

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE PSICOLOGÍA



MEMORIA LABORAL
ACTUALIZACION DE TRABAJO DE INTERVENCION
P.E.T.A.E.N.G
PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL Y COMUNICACIÓN
ASERTIVA DIRIGIDO A CONDUCTORES TAXISTAS DE
PUCARANI

Por: Sandra Evangelina Cordero Hirusta

Tutor: Ph.D. Luis Adrián Cardozo Gutierrez

La Paz – Bolivia

2021

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
CONTEXTO INSTITUCIONAL.....	2
1.1. Descripción del Municipio de Pucarani.....	2
1.1.1. Diagnóstico Integral - Ocupación del Territorio.....	2
1.1.2. Características generales.....	3
1.1.2.1. Bases legales de creación.....	3
1.1.2.2. Ubicación Geográfica.....	4
1.1.2.3. Extensión Territorial.....	4
1.1.2.4. Población Total.....	5
1.1.3. Caracterización de las Unidades Socioculturales.....	5
1.1.3.1. Cosmovisión.....	5
1.1.4. Enfoque Político.....	6
1.1.5. Vocación del municipio de Pucarani.....	6
1.1.6. Sistema de Transporte y Comunicación.....	8
1.1.7. Desarrollo Humano Integral.....	10
1.1.8. Morbilidad.....	10
1.1.9. Mortalidad.....	10
1.2. Identificación del Problema.....	10
CAPITULO II.....	14
PLANIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN.....	14
2.1. Definición del Área.....	14
2.1.1. Consideraciones Conceptuales.....	14
2.1.1.1. El comportamiento de los transportistas en el espacio urbano.....	15
2.1.1.2. Accidentes de Tránsito en Bolivia.....	16
2.1.1.3. Asertividad.....	17
2.1.1.4. Causas de la no asertividad.....	19
2.1.1.5. Tipos de asertividad.....	20
2.3. Plan de acción.....	22

2.3.1.	Diagnostico	22
2.3.2.	Objetivos	23
2.3.3.	Estrategias de Intervención	24
2.3.4.	Enfoque	¡Error! Marcador no definido.
2.3.4.2.	Diseño de la Investigación	¡Error! Marcador no definido.
2.3.5.	Población.....	25
2.3.5.1.	Muestra.....	¡Error! Marcador no definido.
2.3.5.2.	Lugar	25
2.3.6.	Técnicas e Instrumentos	25
CAPITULO III		46
RESULTADOS DE INTERVENCIÓN.....		46
3.1.	Descripción de los Resultados	46
3.2.	Descripción de los Hallazgos.....	67
3.2.1.	Alcance de los objetivos planteados	69
CAPITULO IV.....		71
DESCRIPCION DE LAS PROYECCION PROFESIONAL.....		71
4.1.	Planteamiento de futuros desafíos a nivel profesional	71
Bibliografía.....		73
Anexos.....		75

Índice de Gráficos, Figuras y Cuadros

Figura N° 1 Accidentes de Tránsito en Bolivia	17
Figura N° 2 Indicadores de lesividad y fatalidad enaccidentes de tránsito en Bolivia....	17
Cuadro N° 1 Límites y colindancias del Municipio de Pucarani.....	4
Cuadro N° 2 Diseño de plan de acción	22
Cuadro N° 3 Taller de Educación Vial	30
Cuadro N° 4 Taller de Asertividad sesión N°1	32
Cuadro N° 5 Taller de Asertividad sesión N°2.....	34
Cuadro N° 6 Taller de Asertividad sesión N°3.....	36
Cuadro N° 7 Taller de Asertividad sesión N°4.....	38
Cuadro N° 8 Taller de Asertividad sesión N°5.....	40
Cuadro N° 9 Taller de Asertividad sesión N°6.....	42
Cuadro N° 10 Ficha Técnica post Test	44
Cuadro N° 11 Cronograma	45
Gráfico N° 1 Señaléticas Verticales Preventivas	27
Gráfico N° 2 Señales Verticales Reglamentarias.....	27
Gráfico N° 3 Señales Verticales Informativas	28
Gráfico N° 4 Señaléticas Horizontales	28

Gráfico N° 5 Señaléticas Luminosas y Sonoras	29
Gráfico N° 6 Señaléticas de los Agentes de Circulación (Policías).....	29
Gráfico N° 7 Conocimiento de señaléticas verticales.....	47
Gráfico N° 8 Conocimiento de las Señaléticas Verticales Preventivas	48
Gráfico N° 9 Conocimiento de señaléticas reglamentarias.....	49
Gráfico N° 10 Conocimiento de señaléticas informativas.....	50
Gráfico N° 11 Conocimiento de señaléticas horizontales.....	51
Gráfico N° 12 Correcto uso de las líneas cebra	52
Gráfico N° 13 En referencia a la línea de espacio que la movilidad debería respetar	53
Gráfico N° 14 Uso de los puntos de parada y área de estacionamiento.	54
Gráfico N° 15 Conocimiento de señaléticas luminosas y sonoras.....	55
Gráfico N° 16 Compañeros utilizando el celular mientras conducen.....	56
Gráfico N° 17 Uso del celular durante manejo de automóvil.....	57
Gráfico N° 18 Conocimiento de las señaléticas de agentes de circulación	58
Gráfico N° 19 Curso en educación vial	59
Gráfico N° 20 Conocimiento de Asertividad.....	60
Gráfico N° 21 Identificación de conductas y comportamientos asertivos	61
Gráfico N° 22 Reacción frente a situaciones conflictivas	62
Gráfico N° 23 Asertividad con peatones	63
Gráfico N° 24 Responsabilidades y derechos como conductor de taxis.....	64
Gráfico N° 25 Niveles de asertividad global en la muestra investigada.....	65
Gráfico N° 26 Nivel de Autoasertividad.....	66
Gráfico N° 27 Nivel de Heteroasertividad.....	67

RESUMEN

El presente proyecto propone la aplicación de un programa, que responde a dos problemáticas muy importantes dentro de la sociedad en general y por supuesto desde el ámbito de la psicología. Los accidentes de tránsito según reportes de la OMS, dejan un número alto de heridos y fallecimientos, lo que hace notar no solo una deficiente educación vial son también, la irresponsabilidad con las que muchos transportistas manejan.

Bajo este parámetro es que se reconoció la necesidad, no solo en la educación vial, sino también, la de generar conductas y comportamientos asertivos que permitan incrementar las habilidades psicosociales de los taxistas de Pucarani cuyas repercusiones se vivan tanto en la esfera personal como laboral.

Es por eso que se elaboró un programa en el que se buscó promocionar la educación vial e incrementar las conductas asertivas. El programa arrojó resultados óptimos dentro de los sujetos de investigación, aportando así a la ciencia y psicología generando nuevos saberes en una población de cuyos estudios previos son limitados. Por otro lado los conocimientos en cuanto a niveles de educación vial y asertividad visibiliza la necesidad de la implementación de programas que desde los diferentes enfoques respondan a las necesidades de los diferentes sectores dentro de la sociedad.

Palabras clave: Asertividad, educación vial, accidentes, tránsito, taxista, transporte.

SUMMARY

This project proposes the application of a program, which responds to two very important problems within society in general and of course from the field of psychology. According to WHO reports, traffic accidents leave a high number of injuries and deaths, which not only shows a deficient driver education, but also the irresponsibility with which many transporters drive.

It is under this parameter that the need was recognized, not only in road safety education, but also to generate assertive behaviors and behaviors that allow increasing the psychosocial skills of Pucarani taxi drivers whose repercussions are experienced both in the personal and work spheres.

That is why a program was developed that sought to promote road safety education and increase assertive behaviors. The program yielded optimal results within the research subjects, thus contributing to science and psychology, generating new knowledge in a population whose previous studies are limited. On the other hand, knowledge in terms of levels of road safety education and assertiveness makes visible the need for the implementation of programs that, from different approaches, respond to the needs of the different sectors within society.

Keywords: *Assertiveness, road safety education, accidents, traffic, taxi driver, transportation.*

INTRODUCCIÓN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en un informe del año 2016, señalan que los accidentes de tránsito en la Región de las Américas cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito.

La implementación de diferentes programas de seguridad vial y educación peatonal; adquirieron gran importancia en América latina y en Bolivia a raíz del crecimiento improvisado y transformación de las ciudades; así como el progresivo crecimiento del parque vehicular; generando así mismo consecuencias como la inseguridad vial y peatonal, la invasión cotidiana de los espacios peatonales, y el comportamiento caótico y desordenado de parte de los conductores poniendo en riesgo su propia seguridad.

Se ha hecho visible varias problemáticas relacionadas a la educación vial donde se evidencia la falta de educación vial y por ende a la falta de asertividad entre los conductores y peatones. Lo que ocasiona diferentes consecuencias negativas como las pérdidas humanas a causa de las fallas humanas que ocasionan los accidentes de tránsito.

En Bolivia como en el resto de los países a nivel mundial el sector del transporte se ha visto incrementando, lo que ha significado una ventaja para las poblaciones rurales del país, como lo es el municipio de Pucarani que cuenta con un servicio de taxis que opera a nivel interno entre comunidades aledañas al municipio, pero las precariedades que acompañan a algunos municipios en cuento a carreteras, personal capacitado, poco o nulo control vial, entre otros, ocasiona accidentes de tránsito además de una relación mala entre conductores y peatones dentro de la comunidad.

Identificado este problema es que se ve necesario implementar un programa de educación vial y comunicación asertiva dirigida a los conductores para así fortalecer las relaciones a nivel comunitario del municipio, además de generar conciencia vial para contribuir al desarrollo tanto de Pucarani como de los comunitarios y transportistas.

CAPITULO I

CONTEXTO INSTITUCIONAL

1.1. Descripción del Municipio de Pucarani

El Gobierno Autónomo Municipal de Pucarani, es la entidad de derecho público con personalidad jurídica reconocida y patrimonio propio, que representa al conjunto de personas asentadas en una jurisdicción territorial determinada. Este, cuenta con una estructura administrativa para su funcionamiento, la misma está conformada por:

- Concejo Municipal: Como Órgano Legislativo, tiene a siete Concejales y Concejales Titulares, con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias.
- Órgano Ejecutivo: El Alcalde Municipal (Ejecutivo Municipal), cuya función conforme a su competencia (Ley No. 482).
- Secretario General: Apoya y efectiviza con el alcalde en la dirección, coordinación y control del funcionamiento de las Unidades Técnicas Administrativas y Financieras de su dependencia haciéndose corresponsable de todos los actos del área respectiva.
- Secretario Municipal de Economía y Finanzas: Direcciona la administración Financiera del Gobierno Municipal.
- Secretario Municipal de Obras Públicas y Urbanismo: Responsable de planificar y ejecutar eficientemente las políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo municipal.
- Secretario Municipal de Medio Ambiente y Agua: Responsable de planificar y ejecutar eficientemente los planes, programas y proyectos de desarrollo municipal.
- Secretario Municipal de Desarrollo Humano: Ejecuta eficientemente las políticas, programas y proyectos de desarrollo humano, en áreas de educación y salud.

1.1.1. Diagnóstico Integral - Ocupación del Territorio

En el Municipio de Pucarani, una parte de la población acostumbra pasar un período de tiempo en la comunidad con actividades agropecuarias y luego la población urbana que radica en el centro poblado utiliza su propiedad en forma constante en los días de feria;

situación que se presenta sobre todo por la necesidad de contar con servicios básicos y se divide en tres zonas: En Zona Norte, las comunidades (Condoriri, Villa Andino, Litoral, Chunavi, Murucantana, Cochapampa y otros) ocupan áreas alrededor de abrigos naturales de la serranía, son las poblaciones más alejadas y tienen un clima frígido, el resto de las comunidades se han asentado a lo largo de la carretera Panamericana de la doble vía o red fundamental.

La Zona Centro, se caracteriza por la ganadería intensiva y la agricultura intensiva dispersa, y su utilización busca garantizar la alimentación del ganado con el cultivo permanente de plantas forrajeras (alfalfa, avena y otros). En la Zona Sur, sigue la trayectoria de la carretera Tambillo – Taraco, las comunidades han ocupado espacios aledaños a la carretera para la formación de los pueblos, localizándose en lugares donde exista alguna elevación o en su defecto en el pie de algunos cerros, esta característica evita posibles inundaciones de la época de lluvias, de la misma forma se dedican a la agricultura y la ganadería.

1.1.2. Características generales

1.1.2.1. Bases legales de creación

El Municipio de Pucarani, se encuentra ubicada aproximadamente a 48 Km de la ciudad de nuestra señora de La Paz desde Km 0 cautiva a propios y extraños por su belleza panorámica y majestuosos montañas, como el Huayna Potosí, también es reconocido como la “Ciudad Deportiva” y por el Autódromo de Pucarani a nivel internacional.

En La Constitución Política del Estado en su Art. 1. Bolivia se constituye en un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Bolivia se funda en la pluralidad y el pluralismo político, económico, jurídico, cultural y lingüístico, dentro del proceso integrador del país. Asimismo, declarada mediante Ley No. 3111 del 2 de agosto de 2005 como “Pucarani Ciudad Deportiva” primera sección de la provincia Los Andes La Paz – Bolivia. La ley Marco de Autonomías “Andrés Ibáñez” N° 031 de fecha 19 de julio de 2010, establece en el artículo 13. El gobierno de las unidades territoriales; conformándose de esta manera el municipio en: “Gobierno Autónomo Municipal”. En la Ley No. 482 de Gobiernos Autónomos Municipales, en el Art. 1. La presente Ley tiene por objeto regular la estructura organizativa y funcionamiento den los Gobiernos Autónomos Municipales, de manera supletoria. Asimismo, en el Art. 2. La presente Ley

se aplica a las Entidades Territoriales Autónomas Municipales que no cuenten con su Carta Orgánica Municipal vigente y/o en lo que no hubieran legislado en el ámbito de sus competencias.

1.1.2.2.Ubicación Geográfica

Los límites territoriales del Municipio, se describen de acuerdo a la Resolución Prefectural No. 004/2007 de fecha 04 de Enero de 2007 que da procedencia a la delimitación del municipio ratificando los límites de la Propuesta Técnica de Delimitación en las colindancias con los municipios de: Laja y Batallas de provincia Los Andes, Tiwanaku de la provincia Ingavi y Guanay de la provincia Larecaja, consolidando en primera instancia su jurisdicción territorial, por lo que se encuentra en proceso de la delimitación del Municipio de Pucarani, primera sección de la Provincia Los Andes del Departamento de La Paz, desvío de la carretera Panamericana de la doble vía o red fundamental, ubicado aproximadamente a 48 km de la ciudad de Nuestra Señora de La Paz (Km 0).

Cuadro N° 1

Límites y colindancias del Municipio de Pucarani

Limites	Colindancias
Norte	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto Suarez, Batallas de la provincia Los andes • Municipio de Guanay de la provincia Larecaja
Sur	<ul style="list-style-type: none"> • Laja de la provincia Los Andes • Municipio de Tihuanacu de la provincia Ingavi
Este	<ul style="list-style-type: none"> • Municipio de La Paz y El Alto de la provincia Murillo
Oeste	<ul style="list-style-type: none"> • Municipio de Tiahuanacu de la provincia de Ingavi y el Lago Titicaca

Fuente: Elaboración propia en base al Plan Territorial de Desarrollo Integral (2016 – 2020)

1.1.2.3.Extensión Territorial

La provincia Los Andes tiene una extensión de 1,658 Km², representando el 1.23% de la superficie del Departamento de La Paz, Pucarani, de acuerdo a Resolución Prefectural

No. 004/2007 (solicitud de delimitación del municipio), con registro de coordenadas UTM, de 161 puntos descritos en el Anexo 2, tiene aproximadamente 120000 ha, que equivale a 1.205 Km² representando el 73% de la provincia.

El Municipio de Pucarani, con la finalidad de mejorar la administración municipal, considerando su extensión y características, dividida en 3 Zonas (Zona Norte, Zona Centro y Zona Sur) que a su vez se divide en 12 ex cantones y 87 comunidades.

1.1.2.4.Población Total

La población total del municipio de Pucarani, según los datos del censo de población y vivienda 2012, es de 28.465 habitantes

1.1.3. Caracterización de las Unidades Socioculturales

El Municipio tiene una larga data, las investigaciones realizadas por algunos historiadores indican que en la antigüedad estas tierras estaban ocupadas por los Puquinas, Urus, Aimaras y posteriormente por los incas (Aguilar, 1992). Los primeros pobladores de la región tenían el nombre de Puquinas, socialmente organizados en clanes, tenían una indumentaria netamente de llameros con una estrecha relación con los Urus.

En el período republicano el territorio de la sección pasa a la jurisdicción del departamento de La Paz en ese entonces el territorio que actualmente comprende la provincia Los Andes formaba parte de la provincia Ingavi (1826), pasando luego a formar parte de la provincia Omasuyos y finalmente el 24 de Noviembre de 1917 se crea la provincia Los Andes durante el gobierno del Dr. José Gutiérrez Guerra, fecha que coincide con la fundación del cantón, en ese entonces; fijando su capital en la población del mismo nombre Pucarani cuyo origen se remonta al 7 de Septiembre de 1863 fecha de su creación en la presidencia del Gral. José M. De Acha.

1.1.3.1.Cosmovisión

Para comprender el origen étnico de la población es necesario recordar que en la antigüedad el Municipio se encontraba bajo el dominio de la cultura Tiawanacota, luego por los Puquinas, para luego ser parte del dominio del aimara y finalmente el incario período en el cual ocurrió la conquista española, desde entonces y hasta la revolución del 52 se hallaba bajo el control de los hacendados (citado en Aguilar, 1952). Bajo estos parámetros históricos, se deduce el origen étnico de la población, con la fusión de dos componentes étnicos ancestrales: el español y el indígena aimara, el origen étnico de la

población actual posee una fuerte influencia de las culturas aimaras de la cual ha heredado su lengua y sus costumbres, finalmente la corriente española ha rescatado su religión.

El ordenamiento social en el municipio de Pucarani está conformado principalmente por las organizaciones sindicales que gira en torno a la Central Agraria, que agrupa al conjunto de Sub Centrales y este a su vez representa a otro conjunto de comunidades dirigidos por los Secretarios Generales. El Municipio está presentado por Centrales Agrarias: Chojñacollo, Viruyo, Corapata, Quiripujo y Cohana, y estos por sus Subcentrales Agrarias.

1.1.4. Enfoque Político

Para la construcción del Vivir Bien en el Municipio de Pucarani se fortalecerá el sector agropecuario, turístico, urbanístico, servicios básicos, salud y educación para contribuir al desarrollo de una economía plural digna y diversificada, integrando socioeconómicamente a las comunidades del municipio, conforme a la Ley No. 650 de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025. El nuevo enfoque de planificación comprenderá una priorización de infraestructura productiva y el desarrollo humano integral atendiendo las necesidades básicas de las comunidades.

El municipio de Pucarani, reconocido como “Ciudad Deportiva” mediante Ley No. 3111 del 2 de agosto de 2005 es la Primera Sección de la Provincia Los Andes del departamento de La Paz – Bolivia. El enfoque de planificación considera las zonas de vida con enfoque de mitigación y capacidad de resiliencia en riesgos ocasionados por el cambio climático.

Además de que el municipio de Pucarani cuenta con su propia misión y visión establecidas en el Plan Territorial de Desarrollo Integral:

- MISIÓN INSTITUCIONAL - Brindar servicios de calidad con gestión administrativa transparente, eficaz y eficiente, en beneficio de la sociedad logrando el desarrollo integral del municipio
- VISIÓN INSTITUCIONAL- Ser un municipio líder que promueve el desarrollo integral de la sociedad, para alcanzar el vivir bien a través del aprovechamiento sostenible de sus recursos naturales.

1.1.5. Vocación del municipio de Pucarani

La vocación hace referencia a la capacidad desarrollada, en función a la potencialidad de los recursos productivos, es así que el municipio se caracteriza por las siguientes vocaciones:

- **VOCACIÓN PECUARIA** - De acuerdo al Censo Agropecuario 2013, dos tercios de la población desarrollan su actividad económica con la producción pecuaria, aspecto que el municipio considera en la visión municipal con la implementación de infraestructura productiva para lograr la misión municipal.
- **VOCACIÓN AGRÍCOLA** - La segunda vocación municipal es la producción agrícola beneficia por cultivos adaptados y favorecidas por las condiciones hidrológicas, climatológicas y topográficas, misma que básicamente se limita al autoconsumo y en menor porcentaje para la comercialización siendo la producción de forrajes parte de la actividad ganadera como en la zona norte, centro y sur del territorio municipal, aspecto que en la visión municipal para su mejoramiento es contemplada en la implementación de infraestructura productiva (micro riego) para lograr la misión municipal.
- **VOCACIÓN PISCÍCOLA** - La vocación productiva piscícola es intermitente en la cordillera zona norte e insipiente en la bahía Cohana zona sur, siendo una estrategia económica complementaria para considerarse como potencial económico debido a su aislado trabajo y poca dedicación, sin embargo, se constituye como una prioridad municipal para mejorar su desarrollo y con mayor impacto económico dentro del municipio.
- **VOCACIÓN MINERA** - La producción minera en la actualidad es desarrollada por iniciativas de privados en el sur, a través de cooperativas y en el norte a través de actividades familiares, siendo una actividad muy focalizada y carácter extractiva y de orden privado, su desarrollo contribuye a la capitalización de accionistas con poco aporte de la actividad al municipio, siendo la prioridad de las actividades la regulación y control en el marco de la normativa vigente.
- **VOCACIÓN TURÍSTICA** - Se constituye en una fuente de ingreso de la economía familiar y cuenta con varios recursos turísticos fundamentalmente en los nevados de la cordillera, el autódromo, las ruinas de Lucurmata, la cultura, artesanía y gastronomía entre los más representativos, pero que requiere que se constituye en un pilar de desarrollo económico municipal y las familias avocadas

en la actividad turística para posesionar al municipio en los circuitos turísticos departamentales, nacionales e internacionales.

- **VOCACIÓN DE SERVICIOS Y COMERCIO** - Una parte de la población municipal se dedica a la prestación de servicios de construcción, transporte así como en la comercialización de productos agrícolas, producción lechera como en derivado de lácteos, carne, hortalizas y comercio menor, el cual dentro del plan territorial de desarrollo se constituye como motor del movimiento económico al cual se potenciará con promoción y mejoramiento de condiciones de comercialización y por supuesto brindar capacitación en la prestación de servicios.

1.1.6. Sistema de Transporte y Comunicación

De acuerdo a la información obtenida en los Auto diagnósticos se identifican y se clasifican las vías camineras en tres grupos: red fundamental o doble vía, red secundaria y red vecinal; aspecto que permitirá un mejor conocimiento de la red vial. La red principal está constituida por tres rutas, clasificadas de acuerdo a la normativa legal vigente en el área de vías:

- Carretera Panamericana: atraviesa por el Municipio uniendo las comunidades desde Cucuta, Santa Ana, Vilaque, Patamanta y Huayna Potosí Palcoco, la longitud que atraviesa por el Municipio, en estado actual es asfaltado de doble vía o red fundamental se debe tomar en cuenta que esta carretera es nueva.
- Red secundaria: se encuentran todas las vías que comunican a las comunidades entre ellas y con la capital de Pucarani. Son los denominados caminos vecinales cuya característica principal es que son de tierra en su totalidad.
- Tambillo – Santa Rosa: tercera ruta fundamental es de tierra y une la zona sur del Municipio con la ciudad de La Paz, hasta Tambillo es asfaltado y a partir de ahí y une a las comunidades de Calería, Catavi, Lacaya, Chojasivi y Lukurmata, dirigiéndose luego hacia Taraco y Santa Rosa en el Municipio Tiahuanacu. Por otro lado, las vías de comunicación lacustre son muy poco utilizadas, pero comunican a las comunidades de Lukurmata, Pampa Cohana, Chojasivi, Pakollo y Cohana Grande, el medio de transporte utilizado son los botes de totora o en su defecto lanchas de madera.

Cabe resaltar que todas las rutas de carácter secundario son accesibles en época seca y en época de lluvia muchas se convierten inaccesibles por sus características de arcilla y por falta de mantenimiento constante. Es por eso que la frecuencia de uso y los períodos se describen en las siguientes líneas tomando en cuenta la clasificación realizada en líneas anteriores.

- Ruta 1: La carretera Panamericana por tratarse de red fundamental o doble vía no solo moviliza a la población del Municipio sino también pasajeros de otras provincias y destinos internacionales tanto en pasajeros como en carga.
- Ruta 2: Existe un promedio de 5 vehículos/hora que circulan por la ruta a lo largo del año, con un incremento muy importante de la frecuencia cuando se desarrollan algún evento deportivo o social en las comunidades.
- Ruta 3: Tambillo – Santa Rosa: Permite comunicar las comunidades del Distrito 4 con la ciudad de La Paz es de uso continuo porque permite la comunicación además con las comunidades del municipio de Puerto Pérez, la frecuencia existente en la vía es de 52 movilidades/día.
- Ruta 4: Estas rutas secundarias forman el eje Norte – Sur une las poblaciones de Palcoco – Pucarani - Iquiaca – Lacaya, es de uso frecuente porque además a través de esta ruta es posible dirigirse a Cohana, Aygachi, Quenacagua, hasta llegar al Municipio Puerto Pérez. Las rutas vecinales parten de las rutas secundarias y son caminos en su mayor parte difíciles de transitar en el periodo lluvioso, su característica principal es que el ancho de vía de la mismas es de dos metros, son angostas reduciendo al máximo el destino de tierras a los mismos.

El principal medio de transporte en las tres Zonas son los minibuses, organizados en el sindicato denominado Unión Los Andes que agrupa a todas las líneas de la provincia (Pucarani, Batallas, etc.), la zona Sur es cubierta por minibuses de la ruta de Puerto Pérez y del sindicato de minibuses perteneciente a la Cooperativa Catavi. Las principales organizaciones y sus características se describen en las siguientes líneas:

- Sindicato de Minibuses Pucarani, fundado el 16 de noviembre de 1,993 está constituido por pobladores de la zona central y por los residentes del Municipio en La Paz, cuenta con 90 afiliados, el sindicato posee su sede social en Pucarani frente a las instalaciones del Coliseo en la avenida principal.

- Asociación de Transporte Libre (ATL) cubre las mismas rutas del Sindicato de Minibuses de Pucarani, las dos líneas cuentan con Casa Matriz en la Terminal Interprovincial de Buses de la ciudad de El Alto. De manera complementaria todos los días ingresa una movilidad a las comunidades de Iquiaca, Cota, y Aygachi con la finalidad de cubrir la demanda de transporte de estas comunidades.

1.1.7. Desarrollo Humano Integral

Hablar del desarrollo humano integral es hablar de un todo y comprende la identificación de las principales acciones en los sectores de salud y educación, asimismo la infraestructura productiva en otros sectores.

En el municipio de Pucarani, según el censo 2001, las mujeres tenían el porcentaje más elevado de analfabetismo, entre 37,4 % con relación a los hombres que tienen 11,4 %. Esto se puede explicar porque culturalmente en nuestro país antiguamente se priorizaba más el estudio a los hombres del hogar. En el censo 2012, vemos que la tasa de analfabetismo disminuye del total 25,2 a 10,2. Un avance muy significativo. En las mujeres también se reduce al 16,4.

1.1.8. Morbilidad

Se entiende por morbilidad la cantidad de individuos considerados enfermos o que son víctimas de enfermedad en un espacio y tiempo determinado. La morbilidad es un dato estadístico importante para comprender la evolución o retroceso de alguna enfermedad, las razones de su surgimiento y las posibles soluciones. Esta información es consignada de los instrumentos de consolidación que son utilizados en los servicios de salud del municipio, esta información muestra grandes diferencias de acuerdo al grupo etario poblacional permitiendo identificar los siguientes perfiles epidemiológicos de mayor presencia en el municipio son: lumbago no especificado, reflujo gastroesofágico, cistitis (Guell, 2005, p. 38 -40).

1.1.9. Mortalidad

Los datos de mortalidad, en la Red Municipal de Pucarani describen enfermedades terminales cuyo desenlace es la consecuencia principalmente de hábitos inadecuados de vida, dichos

1.2. Identificación del Problema

A nivel mundial los accidentes de tránsito causan casi 1,3 millones de muertes y entre 20 y 50 millones de heridos al año y son la principal causa de muerte en los jóvenes entre 15 a 29 años de edad (Gonzales, et., al, 2011). En los informes presentados por la OMS (2013), se conoce que cerca del 90% de los accidentes de tránsito con víctimas fatales son producto de fallas humanas, de errores producidos por conductores en una equivocada percepción del riesgo. Los principales factores identificados a partir del informe antes mencionado son:

- Las Distracciones, una de las principales causas de accidentes.
- Alcohol y Drogas, que disminuyen las facultades para conducir.
- Velocidad inadecuada, presente en la cuarta parte de los accidentes con víctimas.
- Fatiga, cansancio, sueño o somnolencia, el consumo de fármacos o conducir con estrés.

De no tomarse las medidas apropiadas, el año 2020 el número de víctimas fatales alcanzaría alrededor de 1.9 millones anuales. Bajo estos factores identificados es que en el municipio de Pucarani se ven agravados por la observación que se obtuvo, situación que conlleva identificar los bajos niveles de asertividad en los conductores muy aparte del bajo nivel de educación vial.

Como bien se menciona el progreso de las diferentes ciudades a nivel mundial genera la demanda de transporte, en poblaciones como Pucarani la demanda por un transporte público es evidente, dada las características geográficas del lugar en donde el único transporte interno que tiene el municipio trabaja con muchas deficiencias en cuanto a las carreteras, los vehículos motorizados, además del desconocimiento del estado de sus vehículos, lo que propicia el no tener acceso a la legalidad de su estado como conductores y a la responsabilidad que conlleva el prestar servicios de transporte público (citado en Gonzales.,et., al., 2011).

Por otro lado se observa que una mayoría de conductores de taxis son jóvenes entre los 20 y 35, que al no contar con la educación vial necesaria, mantienen comportamientos irresponsables como el uso del celular mientras se conduce el automóvil y con pasajeros a bordo, y el conducir en estado de ebriedad, dejando muchas veces al municipio sin transporte por el consumo de bebidas alcohólicas.

Es también de suma importancia mencionar que la edad comprendida de los sujetos de investigación corresponde a la adultez temprana (Papalia, p. 420, 1984), un periodo de

posibilidades en donde las personas experimentan por primera vez un sentido de autosuficiencia y decisiones cotidianas de acuerdo a las actividades que eligieron. Pero lograr esta autosuficiencia está ligada a criterios de responsabilidad, decisión e independencia financiera que al no ser desarrollados de manera óptima cada uno de los criterios vinculados a las características de la adultez temprana, podría acarrear en situaciones de irresponsabilidad.

Este contexto situacional evidencia la falta de asertividad, esta debe ser entendida como la capacidad de actuar teniendo en cuenta los intereses propios, pudiendo defenderlos, y poder expresar sentimientos de una manera espontánea sin cometer injusticias con los demás. (Aebli, citado en Gonzales, 2018). Empleando un comportamiento carente de agresividad y enfatizando en la expresión de sus sentimientos, su opinión positiva y negativa en cualquier situación social.

En un estudio realizado por Quetzaltenango (citado en Zúñiga, 2016); relacionó el bienestar psicológico y la asertividad llegando a la conclusión que, la mayor parte de la población ha carecido del desarrollo de esta habilidad, lo más destacable de esta información es que solamente una persona de los evaluados demostró un puntaje alto de asertividad; con un 66%. Con respecto a América del sur en cuanto a asertividad, Calderón, Canales y González (Citado en Zúñiga, 2016); en su investigación determinaron que aproximadamente el 90% de los países de América Latina que se analizaron están por debajo del promedio en asertividad, determinando también que las diferencias internas entre los países latinoamericanos son de 12%.

Identificando estas problemáticas es que se evidencia la importancia de la implementación de un programa para optimizar la calidad del transporte público en el municipio de Pucarani cuyas repercusiones beneficiaran a los pobladores y a la vida personal de los transportistas, incrementando su educación vial y asertividad para con la comunidad en general.

Es a partir de los sucesos ocurridos en 2009, sobre el alza de pasajes entre la ciudad de El Alto y varios municipios incluidos Pucarani, que bajo consenso de las 27 comunidades del municipio se determinó el permiso de trabajo del transporte libre en la comunidad, donde algunos comunarios de la mencionada localidad que cuentan con un automóvil conformaron dicho sector, como respuesta a la demanda de transporte solicitada por parte de la población.

El sindicato de transporte libre Pucarani forman parte de la federación de transporte libre del departamento de La Paz y sus 20 provincias, este grupo constituido por comunarios del municipio prestan servicios de transporte dentro de la comunidad y en comunidades aledañas sin salir a la urbe paceña, sector que trabajan con grandes falencias tanto a nivel de su medio de trabajo como de las carreteras donde trabajan, por otro lado el no tener acceso a educación vial ocasiona de forma visible los bajos niveles de asertividad entre los conductores del municipio.

La magnitud del problema sugiere que se tienen que desarrollar nuevas herramientas y mecanismos, de educación vial y asertividad, para generar conciencia sobre la relevancia de este tema en los conductores y en la ciudadanía en general. Es justamente en el ámbito del arte y la comunicación asertiva donde se debe trabajar, a fin de generar conciencia de cómo las conductas y acciones individuales pueden promover el respeto y la seguridad vial entre los distintos usuarios de la vía.

Esta propuesta de intervención, parte de la premisa, de que el transporte público es un servicio público fundamental para la sociedad, que al tiempo, se convierte en una necesidad para conductores y usuarios, por lo cual, es de vital importancia profundizar en los estudios sobre este tema, que puedan generar posibles soluciones y recomendaciones con el fin de mejorar la calidad del servicio.

CAPITULO II

PLANIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN

2.1. Definición del Área

Los objetivos planteados a partir de la identificación de la problemática, conducen a un área de la psicología específica, en el presente proyecto se reconoce un enfoque del tipo social, esto ya que los involucrados en el programa son parte de una comunidad, en una población, además de apoyarse en el enfoque educativo en cuanto al tipo de los instrumentos y técnicas utilizadas. Para ello es necesario entender lo que implicara la propuesta del programa a nivel teórico.

2.1.1. Consideraciones Conceptuales

La Revolución Industrial fue uno de los fenómenos que más ha marcado la historia de la humanidad desde diversos campos y puntos de vista, uno de los fenómenos producto de esta revolución ha sido sin duda la urbanización. El fenómeno de la urbanización consiste en la aparición y crecimiento desmesurado de las grandes ciudades, y tiene dos causas principales (Barragán, 2001):

- El crecimiento descontrolado de la población dentro de la ciudad (explosión demográfica urbana), debido a bajas tasas de mortalidad y altas de natalidad.
- La migración de la gente del campo a la ciudad, sobre todo atraídas por las oportunidades económicas que les brinda la industrialización.

Bolivia no es un escenario ajeno a este fenómeno, por lo que las demandas en cuanto a las necesidades básicas van en aumento, por lo que se generan demandas tanto laborales como de transporte. Bajo este parámetro es que se debe entender a esta creciente urbanización se identifican desafíos importantes para la región, exigiendo a los mismos hacer frente a las demandas de nuevos empleos, mejores servicios urbanos, escuelas, transporte, viviendas, seguridad, en resumen generación de ciudades con calidad de vida. Más allá del peso demográfico, las ciudades se convierten crecientemente en espacios estratégicos para el desarrollo económico, social y político de los países al aglutinar economías, modos de vida, ideas y culturas en articulación con otros espacios urbanos y rurales (Barragán, 2001).

Las ciudades pueden coadyuvar al desarrollo sostenible e inclusivo socialmente, ya que es el espacio donde se desarrollan a nivel comunitario.

Esta situación se ve incrementada en poblaciones rurales del país ya que estas comunidades tienen grandes desventajas en relación a las carreteras y caminos, al ser un suelo inestable y donde la urbanización aún no ha llegado al mismo nivel que las grandes ciudades (Choque, 2016).

Por otro lado se debe conocer también a los otros involucrados en lo que refiere la educación vial y estos son los peatones (Choque, 2016); el vocablo como tal hace referencia a todo individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo. Los peatones al ser parte importante y crucial en el desarrollo del transporte, su comportamiento en el espacio urbano inciden en la mecánica relacional entre ellos y los conductores.

Es así que debe comprenderse que las causas elementales de cualquier fenómeno social, en lo que concierne a las ciencias sociales son, obviamente, las acciones humanas individuales. Según Boudon (citado en Barragán, 2001), las ciencias sociales se enfrentan a macro fenómenos que son el resultado de acciones humanas individuales o colectivas, por lo que tienen que recurrir a teorías del comportamiento humano para explicarlos. El comportamiento humano es el conjunto de actos exhibidos por el ser humano y determinados por la cultura, las actitudes, las emociones, los valores de la persona, los valores culturales, la ética, el ejercicio de la autoridad, la relación, la persuasión, la coerción y/o la genética entre otros aspectos.

El comportamiento humano, ha sido estudiado desde diferentes perspectivas y enfoques; en el caso específico de este proyecto, nos interesa desarrollar lo que conlleva las habilidades psicosociales específicamente hablando de la asertividad en cuanto la educación vial concierne, dentro de un municipio rural del país, para que los beneficiarios puedan generar herramientas tanto a nivel personal como comunitario.

2.1.1.1.El comportamiento de los transportistas en el espacio urbano

El enfoque propuesto en este proyecto enfatiza la importancia del uso, apropiación y vivencia del espacio urbano, recuperando la idea de la ciudad como espacio de vida y no únicamente de circulación; y que esta convivencia se encuentre dentro de los márgenes de armonía y respeto entre transportistas y comunarios. Es así que se debe priorizar la educación vial desde la cultura peatonal, la seguridad, los derechos, los deberes de los

transportistas. Asumiendo que gracias a la educación vial es que se convierte en una prevención de los accidentes de tránsito.

2.1.1.2. Accidentes de Tránsito en Bolivia

A nivel mundial los accidentes de tránsito causan casi 1,3 millones de muertes y entre 20 y 50 millones de heridos al año y son la principal causa de muerte en los jóvenes entre 15 a 29 años de edad. El 90% de los heridos se producen en países en desarrollo, y el coste económico de los accidentes de tráfico alcanza valores entre 1 y 3% del PIB y es más elevado en los países de ingresos bajos y medianos como es el caso de Bolivia (Barragán, 2001).

A nivel regional en las Américas, en el 2011, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), aprobó el Plan de acción de seguridad vial, misma que se halla enmarcado dentro de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En Bolivia, la problemática de los accidentes viales es aún una problemática pendiente de atención, pese a que se están realizando acciones diversas como la mejora de la infraestructura vial, con la construcción de dobles vías en las principales carreteras, y otras acciones enmarcadas dentro de planes de seguridad vial, el problema de la accidentabilidad en el país persiste afectando a la sociedad en su conjunto, los accidentes viales causan muertes, heridos, sufrimiento tanto de los afectados como de los familiares constituyendo un problema social con pérdidas económicas que no son percibidas por la sociedad (García y Magaz, 2011).

De acuerdo a las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística (INE, citado en Coppari, 2009), los accidentes de tránsito en Bolivia en los últimos años han sufrido incrementos y reducciones, como se puede apreciar en la Figura 1, alcanzando el año 2014 a 31782 accidentes de tránsito. Sin embargo el número de muertos y heridos ha ido en permanente crecimiento alcanzando el año 2014 a 1581 muertos y 15362 heridos de acuerdo a estadísticas de la Policía de Tránsito y el INE.

Figura N° 1
Accidentes de Tránsito en Bolivia



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística con información de la Policía Nacional

Figura N° 2
Indicadores de lesividad y fatalidad en accidentes de tránsito en Bolivia

Años	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tasa Heridosx100, 000 hab.	132.7	126.5	131.1	141.9	179.1	171.6	148.4
Tasa Muertesx100, 000 hab.	12.4	11.9	12.4	12.6	17.2	18.4	15.3

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018, y Elaboración propia en base a datos del INE de accidentes, muertos, heridos y población estimada.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2018 de Bolivia aprobado el año 2014, muestra que para el año 2013 se tenía una tasa de heridos por 100,000 habitantes de 171.6, mientras la tasa de muertes por 100,000 habitantes alcanzaba a 18.4. Para el año 2014 estos valores son 148.4 y 15.3 respectivamente. Las figuras muestran la variación del número de accidentes de tránsito así como de las tasas de mortalidad y lesividad para el período 2008-2014.

2.1.1.3. Asertividad

Para el desarrollo del presente proyecto, se tuvo que identificar que los transportistas no cuentan con la educación vial necesaria, además de que la relaciones intrapersonales con los comunarios y entre los mismos transportistas son deficientes, razón por la cual se consideró importante implementar dentro del programa estrategias para generar conductas de asertividad que fomenten la buena comunicación y optimicen el desarrollo psicosocial de la comunidad.

Es así que debemos entender que la asertividad hace referencia al concepto de mantenerse firme o hacer valer los derechos propios. Por consiguiente, asertividad combina la capacidad de poder decir lo que se siente, defendiendo los propios intereses legítimos (firmeza), con el aspecto de no dañar a los demás (pacifismo), es entonces, una firmeza pacífica según lo señala Alberti (citado por Gutiérrez, 2011).

Se entiende que la asertividad es la capacidad de actuar teniendo en cuenta los intereses propios, pudiendo defenderlos, y poder expresar sentimientos de una manera espontánea sin cometer injusticias con los demás, considerando que la asertividad es un rasgo de la personalidad. Respecto a derechos, Castanyer (citado en Llacuna y Pujol, 2004) hace un listado de los principales derechos asertivos básicos de las personas:

- El derecho a recibir un trato respetuoso y digno.
- El derecho a tener y expresar los propios sentimientos y opiniones.
- El derecho a ser escuchado y tomado en serio.
- El derecho a juzgar mis necesidades, establecer mis prioridades y tomar mis propias decisiones.
- El derecho a decir “no” sin sentir culpa.
- El derecho a pedir lo que quiero, dándome cuenta de que también mi interlocutor tiene derecho a decir “no”.
- El derecho a cambiar.
- El derecho a cometer errores.
- El derecho a pedir información y ser informado.
- El derecho a obtener aquello por lo que pagué.
- El derecho a decidir no ser asertivo.
- El derecho a ser independiente.
- El derecho a decidir qué hacer con mis propiedades, cuerpo, tiempo, etc., mientras no se violen los derechos de otras personas.
- El derecho a tener éxito.
- El derecho a gozar y disfrutar.
- El derecho a mi descanso, aislamiento, siendo asertivo.
- El derecho a superarme, aun superando a los demás.

Una persona es asertiva cuando puede hacer valer sus derechos de manera tal que los derechos de otros no son violados. Más allá de simplemente demandar nuestros derechos,

la asertividad implica expresar nuestros gustos e intereses personales de manera espontánea: hablar sobre nosotros sin estar forzados a ello, aceptar cumplidos sin sentirnos incómodos, manifestar abiertamente nuestro desacuerdo con otros, pedir aclaraciones y poder decir que no. En resumen, cuando una persona es asertiva puede estar más relajada en situaciones interpersonales.

Ser asertivo significa poder correr riesgos, como el hablar sinceramente acerca de nuestros sentimientos, deseos y necesidades al mismo tiempo que se toman en consideración los sentimientos de los demás. Puede que no consigamos siempre lo que queremos, pero el expresarse hará que nos sintamos mejor, por un tema de autoestima. La meta de la comunicación asertiva es desarrollar y fomentar relaciones sinceras, cariñosas y tolerantes.

Es por ello que la asertividad responsable significa tener respeto por uno mismo, tratando a uno y a los demás con gentileza, inteligencia y buena predisposición. Es un balance que envuelve comunicar sentimientos directamente, de forma clara y expresar creencias de manera apropiada. La persona asertiva será capaz de:

- Identificar las diferencias entre conductas pasivas, agresivas y asertivas, y evaluar el impacto que tiene cada una de ellas.
- Entender los componentes de la conducta asertiva, de forma verbal y no verbal
- Entender y describir el rango de situaciones en las cuales la comunicación asertiva es crítica para que sea efectiva.

2.1.1.4.Causas de la no asertividad

Es probable que las personas que sufren dificultades al intentar ser asertivos tengan fuertes sensaciones como la ansiedad, inhibiéndolos de expresar lo que ellas quieren y conduciéndolas a actuar pasivamente, o a la ira, llevándolas hacia la agresividad. Cuando una persona se enfrenta contra sentimientos fuertes que le paralizan o parecen controlar su conducta, se le puede hacer muy difícil encontrar una forma de cambiar. Para Moreno (citado en Gonzales, 2018) el no haber desarrollado conductas asertivas puede deberse a varias circunstancias. La asertividad y sus características.

Según López (citado en Llacuna y Pujol, 2004, p. 58), la pasividad y la agresividad por defecto o exceso, respectivamente, son fuente de estrés. La conducta pasiva somete al individuo a los deseos pretensiones e intenciones de terceros en forma exagerada,

relegando las propias necesidades. Las personas de tipo pasivo están demasiado pendientes de la influencia de su entorno y esto causa estrés. Por otro lado, muchas actitudes de los sujetos con tendencia a la agresividad son derivadas de la inseguridad en sí mismos, en estos casos, el sujeto agresivo suele percibir todos los hechos y circunstancias como amenazas o estresores que activan la cadena del estrés. Asimismo se identifican dos tipos de asertividad estos son:

- **Asertividad no verbal**

Para López (2005) la mayor parte de nuestra comunicación es no verbal, se manifiesta a través de nuestra postura, la forma de presentarnos, de caminar, de mirar y el movimiento de las manos, entre otros. Este lenguaje cumple un doble objetivo, por un lado nos hace sentir seguros respecto de nosotros mismos y por otro lado permite que esa seguridad sea percibida por los demás.

- **Asertividad verbal**

López (2005) habla de la palabra como elemento de comunicación asertiva, para lo cual se deben analizar distintos aspectos, tales como las palabras utilizadas, la forma de expresarlas, el tono de voz. El objeto de toda comunicación es crear canales abiertos para la comprensión bilateral.

La comunicación verbal y la no verbal se complementan y con solo mejorar levemente cada una de ellas, se experimentará un progreso notable en el nivel de comunicación, algo que origina mayor asertividad, esa herramienta de tanta eficacia para controlar el estrés según señala López, (citado en Llacuna y Pujol, 2004, p. 58).

2.1.1.5. Tipos de asertividad

Como señala (citado en Gonzales, 2018), describe cuatro tipos de asertividad:

- **Asertividad positiva:** Es necesario expresarla cuando el interlocutor interrumpe de manera irrespetuosa, descalificando o desvalorizando nuestros comentarios o ideas.
- **Asertividad escalonada:** Elevación gradual de la firmeza de la respuesta asertiva, cuando la persona no reacciona ante nuestros mensajes asertivos iniciales.
- **Asertividad espontánea:** Consiste simplemente en expresar, con frases adecuadas y en el momento preciso, algo positivo de otra persona.

- **Asertividad empática:** Planteamiento inicial que transmite el reconocimiento hacia la otra persona y un planteamiento posterior sobre nuestros derechos e intereses, es decir, busca ponerse en el lugar del otro haciéndole entender que comprendemos sus opiniones y así podremos darle a comprender las nuestras.

2.1.1.6. Tipos de adultez

Para comprender con mayor claridad las características poblacionales, se debe tomar en cuenta que si bien son adultos, pertenecen a un rango de edad que según Papalia (1984), componen un grupo identificado como adultez temprana o emergente

- **Adultez Temprana**

Que comprende las edades de 20 a 40 años resultando ser un periodo de posibilidades, ya que los adultos de esta edad se enfrentan a la autosuficiencia que tienen que ver con factores relacionados a la responsabilidad, a la toma de decisiones y la independencia económica. Durante este periodo se establece el cimiento del funcionamiento físico de por vida, los problemas de salud en esos años son similares a los de la adolescencia, sin embargo en esta época es donde suceden las tasa de lesiones, homicidios y consumo de drogas más alto.

El adulto emergente al verse enfrentando a la autosuficiencia es proclive a caer en situaciones de riesgo para la salud, además se conoce que la tasa de pobreza más alta se encuentra en este rango de edad a diferencia del resto de sectores poblacionales etarios.

La relación entre la conducta y la salud ilustra la interrelación entre los aspectos físicos, cognoscitivos y emocionales del desarrollo.

- **Adultez Media**

Haciendo referencia a la adultez media se identifica que corresponde al grupo de edad de entre los 40 a 65 años de edad, de la adultez temprana a la media los cambios sensoriales y motrices son casi imperceptibles y pueden presentarse diferentes situaciones de salud correspondientes a la edad donde involucran situaciones motrices, de piel entre otros; es una etapa donde los adultos de edad media se enfrentan a cambios sexuales que ocasiona al mismo tiempo conflictos emocionales.

- **Adultez Tardía**

La adultez tardía comprende las edades que superan los 65 años, que se divide en envejecimiento primario que es un proceso gradual e inevitable de deterioro corporal y el

envejecimiento secundarios es resultado de la enfermedad, la inactividad, factores que a menudo pueden ser controlados por la persona. La salud y desarrollo físico se ven sumamente afectados, además en esta etapa la situación emocional es difícil de asimilar ya que este sector se enfrenta al abandono familiar, a la soledad y a la presencia de la muerte tanto al enfrentamiento de la ausencia de su entorno como de su propia vida.

2.2. Diseño del plan de acción conforme al área de intervención

Se presenta a continuación un cuadro explicativo en cuanto a la identificación en cuanto al área de acción y población que será sometido a intervención.

Cuadro N° 2
Diseño de plan de acción

ÁREA DE ACCIÓN	POBLACIÓN	TIPO DE INTERVENCIÓN
Psicología educativa	Conductores taxistas de Pucarani	Formación y capacitación Mediante la metodología didáctica y las técnicas de enseñanza cognitivo y conductual
Psicología social	Conductores taxistas de Pucarani	

Fuente: Elaboración propia

En el cuadro antes presentado se observa el diseño de plan de acción que llevo a cabo la intervención del programa por un lado es un programa enfocado en el área de psicología educativa, esto se entiende desde la perspectiva de los resultados obtenidos y la aplicación del programa, por otro lado presenta un área de acción desde el enfoque de la psicología social ya que las repercusiones se verán en el ámbito social.

El programa fue aplicado en sujetos voluntarios de conductores de taxis del sindicato Unión Volantes de Pucarani, a quienes se los invito a participar en la intervención. Y el tipo de intervención responde a las áreas de acción por un lado, la parte formativa en cuanto a la educación vial y capacitación en cuanto a la asertividad.

2.3. Plan de acción

2.3.1. Diagnostico

Es importante resaltar, que aun cuando pueda que se desvalore en algunos contextos la actividad de conducir, resulta claro que para quienes desarrollan esta actividad como profesión, las misma puede llegar a agotar los recursos emocionales, llevándolos a los

transportistas a situaciones de estrés, tal como lo documenta los investigadores Useche y Arbeláez, (citado en García y Magaz, 2011).

Las características más mencionadas como desencadenantes de estrés en el conductor de autobús son: las presiones de tiempo, frustración por la incapacidad para atender plenamente a los pasajeros y horarios de trabajo por turnos rotativos que causan problemas familiares. Junto a estas condiciones psicosociales estresantes, se han señalado además: la polución, los ruidos y las congestiones de tráfico, factores que pueden desencadenar conductas de ansiedad (Barragán, 2001, p. 132 -135). Estos son factores a los que se encuentran expuestos de manera constante los conductores y para los que se deben buscar nuevas herramientas que les permita afrontarlos y solucionarlos de manera que genere un menor costo emocional, físico y comportamental, es claro que también existen otros participantes en esta problemática que eventualmente puede llegar a ser afectados, que son principalmente los pasajeros y los demás conductores que participan del ejercicio de la movilidad, en tal contexto se generan situaciones desfavorables e indeseadas como lo son accidentes de tránsito entre otros, desde el escenario antes descrito encontramos la pertinencia en el estudio a desarrollar principalmente con fin de intervenir con un programa de asertividad en los conductores.

Este programa se desarrolla entendiendo la asertividad como una habilidad de comunicación que todos la pueden desarrollar vinculada a la educación vial desde una perspectiva general. La educación vial promueve el aprendizaje del cumplimiento de normas y reglamentos y se vincula al desarrollo de la autoestima, al respeto por los otros y a los principios de convivencia dirigida a toda persona en relación a las demás personas y su medio ambiente y su cultura. Para ello utilizaremos técnicas recursos didácticos, como técnicas y dinámicas de socialización, juegos, lecturas y otros, que servirán como insumo para desarrollar unidades didácticas o sesiones, para la educación vial.

2.3.2. Objetivos

Objetivo General

Desarrollar conductas asertivas que optimicen la educación vial en transportistas de taxis del municipio de Pucarani.

Objetivos Específicos

- Fomentar la educación vial en transportistas de taxis de la comunidad de Pucarani.

- Identificar los niveles de asertividad en los sujetos de investigación.
- Aplicar el programa de educación vial para la mejora de la asertividad en los transportistas de taxis.
- Analizar el alcance del programa aplicado y su relación con la educación vial y la asertividad en el sector estudiado.

2.3.3. Estrategias de Intervención

Las estrategias de intervención aplicadas en el proyecto fueron de enfoque educativo cognitivo ya que el programa fue elaborado a partir de la implementación de talleres, y una prueba que permita evaluar el alcance del programa.

Se facilitó información mediante cartillas y folletos que den a conocer las conductas asertivas y promover la educación vial en los transportistas de taxis del municipio. Tampoco se ha descuidado favorecer el desarrollo del espíritu crítico, la reflexión y la toma de decisiones que puedan favorecer la implicación, la percepción de los riesgos y la interiorización de las normas y señales como parte activa de la movilidad segura personal y de la colectividad.

Como ya se ha mencionado, las Unidades Didácticas están programadas de forma secuencial y gradual. La realización de las actividades trabajadas en cada una de las Unidades Didácticas, tiene como punto de partida un acercamiento a los datos sobre accidentalidad en el tema tratado, para posteriormente y de forma gradual, animar a los conductores a realizar la siguiente Unidad Didáctica se ofrece una prueba de evaluación final o sumaria.

Para el desarrollo adecuado de la Educación Vial se han tenido en cuenta todos los objetivos generales que se contemplan con el fin de que los conductores tengan unos comportamientos seguros como conductores, que potencien la atención, conozcan la incidencia del alcohol y otras drogas y la manera adecuada de actuar en caso de accidente.

2.3.4. Tipo de Estudio

La presente investigación es descriptiva – comparativa. Ya que se interesa por describir, explicar la influencia que intervienen en una determinada realidad, en este caso, los niveles de la educación vial y la asertividad en taxistas de Pucarani. El diseño de la investigación comparativa es simple ya que se estudia ejemplares que pertenecen al mismo grupo pero que difieren en algunos aspectos.

Las variables de la investigación serán descritas a partir de los datos socio demográficos y los datos que se obtengan de la recolección de datos.

La primera variable educación vial; y la segunda asertividad, presentará el abordaje descriptivo a partir de los resultados que arroje el programa.

2.3.4.1. Tipo de intervención

El proyecto presenta un tipo de intervención observacional ya que no existe la intervención del investigador sobre los resultados hallados, las mediciones reflejan la evolución natural de los eventos, además de ser de tipo transversal ya que las variables son medidas en una sola ocasión, y un momento determinado (Salkind, 1999)

2.3.5. Población

La población sometida a análisis son conductores de taxis del grupo “Unión Volantes” fundado el 1 de mayo de 2005, contando con 32 afiliados entre las edades de 20 a 60 años, todos comunarios del Municipio de Pucarani, siendo este nuestro universo de estudio.

En este sentido, se elegirá la muestra a partir de sujetos voluntarios. Es decir, de los 32 casos que constituyen a la población total para este estudio, se pedirá la colaboración, de forma voluntaria, a los conductores de taxi que tengan antigüedad como transportistas dentro del municipio y acepten participar en el programa. Bajo este parámetro se obtuvo un total de 16 transportistas siendo esta la muestra total.

2.3.5.1. Lugar

El desarrollo del programa fue aplicado en la Localidad de Pucarani, en la comunidad capital del municipio llamada por el mismo nombre cuyas características fueron descritas precedentemente. En instalaciones de la sede de los taxistas “Unión Volantes” realizada en 5 sesiones de aproximadamente 45 minutos con las medidas de bioseguridad correspondientes.

2.3.6. Técnicas e Instrumentos.

En el presente programa se utilizaron diferentes técnicas y estrategias de intervención psico educativo, que faciliten y optimicen el aprendizaje, se emplearon diferentes técnicas, dinámicas, actividades lúdicas, representaciones y cuestionarios en los talleres para lograr el cambio social que es el objetivo. Los conocimientos básicos con los que se cuenta en neurociencia, pedagogía y psicología permitieron que la serie de fases en las

actividades que conformaron este taller, tuvieron una relación cruzada que permitió que los sujetos sometidos a análisis se apropiaran de la actividad, entendieran el uso de conceptos teóricos sin tener que leer una definición, que usara las herramientas que se proporcionaron, que la actividad fortaleciera el aspecto psicoemocional al lograr terminar con éxito las actividades.

Además se debe mencionar que una de las primeras técnicas utilizadas fue la observación que coadyuvo en la identificación de la problemática. Posteriormente se elaboraron talleres que responden a los objetivos planteados, y una evaluación final para evaluar los resultados del programa, a continuación se pasa a describir los diferentes instrumentos utilizados.

➤ **Educación vial**

El instrumento utilizado en relación a la variable de educación vial, es un instrumento de adaptación propia en base a la validación cualitativa de Choque (2016), donde se tomaron en cuenta las señaléticas vigentes en el código de tránsito nacional¹, es en este sentido que se recabaron las imágenes para adaptarlas a los talleres de educación vial, imágenes que son utilizadas según la norma vigente de tránsito en Bolivia, estas son:

Señal de Tránsito - según el capítulo 7, artículo 50 del Código de Tránsito una señal de tránsito es todo dispositivo, signo, demarcación e inscripción colocada por las autoridades con el objeto de informar, prevenir y reglamentar la circulación.

En el art. 64 (cumplimiento de las señales). Este código aclara que los conductores y peatones están obligados a cumplir las señales de tránsito.

La clasificación de las señales según el artículo 62 del mismo código ya referido las señales de tránsito se clasifican en:

VERTICALES - Art. 139 señales verticales: Son señales verticales las que están constituidas por una placa, sostenida por uno o más pilares, y en la que se inscriben leyendas o símbolos destinados a regular la circulación. La clasificación que indica el presente reglamento acerca de estas señaléticas son:

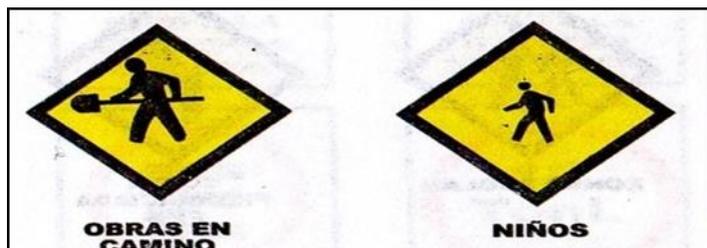
¹ El taller de educación vial fue extraído del código de tránsito nacional de Bolivia vigente.

Señales verticales preventivas - Son aquellas que tienen el objetivo de prevenir acerca de un posible cambio que sufre el camino o carretera.

Las características físicas: color amarillo con líneas negras, forma cuadrada, colocado en forma de posición de rombo o diamante.

Gráfico N° 1

Señaléticas Verticales Preventivas



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Señales verticales reglamentarias - Son aquellas que regulan, reglamentan o norman las acciones del conductor con respecto a las características de las vías, lugares y las movilidades. Las características físicas: color blanco con letras negras y líneas rojas, forma rectangular.

Gráfico N° 2

Señales Verticales Reglamentarias



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Señales verticales informativas - Son aquellas que informan acerca de lugares y servicios. Las características físicas: color azul con letras negras en un fondo blanco, forma rectangular.

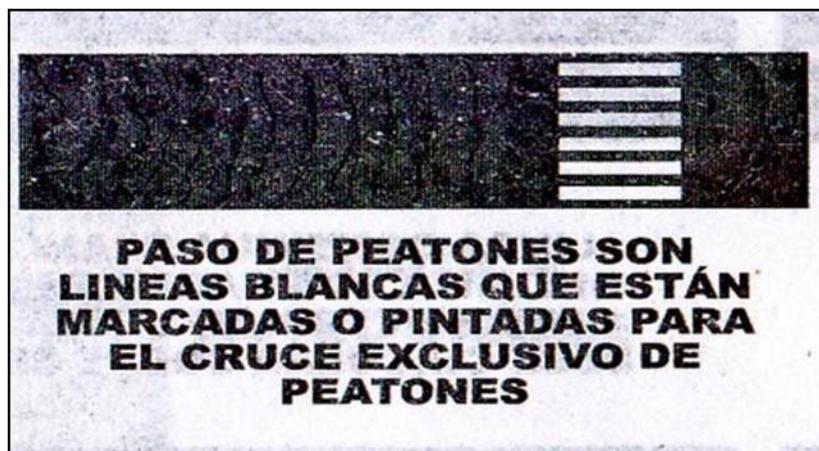
Gráfico N° 3
Señales Verticales Informativas



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

HORIZONTALES - Art. 140: Son señales las que están marcadas en la superficie misma de la vía, o sobre los bordillos.

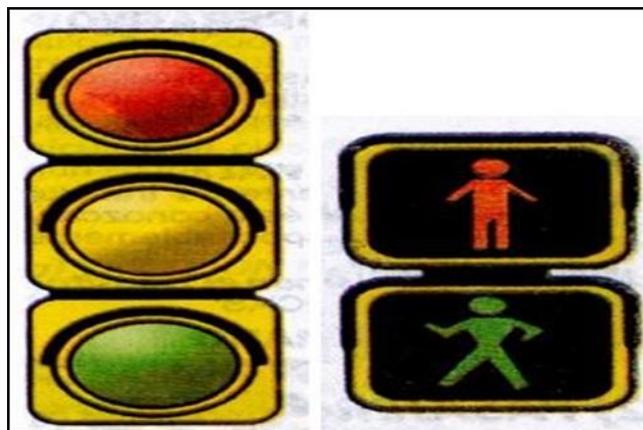
Gráfico N° 4
Señaléticas Horizontales



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

LUMINOSAS Y SONORAS - Art. 141: Son señales luminosas y sonoras las que están constituidas por dispositivos especiales, automáticos o manuales para la regulación de la circulación.

Gráfico N° 5
Señaléticas Luminosas y Sonoras



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

LA DE LOS AGENTES DE LA CIRCULACIÓN (POLICÍAS) - Art. 142: Son las impartidas por el policía de tránsito en el acto de dirigir y controlar la circulación.

Gráfico N° 6
Señaléticas de los Agentes de Circulación (Policías)



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Bajo estas reglamentaciones es que se elaboró el taller para identificar si los transportistas de taxis tienen conocimiento acerca de las señaléticas primordiales de tránsito.

Cuadro N° 3
Taller de Educación Vial

TÉCNICA	MATERIALES	OBJETIVO	DESCRIPCIÓN DEL TALLER
<p>Taller sobre el reconocimiento de las señales de tránsito</p>	<p>Cartillas con imágenes de las señaléticas vigentes en el país.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verticales <ul style="list-style-type: none"> - Señales verticales preventivas - Señales verticales reglamentarias - Señales verticales informativas • Horizontales • Luminosas y sonoras • La de los agentes de la circulación (policías) • Cuestionario acerca de las señaléticas • Hojas de respuestas 	<p>Identificar el nivel de educación vial que tienen los conductores de taxis del municipio de Pucarani, además de generar conciencia a partir de la reflexión sobre el tema.</p>	<p>El taller fue realizado en dos sesiones en la primera donde se identificó el nivel de educación vial que los conductores tenían y una segunda sesión de información acerca de las consecuencias de la no educación vial, y de los beneficios del cumplimiento legal y social del incremento de educación vial dentro del municipio. En la primera sesión se presentaron las cartillas de manera grupal a los conductores para que ellos puedan responder si reconocían las imágenes. En la segunda sesión se detalló la información sobre el significado de las imágenes y la reflexión correspondiente sobre la problemática.</p>

	para conductores		
	• Marcadores y material de escritorio		

Fuente: Elaboración propia

- **Asertividad**

Para el taller de asertividad se realizaron 6 sesiones trabajadas en 3 días en total, por la situación pandémica que atravesamos cuya disposición de tiempo tiene que ver también con los permisos y tiempo de los taxistas.

Es así que se trabajaron las siguientes sesiones:

Sesión 1: “Conociendo sobre Asertividad”

Cuadro N° 4
Taller de Asertividad sesión N°1

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Bienvenida y presentación del programa	Conocer sobre el programa y a sus integrantes	Se dará la bienvenida a los taxistas y se explicará acerca de la importancia y duración del programa	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “Aviso clasificado”	Integrar al grupo	Se explicará a los taxistas que cada uno deberá escribir un anuncio en una hoja para poder venderse ellos mismos a los demás, colocando todo lo bueno que se les ocurra (sus atributos, habilidades, destrezas) para que sus compañeros lo compren. Cada sujeto se levantará y leerá su anuncio los demás escucharán con atención y aplaudirán a su compañero al finalizar. El facilitador iniciará la dinámica con un ejemplo	10 minutos	Hoja bond Lápiz

Exposición del tema “Comunicación asertiva”	Reconocer la importancia de la comunicación asertiva	<p>Se explica sobre las características de la asertividad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición, importancia y componentes de la asertividad • Importancia de mantener una comunicación asertiva • Impacto en nuestra personalidad y nuestra vida diaria 	10 minutos	Papelógrafos
Aplicación de técnica	Identificar palabras asertivas	Se pedirá a los alumnos que se coloquen en círculo y cada uno indicará una frase o palabra asertiva hacia el compañero de al lado. Se reflexionará sobre manifestarse de manera adecuada y se retroalimentará	10 minutos	
Resumen	Reforzar lo aprendido	<p>Se reforzará con los alumnos que el ser asertivos nos ayudará a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener una comunicación adecuada • Expresarnos con respeto • Resolver conflictos • Mejorar nuestra relación con los demás 	5 minutos	Pizarra Plumones

Fuente: Elaboración propia

Sesión 2: “Aprendiendo a relacionarme con los demás”

Cuadro N° 5
Taller de Asertividad sesión N°2

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Repaso sesión anterior	Reforzar definiciones	<p>Se reforzará lo aprendido en la sesión anterior con preguntas abiertas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué es la asertividad? • ¿Cuál es la importancia de ser asertivos? • ¿Me podrás decir una palabra asertiva? 	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “El buen oyente”	Fortalecer la hetero asertividad	<p>Se explicará a los estudiantes que se leerá un texto, cuando escuche en algún color, dar una palmada, cuando escuchen dos colores, dar dos palmadas, cuando escuchen la palabra “pronto” darán una palmada y un zapateo. Los alumnos que se equivoquen quedarán fuera y el ganador obtendrá un premio</p>	15 minutos	Cartulina
Exposición del tema “La escucha activa”	Conocer la importancia de saber escuchar	<p>Se expondrá sobre la escucha activa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se analizará la importancia de prestar atención a las demás personas • Expresar respeto a sus pensamientos, deseos gustos y preferencias. • Se explicará que la escucha activa es una habilidad social, 	5 minutos	Pizarra Plumones

		en la cual se intervienen todos los sentidos incluso, el lenguaje corporal		
Aplicando la escucha activa	Identificar la habilidad de la escucha activa	Se elegirá un alumno para leer una historia y sus compañeros escucharán con atención, sonriendo y realizando gestos de interés a lo que dice su compañero. Al finalizar, se preguntará al alumno que leyó la historia, si sintió que sus compañeros mostraron mayor interés y prestaron mayor atención que de costumbre	10 minutos	Cartulina
Conclusión	Reforzar la importancia del tema	Se felicitará a los alumnos por participar y seguir las indicaciones, se hará hincapié en: <ul style="list-style-type: none"> • La importancia de nuestra relación con los demás • El respeto por ideas, gustos y preferencias de las personas, mediante la escucha activa 	5 minutos	Pizarra Plumones

Fuente: Elaboración propia

Sesión 3: “Identificando el estilo asertivo de interacción”

Cuadro N° 6
Taller de Asertividad sesión N°3

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Repaso sesión anterior	Recordar la importancia de heteroasertividad	Se realizará un repaso de la sesión anterior preguntando a los participantes sobre la definición e importancia de la escucha activa	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “El Sándwich”	Identificar y comprender el estilo adecuado de interacción	Se explicará a los estudiantes que se leerán distintas frases u oraciones de la vida cotidiana y ellos al ser nombrados, deberán responder negándose o refutando de una forma asertiva con la técnica del sándwich, que consiste en: decir una frase positiva, luego la palabra negativa y culminar con otra frase positiva. Usarán un vocabulario y tono asertivos, así como un lenguaje verbal y no verbal adecuados	15 minutos	Cartulina
Exposición del “Estilo asertivo”	Impulsar el estiloasertivo de interacción	Se explicará a los taxistas definición e importancia de diversos estilos de comunicación: <ul style="list-style-type: none"> • Pasivo • Agresivo • Asertivo 	10 minutos	Papelógrafo

Juego de roles	Potenciar el estilo asertivo	Se realizará una representación de cada estilo de comunicación mediante un juego de roles de bullying en la escuela. Cada taxista recibirá un papel con el personaje y el estilo que deberá representar. Al finalizar la dinámica, se reflexionará sobre la importancia y el impacto de ser asertivos en nuestra vida diaria	10 minutos	Papel
Lluvia de ideas	Reconocer lo aprendido	Realizar una comparación de estilos, mediante frases asertivas vs. Agresivas. El facilitador brindará un ejemplo y los estudiantes mencionarán diversas frases del tema aprendido, al ser nombrados. Se finalizará con conclusiones finales del tema	5 minutos	Pizarra Plumones

Fuente: Elaboración propia

Sesión 4: “Autoconocimiento”

Cuadro N° 7
Taller de Asertividad sesión N°4

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Repaso sesión anterior	Recordar estilos de interacción	Se realizará una lluvia de ideas con los transportistas, recordando los estilos de interacción de la sesión anterior	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “Fogata de emociones”	Autoconocimiento	Se repartirá a los participantes una hoja, en donde colocarán todas las cosas o situaciones negativas que hayan tenido en la semana, incluidas emociones, ideas o sentimientos. Los alumnos realizarán un círculo, doblarán los papeles con todo lo que han escrito y lo echarán en una caja que estará en el centro del círculo (simulando una fogata). Se reflexionará sobre cómo las situaciones y sentimientos negativos influyen en el comportamiento y se abrirá un debate para buscar soluciones	10 minutos	Hoja bond Lápiz Caja
Exposición del tema “Reconociendo emociones”	Reconocer y valorar características propias	Se brindará a los sujetos la definición de auto asertividad y cuán importante es para: <ul style="list-style-type: none"> • Expresar sentimientos de forma sincera y cordial • Expresar gustos, deseos y preferencias adecuadamente • Considerarse a sí mismo y a los demás merecedores de respeto • Fortalecer la autoestima 	5 minutos	Pizarra Plumones

<p>Aplicación de técnica de Introspección “Auto registro de pensamientos”</p>	<p>Fomentar el autoconocimiento</p>	<p>Los taxistas dividirán una hoja bond en tres partes, donde colocarán: En la primera parte del lado izquierdo, una situación agradable o desagradable que tuvieron en la semana, en la parte media de la hojacolocaré la emoción que sintieron hacia esa situación y en la tercera parte del lado derecho de la hoja, colocará la conducta que tuvieron ante esa situación, es decir, qué pensaron o cómo reaccionaron. Al culminar se reflexionará sobre cómo sus pensamientos y emociones influyen en su comportamiento y que hacer para modificarlos.</p>	<p>10 minutos</p>	<p>Hoja bond Lápiz Colores</p>
<p>Feedback</p>	<p>Consolidar la auto asertividad</p>	<p>Se reforzará con los participantes la importancia de conocerse uno mismo y ser conscientes del propio pensamiento para lograr un mayor control sobre los sentimientos y la conducta.</p>	<p>5 minutos</p>	<p>Pizarra Plumones</p>

Fuente: Elaboración propia

Sesión 5: “Manteniendo el equilibrio”

Cuadro N° 8
Taller de Asertividad sesión N°5

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Repaso sesión anterior	Recordar importancia de auto asertividad	Se reforzará la sesión anterior mencionando algunas frases de derechos asertivos: <ul style="list-style-type: none"> • Derecho a tener éxito y fracasar • Derecho a pensar de manera diferente • Derecho a decidir sin presiones • Derecho a no saber algo 	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “La balanza”	Fortalecer ambas dimensiones de la asertividad	Se entregará a cada sujeto un dibujo con una balanza, ellos escribirán al lado izquierdo 3 frases asertivas o positivas para sí mismos y al lado derecho escribirán 3 frases asertivas o positivas para los compañeros de clase. Se realizará una retroalimentación	15 minutos	Hoja bond Lápiz
Exposición del tema “Respeto propio y ajeno”	Consolidar información brindada	Se explicará a los taxistas: <ul style="list-style-type: none"> • Concepto e importancia del respeto • Influencia positiva en nuestra vida • Ejemplo de respeto por ideas, gustos y preferencias propias y ajenas 	5 minutos	Pizarra Marcadores

Aplicación de la técnica “Las figuras”	Respetar opiniones propias y ajenas	<p>Con la técnica de las Figuras, se realizará un ejercicio de abstracción mostrando a los alumnos una imagen y ellos explicarán lo que ven (algunos alumnos verán una cosa o persona, otros verán algo diferente).</p> <p>Terminado el ejercicio, se explicará:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cada persona tiene su propia percepción y punto de vista • Cada persona ve una parte de la realidad • La importancia del respeto por ideas y opiniones propias y ajenas 	5 minutos	Pizarra Plumones
Resumen	Promover la asertividad	Se culminará mencionando frases motivadoras, positivas y asertivas	5 minutos	Pizarra Plumones

Fuente: Elaboración propia

Sesión 6: “Integrando lo aprendido”

Cuadro N° 9
Taller de Asertividad sesión N°6

Actividades	Objetivo	Desarrollo	Tiempo	Recursos
Repaso sesión anterior	Reforzar definiciones	Recordar a los sujetos lo aprendido, realizando preguntas cortas y claras al azar, con respuesta cerrada: ¿La auto asertividad es el respeto por uno mismo? ¿La hetero asertividad es el respeto hacia los demás? ¿El estilo que debemos usar para comunicarnos, es el asertivo?	5 minutos	Pizarra Marcadores
Dinámica “El cieguito”	Mantener los conceptos aprendidos	En la pizarra se harán 2 círculos, el primero será el círculo de auto asertividad y el segundo círculo de hetero asertividad. Cada taxista recibirá una tarjeta con una frase y deberán colocarla dentro del círculo correspondiente con los ojos vendados. Los taxistas formarán una fila esperando su turno y serán avisados con un silbato, cuando el compañero anterior haya terminado de colocar su tarjeta en el círculo correspondiente.	15 minutos	Pizarra Marcadores Cartulina Silbato
Exposición del tema “Integrando lo aprendido”	Repaso general de asertividad	Se respaldará lo aprendido recordando diversos conceptos como: <ul style="list-style-type: none"> • Comunicación asertiva • Escucha activa • Estilo asertivo vs. Estilo agresivo • Autoconocimiento 	5 minutos	Cartulinas

		<ul style="list-style-type: none"> • Respeto 		
Lluvia de ideas	Evocar lo aprendido	<p>Se pedirá a los taxistas mencionen palabras o frases asertivas que se les venga a la mente. Un alumno anotará en la pizarra rápidamente las palabras que escucha</p> <p>Al finalizar, se elegirán las ideas que permitan llegar a una conclusión del tema aprendido.</p>	10 minutos	Pizarra
Conclusiones	Realizar propias conclusiones	<p>Se felicitará a los estudiantes por su esfuerzo y participación en el programa y se les preguntará si ¿Te gustaron las dinámicas realizadas?</p> <p>¿Has logrado algún cambio con las técnicas enseñadas? ¿ Te gustaría conocer más de este programa?</p>	5 minutos	Pizarra Plumones

Fuente: Elaboración propia.

Los talleres para educación vial y asertividad están orientados principalmente a la generación de conductas y comportamientos que optimicen la asertividad tanto a nivel personal como comunitario dentro del municipio. Para poder interpretar mejor si el programa tuvo los resultados esperados se aplicó un post test, recalcando que en la aplicación del taller de educación vial se identificó los niveles bajos de asertividad.

A continuación se describe el test utilizado posterior a la aplicación de los talleres.

Cuadro N° 10
Ficha Técnica post Test

Nombre:	Auto informe de Conducta Asertiva ADCA-I
Autores:	E. Manuel García Pérez y Ángela Magaz Lago
Año:	2003
Administración:	Individual / Colectiva
Duración:	10 a 15 minutos
Niveles de aplicación:	A partir de los 12 años.
Variables:	Auto asertividad Hetero asertividad
Finalidad:	Identificar y establecer actitudes y sistema de valores en la relación e interacción social: estilo pasivo, agresivo, asertivo, y pasivo agresivo que regulan el comportamiento social de las personas. Valoración del nivel de Auto asertividad (AA) o grado de respeto por uno mismo y el nivel de Hetero asertividad (HA) o grado de respeto por los demás.
Confiabilidad:	Lizárraga (2016) indica que las sub escalas de auto asertividad y hetero asertividad son confiables, debido a que la consistencia interna de Alfa de Cronbach asciende a 0.81 en la escala de auto asertividad, mientras que la escala de hetero asertividad asciende a 0.79, lo cual indica la confiabilidad del instrumento ADCA 1
Validez:	Lizárraga (2016) utilizó el método de jueces para la validez

	del instrumento ADCA 1 lo cual estuvo constituido por seis expertos en el tema, loscuales otorgaron una puntuación a cada elemento: 1 de ser positivo, 0 de ser negativo. El resultado fue afirmativo por los jueces de forma unánime.
Baremos:	Se ofrece tabla de equivalencias, obtenidos en una muestra de 21 alumnos.
Escala valorativa:	Asertividad alta de 75 a 95, media de 30 a 70, baja de 5 a 25
Dimensiones:	Auto asertividad y hetero asertividad.

Fuente: Elaboración propia

2.3.7. Cronograma

Cuadro N° 11
Cronograma

Actividades	Marzo										Abril
Consulta a los taxistas sobre el interés en participar en el programa	06										
Invitación e información a los taxistas que accedieron a participar en el programa		07									
Aplicación del taller de educación vial											
Sesión 1				10							
Sesión 2					12						
Aplicación del taller de asertividad											
Sesión 1						13					
Sesión 2							14				
Sesión 3								15			
Aplicación de cuestionario									28		
Análisis de resultados											03

Fuente: Elaboración propia

CAPITULO III

RESULTADOS DE INTERVENCIÓN

3.1.Descripción de los Resultados

La descripción de los resultados se presentara en diferentes partes para un mejor análisis de los mismos. Se iniciara con la presentación de los resultados obtenidos acerca del taller de educación vial aplicado a los conductores, en sus dos respectivas sesiones y el taller de asertividad, finalizando con la descripción de datos sobre el cuestionario para poder identificar cuan significativas fueron las sesiones realizadas con los conductores de taxi.

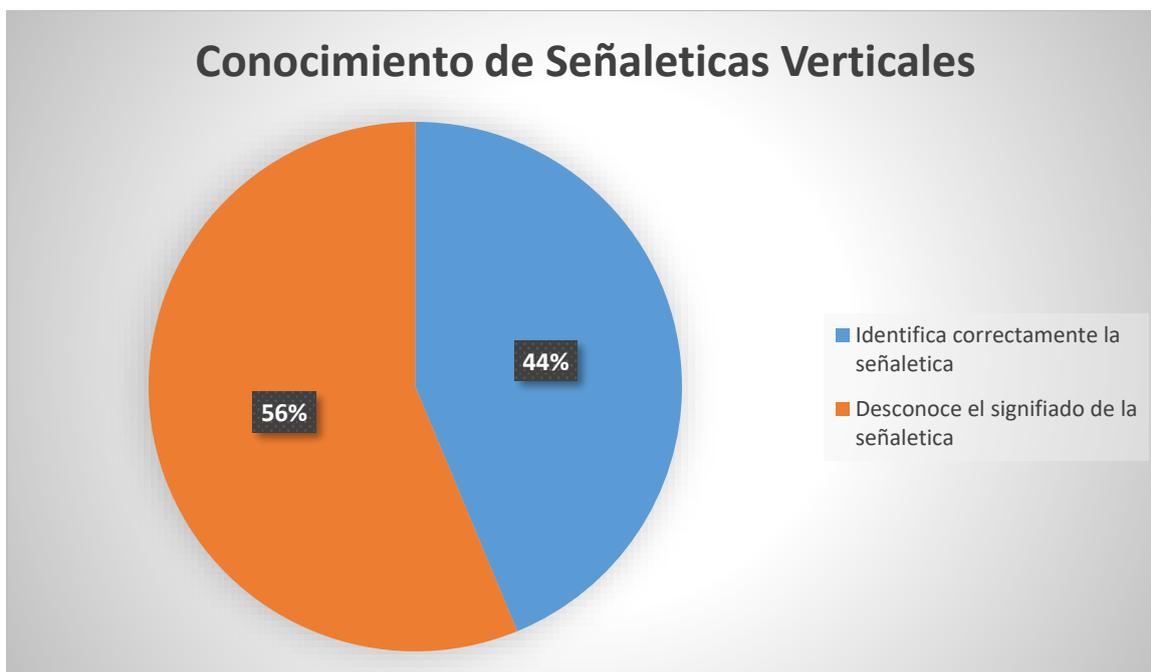
3.1.1. Educación Vial

Se presenta los resultados en cuanto a la aplicación del programa en primer lugar acerca de la educación vial cuyos instrumentos se encuentran presentados en el apartado anterior. Se debe mencionar que la aplicación del taller sobre educación vial integra el conocimiento de las diferentes señaléticas reglamentarias.

- **Señaléticas Verticales**

Son aquellas señaléticas preventivas divididas entre reglamentarias e informativas en donde se observa el siguiente resultado.

Gráfico N° 7
Conocimiento de señaléticas verticales

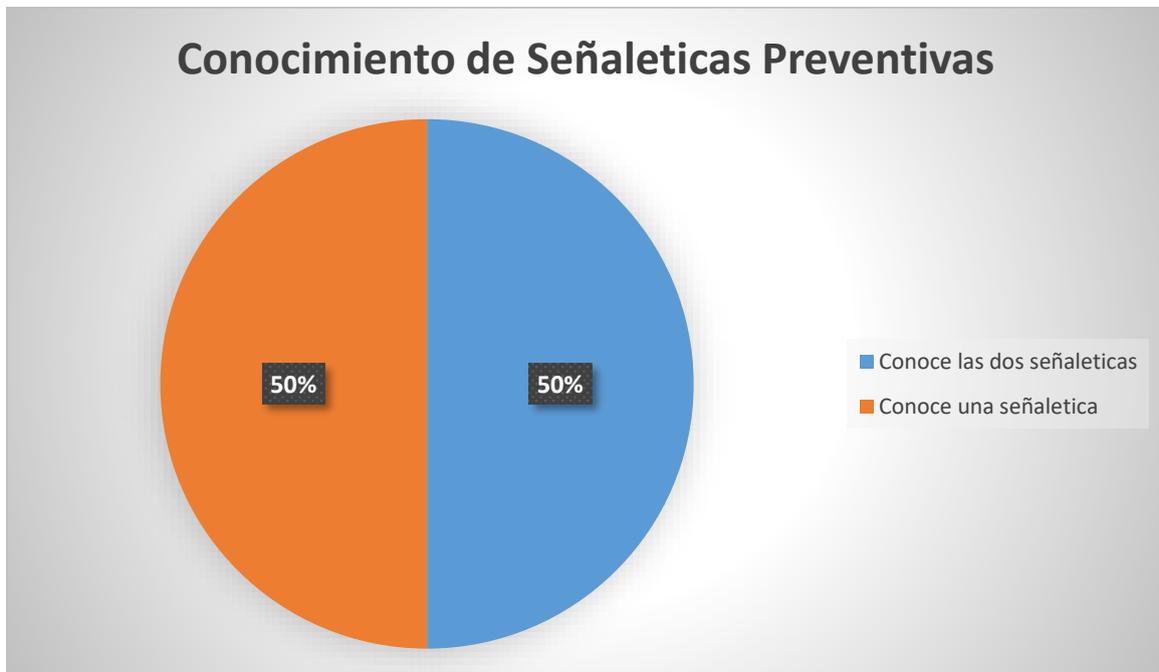


Fuente: Elaboración propia

En cuanto al reconocimiento de las señaléticas verticales se observa que 7 personas representando el 44% de la población total desconocen las imágenes de señaléticas verticales. Por otro lado se observa que 9 sujetos que representa el 56% de la muestra total sí reconocen el total de las señalitas presentadas.

En esta plantilla se presentaron 16 figuras a ser reconocidas de los diferentes tipos de señaléticas. A partir de este cuadro presentado se identificó la cantidad de señaléticas reconocidas.

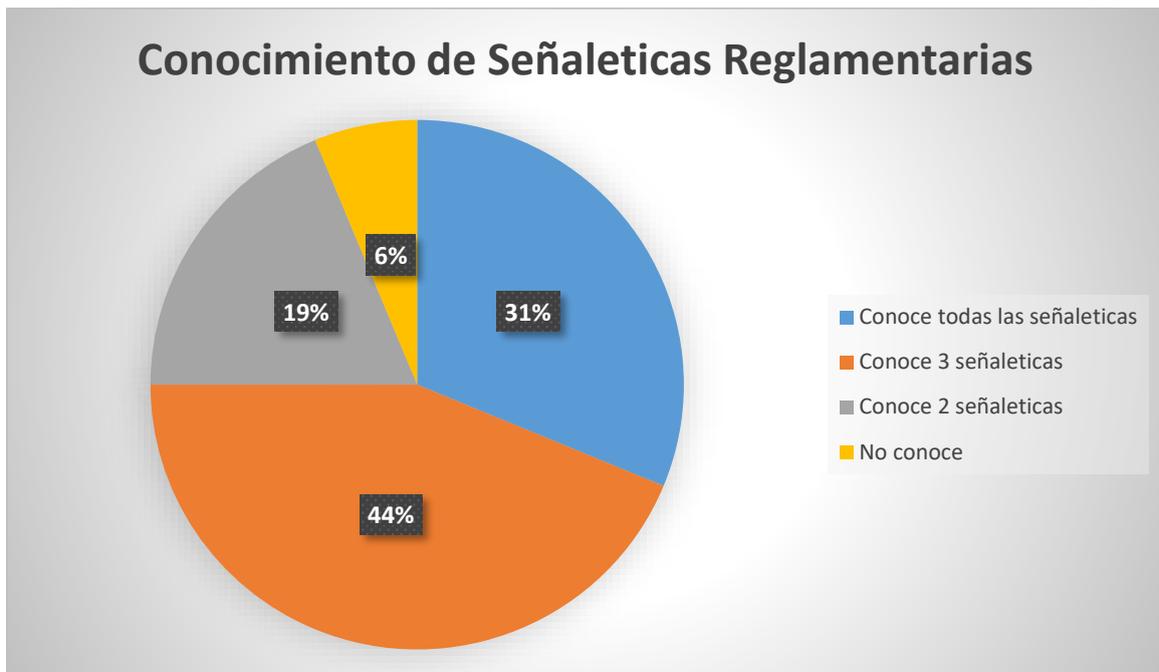
Gráfico N° 8
Conocimiento de las Señaléticas Verticales Preventivas



Fuente: Elaboración propia

Como se observa en el gráfico en cuanto refiere a las señaléticas verticales preventivas, se mostraron dos imágenes que corresponden a las señaléticas preventivas, cuyo 50% de los sujetos pudieron reconocer ambas, mientras que el otro 50% solo reconocieron una de ellas, dándole a la otra señalética un significado diferente.

Gráfico N° 9
Conocimiento de señáleticas reglamentarias

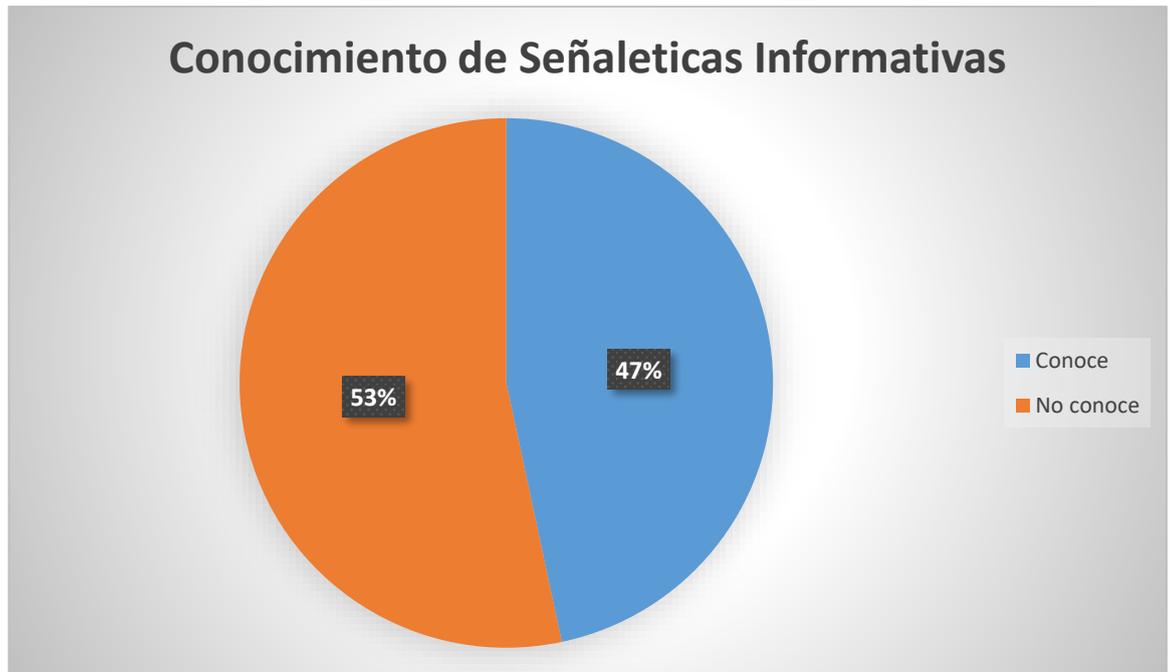


Fuente: Elaboración propia

Como se observa en el gráfico en el caso de las señáleticas reglamentarias los datos obtenidos hacen referencia a 4 señáleticas planteadas a los sujetos de investigación, donde se observa que 7 de los sujetos que representan el 44% de la muestra conocen 3 de las 4 señáleticas mostradas, además 5 que es el 31% reconocen todas las señáleticas, un 19% que son 3 sujetos solo reconocieron 2 de las 4 señáleticas y por último 1 sujeto que representa el 6% tiene significados erróneos de las señáleticas. Esto nos muestra que los transportistas conocen poco de las señáleticas reglamentarias o tienen significaciones erróneas de los mismos.

Gráfico N° 10

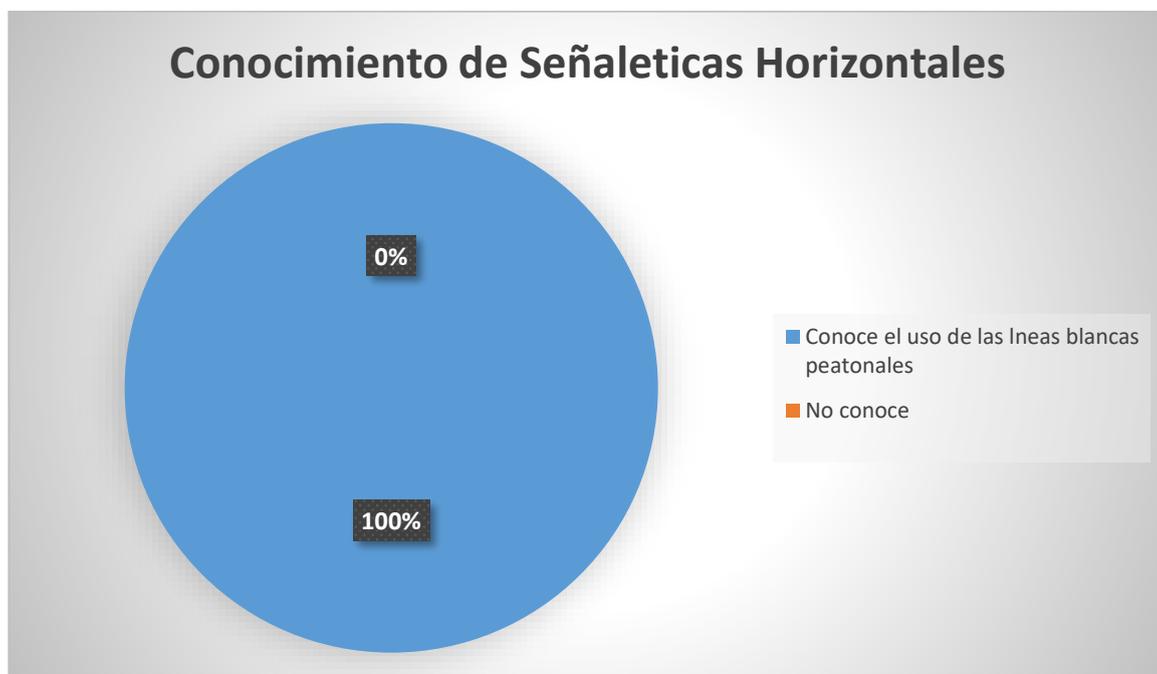
Conocimiento de señaléticas informativas



Fuente: Elaboración propia

En el gráfico se muestra los resultados en cuanto las señaléticas verticales informativas donde se conoce que el 52% de sujetos siendo 9 de los sujetos que reconocen las 3 señaléticas informativas presentadas, y 7 de ellos siendo el 47% desconocen o tienen significaciones equivocadas de las señaléticas.

Gráfico N° 11
Conocimiento de señaléticas horizontales



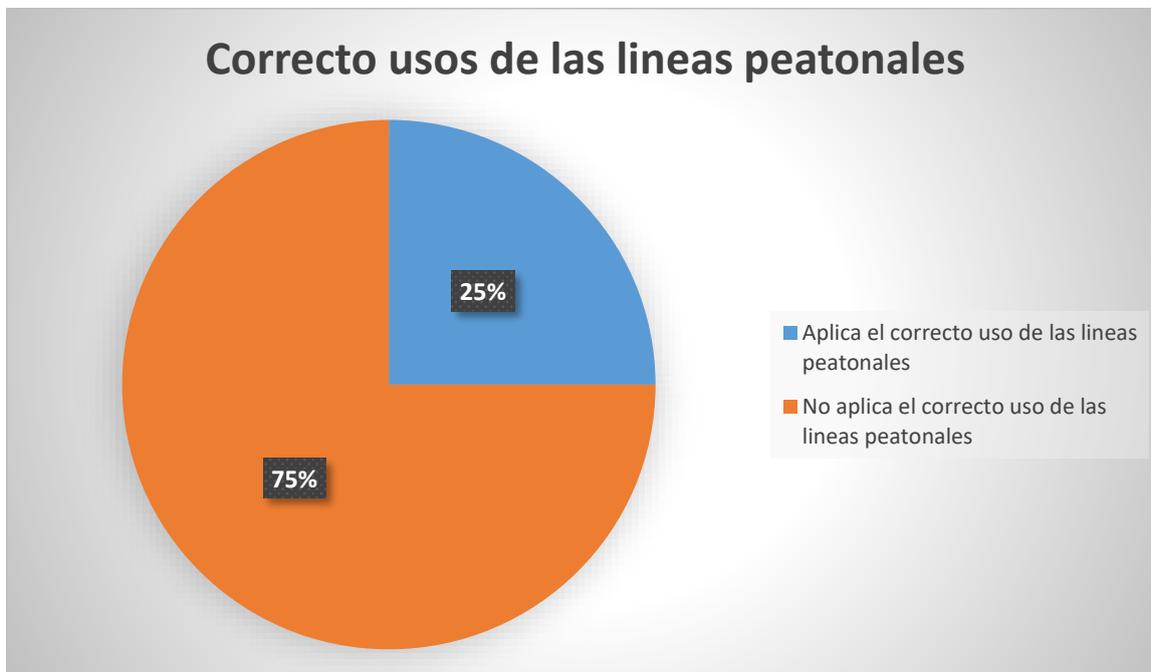
Fuente: Elaboración propia

En lo que refiere las señaléticas horizontales hace referencia a las líneas cebra, cuyo conocimiento es al 100%, pero aunque conocen la significación legal, se cuestionó si reconocen cumplir con las reglamentaciones que las líneas peatonales infieren.

- **Conocimiento de las Señaléticas Horizontales y del correcto uso**

En lo que respecta las señaléticas horizontales estas son de dominio de los sujetos, más se desconoce su buen uso por lo que se tuvo que realizar las consignas siguientes para recabar la información necesaria.

Gráfico N° 12
Correcto uso de las líneas cebra

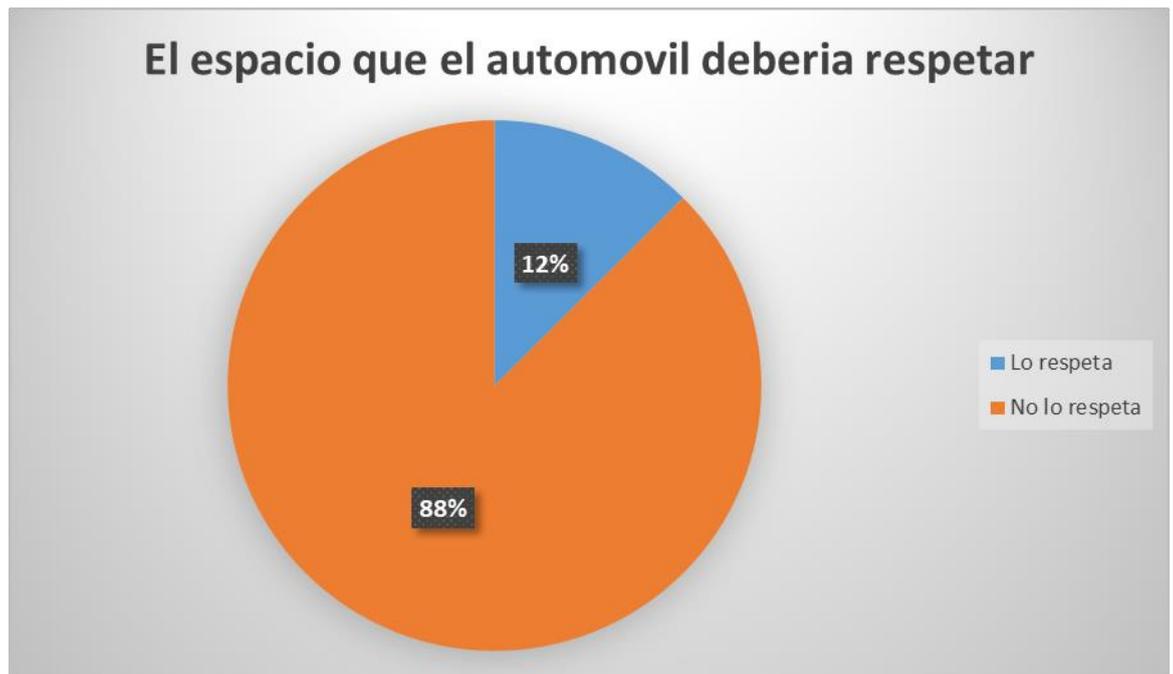


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico se observa que si bien los transportistas conocen el uso correcto de las líneas peatonales, no cumplen con el uso correcto siendo un 75% es decir 14 sujetos hacen un mal uso de las líneas peatonales, esto a partir de que se les mostro una imagen haciendo referencia al uso de las mencionadas líneas. Por otro lado el 25%, 2 sujetos afirmaron cumplir con el uso adecuado de las líneas, mostrando así que es el porcentaje mínimo quien cumple las normativas viales.

Gráfico N° 13

En referencia a la línea de espacio que la movilidad debería respetar

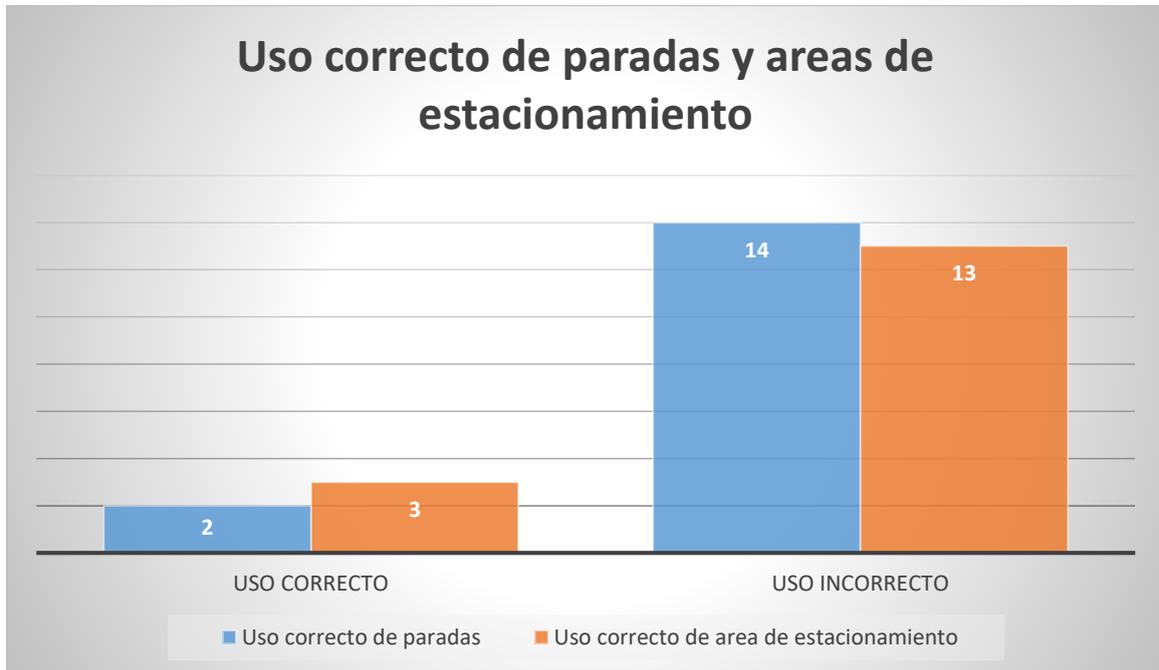


Fuente: Elaboración propia

Nuevamente en el gráfico se observa un porcentaje alto en cuanto a no respetar el espacio que el automóvil debería dejar, nuevamente presentando una imagen mostrando lo que se debería de realizar, si bien los transportistas reconocen las formas correctas estas no son aplicadas, por el 88% de los sujetos siendo solo 2 personas representado por el 12% que si cumplen con lo establecido en la norma.

Gráfico N° 14

Uso de los puntos de parada y área de estacionamiento.

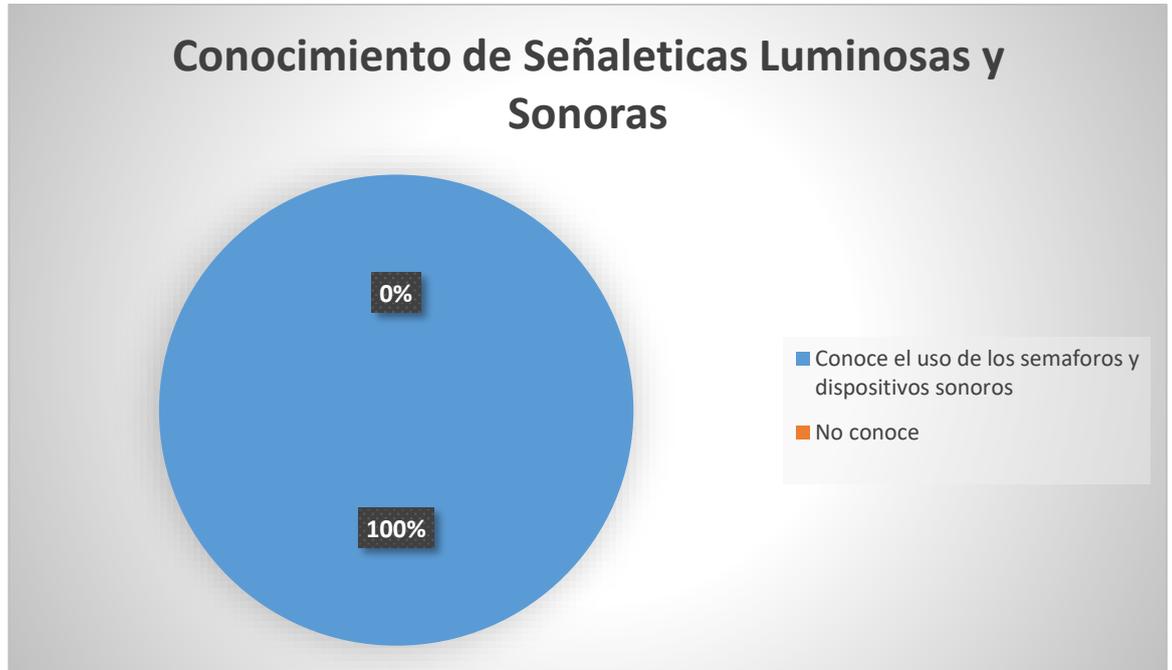


Fuente: Elaboración propia

En el grafico se observa los datos acerca del uso correcto de paradas y áreas de estacionamiento, claramente se ve como en ambos casos los porcentajes son elevados en el uso incorrecto de las paradas y el estacionamiento, mostrando un claro nivel bajo en cuanto a educación vial. Reconociendo además que este uso incorrecto se debe según los sujetos de investigación a las deficiencias en las calles y carreteras entre municipios.

Gráfico N° 15

Conocimiento de señaléticas luminosas y sonoras



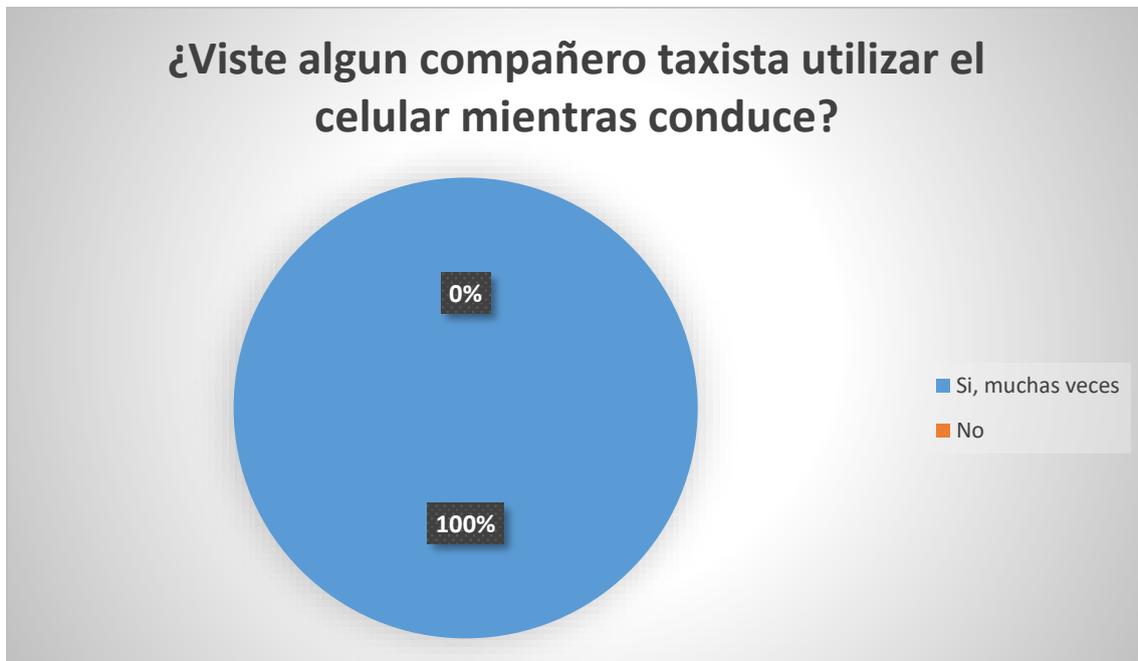
Fuente: Elaboración propia

En lo que refiere el conocimiento de las señaléticas luminosas y sonoras el 100% de los sujetos conocen su significado y uso vigente, pero para indagar de forma certera en cuanto a la responsabilidad al momento de conducir estando concentrados, se realizó una pregunta para identificar cuan responsables son los taxistas de Pucarani.

¿Viste algún conductor de vehículo público o privado utilizar el celular mientras conduce?

Gráfico N° 16

Compañeros utilizando el celular mientras conducen

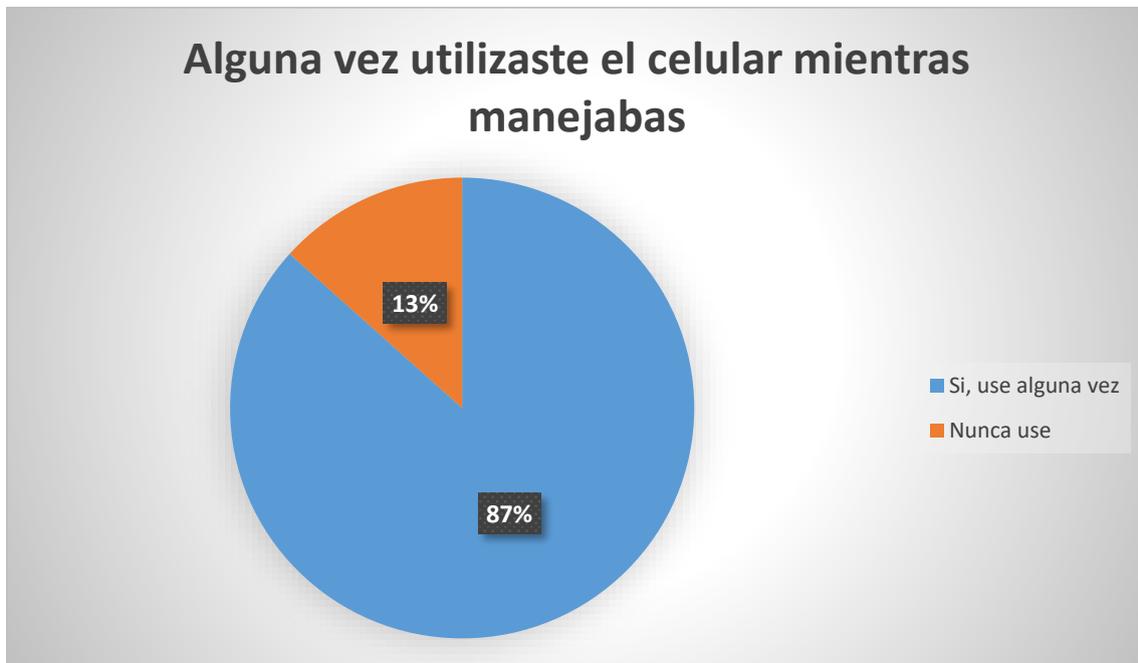


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico presentado se observa que un total de los taxistas han visto que uno o más de sus compañeros utilizan el celular mientras conducen, refiriendo además que esta situación no fue una única vez. Lo que muestra la irresponsabilidad con la que los taxistas realizan el servicio de transporte en el municipio.

Gráfico N° 17

Uso del celular durante manejo de automóvil

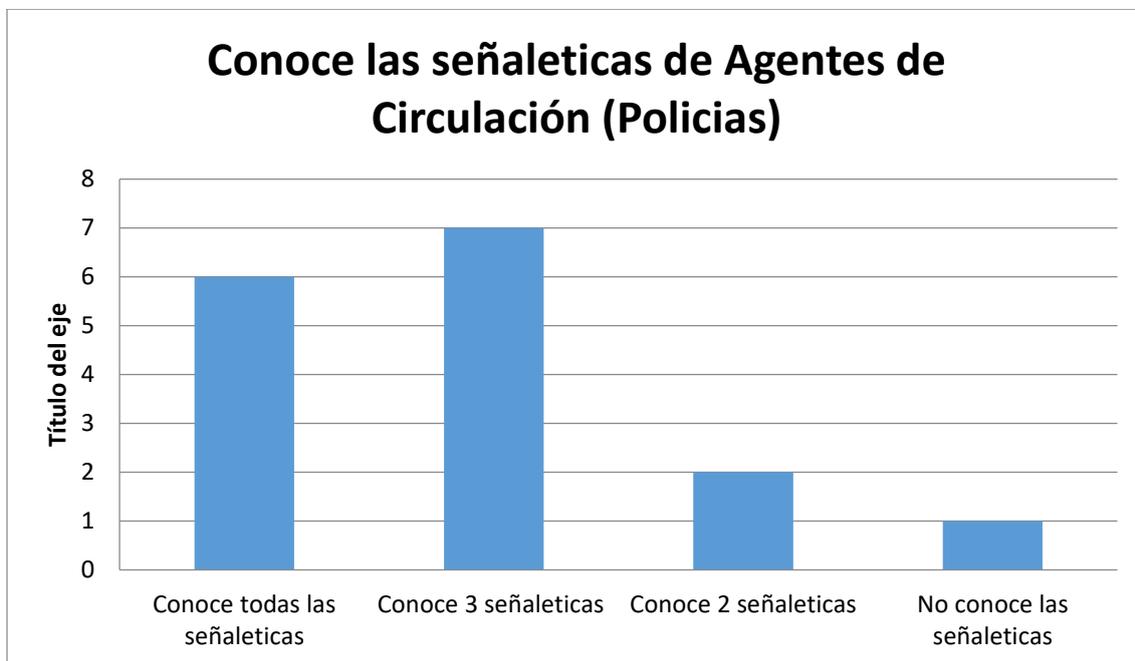


Fuente: Elaboración propia

Para la pregunta si ellos alguna vez manejaron haciendo uso del celular, los porcentajes son también altos, reconociendo que el 87% si habría utilizado el celular mientras conduce siendo solo el 13% quienes aseguraron no haber utilizado nunca el celular mientras se encuentran manejando.

Gráfico N° 18

Conocimiento de las señaléticas de agentes de circulación

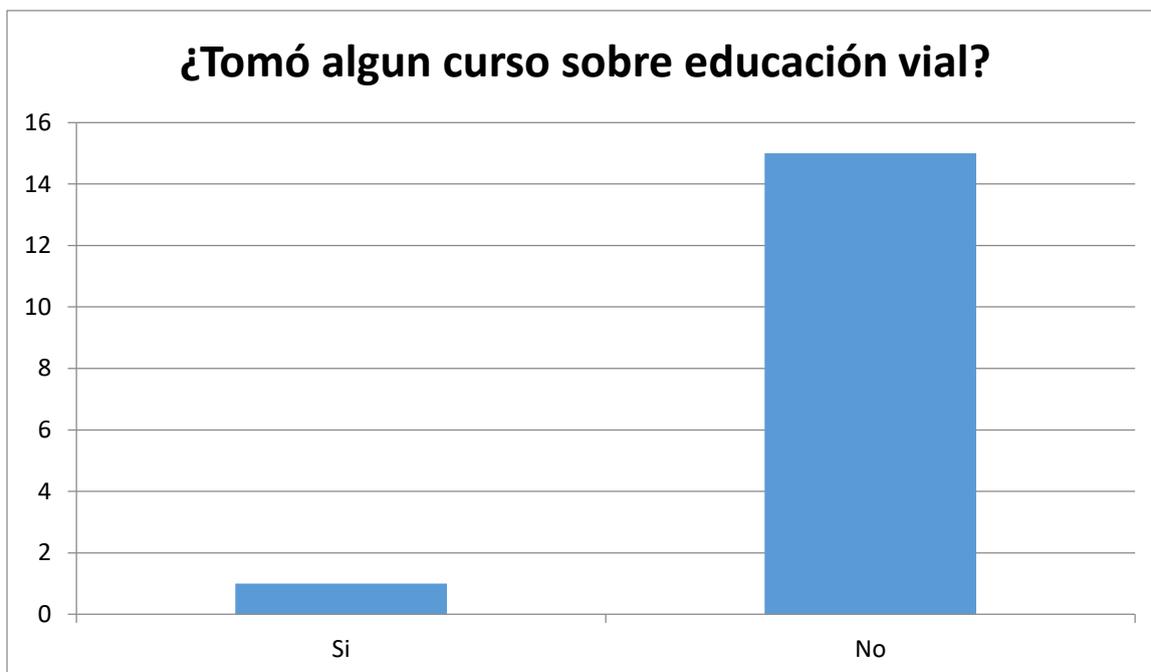


Fuente: Elaboración propia

En lo que respecta al conocimiento de las señaléticas de los agentes de circulación que son los policías, se mostraron 4 señaléticas de los cuales 6 respondieron conocer todas las señaléticas, 7 reconocieron que conocen 3 de las 4 señaléticas presentadas, además que 2 personas indicaron conocer solo 2 y una persona si bien respondió, los significados eran erróneos.

Para poder conocer si los sujetos de investigación tuvieron algún acercamiento a la educación vial se propuso la siguiente pregunta:

Gráfico N° 19
Curso en educación vial



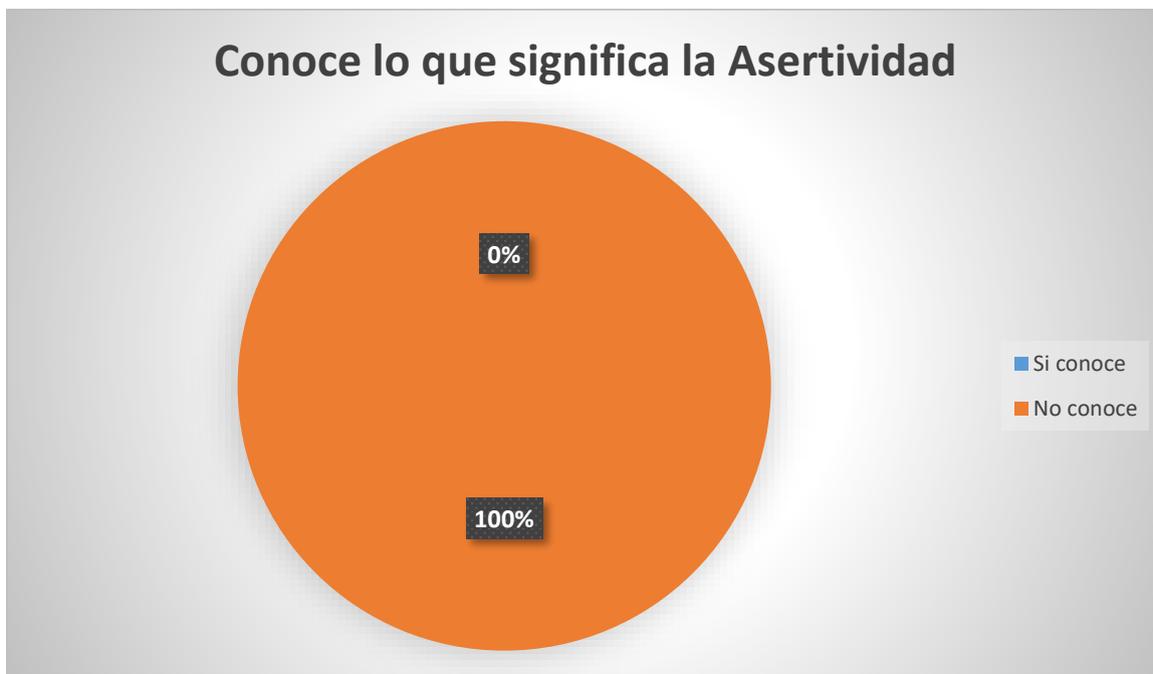
Fuente: Elaboración propia

En el grafico se muestra que 14 de los sujetos estudiados nunca tuvieron una curso de educación vial, y el conocimiento acerca de ello fue de forma empírica, así dos de ellos refieren haber participado de un curso de educación vial.

- **Análisis del programa en cuanto a la asertividad**

En lo que refiere el taller sobre asertividad se inició el mismo preguntando si tienen algún conocimiento acerca de este concepto y lo que infiere la asertividad.

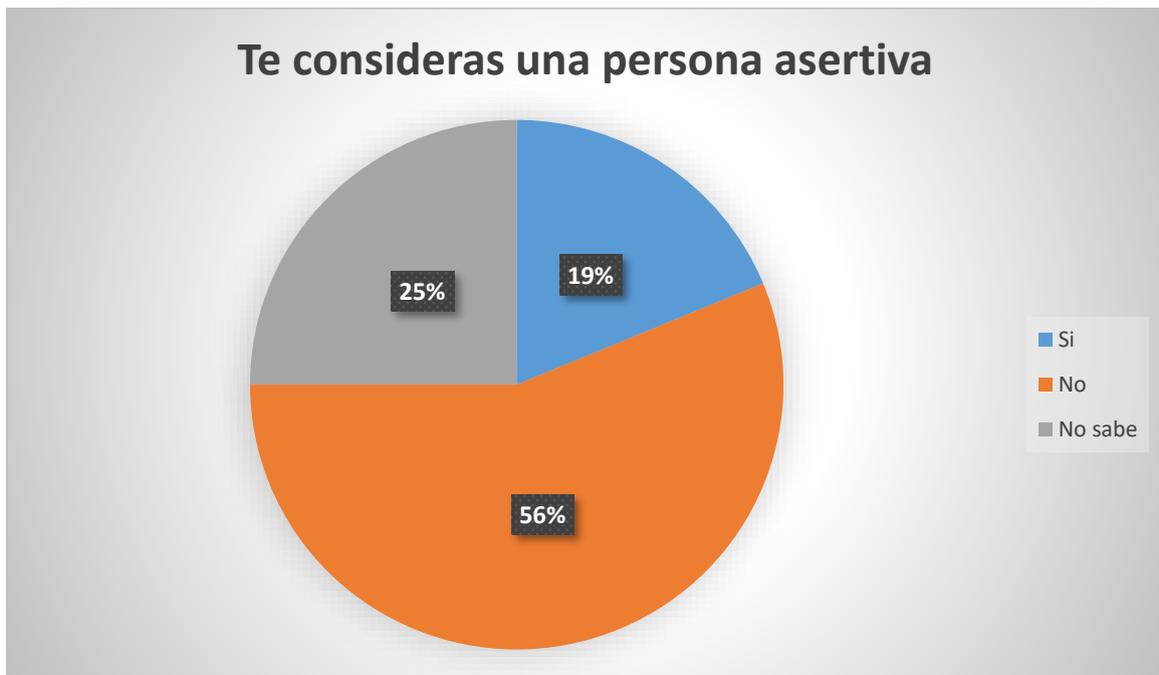
Gráfico N° 20
Conocimiento de Asertividad



Fuente: Elaboración propia

El total de la población que participo en el proyecto desconoce el concepto de lo que significa la asertividad y su relación con la educación vial. Razón por la cual se realizó una retroalimentación e información a partir de las actividades realizadas en el taller de asertividad para identificar si después de la explicación reconocían si tenían conductas y comportamientos asertivos.

Gráfico N° 21
Identificación de conductas y comportamientos asertivos

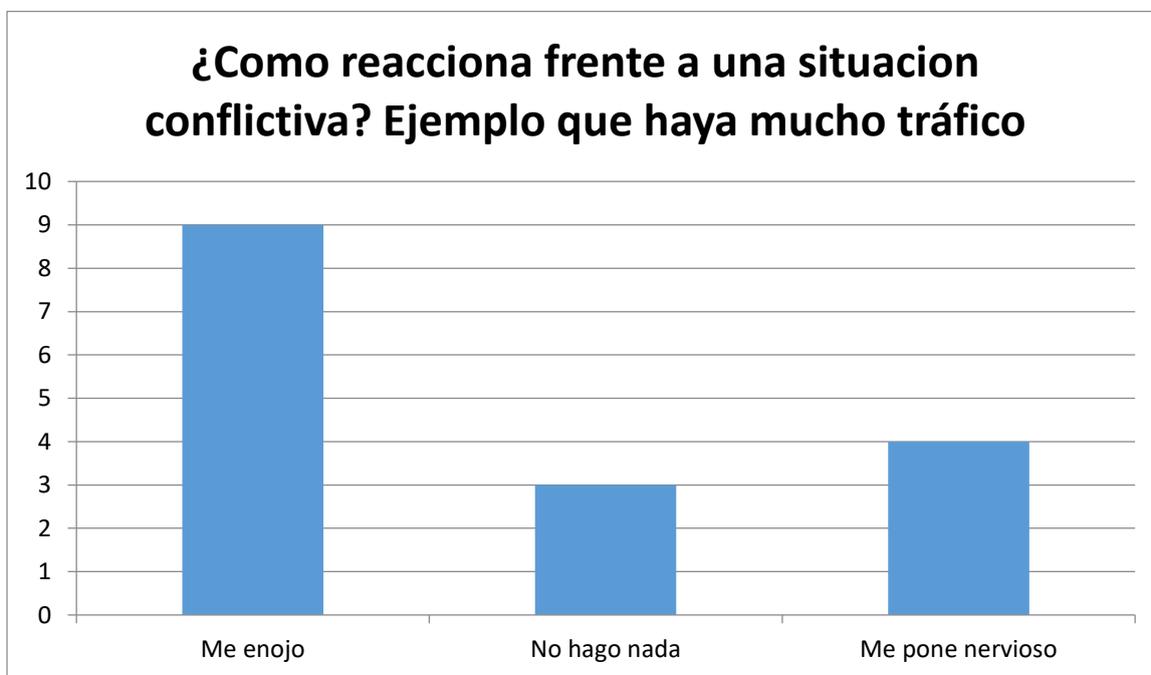


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico se observa que después de la información acerca de lo que significa ser una persona asertiva. El 56% de los sujetos reconocieron no ser, 25% no sabe si lo es o no, y 19% de los sujetos participantes del programa afirman tener comportamientos y conductas asertivas.

Gráfico N° 22

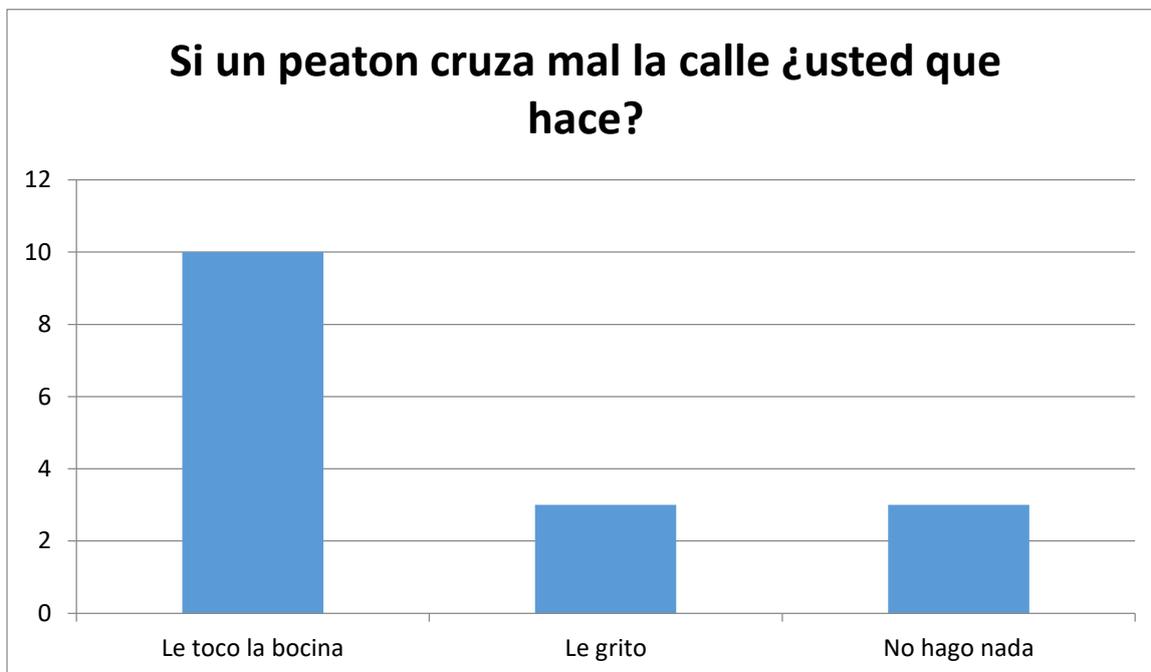
Reacción frente a situaciones conflictivas



Fuente: Elaboración propia

En el grafico se observa que bajo la premisa de cómo sería su reacción frente a una situación de estrés n su trabajo cotidiano, respondieron 9 de los sujetos que su reacción seria de enojo, 3 de ellos señalaron que no harían nada ya que ellos no podían controlar la situación, y 4 personas afirmaron que situaciones así los ponen nerviosos pero que pocas veces reaccionan enojados.

Gráfico N° 23
Asertividad con peatones

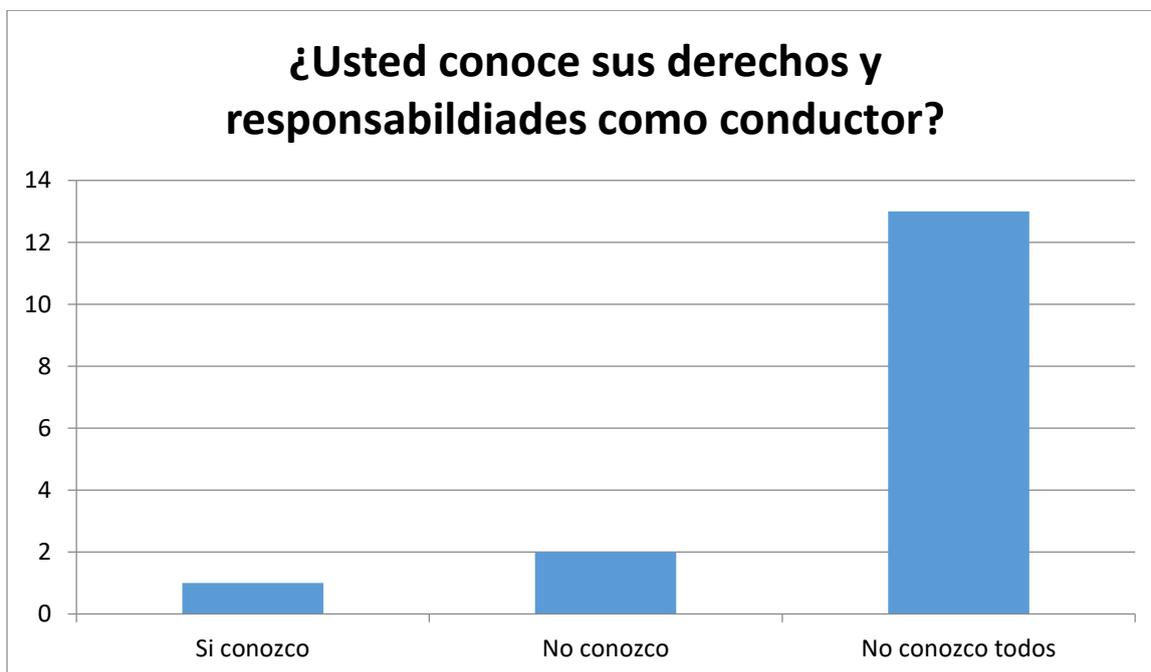


Fuente: Elaboración propia

En la premisa de su reacción frente a peatones irresponsables, se obtuvo que 10 de ellos mencionan tocar bocinas, señalando además que lo hacen de forma molesta, 3 de ellos afirman gritar a la persona que pasa de manera irresponsable por las calles, por ultimo otras 3 personas prefieren no hacer nada. Lo que conlleva notas como los niveles de asertividad son bajos en lo sujetos participantes del programa, e indirectamente estos comportamientos se repercuten en la comunidad en general.

Gráfico N° 24

Responsabilidades y derechos como conductor de taxis



Fuente: Elaboración propia

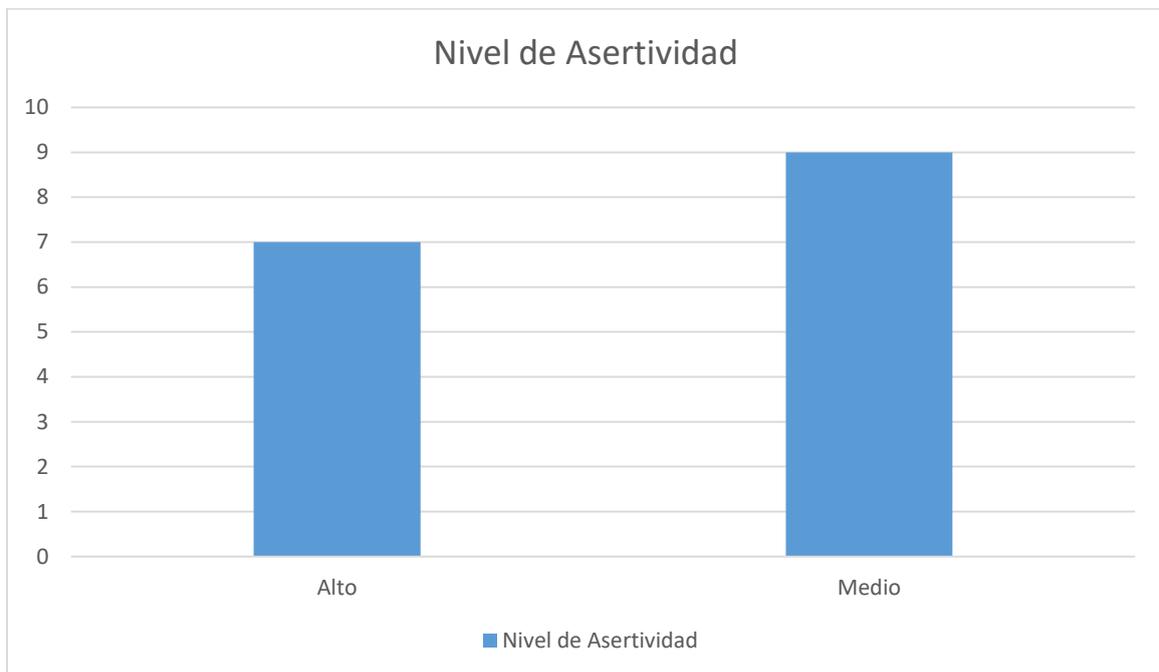
En lo que refiere el conocimiento sobre derechos y responsabilidades como conductores de taxi, durante la dinámica se leyeron algunos de estos cuyo resultado fue que 13 sujetos mencionaron conocer algunos de los derechos y responsabilidades leídos, 2 de ellos desconocen completamente y una persona refiere tener pleno conocimiento.

Ahora bien una vez descrito los resultados referente a lo obtenido en la aplicación del programa se tomó como prueba final un test utilizado previamente descrito, para sí poder identificar si el programa dirigido a la educación vial y la asertividad en taxistas del municipio de Pucarani tuvo efectos y se retuvo la información brindada. Cabe recalcar que la problemática fue identificada a partir de la observación cuyos datos fueron demostrados en los resultados una vez aplicado el programa. Los bajos índices de educación vial se reflejaban también en el escenario personal repercutiendo en las conductas de asertividad para con la comunidad.

Razón por la cual se pasa a describir los resultados obtenidos en el test de Asertividad.

Para el procesamiento de datos del Test utilizado de Auto asertividad (ADCA 1) se utilizaron paquetes estadísticos IBM SPSS y Microsoft Excel, para ordenar y analizar la información recolectada, en una base de datos. Luego se emplearon técnicas estadísticas de frecuencia, porcentaje, valores (mínimo, máximo, media).

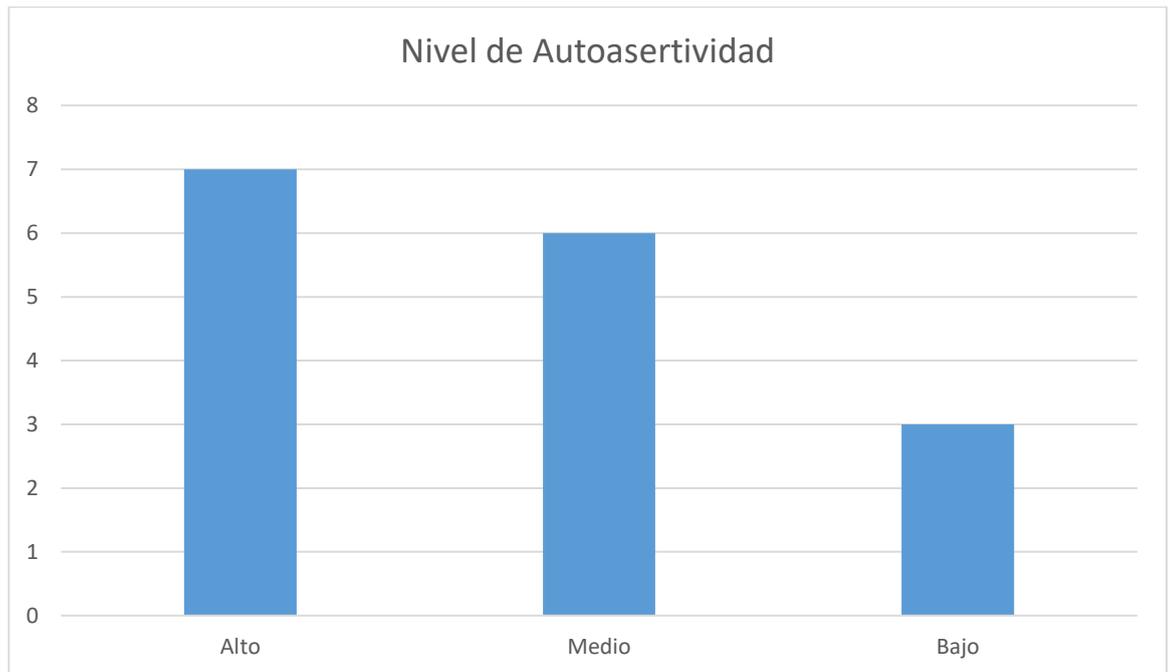
Gráfico N° 25
Niveles de asertividad global en la muestra investigada



Fuente: Elaboración propia

Se observa en el grafico que posterior a la aplicación del programa, los niveles de asertividad se vieron notablemente elevados, desde la llegada a la última sesión dentro de la misma sede y con sus compañeros taxistas. Los datos muestran que 9 de ellos presentaron niveles medios de asertividad y 7 de ellos niveles altos, lo que mostraría como el programa tuvo de manera general un gran aporte.

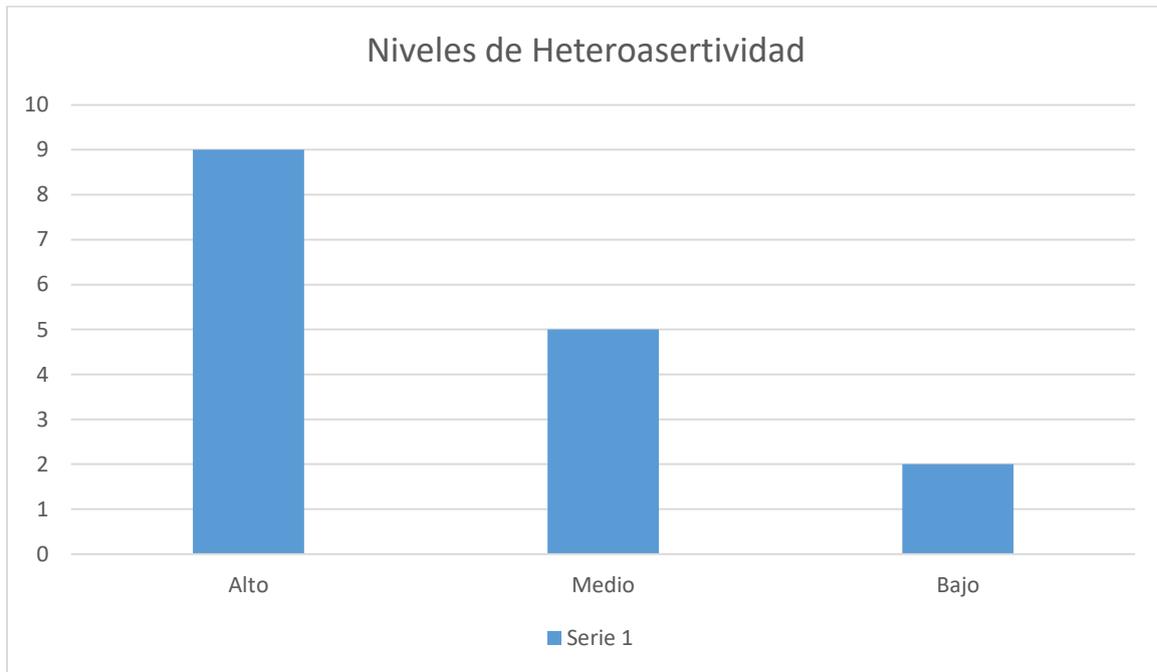
Gráfico N° 26
Nivel de Autoasertividad



Fuente: Elaboración propia

Para el gráfico precedente se observa como la autoasertividad que está relacionada a actuar de acuerdo con los deseos y valores. Implica expresar ideas, defender los propios derechos, y bajo este parámetro es que se obtuvieron que 7 de los sujetos tuvieron niveles de autoasertividad alto, 6 de los sujetos puntuaron un nivel medio y 3 marcaron un nivel bajo de autoasertividad.

Gráfico N° 27
Nivel de Heteroasertividad



Fuente: Elaboración propia

La heteroasertividad implica el respeto de una persona hacia los derechos de los demás, mostrando así en los resultados que 9 de los sujetos presentan niveles alto, 5 de ellos nivel medio y 2 de ellos nivel bajo, además señalan que las actividades realizadas mejoraron su comunicación con las personas que utilizaron su transporte, dato relevante en cuanto a lo que respecta las implicancias del programa en el desarrollo laboral y personal de los conductores.

3.2.Descripción de los Hallazgos

Ya descritos los resultados de forma precedente es necesario analizar los datos encontrados esto se hará en diferentes etapas:

- En cuanto a lo que refiere la educación vial los resultados fueron alarmantes, en primer lugar se conoció que los muchos de los transportistas no cuentan con la licencia de conducir por ende sus vehículos no tiene la revisión de tránsito correspondiente. Lo que ocasionaría consecuencias negativas a nivel fatal al

incrementarse las probabilidades de accidentes de tránsito, tomando en cuenta que las calles y carreteras en municipios rurales como Pucarani tienen grandes deficiencias.

Por otro lado se pudo identificar que la mayoría de los taxistas nunca habían participado de un curso de educación vial, y el conocimiento que tenían acerca de ello era puramente empírico, motivo que lleva a tener conceptos erróneos en cuanto a las señaléticas vigentes en el país.

Además también se encontró que si bien señaléticas como las horizontales que son los pasos peatonales, y las señaléticas luminosas y sonoras haciendo referencia a los semáforos, son señaléticas plenamente reconocidas, pero para poder indagar sobre la implicancia total de la educación vial se tuvo que implementar preguntas acerca del buen uso de las mismas y es en este apartado que los resultados fueron alarmantes ya que las respuestas de los participantes mostraron que no cumplan las normativas legales vigentes, además mantenían comportamientos sumamente irresponsables como el hecho de conducir usando el celular, estos comportamientos se ven repercutidos en el ámbito social y personal ya que el comportamiento entre conductores y pasajeros resultaba sin ningún tipo de asertividad.

El observar todos estos datos fue un escenario de reconocimiento para identificar los niveles bajos de asertividad que mantenían los taxistas de Pucarani, además de reconocer la estrecha relación entre ambas variables.

- Los hallazgos encontrados en la aplicación del taller de asertividad arrojaron grandes resultados, en primer lugar una vez observada e identificado el problema, a partir de la ronda de preguntas sobre asertividad, se pasó a aplicar las diferentes sesiones que tenían como objeto principal generar conductas asertivas en los transportistas.

Por razón de tiempo y la situación pandémica que se atraviesa en la actualidad se tuvo que implementar las 6 sesiones en 3 días, dos sesiones por día, con el respectivo permiso de los directivos del sindicato, la invitación al programa fue de forma abierta por lo que se esperó la participación de todos. Desde la sesión de educación vial los transportistas que participaron en los talleres mostraron gran interés en participar. Situación que se mantuvo firme hasta la última sesión de

despedida.

Los resultados obtenidos en un inicio fue el desconocimiento total del concepto de asertividad, se informo acerca de las ventajas que obtendrían si desarrollaran esta capacidad, información que sirvió para mantener la atención en el programa.

Posteriormente a ello durante la aplicación de las diferentes sesiones del taller se pudo observar que hubo gran interés, no solo de los participantes sino también de quienes no participaron, al notar que los temas que se llevaban a cabo podían beneficiarlos tanto en su vida personal como en sus fuentes laborales.

Es así que durante todas las sesiones se mantuvo el mismo nivel de participación e interés, pero era necesario conocer los alcances que tuvo el taller en cuanto a la asertividad, por lo que se aplicó una prueba final para evaluar los niveles de asertividad presentados. Se debe mencionar que los cambios durante la aplicación del programa fueron de manera notoria, desde la tercera sesión los participantes mostraban comportamientos más pacíficos entre ellos y con sus compañeros.

El hecho de que los niveles de asertividad se incrementaron estas repercusiones se dio también en la esfera personal y laboral ya que parte de sus aportaciones dentro de las actividades del taller mencionaron que el trato entre pasajeros y conductores iban mejorado.

- Los hallazgos encontrados a nivel general, nos muestran grandes deficiencias en lo que concierne la educación vial tanto de transportistas como peatones y pasajeros, ya que la responsabilidad del espacio urbano es de índole social cuya responsabilidad recae en todos los involucrados de los mismos.

Al mismo tiempo los resultados muestran la necesidad de generar más y mayores programas que respondan a estas problemáticas que son demandas muy marcadas especialmente en sectores del área rural por las desventajas que estos municipios viven.

3.2.1. Alcance de los objetivos planteados

El proyecto fue contemplado bajo ciertos objetivos que nos llevarían a cumplir el objetivo general, y en el desarrollo del texto es que se llevó a cabo el cumplimiento de estos objetivos planteados. A continuación se presentan los hallazgos en relación a cada objetivo.

- Fomentar la educación vial en transportistas de taxis de la comunidad de Pucarani – el objetivo fue alcanzado a partir de la aplicación del taller de educación vial, en donde no solo se identificó los niveles bajo de educación vial, y los comportamientos irresponsables que mantenían, sino que se pudo informar y presentar un curso acerca de lo básico en educación vial, fomentando un mejor servicio de transporte sino también, el cumplimiento de la legalidad vigente además de coadyuvar en lo que refiere los accidentes de tránsito.
- Identificar los niveles de asertividad en los sujetos de investigación – durante la aplicación del taller de educación vial, resaltaron las conductas poco asertivas, en el inicio de las sesiones de asertividad se pudo constatar el desconocimiento total y general de lo que respecta tener capacidades asertivas, situación que dio un indicio de niveles bajos en esta área.
- Aplicar el programa de educación vial para la mejora de la asertividad en los transportistas de taxis – la aplicación del programa se fungía en dos diferentes aspectos pero con un alcance único, el que a través del desarrollo de conductas asertivas por medio de la educación vial pueda incrementarse de forma positiva ambos aspectos. Dando los resultados esperados es que se concibe que la asertividad y la educación vial guarda estrecha relación.
- Analizar el alcance del programa aplicado y su relación con la educación vial y la asertividad en el sector estudiado – para alcanzar este objetivo se tuvo que llevar a cabo una última aplicación de prueba, que se trató de un test en el que se evaluó los diferentes niveles de asertividad. Durante las conversaciones en la sesión final se reconoció de la experiencia de los taxistas de Pucarani los beneficios de haber generado niveles de asertividad más elevados, demandando además nuevos programas que respondan a las necesidades de la comunidad en general.

Los resultados alcanzados también permitieron reconocer que programas como el aplicado en este tipo de grupos pueden convertirse en factores que eviten los accidentes de tránsito, generando no solo un óptimo desarrollo de habilidades psicosociales sino también, mejorando la comunicación y la vivencia entre los comunitarios, y que además repercute en las esferas familiares, personales y laborales de los individuos. Y de forma subjetiva aportando en una problemática que en Bolivia no está siendo atendida y son las muertes fatales por accidentes de tránsito que en su mayoría son por fallas humana

CAPITULO IV

DESCRIPCION DE LAS PROYECCION PROFESIONAL

4.1.Planteamiento de futuros desafíos a nivel profesional

Los futuros desafíos que corresponden al área de psicología son de gran amplitud se establecen caminos que hacen posible la comunicación directa entre la comunidad externa y los sujetos, cuya pasión por la psicología favorece una intervención con altos estándares de calidad.

La articulación ha estado relaciona con la participación en proyectos sociales de amplia relevancia local, regional y nacional, en donde ha sido posible atender procesos de educación, capacitación y formación en modelos de reintegración comunitaria, implementación de acciones en atención psicosocial. Propiciar espacios de reflexión en procesos de desarrollo y aprendizaje, con el objetivo de lograr una articulación real y poner al servicio de la comunidad los desarrollos e investigaciones que desde la psicología se desarrollen a través de programas y grupos de investigación.

Para poder hacer plantear sobre el futuro de la psicología es necesario partir del contexto en el que se desenvuelve; esto necesariamente implica entender la relación que existe entre el sentido del desarrollo humano y la forma como se llevan a cabo los procesos que la constituyen; además, cualquier formación profesional estará siempre referida a una concepción de sociedad y de desarrollo. Todo proceso de formación humana está inserto en una cultura cuyos símbolos, valores y experiencias definirán su sentido.

Por otro lado el progreso de la ciencia es una condición necesaria para un desarrollo sostenible, haciendo referencia al futuro esta tendrá una enorme importancia por las demandas y necesidades que generara en el ámbito psicológico.

Además se debe entender que toda sociedad se fija unas metas culturales que de alguna manera moldean el mundo de las personas y a partir de ellos es que se vive en armonía y con sentido de pertenencia a diferentes grupos sociales.

Según el psicólogo inglés Michael Nytes (1995), la psicología contemporánea tiene muchos problemas, y se observa el fenómeno que el autor denomina “fragmentalismo acumulativo”, en el sentido de que existe una gran dispersión de la misma psicología, más de lo que se podría asimilar apropiadamente. Incluso, sobre un mismo tema hay una

tendencia cada vez mayor para hacer muchas cosas divergentes al mismo tiempo. Pero esto no puede evaluarse como negativo; cualquier ciencia floreciente necesita una delimitación estrecha de tópicos de investigación; pero al mismo tiempo, la psicología necesita dedicarse a desarrollar perspectivas amplias que sean enfoques teóricos a gran escala que ayuden a la causa de la síntesis e integración. Una de las grandes responsabilidades que tiene la psicología ante estos nuevos escenarios es entender el significado que han adquirido las ciencias sociales en este nuevo siglo, y para ello hay que tener una concepción clara acerca del objeto de la psicología.

En cuanto los programas aplicados desde la psicología y específicamente mencionando el presente proyecto es importante remarcar que el trabajo deberá ser constante para producir realmente un cambio en la psique de los seres humanos, a exigencia y demanda de los participantes del proyecto, se identifica necesario apoyar los estudios que permitan ideas y saberes nuevos para el área académica, pero que al mismo tiempo indiquen desarrollo y educación para la sociedad en general.

Bibliografía

- AGUILAR V. L. F (1992). *La Hechura de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa
- BARRAGÁN, ROSSANA. (2001). *Formulación de Proyectos de Investigación*. La Paz: PIEB – Editorial Offset Boliviana Ltda.
- COPPARI, N. (2009). *Conducta Asertiva y Autoeficacia para la Prevención de ETS*. (Tesis doctoral, Universidad Católica “Nuestra Señora de la Asunción”). Recuperado de www.sidastudi.org/resources/inmagic-img/DD22998.pdf
- GARCÍA, M. Y MAGAZ, A. (2011). *Auto informes de Actitudes y Valores en las Interacciones Sociales*. Grupo ALBOR-COHS: Bizkaia.
- GONZÁLEZ, S., MARÍA DEL CARMEN, O., ÁLVAREZ, M., y MARÍA DEL MAR, A. (2011). *Ciencias Psicosociales I. (Tesis doctoral, Universidad de Cantabria)*. Recuperado de <http://ocw.unican.es/ciencias-de-la-salud/ciencias-psicosociales-i-1>
- GONZALES, C., GUEVARA, Y., JIMÉNEZ, D. Y ALCÁZAR, R. (2018). Relación entre asertividad, rendimiento académico y ansiedad en una muestra de estudiantes mexicanos de secundaria. Hidalgo, México: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. *Revista Acta Colombiana de Psicología* 21 (1) pp. 116-127.
- GÜELL BARCELÓ, (2005). *¿Por qué he dicho blanco si quería decir negro?: Técnicas asertivas para el profesorado y formadores*. España: Editorial Graó. .Recuperado de: <https://books.google.com.co/books?id=OCfA7n8Hm9AC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> 77
- GUTIÉRREZ, M. Y EXPOSITO, J. (2015). Autoconcepto, dificultades interpersonales, habilidades sociales y conductas asertivas en adolescentes. *Revista de Orientación y Psicología – AEOP*. 26 (2) pp. 42-58
- LLACUNA, J., y PUJOL, L. (2004). *La conducta asertiva como habilidad social*. (NTP 667). Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo,

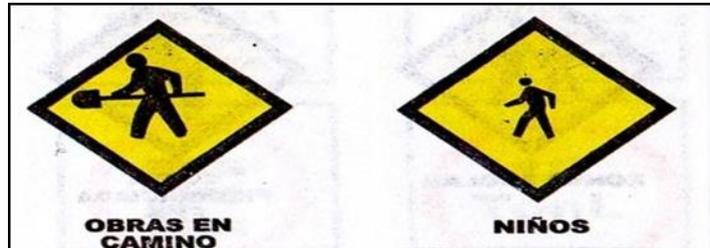
http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FichasTecnicas/NTP/Ficheros/601a700/ntp_667.pdf

SALKIND, N. J. (1999). *Metodos de Investigacion* (3° Edicion ed.). Mexico: Prentice Hall.

Anexos

Anexo 1 – Cartillas para el Taller de Educación vial

Señaléticas verticales preventivas



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Señaléticas verticales reglamentarias



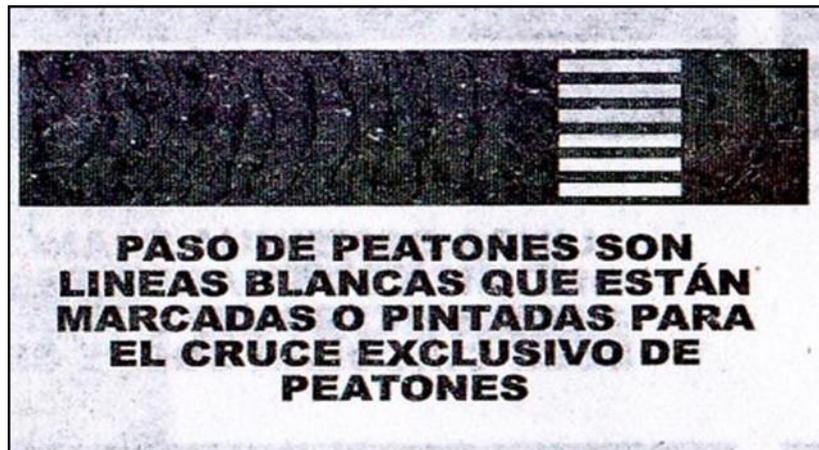
Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Señales verticales informativas



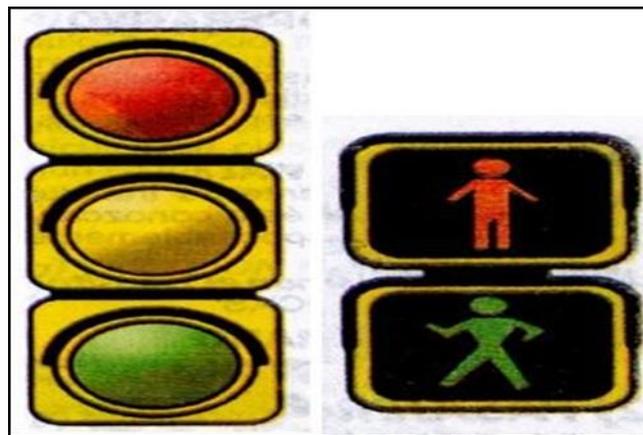
Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

Señaléticas Horizontales



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito

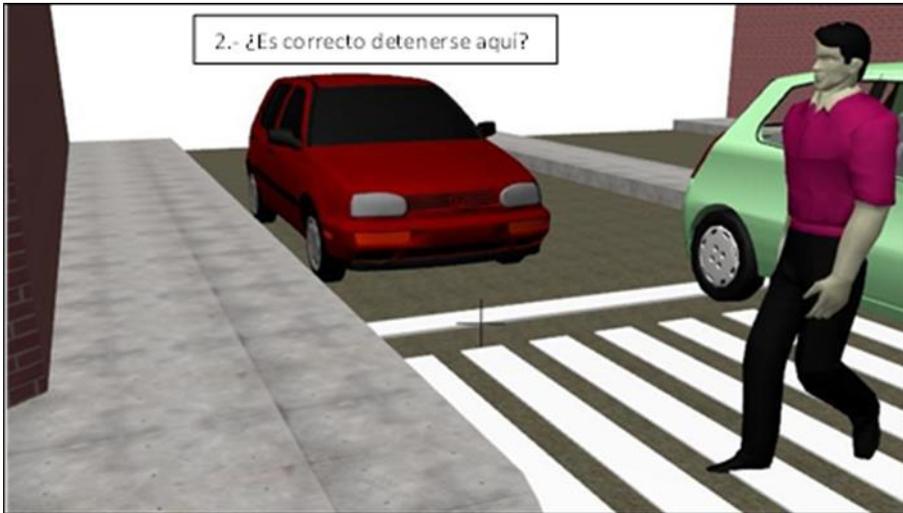
Señaléticas Luminosas y Sonoras



Fuente: Ley N° 3988 Código de Transito



Según el código de tránsito es correcto estacionarse antes de la línea divisoria del paso de peatones.



Según el código de tránsito está prohibido solicitar movilidad en este lugar.



Indica la correcta forma de solicitar una movilidad de transporte público.

Anexo 2

ADCA-1 (García Pérez, EM y Magaz lago, A.)

Edad:

A continuación, verás algunas afirmaciones sobre cómo piensan, sienten o actúan las personas. En cada frase, señala con una equis “x”, la columna que mejor indica tu forma de reaccionar en cada situación.

CN = Nunca o casi nunca

AV = A veces. En alguna ocasión.

AM = A menudo

CS = Siempre o casi siempre

Por favor CONTESTA TODAS LAS FRASES. No hay respuestas BUENAS ni MALAS.

	CN 4	AV 3	AM 2	CS 1
1. Cuando alguien dice algo con lo que no estoy de acuerdo me pone nervioso(a) tener que exponer mi propia opinión.				
2. Cuando estoy enfadado(a), me molesta que los demás se den cuenta.				
3. Cuando hago algo que creo que no les gusta a los demás, siento miedo o vergüenza de lo que puedan pensar de mí.				
4. Me disgusta que los demás me vean, cuando estoy nervioso(a).				
5. Cuando me equivoco, me cuesta reconocerlo ante los demás.				
6. Si se me olvida algo, me enfado conmigo mismo(a).				
7. Me enfado, sino consigo hacer las cosas perfectamente.				
8. Me siento mal cuando tengo que cambiar de opinión.				

9. Me pongo nervioso(a) cuando quiero elogiar a alguien.				
10. Cuando me preguntan algo que desconozco, procuro justificar mi ignorancia.				
11. Cuando estoy triste me disgusta que los demás se dencuenta.				
12. Me siento mal conmigo mismo(a) sino entiendo algo que me están explicando.				
13. Me cuesta trabajo aceptar las críticas que me hacen, aunque comprendas que son justas.				
14. Cuando me critican sin razón, me pone nervioso(a) tener que defenderme.				
15. Cuando creo haber cometido un error, busco excusas que me justifiquen.				
16. Cuando descubro que no sé algo, me siento mal conmigo mismo(a).				
17. Me cuesta hacer preguntas.				
18. Me cuesta pedir favores.				
19. Me cuesta decir que NO, cuando me piden que haga algo que yo no deseo hacer.				
20. Cuando me hacen elogios, me pongo nervioso y no sé qué hacer o decir.				
	CN 4	AV 3	AM 2	CS 1
21. Me molesta que no me entiendan cuando explico algo.				
22. Me irrita mucho que me lleven la contraria.				
23. Me molesta que los demás no comprendan mis razones o mis sentimientos.				
24. Me enfado cuando veo que la gente cambia de opinión con el paso del tiempo.				
25. Me molesta que me pidan ciertas cosas, aunque lo hagan con educación.				
26. Me molesta que me hagan preguntas.				

27. Me desagrada comprobar que la gente nos e esfuerce demasiado en hacer su trabajo lo mejor posible.				
28. Me altero cuando compruebo la ignorancia de algunas personas.				
29. Me siento mal cuando compruebo que una persona que aprecio toma una decisión equivocada.				
30. Me altero cuando veo a alguien comportándose de manera indebida.				
31. Me disgusta que me critiquen.				
32. Siento malestar hacia la persona que me niega algo razonable que le pido de buenas maneras.				
33. Me altera ver a personas que no controlan sus sentimientos: lloran, dan gritos, se muestran excesivamente contentas.				
34. Me desagrada que no se dé a las cosas, la importancia que tienen.				
35. Me molesta que alguien no acepte una crítica justa.				