser la experiencia un conjunto de conocimiento adquirido en un periodo determinado, los efectos emocionales derivados de haber realizado esas actividades ya se interiorizaron en las personas.

Con respecto a las medidas de capital social, se establece que para el afecto negativo el capital social otorgado presenta una relación inversa, mientras que a medida que el capital social recibido aumenta también lo haría el afecto negativo, lo que podría explicarse por la desventaja que hace que ciertas personas tengan que necesitar de sus redes para solucionar problemas personales.

La barrera de acceso de costo resulta significativa con la satisfacción con la vida y el afecto negativo. En el caso de la satisfacción con la vida, se tiene una alta correlación con la variable ingreso, esto puede deberse a que el efecto del costo como barrera de transporte que afecta al bienestar en realidad podría ser un reflejo del efecto que tiene el nivel de ingreso sobre las personas.

Para estudiar si el costo resulta ser una barrera de por sí o en realidad es un efecto del nivel de ingreso es que se modela la barrera de costos con respecto al SWLS, considerando la muestra segmentada en personas de bajos y altos ingresos. En la Tabla 4.10 se muestran los resultados de la barrera de costos en relación con SWLS, en la muestra segmentada en las personas de ingresos más bajos y las personas de ingresos más altos.

De los resultados de la modelación del costo y la SWLS se obtiene que el modelo con la muestra de ingresos bajos presenta el mismo coeficiente de regresión estandarizada (significativo mayor al 95%) que en el caso de la muestra sin segmentar de -0,34, y que con la muestra de ingresos altos se obtiene un coeficiente mucho más bajo de -0,14 ($p < 0,157$). Lo anterior significa que para las personas de mayores ingresos los costos del pasaje y de la actividad no resultan una barrera de

acceso como sí lo es para la gente de menores ingresos. En particular se tiene que el coeficiente de la muestra total es igual al de la muestra segmentada. Esto puede interpretarse como que el efecto de las personas de mayores ingresos en nada aporta a la conformación del coeficiente de regresión de la muestra total, considerando también que en el caso de menores ingresos el bienestar cognitivo es explicado en un 12% por la barrera de costos, mientras que en el caso de mayores ingresos la variabilidad se explicaría solo un 2%.

Tabla 4.5 Comparación de la modelación del costo-SWLS con la muestra total y segmentada

Bondad de Ajuste			
Indicador	Muestra Total	Muestra Ingresos Bajos	Muestra Ingresos Altos
N	201,000	118,000	123,000
χ^2	11,59	7,362	12,495
gl	9,000	9,000	9,000
p	0,237	0,599	0,187
χ^2/gl	1,288	0,818	1,388
RMSEA	0,350	0,000	0,056
GFI	0,984	0,981	0,968
AGFI	0,963	0,955	0,924
PNFI	0,582	0,576	0,555
TLI	0,989	1,016	0,962
CFI	0,993	1,001	0,977
Coficiente de Regresión			
Coef. Est.	-0,336	-0,339	-0,144
Test -t	-4,680	-3,351	-1,415

Variables de movilidad, como el área recorrida (su logaritmo natural) y la frecuencia de uso del automóvil, solo dieron significativas con el afecto positivo. Mientras el área recorrida por las personas correlaciona con un aumento en el afecto positivo ($p < 0,022$), la frecuencia de uso de automóvil correlaciona con una disminución en el afecto positivo ($p < 0,063$). El uso del automóvil como modo de transporte se asocia al estrés y ansiedad derivado principalmente de la interacción con los demás automóviles (Gatersleben, 2007), lo que puede llevar a una disminución de sentimientos y emociones positivas.

Finalmente, la única variable correspondiente al uso de tiempo en actividades que logró incluirse en los modelos fue la cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios, ya que las otras variables no dieron significativas. De todas formas, existe evidencia anterior que respalda

que una relación de este tipo se sustenta por el valor hedónico que tiene ir de compras (Babin *et al.*, 1994). Un estudio realizado en Taiwán obtuvo como resultado que ir de compras en la tercera edad mejoraba la salud y podría incluso alargar la vida (Chang *et al.*, 2011).

4.4 Conclusiones

En este capítulo se dio a conocer la estadística descriptiva de cada uno de los instrumentos ocupados para definir las variables necesarias para formular un modelo, de donde se obtuvo que las respuestas de los individuos se tienden a concentrar en los valores más positivos de bienestar, por lo que se tienen distribuciones asimétricas negativas en la mayoría de las escalas. Además, se conoció como se correlacionan los ítems dentro de cada uno de estos instrumentos.

Así también, se resumieron todos los resultados obtenidos de los procesos de modelación por medio de ecuaciones estructurales. Se desarrollaron los distintos modelos de bienestar por tipo de variables, de donde resultaron significativas las variables ingreso, extraversión, influencia de eventos en la vida, problemas de salud, variables de capital social, frecuencia de uso del automóvil, logaritmo natural del área utilizada, experiencia, cantidad de actividades no obligatorias de compras-servicios y la barrera de acceso por costo, en al menos una de las componentes de bienestar y con sus signos concordantes con la teoría. Luego, a partir de estas variables se generaron modelos más generales que combinaran estas relaciones.

Los resultados muestran que cada componente del bienestar se relaciona de distinta manera con las variables estudiadas, pero que preponderantemente variables como los problemas de salud, los eventos de la vida o el ingreso poseen una mayor relación directa que variables de transporte. No obstante, existen relaciones cuantificables entre variables asociadas a desventajas de transporte y bienestar subjetivo, además, de corroborar su relación por medio de la exclusión social.

CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES

Identificar los conceptos que influyen al bienestar de las personas es un proceso complejo e impredecible. Tanto las respuestas emocionales, como los juicios que las personas hacen en torno a la vida que llevan, se derivan de múltiples factores como la personalidad, circunstancias de la vida o factores sociales.

El cómo interactúa el bienestar con el transporte de las personas resulta de interés por la importancia que tiene para éstos el poder movilizarse para desarrollar sus actividades cotidianas y así lograr sus expectativas y metas personales. La accesibilidad, como se discutió anteriormente, si bien no es la única forma en que se puede relacionar al transporte con el bienestar, es la relación más evidente y la que tiene directa relación con temáticas tan consideradas en la actualidad como lo son la exclusión social.

Este estudio exploró cuantitativamente diversas asociaciones con cada una de las componentes del bienestar subjetivo, las que se midieron por medio de escalas reconocidas internacionalmente y que, en este caso, también mostraron buenos resultados en cuanto a consistencia interna de las respuestas. No obstante, las asociaciones encontradas teóricamente en la literatura existente con respecto a los factores que afectan al bienestar tuvieron que restringirse a la base de datos disponible.

Se realizaron modelos de ecuaciones estructurales para el estudio de las estructuras de relaciones. Se comenzó estimando modelos que fueran similares a los probados por Currie y Desbolc (2010), el cual comprueba que la relación entre desventajas de transporte y bienestar está mediada por la exclusión social. Se logró evidenciar que ciertamente variables relacionadas a la desventaja de transporte, como las barreras de transporte o el conocimiento y experiencia en actividades no obligatorias, tienen un efecto indirecto en la satisfacción con la vida través de la exclusión social.

Teniéndose que la variable de conocimiento y experiencia no es una variable de transporte por sí sola, se estudió el efecto de las tasas de viajes individuales en esta variable, esperando encontrar que una mayor movilidad se relacione positivamente con el conocimiento y experiencia de

actividades no obligatorias. Realizada la modelación se corroboró, tal como en Stanley *et al.* (2011) que ocupó datos obtenidos en Australia: en el área metropolitana de Melbourne y el área regional de Latrobe Valley, que la tasa de viajes por persona se relaciona positivamente con el conocimiento y experiencia en actividades no obligatorias, el que a su vez se tiene un efecto indirecto negativo en la satisfacción con la vida, a través de una relación negativa con la exclusión social.

Posteriormente, se estudió las relaciones directas entre variables sociodemográficas, de personalidad y de transporte con el bienestar. Los resultados muestran que la principal asociación se da entre los problemas de salud y la componente emocional negativa del bienestar, lo que sería un efecto de corto plazo, por lo que no se ve reflejado en el modelo de la satisfacción con la vida. A medida que las personas envejecen, éstas van adaptando sus expectativas según sus antecedentes médicos, y cambian su perspectiva de lo que es una buena salud (Veenhoven, 1994).

Por otro lado, existe una importante relación entre el ingreso y el bienestar, específicamente la satisfacción con la vida. Esto es esperable por la teoría, la cual establece que existe una correlación positiva entre los ingresos y el bienestar, relación que es de las más estudiadas y verificadas (Diener *et al.*, 1999).

Al estudiar las desventajas de transporte medidas como barreras de acceso para realizar actividades no obligatorias, se tiene que el único tipo de barrera que resulta significativo es el que considera como barrera de acceso el costo de transporte y el de realizar la actividad. No obstante lo anterior, se comprobó que el efecto del ingreso en la barrera de acceso por costos es fuerte y hace que esa magnitud afecte a la gente de menores ingresos, ya que a medida que el ingreso de la persona aumenta, la magnitud de esa relación disminuye.

Con respecto al objetivo de este estudio, se determina que si bien, la relación directa entre el bienestar y el transporte no es de las más importantes, hay elementos claves (en el componente afectivo primordialmente) asociados al área recorrida, al uso del automóvil, y la barrera de acceso de costos. Elementos como la experiencia, relacionada con la satisfacción con la vida, también se

relacionan con el transporte debido a que una mayor experiencia en actividades no obligatorias está ligada a una mayor accesibilidad que permite que los individuos puedan asistir a ese tipo de actividades.

Consecuentemente, se ha podido generar un modelo empírico por el cual es posible hacer un aporte al estudio cuantitativo de la relación entre transporte y bienestar, y donde la hipótesis de que las desventajas de transporte tienen cierta influencia en el bienestar de los individuos se sustenta en cierta medida, lo que concuerda con otros estudios realizados con anterioridad por autores especializados como Desbolc y Vella-Brodrick (2015) y Stanley *et al.* (2011), entre otros.

Se pudo corroborar parte de las relaciones estudiadas por Currie y Desbolc (2010) y Stanley *et al.* (2011), lo que demuestra que, si bien el efecto directo entre transporte y bienestar es bajo, el efecto indirecto a través de la exclusión social permite reconocer cierta importancia relativa del transporte en el bienestar de las personas. Que el efecto del transporte en el bienestar está mediado por otras variables ya fue tratado en propuestas como las de Vella-Brodrick y Stanley (2013), donde se determinó que la movilidad de transporte predijo el bienestar subjetivo mediado por dominios del bienestar psicológico, o por Desbolc y Vella-Brodrick (2015) en su estudio con una muestra de jóvenes, donde se comprobó que bajos niveles de desventaja de transporte se asocian con altos niveles de autonomía que, a su vez, está correlacionada con el bienestar.

Tomando en consideración los vínculos que se establecieron en el presente estudio, entre las variables relacionadas con el transporte y el bienestar subjetivo, se demuestra que, si bien existe un efecto entre estas variables, éste es pequeño en comparación con otro tipo de variables. Según Lyubomirsky *et al.* (2005), aproximadamente sólo un 10% de la variabilidad en los niveles de bienestar se deben a las circunstancias en las que las personas deben vivir diariamente (entre lo que se incluye al transporte), lo cual se explicaría por la capacidad de adaptación que tiene el ser humano a las circunstancias en las cuales le toca vivir.

El bienestar social es el fin de toda política pública. La forma en que se mide el bienestar social en los estudios de transporte depende de una función de demanda, la cual no tiene directa relación con el bienestar subjetivo de los individuos. Este trabajo es un aporte a la consideración

del bienestar subjetivo de las personas como parte, al menos complementaria, de la evaluación de proyectos para así tener en consideración qué grupos de la población son más afectados por las inversiones en sectores como el transporte, salud, educación, etc. En particular, estos resultados son un aporte para los argumentos de las decisiones políticas que apoyen el empleo de subsidios en transporte pues se llegó al resultado que el costo es una barrera de acceso que afecta al bienestar subjetivo de las personas, pero que lo hace en mayor medida en las personas de menores ingresos.

Finalmente, aunque la relación directa entre transporte y bienestar sea modesta, se verifica lo comprobado en otros contextos sobre que esta relación está mediada por la exclusión social. El costo del transporte y actividades tiene un peso importante en la medida de exclusión social, es por esto que mejoras en la economía pueden mejorar el bienestar de las personas. Sin embargo, también se verificó a la accesibilidad como una cualidad importante para disminuir la exclusión social, ya que una mayor accesibilidad se asocia a mejores medidas de capital social, como a mayor conocimiento y experiencia en distintos tipos de actividades, lo que está ligado directamente la disminución de exclusión social. En ese sentido, una mejor planificación urbana o mejoras en las políticas de uso de suelo, que velen por una distribución heterogénea de las actividades en el espacio, resultan determinantes para lograr una democratización del bienestar.

REFERENCIAS

Abbott, R., T. Croudace, G. Ploubidis, D. Kuh, M. Richard y F. Huppert (2008) The relationship between early personality and midlife psychological wellbeing: Evidence from a UK birth cohort study. **Social Psychiatric and Psychiatric Epidemiology** **43**, 679-687.

Abou-Zeid, M. (2009) **Measuring and modeling activities and travel well-being (Doctoral dissertation)**. Massachusetts Institute of Technology. Cambridge.

Arbuckle, J. L. (2012) Amos (Version 21.0). Amos Development Corporation. SPSS. Chicago.

Aristotle (trad. 1980) [n.d.] **The Nichomachean Ethics**. Translated by D. Ross. Oxford University Press. Oxford.

Babin, B., W. Darden y M. Griffin (1994) Work and/or fun: measuring hedonic and utilitarian shopping value. **Journal of consumer research** **20** (4), 644-656.

Banister, D. y A. Bowling (2004) Quality of life for the elderly: The transport dimension. **Transport Policy** **11**, 105–115.

Bergstad, C. J., A. Gamble, T. Garling, O. Hagman, M. Polk., D. Ettema, M. Friman y L. Olsson (2011) Subjective well-being related to satisfaction with daily travel. **Transportation** **38** (1), 1–15.

Blanco, A. y S. Valera (2007) Los fundamentos de la intervención psicosocial. En A. Blanco y J. Rodríguez Marín (Eds.). **Intervención Psicosocial**. Prentice Hall. Madrid.

Burchardt, T. (2000) Social exclusion: concepts and evidence. En D. Gordon y P. Townsend (Eds.). **Breadline Europe: The Measurement of Poverty**. Policy Press. Bristol

Campbell, A., P. Converse y W. Rodgers (1976) **The Quality of American Life; Perception, Evaluations, and Satisfactions. Russel.** New York.

Carver, C., M. Scheier y S. Segerstrom (2010) Optimism. **Clinical Psychology Review 30**, 879-889.

Chang, Y-H., R.C-Y. Chen, M.L. Wahlqvist y M-S. Lee (2011) Frequent shopping by men and women increases survival in the older Taiwanese population. **Journal of epidemiology and community health 66 (7).**

Church, A., M. Frost y K. Sullivan (2000) Transport and social Exclusion in London. **Transport Policy 7**, 195–205.

Cooper, H., L. Okamura y P. McNeil (1995) Situation and personality correlates of psychological well-being social activity and personal control. **Journal of Research in Personality 29 (4)**, 395-417.

Cummins, R.A. y H. Nistico (2002) Maintaining Life Satisfaction: The Role of Positive Cognitive Bias. **Journal of Happiness Studies 3**, 37-69.

Currie, G. y A. Desbolc (2010) Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. **Transportation 37**, 953-966

Daly, M. y M. Silver (2008) Social exclusion and social capital: a comparison and critique. **Theory and Society 37 (6)**, 537–566.

De Vos, J., T. Schwanen, V. Van Acker y F. Witlox (2013) Travel and Subjective Well-Being: A Focus on Findings, Methods and Future Research Needs. **Transport Reviews 33 (4)**, 421-442.

Delahanty, D., H. Herberman, K. Craig, M. Hayward, C. Fullerton, R. Ursano y A. Baum (1997) Acute and chronic distress and posttraumatic stress disorder as a function of responsibility of serious motor vehicle accidents. **Journal of Consulting and Clinical Psychology** **65**, 560–567.

Delbosc, A. (2012) The role of well-being in transport policy. **Transport Policy** **23**, 25-33.

Delbosc, A. y D. A. Vella-Brodrick (2015) The role of transport in supporting the autonomy of young adults. . **Transportation Research, Part F** **33**, 97-105.

DeNeve, K.M. y H. Cooper (1998) The happy personality: A meta-analysis of 137 personality traits and subjective well-being. **Psychological Bulletin** **124** (2), 197-229.

Diener, E., R. Emmons, R. Larsen y S. Griffin (1985) The Satisfaction with Life Scale. **Journal of Personality Assessment** **49**, 71-75.

Diener, E., E. Suh, R. Lucas y H. Smith (1999) Subjective Well-Being: Three Decades of Progress. **Psychological Bulletin** **125** (2), 276-302

Diener, E. y R. Lucas (1999) Personality and subjective well-being. En D. Kahneman, E. Diener y N. Schwartz (Eds.). **Well-being: The Foundations of Hedonic Psychology**. Russell Sage. New York.

Diener, E. (2000) Subjective well-being: The science of happiness and a proposal for a national index. **American Psychologist** **55** (1), 34-43.

Diener, E. (2002) Subjective Well-Being. En C. Snyder, y S. López (Eds.). **Handbook of Positive Psychology**. Oxford University Press. Oxford.

Dolan, P., T. Peasgood y M. White (2006) **Review of Research on the Influences of Personal Well-being and Application to Policy Making**. Project Report for Department of Environment Food and Rural Affairs (DEFRA). London.

Eddington, R. (2006) **The Eddington transport study: The case for action: Robert Eddington's advice to government.** HM Treasury and Department for Transport. London.

Ettema, D., T. Garling, L. Olsson y M. Friman (2010) Out-of-home activities, daily travel, and subjective well-being. **Transportation Research Part A 44 (9)**, 723–732.

Eyler, A., R. Brownston, S. Bacak y R. Housemann (2003) The epidemiology of walking for physical activity on the United States. **Medical Science of Sports Exercise 35**, 1529–1536.

Frank, L., M. Andresen y T. Schmid, (2004) Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. **American Journal of Preventive Medicine 27**, 87–96.

Frank, L., J. Sallis, T. Conway, J. Chapman, B. Saelens y W. Bachman (2006) Many pathways from land use to health: associations between neighborhood walkability and active transportation, Body mass index, and air quality. **Journal of the American Planning Association 72**, 75–87.

Gatersleben, B. (2007) Affective and symbolic aspects of car use. En T. Garling y L. Steg (Eds.). **Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, Causes, and Solutions.** Elsevier. Amsterdam.

George, D. y P. Mallery (2003). **SPSS for Windows Step by Step: A Simple Guide and Reference 11.0 update.** Cuarta edición. Allyn & Bacon. Boston.

Gómez, V., C. Villegas, F. Barrera y J. Cruz (2007) Factores predictores de bienestar subjetivo en una muestra colombiana. **Revista Latinoamericana de Psicología 39 (2)**, 311-325.

Grimwood, C., C. Skinner y G. Raw (2002) The UK national noise attitude survey. **Paper presented at Noise Forum Conference**, London.

Gulliver, J. y D. Briggs (2004) Personal exposure to particulate air pollution in transport microenvironments. **Atmospheric Environment 38**, 1–8.

Hansen, W. (1959) How accessibility shapes land use. **Journal of the American Institute of Planners** 25(2), 73-76.

Humphrey, N.P. (2005) **Does the Built Environment Influence Physical Activity?**. Transportation Research Board. Washington, DC.

IBM Corp. (2013) **IBM SPSS Statistics for Windows, Version 22.0**. Armonk, NY: IBM Corp.

Kahneman, D. y A. Krueger (2006) Developments in the measurement of subjective well-being. **Journal of Economic Perspectives** 20, 3–24.

Kaplan, D. (2009). **Structural Equation Modeling: Foundations and Extensions (2nd Edition)**. SAGE Publications. Newbury Park, CA.

Kaufmann, V. (2002) **Re-thinking Mobility**. Ashgate, Farnham.

Kenyon, S., G. Lyons y J. Rafferty (2002) Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. **Transport Geography** 10(3), 207–219.

Levinson, A. (2009) **Valuing air quality using happiness data**. Georgetown University. Mimeo.

Levitas, R., C. Pantazis, E. Fahmy, D. Gordon, E. Lloyd y D. Patsios (2007) **The multi-dimensional analysis of social exclusion**: Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. University of Bristol. Bristol.

Lucas, K. (2004) **Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice**. The Policy Press. Bristol.

- Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: where are we now?. **Transport Policy** **20**, 105-113.
- Lyubomirsky, S., K. Sheldon y D. Schkade (2005) Pursuing happiness: the architecture of sustainable change. **Review of General Psychology** **9**, 111–131.
- MacKerron, G., y S. Mourato (2009) Life satisfaction and air quality in London. **Ecological Economics** **68**, 1441–1453.
- Moore, J., J. Carrasco y A. Tudela (2013) Exploring the links between personal networks, time use, and the spatial distribution of social contacts. *Transportation* **40** (4), 773-788.
- Neutens, T., S. Farber, M. Delafontaine y K. Boussauw (2013) Spatial variation in the potential for social interaction: a case study in Flanders (Belgium). **International Journal of Computers Environment and Urban Systems** **41**, 318–331.
- Nordbakke, S. (2013) Capabilities for mobility among urban older women: Barriers, strategies and adoptions. **Journal of Transport Geography** **26**, 166–174.
- Nordbakke, S., y T. Schwanen (2013) Wellbeing and mobility: A theoretical framework and literature review focusing on older people. **Mobilities** **9**(1), 104-129.
- Parfit, D. (1984) **Reasons and Persons**. Oxford University Press. Oxford.
- Phillips, D. (2006) **Quality of Life: Concept, Policy and Practice**. Routledge. London.
- Reardon, L. y S. Abdallah (2013) Well-being and Transport: Taking Stock and Looking Forward. **Transport Reviews** **33**(6), 634-657.

Roa, H., C. Rojas, J. Carrasco y A. Tudela (2013). Movilidad urbana e indicadores de exclusión social del sistema de transporte: evidencia en una ciudad intermedia chilena. *Revista Transporte y Territorio* 8, 45-64.

Ryan, R. M. y E. Deci (2001) On Happiness and Human Potential: A Review of Research on Hedonic and Eudaimonic Well-being. *Annual Review of Psychology* 52, 141-166.

Sandvik, E., E. Diener y L. Seidlitz (1993) Subjective well-being: the convergence and stability of self-report and non-self-report measures. *Journal of Personality* 61, 317-342.

Schermelleh-Engel, K., H. Moosbrugger y H. Müller (2003) Evaluating the fit of structural equation models: tests of significance and descriptive goodness-of-fit measures. *Methods of Psychological Research Online* 8, 23-74.

Seligman, M. y M. Csikszentmihalyi (2000) Positive psychology: An introduction. *American Psychologist* 55, 5-14.

Stanley, J., J. Stanley, D. Vella-Broderick y G. Currie (2010) The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital. *Research in Transportation Economics* 29, 280-286.

Stanley, J., D. Hensher, J. Stanley y D. Vella-Brodrick (2011). Mobility, social exclusion and well-being: exploring the links. *Transportation Research, Part A: Policy and Practice*, 45, 789 - 801.

Tirachini, A. (2015). Probability distribution of walking trips and effects of restricting free pedestrian movement on walking distance. *Transport Policy* 37, 101-110.

Veenhoven, R. (1994) El estudio de la satisfacción con la vida. *Intervención Psicosocial* 3, 87-116.

Veenhoven, R. (2002) Why Social Policy Needs Subjective Indicators. **Social Indicators Research** **58**, 33–46.

Vella-Brodrick, D. A. y J. Stanley (2013) The significance of transport mobility in predicting well-being. **Transport Policy** **29**, 236–242.

Vittersø, J. y F. Nilsen (2002) The conceptual and relational structure of subjective well-being, neuroticism, and extraversion: Once again, neuroticism is the important predictor of happiness. **Social Indicators Research** **57**, 89-118.

Watson, D., L. Clark y A. Tellegen (1988) Development and validation of brief measures of positive and negative affect: The PANAS scales. **Journal of Personality and Social Psychology** **54(6)**, 1063-1070.

Woolcock, M. (2010) The rise and routinization of social capital, 1998–2009. **Annual Review of Political Science** **13**, 467–487.



ANEXOS

ANEXOS CAPÍTULO 2

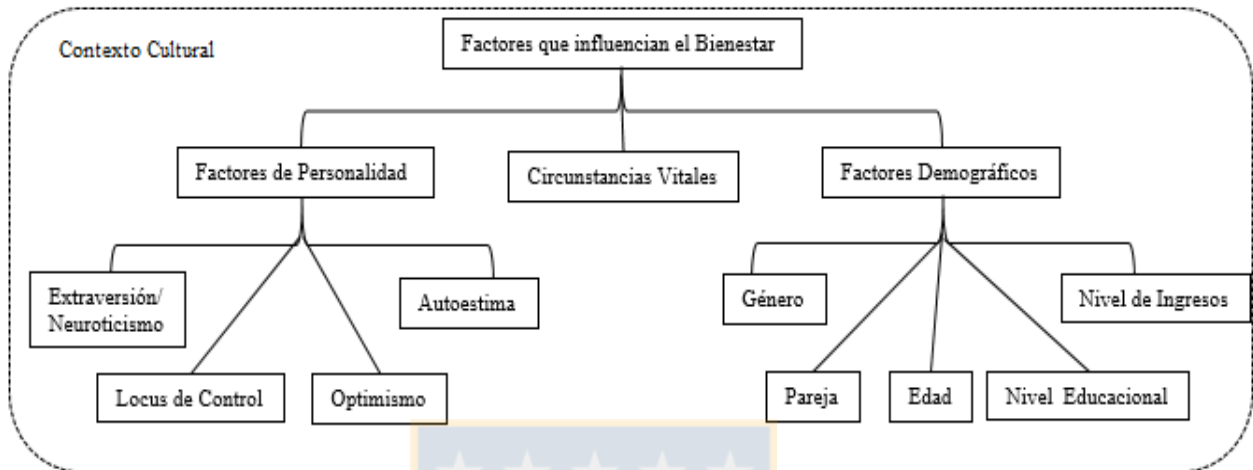


Figura A.2.1 Factores que influyen el bienestar

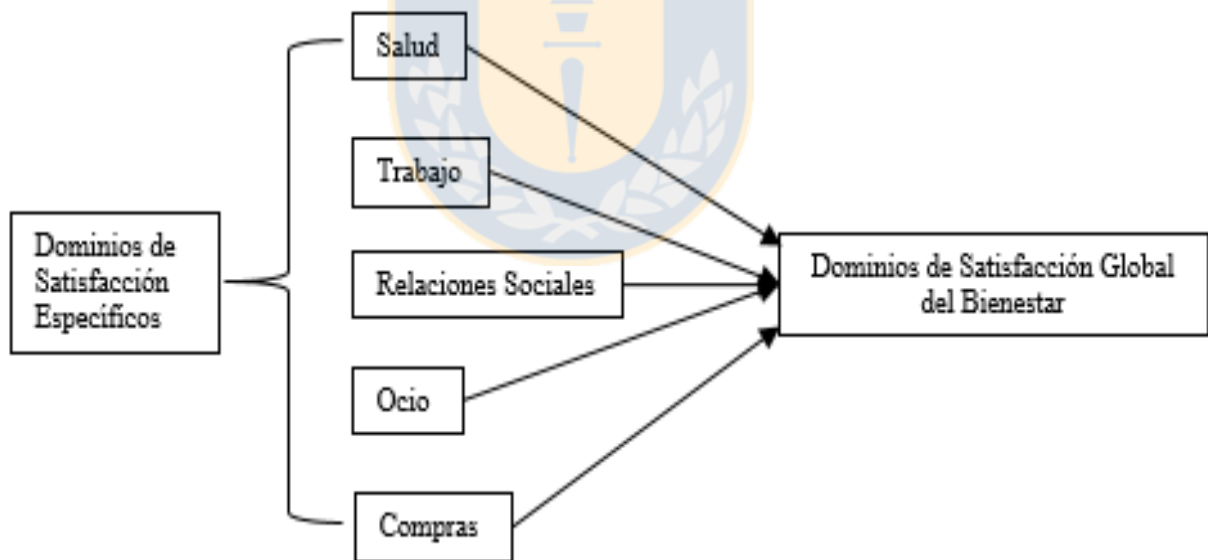


Figura A.2.2 Dominios de satisfacción del bienestar

ANEXOS CAPÍTULO 3

ANEXO 3.2 ENCUESTA

I. FAMILIARIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES

A.- SECCIÓN DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS

A1.- DATOS PERSONALES

Para comenzar, desearía por favor, que habláramos sobre usted, por ejemplo, desde cuándo vive aquí, a que se dedica y su familia, entre otras cosas.

1.- Género

1__ Masculino

2__ Femenino

2.- ¿En qué año nació? _____

3.- ¿Desde qué año habita esta vivienda? _____

4.- ¿En qué condiciones ocupa esta vivienda?

1__ Propietario

2__ Arrendatario

3__ Allegado

4__ NS/NC

5.- ¿Con qué otras personas vive en su hogar? (Marcar todas las necesarias)

1__ Familia nuclear

2__ Familiares directos

3__ Amigos

4__ Arrendatarios

5__ Solo

6__ Otros

6.- Número de familias que viven en la misma vivienda (considerando la del encuestado) _____

7.- Número de personas que viven en la misma vivienda (considerando al encuestado) _____

A2.- HIJOS Y MIEMBROS DEL HOGAR

También me gustaría que me contara a acerca de los miembros de su hogar y de todos sus hijos (vivan o no vivan con usted)

2a Hijo	Nombre (Sin Apellidos)	2b Edad	2c Género		2d Vive en el hogar		2e Nivel educacional			2f Posee licencia de conducir	
			Masculino	Femenino	Si	No	Prebásica o Básica	Media	Superior / Universitaria	Si	No
1.-											
2.-											
3.-											
4.-											
5.-											
6.-											
7.-											
8.-											
9.-											

A3.- MIEMBROS RELEVANTES DEL HOGAR (EXCLUYENDO A HIJOS)

Además, si vive en con otras personas que son importantes para usted, pero no son hijos de usted, me gustaría que quedaran consignados a continuación,

	Nombre (Sin Apellidos)	3a	3b Edad	3c Género	
		(*) Relación con el encuestado		Masculino	Femenino
1.-					
2.-					
3.-					
4.-					
5.-					
6.-					
7.-					
8.-					
9.-					

(*)

1 = pareja

2 = familiar directo (ej. hermano/a, nieto/a, abuelo/a, cuñado/a, suegro/a)

3 = familiar lejano

4 = amigo/a

5 = otro/a

B.- NIVEL EDUCACIONAL Y ESTUDIOS ALCANZADOS POR EL ENCUESTADO**Ahora por favor, me gustaría conocer algunos datos sobre sus estudios y en qué lugar fueron realizados.**

1a.- ¿Cuál es su último nivel de estudios alcanzados?

- 1__ Nunca asistió (Pasar a Estado Ocupacional)
- 2__ Básica incompleta
- 3__ Básica completa
- 4__ Media incompleta
- 5__ Media completa
- 6__ Técnica incompleta
- 7__ Técnica completa
- 8__ Universitaria – pre grado incompleta
- 9__ Universitaria – pre grado completa
- 10__ Universitaria – Post grado incompleta
- 11__ Universitaria – Post grado completa
- 12__ NS/NC

1b.- ¿Dónde realizó sus estudios?

(Marcar todas las necesarias)

- 1__ En el Gran Concepción
- 2__ En la región
- 3__ Fuera de la región
- 4__ Extranjero
- 5__ NS/NC

2. ¿Se encuentra actualmente estudiando?

- 1__ Sí
- 2__ No (Pasar a Estado Ocupacional)

3a.- ¿Cuáles estudios está cursando?

- 1__ Básicos o Medios
- 2__ Técnicos Profesionales
- 3__ Profesionales o Universitarios
- 4__ Postítulos o Postgrados
- 5__ NS/NC

3b.- ¿Dónde se encuentra estudiando?

- 1__ En el Gran Concepción
- 2__ En la región
- 3__ Fuera de la región
- 4__ Extranjero
- 5__ NS/NC

C.- ESTADO OCUPACIONAL Y ACTIVIDADES DEL ENCUESTADO**Ahora, por favor, quisiera que me hablara sobre su situación laboral.**

1.- Estado ocupacional en los últimos seis meses

- 1__ Con trabajo (Pasar a 3)
- 2__ Buscando trabajo o esperando entre dos trabajos (Pasar a 5)
- 3__ Sólo estudiando (Pasar a 5)
- 4__ Inactivo
- 5__ NS/NC

2.- Inactivo:

- 1__ Quehaceres del hogar
 - 2__ Jubilado(a)
 - 3__ Rentista
 - 4__ Otro _____
- (Pasar a 5)

3.-Tipo de actividad realizada

- 1__ Obrero no calificado
- 2__ Obrero calificado
- 3__ Empleado/a
- 4__ Profesional universitario dependiente o independiente
- 5__ Trabajador independiente (ejemplo: comercio)
- 6__ Otro _____

4.- ¿Dónde trabaja actualmente?

(Dirección o intersección, si es en el Gran Concepción. Incluir comuna y otros detalles relevantes para su identificación posterior)

5.- ¿Participa en alguna organización tales como JJVV, iglesia, club deportivo, grupo artístico, político, cultural, u otro similar? (excluir aquéllas donde el principal motivo sea el lucro)

- 1__ No (Pasar a Estado Civil, próxima página)
- 2__ Sí

6.- ¿En cuál tipo de organizaciones usted participa? (marcar todas las que aplica)

- 1__ Junta de vecino
- 2__ Club deportivo
- 3__ Grupo artístico
- 4__ Grupo político
- 5__ Otro _____

D.- ESTADO CIVIL DEL ENCUESTADO**Ahora bien, quisiera que me hablara sobre su familia y sus respectivas actividades por favor.**

1.- ¿Está casado o tiene pareja?

1__ Si

2__ No (Pasar a Movilidad e Historia de Vida, próxima página)

2.- ¿Vive usted con su esposo(a) / pareja?

1__ Si (Pasar a Estado Ocupacional de la pareja, siguiente sección)

2__ No

3.- ¿Dónde vive su pareja?

1__ En el Gran Concepción. Comuna: _____

2__ En la región. Comuna: _____

3__ Fuera de la región. Región: _____

4__ Extranjero. País: _____

5__ NS/NC

E.- ESTADO OCUPACIONAL DE LA PAREJA DEL ENCUESTADO**Además, quisiera saber si su esposa o pareja trabaja, por favor.**

1.- Estado ocupacional de la pareja del encuestado en los últimos seis meses

1__ Con trabajo (Pasar a sección II Movilidad e Historia de Vida)

2__ Sin trabajo (Pasar a sección II Movilidad e Historia de Vida)

3__ Inactivo (Pasar a 2)

4__ NS/NC

2.- Inactivo:

1__ Quehaceres de su hogar

2__ Jubilado

3__ Rentista

4__ Estudiante

5__ Otro _____

3.-Tipo de actividad realizada

1__ Obrero no calificado

2__ Obrero calificado

3__ Profesional universitario

4__ Empleado/a

5__ Dueño/a de casa

6__ Otro _____

4.- ¿Dónde trabaja actualmente la pareja del encuestado?

1__ Gran Concepción. Comuna: _____

2__ En la región. Comuna: _____

3__ Fuera de la región. Región: _____

4__ Extranjero. País: _____

5__ NS/NC



III SECCIÓN MODOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

C.- USO DE TRANSPORTE

Por último, por favor, me gustaría hablar sobre cómo se transporta.

1.- ¿Tiene licencia de conducir vigente?

- 1__ Sí
2__ No

2a.- ¿Tiene automóvil disponible en el hogar?

- 1__ Sí ¿cuántos? _____
2__ No (pasar a 3)

2b.- Año del vehículo que más utiliza

2c.- ¿Desde qué año que tiene ese vehículo?

_____ (pasar a 4)

3.- Aun cuando no tenga un automóvil en el hogar, ¿tiene alguno disponible para desplazarse cotidianamente y/o para emergencias? (marcar todas las que aplique)

- 1__ Sí, de algún familiar o amigo ¿Quién? _____
2__ Sí, el de mi empresa
3__ Sí, de otra persona ¿Quién? _____
4__ No (pasar a 5)

4.- ¿Cuán frecuentemente utiliza el automóvil (como chofer o acompañante)?

- 1__ Todos los días
2__ Casi todos los días
3__ Sólo los fines de semana
4__ Rara vez
5__ Nunca (pasar a 5)

5.- ¿Qué modos de transporte son los que más utiliza para llegar a su trabajo / actividades cotidianas? (marcar todas las que aplique)

- 1__ Auto
2__ Transporte Público
3__ Caminata
4__ Bicicleta

6.- ¿Qué modos de transporte son los que más utiliza para visitar a familiares o amigos o tener actividades sociales? (marcar todas las que aplique)

- 1__ Auto
2__ Transporte Público
3__ Caminata
4__ Bicicleta

IV SECCIÓN INGRESO ECONÓMICO

1.- ¿Cuál es su ingreso individual aproximado durante los últimos seis meses?

- 1__ Nada (Sin trabajo o Inactivo)
2__ Menos de 100.000
3__ 100.001 - 200.000
4__ 200.001 - 400.000
5__ 400.001 - 600.000
6__ 600.000 - 800.000
7__ 800.001 - 1.000.000
8__ 1.000.001 - 2.000.000
9__ 2.000.001 o más.

2.- ¿Cuál ha sido su ingreso familiar promedio durante los últimos seis meses?

- 1__ Menos de 100.000
2__ 100.001 - 200.000
3__ 200.001 - 400.000
4__ 400.001 - 600.000
5__ 600.000 - 800.000
6__ 800.001 - 1.000.000
7__ 1.000.001 - 2.000.000
8__ 2.000.001 - 3.000.000
9__ 3.000.001 o más.

V. SECCIÓN: BARRERAS DE TRANSPORTE, EXPERIENCIA DE VIDA Y ESTADO DE SALUD

A. Conocimiento y experiencia

Instrucciones: Por favor, señale (O) si está de acuerdo con las siguientes afirmaciones. Califique todas las sentencias.

SALUD	1	Conozco donde hay un médico o consultorio donde me podría atender en caso de necesidad	Sí	No
	2	Cuando es necesario, voy al médico o consultorio	Sí	No
RECREACIÓN	3	Conozco donde hay un cine, teatro, bar, pub, restorán, disco u otro local similar donde podría entretenerme	Sí	No
	4	Voy al cine, teatro, bar, pub, restorán, disco u otro lugar similar para entretenerme	Sí	No
	5	Conozco donde hay un lugar de eventos o actividades deportivas	Sí	No
	6	Voy a eventos o realizo actividades deportivas	Sí	No
COMPRAS Y TRÁMITES	7	Conozco donde se ubican los locales o tiendas donde puedo comprar lo que necesito	Sí	No
	8	Voy a los locales o tiendas que conozco, para comprar lo que requiero	Sí	No
	9	Conozco donde ir o cómo usar internet cuando debo realizar algún trámite, pagar alguna cuenta o similar	Sí	No
	10	Voy o uso internet para pagar cuentas, realizar trámites o similares	Sí	No
COMUNIDAD	11	Conozco el funcionamiento y dónde se ubican algunas organizaciones sociales (club deportivo, sindicato, junta de vecinos, grupo artístico, etc.)	Sí	No
	12	Asisto a reuniones o actividades de alguna organización social (club deportivo, sindicato, junta de vecinos, grupo artístico, etc.)	Sí	No
SOCIALIZACIÓN	13	Conozco donde podría reunirme con mis amistades y conocidos o conozco los medios para contactarme con ellos (Internet, u otro medio)	Sí	No
	14	Me reúno con mis amigos y conocidos o los contacto usando internet u otro medio	Sí	No

B. Factores

Para las tres actividades que se indican, marque (X) el o los factores que son un obstáculo o barrera para el desarrollo de éstas

Factor		Salud	Recreación y Socialización	Compras y trámites
1	El costo del pasaje del bus o taxi colectivo			
2	El tiempo de viaje en el bus o taxi colectivo			
3	La frecuencia de pasada de los buses o taxi colectivos			
4	El estado de los buses o taxi colectivos			
5	Ocurrencia de accidentes en los buses o taxi colectivos			
6	Seguridad en buses y taxi colectivos (robo/ataques) al viajar sólo			
7	Seguridad en buses y taxi colectivos (robo/ataques) al viajar acompañado			
8	La existencia de transporte para poder viajar desde el lugar de donde estoy			
9	Disponibilidad de transporte durante la noche			
10	Disponibilidad de transporte los fines de semana			
11	Falta de ayuda en los buses o taxi colectivos			
12	Falta de información en los buses y taxi colectivos			
13	Dependencia de otras personas para llegar hasta el bus o taxi colectivo			
14	Disponibilidad de tiempo personal para poder viajar cuando es necesario			
15	Disponibilidad de tiempo personal para realizar la actividad			
16	El costo propio de la actividad			
17	Falta de información acerca de la actividad			
18	Lugar de la actividad con difícil acceso físico			
19	Necesidad de ayuda para realizar la actividad			
20	Infraestructura inadecuada para realizar la actividad			
21	Seguridad (robo o ataque) en el lugar donde se realiza la actividad			
22	Tener que cuidar niños o ancianos			

C. Escala de Satisfacción con la Vida (SWLS)

Instrucciones: Más abajo hay cinco afirmaciones con las que usted puede estar de acuerdo o en desacuerdo. Utilizando la siguiente escala de 1 a 7, señale su nivel de acuerdo con cada afirmación, encerrando en un círculo la respuesta que le parezca más apropiada. Por favor, responda a todas las preguntas, sinceramente.

Tarjeta

Completamente en desacuerdo

- 2- En desacuerdo
- 3- Más bien en desacuerdo
- 4- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- 5- Más bien de acuerdo
- 6- De acuerdo
- 7- Completamente de acuerdo

En la mayoría de las cosas, mi vida está cerca de mi ideal	1	2	3	4	5	6	7
Las condiciones de mi vida son excelentes	1	2	3	4	5	6	7
Estoy satisfecho/a con mi vida	1	2	3	4	5	6	7
Hasta ahora, he conseguido las cosas que para mí son importantes en la vida	1	2	3	4	5	6	7
Si volviese a nacer, no cambiaría casi nada de mi vida	1	2	3	4	5	6	7

D. Eventos en su vida

¿Le sucedió algo últimamente que lo hizo sentir más feliz o más triste?

Sí, más feliz

Sí, más triste

No

Si respondió afirmativamente, ¿cuán fuerte definiría usted esta influencia?

1	2	3	4	5	6	7
Muy débil						Muy Fuerte

E. Escala de Afectos Positivos y Negativos (PANAS)

Esta escala consiste en una serie de palabras que describen diferentes sentimientos y emociones. Lea cada palabra y marque en el espacio provisto la respuesta apropiada para usted, respecto a cómo se ha sentido durante **LA ÚLTIMA SEMANA**. Utilice la siguiente escala para registrar sus respuestas.

1	2	3	4	5
Muy poco o nada	Algo	Moderadamente	Bastante	Extremadamente

Ejemplo: si se presenta la palabra *triste*, y en **LA ÚLTIMA SEMANA** usted se ha sentido extremadamente triste, entonces registrara su respuesta con el número 5: Triste 5

Motivado	<input type="text"/>	Irritable	<input type="text"/>
Molesto	<input type="text"/>	Estar Alerta	<input type="text"/>
Emocionado	<input type="text"/>	Avergonzado	<input type="text"/>
De mal genio	<input type="text"/>	Inspirado	<input type="text"/>
Resuelto	<input type="text"/>	Nervioso	<input type="text"/>
Culpable	<input type="text"/>	Decidido	<input type="text"/>
Temeroso	<input type="text"/>	Estar atento (pendiente de algo)	<input type="text"/>
Agresivo	<input type="text"/>	Inquieto	<input type="text"/>
Entusiasmado	<input type="text"/>	Activo	<input type="text"/>
Estar Orgullosa	<input type="text"/>	Inseguro	<input type="text"/>

F. Escala de Locus de Control (LC)

Instrucciones: Por favor, indique en qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con cada afirmación, usando la escala de abajo, encerrando en un círculo el numeral que le parezca más apropiado para cada afirmación. Responda todas las afirmaciones.

Tarjeta

- 1 Totalmente en desacuerdo
- 2 En desacuerdo
- 3 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- 4 De acuerdo
- 5 Totalmente de acuerdo

Soy responsable de mis propios éxitos	1	2	3	4	5
Puedo hacer casi cualquier cosa que me propongo	1	2	3	4	5
Mis desgracias son el resultado de errores que he cometido	1	2	3	4	5
Las cosas realmente buenas que me suceden ocurren por suerte	1	2	3	4	5
La mayoría de mis problemas se deben a mi mala suerte	1	2	3	4	5
Tengo poco control sobre las cosas malas que me pasan	1	2	3	4	5
Soy responsable de mis fracasos	1	2	3	4	5
No tiene sentido planificar mucho. Si algo va a pasar, pasará	1	2	3	4	5

G. Inventario de ítems de la personalidad

Instrucciones: Por favor, indique en qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con cada afirmación, usando la escala de abajo, encerrando en un círculo el numeral que le parezca más apropiado para cada afirmación. Responda todas las afirmaciones.

Tarjeta

- 1 Totalmente en desacuerdo
- 2 En desacuerdo
- 3 Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- 4 De acuerdo
- 5 Totalmente de acuerdo

Soy extrovertido y sociable	1	2	3	4	5
Soy callado	1	2	3	4	5
A veces soy tímido e inhibido	1	2	3	4	5
Tengo una personalidad asertiva (actúo como se debe cuando se debe)	1	2	3	4	5
Soy hablador	1	2	3	4	5
Tiendo a estar en silencio	1	2	3	4	5



H. FORMULARIO DE SALUD

Conteste cada pregunta tal como se indica. Si no está seguro/a de cómo responder a una pregunta, por favor conteste lo que le parezca más cierto.

1. En general, usted diría que su salud durante la última semana ha sido:

- Excelente Muy buena Buena Regular Mala Muy mala

2. Durante la última semana, ¿en qué medida su salud ha limitado su actividad física habitual como andar o subir escaleras?

- Nada Un poco Regular Bastante No puedo realizar actividades físicas

3. Durante la última semana, ¿hasta qué punto el dolor le ha dificultado su trabajo habitual (incluido el trabajo fuera de casa y las tareas domésticas)?

- Nada Un poco Regular Bastante No puedo realizar trabajos

4. ¿Tuvo dolor en alguna parte del cuerpo durante la última semana?

- No, ninguno Sí, muy poco Sí, un poco
 Sí, moderado Sí, mucho Sí, muchísimo

5. Durante la última semana, ¿se sintió lleno de vitalidad?

- Mucho Bastante Regular Poco Nada

6. Durante la última semana, ¿con qué frecuencia la salud física o los problemas emocionales le han dificultado sus actividades sociales (como visitar a los amigos o familiares)?

- Nada Un Poco Regular Bastante No puedo realizar actividades sociales

7. Durante la última semana, ¿hasta qué punto se ha visto afectado por problemas emocionales (como sentirse ansioso, deprimido o irritable)?

- Nada Un Poco Regular Bastante Mucho

8. Durante la última semana, ¿hasta qué punto los problemas personales o emocionales han dificultado su trabajo habitual, escuela u otras actividades diarias?

- Nada Un Poco Regular Bastante No puedo realizar las actividades diarias

VI. SECCIÓN MÓDULO DE REDES SOCIALES Y CONTACTO

D. CAPITAL SOCIAL

En esta sección nos gustaría cambiar de tema, y conversar acerca de la ayuda que uno da y recibe con las personas más cercanas.

INSTRUCCIONES: Anotar las respuestas en **Formulario 3**

1. Primero, me gustaría preguntarle respecto de quienes usted otorga ayuda.

Por favor dígame quién de las personas de su red personal, usted ha ayudado en los siguientes aspectos:

- Consejos sobre situaciones o problemas importantes
- Datos y consejos acerca de nuevas oportunidades de trabajo
- Cuidado cuando el otro está enfermo
- Cuidar a los hijos
- Movilizarse a su trabajo
- Movilizarse para ir de compras
- Movilizarse para fines de salud o educación
- Movilizarse para diversión
- Movilizarse en situaciones de emergencia
- Pequeñas sumas de dinero en caso de emergencia
- Cuidar la casa, automóvil o bienes en su ausencia
- Con quién comenta lo que le ha ocurrido en el día

Tarjeta: Capital Social

(Lista con los aspectos)

2. Ahora le preguntaré respecto de aquellas personas de las cuales usted recibe ayuda.

- Por favor dígame quién de las personas de su red personal, usted ha ayudado en los siguientes aspectos:
- Consejos sobre situaciones o problemas importantes
- Datos y consejos acerca de nuevas oportunidades de trabajo
- Cuidado cuando el otro está enfermo
- Cuidar a los hijos
- Movilizarse a su trabajo
- Movilizarse para ir de compras
- Movilizarse para fines de salud o educación
- Movilizarse para diversión
- Movilizarse en situaciones de emergencia
- Pequeñas sumas de dinero en caso de emergencia
- Cuidar la casa, automóvil o bienes en su ausencia
- Con quién comenta lo que le ha ocurrido en el día

VII. SECCIÓN MÓDULO DE USO DE TIEMPO

Tal como le he contado, parte del interés de este estudio es entender las causas de los problemas de transporte en la ciudad, para poder encontrar soluciones en el futuro.

Sin embargo, para poder entender de buena manera el transporte en la ciudad, necesitamos conocer cómo la gente planifica sus actividades, cómo eligen sus destinos y cómo deciden si utilizar automóvil o bus.

Para ello, le solicitamos que llene la siguiente agenda (mostrar Formulario 5), en donde le preguntamos acerca de las actividades que usted realizó en dos días: uno del fin de semana (Sábado o Domingo) y otro de la semana (Lunes a Viernes).

En particular, para cada actividad de cada día, le pedimos que nos diga:

Hora de inicio y de término

- Aproximada

¿Qué estaba haciendo?

- Actividad principal o viaje (en este caso, indicar modo de transporte)
- Breve descripción (ej. en casa con amigos, en el mall, etc.)

¿Dónde estaba?

- Intersección de calles principales o algún otro hito geográfico (criterios similares a la sección de la red social)
- Si fue un viaje o alguna comunicación, dejar en blanco

¿Con quién?

- Personas con las que realiza la actividad

INSTRUCCIONES: Luego que el participante haya completado lo anterior, completar junto con el participante la siguiente información, para las actividades en que se aplique

¿Qué más estaba haciendo?

- Llenar si existe alguna actividad secundaria (ej. mientras se está socializando, se cuida al hijo del vecino; mientras se está en casa, se llama por teléfono a un amigo para socializar). Anotar principalmente comunicaciones relevantes que se hayan hecho en el contexto de otra actividad

INSTRUCCIONES:

- *Llenar junto con el participante, a menos que éste pida hacerlo solo*
- *El entrevistador debe elegir el día de fin de semana y el de la semana, de acuerdo al siguiente protocolo:*
 - *Lunes: Viernes de la semana anterior y algún día específico del fin de semana anterior*
 - *Martes: Lunes (“ayer”) y Sábado anterior*
 - *Miércoles: Martes (“ayer”) y Sábado anterior*
 - *Jueves: Miércoles (“ayer”) y Domingo anterior*
 - *Viernes: Jueves (“ayer”) y Domingo anterior*
 - *Sábado: Viernes (“ayer”) y algún día específico del fin de semana anterior*
 - *Domingo: Algún día laboral específico de la semana recién pasada y Sábado (“ayer”)*
- *Si el participante no se acuerda de algo específico, anotarlo en el formulario luego de la entrevista*
- *Qué estaba haciendo:*
 - *No es necesario que las actividades estén en orden cronológico*
 - *Actividades que se desarrollan dentro de la casa no requieren de gran detalle, excepto aquellas que sean actividades sociales*
 - *Cuidar que los viajes sean reportados, así como el modo de transporte utilizado*
 - *Cuidar que las comunicaciones relevantes sean reportadas (y especialmente con quién se realizaron)*
 - *Cuidar que no hayan espacios de tiempo incompletos (que se cubran todas las horas de día)*
- *Dónde estaba:*
 - *Intersección de calles principales o algún otro hito geográfico (criterios similares a la sección de la red social)*
 - *Si fue un viaje o alguna comunicación, dejar en blanco*
- *Con quién*
 - *Al final del módulo completo de uso de tiempo, se debe revisar la consistencia entre los nombres reportados en esta sección y los de la red social. Si se repiten las personas, se debe revisar que tengan el mismo nombre. Si no estuviesen en la red social, se deben repetir las secciones 3,4 y 5 del módulo de redes sociales*
- *Qué más estaba haciendo*
 - *Procurar que sean actividades secundarias relevantes*
 - *Revisar junto con el participante, al final de cada día que complete, si ha llenado todas estas actividades*

FIN

ANEXO 3.3

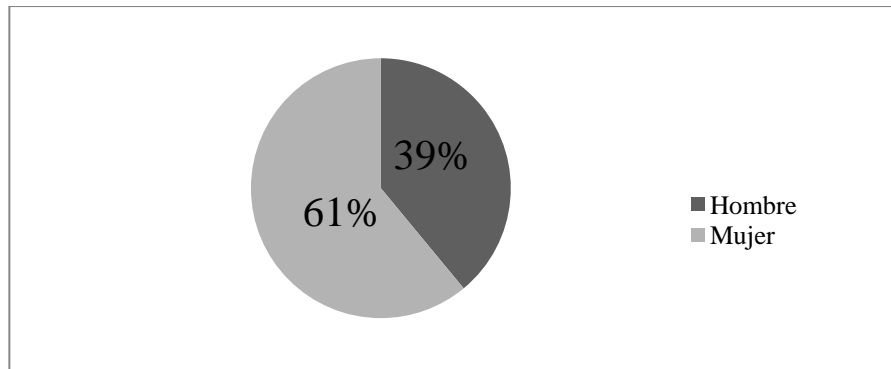


Figura A.3.1 Sexo de los encuestados

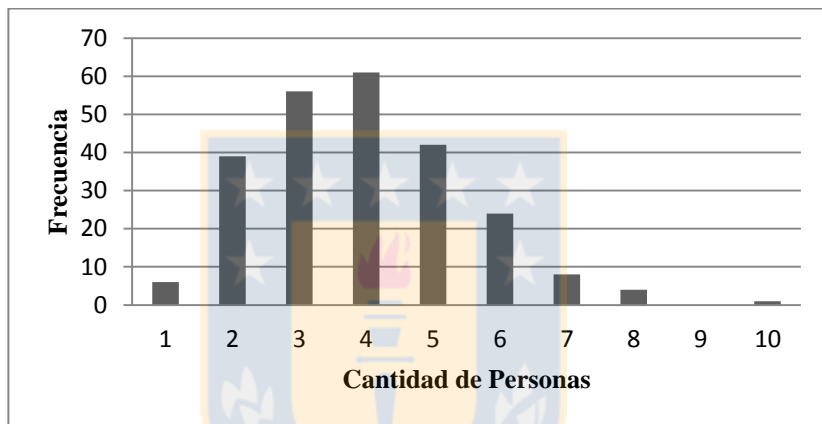


Figura A.3.2 Tamaño del hogar de los encuestados

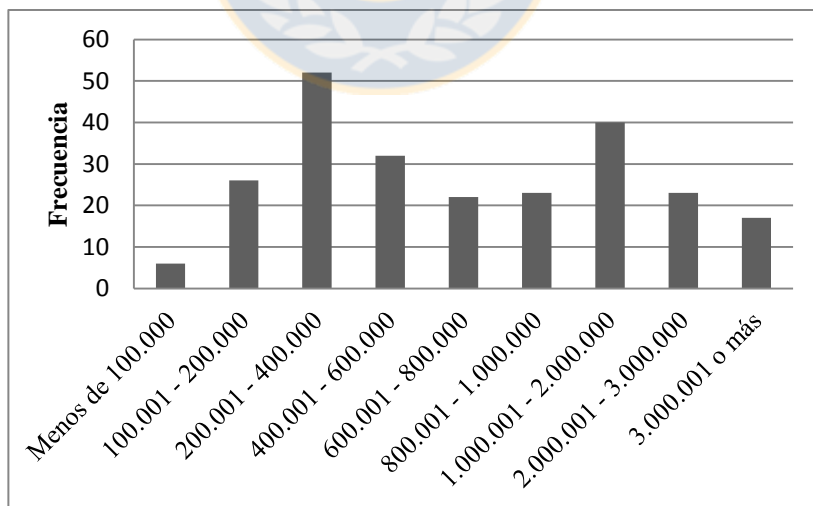


Figura A.3.3 Nivel de ingreso familiar promedio durante los últimos seis meses

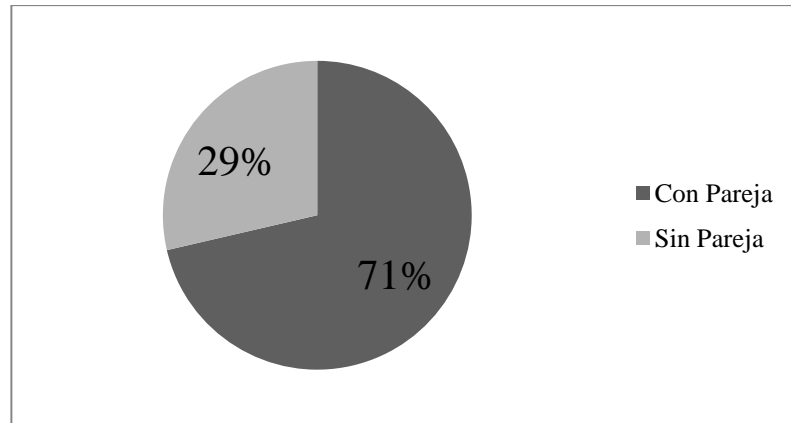


Figura A.3.4 Tenencia de pareja en la muestra total

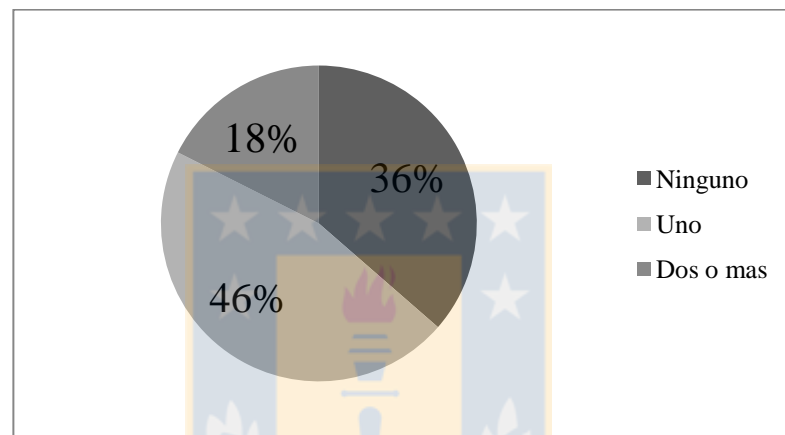


Figura A.3.5 Posesión de automóvil en la muestra total

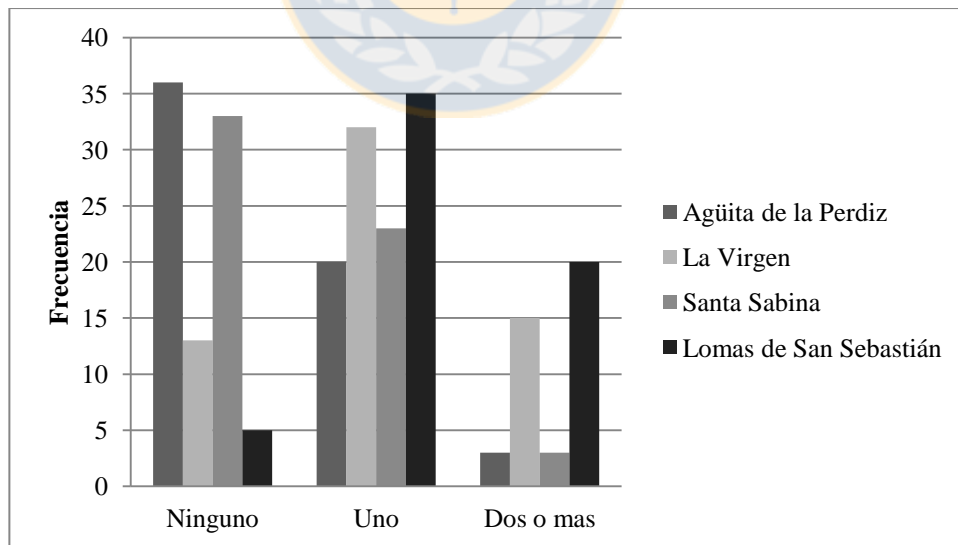


Figura A.3.6 Posesión de automóvil por barrio

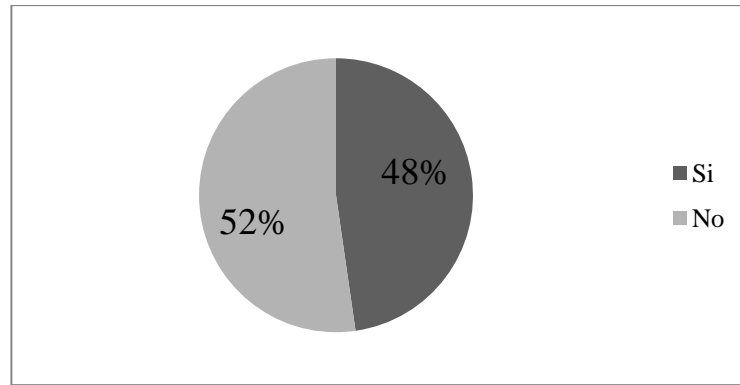


Figura A.3.7 Posesión de licencia de conducir en la muestra total

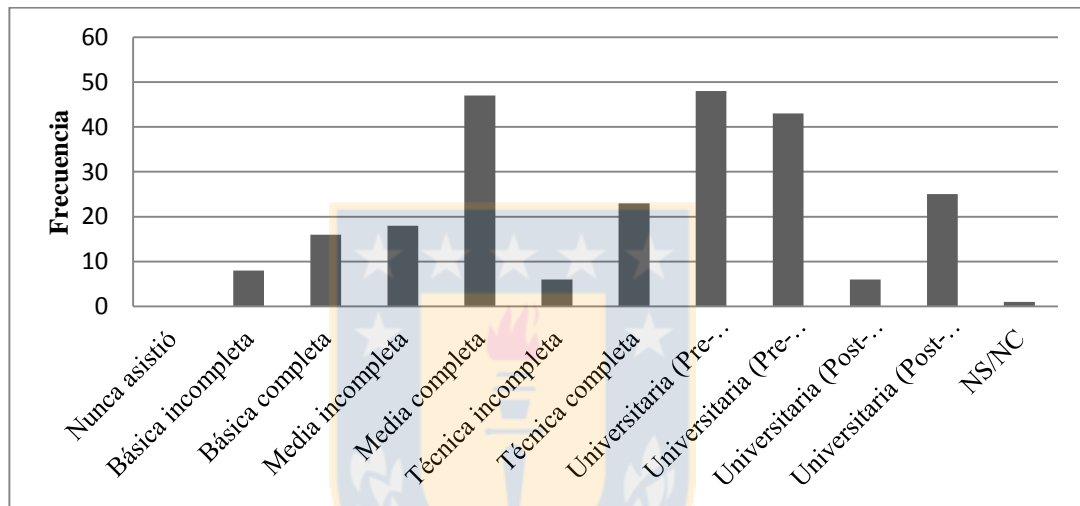


Figura A.3.8 Nivel educacional en la muestra total

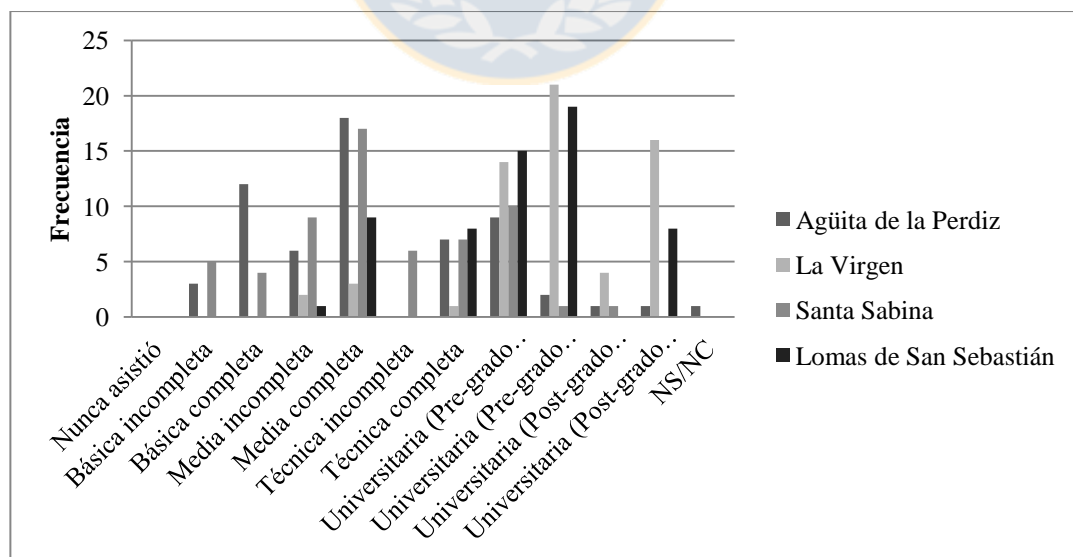


Figura A.3.9 Nivel educacional por barrio

ANEXOS CAPÍTULO 4

ANEXO 4.2

Tabla A.4.1 Ítems de escala de satisfacción con la vida (SWLS)

Ítem
1. En la mayoría de las cosas, mi vida está cerca de mi ideal
2. Las condiciones de mi vida son excelentes
3. Estoy satisfecho/a con mi vida
4. Hasta ahora, he conseguido las cosas que para mí son importantes en la vida
5. Si volviese a nacer, no cambiaría casi nada de mi vida

Tabla A.4.2 Estadística descriptiva ítems escala de satisfacción con la vida (SWLS)

		1	2	3	4	5
N	Válido	241	241	241	241	241
	Perdidos	0	0	0	0	0
Media		5,18	5,08	5,57	5,53	5,08
Mediana		5	5	6	6	5
Moda		6	6	6	6	6
Desviación estándar		1,392	1,399	1,267	1,348	1,700
Varianza		1,939	1,956	1,605	1,817	2,890
Asimetría		-0,892	-0,833	-0,992	-1,137	-0,658
Error estándar de asimetría		0,157	0,157	0,157	0,157	0,157
Curtosis		0,550	0,298	0,729	1,098	-0,594
Error estándar de curtosis		0,312	0,312	0,312	0,312	0,312

Tabla A.4.3 Ítems de eventos de la vida

Ítem	Tipo
¿Le sucedió algo últimamente que lo hizo sentir más feliz o más triste?	Existencia evento
Si respondió afirmativamente, ¿cuán fuerte definiría usted esta influencia?	Influencia

Tabla A.4.4 Estadística descriptiva ítems de eventos de la vida

		Eventos	Influencia
N	Válido	241	241
	Perdidos	0	0
Media		0,06	0,61
Mediana		0	0
Moda		1	0
Desviación estándar		0,817	4,622
Varianza		0,667	21,363
Asimetría		-0,115	-0,111
Error estándar de asimetría		0,157	0,157
Curtosis		-1,492	-1,087
Error estándar de curtosis		0,312	0,312

Tabla A.4.9 Ítems de escala de locus de control

Ítem	Tipo de locus de control
1. Soy responsable de mis propios éxitos	Interno
2. Puedo hacer casi cualquier cosa que me propongo	Interno
3. Mis desgracias son el resultado de errores que he cometido	Interno
4. Las cosas realmente buenas que me suceden ocurren por suerte	Externo
5. La mayoría de mis problemas se deben a mi mala suerte	Externo
6. Tengo poco control sobre las cosas malas que me pasan	Externo
7. Soy responsable de mis fracasos	Interno
8. No tiene sentido planificar mucho. Si algo va a pasar, pasará	Externo

Tabla A.4.10 Estadística descriptiva ítems escala de locus de control

		1	2	3	4	5	6	7	8
N	Válido	241	241	241	241	241	241	241	241
	Perdidos	0	0	0	0	0	0	0	0
Media		4,16	4,03	3,66	3,68	3,94	3,52	3,79	3,09
Mediana		4	4	4	4	4	4	4	3
Moda		5	4	4	4	5	4	4	2
Desviación estándar		1,018	0,863	1,130	1,119	1,185	1,111	1,053	1,335
Varianza		1,036	0,745	1,277	1,253	1,405	1,234	1,109	1,783
Asimetría		-1,525	-0,958	-0,654	-0,592	-1,007	-0,378	-0,862	-0,020
Error estándar de asimetría		0,157	0,157	0,157	0,157	0,157	0,157	0,157	0,157
Curtosis		2,053	1,143	-0,280	-0,431	0,075	-0,643	0,303	-1,226
Error estándar de curtosis		0,312	0,312	0,312	0,312	0,312	0,312	0,312	0,312

(Nota: En ítems de locus de control externo se invirtió escala)

Tabla A.4.11 Ítems de inventario de la personalidad

Ítem	Tipo de personalidad
1. Soy extrovertido y sociable	Extraversión
2. Soy callado	Introversión
3. A veces soy tímido e inhibido	Introversión
4. Tengo una personalidad asertiva (actúo como se debe cuando se debe)	Extraversión
5. Soy hablador	Extraversión
6. Tiendo a estar en silencio	Introversión

Tabla A.4.12 Estadística descriptiva ítems inventario de la personalidad

		1	2	3	4	5	6
N	Válido	241	241	241	240	241	241
	Perdidos	0	0	0	1	0	0
Media		3,81	3,31	3,05	3,77	3,44	3,16
Mediana		4	3	3	4	4	3
Moda		4	2	2	4	4	2
Desviación estándar		1,102	1,303	1,194	1,015	1,182	1,134
Varianza		1,213	1,699	1,426	1,031	1,397	1,286
Asimetría		-0,728	-0,161	0,177	-0,809	-0,313	0,110
Error estándar de asimetría		0,157	0,157	0,157	0,157	0,157	0,157
Curtosis		-0,185	-1,211	-1,077	0,291	-0,841	-0,957
Error estándar de curtosis		0,312	0,312	0,312	0,313	0,312	0,312

(Nota: En ítems de personalidad introvertida se invirtió escala).

Tabla A.4.15 Análisis factorial exploratorio de escala de satisfacción con la vida (SWLS)

Ítem	Componente 1	Comunalidad
1. En la mayoría de las cosas, mi vida está cerca de mi ideal	0,784	0,615
2. Las condiciones de mi vida son excelentes	0,791	0,625
3. Estoy satisfecho/a con mi vida	0,823	0,678
4. Hasta ahora, he conseguido las cosas que para mí son importantes en la vida	0,747	0,558
5. Si volviese a nacer, no cambiaría casi nada de mi vida	0,576	0,331
% Varianza explicada	56,144	

Tabla A.4.16 Correlaciones ítems de escala de satisfacción con la vida (SWLS)

Ítem	1	2	3	4	5
1	1,000	0,536**	0,561**	0,480**	0,300**
2		1,000	0,591**	0,448**	0,325**
3			1,000	0,508**	0,349**
4				1,000	0,349**
5					1,000

**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).

Tabla A.4.17 Análisis factorial exploratorio de afecto positivo

Ítem	Componente 1	Componente 2	Comunalidad
1. Motivado	0,714		0,509
2. Emocionado		0,434	0,236
3. Resuelto	0,499		0,287
4. Entusiasmado	0,743		0,560
5. Estar orgulloso	0,606		0,370
6. Estar alerta		0,796	0,638
7. Inspirado	0,618		0,490
8. Decidido	0,661		0,535
9. Estar atento (Pendiente de algo)		0,828	0,687
10. Activo	0,463	0,501	0,466
% Varianza explicada	27,640	20,147	

Tabla A.4.18 Correlaciones de ítems de afecto positivo

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1,000	0,076	0,222**	0,494**	0,235**	0,138*	0,368**	0,357**	0,102	0,310**
2		1,000	0,167**	0,210**	0,194**	0,192**	0,233**	0,259**	0,249**	0,164*
3			1,000	0,207**	0,240**	0,136*	0,291**	0,413**	0,167**	0,250**
4				1,000	0,377**	0,178**	0,418**	0,350**	0,144*	0,351**
5					1,000	0,142*	0,289**	0,342**	0,097	0,203**
6						1,000	0,284**	0,200**	0,487**	0,363**
7							1,000	0,428**	0,248**	0,360**
8								1,000	0,258**	0,453**
9									1,000	0,318**
10										1,000

**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).

*La correlación es significativa en el nivel 00,05 (2 colas).

Tabla A.4.19 Análisis factorial exploratorio de afecto negativo

Ítem	Componente 1	Componente 2	Componente 3	Comunalidad
1. Molesto		0,657		0,531
2. De mal genio		0,836		0,720
3. Culpable			0,668	0,508
4. Temeroso	0,811			0,719
5. Agresivo			0,408	0,334
6. Irritable		0,759		0,673
7. Avergonzado			0,837	0,713
8. Nervioso	0,685			0,566
9. Inquieto	0,624			0,537
10. Inseguro	0,717			0,624
% Varianza explicada	21,953	21,757	15,530	

Tabla A.4.20 Correlaciones de ítems de afecto negativo

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1,000	0,444**	0,316**	0,266**	0,261**	0,481**	0,212**	0,284**	0,300**	0,309**
2		1,000	0,246**	0,174**	0,306**	0,560**	0,149*	0,325**	0,336**	0,281**
3			1,000	0,258**	0,193**	0,240**	0,327**	0,188**	0,204**	0,248**
4				1,000	0,199**	0,212**	0,165*	0,404**	0,370**	0,516**
5					1,000	0,282**	0,270**	0,230**	0,211**	0,242**
6						1,000	0,305**	0,354**	0,365**	0,432**
7							1,000	0,110	0,086	0,249**
8								1,000	0,407**	0,430**
9									1,000	0,386**
10										1,000

**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).

*La correlación es significativa en el nivel 00,05 (2 colas).

Tabla A.4.21 Análisis factorial exploratorio de escala de locus de control

Ítem	Componente 1	Componente 2	Componente 3	Comunalidad
1. Soy responsable de mis propios éxitos		0,789		0,701
2. Puedo hacer casi cualquier cosa que me propongo		0,878		0,777
3. Mis desgracias son el resultado de errores que he cometido			0,757	0,609
4. Las cosas realmente buenas que me suceden ocurren por suerte*	0,805			0,723
5. La mayoría de mis problemas se deben a mi mala suerte*	0,807			0,684
6. Tengo poco control sobre las cosas malas que me pasan*	0,639			0,583
7. Soy responsable de mis fracasos			0,800	0,650
8. No tiene sentido planificar mucho. Si algo va a pasar, pasará*	0,606			0,374
% Varianza explicada	26,940	18,956	18,541	

Tabla A.4.22 Correlaciones de ítems de escala de locus de control

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1,000	0,483**	0,281**	0,273**	0,212**	0,099	0,195**	0,023
2		1,000	0,185**	0,053	0,173**	0,102	0,213**	0,059
3			1,000	0,116	0,019	-0,109	0,366**	-0,034
4				1,000	0,614**	0,303**	0,129*	0,273**
5					1,000	0,415**	-0,020	0,269**
6						1,000	-0,155*	0,311**
7							1,000	-0,004
8								1,000

**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).

*La correlación es significativa en el nivel 00,05 (2 colas).

Tabla A.4.23 Análisis factorial exploratorio de inventario de la personalidad

Ítem	Componente 1	Comunalidad
1. Soy extrovertido y sociable	0,675	0,456
2. Soy callado*	0,847	0,717
3. A veces soy tímido e inhibido*	0,717	0,514
4. Tengo una personalidad asertiva (actúo como se debe cuando se debe)		0,093
5. Soy hablador	0,777	0,604
6. Tiendo a estar en silencio*	0,720	0,519
% Varianza explicada	48,394	

Tabla A.4.24 Correlaciones de ítems de inventario de la personalidad

Ítem	1	2	3	4	5	6
1	1,000	0,451**	0,261**	0,200**	0,478**	0,395**
2		1,000	0,589**	0,164*	0,619**	0,490**
3			1,000	0,127*	0,402**	0,470**
4				1,000	0,168**	0,119
5					1,000	0,407**
6						1,000
**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).						
*La correlación es significativa en el nivel 00,05 (2 colas).						

Tabla A.4.25 Análisis factorial exploratorio de formulario de salud

Ítem	Componente 1	Componente 2	Componente 3	Comunalidad
1. En general, usted diría que su salud durante la última semana ha sido:			0,751	0,716
2. Durante la última semana, ¿en qué medida su salud ha limitado su actividad física habitual como andar o subir escaleras?		0,666		0,610
3. Durante la última semana, ¿hasta qué punto el dolor le ha dificultado su trabajo habitual (incluido el trabajo fuera de casa y las tareas domésticas)?		0,789		0,759
4. ¿Tuvo dolor en alguna parte del cuerpo durante la última semana?		0,788		0,627
5. Durante la última semana, ¿se sintió lleno de vitalidad?			0,870	0,803
6. Durante la última semana, ¿con qué frecuencia la salud física o los problemas emocionales le han dificultado sus actividades sociales (como visitar a los amigos o familiares)?	0,828			0,776
7. Durante la última semana, ¿hasta qué se ha visto afectado por problemas emocionales (como sentirse ansioso, deprimido o irritable)?	0,794			0,716
8. Durante la última semana, ¿hasta qué punto los problemas personales o emocionales han dificultado su trabajo habitual, escuela u otras actividades diarias?	0,870			0,793
% Varianza explicada	29,830	25,078	17,578	

Tabla A.4.26 Correlaciones de ítems de formulario de salud

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1,000	0,291**	0,324**	0,268**	0,398**	0,172**	0,123	0,149*
2		1,000	0,643**	0,330**	0,201**	0,509**	0,381**	0,331**
3			1,000	0,485**	0,159*	0,497**	0,451**	0,352**
4				1,000	0,114	0,248**	0,302**	0,165*
5					1,000	0,220**	0,120	0,281**
6						1,000	0,629**	0,658**
7							1,000	0,606**
8								1,000
**La correlación es significativa en el nivel 00,01 (2 colas).								
*La correlación es significativa en el nivel 00,05 (2 colas).								

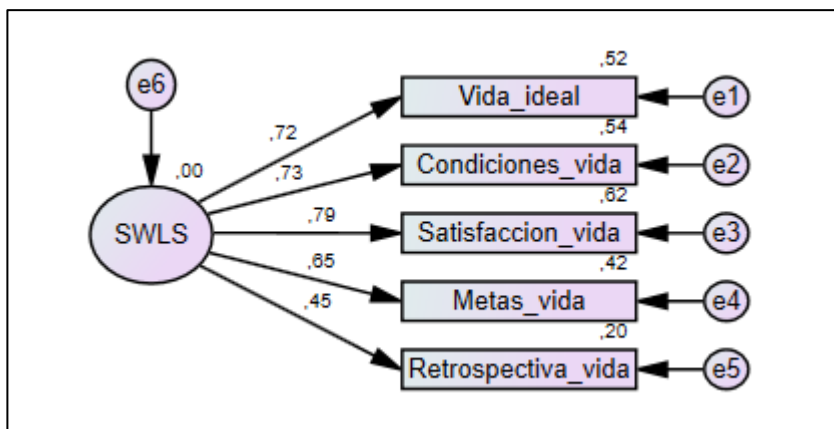


Figura A.4.1 Análisis factorial confirmatorio de escala de satisfacción con la vida (SWLS)

Tabla A.4.27 Resultados análisis factorial confirmatorio de escala de satisfacción con la vida

Bondad de Ajuste				Coeficientes de Regresión					
Indic.	Valor	Indic.	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	3,289	GFI	0,995	Ítem 1	0,975	0,719	0,098	9,906	*
gl	5	AGFI	0,984	Ítem 2	1,000	0,735	-	-	-
p	0,656	PNFI	0,495	Ítem 3	0,973	0,789	0,091	10,654	*
χ^2/gl	0,658	TLI	1,010	Ítem 4	0,851	0,648	0,096	8,868	*
RMSEA	0,000	CFI	1,000	Ítem 5	0,747	0,452	0,118	6,315	*

*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.1

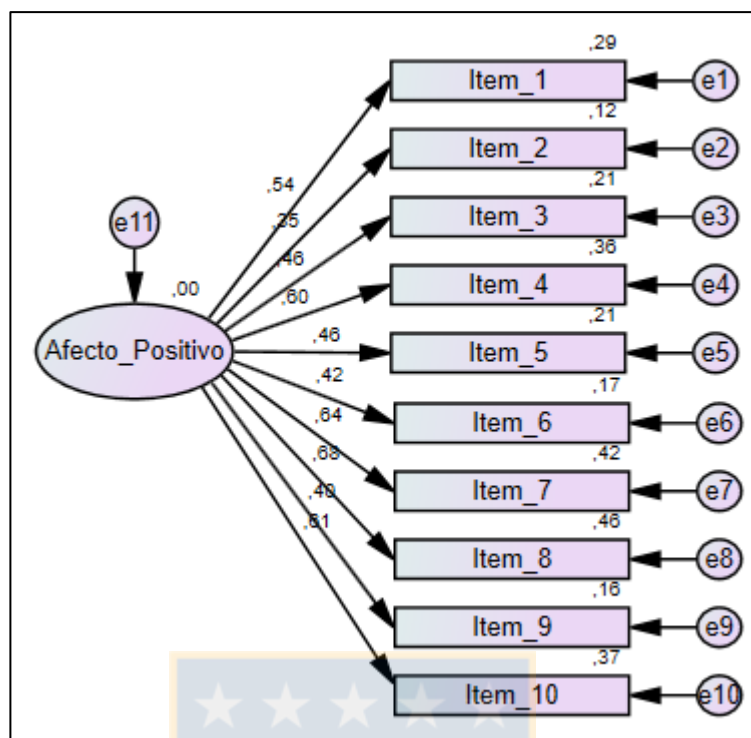


Figura A.4.2 Análisis factorial confirmatorio del afecto positivo

Tabla A.4.28 Resultados análisis factorial confirmatorio del afecto positivo

Bondad de Ajuste		Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	111,390	Ítem 1	0,664	0,536	0,096	6,913	*
gl	35,000	Ítem 2	0,499	0,350	0,105	4,755	*
p	0,000	Ítem 3	0,645	0,457	0,103	6,264	*
χ^2/gl	3,183	Ítem 4	0,835	0,604	0,111	7,500	*
RMSEA	0,095	Ítem 5	0,691	0,461	0,112	6,159	*
GFI	0,911	Ítem 6	0,641	0,415	0,119	5,399	*
AGFI	0,861	Ítem 7	0,962	0,644	0,118	8,132	*
PNFI	0,613	Ítem 8	1,000	0,680	-	-	-
TLI	0,796	Ítem 9	0,615	0,403	0,115	5,327	*
CFI	0,841	Ítem 10	0,773	0,607	0,098	7,906	*

*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.5

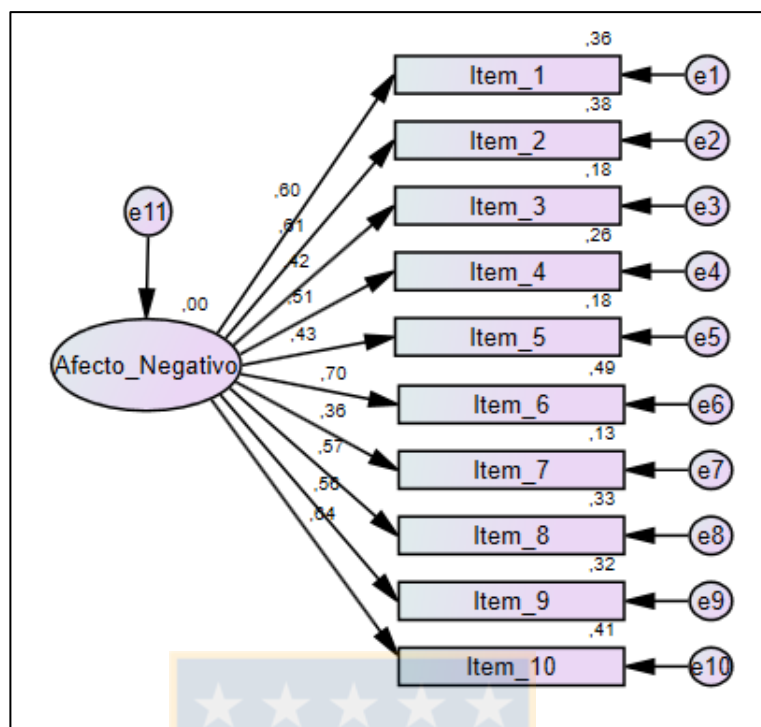


Figura A.4.3 Análisis factorial confirmatorio del afecto negativo

Tabla A.4.29 Resultados análisis factorial confirmatorio del afecto negativo

Bondad de Ajuste		Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	120,401	Ítem 1	0,884	0,602	0,108	8,218	*
gl	35,000	Ítem 2	0,843	0,613	0,099	8,545	*
p	0,000	Ítem 3	0,514	0,418	0,091	5,648	*
χ^2/gl	3,440	Ítem 4	0,639	0,511	0,100	6,363	*
RMSEA	0,101	Ítem 5	0,463	0,426	0,080	5,822	*
GFI	0,901	Ítem 6	1,000	0,698	-	-	-
AGFI	0,844	Ítem 7	0,339	0,355	0,069	4,925	*
PNFI	0,621	Ítem 8	0,851	0,573	0,115	7,384	*
TLI	0,801	Ítem 9	0,871	0,562	0,118	7,358	*
CFI	0,845	Ítem 10	0,821	0,637	0,102	8,067	*

*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.7

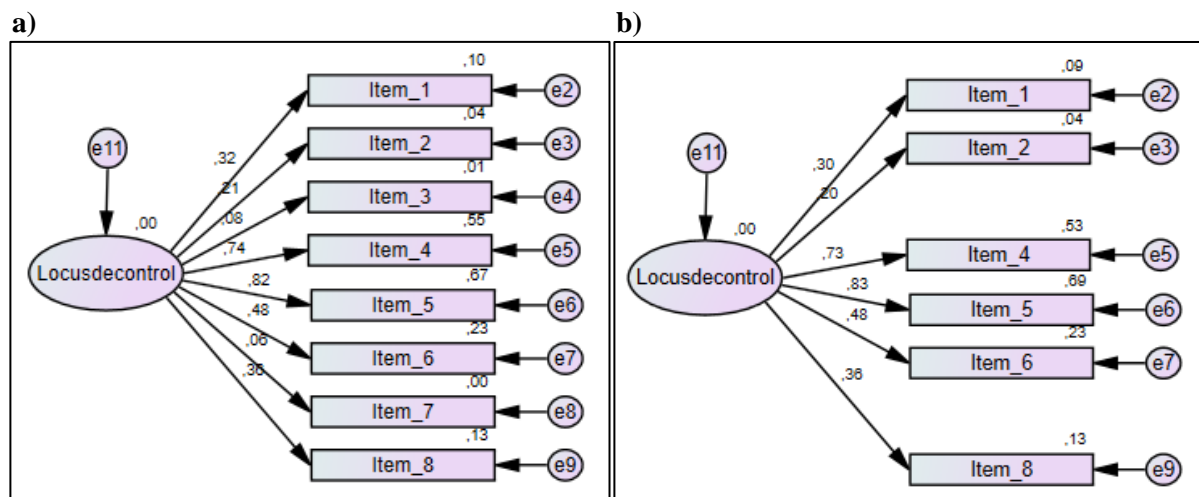


Figura A.4.4 (a) Análisis factorial confirmatorio de la escala de locus de control con todos los ítems (b) Análisis factorial confirmatorio de la escala de locus de control sin ítems 3 y 7

Tabla A.4.30 Resultados análisis factorial confirmatorio (a) de la escala de locus de control

Bondad de Ajuste		Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	162,261	Ítem 8	0,495	0,359	0,104	4,747	*
gl	20,000	Ítem 7	0,060	0,055	0,084	0,716	0,474
p	0,000	Ítem 6	0,548	0,477	0,083	6,581	*
χ^2 /gl	8,113	Ítem 5	1,000	0,816	-	-	-
RMSEA	0,172	Ítem 4	0,855	0,739	0,102	8,345	*
GFI	0,846	Ítem 3	0,096	0,083	0,089	1,082	0,279
AGFI	0,724	Ítem 2	0,188	0,211	0,066	2,835	0,005
PNFI	0,403	Ítem 1	0,334	0,317	0,084	3,990	*
TLI	0,421	*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.9					
CFI	0,586						

Tabla A.4.31 Resultados análisis factorial confirmatorio (b) de la escala de locus de control

Bondad de Ajuste				Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	81,512	GFI	0,912	Ítem 8	0,486	0,358	0,103	4,707	*
gl	9,000	AGFI	0,795	Ítem 6	0,547	0,485	0,083	6,599	*
p	0,000	PNFI	0,431	Ítem 5	1,000	0,831	-	-	-
χ^2 /gl	9,057	TLI	0,560	Ítem 4	0,826	0,726	0,096	8,606	*
RMSEA	0,183	CFI	0,736	Ítem 2	0,178	0,204	0,064	2,780	0,005
				Ítem 1	0,312	0,302	0,080	3,921	*

*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.9

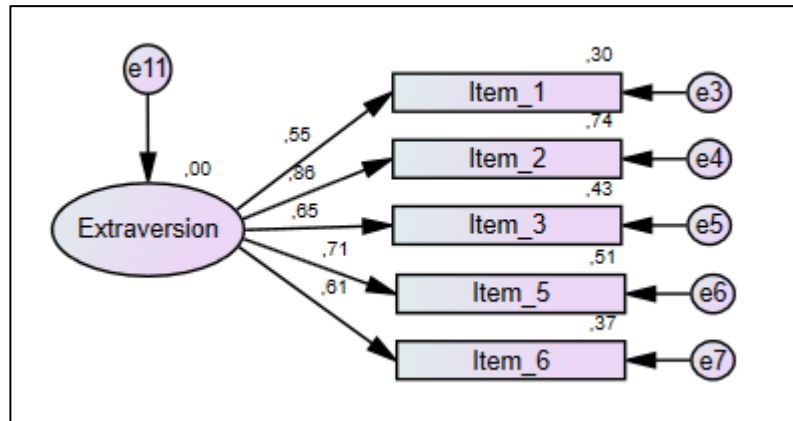


Figura A.4.5 Análisis factorial confirmatorio del inventario de la personalidad

Tabla A.4.32 Resultados análisis factorial confirmatorio del inventario de la personalidad

Bondad de Ajuste				Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	24,137	GFI	0,962	Ítem 6	0,615	0,606	0,070	8,848	*
gl	5,000	AGFI	0,886	Ítem 5	0,753	0,712	0,069	10,927	*
p	0,000	PNFI	0,469	Ítem 3	0,697	0,652	0,068	10,228	*
χ^2/gl	4,827	TLI	0,900	Ítem 2	1,000	0,858	-	-	-
RMSEA	0,126	CFI	0,950	Ítem 1	0,543	0,551	0,068	8,012	*

*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.11

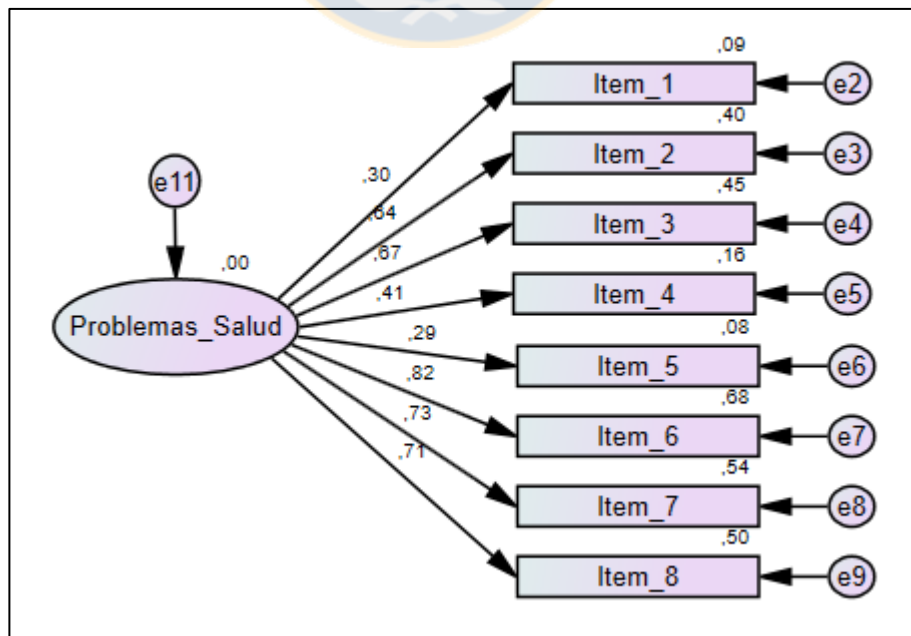


Figura A.4.6 Análisis factorial confirmatorio del formulario de salud

Tabla A.4.33 Resultados análisis factorial confirmatorio del formulario de salud

Bondad de Ajuste		Coeficientes de Regresión					
Indicador	Valor	Variable	Coef.	Coef. Estand.	Error Estándar	Test -t	P
χ^2	172,500	Ítem 8	0,819	0,708	0,071	11,580	*
gl	20,000	Ítem 7	0,934	0,732	0,079	11,755	*
p	0,000	Ítem 6	1,000	0,822	-	-	-
χ^2 /gl	8,625	Ítem 5	0,334	0,289	0,080	4,170	*
RMSEA	0,178	Ítem 4	0,698	0,406	0,124	5,640	*
GFI	0,830	Ítem 3	0,796	0,669	0,084	9,429	*
AGFI	0,694	Ítem 2	0,795	0,636	0,087	9,171	*
PNFI	0,532	Ítem 1	0,420	0,299	0,100	4,187	*
TLI	0,671	*Ver correspondencia de ítems en Tabla A.4.13					
CFI	0,765						



ANEXO 4.3

Tabla A.4.34 Modelo estructural de demografía y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	329,596
						gl	148,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,227
						RMSEA	0,072
						GFI	0,874
						AGFI	0,838
						PNFI	0,626
						TLI	0,795
CFI	0,822						
HOELTER	140,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Ingreso)	SWLS	0,180	0,386	0,033	5,372	***	
Af. Positivo (Ingreso)	Afecto_Posit	0,002	0,007	0,024	0,101	0,920	
Af. Negativo (Ingreso)	Afecto_Negat	-0,060	-0,187	0,024	-2,514	0,012	
SWLS (Edad)	SWLS	0,004	0,056	0,004	0,844	0,399	
Af. Positivo (Edad)	Afecto_Posit	-0,001	-0,012	0,003	-0,159	0,874	
Af. Negativo (Edad)	Afecto_Negat	-0,003	-0,061	0,003	-0,828	0,408	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,947	0,716	0,094	10,028	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,753	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,935	0,777	0,087	10,783	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,820	0,641	0,092	8,890	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,745	0,462	0,115	6,499	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,643	0,445	0,106	6,039	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,783	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,813	0,691	0,100	8,129	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,548	0,352	0,118	4,627	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,739	0,479	0,116	6,396	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosa	0,756	0,462	0,130	5,796	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,842	0,663	0,101	8,295	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,684	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,910	0,682	0,120	7,573	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,637	0,452	0,118	5,416	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,408	0,372	0,092	4,447	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,551	0,442	0,102	5,401	***	

Tabla A.4.35 Modelo estructural de personalidad y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	641,255
						gl	344,000
						p	0,000
						χ^2/gl	1,864
						RMSEA	0,060
						GFI	0,845
						AGFI	0,817
						PNFI	0,627
						TLI	0,806
CFI	0,823						
HOELTER	153,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Extraversión)	SWLS	0,156	0,168	0,073	2,137	0,033	
Af. Positivo (Extraversión)	Afecto_Posit	0,152	0,234	0,053	2,866	0,004	
Af. Negativo (Extraversión)	Afecto_Negat	-0,117	-0,179	0,054	-2,180	0,029	
SWLS (L. Control)	SWLS	0,105	0,100	0,085	1,240	0,215	
Af. Positivo (L. Control)	Afecto_Posit	-0,076	-0,102	0,061	-1,232	0,218	
Af. Negativo (L. Control)	Afecto_Negat	-0,054	-0,073	0,063	-0,859	0,390	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,986	0,726	0,099	9,922	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,733	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,970	0,785	0,091	10,644	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,854	0,650	0,096	8,866	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,753	0,455	0,119	6,342	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,634	0,433	0,107	5,946	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,774	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,840	0,706	0,102	8,196	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,542	0,343	0,118	4,589	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,745	0,477	0,116	6,441	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosos	0,770	0,465	0,131	5,896	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,862	0,678	0,103	8,367	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,683	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,901	0,675	0,118	7,608	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,620	0,439	0,117	5,319	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,408	0,372	0,092	4,454	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,552	0,442	0,102	5,394	***	

Tabla A.4.36 Modelo estructural de eventos de vida, problemas de salud y bienestar

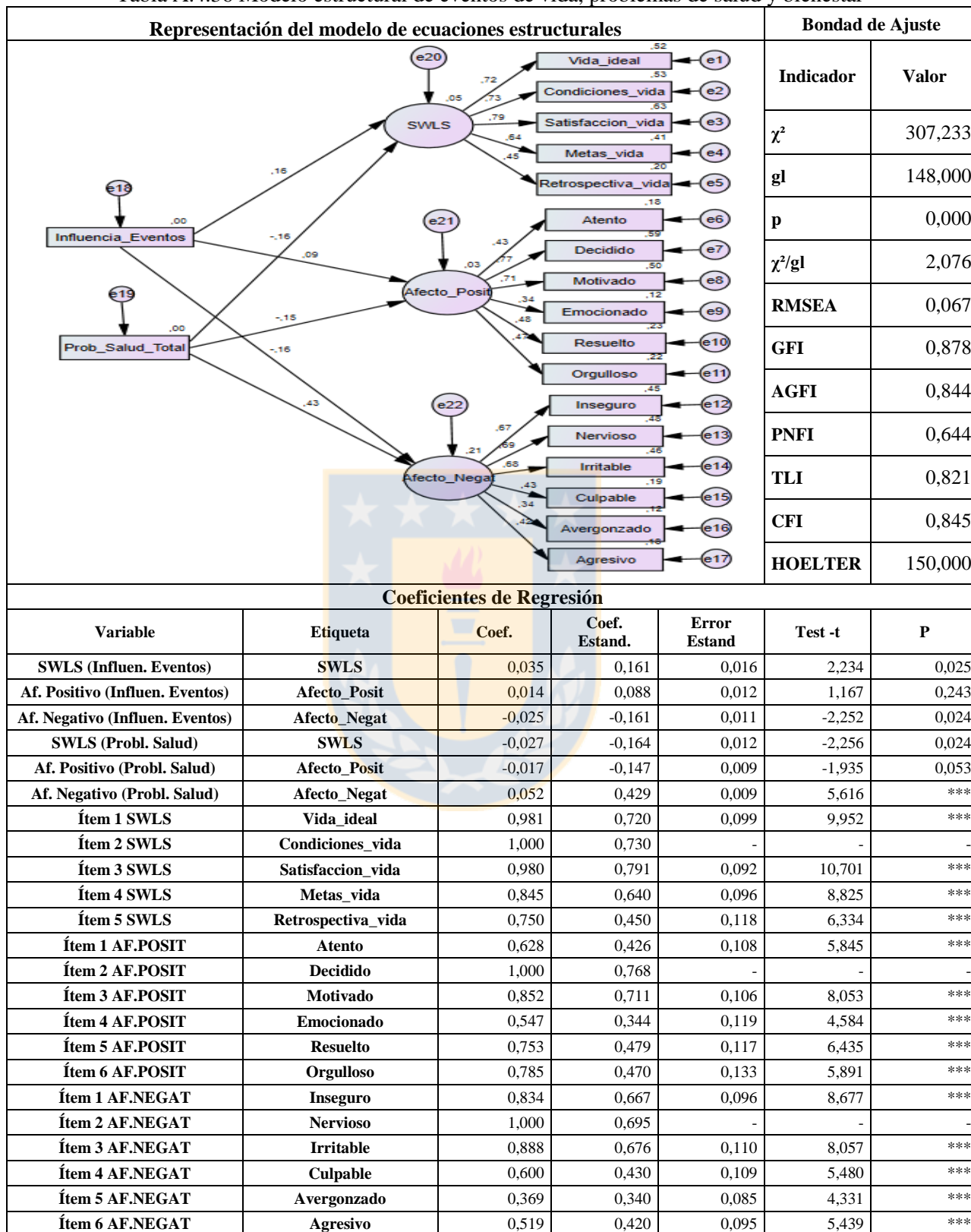


Tabla A.4.37 Modelo estructural de número de alters y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	289,706
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,178
						RMSEA	0,071
						GFI	0,881
						AGFI	0,847
						PNFI	0,640
						TLI	0,809
CFI	0,834						
HOELTER	142,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	0,007	0,049	0,011	0,678	0,498	
Af. Positivo	Afecto_Nega	-0,020	-0,181	0,008	-2,408	0,016	
Af. Negativo	Afecto_Posit	0,011	0,103	0,008	1,391	0,164	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,995	0,728	0,101	9,834	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,729	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,979	0,786	0,093	10,487	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,867	0,657	0,098	8,819	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,746	0,449	0,121	6,191	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,611	0,431	0,105	5,822	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,794	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,783	0,683	0,098	8,015	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,534	0,348	0,118	4,523	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,720	0,475	0,114	6,315	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgulloso	0,739	0,463	0,128	5,750	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,870	0,688	0,105	8,300	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,691	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,879	0,670	0,115	7,613	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,567	0,413	0,112	5,044	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,363	0,339	0,088	4,104	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,522	0,421	0,101	5,179	***	

Tabla A.4.38 Modelo estructural de capital social recibido y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	285,070
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,143
						RMSEA	0,070
						GFI	0,882
						AGFI	0,848
						PNFI	0,642
						TLI	0,813
CFI	0,838						
HOELTER	144,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	0,106	0,152	0,050	2,123	0,034	
Af. Positivo	Afecto_Negat	-0,010	-0,020	0,037	-0,268	0,789	
Af. Negativo	Afecto_Posit	-0,025	-0,049	0,037	-0,662	0,508	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,990	0,727	0,100	9,868	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,732	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,974	0,785	0,093	10,522	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,860	0,654	0,097	8,829	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,745	0,450	0,120	6,216	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,622	0,437	0,106	5,884	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,791	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,783	0,681	0,097	8,041	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,538	0,350	0,119	4,534	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,721	0,474	0,114	6,300	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgulloso	0,743	0,464	0,129	5,766	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,867	0,687	0,105	8,268	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,693	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,874	0,668	0,115	7,570	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,576	0,420	0,113	5,079	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,357	0,335	0,088	4,042	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,521	0,421	0,101	5,160	***	

Tabla A.4.39 Modelo estructural de capital social recibido absoluto y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales					Bondad de Ajuste	
					Indicador	Valor
					χ^2	278,899
					gl	133,000
					p	0,000
					χ^2 /gl	2,097
					RMSEA	0,068
					GFI	0,884
					AGFI	0,850
					PNFI	0,645
					TLI	0,819
CFI	0,843					
HOELTER	147,000					
Coeficientes de Regresión						
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P
SWLS	SWLS	0,033	0,105	0,023	1,472	0,141
Af. Positivo	Afecto_Negat	-0,020	-0,089	0,017	-1,183	0,237
Af. Negativo	Afecto_Posit	0,005	0,021	0,017	0,279	0,781
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,990	0,726	0,100	9,849	***
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,731	-	-	-
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,976	0,786	0,093	10,510	***
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,863	0,656	0,098	8,840	***
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,744	0,449	0,120	6,201	***
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,619	0,436	0,105	5,874	***
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,793	-	-	-
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,782	0,682	0,098	8,006	***
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,535	0,348	0,118	4,516	***
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,718	0,473	0,114	6,286	***
Ítem 6 AF.POSIT	Orgulloso	0,740	0,463	0,129	5,741	***
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,870	0,687	0,105	8,268	***
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,691	-	-	-
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,874	0,667	0,115	7,578	***
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,581	0,422	0,114	5,105	***
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,358	0,335	0,088	4,047	***
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,524	0,423	0,101	5,172	***

Tabla A.4.40 Modelo estructural de capital social otorgado y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	280,055
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,106
						RMSEA	0,069
						GFI	0,883
						AGFI	0,850
						PNFI	0,645
						TLI	0,819
CFI	0,843						
HOELTER	146,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	0,109	0,191	0,041	2,663	0,008	
Af. Positivo	Afecto_Negat	-0,035	-0,085	0,031	-1,138	0,255	
Af. Negativo	Afecto_Posit	-0,018	-0,043	0,031	-0,581	0,561	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,990	0,727	0,100	9,864	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,732	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,973	0,783	0,092	10,519	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,863	0,656	0,098	8,849	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,749	0,452	0,120	6,242	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,622	0,438	0,106	5,885	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,791	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,784	0,682	0,098	8,034	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,537	0,349	0,119	4,529	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,720	0,474	0,114	6,297	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosa	0,743	0,464	0,129	5,764	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,869	0,688	0,105	8,279	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,692	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,873	0,667	0,115	7,585	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,579	0,422	0,113	5,106	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,357	0,334	0,088	4,042	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,518	0,419	0,101	5,142	***	

Tabla A.4.41 Modelo estructural de capital social otorgado absoluto y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	279,682
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,103
						RMSEA	0,069
						GFI	0,884
						AGFI	0,850
						PNFI	0,645
						TLI	0,819
CFI	0,843						
HOELTER	147,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	0,035	0,130	0,019	1,813	0,070	
Af. Positivo	Afecto_Negat	-0,026	-0,137	0,014	-1,827	0,068	
Af. Negativo	Afecto_Posit	0,000	0,001	0,014	0,016	0,987	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,988	0,725	0,100	9,843	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,731	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,975	0,785	0,093	10,509	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,865	0,658	0,098	8,851	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,746	0,450	0,120	6,216	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,620	0,436	0,106	5,865	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,792	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,783	0,682	0,098	8,016	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,536	0,349	0,119	4,521	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,720	0,474	0,114	6,292	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosa	0,742	0,464	0,129	5,752	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,869	0,689	0,105	8,295	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,693	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,871	0,665	0,115	7,602	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,579	0,422	0,113	5,115	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,355	0,333	0,088	4,036	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,520	0,421	0,101	5,167	***	

Tabla A.4.42 Modelo estructural de frecuencia de uso del automóvil y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales					Bondad de Ajuste	
					Indicador	Valor
					χ^2	278,761
					gl	133,000
					p	0,000
					χ^2 /gl	2,096
					RMSEA	0,068
					GFI	0,885
					AGFI	0,852
					PNFI	0,655
					TLI	0,828
CFI	0,851					
HOELTER	150,000					
Coeficientes de Regresión						
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P
SWLS	SWLS	0,166	0,291	0,041	4,093	***
Af. Positivo	Afecto_Posit	0,002	0,005	0,030	0,073	0,941
Af. Negativo	Afecto_Negat	-0,080	-0,202	0,029	-2,726	0,006
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,966	0,718	0,097	9,969	***
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,740	-	-	-
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,959	0,784	0,089	10,726	***
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,842	0,647	0,095	8,905	***
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,750	0,457	0,117	6,406	***
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,644	0,446	0,106	6,050	***
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,783	-	-	-
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,811	0,690	0,099	8,169	***
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,549	0,352	0,118	4,642	***
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,739	0,479	0,115	6,411	***
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosos	0,755	0,462	0,130	5,803	***
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,847	0,665	0,102	8,307	***
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,681	-	-	-
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,915	0,684	0,120	7,617	***
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,633	0,448	0,117	5,396	***
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,409	0,372	0,092	4,458	***
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,554	0,442	0,102	5,418	***

Tabla A.4.43 Modelo estructural de indicadores de uso de modos de transporte y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	303,343
						gl	148,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,050
						RMSEA	0,067
						GFI	0,880
						AGFI	0,846
						PNFI	0,631
						TLI	0,811
CFI	0,836						
HOELTER	148,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Ind. Transp. público)	SWLS	0,010	0,003	0,249	0,039	0,969	
Af. Positivo (Ind. Transp. público)	Afecto_Posit	0,240	0,100	0,184	1,304	0,192	
Af. Negativo (Ind. Transp. público)	Afecto_Negat	0,174	0,075	0,179	0,975	0,329	
SWLS (Ind. Auto)	SWLS	0,954	0,213	0,335	2,845	0,004	
Af. Positivo (Ind. Auto)	Afecto_Posit	0,227	0,072	0,244	0,930	0,352	
Af. Negativo (Ind. Auto)	Afecto_Negat	-0,656	-0,214	0,241	-2,718	0,007	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,969	0,725	0,098	9,928	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,739	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,964	0,787	0,091	10,584	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,838	0,648	0,095	8,820	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,744	0,452	0,119	6,265	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,630	0,439	0,107	5,884	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,787	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,810	0,690	0,100	8,130	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,564	0,362	0,120	4,704	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,729	0,473	0,116	6,272	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosa	0,768	0,470	0,131	5,850	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,876	0,675	0,108	8,135	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,677	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,898	0,670	0,122	7,360	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,597	0,424	0,118	5,079	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,357	0,333	0,090	3,981	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,522	0,416	0,103	5,081	***	

Tabla A.4.44 Modelo estructural de horas viajadas y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	270,631
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,035
						RMSEA	0,069
						GFI	0,883
						AGFI	0,849
						PNFI	0,639
						TLI	0,818
CFI	0,842						
HOELTER	142,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	-0,014	-0,025	0,042	-0,340	0,734	
Af. Positivo	Afecto_Posit	0,050	0,116	0,032	1,529	0,126	
Af. Negativo	Afecto_Negat	0,011	0,027	0,032	0,345	0,730	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	1,002	0,734	0,105	9,558	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,725	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,978	0,786	0,097	10,086	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,841	0,653	0,100	8,433	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,766	0,455	0,126	6,073	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,595	0,431	0,105	5,674	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,817	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,752	0,669	0,096	7,829	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,508	0,340	0,118	4,293	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,737	0,491	0,116	6,373	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgulloso	0,691	0,441	0,126	5,465	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,855	0,681	0,105	8,111	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,706	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,850	0,672	0,117	7,243	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,556	0,415	0,114	4,887	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,313	0,301	0,088	3,548	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,491	0,416	0,099	4,976	***	

Tabla A.4.45 Modelo estructural de logaritmo natural del área recorrida y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	276,100
						gl	133,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,076
						RMSEA	0,068
						GFI	0,885
						AGFI	0,852
						PNFI	0,648
						TLI	0,823
CFI	0,847						
HOELTER	148,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS	SWLS	0,034	0,160	0,015	2,242	0,025	
Af. Positivo	Afecto_Posit	0,027	0,178	0,011	2,404	0,016	
Af. Negativo	Afecto_Negat	-0,025	-0,165	0,011	-2,185	0,029	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,984	0,729	0,099	9,895	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,732	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,976	0,789	0,093	10,542	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,849	0,650	0,096	8,807	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,750	0,451	0,120	6,231	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,615	0,433	0,105	5,856	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,796	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,795	0,685	0,097	8,157	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,554	0,359	0,118	4,701	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,727	0,477	0,115	6,334	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosos	0,741	0,458	0,128	5,777	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,888	0,696	0,108	8,219	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,688	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,860	0,652	0,116	7,404	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,576	0,416	0,115	5,024	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,340	0,323	0,088	3,884	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,512	0,415	0,101	5,081	***	

Tabla A.4.46 Modelo estructural de conocimiento, experiencia y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	367,803
						gl	148,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,485
						RMSEA	0,079
						GFI	0,868
						AGFI	0,831
						PNFI	0,602
						TLI	0,756
CFI	0,788						
HOELTER	125,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand.	Test -t	P	
SWLS (Conocimiento)	SWLS	-0,016	-0,016	0,081	-0,196	0,844	
Af. Positivo (Conocimiento)	Afecto_Posit	0,063	0,087	0,060	1,051	0,293	
Af. Negativo (Conocimiento)	Afecto_Negat	0,033	0,046	0,061	0,540	0,589	
SWLS (Experiencia)	SWLS	0,158	0,209	0,061	2,591	0,010	
Af. Positivo (Experiencia)	Afecto_Posit	0,064	0,122	0,044	1,455	0,146	
Af. Negativo (Experiencia)	Afecto_Negat	-0,080	-0,152	0,045	-1,807	0,071	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,970	0,719	0,098	9,942	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,738	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,969	0,790	0,091	10,700	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,840	0,643	0,095	8,835	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,752	0,457	0,118	6,388	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,645	0,443	0,107	6,050	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,778	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,823	0,696	0,100	8,205	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,541	0,345	0,118	4,585	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,741	0,477	0,115	6,433	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosos	0,756	0,459	0,130	5,831	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,853	0,672	0,103	8,316	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,683	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,908	0,681	0,120	7,564	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,634	0,450	0,118	5,387	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,406	0,371	0,092	4,430	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,549	0,440	0,102	5,376	***	

Tabla A.4.47 Modelo estructural de actividades (cantidad de horas) y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	325,659
						gl	164,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	1,986
						RMSEA	0,065
						GFI	0,880
						AGFI	0,846
						PNFI	0,615
						TLI	0,801
CFI	0,828						
HOELTER	151,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Trab-Est)	SWLS	-0,009	-0,050	0,013	-0,682	0,495	
Af. Positivo (Trab-Est)	Afecto_Posit	0,006	0,050	0,010	0,649	0,516	
Af. Negativo (Trab-Est)	Afecto_Negat	0,004	0,029	0,010	0,374	0,708	
SWLS (Rec-Soc)	SWLS	-0,017	-0,081	0,015	-1,102	0,270	
Af. Positivo (Rec-Soc)	Afecto_Posit	0,012	0,079	0,012	1,031	0,303	
Af. Negativo (Rec-Soc)	Afecto_Negat	-0,009	-0,064	0,012	-0,803	0,422	
SWLS (Comp-Serv)	SWLS	0,104	0,177	0,043	2,409	0,016	
Af. Positivo (Comp-Serv)	Afecto_Posit	0,015	0,035	0,032	0,460	0,646	
Af. Negativo (Comp-Serv)	Afecto_Negat	-0,035	-0,085	0,032	-1,095	0,273	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,972	0,720	0,098	9,865	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,733	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,975	0,790	0,092	10,559	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,853	0,653	0,096	8,856	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,751	0,452	0,120	6,261	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,618	0,436	0,105	5,868	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,798	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,792	0,684	0,098	8,061	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,547	0,356	0,118	4,641	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,717	0,472	0,115	6,248	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosos	0,749	0,465	0,130	5,783	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,888	0,696	0,109	8,176	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,689	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,860	0,653	0,117	7,349	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,572	0,414	0,115	4,995	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,337	0,320	0,087	3,856	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,513	0,416	0,101	5,080	***	

Tabla A.4.48 Modelo estructural de cantidad actividades y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	322,657
						gl	164,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	1,967
						RMSEA	0,064
						GFI	0,878
						AGFI	0,844
						PNFI	0,617
						TLI	0,805
CFI	0,831						
HOELTER	152,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Trab-Est)	SWLS	-0,049	-0,056	0,063	-0,784	0,433	
Af. Positivo (Trab-Est)	Afecto_Posit	-0,047	-0,074	0,047	-0,993	0,321	
Af. Negativo (Trab-Est)	Afecto_Negat	-0,021	-0,033	0,048	-0,429	0,668	
SWLS (Comp-Serv)	SWLS	0,116	0,122	0,067	1,722	0,085	
Af. Positivo (Comp-Serv)	Afecto_Posit	0,054	0,080	0,050	1,080	0,280	
Af. Negativo (Comp-Serv)	Afecto_Negat	-0,077	-0,114	0,051	-1,511	0,131	
SWLS (Rec-Soc)	SWLS	-0,111	-0,175	0,045	-2,453	0,014	
Af. Positivo (Rec-Soc)	Afecto_Posit	-0,028	-0,063	0,034	-0,847	0,397	
Af. Negativo (Rec-Soc)	Afecto_Negat	-0,013	-0,028	0,034	-0,370	0,712	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,976	0,721	0,099	9,850	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,731	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,980	0,791	0,093	10,535	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,859	0,656	0,097	8,856	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,753	0,452	0,121	6,243	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,635	0,441	0,108	5,896	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,786	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,807	0,687	0,099	8,180	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,565	0,361	0,120	4,701	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,740	0,480	0,117	6,316	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orgullosa	0,763	0,466	0,131	5,836	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,886	0,698	0,108	8,196	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,692	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,851	0,649	0,116	7,330	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,567	0,412	0,114	4,978	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,335	0,320	0,087	3,843	***	
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,510	0,416	0,101	5,072	***	

Tabla A.4.49 Modelo estructural de actividades de compras y servicios, y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales					Bondad de Ajuste	
					Indicador	Valor
					χ^2	292,123
					gl	148,000
					p	0,000
					χ^2 /gl	1,974
					RMSEA	0,065
					GFI	0,883
					AGFI	0,850
					PNFI	0,636
					TLI	0,821
CFI	0,845					
HOELTER	153,000					
Coeficientes de Regresión						
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P
SWLS (Comp-Serv. Oblig)	SWLS	0,085	0,080	0,076	1,124	0,261
Af. Positivo (Comp-Serv. Oblig)	Afecto_Posit	0,098	0,128	0,057	1,729	0,084
Af. Negativo (Comp-Serv. Oblig)	Afecto_Negat	-0,072	-0,095	0,057	-1,260	0,208
SWLS (Comp-Serv. No Oblig)	SWLS	0,426	0,169	0,181	2,356	0,018
Af. Positivo (Comp-Serv. No Oblig)	Afecto_Posit	-0,114	-0,063	0,134	-0,848	0,397
Af. Negativo (Comp-Serv. No Oblig)	Afecto_Negat	-0,162	-0,091	0,134	-1,204	0,228
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,976	0,723	0,099	9,873	***
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,732	-	-	-
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,979	0,792	0,093	10,546	***
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,851	0,652	0,097	8,821	***
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,749	0,451	0,120	6,232	***
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,624	0,438	0,106	5,905	***
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,795	-	-	-
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,794	0,684	0,097	8,158	***
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,549	0,355	0,118	4,655	***
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,730	0,479	0,115	6,325	***
Ítem 6 AF.POSIT	Orgulloso	0,745	0,460	0,129	5,787	***
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,879	0,691	0,107	8,206	***
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,691	-	-	-
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,862	0,656	0,117	7,395	***
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,568	0,412	0,114	4,979	***
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,335	0,319	0,087	3,841	***
Ítem 6 AF.NEGAT	Agresivo	0,515	0,419	0,101	5,111	***

Tabla A.4.50 Modelo estructural de barreras de transporte y bienestar

Representación del modelo de ecuaciones estructurales						Bondad de Ajuste	
						Indicador	Valor
						χ^2	396,783
						gl	164,000
						p	0,000
						χ^2 /gl	2,419
						RMSEA	0,077
						GFI	0,857
						AGFI	0,816
						PNFI	0,592
						TLI	0,748
CFI	0,783						
HOELTER	127,000						
Coeficientes de Regresión							
Variable	Etiqueta	Coef.	Coef. Estand.	Error Estand	Test -t	P	
SWLS (Costos)	SWLS	-0,205	-0,335	0,047	-4,359	***	
Af. Positivo (Costos)	Afecto_Posit	-0,064	-0,150	0,034	-1,883	0,060	
Af. Negativo (Costos)	Afecto_Negat	0,037	0,089	0,034	1,104	0,270	
SWLS (Tiempo)	SWLS	-0,034	-0,090	0,030	-1,146	0,252	
Af. Positivo (Tiempo)	Afecto_Posit	0,018	0,067	0,023	0,793	0,428	
Af. Negativo (Tiempo)	Afecto_Negat	0,037	0,142	0,023	1,657	0,098	
SWLS (Seguridad)	SWLS	0,062	0,162	0,028	2,200	0,028	
Af. Positivo (Seguridad)	Afecto_Posit	-0,024	-0,089	0,021	-1,108	0,268	
Af. Negativo (Seguridad)	Afecto_Negat	-0,017	-0,064	0,021	-0,792	0,428	
Ítem 1 SWLS	Vida_ideal	0,954	0,722	0,095	10,046	***	
Ítem 2 SWLS	Condiciones_vida	1,000	0,753	-	-	-	
Ítem 3 SWLS	Satisfaccion_vida	0,939	0,780	0,087	10,789	***	
Ítem 4 SWLS	Metas_vida	0,827	0,646	0,093	8,932	***	
Ítem 5 SWLS	Retrospectiva_vida	0,723	0,449	0,115	6,300	***	
Ítem 1 AF.POSIT	Atento	0,644	0,449	0,106	6,085	***	
Ítem 2 AF.POSIT	Decidido	1,000	0,787	-	-	-	
Ítem 3 AF.POSIT	Motivado	0,807	0,690	0,099	8,188	***	
Ítem 4 AF.POSIT	Emocionado	0,543	0,351	0,118	4,624	***	
Ítem 5 AF.POSIT	Resuelto	0,733	0,479	0,114	6,408	***	
Ítem 6 AF.POSIT	Orguloso	0,750	0,462	0,129	5,795	***	
Ítem 1 AF.NEGAT	Inseguro	0,859	0,673	0,103	8,333	***	
Ítem 2 AF.NEGAT	Nervioso	1,000	0,680	-	-	-	
Ítem 3 AF.NEGAT	Irritable	0,911	0,680	0,120	7,595	***	
Ítem 4 AF.NEGAT	Culpable	0,632	0,446	0,118	5,380	***	
Ítem 5 AF.NEGAT	Avergonzado	0,407	0,369	0,092	4,433	***	