



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

VICERRECTORADO DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

INSTITUTO DE POSGRADO

MAESTRÍA EN DOCENCIA, MENCIÓN INTERVENCIÓN PSICOPEDAGÓGICA

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGÍSTER EN
DOCENCIA MENCIÓN INTERVENCIÓN PSICOPEDAGÓGICA**

TEMA:

IMPACTO DE LA ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DEL MANUAL ACTITUDINAL *PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES*, PARA DESARROLLAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES EN LOS ESTUDIANTES DE LA SECCIÓN DIURNA DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES DE CHIMBORAZO, CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2014.

AUTORA

RAQUEL ANGELA OLMEDO FALCONI

TUTOR

DR. VICENTE UREÑA MgS.

RIOBAMBA- ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo de investigación previa la obtención del Grado de Magíster en Docencia mención Intervención Psicopedagógica con el tema: **IMPACTO DE LA ELABORACION Y APLICACIÓN DEL MANUAL ACTITUDINAL *PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES*, PARA DESARROLLAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES EN LOS ESTUDIANTES DE LA SECCIÓN DIURNA DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES DE CHIMBORAZO, CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2014**, ha sido elaborado por Raquel Angela Olmedo Falconi, el mismo que ha sido elaborado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.

Riobamba, Abril del 2015.



Dr. Vicente Ureña MgS.
Tutor

AUTORÍA

Yo, Raquel Ángela Olmedo Falconi, con cédula de identidad N° 0603225129, previa obtención del grado de Magíster, en Docencia Mención Intervención Psicopedagógica, soy responsable de las ideas, doctrinas, resultados y lineamientos alternativos realizados en la presente investigación y el patrimonio intelectual del trabajo investigativo pertenece a la Universidad Nacional de Chimborazo.



Raquel Ángela Olmedo Falconi

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento en primer lugar a nuestro Señor Jesucristo, a mi amado esposo el Dr. Rafael Reinoso quien ha sido mi fortaleza y mi apoyo incondicional, a mi preciosa hija Rafaelita que con sus preguntas constantes ha cambiado mi forma de ver el mundo. A mi querido padre el Sr. Edmundo Olmedo mi guía y ejemplo a seguir, a mis hermanos y familia política.

Al alma Mater Universidad Nacional de Chimborazo, por el trabajo incansable en beneficio de la colectividad, que han sido el aporte para generar personas de calidad en una sociedad que necesita cada vez más de profesionales decididos a representar nuestra Patria en todos los campos.

Agradezco también de manera especial al Dr. Vicente Ureña por su apoyo en la realización de este trabajo investigativo, quien ha sido una ayuda valiosa y de gran relevancia para culminar la investigación.



Raquel Ángela Olmedo Falconi

DEDICATORIA

Este trabajo le dedico a nuestro Señor Jesucristo que es la guía, luz y camino en nuestras vidas, a mi amado compañero, amigo y esposo Dr. Rafael Reinoso apoyo incondicional a lo largo de este camino, a mi pequeña hijita Rafaelita razón de mi vida, a mi padre César Olmedo ejemplo de esfuerzo y amor, al Ms. Vicente Ureña grandioso ser humano siempre presto para ayudar, a mi querida Doña Sandrita ágil y dinámica en su labor diaria, al personal administrativo y a la Universidad Nacional de Chimborazo por ser mi casa durante todo este tiempo.

Gracias y que Dios nuestro Señor nos bendiga a todos. Amén



Raquel Ángela Olmedo Falconi

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	
CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
AGRADECIMIENTO	IV
DEDICATORIA	V
ÍNDICE GENERAL	VI
ÍNDICE DE CUADROS	IX
INDICEN DE GRÁFICOS	X
RESUMEN	XI
ABSTRACT	¡Error! Marcador no definido.
INTRODUCCIÓN	XIII
CAPÍTULO I	
1. Marco teórico	
1.1. Antecedentes de investigaciones anteriores	2
1.2. Fundamentación científica	2
1.2.1. Fundamentación Filosófica	3
1.2.2. Fundamentación Epistemológica	4
1.2.3. Fundamentación Psicopedagógica.	5
1.2.4. Fundamentación Axiológica	6
1.2.5. Fundamentación Legal	7
1.3 Fundamentación teórica	12
1.3.1. Manual	12
1.3.1.1 Tipos de manuales	12
1.3.1.2 Utilidad	13
1.3.1.3 El manual como recurso didáctico	14
1.3.2 Actitud	15
1.3.2.1 Estructura de las actitudes	16
1.3.2.2 Cambio de actitudes	19
1.3.3. La capacidad de empatía	21

1.3.4	La autoestima	23
1.3.5	Relaciones interpersonales	24
1.3.6	Los valores en la conducción vehicular	26
1.3.7	Juego de roles	27
1.3.8	La expresión emocional	29
1.3.9	La asertividad	34
1.3.9.1	Estilos básico de conducta interpersonal	34
1.3.10	Lenguaje corporal	35
1.3.11	Habilidades sociales	36
1.3.12.	Clasificación de las habilidades sociales	37
1.3.13.	Efectos de la actitud en conducción vehicular.	39
CAPÍTULO II		
2.	Metodología	41
2.1.	Diseño de la investigación	41
2.2.	Tipo de investigación	41
2.3.	Población y muestra	41
2.4.	Métodos de la investigación	42
2.5.1.	Técnicas	42
2.5.2.	Instrumentos	42
2.6.	Procedimientos para el análisis de resultados	42
2.7.	Hipotesis	43
2.7.2	Hipótesis específicas	43
CAPÍTULO III		
3.	Lineamientos alternativos	45
3.1	Tema	45
3.2	Presentación	45
3.3	Objetivos	46
3.3.1.	Objetivo General	46
3.3.2.	Objetivos específicos.	46
3.4.	Fundamentación	47
3.5.	Contenido	48

3.5.1. Los juegos de roles	48
CAPÍTULO IV	
4. Exposición y discusión de resultados	69
4.2. Comprobación de hipótesis específicas	79
CAPÍTULO V	
5. Conclusiones y recomendaciones	86
5.1. Conclusiones	86
5.2. Recomendaciones	87
Bibliografía	88
Anexo 1 Proyecto de Investigación	90
Anexo 2 Encuesta a estudiantes	122

ÍNDICE DE CUADROS

CUADROS	CONTENIDO	Págs.
Cuadro N° 1.3.1	Clasificación de las habilidades sociales	37
Cuadro N° 1.3.2	Siniestros por causas probables	39
Cuadro N° 3.1	Proceso operativo	50
Cuadro N° 4.1	Propone nuevas ideas para mejorar	69
Cuadro N° 4.2	Trabaja en equipo	70
Cuadro N° 4.3	Satisfacción a sus necesidades materiales	71
Cuadro N° 4.4	Las sanciones económicas aplicadas al conductor	72
Cuadro N° 4.5	Comportamiento al volante	73
Cuadro N° 4.6	Temor o miedo ante la presencia de la autoridad	74
Cuadro N° 4.7	Pregunta antes, durante y después	75
Cuadro N° 4.8	Los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación	76
Cuadro N° 4.9	Implementación del manual actitudinal	77
Cuadro N° 4.10	Implementación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones.	78
Cuadro N° 4.11	Comprobación de la Hipótesis Específica I	80
Cuadro N° 4.12	Comprobación de la Hipótesis Específica II	82
Cuadro N° 4.13	Comprobación de la Hipótesis Específica III	85

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO No.	CONTENIDO	Págs.
Gráfico No. 4.1	Propone nuevas ideas para mejorar	69
Gráfico No. 4.2	Trabaja en equipo	70
Gráfico No. 4.3	Satisfacción a sus necesidades materiales	71
Gráfico No. 4.4	Las sanciones económicas aplicadas al conductor	72
Gráfico No. 4.5	Comportamiento al volante	73
Gráfico No. 4.6	Temor o miedo ante la presencia de la autoridad	74
Gráfico No. 4.7	Pregunta antes, durante y después	75
Gráfico No. 4.8	Los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación	76
Gráfico No. 4.9	Implementación del manual actitudinal	77
Gráfico No. 4.10	Implementación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones.	78
Gráfico No. 4.11	Comprobación de la Hipótesis Específica I	81
Gráfico No. 4.12	Comprobación de la Hipótesis Específica II	83
Gráfico No. 4.13	Comprobación de la Hipótesis Específica III	85

RESUMEN

En el mundo existen profesiones de las cuales depende el desarrollo de la humanidad, su destino y su supervivencia siendo esta la del chofer profesional ya que tiene que enfrentarse a continuos cambios o transformaciones: tanto en los estilos de vida, como en las relaciones interpersonales, familiares y sociales; ante la prevalencia de conductas que han sido el foco de atención de la colectividad en una sociedad en donde es plausible diferentes esquemas mentales inadecuados se ha visto la necesidad de realizar una investigación en la Escuela de Capacitación para Conductores profesional de Chimborazo, cantón Riobamba, con el único fin de tratar de aplacar los problemas conductuales y buscar alternativas para mejorar la calidad de vida y el ejercicio profesional. La investigación nace con el deseo de desarrollar estrategias y habilidades que ayuden al profesional de volante en su entorno familiar, laboral y social. Este ha sido uno de los aspectos primordiales para diseñar la investigación y aportar con este sector de la sociedad históricamente olvidado, por tal motivo es fundamental la tesis la elaboración y aplicación del manual actitudinal *Puedo controlar mis emociones*, para desarrollar las relaciones interpersonales en los estudiantes, para disminuir los problemas de conducta que consta de técnicas desarrolladas de acuerdo al lineamiento cognitivo conductual, por tal motivo se relaciona con los enfoques tanto teóricos como prácticos. Consta de diez técnicas, el primer bloque se relaciona con técnicas conductuales y la segunda con técnicas cognitivas. El diseño de investigación que se utilizó en esta tesis fue cuasi experimental ya que se elaboró un manual y se aplicó el mismo, estuvo conformado por 30 estudiantes de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de Chimborazo de la ciudad de Riobamba, periodo 2014, tomando en consideración que a través del manual Actitudinal “Puedo controlar mis emociones, se logró una disminución significativa de los problemas de conducta dando paso a conductas asertivas y relaciones interpersonales más sólidas en los estudiantes.

ABSTRACT

In the world exist professions of which depends the human development, destination and survival this being the driver profession because it has to face of continuous changes or transformations: in life styles, as in the interpersonal relations, family and socials, at the behavior's prevalence which have been the focus of the collectivity in a society where is plausible different mental schemas inappropriate it seem the necessity to realize a research in the Driver Training Professional of Chimborazo School, Riobamba Canton, with the only aim trying to placate the behavioral problems and find alternatives to improve the quality of life and professional practice. The research born the wish to develop strategies and abilities to help the professional wheel in his family, labor and social environment. This is one of the main aspects to design the research and contribute with this forgotten historical social sector, for this reason is fundamental the elaboration thesis and application of I can to control my emotions attitudinal manual, to develop the interpersonal relations in the students, to decrease the behavior problems, to relate with theoretical as practical approaches. Consists of ten techniques, the first block relate with behavior techniques and the second cognitive techniques. The used design of research in the thesis was cuasi experimental elaborated a manual and applied it, was conform by 30 students of the Driver Training Professional of Chimborazo School in the city of Riobamba, period 2014, considered through the "I can to control my emotions" attitudinal manual, was achieved a main decrease of behavior problems giving way to assertive behavior and interpersonal relations stronger in the students.



Dra. Myriam Trujillo B. Mgs.

COORDINADORA DEL CENTRO DE IDIOMAS



INTRODUCCIÓN

El proceso investigativo denominado Impacto de la Elaboración y Aplicación del manual actitudinal Puedo controlar mis emociones para el desarrollo de las relaciones interpersonales de los estudiantes de la sección diurna de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2015, fue desarrollado con la finalidad de proporcionar a los estudiantes un conjunto de habilidades y estrategias aplicables al ejercicio laboral de los futuros conductores profesionales para mejorar su calidad de vida a nivel familiar y laboral.

El trabajo con los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales mediante la integración de conocimientos entre todos los actores viales para reconozcan y valoren la actividad que desempeña el profesional del volante en el desarrollo del país

Para lograr una mejor comprensión, el trabajo investigativo está estructurado de la siguiente manera:

CAPÍTULO I. en el primer capítulo de la investigación podemos observar el Marco Teórico, en el que se describen los antecedentes de investigaciones anteriores, fundamentación científica, filosófica, epistemológica, psicopedagógica, axiológica y legal; además recoge varios aspectos teóricos relevantes y actualizados tales como: el manual y su utilidad, las actitudes, la empatía, las relaciones interpersonales, la asertividad y las habilidades sociales conocimientos necesarios para la investigación.

CAPÍTULO II. Trata sobre la metodología, el diseño de la investigación, el tipo de estudio, población y muestra, métodos de investigación, técnicas e instrumentos de recolección de datos, procedimientos para el análisis de resultados, hipótesis y las actividades a realizar para desarrollar las relaciones interpersonales.

CAPÍTULO III. Es el desarrollo de los lineamientos alternativos para la posible solución a los problemas, cuenta con el tema: “Puedo Controlar mis Emociones”, la presentación,

objetivos, fundamentación, contenido, proceso operativo, fundamentación científico técnica de las habilidades sociales.

CAPÍTULO IV. Plantea la exposición y discusión de resultados, el análisis e interpretación de resultados obtenidos en las encuestas y la comprobación de las hipótesis específicas planteadas en la investigación.

CAPÍTULO V. En este capítulo encontraremos las conclusiones y recomendaciones de la investigación. Además la bibliografía utilizada en el proceso investigativo.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO

1.1. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIONES ANTERIORES

Cabe indicar que en la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de Chimborazo, no se han realizado investigaciones de esta índole, siendo esta la primera en su género, ya que considero que las actitudes tienen la influencia de las relaciones interpersonales.

La realidad que acompaña a los estudiantes que se matriculan en las escuelas de capacitación todos los semestres es diversa.

Razón suficiente por la cual se debe aplicar el principio de la educación humanística de que todo ser humano es un ser bio-psico-social con derechos y obligaciones a participar de una formación sistémica, en un ambiente dialógico y constructivo, por consiguiente democrático y participativo.

El propósito de esta investigación es recopilar información, analizar e interpretar los resultados a obtenerse de acuerdo a los instrumentos que guiarán este estudio en términos del dominio de las relaciones interpersonales.

La presentación de los resultados que estén relacionados con el tema de estudio estarán con sus respectivas interpretaciones, de formar clara, precisa y concisa.

1.2. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

La fundamentación científica es la base de toda investigación, la presente se basa en filosófica como madre de las ciencias, epistemológica como estudio de paradigmas, psicopedagógica dándole el valor que requiere, axiológica como denominador común y

legal por el ordenamiento jurídico en el que nos desarrollamos como parte de un país democrático.

1.2.1. Fundamentación Filosófica

La presente investigación se fundamenta en el paradigma de la complejidad, sin embargo, el punto en común entre las principales disciplinas es el reconocimiento de que nuestra realidad es compleja: no puede contemplarse desde un pensamiento disyuntivo, reduccionista, simplificador y predominantemente acrítico. Se requiere de una visión holística que vislumbre las distintas perspectivas de un objeto o situación. Desde la óptica psicológica este tipo de pensamiento se conceptualiza como “aquel capaz de profundizar críticamente en la esencia de los fenómenos, jugando con la incertidumbre y concibiendo la organización” (Fariñas, 2014)

La aplicación del paradigma de la complejidad permite relacionar a los actores viales como parte de un todo indivisible, inseparable o indisoluble, los cuales necesitan uno del otro para lograr una convivencia social saludable y productiva. La reconstrucción del conocimiento establecido por siglos en nuestra sociedad ha creado prototipos sociales en torno al ejercicio laboral del conductor profesional, por tal motivo es preciso reconocer la necesidad de abordar el tema las actitudes y las relaciones interpersonales de manera multidisciplinar e interdisciplinar para que los nuevos aprendizajes sean reales en torno a la conducción vehicular.

El pensamiento complejo aplicado en la investigación nos permite entender el contexto de la conducción vehicular de manera holística o global para de esta manera analizar el todo y sus partes al mismo tiempo sin separarlas o desagregarlas puesto que cada una de ellas contiene información valiosa para el desarrollo del trabajo.

La gran cantidad de información que a través de los años se ha obtenido con las investigaciones propuestas a nivel mundial, nacional y local han buscado enterrar mitos y leyendas para descubrir el conocimiento y abrir los ojos de los seres humanos a una nueva

realidad. Sin embargo la ignorancia presente en nuestra sociedad avanza a la par de la ciencia y la tecnología siendo evidente en las relaciones interpersonales entre usuarios, conductores y peatones diariamente en las vías.

La presente investigación es generadora de nuevas formas de comportamientos al volante, es decir que al otorgar información clara y real busca transformar el pensamiento, por ende estos contextos sociales cambian al comprobar las hipótesis del impacto del manual actitudinal para desarrollar las relaciones interpersonales en los estudiantes, corroborando filosóficamente la aplicación de la complejidad.

1.2.2. Fundamentación Epistemológica

Esta investigación está fundamentada en el paradigma del pensamiento complejo la misma que constituye una fusión filosófica y epistemológica. “El pensamiento complejo es una estrategia cognitiva que busca la articulación de saberes para dar cuenta de la complejidad de los objetos de conocimiento, es una propuesta ético-política: el desarrollo de una política planetaria de civilización, la constitución de una ética planetaria y el pleno empleo de las potencialidades humanas para civilizar nuestras ideas”. (Morín, Fontal, 2006)

Es necesario manifestar que el enfoque socio crítico se establece como fundamentación epistemológica teniendo como precedentes al activismo y constructivismo, los mismos que pretenden fortalecer como centro de los aprendizajes al ser humano.

El enfoque socio-crítico busca desarrollar niveles de reflexión en los estudiantes de manera que dejen de ser repetitivos y empiecen a ser críticos y creadores de su propio conocimiento de manera autónoma, de este modo contribuirán con los emprendimientos sociales y culturales.

La investigación toma en cuenta los conocimientos previos (antes) relacionándolos con los conocimientos nuevos (después). Por consiguiente el estudiante para conductor profesional deberá conseguir un notable mejoramiento progresivo empezando desde las características personales y profesionales más sencillas a las actitudes más complejas manifiestas en su

comportamiento, cumpliendo el paradigma filosófico de la complejidad, para el efecto la familia, la sociedad, su idiosincrasia ratifica la progresividad con la actitud y sus relaciones interpersonales.

1.2.3. Fundamentación Psicopedagógica.

La presente investigación se fundamenta pedagógicamente en el enfoque holístico que es el ciclo a seguir partiendo desde la complejidad motivando la ruptura paradigmática y el enfoque socio crítico, por ende el conocimiento real y pertinente que se necesita de la situación del estudiante de la escuela de capacitación, para poder determinar y desarrollar el rumbo adecuado del proceso pedagógico en la zona de desarrollo próximo, determinando la necesidad de realizar un adecuado diagnóstico para establecer con claridad los lineamientos de trabajo.

En el proceso pedagógico que es materia de estudio e investigación, los fenómenos cognitivos y afectivos, están estrechamente relacionados con los factores sociales, lo que implica que el proceso investigativo debe explorar la personalidad en conjunto las esferas afectivas, volitivas e intelectivas.

Todos los procesos aplicados en la educación para que se determine su eficacia deben ser sometidos a permanentes evaluaciones para conocer de manera oportuna cuales son los problemas del aprendizaje y las medidas a tomar dependiendo de cada caso con la única finalidad de evitar fracasos en los señores estudiantes, razón por la cual esta investigación realizará constantes evaluaciones para determinar el avance del trabajo u otorgar medidas correctivas si el caso amerita.

Las transformaciones a lograr en la personalidad del estudiante están sujetas a muchas acciones pero la práctica ha demostrado que los objetivos no se logran en todos los estudiantes de la misma forma, por eso el sistema de evaluación debe ser individualizado y personalizado, aunque responda a concepciones y objetivos generales. (López, 2004)

Por ende el enfoque holístico ratifica que el estudiante como ser humano se interrelaciona con algunas dimensiones propias del proceso, entonces diríamos que el sentido humanista responde a la fusión de la dimensión cognitiva, ética- afectiva y técnico-efectiva, es decir el antes y después del proceso (Actitudinal- Interrelaciones personales).

1.2.4. Fundamentación Axiológica

Darío Elgueta, señala que: “La axiología o filosofía de los valores, es la rama de la filosofía que estudia la naturaleza de los valores y juicios valorativos, La axiología es el sistema formal para identificar y medir los valores. Es la estructura de valores de una persona la que le brinda su personalidad, sus percepciones y decisiones” (Elgueta D. , 2014)

La presente investigación está fundamentada en bases axiológicas, relacionando los valores morales, éticos, políticos, religiosos entre otros para unificarlos en la práctica laboral como un todo.

En tal virtud la investigación tiene su cimiento axiológico en los fundamentos universales, que permiten la identificación del estudiante como un ente participativo, cooperativo, creativo y emprendedor más no únicamente receptivo y repetitivo.

En consecuencia en el entorno vial los estudiantes deben estar en la capacidad de generar iniciativas y proponer acciones que contribuyan al desarrollo de relaciones interpersonales saludables con todos los actores viales (conductores-peatones) de esta manera aportarán significativamente en la reducción de los índices de accidentabilidad.

La educación en valores constituye un valioso aporte en la formación ética y profesional de los estudiantes de la escuela de capacitación para que contribuyan con la sociedad con una actitud propositiva y firme de manera que el desempeño de sus actividades diarias evidencie una elevada autoestima, cumplimiento, honestidad y responsabilidad; entre otros resultados de la correcta aplicación de esta fundamentación.

1.2.5. Fundamentación Legal

Esta investigación se fundamenta en la Código Orgánico Integral Penal de la República del Ecuador, (Jurídicos, 2014)teniendo como ente supervisor la Agencia Nacional de Tránsito quién regula el desenvolvimiento vial a nivel nacional. De esta manera es necesario destacar que el desconocimiento del código vigente no exime de responsabilidad a los conductores, peatones y actores viales en general.

Este trabajo de investigación relaciona directamente el factor psicológico y el factor legal como requisitos indivisibles y necesarios para mantener la convivencia social. Teniendo como tarea principal el conocimiento, difusión y fortalecimiento de todas las normativas que contemplan el buen vivir.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (COIP)

El Código Orgánico Integral Penal (COIPP, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial N° 180 del Lunes 10 de Febrero de 2014 y, entrará en vigencia el 10 de Agosto de este año, es decir en 180 posteriores a la fecha de su publicación.

De conformidad con la DISPOSICIÓN DEROGATORIA DÉCIMA OCTAVA, este cuerpo legal deroga varios capítulos y artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (Jurídicos, 2014)

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (COIP)

CAPÍTULO OCTAVO

INFRACCIONES DE TRÁNSITO

SECCIÓN PRIMERA

Reglas generales

Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

Artículo 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado,

comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa. Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento.

El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

Artículo 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase.- Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos. (Jurídicos, 2014)

1.3 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.3.1. Manual

Definición: Se denomina manual a toda guía de instrucciones que sirve para el uso de un dispositivo, la corrección de problemas o el establecimiento de procedimientos de trabajo. (Manual, 2015) Los utilización de manuales son de gran relevancia el momento de transmitir información que sirva a las personas a desenvolverse en una situación determinada.

En general los manuales son frecuentes acompañando a un determinado producto que se ofrece al mercado, como una forma de soporte al cliente que lo adquiere. En este caso, el manual actitudinal Puedo controlar mis emociones, tiene una descripción detallada y su correcta utilización, ya sea para obtener mejores resultados a nivel actitudinal como para dar cuenta de posibles problemas y la forma de evitarlos.

La utilización de los manuales permite coordinar de manera acertada cada una de las acciones a tomar a lo largo del desarrollo del trabajo propuesto, a la vez mediante el registro de datos en forma sistemática y organizada cada uno de los requerimientos tanto del investigador como del participante pueden ser obtenidos de manera rápida y eficaz.

Los lineamientos establecidos en el manual permiten que el participante conozca claramente los recursos, materiales y el desarrollo de cada una de las actividades propuestas con la finalidad de reducir los niveles de ansiedad que puede generar el trabajo en grupo.

1.3.1.1 Tipos de manuales

Existen varios tipos de manuales y cada vez la variedad se amplía, razón por la cual mencionaremos los más utilizados:

- Organización: este tipo de manual resume el manejo, estructura, funciones y responsabilidades que cumple cada departamento o área de una empresa.
- Departamental: este manual legisla se registra información clara de las actividades que debe cumplir el personal de acuerdo a su ubicación y necesidad.

- Política: el manual de políticas establece con claridad cuál es el accionar, dirección y actuación de una empresa o institución.
- Procedimiento: en este manual se encuentra cada pasos que debe llevarse a cabo para desarrollar o emprender cualquier actividad de manera sistemática para llegar al fin esperado.
- Técnica: estos manuales explican de manera detallada como realizar las actividades o tareas en particular.
- Bienvenida: su función es describir de manera muy breve la historia de una empresa, desde su origen, desarrollo, hasta la actualidad. Se manifiesta a la vez cuales son los objetivos organizacionales de la empresa, derechos y obligaciones.
- Múltiple: estos manuales están diseñados para exponer distintas cuestiones, como por ejemplo normas de la empresa, más bien generales o explicar la organización de la empresa, siempre expresándose en forma clara.
- Finanzas: tiene como finalidad verificar la administración de todos los bienes que pertenecen a la empresa. Esta responsabilidad está a cargo del tesorero y el controlador.
- Sistema: debe ser producido en el momento que se va desarrollando el sistema. Está conformado por otro grupo de manuales.

En la presente investigación el tipo de manual de acuerdo a la necesidad es el de técnicas puesto que explicaremos de manera pormenorizada el objetivo, duración, materiales, desarrollo y evaluación de cada una de las técnicas propuestas para el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales.

1.3.1.2 Utilidad

Los manuales representan una ayuda valiosa para la ejecución de las diversas actividades planteadas. La utilidad de los manuales está en que permite conocer el funcionamiento interno y detallado de las tareas técnicas, ubicación y requerimientos para su aplicación.

Este documento permite a cualquier individuo el adiestramiento y capacitación personal ya que describen en forma detallada las actividades de cada puesto.

Además manifestamos la importancia del seguimiento y la evaluación de los procesos aplicados, de este modo el manual sirve como ente regulador y controlador del cumplimiento de las actividades propuestas evitando la improvisación y desperdicio de tiempo y recursos.

El aumento de la eficiencia y la eficacia de los participantes gracias a la utilización de los manuales es clara y evidente puesto que pueden orientar su trabajo de acuerdo a los lineamientos establecido en cada una de las actividades planteadas. Además constituye una base para analizar el trabajo realizado para establecer alternativas de mejoramiento de los métodos aplicados y procedimientos.

1.3.1.3 El manual como recurso didáctico

El recurso didáctico constituye cualquier material tangible, oral o visual que se ha realizado con la finalidad de optimizar el trabajo del docente y los estudiantes en los salones de clase, de esta manera el manual como recurso didáctico constituye un medio necesario para desarrollo de las actividades académicas propuestas despertando el interés de los participantes.

Mediante la elaboración y aplicación del material escrito y encuadernado denominado manual proporcionamos información al estudiante coherente y oportuna, a la vez que ejercitamos y desarrollamos las habilidades apoyándonos en gráficos y contenidos que refuerzan las ilustraciones.

Las características más comunes en la elaboración de un manual como recurso didáctico son: la claridad, objetividad, secuencia, coherencia semántica y sintáctica. Los contenidos deben captar la atención de los lectores, resultando interesantes, novedosos y prácticos para su empoderamiento.

En el manual se debe establecer un mensaje definido aunque breve pero concreto adaptándose al contexto cultural de los estudiantes y especialmente de su edad para su comprensión estimulando de esta manera el autoaprendizaje.

La organización de los contenidos en la elaboración de manuales es clara, se debe mencionar el título de manera llamativa, los objetivos, materiales, desarrollo de la actividad y la evaluación.

1.3.2 Actitud

Definición.- Según John Bergan: “Reacción afectiva global derivada de una serie de creencias, intenciones y conductas, cada una de las cuales implica cierto grado de relación afectiva” (Bergan, 1980)

“Creencia o sentimiento de una persona que determina su predisposición a valorar favorable o desfavorablemente los objetos y sujetos que la rodean y que por lo tanto influyen en el comportamiento”. (Oceáno, 2000)

Las actitudes al representar una manifestación de tono afectivo de los seres humanos ante la presencia de diferentes estímulos constituyen una de las partes más importantes en el desenvolvimiento social, laboral y familiar de los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales.

Así pues, las diferentes expresiones faciales, movimientos corporales, tono de voz expresan cierta actitud hacia el objeto de la misma, siendo necesario que cada uno de los conductores profesionales desarrollen habilidades de identificación de estas características para no generar reacciones emocional ante situaciones de índole profesional que pueden ser afrontadas de diferente manera sin dejar lugar para malas interpretaciones que generan conflictos y deterioran la convivencia de los actores viales.

La naturaleza misma de los seres humanas en varias ocasiones, la tendencia a evaluar constantemente las acciones de los demás se ve influenciada por la naturaleza misma del

ser humano sumado a ello en el caso de los conductores por el aislamiento y la movilidad en su desempeño laboral.

La predisposición del conductor a valorar favorablemente o viceversa las diferentes conductas de los actores viales puede convertirse en el motor que impulse la interacción positiva o negativa en la convivencia social. Para esto el conductor debe cultivar una serie de habilidades para poseer una actitud positiva hacia su actividad laboral sin dejar de lado los objetivos personales y laborales planteados.

El conductor debe desarrollar una conducta social positiva o conducta prosocial que admitan un beneficio mutuo para las dos partes involucradas en la relación interpersonal.

1.3.2.1 Estructura de las actitudes

El componente cognoscitivo (Whittaker, 1993): En la cotidianidad estamos bombardeados constantemente por nuevos estímulos, con diferente intensidad y duración los cuales obligan al individuo a adaptarse rápidamente a la nueva situación, tomando como base sus experiencias o simplemente reaccionando con la poca información disponible.

La movilidad humana como necesidad de una sociedad en desarrollo instituye la utilización de diferentes medios de transporte terrestre tales como las bicicletas, motos, camionetas, automóviles, transportes urbanos entre otros; todos estos constituyen un número mínimo de estímulos que encontramos diariamente. Reconocemos que son estímulos nuevos tomando en cuenta sus características físicas, como el color, la intensidad entre otras, o porque antes los observamos.

El desarrollo del pensamiento del ser humano mediante el aprendizaje ha conseguido emplear las categorías del conocimiento para reducir de cierta manera los procesos perceptuales, si el individuo no se utilizara sus procesos perceptivos anteriores, la estimulación nueva captada ante la presencia de un automóvil sería del todo diferente de los otros, se tendría que dar un nombre distinto a todos los objetos nuevos total o parcialmente y tendríamos que reaccionar ante ellos de modo totalmente distinto.

Las categorías perceptuales establecen un conjunto de características que deben poseer los objetos para pertenecer a alguna de ellas, sin embargo la globalización presente a nivel perceptual de cierto modo incide en la conducta del conductor impidiendo la asimilación adecuada de las particularidades de los estímulos.

Los componentes cognitivos incluyen el dominio de hechos, opiniones, creencias, pensamientos, valores, conocimientos y expectativas en especial de carácter evaluativo acerca del objeto de la actitud. Destaca en ellos, el valor que representa para el individuo el objeto o situación.

La tensión, las emociones y la fatiga pueden afectar la manera de conducir de una persona, tener una actitud apropiada mientras maneja y no debe dejarse influir por las circunstancias del momento y perder la concentración. Los conductores deben estar conscientes que las circunstancias y las actitudes afectan seriamente la manera de conducir.

El conductor necesita conducir a la defensiva deben estar conscientes de que una actitud positiva hacia las autoridades aunque no legalmente obligatoria, es útil, anticipar los peligros de tránsito escogiendo calles seguras y sabiendo que conducir durante la noche es más peligroso que durante el día. No conocer las leyes de tránsito aplicadas puede influir negativamente en la actitud y la conducta del conductor. Sobre todo es necesario saber cuándo se tiene el derecho de paso y cuando hay que cederlo.

Los conductores tienen que saber que conducir es un privilegio que el estado les ha concedido después de cumplir con los requisitos necesarios. Un buen conductor debe estar al tanto de las nuevas leyes de tránsito, las nuevas construcciones, los posibles peligros en la carretera, etc., y siempre tratar de mantener una actitud positiva.

El componente afectivo (Whittaker, 1993): Lo afectivo es el componente de mayor importancia en una actitud. Por lo general se toma como respuesta afectiva o emotiva que va asociada con una categoría cognoscitiva a un objeto de la actitud.

La conducción vehicular profesional exige constantemente la expresión verbal o no verbal de emociones y sentimientos ante la diversidad de comportamientos de los actores viales,

por consiguiente el dominio del componente afectivo a través de estrategias adecuadas proporciona al profesional del volante la capacidad de reaccionar afectivamente de manera oportuna y asertiva.

El componente afectivo se forma por los contactos que han ido ocurriendo entre la categoría y las circunstancias placenteras o desagradables además una serie de procesos de asociación o condicionamiento entre los estímulos y algunos efectos recompensantes o de castigo que aportan significativamente en la formación de la actitud profesional del conductor.

Históricamente la conducción vehicular profesional ha representado una alternativa laboral rápida, sencilla y rentable restando importancia al componente cognitivo y afectivo mismo que ratifica o contradice las bases de nuestras creencias sobre esta actividad laboral, expresados en sentimientos evaluativos y preferencias, estados de ánimo y las emociones que se evidencian física y/o emocionalmente ante el objeto de la actitud: tenso, ansioso, feliz, preocupado, dedicado, apenado entre otros.

El componente conductual: Según James Whittaker: “El componente conductual de una actitud nos ayudará a predecir que conducta mostrara un individuo cuando se enfrente con el objeto de la actitud. Es componente conductual la activación, o la disposición a actuar de modo específico hacia el objeto de una actitud. Ya que no existe consenso respecto al papel de una actitud como activador de la conducta, la actitud se relaciona de alguna manera con una conducta observable.” (Whittaker, 1993)

Los esfuerzos por predecir y modificar la conducta han sido un elemento fundamental con relación a las actitudes tomando por conductual la acción manifiesta de un individuo, cuya base es la actitud. El componente conductual de una actitud incluye el acto o la conducta a que se dedicara el profesional del volante en presencia de una amplia gama de estímulos presentes mientras se encuentra en movimiento.

El comportamiento de los conductores profesionales ha sido cuestionado constantemente por los usuarios siendo necesaria la socialización de información adecuada para la generación de un cambio de actitud a nivel cognitivo, afectivo y conductual.

1.3.2.2 Cambio de actitudes

En nuestra sociedad se busca constantemente generar cambios actitudinales en las personas de manera inmediata sin tomar en cuenta el proceso que debemos respetar para alcanzar resultados duraderos y estables.

A continuación describimos dos rutas o caminos para cambiar la actitud de las personas:

a) Para Whittaker “La ruta central o alta probabilidad de elaboración” ocurre cuando se realiza un análisis exhaustivo del mensaje, de los argumentos presentados, de sus consecuencias e implicaciones, comparando todo esto con la información previa que ya se posee sobre el objeto de la actitud. El objetivo de esta ruta es conducir a una actitud razonada, bien articulada y basada en la información recibida. (Whittaker, 1993)

Las actitudes que diariamente expresa el conductor profesional están condicionadas por varios estereotipos sociales y factores de índole personal los cuales han delimitado el nivel de actuación del profesional del volante.

Las campañas, talleres, conferencias, debates, foros dirigidos para conductores profesionales en relaciones humanas, psicología, ética profesional, educación vial entre otras; buscan cambiar la actitud mediante la socialización de información, siendo en muchos de los casos esfuerzos infructuosos ya que no existe un compromiso personal y profesional.

Los conductores para reafirmar la importancia de su actividad laboral en el desarrollo del país, por lo tanto el trabajo para el cambio de actitud basado en la ruta central debe tomar en cuenta el nexo indivisible que existe entre el componente afectivo, cognitivo y conductual para que genere un cambio a largo plazo y duradero.

Cabe señalar que la ruta central para el cambio de las actitudes se apoya principalmente en el desarrollo de una personalidad firme y consciente de sus potencialidades y debilidades,

razón suficiente para fortalecer no solamente la actitud del profesional en ejercicio laboral sino el entorno inmediato.

b) Para Whittaker “La ruta periférica (o baja probabilidad de elaboración)” ocurre cuando el cambio de actitud se da sin necesidad de mucho pensamiento sobre el contenido del mensaje, y más bien lo que suele influir en el receptor es un serie de elementos externos o periféricos del mensaje, como el atractivo de la fuente o las recompensas asociadas con una particular posición actitudinal. (Whittaker, 1993)

El endurecimiento de las penas en cuanto al ejercicio profesional de los conductores, busca reducir notablemente los accidentes de tránsito y mejorar el servicio de transporte a nivel nacional. Sin embargo la falta de conciencia de los actores viales sumada a la presión continua de la labor misma, ha dificultado el control y manejo adecuado de actitudes al volante.

Las reacciones frente al volante dependen exclusivamente de la actitud personal y profesional que asume el conductor el momento que goza de libertad y autonomía en su vehículo, por ejemplo el uso del cinturón de seguridad en muchos casos es condicionado por la presencia del agente de tránsito más no por una actitud responsable y coherente del usuario vial.

El cambio de actitud por la ruta periférica ha sido utilizada por muchos años para generar temor y miedo controlando de esta manera ciertos comportamientos socialmente inadecuados, logrando resultado inmediatos pero poco duraderos por ejemplo: conducir sin licencia, exceder los límites de velocidad o pasarse el semáforo en rojo.

Sin embargo no podemos seguir motivando cambios de actitud en base al miedo o con el endurecimiento de las penas estigmatizando sino por el contrario la información cognitiva, afectiva y conductual.

1.3.3 La capacidad de empatía

Definición según Diccionario de Psicología: “La empatía es el acercamiento emocional o conocimiento instintivo de otra persona, suscitado por su conducta o estado, que da lugar a una actitud de comprensión y aceptación, hasta el punto de compartir o incluso experimentar sentimientos” (Océano, 2000)

La empatía es una respuesta afectiva la cual posee también componentes motivacionales y cognitivos; aplicada adecuadamente por el conductor en el entorno laboral permite ubicarnos en la situación que está viviendo otra persona, dando valor a aquellas situaciones que al parecer del conductor no son de gran importancia y que para el usuario son lo primordial.

La empatía se puede enfocar desde diferentes perspectivas, siendo el conductor el encargado de analizar cada una de estas:

- a) La empatía desde la perspectiva afectiva , en la que se sugiere que el mero hecho de observar la ansiedad del otro puede producir activación fisiológica vicaria en el observador , y si esta activación se interpreta cognitivamente como una respuesta de ansiedad de la otra persona entonces el observador experimentará emoción empática que puede poner en funcionamiento la motivación para ayudar.
- b) La empatía desde la perspectiva cognitiva, en la que se considera al empatía como un proceso cognitivo, planteado que el hecho de ponerse en la perspectiva de otra persona en situación de necesidad incrementa la probabilidad de reconocer dicha situación de necesidad y por tanto actuar para reducirla.
- c) La empatía desde una perspectiva integradora, que conceptúa la empatía como el resultado de un proceso interactivo entre aspectos emocionales y cognitivos. (Coke, 2007) Así se considera que ponerse en la perspectiva de una persona en situación de necesidad incrementa la emoción empática, aumentando el comportamiento de ayuda.

Son numerosos los actores sociales implicados en la movilidad y la seguridad vial (conductores, policía, organizaciones de primeros auxilios, educadores, asociaciones de la sociedad civil, asociaciones ecologistas, institutos de investigación, empresas, gobiernos locales y nacionales, etc.).

Con las excepciones de siempre, creemos que podemos ser amables, educados, respetuosos y hasta sentir empatía con los demás, es decir, nos ponemos y sabemos estar muchas veces en el lugar de los otros. Entendemos sus reacciones, conductas y comportamientos, pero por lo general la cosa cambia bastante cuando estamos frente al volante. Si la mayoría de los conductores somos empáticos como personas en el día a día, ese porcentaje se reduce considerablemente cuando manejamos o lo disimulamos muy bien.

Es decir, que esa identificación mental y efectiva de un sujeto con el estado de ánimo de otro, definido como empatía en el diccionario, la conocemos pero sin saber por qué no lo ponemos en práctica cuando nos subimos a un vehículo para manejar.

Estudios realizados nos enseñan que los conductores empáticos tienen menos accidentes, porque respetan las normas, asumen responsabilidades o hacen un uso más racional del vehículo, como también sabemos que la falta de empatía al volante circula como “moneda corriente” en cada instante de nuestro caótico tránsito.

Nos importa mucho las formas en que se hagan las maniobras y no avisen con el intermitente, nos enojamos cuando alguien quiere incorporarse a una avenida congestionada aunque no tenga otra opción, agredimos con nuestra bocina “al instante” cuando un conductor se descuida unas décimas de segundo en un semáforo que se acaba de poner verde.

Es decir, que cuando estamos al volante perdemos una gran parte de nuestros encantos como personas que pregonan la empatía. Resulta por cierto curiosos que en cualquier circunstancia seamos empáticos, esas mismas personas nos piden algo cuando estamos manejando o si se ponen delante, si se les ocurre estacionar y no lo hacen rápido, no sabemos bien porqué pero desde la simple observación de la realidad “al volante nos transformamos”.

1.3.4 La autoestima

Según Abraham Maslow: “La autoestima es una necesidad básica de la personalidad, los elementos de la autoestima alta son: respeto y aprobación, capacidad real, logros y éxitos, el actuar conforme a nuestra propia naturaleza interna y la aceptación de ella” (Gautier, 2003)

La autoestima es considerada uno de los pilares más importantes del Desarrollo Humano. Es conocimiento, concientización y práctica de todo el potencial de cada individuo, ya que del modo en el que nos sentimos con respecto a nosotros y nosotras mismas influirá en gran medida en nuestro trabajo, familia, amor y en las relaciones con nuestros compañeros, padres, hijos, etc.

No existen personas que carezcan de autoestima, ni tampoco personas que no sean capaces de fortalecerla. Esto implica que si la autoestima se fortalece, es más probable que una persona se pueda desarrollar de manera más plena dentro del ámbito individual, laboral, familiar y social y, de esta forma incidir en la motivación, en el trabajo de equipo, en las relaciones humanas, en la comunicación y ayudará a tener actitudes productivas hacia la vida.

La autoestima es favorecida desde el nacimiento y a veces desde antes. Dado que somos seres sociales, envueltos en procesos de socialización diferenciales para mujeres y hombres, las formas en que se establece la autoestima es diferente para unas y otros. En el núcleo familiar, como grupo primario de socialización, los adultos pueden o no nutrir o minar nuestra confianza y el respeto por nosotros mismos. Estamos lejos de ser meros receptáculos pasivos de las opiniones que las y los demás tengan de nosotros o de nosotras.

No obstante de cualquier manera que haya sido nuestra educación, como seres adultos tenemos la capacidad de promover cambios, si es nuestra decisión hacerlo.

“La actitud del individuo hacia sí mismo y el aprecio de su propio valor, juegan un papel de primer orden en el proceso creador”. (Gautier, 2003)

1.3.5 Relaciones interpersonales

Las relaciones interpersonales son una oportunidad para acercarnos a otras experiencias y valores, así como para ampliar nuestros conocimientos, lo que resulta increíble es que día a día podamos relacionarnos con tantas personas considerando que cada persona almacena sus propias experiencias, sentimientos, valores, conocimientos y formas de vida.

Cuándo nos relacionamos con los demás esperamos reciprocidad, esto quiere decir que deseamos dar; pero también recibir, escuchar y ser escuchados, comprender y ser comprendidos.

Si miramos con honestidad, podremos reconocer lo que nos disgusta de nosotros; como sentir rencor, enojo, envidia, e incluso, ser agresivos e irrespetuosos al relacionarnos con otras personas.

La aceptación y el reconocimiento de nosotros mismos, nos puede ayudar a superar estas actitudes negativas y mejorar la relación con otras personas, es decir, la aceptación de los demás con sus cualidades y defectos, y a que surja la confianza en nosotros mismos y en los demás.

En ocasiones llegamos a pensar que si nos relacionamos con gritos y golpes, lograremos que nos vean con estimación y autoridad, realidad latente en la conducción vehicular, si nos queremos y respetamos a nosotros mismos no podemos permitir relaciones basadas en la violencia, nuestras creencias son la parte fundamental de nuestra vida.

Nuestros pensamientos son órdenes que serán obedecidas y las veremos reflejadas en nuestra vida como experiencias, la necesidad de expresar nuestros deseos más íntimos no constituyen un problema más bien constituyen una oportunidad para mantener una vida saludable. Si el conductor profesional piensa en miedo, en carencias, en desamor y fracaso, actuará como un imán para ello, atrayéndolo de manera natural, instantánea, convirtiéndose en una realidad inmediata.

La movilidad como característica fundamental en la conducción vehicular posibilita la relación continua con personas de otras culturas, no hay cómo sustituir la receptividad a la retroalimentación interpersonal, el poder de la observación, las preguntas eficaces y el buen sentido común.

La educación, posición social, religión, personalidad, afiliación política, las experiencias pasadas, el afecto mostrado en el hogar y un sinnúmero de otros factores influyen en la conducta humana y la cultura.

El hombre fracasará en sus relaciones si no se siente bien consigo mismo, lo cual le puede acarrear problemas con sus semejantes. Para resolverlos debe hacer un análisis profundo de su conducta social y una valoración honesta de los rasgos que conforman su personalidad.

Deberá realizar cambios en su comportamiento con el fin último de encontrar un ambiente agradable en el que se pueda desarrollar plenamente como persona.

Practicar con naturalidad sus relaciones interpersonales y acrecentar su autoestima.

Toda persona debe tener presente los siguientes aspectos:

Los seres humanos tenemos cualidades y defectos, los mismos que podemos reconocerlos.

Además poseemos una gran cantidad de aspectos positivos que nos ayuda a sentirnos orgullosos de quienes somos y lo que hacemos.

El auto concepto influye sobremanera en lo que se hace cotidianamente.

Cuando se está bien con uno mismo se puede actuar mejor y lograr estar bien con los demás.

El hombre manifiesta la estabilidad dependiendo de los siguientes niveles:

- a. A nivel físico
- b. A nivel emocional
- c. A nivel social
- d. A nivel económico

a) A nivel físico.- el desarrollo de los individuos a nivel físico está ligado estrictamente a la calidad de alimentación que recibe su organismo todos los días, sumado la ejercitación

adecuada dependiendo de condición de salud, edad y sexo, sin descartar la importancia de las horas de descanso apropiadas para que el organismo reponga las energías utilizadas en las actividades cotidianas en el hogar y el trabajo.

b) A nivel emocional.- en esta etapa los participantes deben tener claros los conceptos de autoestima, autoimagen y autoconcepto, de este modo cada una de las expresiones emocionales relacionadas con su imagen personal y, al mismo tiempo, en la forma como lo perciban los que le rodean.

c) A nivel social.- las sensaciones de placer manifiestas en las reuniones sociales, la confianza y la conformidad al relacionarse o integrarse en grupos que comparten el mismo interés, aficiones desarrolla un alto sentido de pertenencia y aceptación, ya que la naturaleza del ser humano es social.

d) A nivel económico.- lograr satisfacer las necesidades económicas de manera satisfactoria en cuanto a la alimentación, la vivienda, el vestido e incluso las distracciones, proporciona al individuo estabilidad y tranquilidad eliminando la sobrecarga de ansiedad e incertidumbre por la falta de recursos económicos.

En ocasiones los individuos se sienten aislados al presentarse situaciones novedosas o nuevas, reaccionando de la misma manera o forma inesperada; deseando, posteriormente, comprenderse mejor a sí mismo para reaccionar de manera adecuada, o por lo menos no tan bruscamente.

1.3.6 Los valores en la conducción vehicular

Definición según: MONTOYA, Miguel: “Valores son las propiedades de los objetos materiales y de los fenómenos de la conciencia social, caracterizan el significado de unos y otros para la sociedad, para la clase y para el hombre” (Montoya, 2000).

Aunque los valores comienzan a formarse desde temprana edad y cada quien le da un sentido propio, la puesta en práctica de los valores es una decisión personal, cada quien

determina cómo actuar frente a las distintas situaciones de su vida, unas veces más consciente que otras, cada persona decide la actitud y la manera de comportarse frente a las demás personas y frente a las oportunidades, las dificultades o las responsabilidades.

Cuando los intereses relacionados con otras personas o por ser parte de una organización, la decisión al aceptar los valores que requiere esa relación, inclusive, en una organización autoritaria, donde los valores se imponen unilateralmente, uno también toma la decisión de aceptarlos. Ellos nos permiten regular nuestra conducta para el bienestar colectivo y lograr una convivencia armoniosa.

Si resolvemos ser parte de una organización con valores ya definidos, entonces hemos decidido suscribirlos y ponerlos en práctica, podemos afirmar que asumir los valores de una organización en la que nos interesa estar es una responsabilidad individual. La práctica de los valores expresa el grado de compromiso que tenemos con esa organización.

Sin embargo, aunque todo esto suene simple, a las organizaciones les toma un gran esfuerzo que sus integrantes tengan valores compartidos y, en muchos casos, apenas se logra.

La práctica de valores requiere de convicción y depende de una decisión personal, todos sabemos que un trabajo bien hecho respaldado por valores es superior al que sólo se hace por cumplir con una orden, por convicción y no porque los están viendo o vigilando.

1.3.7. Juego de roles

La técnica juego de roles es una didáctica activa que genera un aprendizaje significativo y trascendente en los individuos, logrando que se involucren, comprometan y reflexionen sobre los roles que adoptan y la historia que representan.

De esta forma se desarrolla el trabajo en equipo, la toma de decisiones, la innovación y la creatividad en cada participante.

Esta técnica es útil para manejar aspectos o temas difíciles en los que es necesario tomar diferentes posiciones para su mejor comprensión ya que en la conducción vehicular difícilmente el mismo conductor identifica con claridad sus conductas al volante.

El juego de roles consiste en la representación espontánea de una situación real o hipotética para mostrar un problema o información relevante de la cotidianidad del contexto vial. Los conductores profesionales representan un papel pero también pueden intercambiar los roles que interpretan (peatón- conductor o viceversa).

De este modo abordan la problemática desde diferentes perspectivas y comprenden las diversas interpretaciones de una misma realidad.

La participación de los estudiantes para conductores profesionales no tiene que seguir un guión específico, pero es importante una delimitación y una planeación previa a la puesta en práctica del ejercicio objetivos.

Es necesario tomar en cuenta las siguientes sugerencias para obtener buenos resultados:

Ayudar a examinar problemas reales a nivel teórico, emocional y físico.

Probar y analizar situaciones teorías y tácticas.

Comprender a las personas y el papel que desempeñan.

Entender los pensamientos y sentimientos de las personas "oponentes".

Anticiparse a nuevas situaciones.

Sacar fuera temores, ansiedades y otros sentimientos que las personas suelen tener ante una acción.

Desarrollar la cohesión de grupo.

Aprender nuevas destrezas ante ciertas situaciones y experimentar su utilización.

Adquirir confianza y competencia individual y grupal.

Los conflictos en el entorno vial se acrecientan considerablemente año tras año por el aumento de la población y su necesidad en movilizarse, por lo cual es necesario elegir una situación específica que sea conflictiva y motivadora definiendo una situación en particular: la escena; personajes y posturas que están presentes en ella, para asegurar la improvisación.

En el juego de roles se debe definir con claridad cuáles son los objetivos, el número jugadores, las reglas del juego, tiempo de sesión de los jugadores, las escenas que representarán, el rol de cada participante, la investigación del tema central y la historia.

La práctica adecuada de esta estrategia permite acceder al conocimiento del conductor de forma significativa para mejorar el cálculo mental, la empatía y la tolerancia, fomenta el apoyo mutuo y la relación en términos de igualdad desarrolla una gran riqueza de vocabulario, gran motivación por el aprendizaje, ayudar a examinar problemas reales a nivel teórico, emocional.

1.3.8. La expresión emocional

El desarrollo saludable del ser humano gira en torno a la esfera de la vida afectiva, volitiva e intelectual, las mismas que con el paso del tiempo se desarrollan y fortalecen con el contacto social. Por la misma razón el estudio de la esfera de la vida afectiva como motor de todas nuestras conductas, debe ser involucrada en todos los procesos del diario convivir.

Históricamente la expresión emocional ha sido limitada por mitos y leyendas que de cierto modo han condicionado el comportamiento de los individuos.

La particularidad que se presenta a nivel emocional en la conducción vehicular es muy interesante, puesto que, los actores viales no establecen niveles de comunicación afectiva clara dando lugar a las interpretaciones que en muchos de los casos se asocian con experiencias personales.

Definición.- Según Luís Salvador Carulla: “Las emociones son reacciones de carácter brusco y de duración breve, que aparecen como respuesta ante acontecimientos externos o internos”. (Océano, 2000)

De acuerdo con esta definición las emociones tienen un contenido llamativo para el individuo, pero por lo general se convierten en emociones breves, pasajera, momentánea. Las emociones proporcionan al ser humano un conjunto de vivencias incomparables. De lo que no podemos dudar es de la gran importancia e influencia de las emociones sobre nuestro accionar cotidiano, ya que en todo momento experimentamos un determinado estado emocional.

Las emociones sirven para defendernos de estímulo nocivos o aproximados a estímulos placenteros o recompensantes (agua, comida, juego o actividad sexual) que mantengan la supervivencia, las emociones son motivadoras nos mueven o empujan a conseguir o evitar lo que beneficioso o dañino para el individuo y la especie.

Además ayudan a encontrar bajo la reacción general de alerta al individuo la respuesta más adecuada y útil en un enorme repertorio, manteniendo la curiosidad y por ello el interés por el descubrimiento de lo nuevo. De esta manera ensanchan el marco de seguridad para la supervivencia del individuo.

Las emociones sirven como lenguaje para comunicarse unos individuos con otros. Es una comunicación rápida y efectiva, en el hombre el lenguaje emocional es también un lenguaje básico tanto entre los miembros de una familia como entre miembros de una sociedad determinada, ello crea lazos emocionales que pueden tener claras consecuencias del éxito tanto de supervivencia biológica como social.

Las emociones sirven para almacenar y evocar memorias de una manera más efectiva. a nadie se le escapa que todo acontecimiento asociado a un episodio emocional, tanto si este tuvo un matiz placentero o de castigo, permite un mejor y mayor almacenamiento y evocación de los sucedido.

Las emociones y los sentimientos son mecanismo que juegan un papel importante en el proceso de razonamiento.

Los tres principios que gobierna la expresión de las emociones son los siguientes:

1. Hábitos útiles asociados.- Los hábitos o movimientos que son de utilidad para satisfacer deseos, eliminar sensaciones, etc. llegan a ser tan habituales que se producen incluso en situaciones que no requieren semejante patrón de respuesta.

Esto es lo que ocurre con la expresión de las emociones, que se producen una serie de gestos y movimientos en situaciones que incluso no se requieren, pero que han sido de utilidad anteriormente.

Las acciones se asocian con otras acciones e incluso con estados de ánimo, lo que hace que cuando se presenta alguna de ellas aparece la otra o la emoción con la que se ha asociado. Algunos gestos pueden ser generalizados en la mayor parte de seres humanos, mientras que otros son particulares.

En cualquier caso, lo significativo es que dichos hábitos adquiridos pueden ser heredados. Así, ciertos estados de ánimo conducirán a acciones motoras habituales que pudieron ser útiles al principio, pero que no tienen por qué serlo en la actualidad.

“Cuando una sensación, deseo, aversión, etc. ha conducido durante muchas generaciones a algún movimiento voluntario, casi con toda seguridad se creará una tendencia en la ejecución de un movimiento similar en cuanto se experimente la misma sensación u otra análoga o asociada, por muy débil que sea, y a pesar de que ese movimiento pueda no ser en ese caso de la menor utilidad. Dichos movimientos habituales son a menudo, o por lo general, hereditarios y difieren entonces muy poco de las acciones reflejas”. (Bergan, 1980)

2. Antítesis.- En el caso de que el hábito esté consolidado, cuando se produce un estado de ánimo contrario al que produce semejante patrón conductual, se producirá la respuesta motora contraria, aunque ésta no tenga ninguna utilidad, se trata de una forma de

asociación por contraste. Existen numerosos ejemplos de estados emocionales contrarios en distintos animales y las reacciones motoras opuestas asociadas a cada uno de ellos.

Argumenta que solamente bajo este principio puede entender cómo se producen ciertas reacciones ante determinados estados de ánimo.

3. Acción directa del sistema nervioso.- Una fuerza nerviosa en situaciones de gran excitación puede dar lugar a movimientos expresivos. Tales expresiones fluyen por los canales que estén más preparados por los hábitos, de forma que "la energía fluye con independencia del hábito, pero las acciones expresivas dependen de éste". Así pues, según este principio, la descarga neural puede afectar directamente a la musculatura expresiva asociada con una emoción particular.

Tal y como hemos destacado, la dirección de la descarga neuronal está determinada en parte por la estructura del sistema nervioso. De esta manera, ciertas acciones que reconocemos como expresivas de ciertos estados de la mente son consecuencia directa de la constitución del sistema nervioso y han sido desde siempre ajenas a la voluntad y, en gran medida, a la habituación.

No obstante, también influye el hábito, en el sentido de que la fuerza nerviosa se dirige especialmente por los canales que se ha solido utilizar. Esta idea supone un antecedente de las teorías de Izard y Tomkins (Izard, 1971) de que existen programas subcorticales innatos para la expresión de cada una de las emociones básicas.

Las tres acciones más importantes son los reflejos, hábitos e instintos. Los más importantes en la expresión de las emociones son los reflejos y los instintos, que son innatos y se heredan de nuestros antepasados, manifestando continuidad filogenética en la expresión de las emociones, del mismo modo que existe continuidad biológica.

Así, tanto la expresión de las emociones propias, como el reconocimiento de las de los demás, se realizan de forma principalmente involuntaria y no aprendida. Los hábitos, producto de asociación de reflejos, que tengan como función la expresión emocional

pueden modificarse e ir desapareciendo. De cualquier manera, para Darwin, son menos relevantes que los reflejos e instintos. (Darwin, 2009)

La aportación más destacable de la teoría de Darwin a la expresión de las emociones es la asunción de que los patrones de respuesta expresiva emocional son innatos y que existen programas genéticos que determinan la forma de la respuesta de expresión emocional. (Darwin, 2009)

Tales reacciones pudieron ser útiles en su momento, aunque en la actualidad hayan perdido todo valor funcional. No obstante, el aprendizaje puede determinar que una reacción se presente en ciertas situaciones, o no, además de modificar el propio patrón de respuesta expresiva. Algunas de las expresiones innatas necesitan de práctica antes de que puedan ejecutarse de forma completa y correcta (por ejemplo el llanto y la risa).

Habitualmente lo que es innato es el programa que determina la respuesta emocional, pero ésta no puede producirse si no existe el adiestramiento o aprendizaje necesario. A través del trabajo realizado, hemos podido comprobar el papel crucial que representa la expresión emocional en la comunicación:

Aportando intencionalidad, apertura y valor al significado de los mensajes.

Determinando el ajuste a la otra persona y regulando la comunicación.

Vinculando a los interlocutores, en la medida que dicho intercambio emocional constituye una base para el desarrollo de la confianza (elemento clave de la comunicación humana).

Además, la expresión de los sentimientos está relacionada con una buena salud y bienestar psicológico, tal como demuestran numerosos estudios

Los conductores profesionales conscientes de cada una de sus emociones tienen la posibilidad de generar alternativas propias de reacción, facilitando la comunicación en el ejercicio laboral y evitando la mala interpretación de los actores viales.

Los conductores profesionales deben aprender de las emociones realizando preguntas constantemente de su estado, de esta manera podrá identificarla correctamente evitando la expresión de manera inadecuada. La mayoría de emociones se manifiesta corporalmente, solamente el conocimiento del propio cuerpo se logra a través de la práctica, pues cada ser humano es diferente y vivencia sensaciones corporales únicas e irrepetibles.

1.3.9 La asertividad

Tiene relación con la capacidad de afirmarse a sí mismo, para defender los propios derechos sin agredir o violentar los derechos de los demás. Comportarse asertivamente es comunicar nuestras creencias, sentimientos y opiniones de manera, directa, honesta, adecuada, oportuna, considerada y respetuosa.

La asertividad consiste simplemente en comportarse conforme al derecho que cada quien tiene de ser quien es. Les permitimos a los otros que nos quiten el tiempo y energía que realmente no queremos darles, a la espera de que nos paguen la deuda con un poco más de amor.

En nuestra vida cotidiana no siempre nos comportamos de manera asertiva. La asertividad es una conducta que se aprende de las personas, no se nace siendo asertivos. La conducta asertiva de las personas es situacional puede variar de un contexto a otro es posible que un docente universitario sea asertivo con sus iguales pero no con sus superiores. La forma de interaccionar con los demás puede convertirse en una fuente considerable de estrés en la vida tanto para adultos como para niños. El entrenamiento asertivo permite reducir ese estrés, enseñando a defender los legítimos derechos de cada uno sin agredir ni ser agredido.

1.3.9.1 Estilos básicos de conducta interpersonal.

El primer paso en el entrenamiento de técnicas asertivas es identificar los tres estilos básicos posibles en toda conducta interpersonal: 1. Estilo agresivo. Son ejemplos típicos de este tipo de conducta la pelea, la acusación y la amenaza, y en general todas aquellas

actitudes que signifiquen agredir a los demás sin tener para nada en cuenta sus sentimientos. La ventaja de esta clase de conducta es que la gente no pisa a la persona agresiva, la desventaja es que no quieren tenerla cerca.

2. Estilo pasivo. Se dice que una persona tiene una conducta pasiva cuando permite que los demás la pisquen, cuando no defiende sus intereses y cuando hace todo lo que le dicen sin importar lo que piense o sienta al respecto.

La ventaja de ser una persona pasiva es que raramente se recibe un rechazo directo por parte de los demás; la desventaja es que los demás se aprovechan de uno y se acaba por acumular una pesada carga de resentimiento y de irritación.

3. Estilo asertivo. Una persona tiene una conducta asertiva cuando defiende sus propios intereses, expresa sus opiniones libremente y no permite que los demás se aprovechen de ella. Al mismo tiempo, es considerada con la forma de pensar y de sentir de los demás.

La ventaja de ser asertivo es que puede obtenerse lo que se desea sin ocasionar trastornos a los demás. Siendo asertivo se puede actuar a favor de los propios intereses sin sentirse culpable o equivocado por ello; igualmente dejan de ser necesarios la docilidad extrema, el ataque verbal o el reproche, y estas formas de actuación pasan a verse como lo que son, formas inadecuadas de actuación que crean dolor y estrés.

Antes de empezar a desarrollar una conducta asertiva hay que tener bien claro el hecho de que tanto el estilo de conducta agresivo como el pasivo, generalmente no sirven para lograr lo que se desea.

1.3.10 Lenguaje corporal

Otro paso en el entrenamiento asertivo es el desarrollo de un lenguaje corporal adecuado. A continuación se indican cinco reglas básicas que es conveniente practicar delante del espejo. Mantener contacto ocular con su interlocutor.

Mantener una posición erguida del cuerpo.

Hablar de forma clara, audible y firme.

No hablar en tono de lamentación ni en forma apologista.

Para dar mayor énfasis a las palabras, utilizar los gestos y las expresiones del rostro.

Técnicas asertivas: Para llegar a ser una persona asertiva hay que aprender a evitar la manipulación. Inevitablemente, nos encontraremos con estratagemas que intentarán impedir nuestros objetivos, desarrolladas por aquellos que pretenden ignorar nuestros deseos. Las técnicas que se describen a continuación son fórmulas que han demostrado ser efectivas para vencer dichas estratagemas y que sirven perfectamente en las relaciones interpersonales de todos los jóvenes en sus situaciones cotidianas

1.3.11 Habilidades sociales

“Es la capacidad para interactuar con los demás en un contexto social dado de un modo determinado que es aceptado o valorado socialmente y, al mismo tiempo, personalmente beneficioso, mutuamente beneficioso, o principalmente beneficioso para los demás”.
(Slaby, 1990)

De este modo, definir las habilidades sociales se ha convertido en una cuestión de valoración en sí misma. Aunque todavía no se ha concebido una definición de las habilidades sociales que sea generalmente aceptada, los siguientes componentes son considerados esenciales para la comprensión de las habilidades sociales, se adquieren principalmente a través del aprendizaje por: la observación., imitación, ensayo e información.

Son comportamientos interpersonales complejos, verbales y no verbales, a través de los cuales las personas influimos en aquellas con las que estamos interactuando, obteniendo de ellas consecuencias favorables y suprimiendo o evitando efectos desfavorables.

Suponen iniciativas y respuestas efectivas y apropiadas

Acrecientan el reforzamiento social.

Son recíprocas por naturaleza.

La práctica de las habilidades sociales está influida por las características del medio (por ejemplo, especificidad situacional). Es decir, factores tales como la edad, sexo y estatus del receptor, afectan la conducta social del sujeto. Los déficits y excesos de la conducta social pueden ser especificados a fin de intervenir.

1.3.12. Clasificación de las habilidades sociales

Cuadro No. 1.3.1

Habilidades iniciales Escuchar Iniciar una conversación Mantener una conversación Formular una pregunta Dar las gracias Presentarse Presentar a otras personas Hacer un cumplido	Habilidades Avanzadas Pedir ayuda Participar Dar instrucciones Seguir instrucciones Disculparse Convencer a los demás
Habilidades asociadas con la afectividad Conocer los propios sentimientos Expresar los sentimientos Comprender los sentimientos de las demás Enfrentarse con el enfado de otra Expresar el afecto Resolver el miedo Autorrecompensarse	Habilidades alternativas Pedir permiso Compartir algo Ayudar a las demás Negociar Emplear el autocontrol Defender los propios derechos Responder a las bromas Evitar los problemas con las demás No entrar en peleas

Habilidades para hacer frente al estrés	Habilidades de planificación
Formular una queja	Tomar iniciativas
Responder a una queja	Discernir sobre la causa del problema
Demostrar deportividad tras un juego	Establecer un objetivo
Resolver la vergüenza	Determinar las propias habilidades
Arreglárselas cuando le dejan de lado	Escoger información
Defender a una amiga	Resolver los problemas según importancia
Responder a la persuasión.	Tomar una decisión
Responder al fracaso	Concentrarse en una tarea
Enfrentarse a los mensajes contradictorios	
Responder a una acusación.	
Prepararse para una conversación difícil.	
Hacer frente a las presiones del grupo	

Fuente: (Oceáno, 2000)

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Las habilidades personales constituyen compilaciones conductuales adquiridos por los individuos de forma autónoma, utilizados para resolver asuntos propios de su vivencia cotidiana colaborando con sus iniciativas a las necesidades presentes en relación a su contexto social.

Las habilidades de interacción social son todas las conductas que desarrolla un individuo para relacionarse de manera adecuada con el entorno inmediato, obteniendo estabilidad emocional.

Es decir, se cumple el ciclo de la comunicación y la interacción social puesta que se da y se recibe una variedad de expresiones físicas y emocionales que fortalecen o deterioran las relaciones interpersonales, estando en relación directa con la actividad del conductor profesional.

1.3.13. Efectos de la actitud en conducción vehicular.

Cuadro No. 1.3.2 Siniestros por causas probables a nivel nacional a diciembre 2014.

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A DICIEMBRE -2014

CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2014	INFORMACIÓN	%
IMPULSION E IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	1.321	1.457	1.990	1.735	1.467	952	836	663	703	716	713	780	13.334		34,43
NO RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO	248	286	238	219	333	305	846	779	948	1.129	1.019	1.082	8.027		20,76
CAUSA DE CONOCIDA	248	58	65	379	644	687	390	182	0	0	0	0	2.653		6,86
EXCESO DE VELOCIDAD	193	215	246	375	283	393	417	350	379	344	346	351	3.892		10,07
EMBRIGUEZ DEL CONDUCTOR	192	199	239	197	245	223	223	188	150	196	175	211	2.438		6,31
IMPUDENCIA DEL PEATÓN	179	157	185	205	155	190	197	145	148	179	137	137	2.015		5,21
INVADIR CARRIL	151	0	30	148	168	80	173	100	168	327	266	292	1.324		4,38
MAL REBAJAMIENTO	47	59	69	51	66	150	135	225	38	92	76	69	1.077		2,79
OTRAS CAUSAS	73	284	69	118	33	31	13	5	0	0	0	27	638		1,70
CAÍDO FORTUITO	45	21	36	54	55	35	60	29	27	76	75	94	607		1,57
DAÑOS MECÁNICOS	20	17	31	15	37	38	40	19	31	22	35	87	393		1,02
FACTORES CLIMÁTICOS	38	14	50	20	43	23	11	15	36	88	88	69	496		1,28
CAMBIO AL CONDUCTOR	6	0	0	0	9	14	87	50	29	70	64	63	392		1,01
MAL ESTADO DE LA VÍA	21	8	11	9	21	11	12	15	19	10	38	19	184		0,50
SALIDA DE ANIMAL A LA VÍA	12	2	3	9	25	23	20	7	0	0	0	0	101		0,26
MAL ESTACIONAMIENTO	5	7	2	1	10	10	8	20	12	6	25	3	109		0,28
CAJAZADA REVALAJAZA	3	2	9	0	6	11	5	10	13	11	39	16	125		0,32
OBJETOS EN LA VÍA	2	0	1	0	12	5	9	7	0	0	0	0	36		0,09
EXCESO DE PESO Y VOLUMEN	2	0	0	0	8	3	10	11	3	15	18	20	90		0,23
EMBRIGUEZ DEL PEATÓN	2	2	6	5	1	4	2	6	10	10	5	7	60		0,16
FALLAS DE ILUMINACIÓN	2	0	0	0	0	0	4	6	11	0	1	0	24		0,06
ENCANALAMIENTO	2	0	1	0	3	1	3	3	0	0	0	0	13		0,03
TOTAL	2.812	2.788	3.281	3.544	3.524	3.735	3.502	2.840	2.709	3.293	3.166	3.916	38.538		100,00

Fuente: DICTSI / CTE EIVCI - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Municipio de Ibarra.
Elaboración: ANT, DEP, Quito, 06/01/2015

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Elaborado por: ANT; DEP; Quito 06/01/2015

Las actitudes esenciales para la correcta conducción comienzan por estar habilitado para ello y respetar la normativa de tránsito. Además, incluye la consideración por los demás, la

agudeza de los sentidos, el uso del buen juicio y sentido común, el actuar de forma responsable y la previsión.

Según el informe de los siniestros por causas probables a nivel nacional emitido por la Agencia Nacional de Tránsito señala que la impericia y la imprudencia son la principal causa de accidentes de tránsito a nivel nacional con el 34,49 % del total, correspondiente a los meses de enero a diciembre del 2014.

La impericia al ser la falta de destreza o habilidad por parte del conductor que ocasiona un siniestro en combinación con la imprudencia como la falta de juicio, sensatez y cuidado que una persona demuestra en sus acciones, ocasionan resultados catastróficos impactando en todos los actores y contextos viales.

Sin duda alguna en la conducción vehicular entran en juego una serie de condiciones, cualidades y habilidades personales, profesionales y sociales, sin embargo la influencia directa de la actitud como el motor que impulsa conductas incide significativamente en el rol que del conductor profesional, puesto que al considerar de poca o gran importancia el desempeño del profesional del volante se pierde gran parte de motivación y empatía en su gestión.

Entre otras causas probables según el informe de la Agencia Nacional de Tránsito 2014, manifiesta que los accidentes de tránsito se dan por el irrespeto a las señales de tránsito como signos usados en la vía pública para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino o carretera, el exceso de velocidad como la situación en la que se conduce más rápido que lo permitido por la ley, el estado de embriaguez, la imprudencia de los peatones, etc. (Jurídicos, 2014)

Esta situación es alarmante y es una problemática que compete a toda la sociedad en general ya que por la necesidad de movilidad de personas, animales o cosas estamos expuestos como actores viales directos o indirectos.

CAPÍTULO II

2. METODOLOGÍA

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

- a. Cuasi experimental. Porque permitió ejecutar la aplicación del manual actitudinal Puedo controlar mis emociones a los estudiantes de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales con la finalidad de desarrollar las relaciones interpersonales.

- b. Transversal. Esta investigación permitió estudiar cuales son las relaciones entre las diversas variables.

2.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

- a. Descriptivo, explicativo, se justifica en razón de que la presente investigación estuvo dirigida a describir y explicar las causas y efectos que produce la aplicación del manual actitudinal Puedo controlar mis emociones a los estudiantes de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales.

- b. De campo, porque se realizó en el mismo lugar de los hechos, esto es donde se origina el fenómeno a ser investigado, en los salones de clase.

- c. Bibliográfica, en vista que el sustento teórico está fundamentado en las variables como son las actitudes y las relaciones interpersonales.

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1. Población: La población está conformada por diez paralelos de 30 estudiantes cada uno dando como total 300 estudiantes de la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales.

2.3.2. Muestra: la muestra en este caso es no probabilística intencional; puesto que según (Sampieri, 2010), es cuando la elección de los elementos, no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con el investigador. Con estos antecedentes la investigadora ha resuelto trabajar con 30 estudiantes del paralelo I de la escuela.

2.4. MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN

a. Método Hipotético - Deductivo: Método que permitió realizar un estudio partiendo de la observación global de los y las estudiantes respecto a los recursos, para minuciosamente llegar a hechos generales y particulares, en busca de la solución a la falta de relaciones interpersonales saludables; además se sustentó en un marco teórico, siguiendo con la elaboración estadística y la comprobación de la hipótesis.

2.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.

2.5.1. Técnicas

La técnica utilizada en este proceso es:

a. Encuesta: A través de un listado de preguntas escritas permitió recoger información de los señores estudiantes acerca de la actitud emocional y el desarrollo de relaciones interpersonales.

2.5.2. Instrumentos

El instrumento que se utilizó para la recolección de la información es la siguiente:

a. Cuestionario, el mismo que estuvo estructurado por ítems de tipo cerrado en base a varias alternativas referentes al tema planteado.

2.6. PROCEDIMIENTOS PARA EL ANÁLISIS DE RESULTADOS

Para el proceso de investigación se utilizó el paradigma cuantitativo, puesto que se procedió a tabular la información; se elaboró cuadros que contienen categorías, tablas de frecuencias y porcentajes, para luego graficar e interpretar sus resultados, los mismos que proyectó las conclusiones y la elaboración de recomendaciones.

El trabajo de investigación se desarrolló a través de las siguientes etapas:

Selección y diseño de técnicas de instrumentos de investigación.

Definición de la población.

Aplicación de la encuesta a los estudiantes

Tabulación y elaboración de cuadros y gráficos.

Análisis e interpretación de resultados.

Comprobación de las hipótesis específicas

2.7. HIPOTESIS

2.7.1 Hipótesis general

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrollan las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

2.7.2 Hipótesis específicas

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los

estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

CAPÍTULO III

3. LINEAMIENTOS ALTERNATIVOS

3.1 TEMA

PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES

3.2 PRESENTACIÓN

La vida moderna se ha hecho cada vez más compleja , tanto en sus interrelaciones personales como en el medio ambiente y el contexto laboral, la creciente ola de tecnologías ha cambiado nuestras relaciones cotidianas, adaptándonos a situaciones que nos cuesta percibir las en detalle.

La presente guía tiene el propósito de ofrecer al estudiante para conductor profesional un conjunto de reflexiones teóricas y prácticas acerca de los diversos factores que inciden en la conducción vehicular segura especialmente en el desempeño laboral en donde estrategias enfocadas a los juegos de roles, control emocional, asertividad y habilidades sociales aportarán significativamente en el desarrollo de actitudes profesionales saludables.

A mayor crecimiento poblacional, mayor es el aumento potencial de riesgo, y solo puede prevenirse con educación, formación y capacitación permanente. Dado que el endurecimiento de las penas en el Ecuador busca ordenar la movilidad de las personas y el rendimiento de las mismas.

El Plan Nacional de Buen Vivir, tiene como política y meta la reducción de los accidentes de tránsito en el país, por lo cual el compromiso mediante la aplicación de este manual actitudinal en pos de alcanzar las políticas gubernamentales establecidas para el sumak kausay.

Este trabajo de investigación realizado recurre a la disertación de algunas situaciones que corresponden al ámbito laboral; lo que se busca es advertir los futuros efectos de las actitudes en la conducción vehicular y su posible control.

3.3 OBJETIVOS

3.3.1. Objetivo General

Demostrar que la elaboración y aplicación del manual actitudinal pueden controlar las emociones que impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

3.3.2. Objetivos específicos.

- Analizar de qué manera incide los juegos de roles en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
- Determinar cómo la práctica de expresión de emociones impacta en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
- Analizar de qué manera influye el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

3.4. FUNDAMENTACIÓN

El presente manual se fundamenta en el paradigma de la complejidad, sin embargo, el punto en común entre las principales disciplinas es el reconocimiento de que nuestra realidad es compleja: no puede contemplarse desde un pensamiento disyuntivo, reduccionista, simplificador y predominantemente acrítico.

Se requiere de una visión holística que vislumbre las distintas perspectivas de un objeto o situación. Desde la óptica psicológica este tipo de pensamiento se conceptualiza como “aquel capaz de profundizar críticamente en la esencia de los fenómenos, jugando con la incertidumbre y concibiendo la organización” (Fariñas, 2014)

Por su parte, Edgar Morín ve el mundo como un todo indisociable, y propone un abordaje de manera multidisciplinar y multirreferenciada, de manera que se pueda lograr la construcción del pensamiento, contraponiéndose a la causalidad para encarar fenómenos como una totalidad orgánica. (Morín, Fontal, 2006)

El pensamiento complejo nos permite contemplar diferentes representaciones de un sistema, al mismo tiempo, con el fin de tener un entendimiento más completo del mismo. Morín hace mención de una situación paradójica: se han adquirido una increíble cantidad de conocimientos sobre el mundo, el universo, y el ser humano, obtenidos primordialmente con el método científico: en nombre de la razón se creyó enterrar mitos y tinieblas. Y sin embargo el error, la ignorancia, la ceguera progresan por todas partes al mismo tiempo que los conocimientos. (Morín, Los siete saberes para la educación del futuro, 2003).

El trabajo en el manual busca generar comportamientos emergentes, es decir que al funcionar el sistema se transforma, por ende estos sistemas sociales proporcionan transformaciones al comprobar hipótesis del impacto del manual actitudinal para desarrollar las relaciones interpersonales en los estudiantes, corroborando filosóficamente la aplicación de la complejidad como fundamento imperante.

3.5. CONTENIDO

3.5.1. Los juegos de roles

- Roles funcionales
- Roles afectivos
- Roles disfuncionales

3.5.2 La expresión de emociones

- Hábitos útiles asociados.
- Hábitos consolidados

3.5.3 La asertividad y habilidades sociales

- Recomendaciones Generales
- Lenguaje corporal
- Observación.
- Imitación.
- Ensayo.
- Información.

3.6 OPERATIVIDAD

- Los estudiantes de la escuela de capacitación pueden mejorar sus resultados de aprendizaje utilizando las actividades propuestas en el manual.
- Se necesita tomar conciencia de la importancia del trabajo en equipo y las opiniones de todos los integrantes para el logro de objetivos comunes.

- Las actividades son sencillas, aplicables y conocidas, no obstante se busca redescubrir el conocimiento para formar personas con criterio de desempeño, los cuales sean propositivos y emprendedores.
- Desarrollar hábitos en la convivencia familiar y laboral para dinamizar las relaciones interpersonales.

Cuadro N° 3. 1 Proceso Operativo

FECHA	TEMA	CONTENIDO	PROCESO	MACRO DE DESTREZA	DESTREZA	RECURSOS	EVALUACIÓN
07-03-2014	INDICACIONES GENERALES	Encuadre	Conocer a todos los participantes en el taller	Controla sus emociones para desarrollar relaciones interpersonales	Disminuye el nivel de ansiedad del primer día.	Tarjetas de 3x5 pulgadas, marcadores de colores oscuros, cinta adhesiva, elaborar una hoja con la siguiente regla de oro “No critico, no juzgo, no me quejo”.	EVALUACIÓN PRESENTACIÓN CRUZADA
	ANÁLISIS DE ESPECTATIVAS	Contenido del programa			Se interesa en los contenidos del taller.	Hojas de papel bond, esferos, cinta adhesiva	
14-03-2014	Juego de roles	Descubre a tu amigo.	Integrar a los participante como grupo de aprendizaje	Comparte experiencias	Socializa la información necesaria.	Una piñata, dulces para la piñata, un palo, una cuerda, un pañuelo grande, conjunto de tarjetas de 4 colores	Evaluación

						para reciclar, para cubrir las mesas de trabajo.	
28-03-2014	EXPRESIÓN DE EMOCIONES	Hábitos útiles asociados Lo que me gusta escuchar. Convierto en realidad mis sueños	Exteriorizar sus pensamientos.	Aporta ideas Planea objetivos y actividades para el logro de metas.	Escribe lo que le gustaría escuchar de otras personas	Pizarra Cuaderno de trabajo Lápiz	Ficha de Observación
5- 04- 2014	EXPRESION DE EMOCIONES	Hábitos consolidantes Conociéndome	Sustituir acciones	Tomar conciencia de la importancia de la autoestima como un elemento fundamental del desarrollo individual e interpersonal	Enseñar que los participantes sustituyan acciones	Cuaderno de trabajo Lápiz Pizarrón, hojas, lámina con los objetivos y	Ficha de Observación

26- 04- 2014	HABILIDADES SOCIALES	Dibujándome Como vemos a los demás	Valorar la autoestima	Desarrollar el reconocimiento de si mismo. Desarrollar actitudes de aprecio y reconocimiento a las cualidades de los demás.	Desarrollar la destreza de reconocer y valorarse a si mismo.	Hojas blancas, lápices, marcadores y antifaces.	Evaluación
5- 05- 2014	HABILIDADES SOCIALES	IMITACIÓN La noticia	Vivenciar como la información se distorsiona	Experimentar la falta de coordinación.	Mejorar su retención de ideas auditivas	Mensaje escrito	Evaluación
12-05-2014	HABILIDADES SOCIALES	Ensayo e información Inventario de la vida. Mi plan de vida	Analizar los factores personales. Tomar conciencia del impacto de nuestras actitudes en el transcurso de nuestra vida.	Ampliar la concepción del mundo.	Aplicar los elementos de la autoestima.	Hojas con las cuatro preguntas para que cada miembro del grupo trabaje, lápices.	Evaluación

Fuente: estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo

Elaborado Por: Raquel Angela Olmedo Falconi

CAPÍTULO IV

4. EXPOSICIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

1. ¿Propone usted nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular?

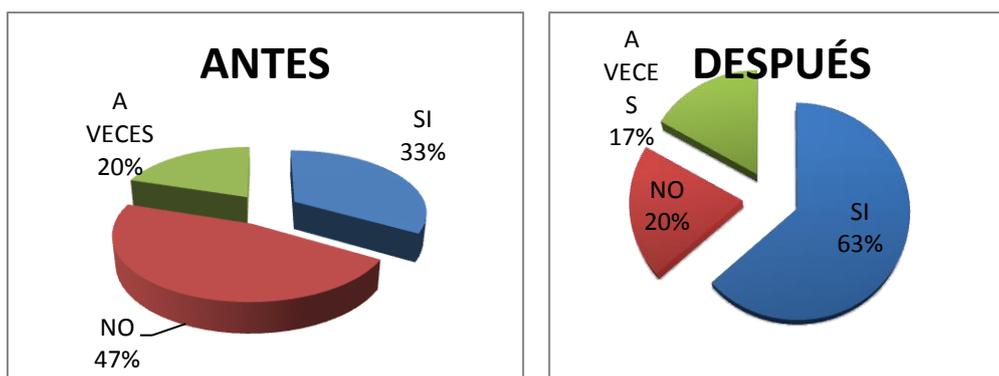
Cuadro N° 4. 1 Propone nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	10	33	SI	19	63
NO	14	47	NO	6	20
A VECES	6	20	A VECES	5	17
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 1 Propone nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular.



Fuente: Cuadro N° 4.1

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

a) Análisis.- El 33% que corresponde a 10 estudiantes antes de la aplicación del manual proponen nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular, mientras que el 47% correspondiente a 14 estudiantes no proponen ideas, en tanto que el 20% que corresponde a 6 estudiantes a veces; después de la aplicación del manual el 63% que corresponde a 19 estudiantes proponen nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular, en cuanto 20% que corresponde a 6 estudiantes no; en cuanto 5 estudiantes que corresponde al 17% luego de la aplicación del manual manifiestan que a veces.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a desarrollar las relaciones interpersonales, por ello con el uso adecuado y progresivo de la utilización de estas estrategias alcanzaremos excelentes resultados.

2. ¿Le gusta trabajar en equipo?

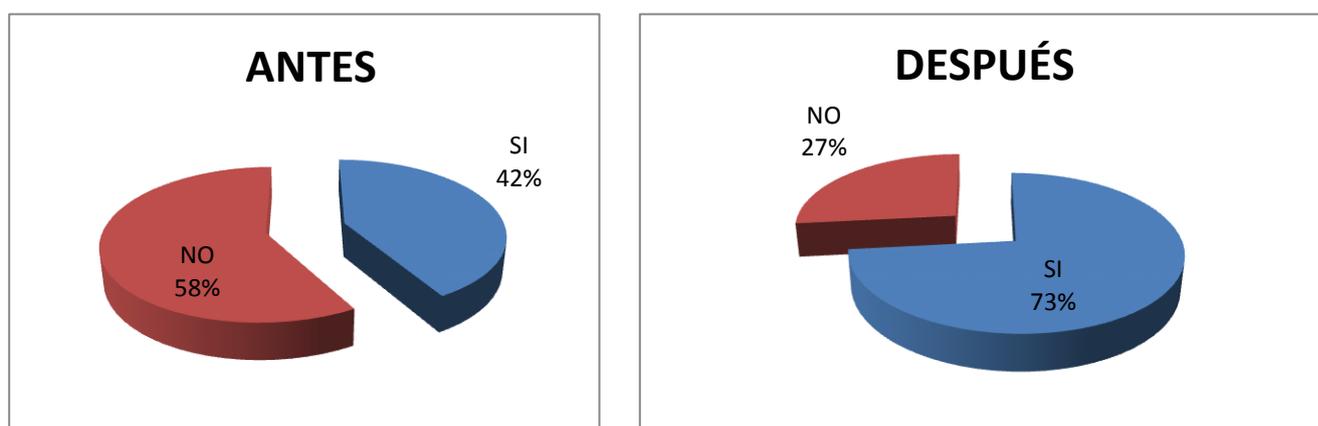
Cuadro N° 4. 2 Trabaja en equipo

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	10	42	SI	22	73
NO	20	58	NO	8	27
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 2 Trabaja en equipo



Fuente: Cuadro N° 4.2

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 42% que corresponde a 10 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que les gusta trabajar en equipo, mientras que el 58% correspondiente a 20 estudiantes manifiestan que no les gusta trabajar en equipo; después de la aplicación del manual el 73% que corresponde a 22 estudiantes les gusta trabajar en equipo, en cuanto 17% que corresponde a 8 estudiantes no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a desarrollar las relaciones interpersonales relacionadas con el trabajo en equipo, otorgando estrategias adecuadas para manejar situaciones de conflicto.

3. ¿Cuándo logra satisfacer sus necesidades materiales (alimentación, habitación, vestido) se siente satisfecho?

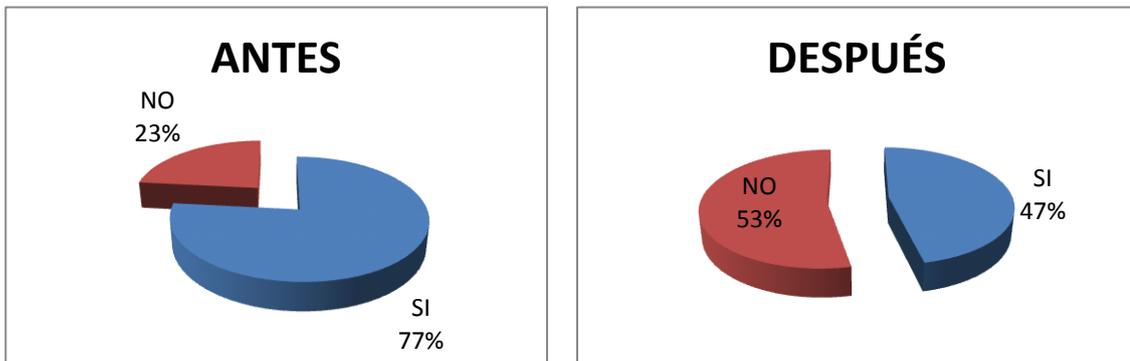
Cuadro N° 4. 3 Satisfacción sus necesidades materiales

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	23	77	SI	14	47
NO	7	23	NO	16	53
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 3 Satisfacción sus necesidades materiales



Fuente: Cuadro N° 4.3

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 77% que corresponde a 23 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que se sienten satisfechos al lograr satisfacer sus necesidades materiales, mientras que el 23% correspondiente a 7 estudiantes manifiestan que no se sienten satisfechos al lograr satisfacer sus necesidades materiales; después de la aplicación del manual el 47% que corresponde a 14 estudiantes se sienten satisfechos al lograr satisfacer sus necesidades materiales, en cuanto 53% que corresponde a 16 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a despertar la inquietud profesional de los conductores y no los limita solamente a la satisfacción de necesidades materiales.

4. ¿Cree usted que las sanciones jurídicas y económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al volante?

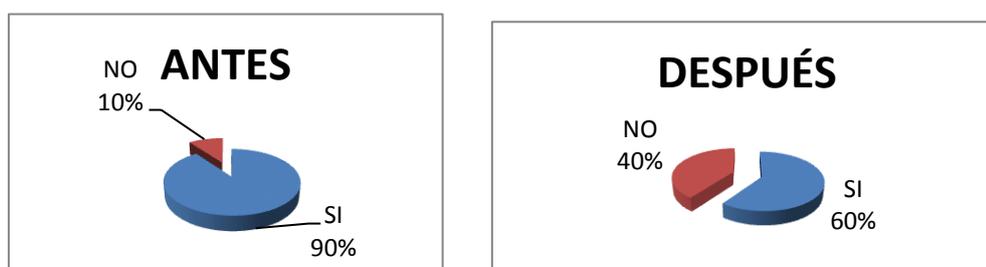
Cuadro N° 4. 4 Las sanciones económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al volante.

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	27	90	SI	18	60
NO	3	10	NO	12	40
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 4 Las sanciones económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al



Fuente: Cuadro N° 4.4

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 90% que corresponde a 27 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que las sanciones económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al volante, mientras que el 10% correspondiente a 3 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 60% que corresponde a 18 estudiantes manifiestan que las sanciones económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al volante, en cuanto 40% que corresponde a 12 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a reconocer la importancia del respeto a las leyes y reglamentos establecidos en nuestro país, sin embargo las mismas no pueden condicionar o limitar las actitudes al volante de los conductores ya que como profesional asume la responsabilidad sin presión ni miedo.

5. ¿Cree usted que su comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad?

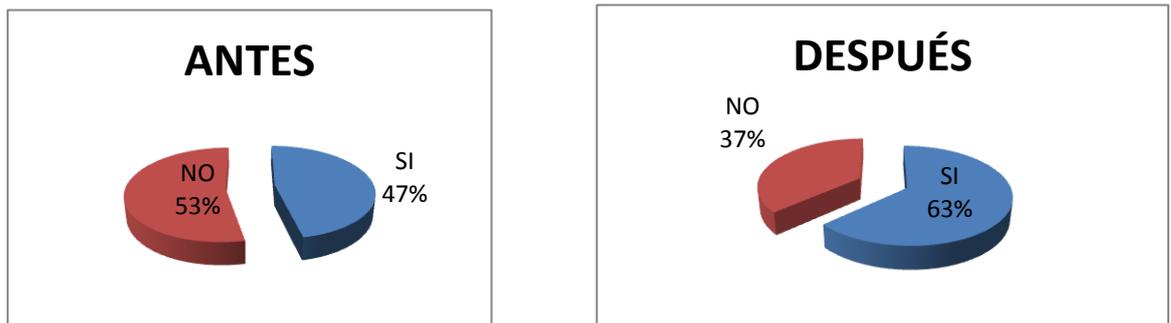
Cuadro N° 4. 5 Comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	14	47	SI	19	63
NO	16	53	NO	11	37
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 5 Comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad



Fuente: Cuadro N° 4.5

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 47% que corresponde a 14 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que su comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad, mientras que el 53% correspondiente a 16 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 63% que corresponde a 19 estudiantes manifiestan que su comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad, en cuanto 37% que corresponde a 11 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a reconocer la importancia del respeto a las leyes y reglamentos establecidos en nuestro país, sin embargo las mismas no pueden condicionar o limitar las actitudes al volante de los conductores ya que como profesional asume la responsabilidad sin presión ni miedo del ejercicio laboral encomendado por la sociedad.

6. ¿Se siente con temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías?

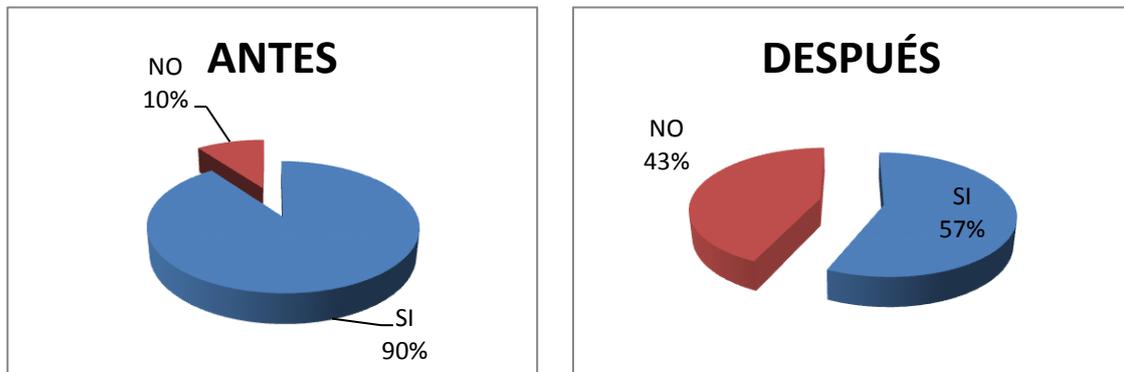
Cuadro N° 4. 6 Temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías.

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	27		SI	17	57
NO	3		NO	13	43
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 6 Temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías.



Fuente: Cuadro N° 4.6

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 90% que corresponde a 27 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que tienen temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías, mientras que el 10% correspondiente a 3 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 57% que corresponde a 17 estudiantes manifiestan que tienen temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías, en cuanto 43% que corresponde a 13 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal ayuda a reconocer la autoridad y a respetarla dentro de un sistema social ya establecido pero no a tener miedo puesto que la autoridad esta para cumplir y hacer cumplir la ley enmarcada en el ordenamiento jurídico vigente, respetando los derechos constitucionales.

7. ¿Utiliza preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes?

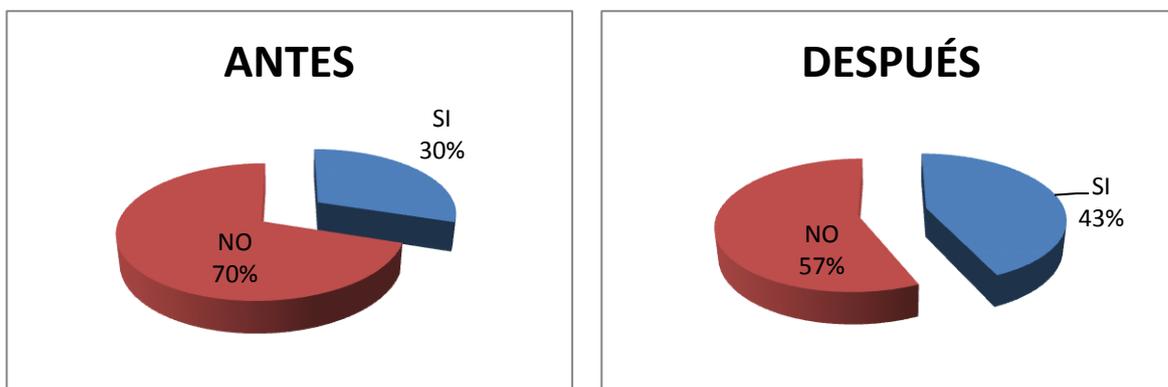
Cuadro N° 4.7 Preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	9		SI	13	57
NO	21		NO	17	43
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. .7 Preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes



Fuente: Cuadro N° 4.7

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 30% que corresponde a 9 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que hacen preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes, mientras que el 70% correspondiente a 21 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 43% que corresponde a 13 estudiantes manifiestan que hacen preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes, en cuanto 57% que corresponde a 17 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal impulsa la necesidad del estudiante a realizar preguntas a sus docentes son ningún temor. Rompiendo así viejas prácticas arraigadas en el desenvolvimiento de los estudiantes en los diferentes establecimientos educativos.

8. ¿Cree usted que los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación y la amenaza, en la conducción vehicular?

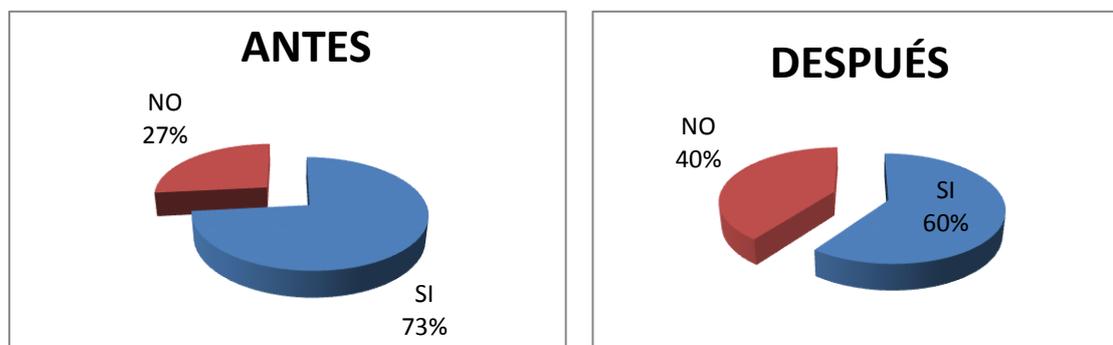
Cuadro N° 4.8 Los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación en la conducción vehicular

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	22	73	SI	18	60
NO	8	27	NO	12	40
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 8Los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación , en la conducción vehicular.



Fuente: Cuadro N° 4.8

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 73% que corresponde a 22 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación y la amenaza, en la conducción vehicular, mientras que el 27% correspondiente a 8 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 60% que corresponde a 18 estudiantes manifiestan que los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación y la amenaza, en la conducción vehicular, en cuanto 40% que corresponde a 12 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal que es necesario asumir el rol de conductor profesional, inclusive desde la formación puesto que se tiene criterios a favor y en contra de los conductores los cuales hay que canalizar y enfocarse en mejorar conductas sin señalar las de los demás.

9. ¿Cree usted que al implementar un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución?

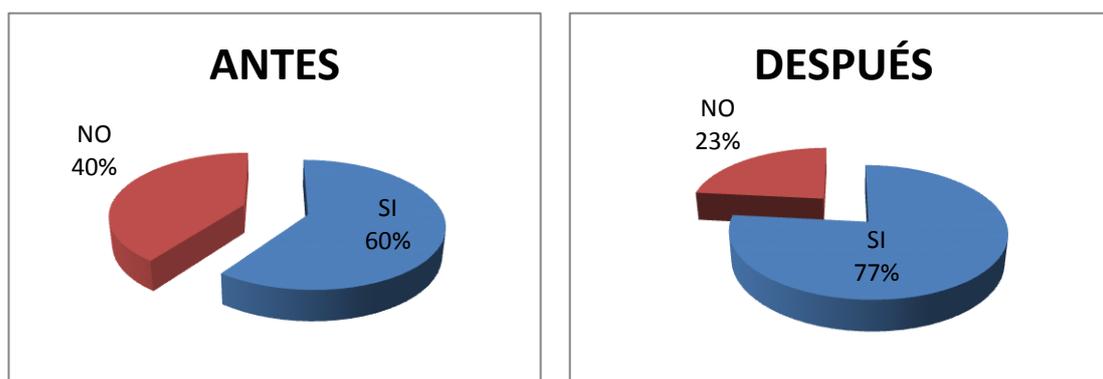
Cuadro N° 4. 9Implementación un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución.

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	16	60	SI	23	77
NO	14	40	NO	7	23
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 9Implementación un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución



Fuente: Cuadro N° 4.9

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 60% que corresponde a 16 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que la implementación de un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución, mientras que el 40% correspondiente a 14 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 77% que corresponde a 23 estudiantes manifiestan que la implementación de un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución, en cuanto 23% que corresponde a 7 estudiantes manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal desarrolla en los estudiantes el deseo por aprender y conocer estrategias para alcanzar mayor estabilidad emocional y laboral.

10. ¿Cree usted que al implementar un manual actitudinal denominado Puedo controlar mis emociones desarrollaría las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

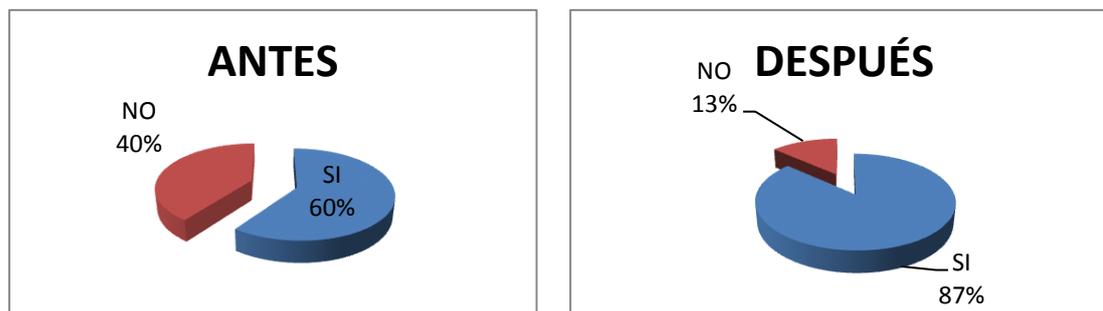
Cuadro N° 4.10 Implementar un manual actitudinal denominado Puedo controlar mis emociones desarrollaría las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

ANTES			DESPUÉS		
ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%	OPCIÓN	FRECUENCIA	%
SI	18	60	SI	26	87
NO	12	40	NO	4	13
TOTAL	30	100%	TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta realizada a los señores estudiantes de la escuela de capacitación.

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Gráfico N° 4. 10 Implementación un manual actitudinal denominado Puedo controlar mis emociones desarrollaría las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.



Fuente: Cuadro N° 4.10

Elaborado por: Raquel Olmedo Falconi

Análisis.- El 60% que corresponde a 18 estudiantes antes de la aplicación del manual manifiestan que si desarrollan las relaciones interpersonales en los estudiantes, mientras que el 40% correspondiente a 14 estudiantes manifiestan que no; después de la aplicación del manual el 87% que corresponde a 26 estudiantes manifiestan que la Implementación de un manual actitudinal desarrolla las relaciones interpersonales en los estudiantes, en cuanto 13% que corresponde a estudiantes 4 manifiestan que no.

Interpretación.- Los resultados denotan que la aplicación del manual actitudinal que el cambio actitudinal en los estudiantes mediante la aplicación de las diferentes técnicas y estrategias planteadas en el manual actitudinal motivan el desarrollo de las habilidades sociales en los estudiantes participantes.

4.2. COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

4.2.1 Comprobación de la Hipótesis Específica 1

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

Planteamiento de la hipótesis.

Para la comprobación de las hipótesis específicas, se utilizará la Prueba Chi-Cuadrado, cuyo objetivo es evaluar la bondad del ajuste de un conjunto de datos a una determinada distribución esperada. Su objetivo es aceptar o rechazar la siguiente hipótesis:

H₀: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones no desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

H_A: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La prueba se realiza calculando las frecuencias esperadas (aquellas que deberían haberse observado si la hipótesis de independencia fuese cierta), y compararlas con las frecuencias observadas en la realidad.

Para esta comprobación se utilizará la siguiente relación:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

O_i = Frecuencia absoluta observada o empírica (O_i).

$E_i =$ Frecuencia absoluta que cabría esperar o frecuencia esperada ($n \cdot p_i$) donde n es el tamaño de la muestra y p_i la probabilidad del i -ésimo valor o intervalo de valores según la hipótesis nula

El asunto es contrastar la hipótesis de que los canales son seleccionados al azar a un nivel de significación del 5%. La comprobación de la hipótesis se la realizó con las respuestas que se entregaron a las preguntas, una vez implantado el manual: ca 1.

Cálculo del estadístico Chi Cuadrado

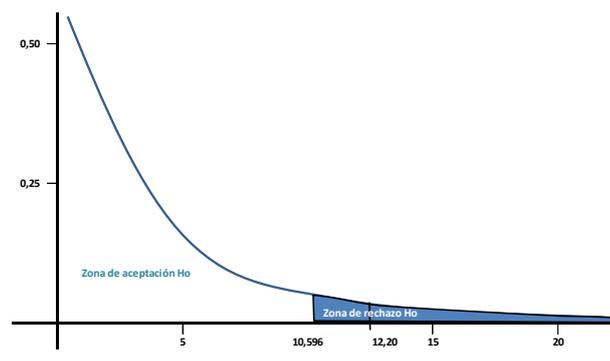
Cuadro N° 4.11 Comprobación de la Hipótesis Específica I

RESPUESTAS	FRECUENCIA OBSERVADA	FRECUENCIA ESPERADA	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
SI	19	10,00	9,00	81,00	8,10
NO	6	10,00	(4,00)	16,00	1,60
A VECES	5	10,00	(5,00)	25,00	2,50
TOTAL	30	30,00	χ^2 calculado		12,2000
χ^2 en tablas					10,5966

Fuente: Estudiantes de la escuela de capacitación

Elaborado por. Raquel Angela Olmedo

Gráfico N° 4. 21 Comprobación de la Hipótesis Específica I



Fuente: cuadro 4.11

Elaborado por. Raquel Ángela Olmedo

El valor obtenido de Chi-cuadrado es mayor que el valor en tablas, por tanto se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se establece que existe relación entre la respuesta esperada y observada es decir: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en

los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

4.2.2 Hipótesis específica 2

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puede controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

Planteamiento de la Hipótesis

Para la comprobación de las hipótesis específicas, se utilizará la Prueba Chi-Cuadrado, cuyo objetivo es evaluar la bondad del ajuste de un conjunto de datos a una determinada distribución esperada. Su objetivo es aceptar o rechazar la siguiente hipótesis:

H₀: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puede controlar mis emociones no desarrolla en las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

H_A: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puede controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La prueba se realiza calculando las frecuencias esperadas (aquellas que deberían haberse observado si la hipótesis de independencia fuese cierta), y compararlas con las frecuencias observadas en la realidad.

Para esta comprobación se utilizará la siguiente relación:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

O_i = Frecuencia absoluta observada o empírica (O_i).

$E_i =$ Frecuencia absoluta que cabría esperar o frecuencia esperada ($n \cdot p_i$) donde n es el tamaño de la muestra y p_i la probabilidad del i -ésimo valor o intervalo de valores según la hipótesis nula

El asunto es contrastar la hipótesis de que los canales son seleccionados al azar a un nivel de significación del 5%.

La comprobación de la hipótesis se la realizó con las respuestas que se entregaron a las preguntas, una vez implantado el manual:

Cálculo del estadístico Chi Cuadrado

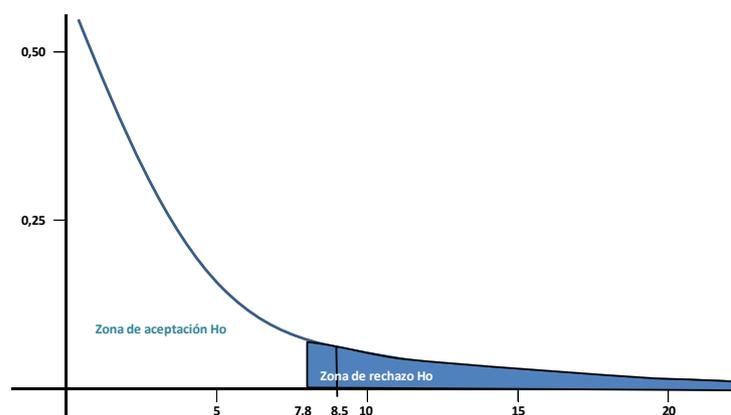
Cuadro N° 4.12 Comprobación de la Hipótesis Específica II

RESPUESTAS	FRECUENCIA	FRECUENCIA ESPERADA	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
SI	23	15,00	8,00	64,00	4,27
NO	7	15,00	(8,00)	64,00	4,27
TOTAL	30	30,00	χ^2 calculado		8,5333
χ^2 en tablas					7,8794

Fuente: Estudiantes de la escuela de capacitación

Elaborado por. Raquel Angela Olmedo

Gráfico N° 4. 32 Comprobación de la Hipótesis Específica II



Fuente: cuadro 4.12

Elaborado por. Raquel Angela Olmedo

El valor obtenido de Chi-cuadrado es mayor que el valor en tablas, por tanto se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se establece que existe relación entre la respuesta esperada y

observada es decir: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

4.2.3 Comprobación de la Hipótesis Específica 3.

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

Planteamiento de la Hipótesis

Para la comprobación de las hipótesis específicas, se utilizará la Prueba Chi-Cuadrado, cuyo objetivo es evaluar la bondad del ajuste de un conjunto de datos a una determinada distribución esperada. Su objetivo es aceptar o rechazar la siguiente hipótesis:

H_0 : La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones no desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

H_A : La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La prueba se realiza calculando las frecuencias esperadas (aquellas que deberían haberse observado si la hipótesis de independencia fuese cierta), y compararlas con las frecuencias observadas en la realidad.

Para esta comprobación se utilizará la siguiente relación:

$$\chi^2* = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

O_i = Frecuencia absoluta observada o empírica (O_i).

E_i = Frecuencia absoluta que cabría esperar o frecuencia esperada ($n \cdot p_i$) donde n es el tamaño de la muestra y p_i la probabilidad del i -ésimo valor o intervalo de valores según la hipótesis nula

El asunto es contrastar la hipótesis de que los canales son seleccionados al azar a un nivel de significación del 5%. La comprobación de la hipótesis se la realizó con las respuestas que se entregaron a las preguntas, una vez implantado el manual:

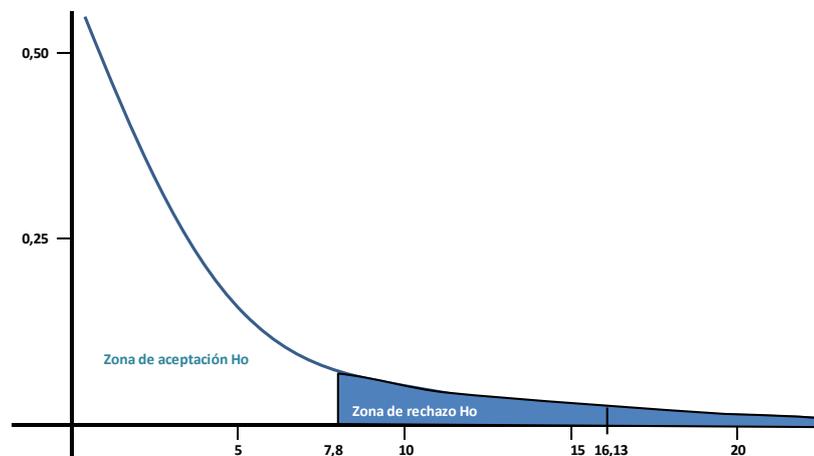
Cálculo del estadístico Chi Cuadrado

Cuadro N° 4.13 Comprobación de la Hipótesis Específica III

RESPUESTAS	FRECUENCIA	FRECUENCIA ESPERADA	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
SI	26	15,00	11,00	121,00	8,07
NO	4	15,00	(11,00)	121,00	8,07
TOTAL	30	30,00	χ^2 calculado		16,133
χ^2 en tablas					7,8794

Fuente: Estudiantes de la escuela de capacitación
Elaborado por. Raquel Angela Olmedo

Gráfico N° 4. 13 Comprobación de la Hipótesis Específica III



Fuente: cuadro 4.13
Elaborado por. Raquel Angela Olmedo

El valor obtenido de Chi-cuadrado es mayor que el valor en tablas, por tanto se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se establece que existe relación entre la respuesta esperada y observada es decir: La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

La aplicación del manual actitudinal mejoró notablemente las relaciones interpersonales de los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales ya que desarrollaron habilidades de trabajo en equipo y descubrieron nuevas formas de comunicación en su entorno laboral.

La correcta aplicación del manual actitudinal mejoró notablemente la expresión emocional de los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales ya que fortalecieron su identidad personal y profesional desechando estereotipos sociales.

El manual actitudinal “Puedo controlar mis emociones” contribuyó significativamente en el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales de los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales con la toma de conciencia y construcción de actitudes productivas, reconociendo las cualidades de los demás y trazando el curso de sus propias vidas en base a sus acciones sin descuidar el contexto que los rodea.

5.2. RECOMENDACIONES

Se recomienda la aplicación del manual actitudinal a todos los señores estudiantes de la escuela de capacitación para completar su proceso educativo, así, se fortalecerá el trabajo en equipo en las distintas actividades que desempeña el conductor, con actividades continuas para el reconocimiento de las capacidades y habilidades propias y de los demás relacionando el área humanística y social de los futuros profesionales del volante.

Se recomienda motivar la expresión emocional en las y los señores estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales como una condición imprescindible para fomentar relaciones interpersonales saludables a nivel familiar, laboral y social.

Se recomienda fortalecer la aplicación continua de estrategias para el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación como eje transversal en la formación su profesional.

BIBLIOGRAFÍA

Ajzen, F. &. (16 de marzo de 2014). *Teoria de la acción razonada*. Recuperado el 17 de marzo de 2014, de es.wikipedia: es.wikipedia.org/wiki/Teoria_de_la_acción_razonada

Bergan, J. (1980). *Psicología Educativa*. México: Limusa.

Castro, F. (21 de enero de 2004). *Fundamentos teóricos sobre la evaluación en el proceso de enseñanza*. Recuperado el 6 de julio de 2014, de Fundamentación: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011b/958/Fundamentos%20teoricos%20sobre%20la%20evaluacion%20en%20el%20proceso%20de%20ensenanza%20aprendizaje.htm>

Chaiken, E. &. (11 de septiembre de 2006). *La psicología de las actitudes*. Recuperado el 7 de diciembre de 2014, de onlinelibrary: onlinelibrary.wiley.com/10.1002/mar.4220120509/abstract

Chimborazo, U. N. (20 de agosto de 2014). Modelo Pedagógico. *Modelo Pedagógico*. Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

Coke, B. (2007). *Empaty as an Indicator of subsequent altruistic*. Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de http://library.wcsu.edu/dspace/bitstream/0/57/1/crispino_stutz.pdf

Darwin, C. (13 de septiembre de 2009). *junta de andalucia*. Recuperado el 18 de diciembre de 2014, de La evolución de la conducta: http://www.juntadeandalucia.es/averroes/ies_sancti_petri/files/filosofia/BLOQUEIELS ERHUMANO/TEMA9ELAPRENDIZAJEYLAEVOLUCIONDELACONDUCTA.pdf

Elgueta, D. (15 de agosto de 2014). *Axiológica*. Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de Axiología- educación en valores: <http://www.clubensayos.com/Filosof%C3%ADa/Axiol%C3%B3gica/1567990.html>

Fariñas, G. (15 de noviembre de 2014). *Axiológica*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2014, de Axiológica: <http://www.clubensayos.com/Filosof%C3%ADa/Axiol%C3%B3gica/1567990.html>

Gautier, R. (2003). *Teorías el aprendizaje*. Recuperado el 22 de noviembre de 2014, de <http://webpace.ship.edu/cgboer/maslowesp.html>

Heylighen. (09 de septiembre de 2013). *Complejidad*. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de <http://nodyc.org/2013/09/27/complejidad/>

Izart, T. &. (1971). *revistas.usal.es*. Recuperado el 16 de diciembre de 2014, de Las emociones y su expresión: <http://revistas.usal.es/index.php/0214-3402/article/viewFile/3250/3273>

- Jurídicos, C. d. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de estudios jurídicos.
- López, F. (12 de enero de 2004). *Fundamentos teóricos sobre la evaluación*. Recuperado el 25 de noviembre de 2014, de Fundamentos teóricos sobre la evaluación: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011b/958/Fundamentos%20teoricos%20sobre%20la%20evaluacion%20en%20el%20proceso%20de%20ensenanza%20aprendizaje.htm>
- Manual. (2015). *Manual*. Recuperado el 16 de enero de 2015, de <http://definicion.mx/manual/>
- Montoya, M. (2000). *La práctica de valores*. Quito: Santillana .
- Morín, E. (2003). *Los siete saberes para la educación del futuro*. Quito: Santillana.
- Morín, E. (20 de febrero de 2006). *Fontal*. Recuperado el 20 de noviembre de 2014, de Fontal: http://webdelprofesor.ula.ve/ciencias/ricardo/PDF/Edagar_Morin_y_los_Siete_Saberes_Necesarios_a_la_Educacion_del_futuro.pdf
- Océano. (2000). *Enciclopedia de Psicología*. España: Océano.
- Salud, O. M. (2104). Accidentes de tránsito.
- Slaby, C. y. (1990). *www.psicothema.com*. Recuperado el 20 de diciembre de 2014, de Las habilidades sociales y su entrenamiento: <http://www.psicothema.com/pdf/670.pdf>
- Tiempo, D. E. (16 de Agosto de 2014). *EL TIEMPO*.
- UNESCO. (2010). Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001898/189883s.pdf>
- Vigotsky, L. (12 de agosto de 1920). *Saberes previos*. Recuperado el 16 de septiembre de 2014, de Modelo cognitivo: <https://sites.google.com/site/educaipchile/modelo-cognitivo-constructivista/saberes-previos>
- Web. (s.f.). *Tipos de manuales* . Recuperado el 26 de enero de 2015, de <http://www.tiposde.org/cotidianos/568-tipos-de-manuales/#ixzz3VEttGSbx>
- Whittaher, J. (1993). *Psicología social en el mundo de hoy*. España: Trillas.

ANEXO 1



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

VICERRECTORADO DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

INSTITUTO DE POSGRADO

MAESTRÍA EN DOCENCIA, MENCIÓN INTERVENCIÓN PSICOPEDAGÓGICA

DECLARACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

IMPACTO DE LA ELABORACION Y APLICACIÓN DEL MANUAL ACTITUDINAL *PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES*, PARA DESARROLLAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES EN LOS ESTUDIANTES DE LA SECCIÓN DIURNA DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES DE CHIMBORAZO, CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2014.

PROPONENTE:

RAQUEL ANGELA OLMEDO FALCONI

RIOBAMBA- ECUADOR

2014

1. TEMA.

IMPACTO DE LA ELABORACION Y APLICACIÓN DEL MANUAL ACTITUDINAL *PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES*, PARA DESARROLLAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES EN LOS ESTUDIANTES DE LA SECCIÓN DIURNA DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES DE CHIMBORAZO, CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2014.

2. PROBLEMATIZACIÓN.

2.1 UBICACIÓN DEL SECTOR EN DONDE SE VA A REALIZAR LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 Datos informativos:

UBICACIÓN: Nombre de la institución educativa: Escuela de capacitación para Conductores Profesionales de Chimborazo.

Provincia: Chimborazo **Cantón:** Riobamba **Parroquia:** Maldonado

2.1.2. Situación económica

El sostenimiento de la escuela es privado, siendo sus ingresos económicos los dineros provenientes del pago del estudiante asignado mensualmente.

En la actualidad se educan en ella seiscientos estudiantes que en su mayoría son de diferentes edades y lugares de la provincia y el país.

2.1.3 Situación académica

La jornada de clases es matutina y nocturna reciben a más de las áreas básicas (Leyes y Reglamentos, Psicología Aplicada, Relaciones Humanas, Computación, Educación Vial, Educación Ambiental, Mecánica, Primeros Auxilios) materias como: Atención al Cliente, Inglés, Conducción Teórica y Geografía Urbana.

El nivel de rendimiento académico de los (as) estudiantes es en promedio de regular a bueno en las dos áreas principales, y de bueno a muy bueno en las otras asignaturas. Es necesario resaltar el evidente desinterés de una gran mayoría de estudiantes, que asociado a problemas como: maltrato familiar y social, alcoholismo, desempleo, migración en las familias, son las causas para las malas actitudes al volante y las relaciones interpersonales.

2.1.4. Situación física

La escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cuenta con una planta física compuesta de 6 salones de clase todas cuentan con un infocus, una oficina para inspección, secretaria, dos laboratorios de computación, una biblioteca virtual, un auditorium de eventos académicos, la dirección de la escuela, dos laboratorios de mecánica, un campo vial, bar, vivienda para la conserje, cocina, tres bloques de baterías sanitarias, un salón de juegos.

2.2 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

En el mundo existen profesiones de las cuales depende el desarrollo de la humanidad, su destino y su supervivencia siendo esta la del chofer profesional ya que tiene que enfrentarse a continuos cambios o transformaciones: tanto en los estilos de vida, como en las relaciones interpersonales, familiares y sociales; debiendo ubicarse en el entorno para asumir retos, obligaciones y responsabilidades diferentes, que contribuirán al establecimiento de objetivos tanto en al ejercicio de su profesión como en su desenvolvimiento social; sin perder de vista las características que identifican a los individuos como seres únicos e irrepitibles.

Al enfocarse estrictamente en el Ecuador, en donde los profesionales del volante reciben una marcada influencia del entorno que los rodea, de las leyes y reglamentos, de los medios de comunicación, de información y publicidad; los cuales imponen modelos poco éticos e inhumanos a este profesional que tienden a desfigurar el objetivo principal del conductor y su rol en la familia, la sexualidad, la forma de relacionarse, la identidad y por consiguiente la personalidad de cada uno de los individuos;

convirtiéndose probablemente en causantes indirectos de los problemas sociales que actualmente podemos evidenciar en el área de transportación.

La Agencia Nacional de Tránsito en el informe nacional de periodo comprendido de enero a diciembre del 2013 determina que la provincia de Chimborazo: “mantiene uno de los índices más altos de accidentes de tránsito”, desprendiéndose algunos factores de índole legal, psicológicos, sociales que derivan en responsabilidades dolosas y culposas.

Siendo los escuelas de capacitación los entes responsables para que los individuos que se educan en dichos establecimientos, cumplan con su misión y visión en la formación integral del conductor profesional ya que estos pueden aportar para que el estudiante presente una actitud favorable o desfavorable hacia las actividades que se desarrollan dentro del salón de clase aportando o restando interés al proceso educativo y al resultado posterior en el ejercicio de su profesión.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre y su reglamento podría considerarse como una de las más estrictas de Latinoamérica, por ende el problema social no radica en la falta o inexistencia de leyes o aplicación a las mismas, ya que tenemos un sistema coercitivo que hasta la actualidad permite sancionar las actitudes negativas del chofer profesional casi en un cien por ciento.

2.3 FORMULACION DEL PROBLEMA

¿De qué manera la elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

2.4 PROBLEMAS DERIVADOS

¿De qué manera incide los juegos de roles en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

¿Cómo la expresión de emociones impacta en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

¿De qué manera influye el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

3. JUSTIFICACION

La Globalización permite poner a un solo nivel los parámetros existentes en una sociedad, más aun la forma de cómo y porque se sigue requiriendo de choferes profesionales, los mismo que deben cumplir con la visión y la misión para los cuales han sido o serán investidos.

La constitución de la República del Ecuador en concordancia con la Ley Orgánica de Transporte Transito y Seguridad Vial vigente así como el reglamento ibídem establecen claramente cuáles son los parámetros para que un ciudadano común y corriente forme parte activa de este sistema de conducción al establecer requisitos de funcionamientos de escuelas de capacitación profesionales y no profesionales, organismos de control y de apoyo deberes y derechos de los entes participantes , es decir existe la normativa jurídica y la forma de aplicación de dichas disposiciones.

Además se aplica el principio de que todo individuo que forme parte de un estado por obligación debe conocer las leyes que le rodean por ende el desconocimiento de las mismas no es causa suficiente ni objetiva para la existencia de efectos sociales derivados del problema macro.

La actitud o reacciones positivas o negativas de los estudiantes como futuros conductores profesionales supera los límites inclusive de normativas existentes y sobrepasa al mundo de la intervención psicológica de fondo y de forma del cual se desprenden varios problemas como: consumo excesivo de alcohol, conducir a exceso de velocidad, conductas reactivas, inestabilidad laboral, desintegración familiar entre otras; estrictamente relacionadas a la conducción.

Precisamente esta investigación permitirá determinar de que la actitud de los estudiantes ante esta digna profesión incide sustancialmente en la vida cotidiana del chofer y su entorno, de ahí nace la importancia de proponer este tema, ya que dentro de nuestra sociedad un alto porcentaje estamos involucrados directa o indirectamente en el sistema de conductores- peatones o viceversa, escuelas de capacitación- estudiantes y choferes- Estado.

Los beneficiarios de esta investigación no solo serán los estudiantes de una u otra escuela de capacitación será todo el conglomerado social porque una vez que se concluya este proceso podríamos determinar el porqué de la noche a la mañana nuestros legisladores apoyados por organismos de control reducen significativamente el periodo de capacitación previo la obtención de la Licencia profesional, haciéndola cada vez más accesible a todo tipo de persona inclusive gente que no tiene el título de bachiller y simplemente cumpla la mayoría de edad.

La propuesta es factible puesto que existe la población necesaria, los recursos humanos, materiales y tecnológicos para su ejecución.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Demostrar que la elaboración y aplicación del manual actitudinal *puedo controlar mis emociones* impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

4.2 Objetivos Específicos

- Identificar de qué manera incide los juegos de roles en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014
- Determinar cómo la práctica de expresión de emociones impacta en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014
- Identificar de qué manera influye el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

5. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

5.1 ANTECEDENTES DE INVESTIGACIONES ANTERIORES

Cabe indicar que en la Escuela de Capacitación para Conductores Profesionales de Chimborazo, no se han realizado investigaciones de esta índole, siendo esta la primera en su género, ya que considero que las actitudes tienen la influencia de las relaciones interpersonales.

La realidad que acompaña a los estudiantes que recibimos cada semestre en nuestros salones de clases es totalmente diferente. Razón por la cual se debe aplicar el principio de la educación humanística de que todo ser humano es un ser bio-psico-social que tiene

derecho a participar de una educación integral, en un clima dialógico y constructivo, en consecuencia democrático y participativo.

El propósito de esta investigación es recopilar información, analizar e interpretar los resultados a obtenerse de acuerdo a los instrumentos que mediarán las variables que guiarán este estudio en términos del dominio de las relaciones interpersonales. Luego se presentarán los resultados relacionados con el tema de estudio con sus respectivas interpretaciones, de manera precisa y concisa con una amplia explicación de cada una.

5.2. FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

La fundamentación científica es la base de toda investigación, la presente se basa en filosófica como madre de las ciencias, epistemológica como estudio de paradigmas, psicopedagógica dándole el valor que requiere, axiológica como denominador común y legal por el ordenamiento jurídico en el que nos desarrollamos como parte de un país democrático.

5.2.1. Fundamentación Filosófica

La presente investigación se fundamenta en el paradigma de la complejidad, sin embargo, el punto en común entre las principales disciplinas es el reconocimiento de que nuestra realidad es compleja: no puede contemplarse desde un pensamiento disyuntivo, reduccionista, simplificador y predominantemente acrítico. Se requiere de una visión holística que vislumbre las distintas perspectivas de un objeto o situación. Desde la óptica psicológica este tipo de pensamiento se conceptualiza como “aquel capaz de profundizar críticamente en la esencia de los fenómenos, jugando con la incertidumbre y concibiendo la organización” (Fariñas, 2014)

La aplicación del paradigma de la complejidad permite relacionar a los actores viales como parte de un todo indivisible, inseparable o indisociable, los cuales necesitan uno del otro para lograr una convivencia social saludable y productiva. La reconstrucción del conocimiento establecido por siglos en nuestra sociedad ha creado prototipos sociales en torno al ejercicio laboral del conductor profesional, por tal motivo es preciso reconocer la necesidad de abordar el tema las actitudes y las relaciones

interpersonales de manera multidisciplinar e interdisciplinar para que los nuevos aprendizajes sean reales en torno a la conducción vehicular.

5.2.2. Fundamentación Epistemológica

Esta investigación está fundamentada en el paradigma del pensamiento complejo la misma que constituye una fusión filosófica y epistemológica. “El pensamiento complejo es una estrategia cognitiva que busca la articulación de saberes para dar cuenta de la complejidad de los objetos de conocimiento, es una propuesta ético-política: el desarrollo de una política planetaria de civilización, la constitución de una ética planetaria y el pleno empleo de las potencialidades humanas para civilizar nuestras ideas”. (Morín, Fontal, 2006)

Es necesario manifestar que el enfoque socio crítico se establece como fundamentación epistemológica teniendo como precedentes al activismo y constructivismo, los mismos que pretenden fortalecer como centro de los aprendizajes al ser humano.

5.2.3. Fundamentación Psicopedagógica.

La presente investigación se fundamenta pedagógicamente en el enfoque holístico que es el ciclo a seguir partiendo desde la complejidad motivando la ruptura paradigmática y el enfoque socio crítico, por ende el conocimiento real y pertinente que se necesita de la situación del estudiante de la escuela de capacitación, para poder determinar y desarrollar el rumbo adecuado del proceso pedagógico en la zona de desarrollo próximo, determinando la necesidad de realizar un adecuado diagnóstico para establecer con claridad los lineamientos de trabajo.

En el proceso pedagógico que es materia de estudio e investigación, los fenómenos cognitivos y afectivos, están estrechamente relacionados con los factores sociales, lo que implica que el proceso investigativo debe explorar la personalidad en conjunto las esferas afectivas, volitivas e intelectivas.

5.2.4. Fundamentación Axiológica

Darío Elgueta, señala que: “La axiología o filosofía de los valores, es la rama de la filosofía que estudia la naturaleza de los valores y juicios valorativos, La axiología es el sistema formal para identificar y medir los valores. Es la estructura de valores de una persona la que le brinda su personalidad, sus percepciones y decisiones” (Elgueta D. , 2014)

La presente investigación está fundamentada en bases axiológicas, relacionando los valores morales, éticos, políticos, religiosos entre otros para unificarlos en la práctica laboral como un todo. En tal virtud la investigación tiene su cimiento axiológico en los fundamentos universales, que permiten la identificación del estudiante como un ente participativo, cooperativo, creativo y emprendedor más no únicamente receptivo y repetitivo.

5.2.5. Fundamentación Legal

Esta investigación se fundamenta en la Código Orgánico Integral Penal de la República del Ecuador, (Jurídicos, 2014)teniendo como ente supervisor la Agencia Nacional de Tránsito quién regula el desenvolvimiento vial a nivel nacional. De esta manera es necesario destacar que el desconocimiento del código vigente no exime de responsabilidad a los conductores, peatones y actores viales en general.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (COIP)

El Código Orgánico Integral Penal (COIPP, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial N° 180 del Lunes 10 de Febrero de 2014 y, entrará en vigencia el 10 de Agosto de este año, es decir en 180 posteriores a la fecha de su publicación.

De conformidad con la DISPOSICIÓN DEROGATORIA DÉCIMA OCTAVA, este cuerpo legal deroga varios capítulos y artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (Jurídicos, 2014)

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (COIP)

CAPÍTULO OCTAVO

INFRACCIONES DE TRÁNSITO

SECCIÓN PRIMERA

Reglas generales

Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

6. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente

7. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

8. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

9. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

5.4 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

5.4.1. Manual

Definición: Se denomina manual a toda guía de instrucciones que sirve para el uso de un dispositivo, la corrección de problemas o el establecimiento de procedimientos de trabajo. (Manual, 2015) Los utilización de manuales son de gran relevancia el momento de transmitir información que sirva a las personas a desenvolverse en una situación determinada.

En general los manuales son frecuentes acompañando a un determinado producto que se ofrece al mercado, como una forma de soporte al cliente que lo adquiere. En este caso, el manual actitudinal Puedo controlar mis emociones, tiene una descripción detallada y su correcta utilización, ya sea para obtener mejores resultados a nivel actitudinal como para dar cuenta de posibles problemas y la forma de evitarlos.

La utilización de los manuales permite coordinar de manera acertada cada una de las acciones a tomar a lo largo del desarrollo del trabajo propuesto, a la vez mediante el registro de datos en forma sistemática y organizada cada uno de los requerimientos tanto del investigador como del participante pueden ser obtenidos de manera rápida y eficaz.

5.4.2 Tipos de manuales

Existen varios tipos de manuales y cada vez la variedad se amplía, razón por la cual mencionaremos los más utilizados:

- Técnica: estos manuales explican de manera detallada como realizar las actividades o tareas en particular.

- Bienvenida: su función es describir de manera muy breve la historia de una empresa, desde su origen, desarrollo, hasta la actualidad. Se manifiesta a la vez cuales son los objetivos organizacionales de la empresa, derechos y obligaciones.

En la presente investigación el tipo de manual de acuerdo a la necesidad es el de técnicas puesto que explicaremos de manera pormenorizada el objetivo, duración, materiales, desarrollo y evaluación de cada una de las técnicas propuestas para el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales.

5.4.3 Utilidad

Los manuales representan una ayuda valiosa para la ejecución de las diversas actividades planteadas. La utilidad de los manuales está en que permite conocer el funcionamiento interno y detallado de las tareas técnicas, ubicación y requerimientos para su aplicación. Este documento permite a cualquier individuo el adiestramiento y capacitación personal ya que describen en forma detallada las actividades de cada puesto.

5.4.4. El manual como recurso didáctico

El recurso didáctico constituye cualquier material tangible, oral o visual que se ha realizado con la finalidad de optimizar el trabajo del docente y los estudiantes en los salones de clase, de esta manera el manual como recurso didáctico constituye un medio necesario para desarrollo de las actividades académicas propuestas despertando el interés de los participantes.

Mediante la elaboración y aplicación del material escrito y encuadernado denominado manual proporcionamos información al estudiante coherente y oportuna, a la vez que ejercitamos y desarrollamos las habilidades apoyándonos en gráficos y contenidos que refuerzan las ilustraciones.

Las características más comunes en la elaboración de un manual como recurso didáctico son: la claridad, objetividad, secuencia, coherencia semántica y sintáctica. Los

contenidos deben captar la atención de los lectores, resultando interesantes, novedosos y prácticos para su empoderamiento.

5.4.5 Actitud

Definición.- Según John Bergan: “Reacción afectiva global derivada de una serie de creencias, intenciones y conductas, cada una de las cuales implica cierto grado de relación afectiva” (Bergan, 1980)

“Creencia o sentimiento de una persona que determina su predisposición a valorar favorable o desfavorablemente los objetos y sujetos que la rodean y que por lo tanto influyen en el comportamiento”. (Océano, 2000)

Las actitudes al representar una manifestación de tono afectivo de los seres humanos ante la presencia de diferentes estímulos constituyen una de las partes más importantes en el desenvolvimiento social, laboral y familiar de los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales.

5.4.6 Estructura de las actitudes

5.4.6.1 El componente cognoscitivo (Whittaher, 1993)

En la cotidianidad estamos bombardeados constantemente por nuevos estímulos, con diferente intensidad y duración los cuales obligan al individuo a adaptarse rápidamente a la nueva situación, tomando como base sus experiencias o simplemente reaccionando con la poca información disponible.

La movilidad humana como necesidad de una sociedad en desarrollo instituye la utilización de diferentes medios de transporte terrestre tales como las bicicletas, motos, camionetas, automóviles, transportes urbanos entre otros; todos estos constituyen un número mínimo de estímulos que encontramos diariamente. Reconocemos que son estímulos nuevos tomando en cuenta sus características físicas, como el color, la intensidad entre otras, o porque antes los observamos.

5.4.6.2 Cambio de actitudes

En nuestra sociedad se busca constantemente generar cambios actitudinales en las personas de manera inmediata sin tomar en cuenta el proceso que debemos respetar para alcanzar resultados duraderos y estables.

A continuación describimos dos rutas o caminos para cambiar la actitud de las personas:

c) Para Whittaker “La ruta central o alta probabilidad de elaboración” ocurre cuando se realiza un análisis exhaustivo del mensaje, de los argumentos presentados, de sus consecuencias e implicaciones, comparando todo esto con la información previa que ya se posee sobre el objeto de la actitud. El objetivo de esta ruta es conducir a una actitud razonada, bien articulada y basada en la información recibida. (Whittaker, 1993)

Las actitudes que diariamente expresa el conductor profesional están condicionadas por varios estereotipos sociales y factores de índole personal los cuales han delimitado el nivel de actuación del profesional del volante.

d) Para Whittaker “La ruta periférica (o baja probabilidad de elaboración)” ocurre cuando el cambio de actitud se da sin necesidad de mucho pensamiento sobre el contenido del mensaje, y más bien lo que suele influir en el receptor es un serie de elementos externos o periféricos del mensaje, como el atractivo de la fuente o las recompensas asociadas con una particular posición actitudinal. (Whittaker, 1993)

El endurecimiento de las penas en cuanto al ejercicio profesional de los conductores, busca reducir notablemente los accidentes de tránsito y mejorar el servicio de transporte a nivel nacional. Sin embargo la falta de conciencia de los actores viales sumada a la presión continua de la labor misma, ha dificultado el control y manejo adecuado de actitudes al volante.

5.5. La capacidad de empatía

Definición según Diccionario de Psicología: “La empatía es el acercamiento emocional o conocimiento instintivo de otra persona, suscitado por su conducta o estado, que da lugar a una actitud de comprensión y aceptación, hasta el punto de compartir o incluso experimentar sentimientos” (Océano, 2000)

La empatía es una respuesta afectiva la cual posee también componentes motivacionales y cognitivos; aplicada adecuadamente por el conductor en el entorno laboral permite ubicarnos en la situación que está viviendo otra persona, dando valor a aquellas situaciones que al parecer del conductor no son de gran importancia y que para el usuario son lo primordial.

La empatía se puede enfocar desde diferentes perspectivas, siendo el conductor el encargado de analizar cada una de estas:

Con las excepciones de siempre, creemos que podemos ser amables, educados, respetuosos y hasta sentir empatía con los demás, es decir, nos ponemos y sabemos estar muchas veces en el lugar de los otros. Entendemos sus reacciones, conductas y comportamientos, pero por lo general la cosa cambia bastante cuando estamos frente al volante. Si la mayoría de los conductores somos empáticos como personas en el día a día, ese porcentaje se reduce considerablemente cuando manejamos o lo disimulamos muy bien.

Es decir, que esa identificación mental y efectiva de un sujeto con el estado de ánimo de otro, definido como empatía en el diccionario, la conocemos pero sin saber por qué no lo ponemos en práctica cuando nos subimos a un vehículo para manejar.

Es decir, que cuando estamos al volante perdemos una gran parte de nuestros encantos como personas que pregonan la empatía. Resulta por cierto curiosos que en cualquier circunstancia seamos empáticos, esas mismas personas nos piden algo cuando estamos manejando o si se ponen delante, si se les ocurre estacionar y no lo hacen rápido, no sabemos bien porqué pero desde la simple observación de la realidad “al volante nos transformamos”.

5.6 La autoestima

Según Abraham Maslow: “La autoestima es una necesidad básica de la personalidad, los elementos de la autoestima alta son: respeto y aprobación, capacidad real, logros y éxitos, el actuar conforme a nuestra propia naturaleza interna y la aceptación de ella” (Gautier, 2003)

La autoestima es considerada uno de los pilares más importantes del Desarrollo Humano. Es conocimiento, concientización y práctica de todo el potencial de cada individuo, ya que del modo en el que nos sentimos con respecto a nosotros y nosotras mismas influirá en gran medida en nuestro trabajo, familia, amor y en las relaciones con nuestros compañeros, padres, hijos, etc.

5.7 Relaciones interpersonales

Las relaciones interpersonales son una oportunidad para acercarnos a otras experiencias y valores, así como para ampliar nuestros conocimientos, lo que resulta increíble es que día a día podamos relacionarnos con tantas personas considerando que cada persona almacena sus propias experiencias, sentimientos, valores, conocimientos y formas de vida. Cuándo nos relacionamos con los demás esperamos reciprocidad, esto quiere decir que deseamos dar; pero también recibir, escuchar y ser escuchados, comprender y ser comprendidos.

Si miramos con honestidad, podremos reconocer lo que nos disgusta de nosotros; como sentir rencor, enojo, envidia, e incluso, ser agresivos e irrespetuosos al relacionarnos con otras personas.

La aceptación y el reconocimiento de nosotros mismos, nos puede ayudar a superar estas actitudes negativas y mejorar la relación con otras personas, es decir, la aceptación de los demás con sus cualidades y defectos, y a que surja la confianza en nosotros mismos y en los demás.

1.3.6 Los valores en la conducción vehicular

Definición según: MONTROYA, Miguel: “Valores son las propiedades de los objetos materiales y de los fenómenos de la conciencia social, caracterizan el significado de unos y otros para la sociedad, para la clase y para el hombre” (Montoya, 2000).

Aunque los valores comienzan a formarse desde temprana edad y cada quien le da un sentido propio, la puesta en práctica de los valores es una decisión personal, cada quien determina cómo actuar frente a las distintas situaciones de su vida, unas veces más

consciente que otras, cada persona decide la actitud y la manera de comportarse frente a las demás personas y frente a las oportunidades, las dificultades o las responsabilidades.

Cuando los intereses relacionados con otras personas o por ser parte de una organización, la decisión al aceptar los valores que requiere esa relación, inclusive, en una organización autoritaria, donde los valores se imponen unilateralmente, uno también toma la decisión de aceptarlos. Ellos nos permiten regular nuestra conducta para el bienestar colectivo y lograr una convivencia armoniosa.

5.8. Juego de roles

La técnica juego de roles es una didáctica activa que genera un aprendizaje significativo y trascendente en los individuos, logrando que se involucren, comprometan y reflexionen sobre los roles que adoptan y la historia que representan. De esta forma se desarrolla el trabajo en equipo, la toma de decisiones, la innovación y la creatividad en cada participante. Esta técnica es útil para manejar aspectos o temas difíciles en los que es necesario tomar diferentes posiciones para su mejor comprensión ya que en la conducción vehicular difícilmente el mismo conductor identifica con claridad sus conductas al volante.

De este modo abordan la problemática desde diferentes perspectivas y comprenden las diversas interpretaciones de una misma realidad. La participación de los estudiantes para conductores profesionales no tiene que seguir un guión específico, pero es importante una delimitación y una planeación previa a la puesta en práctica del ejercicio objetivos.

5.9 La expresión emocional

El desarrollo saludable del ser humano gira en torno a la esfera de la vida afectiva, volitiva e intelectual, las mismas que con el paso del tiempo se desarrollan y fortalecen con el contacto social. Por la misma razón el estudio de la esfera de la vida afectiva como motor de todas nuestras conductas, debe ser involucrada en todos los procesos del diario convivir.

Definición.- Según Luís Salvador Carulla: “Las emociones son reacciones de carácter brusco y de duración breve, que aparecen como respuesta ante acontecimientos externos o internos”. (Oceáno, 2000)

De acuerdo con esta definición las emociones tienen un contenido llamativo para el individuo, pero por lo general se convierten en emociones breves, pasajera, momentánea. Las emociones proporcionan al ser humano un conjunto de vivencias incomparables. De lo que no podemos dudar es de la gran importancia e influencia de las emociones sobre nuestro accionar cotidiano, ya que en todo momento experimentamos un determinado estado emocional.

Las emociones sirven para defendernos de estímulo nocivos o aproximados a estímulos placenteros o recompensantes (agua, comida, juego o actividad sexual) que mantengan la supervivencia, las emociones son motivadoras nos mueven o empujan a conseguir o evitar lo que beneficioso o dañino para el individuo y la especie.

Además ayudan a encontrar bajo la reacción general de alerta al individuo la respuesta más adecuada y útil en un enorme repertorio, manteniendo la curiosidad y por ello el interés por el descubrimiento de lo nuevo. De esta manera ensanchan el marco de seguridad para la supervivencia del individuo.

Las emociones sirven como lenguaje para comunicarse unos individuos con otros. Es una comunicación rápida y efectiva, en el hombre el lenguaje emocional es también un lenguaje básico tanto entre los miembros de una familia como entre miembros de una sociedad determinada, ello crea lazos emocionales que pueden tener claras consecuencias del éxito tanto de supervivencia biológica como social.

Las emociones sirven para almacenar y evocar memorias de una manera más efectiva. a nadie se le escapa que todo acontecimiento asociado a un episodio emocional, tanto si este tuvo un matiz placentero o de castigo, permite un mejor y mayor almacenamiento y evocación de los sucedido.

Las emociones y los sentimientos son mecanismo que juegan un papel importante en el proceso de razonamiento.

“Cuando una sensación, deseo, aversión, etc. ha conducido durante muchas generaciones a algún movimiento voluntario, casi con toda seguridad se creará una tendencia en la ejecución de un movimiento similar en cuanto se experimente la misma sensación u otra análoga o asociada, por muy débil que sea, y a pesar de que ese movimiento pueda no ser en ese caso de la menor utilidad. Dichos movimientos habituales son a menudo, o por lo general, hereditarios y difieren entonces muy poco de las acciones reflejas”. (Bergan, 1980)

Tal y como hemos destacado, la dirección de la descarga neuronal está determinada en parte por la estructura del sistema nervioso. De esta manera, ciertas acciones que reconocemos como expresivas de ciertos estados de la mente son consecuencia directa de la constitución del sistema nervioso y han sido desde siempre ajenas a la voluntad y, en gran medida, a la habituación.

No obstante, también influye el hábito, en el sentido de que la fuerza nerviosa se dirige especialmente por los canales que se ha solido utilizar. Esta idea supone un antecedente de las teorías de Izard y Tomkins (Izard, 1971) de que existen programas subcorticales innatos para la expresión de cada una de las emociones básicas.

Así, tanto la expresión de las emociones propias, como el reconocimiento de las de los demás, se realizan de forma principalmente involuntaria y no aprendida. Los hábitos, producto de asociación de reflejos, que tengan como función la expresión emocional pueden modificarse e ir desapareciendo. De cualquier manera, para Darwin, son menos relevantes que los reflejos e instintos. (Darwin, 2009)

La aportación más destacable de la teoría de Darwin a la expresión de las emociones es la asunción de que los patrones de respuesta expresiva emocional son innatos y que existen programas genéticos que determinan la forma de la respuesta de expresión emocional. (Darwin, 2009)

Tales reacciones pudieron ser útiles en su momento, aunque en la actualidad hayan perdido todo valor funcional. No obstante, el aprendizaje puede determinar que una reacción se presente en ciertas situaciones, o no, además de modificar el propio patrón

de respuesta expresiva. Algunas de las expresiones innatas necesitan de práctica antes de que puedan ejecutarse de forma completa y correcta (por ejemplo el llanto y la risa).

Los conductores profesionales deben aprender de las emociones realizando preguntas constantemente de su estado, de esta manera podrá identificarla correctamente evitando la expresión de manera inadecuada.

La mayoría de emociones se manifiesta corporalmente, solamente el conocimiento del propio cuerpo se logra a través de la práctica, pues cada ser humano es diferente y vivencia sensaciones corporales únicas e irrepetibles.

5.10 La asertividad

Tiene relación con la capacidad de afirmarse a sí mismo, para defender los propios derechos sin agredir o violentar los derechos de los demás. Comportarse asertivamente es comunicar nuestras creencias, sentimientos y opiniones de manera, directa, honesta, adecuada, oportuna, considerada y respetuosa.

La asertividad consiste simplemente en comportarse conforme al derecho que cada quien tiene de ser quien es. Les permitimos a los otros que nos quiten el tiempo y energía que realmente no queremos darles, a la espera de que nos paguen la deuda con un poco más de amor.

5.11 Habilidades sociales

“Es la capacidad para interactuar con los demás en un contexto social dado de un modo determinado que es aceptado o valorado socialmente y, al mismo tiempo, personalmente beneficioso, mutuamente beneficioso, o principalmente beneficioso para los demás”. (Slaby, 1990)

De este modo, definir las habilidades sociales se ha convertido en una cuestión de valoración en sí misma. Aunque todavía no se ha concebido una definición de las habilidades sociales que sea generalmente aceptada, los siguientes componentes son considerados esenciales para la comprensión de las habilidades sociales

6. HIPÓTESIS GENERAL

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

6.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

7. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS HIPOTESIS

7.1. Operacionalización de las hipótesis de graduación específica. 1

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impacta en las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

VARIABLE INDEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Juegos de roles	Los juegos de roles son actividades grupales de gran importancia que involucran identificación y empatía	Actividades grupales. Empatía	Componente cognitivo Componente afectivo Componente conductual	Técnica: Observación Encuesta Entrevista Instrumento: Guía de encuesta
VARIABLE DEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Relaciones interpersonales	Son el contacto persona a persona en el campo laboral y familiar que generan la expresión de valores.	Campo laboral Campo familiar Valores	Relación de dependencia, sin relación de dependencia. Estado civil Éticos y morales	Técnica: Observación Encuesta Entrevista Instrumento: Guía de encuesta

6.2 Operacionalización de las hipótesis de graduación específica. II

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impacta en las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.

VARIABLE INDEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Expresión emocional	Capacidad para manifestar reacciones afectivas momentáneas bruscas o controladas.	Reacciones bruscas. Reacciones controladas	Salón de clase Familia Laboral	Técnica: Encuesta Entrevista Instrumento: Guía de encuesta

VA RIABLE DEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Relaciones interpersonales	Son el contacto persona a persona en el campo laboral y familiar que generan la expresión de valores.	Campo laboral Campo familiar Valores	Relación de dependencia, sin relación de dependencia. Estado civil Éticos y morales	Técnica: Encuesta Instrumento: Guía de observación. Guía de encuesta

6.3 Operacionalización de las hipótesis de graduación específica.III

La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impacta en las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014

VARIABLE INDEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Entrenamiento asertividad y habilidades sociales	El entrenamiento en la asertividad y habilidades sociales son los comportamientos adaptativos verbales o no verbales con competencia social dirigidas a la consecución del refuerzo social.	Comportamientos verbal Comportamientos no verbal Competencia social Asertividad	Autonomía Expresión facial Proximidad Claves vocales Socio afectiva Intereses personales	Técnica: Encuesta Entrevista Instrumento: Guía de observación.

VA RIABLE DEPENDIENTE	CONCEPTO	CATEGORIA	INDICADOR	TECNICA E INSTRUMENTO
Relaciones interpersonales	Son el contacto persona a persona en el campo laboral y familiar que generan la expresión de valores.	Campo laboral Campo familiar Valores	Relación de dependencia, sin relación de dependencia. Estado civil Éticos y morales	Técnica: Encuesta Instrumento: Guía de encuesta

8 . METODOLOGÍA

8.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

8.1.1 Descriptivo-explicativo

Porque sus hechos y fenómenos permitirá su descripción y explicación caso por caso de acuerdo a la posibilidad que se presentará en la investigación. Además estará dirigida a resolver problemas que se presentaron en la realidad laboral del conductor, en beneficio de una población específica, es decir la importancia de las actividades planteadas en el manual de control emocional para el desarrollo de las relaciones interpersonales.

8.1.2. Causal

Porque se explicará las causas y consecuencias que producirán la elaboración y aplicación del manual actitudinal *puedo controlar mis emociones*, para desarrollar las relaciones interpersonales en los estudiantes de la sección diurna de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, período 2014.

8.1.3. Investigación de campo

Se trata de la investigación aplicada para comprender y resolver alguna situación, necesidad o problema en un contexto determinado, en este caso la investigación se realizará con los, estudiantes de la sección diurna de la escuela de capacitación para

conductores profesionales cantón Riobamba, con el fin de aplicar los instrumentos para obtener los datos más relevantes a ser analizados.

8.1.4. Investigación Bibliográfica

Tiene estas características por que la investigación constará de un sustento teórico en cada una de las variables de investigación, como es la guía basada en la pedagogía de la afectividad y el desarrollo del pensamiento crítico.

8.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Para determinar los casos y los hechos del proceso de investigación se aplicará el siguiente diseño:

8.2.1. Investigación cuasi experimental

Por medio de este tipo de investigación se aproximará a los resultados de una investigación experimental en situaciones en las que no es posible el control y manipulación absoluto de las variables. Se podrá describir las siguientes características:

- a. Apropiaada en situaciones naturales, en que no se podrá controlar todas las variables de importancia.
- b. Su diferencia con la investigación experimental será más bien de grado, debido a que no se satisfacen todas las exigencias de esta, especialmente en cuanto se refiere al control de variables.

Además es cuasi experimental porque se tratará de la aplicación práctica de una guía didáctica con actividades en tres dimensiones: juegos experienciales, la expresión de emociones y los juegos de cooperación

8.3. POBLACIÓN

De acuerdo a los objetivos de la presente investigación, se seleccionará una población para la realización del presente trabajo investigativo, la misma que estará conformada

por los estudiantes la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo.

La muestra es de tipo no probabilística intencional puesto que de acuerdo a la necesidad del investigador se escogió al paralelo I de 30 estudiantes.

8.4. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Se utilizará métodos tales como:

8.4.1. Hipotético-Deductivo

Por los datos que se recopilará, porque se trabajará en los hechos y se basará en los casos conocidos y en lo particular se determinará con la mayor veracidad posible. En vista que se partirá de la observación del problema y el planteamiento del mismo, se procederá a establecer hipótesis tanto generales como específicas, para deducir su validez al final de la investigación y en base a los resultados obtenidos se procederá a su respectiva comprobación, aspecto que finalmente permitirá estructurar conclusiones y recomendaciones.

8.4.2. Descriptivo, analítico, sintético

Seguidamente se utilizarán estos métodos en virtud de que serán útiles en todo el proceso de investigación para realizar la descripción de los fenómenos que ocurren en la institución educativa y analizar los problemas que se presentan en ella, en procura de ir determinando su importancia en el ámbito educativo para el desarrollo de las relaciones interpersonales.

8.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA RECOLECCIÓN DE DATOS

En función del logro de los objetivos de este estudio, se empleará las siguientes técnicas e instrumentos orientados a obtener información oportuna y veraz:

8.6.1. Instrumentos

Se utilizará mediante 10 preguntas para valorar el número a los estudiantes que se encuentran en cada uno de los indicadores.

8.7. TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTOS PARA EL ANÁLISIS DE RESULTADOS.

Una vez obtenidos los resultados de la observación y de los test aplicados a los estudiantes, se procederá a la tabulación pregunta por pregunta, determinando sus frecuencias para luego transformarlas en porcentajes, incorporándoles en un sistema computable, para ubicarlos en cuadros estadísticos de barras y pasteles, que servirá para verificar la hipótesis y el cumplimiento de los objetivos.

El trabajo de investigación se desarrollará a través de las siguientes etapas:

- a. Identificación del problema.
- b. Revisión Bibliográfica.
- c. Selección y diseño de técnicas e instrumentos de la investigación.
- d. Definición de la población y selección de la muestra.
- e. Recolección de la información (investigación de campo).
- f. Comprobación de hipótesis – análisis de resultados.
- g. Conclusiones y recomendaciones.

9. RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS

9.1. RECURSOS HUMANOS

Investigadora

Estudiantes

Tutor

9.2. RECURSOS MATERIALES

Documentos de apoyo (test, guías de observación, cuestionarios).

Copias

Lápices

Esferográficos

Libreta de anotaciones

Anillado
Recursos del medio
Hojas de papel bond

9.3. RECURSOS TECNOLÓGICOS

Uso de computador e Internet.

1 Impresora láser.

Memoria flash

1 Tóner para impresión

1 Escáner

9.4. RECURSOS FINANCIEROS

Nº	RUBRO	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
10	resmas de hojas A4	4.00	80.00
5000	Copias color	0.02	50.00
5	Cajas de lápices	4.00	20.00
1	Caja de esferográficos	4.20	4.20
2	Libretas de anotaciones	1.50	3.00

30 folletos 300.00

9.5 RECURSOS TECNOLÓGICOS

	COSTOS (USD)
120 horas de uso de computadores e Internet	60
1 Impresora láser.	100
1 Memoria flash	15
1 Tóner de impresión	70
1 Escáner	60

OTROS GASTOS

10% de la suma de gastos materiales + gastos tecnológicos. **762.20**

TOTAL EGRESOS: 762.20USD.

9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

N ^a	ACTIVIDAD	TIEMPO																							
		MES 1				MES 2				MES 3				MES 4				MES 5				MES 6			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Presentación del tema de tesis	■																							
2	Aprobación del tema de tesis	■	■	■	■																				
3	Presentación del Proyecto de tesis		■	■	■	■																			
4	Aprobación del Proyecto de tesis			■	■	■	■	■	■																
5	Aprobación de la solicitud de Director de tesis					■	■																		
6	Elaboración del marco teórico					■	■	■	■																
7	Diseño de instrumento de investigación					■	■				■	■	■												
8	Aplicación de Instrumentos de Investigación					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							
9	Tabulación y análisis de resultados															■	■	■	■						
10	Validación de las hipótesis															■	■	■							
11	Elaboración del primer borrador del informe															■	■	■	■						
12	Corrección del primer borrador																■	■							
13	Elaboración del informe final																■	■							
14	Presentación del informe final																	■	■						
15	Defensa de tesis																		■	■					

11. MATRIZ LOGICA

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL
¿De qué manera la elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?	Demostrar que la elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.	La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones impactan en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
PROBLEMAS DERIVADOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICA
¿De qué manera incide los juegos de roles en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?	Analizar de qué manera incide los juegos de roles en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014	La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de juegos de roles en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
¿Cómo la expresión de emociones impacta en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?	Determinar cómo la práctica de expresión de emociones impacta en el desarrollo de las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014	La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través de la expresión emocional en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
¿De qué manera influye el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón	Analizar de qué manera influye el entrenamiento en asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales	La elaboración y aplicación del manual actitudinal puedo controlar mis emociones desarrolla las relaciones interpersonales a través del entrenamiento en

Riobamba, periodo 2014?	de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.	asertividad y habilidades sociales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014.
-------------------------	---	--

Bibliografía

- Ajzen, F. &. (16 de marzo de 2014). *Teoría de la acción razonada*. Recuperado el 17 de marzo de 2014, de es.wikipedia:
es.wikipedia.org/wiki/Teoría_de_la_acción_razonada
- Bergan, J. (1980). *Psicología Educativa*. México: Limusa.
- Castro, F. (21 de enero de 2004). *Fundamentos teóricos sobre la evaluación en el proceso de enseñanza*. Recuperado el 6 de julio de 2014, de Fundamentación:
<http://www.eumed.net/libros-gratis/2011b/958/Fundamentos%20teoricos%20sobre%20la%20evaluacion%20en%20el%20proceso%20de%20ensenanza%20aprendizaje.htm>
- Chaiken, E. &. (11 de septiembre de 2006). *La psicología de las actitudes*. Recuperado el 7 de diciembre de 2014, de onlinelibrary:
onlinelibrary.wiley.com/10.1002/mar.4220120509/abstract
- Chimborazo, U. N. (20 de agosto de 2014). Modelo Pedagógico. *Modelo Pedagógico*. Riobamba, Chimborazo, Ecuador.
- Coke, B. (2007). *Empaty as an Indicator of subsequent altruistic*. Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de
http://library.wcsu.edu/dspace/bitstream/0/57/1/crispino_stutz.pdf
- Darwin, C. (13 de septiembre de 2009). *junta de andalucia*. Recuperado el 18 de diciembre de 2014, de La evolución de la conducta:
http://www.juntadeandalucia.es/averroes/ies_sancti_petri/files/filosofia/BLOQU EIELSERHUMANO/TEMA9ELAPRENDIZAJEYLAEVOLUCIONDELACONDUCTA.pdf
- Elgueta, D. (2014).
- Elgueta, D. (15 de agosto de 2014). *Axiológica*. Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de Axiología- educación en valores:
<http://www.clubensayos.com/Filosof%C3%ADa/Axiol%C3%B3gica/1567990.html>
- Fariñas, G. (15 de noviembre de 2014). *Axiológica*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2014, de Axiológica:
<http://www.clubensayos.com/Filosof%C3%ADa/Axiol%C3%B3gica/1567990.html>
- Gautier, R. (2003). *Teorías el aprendizaje*. Recuperado el 22 de noviembre de 2014, de
<http://webpace.ship.edu/cgboer/maslowesp.html>

- Heylighen. (09 de septiembre de 2013). *Complejidad*. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de <http://nodyc.org/2013/09/27/complejidad/>
- Izart, T. &. (1971). *revistas.usal.es*. Recuperado el 16 de diciembre de 2014, de Las emociones y su expresión: <http://revistas.usal.es/index.php/0214-3402/article/viewFile/3250/3273>
- Jurídicos, C. d. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de estudios jurídicos.
- López, F. (12 de enero de 2004). *Fundamentos teóricos sobre la evaluación*. Recuperado el 25 de noviembre de 2014, de Fundamentos teóricos sobre la evaluación: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2011b/958/Fundamentos%20teoricos%20sobre%20la%20evaluacion%20en%20el%20proceso%20de%20enseñanza%20aprendizaje.htm>
- Manual. (2015). *Manual*. Recuperado el 16 de enero de 2015, de <http://definicion.mx/manual/>
- Montoya, M. (2000). *La práctica de valores*. Quito: Santillana .
- Morín, E. (2003). *Los siete saberes para la educación del futuro*. Quito: Santillana.
- Morín, E. (20 de febrero de 2006). *Fontal*. Recuperado el 20 de noviembre de 2014, de Fontal: http://webdelprofesor.ula.ve/ciencias/ricardo/PDF/Edagar_Morin_y_los_Siete_Saberes_Necesarios_a_la_Educacion_del_futuro.pdf
- Océano. (2000). *Enciclopedia de Psicología*. España: Océano.
- Salud, O. M. (2104). Accidentes de tránsito.
- Slaby, C. y. (1990). *www.psicothema.com*. Recuperado el 20 de diciembre de 2014, de Las habilidades sociales y su entrenamiento: <http://www.psicothema.com/pdf/670.pdf>
- UNESCO. (2010). Recuperado el 10 de diciembre de 2014, de <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001898/189883s.pdf>
- Vigotsky, L. (12 de agosto de 1920). *Saberes previos*. Recuperado el 16 de septiembre de 2014, de Modelo cognitivo: <https://sites.google.com/site/educaipchile/modelo-cognitivo-constructivista/saberes-previos>
- Web. (s.f.). *Tipos de manuales* . Recuperado el 26 de enero de 2015, de <http://www.tiposde.org/cotidianos/568-tipos-de-manuales/#ixzz3VEttGSbx>
- Whittaher, J. (1993). *Psicología social en el mundo de hoy*. España: Trillas.



**ENCUESTA PARA ESTUDIANTES
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
INSTITUTO DE POSGRADO
MAESTRÍA EN INTERVENCIÓN PSICOPEDAGÓGICA
OBJETIVO**

La presente investigación tiene como fin el conocer IMPACTO DE LA ELABORACION Y APLICACIÓN DEL MANUAL ACTITUDINAL *PUEDO CONTROLAR MIS EMOCIONES*, PARA DESARROLLAR LAS RELACIONES INTERPERSONALES EN LOS ESTUDIANTES DE LA SECCIÓN DIURNA DE LA ESCUELA DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES DE CHIMBORAZO, CANTÓN RIOBAMBA, PERÍODO 2014.

CUESTIONARIO

1. ¿Propone usted nuevas ideas para mejorar la conducción vehicular?

SI _____ NO _____ A VECES _____

2. ¿Le gusta trabajar en equipo?

SI _____ NO _____

6. ¿Cuándo logra satisfacer sus necesidades materiales (alimentación, habitación, vestido) se siente satisfecho?

SI _____ NO _____

4. ¿Cree usted que las sanciones jurídicas y económicas aplicadas al conductor profesional limitan su comportamiento al volante?

SI _____ NO _____

5. ¿Cree usted que su comportamiento al volante es flexible y respetuoso en el tránsito caótico de la ciudad?

SI _____ NO _____

6. ¿Se siente con temor o miedo ante la presencia de la autoridad de tránsito en las vías?

SI _____ NO _____

7. ¿Utiliza preguntas antes, durante y después de clases a sus docentes?

SI _____ NO _____

8. ¿Cree usted que los conductores profesionales utilizan la pelea, la acusación y la amenaza, en la conducción vehicular?

SI _____ NO _____

9. ¿Cree usted que al implementar un manual actitudinal mejoraría las relaciones interpersonales de los estudiantes de su Institución?

SI _____ NO _____

10. ¿Cree usted que al implementar un manual actitudinal denominado Puedo controlar mis emociones desarrollaría las relaciones interpersonales en los estudiantes de la escuela de capacitación para conductores profesionales de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2014?

SI _____ NO _____

ANEXO 3