Relación entre inteligencia emocional e inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal-Casanare

Programa de Psicología UNAB – Extensión UNISANGIL, Yopal
Facultad de Ciencia de la Salud
Universidad Autónoma de Bucaramanga Extensión UNISANGIL
El Yopal - Casanare
2021

Relación entre inteligencia emocional e inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal-Casanare

Mayra Alejandra García Torres
Luzney Lavado Naranjo
Silvia Juliana Suarez Pachón

Trabajo de Grado para optar al título de Psicólogo

Asesor: Ps. Javier Darío Cucunubo Santos
Especialista (Esp) en Evaluación Clínica y Tratamiento de Trastornos Afectivos y Emocionales.

Programa de Psicología UNAB – Extensión UNISANGIL, Yopal
Facultad de Ciencia de la Salud
Universidad Autónoma de Bucaramanga – Fundación Universitaria de San Gil
El Yopal - Casanare
2021

Cita	(García-Torres, Lavado y Suarez, 2021)
Referencia **Estilo APA 7 (2020)**	García-Torres, M.A., Lavado., N.L., y Suarez-Pachón, S. J. (2021). Relación entre inteligencia emocional e inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal-Casanare [Trabajo de Grado] Universidad de Autónoma de Bucaramanga Extensión UNISANGIL, Yopal-Casanare

creative commons BY NC SA

Programa de Psicología

Universidad Autónoma de Bucaramanga Extensión UNISANGIL, Yopal

UNISANGIL
unab
Universidad Autónoma de Bucaramanga
de puertas abiertas
Acuerdo Estratégico
VIGILADAS MINEDUCACIÓN

Red de Bibliotecas de la Fundación Universitaria de San Gil UNISANGIL Yopal.

Repositorio Institucional: http://centuria.unisangil.edu.co/

Fundación Universitaria de San Gil UNISANGIL - http://www.unisangil.edu.co/

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Fundación Universitaria de San Gil UNISANGIL ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Dedicatoria

Le dedicamos de manera especial la tesis a nuestra familia, que nos motivaron en el transcurso de la carrera profesional, brindando el apoyo incondicional y contribuyendo a superar los obstáculos para la formación de competencias que serán indispensables para la vida.

Agradecimientos

Queremos agradecer a la universidad Autónoma de Bucaramanga por permitirnos cursar nuestra carrera profesional, a nuestros asesores que cuentan con gran profesionalismo y calidad, a los entrevistados, compañeros del proceso y demás personas que apoyaron para el desarrollo de la investigación, en donde se enriquece nuestro conocimiento para alcanzar nuestras metas profesionales.

Nota de aceptación

_____

_____

_____

_____

Firma del jurado

_____

Firma de la Coordinación de Investigaciones del Programa

_____

Firma de la Dirección del Programa

Tabla de contenido

Resumen 11

Abstract 12

Introducción 13

1.1 Pregunta de Investigación 15

2 Justificación 15

3 Objetivos 18

3.1 Objetivo general 18

3.2 Objetivos específicos 18

5 Bases Teóricas 18

5.1 Antecedentes 18

5.2 Estado del Arte 26

5.2.1 Inteligencia vial 26

5.2.2. Inteligencia emocional 27

5.3 Marco Teórico 28

5.3.1 Inteligencia Emocional 28

5.3.2 Inteligencia vial 34

5.3.3 Aprendizaje social 35

5.3.4 Seguridad vial 36

5.3.5 Inteligencia vial 37

5.3.6 Teoría Homeostática del Riesgo 38

5.2.7 Teoría de Evitación de Amenaza 39

5.4 Marco Conceptual 41

5.5 Marco Legal 44

5.5 Consideraciones éticas 46

6. metodología 48
6.1 Tipo de investigación 48
6.2 Diseño de investigación 48
6.3 Población 48
6.4 Muestra 48
6.5 Muestreo 48
6.6 Criterios de inclusión y exclusión 49
6.7 Instrumentos 49
6.8 Procedimientos 50
6.9 Fases del estudio 51
6.10 Análisis de resultados 51
6.11 Cronograma 52
6.12 Recursos humanos y materiales 53
6.13 Resultados esperados 53
7 Resultados 54
7.1 Reconocimiento emocional al conducir 54
7.2 Regulación emocional al momento de conducir 56
7.3 Preparación teórica para conducir 58
7.4 Preparación práctica para conducir 59
7.5 Cumplimiento de normas 60
7.6 Infraestructura 62
8 Discusión de resultados 63
9 Conclusiones 67
10 Recomendaciones 68
Referencias 69

Lista de tablas

Tabla 1: Entrevista sobre Inteligencia Vial e Inteligencia Emocional 49

Tabla 2: Categorías y sub-categorías 51

Lista de figuras

Figura 1: Emociones y acción 30

Figura 2: Diagrama esquemático del proceso emocional 33

Figura 3: Modelo homeostático (adaptado por Wilde 1982). 39

F*igura 4: Cronograma* 53

Figura 5: Subcategoría sobre Reconocimiento emocional al conducir 54

Figura 6: Subcategoría sobre regulación emocional al momento de conducir 56

Figura 7: Subcategoría sobre preparación teórica para conducir 58

Figura 8: Subcategoría sobre preparación práctica para conducir 59

Figura 9: Subcategoría sobre cumplimiento de normas 60

Figura 10: Subcategoría sobre infraestructura 62

Resumen

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo general comprender la relación existente entre la inteligencia vial e inteligencia emocional en adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal Casanare, por lo que se desarrolló una metodología de carácter cualitativo, con un diseño de investigación de tipo fenomenológico y alcance exploratorio; el estudio se llevó a cabo en el municipio de Yopal con una población de conductores motociclistas en etapa de adulto joven, se aplicó una muestra con un número inicial de 15 participantes. Los datos recolectados fueron por medio de una entrevista, analizados en el software Atlas.TI en donde se codificó el material recibido a partir de las sub-categorías para posteriormente verificar la incidencia de las emociones a la hora de transitar; es seguro que las subcategorías que se encuentran a continuación del documento son las más relevantes para fundamentar la existencia relacional entre IE-IV y el modo como ambas categorías interactúan y condicionan el comportamiento, se concluyó que la inteligencia emocional de los jóvenes es distorsionada y a su vez disonante cognitivamente, sin lugar a duda es un eje principal en el fortalecimiento de una percepción social que habitúa en la mayoría de los ciudadanos, generando una cultura de creencias erróneas y arbitrarias del comportamiento en sociedad.

Palabras clave: salud mental, bienestar, disonancia cognitiva, percepción social, inteligencia emocional, inteligencia vial, cultura, incidencia, corresponsabilidad.

Abstract

The general objective of this research was to understand the relationship between road intelligence and emotional intelligence in young adults involved in road accidents in Yopal Casanare, so a qualitative methodology was developed, with a phenomenological research design and exploratory scope; the study was carried out in the municipality of Yopal with a population of young adult motorcycle drivers, a sample was applied with an initial number of 15 participants. The data collected were by means of an interview, analyzed in the Atlas.TI software where the sub-categories were codified and later verified the incidence of emotions when transiting; it is certain that the subcategories that follow the document are the most relevant to support the relational existence between IE-IV and the way in which both categories interact and condition behavior, it was concluded that the emotional intelligence of young people is distorted and at the same time cognitively dissonant, without a doubt it is a main axis in the strengthening of a social perception that habituates in the majority of citizens, generating a culture of erroneous and arbitrary beliefs of behavior in society.

*Keywords***:** mental health, well-being, cognitive dissonance, social perception, emotional intelligence, road intelligence, culture, incidence, co-responsibility.

Introducción

La ciudad de (Yopal Casanare), es un departamento que hasta el día de hoy tiene 79 años según su individualización que fue el 8 de Julio de 1942, en donde se atribuyó a las mejoras de un estado competente para el crecimiento y la trasformación de la ciudad. Como lo plantea Mockus, (2012, citado en Osuna, 2016), la cultura ciudadana es la base conceptual que encamina a promover el bienestar y el desarrollo de una sociedad, así mismo, prevenir problemáticas que cambian la percepción y el bienestar de quienes viven allí; es evidente que una de las causas de lo anterior es la manera como los actores viales transitan por las vías públicas, ya que, a mayor crecimiento de la ciudad, mayor población y por ende, mayor necesidad del control civil (Cunha, 2002), es por esto que, es importante la corresponsabilidad ya que permite darle espacio a la introspección de las emociones que en efecto se debe aprender a regular desde un paradigma científico, donde la inteligencia emocional, según Goleman, (1995, p. 68) "es la capacidad de descubrir las emociones propias, relacionarlas, manejarlas e identificarlas con el fin de poder gestionar nuestras emociones a partir de ese autoconocimiento"

El dominio afectivo ha sido de gran olvido en la investigación y práctica de las ciencias del comportamiento aplicadas a la psicología del tránsito. Tal vez este olvido se ha dado ya que su estudio y comprensión ha generado dificultades, así mismo, esa dificultad se debe a que la emoción es un concepto evasivo, difícil de definir y de medir (Alonso, et al., 2006), aun así, la investigación "comprender la relación entre inteligencia emocional e inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal, Casanare" busca contrastar la importancia existente entre la identificación y la regulación emocional y a su vez fomentar el interés de los estudios que repercuten en la conducta de las personas a la hora de cumplir la normatividad vial en su diario vivir. Es por esto que, en esta investigación se plantea como objetivo general comprender los factores (Inteligencia Vial e Inteligencia Emocional) mencionados anteriormente, los cuales contribuyen al desarrollo del individuo y por tanto a la evolución de una sociedad, que a su vez, forma un sistema de hábitos que condicionan al ser humano siendo éste el eje de toda transformación del entorno, es así como se vuelve importante y necesaria la comprensión de las relaciones sociales de las cuales el individuo es una parte.

Ciertamente para que exista una sociedad, no importa lo pequeña que sea, debe tener un trasfondo, quien lleva a la evidencia del patrón conductual que es el posible generador de la distorsión vial que se presenta a la hora de transitar por las vías de Yopal, Casanare.

1 Planteamiento del problema

La inteligencia vial es el proceso de adquisición y la integración de las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad de los ciudadanos y en efecto las relaciones que se dan en ese medio, por tanto, se encarga de crear normas y valores culturales, así mismo, fomentar los buenos hábitos, garantizando la seguridad y tranquilidad en las calles y las diferentes carreteras del país, por ello mismo, lo que busca es educar para mantener una actitud adecuada frente al tránsito y tráfico ya sea como conductor o como peatón de la ciudad (Fondo de Prevención Vial, 2012).

Según Dávila, et al., (2015) para tener una vida en sociedad es clave la cultura vial y a la vez es una manera de contribuir de forma positiva al desarrollo de cada nación, así como, al crear el entendimiento de factores sociales que forman parte de la vida de un sujeto, sin embargo, las personas no son conscientes de ello y la subjetividad de salvaguardar sus vidas incrementa la irracionalidad que se ve evidenciada en un porcentaje significativo de accidentes de tránsito, el cual representa una preocupación alarmante llevando a que se implementen campañas y esfuerzos de todo tipo, buscando mitigar esta problemática.

Según la Ficha Informativa sobre Seguridad Vial (2015) a nivel mundial los accidentes viales representan una tasa de muerte de 1,3 millones de personas cada año, lo que indica la muerte de una persona cada 30 segundos, es decir, que por día hay más de 3000 muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial. Así mismo, se afirma por el boletín estadístico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018) que en el periodo comprendido entre los meses de enero y diciembre de 2017 los Motociclistas son las víctimas más vulnerables de los eventos de trafico representando el 57% de todas las muertes en 2017 y son seguidas por los peatones que representan un 11% de todas las muertes. Para el año 2018 se reportaron 82 víctimas de muertes por accidentes de tránsito en el Departamento de Casanare durante el 2019.

En este orden de ideas, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020) en los meses entre enero y agosto de 2020 en el departamento de Casanare fueron registrados una totalidad de 67 muertes reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, (2020) donde Yopal fue la ciudad con mayor número de muertes que contribuyo a la cifra departamental, así mismo, con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, también se registraron 248 lesionados en Casanare en siniestros viales, los

cuales fueron valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal, (2020), según estos datos también se indica que los adultos jóvenes fueron las principales víctimas fatales, puesto que es la categoría de edad más afectada con un 1,13% (35 fallecidos) del total de fallecidos del presente año, esto indica que el departamento está latente al incremento de estos siniestros si no se le da el requerimiento adecuado para la prevención de accidentalidad.

Esta situación parece más delicada de lo que individualmente se ve, pero socialmente la perspectiva es de gran impacto para la salud mental que requiere una ciudad joven como es Yopal-Casanare. De no tener en cuenta esta problemática las consecuencias generan un daño imprevisto producido por la falta de concientización, el mantenimiento de una estructura vial y la carencia de una política de estado vial dirigida a esta población.

El condicionamiento de nuevos hábitos que promueven la salud mental es fundamental ya que potencializan habilidades en pro del bienestar, siendo este un componente integral y esencial de la salud, según la OMS (1948), La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social y no meramente la ausencia de enfermedad o dolencia, en efecto se considera que esta problemática se manifiesta de diferentes maneras (mental, física y social).

1.1 Pregunta de Investigación

¿Cuál es la relación que existe entre la inteligencia emocional y la inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en el municipio de Yopal, Casanare?

2 Justificación

Según el proyecto Mesoamérica (2015) Yopal tiene las tasas de mortalidad más altas del país, por tanto, es importante crear investigaciones que concienticen a los ciudadanos de la manera que se debe transitar por dichos lugares públicos, en efecto, es de considerar que la inteligencia vial no es solo una opción de seguridad de esta, sino que también una forma de salvaguardar la vida de cada una de las personas (Rios, 2014).

Las situaciones de accidentalidad dan paso a factores de riesgo relacionados con trastornos mentales como el estrés postraumático de un accidente y múltiples enfermedades relacionadas con la salud mental, así mismo, los ciudadanos emergen en las excusas a la hora de enfrentar situaciones que responsabilicen el comportamiento que deben desempeñar para mantener una sociedad con altos niveles de satisfacción y bienestar (Medina, 2015).

Teniendo presente la salud mental y el bienestar, se quiere indagar aspectos como las emociones que intervienen en la interacción al momento de transitar por las vías de la ciudad de El

Yopal, por ello, surge la necesidad de hacer un estudio en la comuna I de El Yopal con el objetivo de descartar los factores que no prevalecen en el estudio de la conducta y los elementos que se relacionan; en efecto, la investigación aportará el conocimiento de la relación que puede existir entre inteligencia emocional e inteligencia vial y así mismo se identificará aspectos que distorsionan la salud mental.

Por otra parte, la ciudad El Yopal tiene 87 años desde la independencia con Boyacá, por tanto, al ser una de las ciudades más jóvenes de Colombia, surge el interés de evaluar conductas disruptivas o poco pertinentes para la salud integral del ciudadano, así pues, se busca evidenciar si la falta de inteligencia emocional crea conductas inadecuadas de un grupo en una sociedad, sin embargo, el alto impacto de crecimiento poblacional de cada año, hace que sea pertinente examinar otros aspectos relacionados con la inteligencia emocional y que pueden repercutir en la inteligencia vial.

Las diferentes costumbres que hacen parte de las personas influyen en sus estilos de vida y pueden impactar en patrones conductuales en la sociedad, según Vigotsky, (1979), citado en Villamizar y Donoso, (2013), El desarrollo humano es el resultado de una síntesis creada por la combinación de dos factores diferentes: la maduración biológica (linaje natural) y la historia cultural (corriente cultural). Para Santana, (2007) El desarrollo cognitivo es producto del aprendizaje adquirido a través de la mediación de pares y mayores, quienes apoyan y estimulan su comprensión y capacidad para utilizar herramientas culturales, así mismo, Vigotsky (1979, citado en Villamizar y Donoso, 2013) en la mayoría de los casos lo que las personas deben realizar se encuentra implícito en el contexto en el que viven, pertenece a su cultura. Por ejemplo, las personas del área rural (quienes emiten una conducta distinta a la que se proyecta en una ciudad) las cuales no conocen la importancia que se debe asumir en el contexto de la seguridad vial, por ello, el sentido de pertenencia afirma actividades conjuntas que permiten comprender y participar de manera estratégica, Cohen, (1921, como se citó en Flores, 2005), sustenta que el sentido de pertenencia a un grupo o una comunidad es "convertirse en miembro" de cualquier medio, ya sea usando el lenguaje, competencias en determinadas profesiones, conocimientos de ecología y genealogía, etc..

El comportamiento humano en el contexto vial es determinante ya que sin duda alguna es la persona quien toma decisiones y da respuestas emocionales a los estímulos que se presentan, de manera que si sabemos que se presentan estas respuestas, es necesario que se examine estrategias

que permitan un mayor desarrollo de los procesos de aprendizaje; comunicación, atención, motivación (Milán, 2016).

Así pues, es necesario centrar la observación en la etapa del adulto joven, ya que, el desarrollo psicológico y social abarca diferentes aspectos como la creación de esquemas mentales que posibilitan la identidad de su personalidad, lo que indica que madura la capacidad de raciocinio, el control emocional y los procesos de aprendizaje se vuelven significativos, la percepción que desarrolla esta etapa es clave para la adquisición de conductas que se vuelven inherentes para la adultez. A raíz de estos cambios en el desarrollo, es que existe la posibilidad de que el adulto joven se vea involucrado con más frecuencia en siniestros viales (Sánchez, 2012).

En virtud de la investigación es imprescindible nombrar que al estudiar los mecanismos que influyen con la conducta vial, también se refuerzan conductas que son pertinentes para la etapa del adulto joven, ya que aumenta la aparición de patrones que le aportan al desarrollo de hábitos saludables y estructuras de líneas conductuales que mejoran la salud mental; la cual es un proceso mediante el cual los individuos, familias y comunidades logran mejorar sus niveles de salud tomando más control de sí mismos, dependiendo de factores cambiantes como la transmisión de enfermedades cada vez más comunes; promover estrategias de promoción y prevención de la salud (P y P) para reducir su impacto negativo en la salud individual y pública (Mario, et al., 2012).

Según la OMS, (2003), los estilos de vida no saludables fomentan el desarrollo de enfermedades que se vuelven factores de riesgo para el individuo causando afectaciones crónicas como, problemas cardiovasculares e hipertensión las cuales le llama enfermedades de estilo de vida, las enfermedades mentales y físicas son asociadas a estos factores de riesgo los cuales influyen en su inicio, desarrollo y mantenimiento. Hipotéticamente han surgido dos vías explicativas generales, una se refiere a la influencia de las emociones en la conducta, la cual interfiere en los hábitos saludables, fomentando el desarrollo de conductas inapropiadas que arriesgan la salud y el segundo mecanismo se refiere a la consecuencia de la activación psicofisiológica en el organismo, afectando a la inmunidad.

Por último, se ha explicado los vínculos entre las emociones y los trastornos mentales y físicos, por lo que, no sólo influyen las emociones negativas en el inicio y el curso de estos trastornos, sino que también se genera una comorbilidad alta de los trastornos mentales y de las enfermedades médicas con los trastornos ansiosos y depresivos y con la ira y el asco patológico, usualmente como consecuencia del padecimiento de ellas. (Rodríguez, et al., 2009).

3 Objetivos

3.1 Objetivo general

Comprender la relación que existe entre inteligencia vial y la inteligencia emocional en adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en el municipio de Yopal Casanare.

3.2 Objetivos específicos

Conocer la percepción de inteligencia emocional de un grupo de adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal Casanare.

Identificar las posibles percepciones involucradas en el relacionamiento de la inteligencia emocional y la inteligencia vial que se presentan en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal Casanare.

5 Bases Teóricas

5.1 Antecedentes

En el desarrollo y la estructuración de los antecedentes se ejecutó una búsqueda sistemática de artículos internacionales, nacionales y departamentales en donde se identificó el estudio de los factores correspondientes a la investigación, a través de la cual se permite dar un análisis e indagar a profundidad de la correlación que puede existir entre inteligencia emocional e inteligencia vial y así mismo implementar otros aspectos que hacen la construcción de un adecuado manejo en la IE de los ciudadanos de Yopal-Casanare.

Con base a estos artículos de los últimos diez años, se direccionó la forma cómo se puede investigar y ejecutar de manera clara la posible correlación que se pueda dar en este proceso; teniendo en cuenta las problemáticas de la ciudad que fomentan la mala conducta y condicionan a las nuevas generaciones por factores que se relacionan entre el no saber qué es inteligencia emocional e inteligencia vial; visto de esta manera se agruparon estudios como: Inteligencia Emocional, Rasgos de Personalidad e Inteligencia Psicométrica en Adolescentes, el cual, atribuye la importancia de la inteligencia emocional y centra los modelos entre variables que son considerados una emoción y por tanto una reacción psicofisiológica. También es pertinente conocer el constructo de inteligencia emocional para así poder llegar al objetivo de la investigación. Petrides y Furnham, (2003), opinan que, aun cuando son comunes las emociones en todos los seres humanos, estos notablemente difieren en el grado en que perciben, procesan y utilizan la información cargada de afecto, dependiendo de sus habilidades intrapersonales (por ejemplo, la

gestión de las emociones propias) o interpersonales (la gestión de las emociones de los demás), (citados en Mesa, 2015).

Por otra parte, Melby, (2017), en la investigación Inteligencia Emocional en conductores de automóviles de transporte de Santa, describe la inteligencia emocional y sus componentes intrapersonales e interpersonales como también el manejo del estrés, la adaptabilidad y el estado de ánimo en la inteligencia emocional como la capacidad para entender, identificar, y manejar las emociones de modo que favorezca las relaciones con los demás. Cabe señalar que esta investigación permitirá identificar factores que pueden ser favorables para resaltar emociones como frustración y resentimiento.

Según Morales, (2019), en su estudio "Inteligencia emocional y los estilos de manejo de conflictos en conductores de transporte público, Lima", determinaron la relación entre inteligencia emocional y los estilos de manejo de conflictos en conductores de transporte público de la empresa Fénix 2000 en el que encontraron siete dimensiones que fueron analizadas de acuerdo con el sexo y bajo la teoría de los estilos de manejo de conflictos de Thomas y Kilmann, (1974), teniendo como resultado la existencia de una relación significativa entre ambas variables. También predomino el estilo competidor con un nivel medio de inteligencia emocional donde indico que los trabajadores enfrentaban el conflicto tratando de poner su pensamiento y buscando una solución hacía el problema; esto quiere decir que los conductores de transporte público de Lima mantienen una empatía con sus compañeros o pasajeros, como también la investigación muestra que las mujeres presentan un nivel más alto de inteligencia emocional que los hombres, indicando que expresan sus sentimientos de forma adecuada y poseen habilidades para interactuar socialmente.

En la investigación de Alonso et al., (2006), señalado como Emociones y conducción: Una visión a partir de los sentimientos de la población española, se determina la influencia cognitiva y conductual de las emociones en la conducción por medio de entrevistas abiertas referenciando aspectos susceptibles para producir la emoción, en este estudio se ha realizado una clasificación y agrupación de las respuestas en categorías, esta clasificación se ha hecho de manera que facilite el análisis y permita la interpretación de las respuestas y la búsqueda de patrones entre los conductores, por tanto, esta metodología permite un análisis exhaustivo y claro para abordar cada factor relacionado con la inteligencia emocional.

A su vez, Fierro, et al., (2010), refieren en su investigación, Agresividad vial en la población general, que esta emoción es frecuente en la sociedad en la que es analizada la conducta, por tanto,

se identifica que la mitad de la población ha sido víctima y agresor, la investigación señala que "la agresividad vial ha sido analizada con mayor frecuencia en algunos países a través de diferentes metodologías lo que dificulta la comparación de resultados", dicho de otra manera, es indispensable tener en cuenta la dinámica de la sociedad para así conocer la percepción sobre la inteligencia emocional y sobre sus propias emociones.

Es posible que la agresividad surja, de acuerdo a muchos factores externos los cuales determinan las emociones negativas como lo puede ser el estrés que se puede generar por ciertas situaciones que no toleramos y que le dan hincapié a perder la capacidad de control, por su parte, la investigación de Portela y Gaymard, (2019), conducción vehicular e ira: de un riesgo a otro, sostiene la posibilidad de la existencia de factores que estén asociados al periodo del año que influyen en la relación irá – conducción lo que significa que las circunstancias externas si son un componente de peso para influenciar la emoción negativa como la ira al volante, cabe resaltar, que esta influencia no se da en todos los aspectos de la vida.

Queda claro que las emociones son un tema clave no solo en la interacción entre humanos y la tecnología, sino a su vez en la comunicación dentro del automóvil, así mismo, como se menciona en el artículo de Eyben, et al., (2010), "Emotion on the Road Necessity, Acceptance, and Feasibility of Affective Computing in the Car" la influencia que tienen las emociones en la seguridad y comodidad con relación a la conducción teniendo en cuenta que es de gran relevancia ya que estas afectan a muchos procesos cognitivos, como por ejemplo, la motivación, la toma de decisiones, la atención y el aprendizaje, por ende, existe la necesidad de controlar el estado emocional al momento de conducir, por lo tanto, para que se dé un rendimiento de conducción óptimo, es necesario fortalecer el control del estado emocional con el fin de garantizar una conducción segura y agradable.

Según Bernstein y Calamia, (2019), en su artículo "Dimensions of driving-related emotions and behaviors: An exploratory factor analysis of common self-report measures" los resultados que se obtuvieron mediante un análisis factorial exploratorio se logró evidenciar una estructura de cuatro factores compuestos por conductas involucradas en la conducción imprudente, emociones negativas, de igual manera, conductas agresivas generadas a partir del mal comportamiento que perciben de otros conductores, por ello, algunas de estas emociones y comportamientos han sido explorados considerablemente tales como las emociones negativas, mientras que otras como los comportamientos en las vías merecen una exploración más profunda, ya que, algunos conductores

se ven involucrados en comportamientos agresivos generados a partir de la conducción imprudente del otro.

Por otro lado, Hancock y Hancock, (2012), refieren en su artículo "The impact of emotions and predominant emotion regulation technique en driving performance", "los estímulos que provocan emociones abundan en las carreteras modernas", es por esto que se presenta una variación en el control del vehículo por influencias afectivas. Así mismo, se evidencia que no se ha articulado las técnicas individuales que los conductores presentan en el momento de mitigar las reacciones emocionales que se ven involucradas en la conducción, es así, que la investigación propone un protocolo llamado de doble tarea, donde se pretende buscar una relación entre una conducción simulada y el procesamiento de ciertas imágenes que presentan una relevancia positiva o negativa centradas en diferentes técnicas de regulación emocional utilizando estrategias (adaptativas o desadaptativas). Los resultados indicaron que las imágenes agradables presentadas a los conductores no generaban ninguna alteración al momento de conducir mientras que las imágenes desagradables si produjeron cambios, por consiguiente, estos resultados presentan implicaciones importantes en el proceso de obtener la licencia de conducción y por ello deben ser capacitados con una cantidad y variedad necesaria para promover el uso adecuado y seguro de los vehículos.

A su vez, Trick, et al., (2012), en el artículo "How fleeting emotions affect hazard perception and steering while driving: The impact of image arousal and valence" se evidencia que este estudio tiene gran impacto tanto en la atención emocional como también en investigaciones dirigidas a la conducción. Las emociones tanto positivas como negativas y la excitación tienen grandes efectos en el momento en el que el conductor detecta peligros los cuales en el transcurso del tiempo varían y dependen de la relación que tiene la respuesta del conductor ya sea atención focal o atención ambiental, finalmente, con los resultados obtenidos se concluyó que las emociones pueden tener diferentes efectos al momento de conducir dependiendo de la experiencia emocional a la que el sujeto se enfrenta y a su vez de la conducta de conducción que esté presente.

Por consiguiente, Pêcher, et al., (2009), en su artículo "Emotions drive attention: Effects on driver's behaviour", refieren que en investigaciones anteriores sobre la conducción han descubierto que las tareas simultaneas (conversación telefónica, manipulación de sistemas integrados o escucha de radio, etc.) afectan la atención de los conductores. Los individuos pasan la mayor parte del tiempo de conducción escuchando música de acuerdo con el estado emocional en el que se encuentren, lo que hace referencia al impacto que tiene la carga emocional en el comportamiento

de los conductores, ya que, conducir con música neutra logra que los conductores se mantengan concentrados en su tarea principal (conducir). Lo que demuestra y argumenta que existen dos fases mencionadas en el artículo las cuales son, fase neutra (concentración) y la fase sin música en la cual se da un tiempo de recuperación, teniendo en cuenta que en cada una de ellas se mantiene una velocidad (100 km/h).

Mientras tanto, el artículo de Tarqui, (2019), "Inteligencia emocional en los conductores de la Asociación de Transportistas Interprovincial Yunguyo - Puno, 2019", afirma en su estudio que los trabajadores en la ciudad de México no tienen la suficiente atención a la hora de conducir, ya que, señala que el dominio de sus emociones no es favorable; indica la disminución de su capacidad para resolver problemas ya que no tienen las medidas para combatir su salud mental, señala que no se preocupan por la salud y el bienestar de sus colaboradores, por ende, estos participantes tienen una mala distribución de sus tareas. Sus resultados arrojan que a causa de lo señalado anteriormente se da consecuencias de enfermedades en la salud mental, siendo el estrés una causa de ellas. Este artículo observó a 300 millones de personas en las que padecieron enfermedades emocionales como, depresión, ansiedad y otros trastornos mentales, sin embargo, estas enfermedades repercuten en la disminución de producción en el trabajo (OMS, 2017) como también al desarrollo social.

Sin embargo, Lago y Sandoval, (2018), en el estudio, "Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome burnout en sus conductores: una revisión sistemática de literatura. Reporta distintas investigaciones las cuales determinan que entre la actividad de conducir un vehículo de transporte público y la aparición de patologías como el estrés, la ansiedad y el burnout en conductores de servicio público existe una relación, no cabe duda, que si puede haber una correlación entre inteligencia emocional e inteligencia vial ya que son un grupo de respuestas emocionales que abarcan aspectos subjetivos o cognitivos de carácter displacenteros (Coyoy, 2014), por lo tanto, este estudio aporta la descripción de diferentes resultados obtenidos en diversas investigaciones, y así determinar la relación positiva o negativa entre la actividad de conducir y las respuestas dadas a esta.

Al mismo tiempo, Abanto, et al., (2020), como lo señalan en su investigación "Inteligencia emocional y estrés laboral en los conductores de servicio de taxi especial de Trujillo, 2020", tuvo como objetivo determinar la relación entre inteligencia emocional y estrés laboral, ya que, el estrés viene a ser una emoción que repercute en las personas; se demostró que en relación a la inteligencia emocional el nivel predominante es el medio, ya que, los conductores diariamente están expuestos

a situaciones que los incita a dar respuestas rápidas que no son tan efectivas, es decir, que a menor inteligencia emocional mayor estrés a la hora de conducir.

Por su parte, en el artículo "Propuesta pedagógica basada en la neuroeducación en seguridad vial en el marco del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para conductores", informa sobre la situación de los siniestros viales que se presentan a nivel mundial, por tanto, habla de las posibles soluciones de abordar esta problemática desde las conductas déficit en la gestión emocional, social y cognitiva; se evidencia comportamientos deliberadamente violatorios de las normas, en efecto, explica que sucede al integrar los aspectos emocionales y motivacionales, ya que, en los argumentos racionales la intención no está presente en el momento del accidente, (González y Gómez, 2010), así pues, la gestión emocional, social y cognitiva que muestra este artículo se convierte en la actualidad como un requisito para aprovechar sus recursos personales de manera ingeniosa, para conocer la importancia de la relación existente de las variables que se están estudiando.

Cabe señalar que para lograr el buen desarrollo del potencial humano, es decir, equilibrar conductas en pro de la inteligencia vial es necesario resaltar las políticas públicas de seguridad vial que han tratado el concepto de cultura ciudadana que facilitan la comprensión de reglas y normas de forma voluntaria; así mismo, lo menciona Merchán, et al., (2011), en el artículo Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública, en donde refiere el concepto de seguridad vial como una implicación de grandes retos de las sociedades postmodernas, por consiguiente, es un tema de interés para el estado y para quienes lo conforman, en efecto, la salud pública es de gran utilidad ya que se requiere de una intervención por parte del estado mediante la implementación de políticas que orienten al ciudadano con conocimientos, por medio de programas preventivos y educativos; en este sentido, también se analiza políticas privadas como lo menciona el artículo de la universidad seccional de Cúcuta donde refiere sus políticas logrando el comportamiento de tránsito favorable para mantener las buenas condiciones de seguridad interior de la empresa electro arco del oriente S.A.S. Al respecto, estos dos artículos nombrados anteriormente pretenden reducir la accidentalidad y aumentar la concientización de los colaboradores que conforman estas empresas, por medio de la educación que le da un paso a la seguridad de todos.

Según Bedoya, et al., (2019), la seguridad vial se convirtió en una de las grandes preocupaciones en países donde los procesos de desarrollo y la expansión de las ciudades fueron

acelerados, aumentan la distorsión cognitiva dando paso a conductas erráticas y arremetiendo contra ciudadanos vulnerables como son los peatones, quienes influyen en una cifra significativa de muertes y lesiones en accidentes viales. Los factores de riesgo que inciden según el artículo "Factores que inciden en la conducta de los peatones frente a las normas de seguridad vial", son: la movilidad, la prevención, evolución de la accidentalidad y estadísticas, así mismo, se evaluaron constructos de modelos comportamentales; se tienen en cuenta algunos nombrados por este mismo artículo como lo es: actitud y aptitud hacia la situación, normas subjetivas (valores), control emocional e intención del uso acorde a estos elementos, llama la atención el resultado obtenido por esta investigación, por lo que, le da validez a este estudio al corroborar que esas normas subjetivas tienen gran incidencia con el comportamiento adecuado de la inteligencia vial.

Los autores Hernán y Augusto, (2018), Crearon una herramienta digital; "me capazito" en la que dio paso para lograr procesos de aprendizajes eficientes, activos acorde con los avances tecnológicos actuales, esta herramienta se enfocó en una población de estudiantes pertenecientes al grado once de técnico de tránsito y transporte del instituto para el desarrollo humano Instituto para el trabajo y desarrollo humano según resolución 2005 - 2006 de junio 17 del 2014, En este caso, esta modalidad de TI puede dar respuesta a las necesidades de los estudiantes frente a la innovación tecnológica, esta dinámica es inherente al aprendizaje autónomo ya que busca la rendición de cuentas en las tareas profesionales de la naturaleza o asignatura a realizar.

Con esta misma finalidad, como lo menciona Arévalo y Benítez, (2015), los comportamientos deben ir acorde a las normas de tránsito ya que se encuentra en la vida cotidiana medios de transporte, interacción, espacios en común y para ello se debe alinear conductas en pro de la buena formación social. Cabe señalar, que en los conocimientos adquiridos en el que cada individuo se desarrolla, se da el andamiaje de conductas que promueven construcciones sociales y por ende culturales. En este artículo menciona como el uso de juegos y aplicaciones sirven como guías para generar nuevos conocimientos educativos en distintos ambientes laborales. La investigación muestra que a la ciudadanía le faltan conocimientos de normas de tránsito debido a las dificultades de aprendizaje y adaptación de reglas.

Asimismo, Sosa, (2013), define que las creencias intuitivas (nivel de comprensión ingenua) se debe a las creencias o al lenguaje cotidiano de las pasadas generaciones que dan una resistencia de cambio para usar conocimiento disciplinario y relacionarlo con las normas estipuladas para la interacción social vial, incluir el proceso de aprendizaje en los diferentes tipos de factores que

conducen al buen comportamiento vial es de planificación bajo los criterios de evaluación que se relacionan en los diferentes artículos.

Como lo refiere Dávila, et al., (2015), en la investigación “Aprendamos Educación Vial”, los individuos tienen la idea de que conocen y así mismo respetan las normas de tránsito, es por esto que se quejan de que los otros no las cumplen, sin embargo, se encontró un debate respecto a quien tiene la culpa, donde los peatones señalan al otro (conductor) y por consiguiente, los conductores a los peatones, se identificaron en los conductores molestias como: que los peatones no usen el puente peatonal o el paso cebra, ya que, por esto ocurren accidentes de tránsito graves; los peatones responden que no los usan, por falta de tiempo e infraestructura. En este punto se puede identificar una disonancia cognitiva, ya que, a los peatones les molesta que los conductores no cedan el paso para cruzar las calles y manejen con exceso de velocidad; cada quien justifica la acción, en lo que pone en duda la disonancia cognitiva puesto que una cosa es lo que dicen y otra es lo que hacen.

Refiere el artículo “La inteligencia vial como parte de la enseñanza para el desarrollo de habilidades para la vida” que de no reconocer y darle un sentido a esta problemática se estaría presenciando a mediano plazo una de las quintas causas de muerte para el 2030, a este respecto, se convierte en un problema de salud pública; las instituciones involucradas en el tema de seguridad vial, como lo es Fondo de Prevención Vial y hoy la Agencia Nacional de Seguridad Vial clarifica que los resultados no han sido eficaces; por ello, la sociedad debe tomar su parte de responsabilidad. El gobierno nacional según el artículo expide el plan nacional de seguridad vial 2011-2021 a través del Ministerio de Transporte con un marco legal que incluye la obligación a la enseñanza de la inteligencia vial, esta reflexión a tan significativa problemática hizo que se expidieron estrategias impactando de forma positiva en la manera de hacer los procesos de enseñanza y formación (Candamil, 2019).

Se indica así mismo, en el estudio “Campañas de seguridad vial para el mejoramiento del comportamiento del factor humano”, que la articulación de cada uno de los elementos que se encuentran en gran medida en los artículos nombrados, es de gran relevancia; teniendo en cuenta que las campañas de comunicación y concientización sobre seguridad vial tienen sus objetivos dirigidos a modificar el comportamiento de los usuarios viales, el conocimiento y la actitud, por medio de campañas y medios de comunicación y así incrementar la seguridad vial (Mendoza et al., 2015).

En relación con las implicaciones anteriores también se encuentra el siguiente artículo "Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano", en el que hace una corresponsabilidad a los diferentes estímulos que pueden generar consecuencias en el estrés y modular directamente en la manera de conducir; esas variables señaladas en los siguientes artículos se relacionan también en su mayoría a nivel escolar, ya que, se ha encontrado en este artículo y en otros, que las personas que carecen de inteligencia emocional pueden ser peligrosas en situaciones de tráfico, por esto es importante, potencializar esta inteligencia y a su vez diseñar programas preventivos en las instituciones formación académica. Como elemento primordial en el factor humano se destacan las diversas causas en que el hombre puede o no cometer fallas cuando maneja un vehículo donde probablemente desencadenará un accidente.

5.2 Estado del Arte

5.2.1 Inteligencia vial

Debido a la seguridad y a la educación vial la mayoría de los países han realizado investigaciones sobre estos temas teniendo en cuenta la estructura y la cultura de cada área analizada. Por ejemplo, las fechas que fueron más relevantes en toda la historia de la inteligencia vial fueron:

Según Reyes, (1905) fue creado el ministerio de obras públicas y transporte, el cual tenía como fin atender los bienes nacionales, petróleos, las minas,, patentes de privilegios y registros de marcas, los ferrocarriles, puentes, caminos edificios nacionales y tierras baldías. Seguido Gibson y Crook (1938) los cuales presentaron su estudio de conducción, así mismo, en 1950 crearon las normas de construcción vial: los 50 primeros años del siglo XX, fue la época de definición de las normas para la construcción y conservación de carreteras y caminos, así mismo, se hizo la canalización y limpieza de diferentes ríos, como la inspección y matricula de las empresas de navegación y de las embarcaciones.

En 1951 se realizó el primer plan vial: se establecieron los distritos de obras públicas, así mismo, se construyó el nuevo acueducto de Bogotá y la empresa de ferrocarriles nacionales de Colombia. Se creó la dirección de transporte y tarifas y así se dio origen al instituto nacional de tránsito y se diseñó el primer plan vial nacional con participación de firmas constructoras extranjeras.

En 1955 se crearon los puertos de movilidad de carga: en la segunda mitad del siglo, se introdujeron los sistemas de peaje para financiar las obras civiles, también se creó la policía vial para monitorear y controlar el tráfico en las carreteras nacionales; la Compañía Portuaria de Colombia, para la construcción y gestión de puertos marítimos.

En 1993 se creó el ministerio de transporte: El gobierno nacional identifico la necesidad de una reestructuración de la entidad, para así poder modernizarla y adaptarla a las dinámicas del país, fue por esto que desde el mes de diciembre de ese año se convirtió en el ministerio de transporte.

En el 2000 se reorganizó el ministerio de transporte: A inicio de ese año se realizó una nueva reorganización al interior de la institución, con el objetivo de fortalecerla como un organismo que define, formula y regula las políticas de transporte, tránsito y su infraestructura.

En el 2018 se lanzó la primera campaña de inteligencia vial llamada “úsala”: Durante la última década, el Ministerio ha desarrollado importantes proyectos de importancia nacional, a través de la construcción de nuevas carreteras, túneles y puentes en el sector vial; operar la red ferroviaria, mejorar el servicio y las condiciones de seguridad en los aeropuertos, y trabajar continuamente para adaptar y mantener las vías navegables interiores y marítimas. (Ramírez y Riaño, 2019).

5.2.2. Inteligencia emocional

Actualmente, existen muchas definiciones del concepto de emoción, sin embargo, el término aún es algo vago e impreciso, principalmente debido a la cantidad de significados que tiene. Durante siglos, la emoción se ha definido como la agitación de la mente acompañada de fuertes choques en el campo somático; esta definición reduce las emociones y especialmente las respuestas emocionales a los cambios fisiológicos (Gallardo, 2006).

Según Darwin, (1872) En su libro "la expresión de las emociones en el hombre y en los animales" es resaltada la incidencia de expresar las emociones para la supervivencia y la adaptación. Seguidamente Thorndike, (1920) define la inteligencia social como una habilidad para lograr la comprensión y dirigir a los hombres y mujeres, y actuar de manera sabia ante las relaciones humanas. Luego, Dyer (1976) En su libro "tus zonas erróneas" cuestiona el término de coeficiente de la inteligencia, más tarde, Gardner, (1983) Con su teoría de las inteligencias múltiples, en donde destaca la inteligencia intrapersonal e interpersonal dentro de las siete inteligencias múltiples. Después, Sawaf, (1989) realiza sus estudios en los conocimientos

emocionales aplicados a una empresa. Goleman, (1995) dio un impulso el concepto a través de su libro llamado "inteligencia emocional", en seguida, Cooper, (1997) publico el libro "inteligencia emocional aplicada al liderazgo y a las organizaciones". Finalmente, Davies et al., (1998) investigadores del ámbito educativo encontraron la poca fiabilidad de los instrumentos; en esta modalidad está el EQ Test de Goleman (Caro, 2007).

Para generar nuevos conocimientos, es importante realizar una búsqueda de los lazos que han hecho un constructor de los temas que se están relacionando, por tanto, se hará un despliegue de temas tanto en inteligencia vial como en inteligencia emocional.

5.3 Marco Teórico

A partir de las diferentes consultas bibliográficas y material obtenido para evidenciar la conducta de la inteligencia vial y lograr hacer una correlación con la inteligencia emocional en Yopal Casanare se obtienen resultados de aspectos teóricos, el cual le dan soporte al desarrollo de la sistematización frente al estudio que se está realizando; la falta de inteligencia vial es un problema para la ciudadanía lo que es entendido como un grupo de acciones de costumbres, y reglas mínimas que son compartidas y las cuales generan un sentido de pertenencia, facilitando la convivencia urbana y conducen a los valores primordiales que debe tener un ciudadano para con su ciudad (Alcaldía de Bogotá, 1995, citada en Osuna, 2016).

Según Gardner, (1987), entiende la inteligencia como una capacidad, la cual es convertida en una destreza que se puede desarrollar. Hace muy poco tiempo la inteligencia era considerada innata e inamovible, se era inteligente o no y la educación no podía modificar ese hecho; Gardner afirma la existencia de 7 inteligencias modulares, cada una de estas inteligencias es independiente y autónoma, se fusionan de una forma adaptativa para la cultura y por ende para el individuo, pero no se influyen entre sí, por su parte, la inteligencia intrapersonal e interpersonal se relacionan con esta investigación en la medida que marcan el patrón comportamental y por ende respuestas emocionales como las que se nombraran a continuación:

5.3.1 Inteligencia Emocional

La inteligencia es un constructo que despertó interés en el campo de la psicología, por ello, ha intentado tener una medida más objetiva que lo explique; según Brody, (2000, citado en Gomis 2007, p. 23), los "diferentes enfoques apuntan a un mismo fin el cual es ampliar nuestro conocimiento y nuestra comprensión", siendo esta la capacidad para adaptarnos adaptación al

medio ambiente y una habilidad para aprender y corregir el comportamiento en pro de sus propios beneficios (intrínsecos y extrínsecos).

Finalmente en el desarrollo individual del campo de la cognición psicológica, se distingue la inteligencia del funcionamiento motriz, afectivo y social, es decir, es una dimensión de adaptabilidad para una cultura determinada en medida en que les permite a sus miembros funcionar de una manera forma eficaz en un contexto ecológico (J.Berry, citado por Mesa. (2015).

Según Redorta, et al., (2006), en la vida cotidiana existe la necesidad de comprender la naturaleza de las emociones, a su vez, la relación de esta con el pensamiento racional y el modo en que ambas interactúan, influyen y condicionan el comportamiento. La emoción es una experiencia psicofisiológica que es compleja la cual se experimenta como un resultado de las interacciones con el entorno, igualmente, se da el comportamiento en el tráfico, el cual está dirigido generalmente por hábitos y decisiones racionales, sin embargo, se tiñe de carácter más impulsivo en las que se deben a emociones, como: miedo, ira, tristeza, culpa, asco, disgusto y envidia (Grueso, 1999, citado en Alonso, 2006), no obstante, las principales teorías de la emoción se dividen en tres aspectos, fisiológica (respuesta dentro del cuerpo que son responsable de la emoción), neurológica (actividad dentro del cerebro que da respuesta a la emoción) y cognitiva (surge de los pensamientos y otras actividades mentales esenciales para la formación de las emociones). Las emociones son procesos psicológicos que actúan como mecanismos adaptativos que se dan a partir de las primarias y secundarias (Sánchez, 2018).

Figura 1: Emociones y acción

Emoción	Acción
Ira	Quiero atacar. Quiero oponerme. Quiero asaltar. Quiero herir. Quiero insultar
Miedo	Quiero huir. Quiero protegerme de algo o alguien. Quiero gritar. Tengo que gritar. Grito.
Tristeza	Quiero llorar. Quiero estar sola. Quiero no hacer nada.
Aversión	No quisiera tener nada que ver ni que hacer con esta persona. Quiero estar lo más lejos posible (de algo o alguien).
Interés	Quiero observar bien. Quiero prestar atención. Quiero comprender.
Desinterés	No me incumbe. No presto atención.
Sentirse ante un reto o dificultad	Quiero ir contra un obstáculo o dificultad. Quiero superar un obstáculo o dificultad.
Atracción (aproximación)	Quiero acercarme. Quiero establecer contacto. Quiero estar cerca de... Estar receptivo.
Preocupación	No me puedo concentrar u ordenar mis pensamientos.
Autocontrol	Soporto la situación. Siento que lo domino. Tengo las riendas.
Compasión	Quiero ayudar a alguien. Quiero cuidar de alguien.
Sentirse ridículo	Quisiera desaparecer. "Tierra trágame".
Bloqueo emocional	Me siento inhibido. Me siento paralizado. Me siento helado.
Vergüenza	Me ruborizo. Temo ruborizarme.

Nota: Emociones y acción (adaptado por Redorta, Obiols y Bisquerra (2006).

Hoy en día, se entiende en términos de emoción, un estado de cambio emocional, generalmente provocado por una situación que puede ser amenazante, frustrante o simplemente activadora para el sujeto que se manifiesta de diferentes formas. Conceptualmente, las emociones se pueden dividir en tres niveles. En el primer nivel estarían lo que conocemos como emociones momentáneas o reacciones emocionales; en las que son conductas que manifiestan efímeramente

como reacción a los eventos, en Los niveles más bajos serán los estados de ánimo, estados emocionales duraderos que resultan de los efectos acumulativos de las emociones transitorias. Implícito en ambas capas y siempre presente está la personalidad y el comportamiento que a menudo se manifiesta cuando no estamos sometidos por una emoción o estado de humor; Además del estado de ánimo estaría el temperamento, que es una preparación para evocar cierta emoción o humor que hace que las personas se sientan ofendidas o avergonzadas y además del temperamento se considera un trastorno del estado de ánimo a largo plazo que incluyen la depresión y la ansiedad crónica. (Alonso, et al., 2006).

En muchos casos los investigadores están de acuerdo en que una gran parte de la conducta humana, se crea a partir de sentimientos que son una respuesta a los cambios fisiológicos presentes y a las condiciones del ambiente, es decir, que las emociones hacen gran parte del equipo biológico y la capacidad emocional para responder es innata y universal, es así, como la diversidad en la cultura es manifestada en las diferentes respuestas de la estimulación, (Scherer, 1987, citado en Mesa, 2015). Algunas de las diferencias individuales son el resultado del aprendizaje, otras el resultado de factores innatos, como la sensibilidad del SNA y el tamaño y la actividad de las glándulas endocrinas. Algunos individuos dan respuesta más rápidamente a la estimulación del SNA que otras, algunas responden con una mayor intensidad, mientras que otros anhelan la novedad y variedad en sus vidas y reaccionan a los eventos de la vida de forma más intensa según el evento en cuestión, ya sean reacciones positivas o negativas. (Alonso, et al., 2006).

Palmero, (et al., 2002), explica la diferencia existente entre emociones básicas y emociones sociales, por lo cual, plantea que las emociones sociales son las que juegan un papel importante en el desarrollo personal y social (culpa, vergüenza, orgullo) y son denominadas como "emociones autoconscientes" teniendo como característica principal la auto-evaluación (en ocasiones no consciente ni explícita) del yo es por esto que, algunos investigadores consideran que deberían llevar el nombre de "emociones auto evaluativas", aunque es predominante el término "emociones autoconscientes".

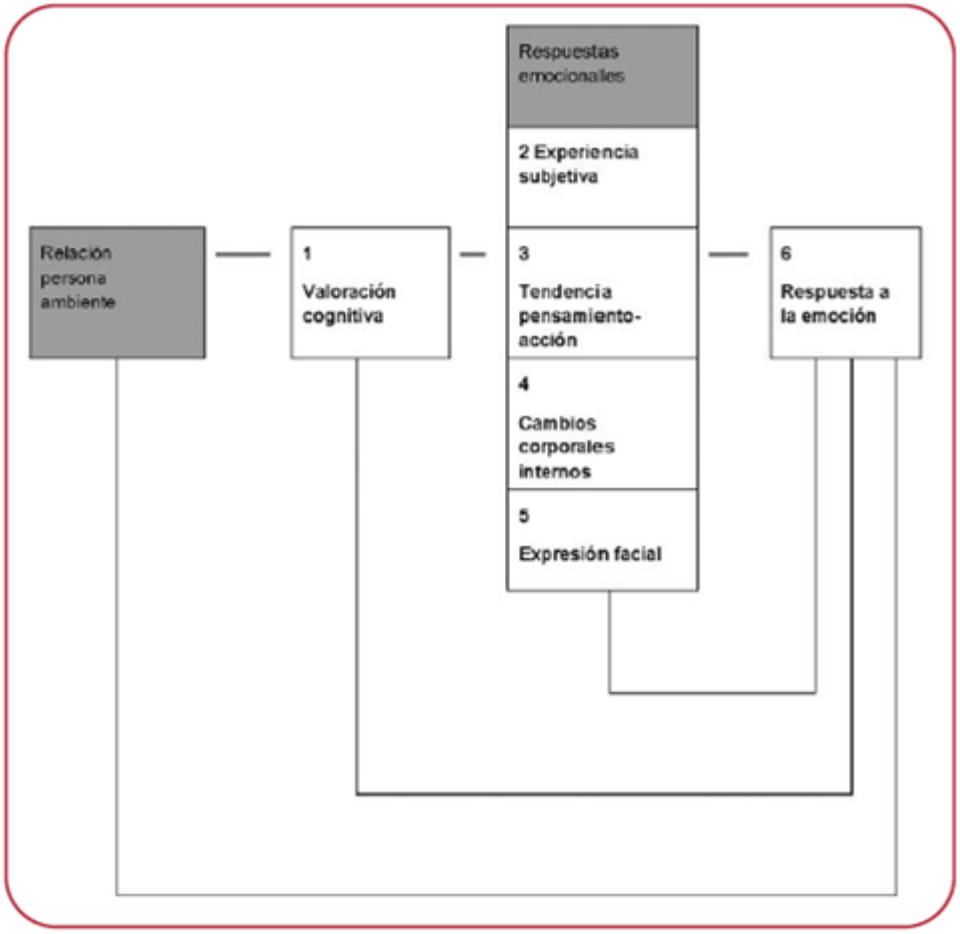
Son consideradas como emociones secundarias ya que, son el resultado de otras primarias y más básicas, la emoción de orgullo se da a partir de la alegría que se está experimentando cuando se realiza una acción o conducta que tiene un resultado o consecuencia positiva, la emoción de vergüenza surgirá a partir de un malestar que es experimentado cuando la conducta o acción que se realizo tenga como resultado una consecuencia negativa, por último, los sentimientos de culpa

surgen a partir del malestar que se experimenta cuando se genera daño a otras personas (Etxebarría, 2002, citado en Alonso, et al.,2006). Por otra parte, las emociones autoconscientes (culpa, vergüenza y orgullo) son consideradas como emociones sociales, ya que, incluyen aspectos interpersonales, estas se dan como resultado de un proceso de interiorización de las normas y los valores, de lo correcto e incorrecto, de lo deseable o reprobable; en la mayoría parte de los casos , estas emociones se dan en los contextos interpersonales; las tendencias de acción derivadas se dirigen a restablecer o garantizar las relaciones interpersonales.

En gran parte de las investigaciones que existen sobre emociones se han centrado en las poco agradables o molestas, las cuales, todos conocen porque en más de una situación han causado un perjuicio para la sociedad. Esta es la razón de que en estos momentos se conozca más de trastornos mentales que de salud mental. Sin embargo, existe un renovado interés por lo que se conoce como emociones positivas ya que el conocimiento de las emociones positivas permitirá derivar grandes beneficios del conocimiento, comprensión y uso práctico de las emociones placenteras necesarias para motivar. (Ekman, 2004).

La necesidad de defender la propia identidad se convirtió en una motivación y objetivo fundamental, (quiénes somos y cuál es el modo en que nos relacionamos con nuestro medio social). Constantemente se evalúa el bienestar que proporciona las personas, los objetos, los acontecimientos, situaciones y eventos, es decir, todo lo que caracteriza la relación existente con el entorno. Así, es considerado que un objeto, situación, acontecimiento o evento son de gran de importancia para alcanzar o mantener un bienestar personal, y así, se evalúa qué se debe hacer para lograr mantener dicha situación proporcionando el bienestar. El hombre, como individuo social, necesita interacciones y relaciones con otros individuos de la misma especie, aunque en algunas personas esa relación alcanza un nivel muy específico e importante. En una relación social, las metas u objetivos, las creencias sobre uno mismo y el mundo en general se combinan con las acciones y opiniones de la otra persona. Se evalúa la importancia de esta asociación que desencadenará una emoción (Alonso, et al., 2006).

Figura 2: Diagrama esquemático del proceso emocional



Nota: Diagrama esquemático del proceso emocional (adaptado por Frida, 1986: Lazarus 1991)

Los aspectos que han sido relacionados con la consideración general de las emociones pueden ser aplicados en el ámbito o contexto del tráfico (ya que se constituye una relación social, una emoción puede salvarnos la vida o hacernos mucho daño, puede direccionarnos a actuar de manera apropiada o trágica y llevarnos hasta el homicidio e incluso el suicidio) (Levelt, 2003).

Según la investigación de Alonso, (2006), el comportamiento de la persona que conduce conductor implica tres aspectos básicos de personalidad:

Afectivo: emociones, actitudes, sentimientos y valores del conductor.

Cognitivo: juicio, conocimiento y pensamientos del conductor.

Sensoriomotor: la visión, reacciones motoras, fatiga, estrés, dolor del conductor.

Las emociones ocurren principalmente como resultado de interacciones humanas. Es probable que desarrollar una vía para limitar o aliviar determinadas situaciones de conflicto entre los usuarios de la carretera desencadene menos emociones. También hay indicadores de que una

temperatura alta se acompaña de un aumento de la agresión y otras reacciones, así como, el aire acondicionado en el vehículo contribuyen a disminuir la presencia de este tipo de emoción. Las investigaciones sobre las emociones en el ámbito del tráfico pueden proporcionar ciertas directrices que posibiliten la aplicación de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial (Swov, (2005).

Según Goleman, (1995, citado en Dueñas, 2002), habló de la inteligencia emocional como una capacidad de las personas para reconocer las propias emociones y los sentimientos de los demás, motivar y manejar de manera adecuada las relaciones, es decir, regularlas apropiadamente teniendo estrategias de afrontamiento buenas en situaciones que sean estresantes, lograr autogenerar respuestas para ser conscientes de este estado de ánimo, implicando habilidades sociales, comunicación, empatía, respeto, y asertividad para manejar competencias y así adoptar comportamientos que generan bienestar.

Por su parte, las emociones como: miedo, tristeza, ira, desinterés, aversión, interés, sentirse ante un reto o dificultad, preocupación, autocontrol, atracción (aproximación), sentirse ridículo, compasión, bloqueo emocional y vergüenza, son un comportamiento de riesgo en un conductor accidentado o infraccionado por la conducta errática que los sujetos manifiestan a la hora de prevenir la accidentalidad en cualquier instancia: como peatón, conductor, ambulante, etc, (Bisquerra, 2000, citado en Alonso, et al., 2006). Una emoción puede llegar a conseguir una respuesta inconsciente de un individuo, en esta teoría se habla que en una sobrecarga de emociones se muestra una reacción irracional cuyas consecuencias no dan valor a la vida propia y por consiguiente a la de los demás, (Redorta, et al., 2006, citado en Alonso, et al., 2006).

5.3.2 Inteligencia vial

Según Prieto, (2010, citado en Osuna, 2016) la inteligencia vial es uno de los temas con mayor importancia para el desarrollo de una sociedad y por tanto para la seguridad del individuo, la cual es necesaria contribuir a concientizar sobre las ventajas que beneficia y aporta a las buenas prácticas de las mismas, de modo que se pueda disminuir los índices de accidentalidad dentro de la localidad y así poder fomentar el buen uso y cumplimiento de normas establecidas para una convivencia sana, sin embargo, es una situación problema que se da de manera continua en ciudades que se desarrollan sin planificación al crecimiento y a la falta de manejo de cultura ciudadana, lo que provoca que en la ciudad se presenten todo tiempo de conductas inadecuadas como: la falta de respeto hacia las demás personas, el desconocimiento al cumplimiento de las normas de tránsito, entre otros.

La falta de inteligencia vial es un problema para la cultura ciudadana, ya que es entendida como "un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que son las que generan un sentido de pertenencia y a su vez facilitan la convivencia urbana, conduciendo al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos" (Alcaldía de Bogotá, 1995, citado en Osuna, 2016).

Partiendo de este concepto, se logra definir a la cultura ciudadana como aquella que inicia del ejercicio que se realiza diariamente en la interacción con otros, del convivir, del ser parte de una comunidad lo que hace que se dé la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, por tanto, se evidencian derechos inherentes a las personas y también a los derechos que surgen de la presencia de un existir social" (Osuna, 2016).

5.3.3 Aprendizaje social

Según Bandura, (1982), existe la adquisición de conductas y actitudes a través de la observación denominado como el aprendizaje social, el cual es basado en la teoría neurocientífica de las neuronas espejo, que es un modo de aprender mediante la imitación del entorno (contexto) en el que el sujeto que aprende se desenvuelve. En otras palabras, persiguen la igualdad de acciones y condicionan dicho comportamiento; esta teoría está compuesta por cuatro etapas indispensables para que el aprendizaje por imitación se produzca: atención, retención, reproducción y motivación.

En los fundamentos de la enseñanza de las habilidades sociales se tiene presente a Vigotsky (1989, citado en Alhucema, 2011) ya que, en el ser humano todos los procesos y todas las capacidades que se dan en el ser humano son el resultado o se desarrollan por medio de la interacción social, este desarrollo mencionado requiere de un mecanismo denominado internalización, es por esto que el sujeto va adquiriendo el control sobre sus formas de comunicación y aprende a regular sus propios procesos mentales y socio-emocionales.

Gardner, (1993), considero que las habilidades sociales son una inteligencia personal. Para él la inteligencia interpersonal es la que nos permite entendernos y comunicarnos entre sí, establecer relaciones y asumir diferentes funciones en un grupo, estas habilidades no se dan de manera automática, sino que necesitan ser estimuladas hasta lograr ser interiorizadas y así los estudiantes sean capaces de trabajar efectivamente con otros.

Goleman (1995, citado en Mesa, 2015): Partiendo del constructo de la inteligencia emocional, sostiene que el ajuste socioemocional de un individuo es más apropiado de lo que puede ser con un alto nivel de cognición y que este ajuste afecta los resultados del aprendizaje.

Cabe mencionar, el campo de la teoría evolutiva tales como: el desarrollo sociocognitivo que se da en la primera infancia, en la cual se presenta la aparición del lenguaje y la comunicación, la construcción del lenguaje escrito, entre otros aspectos, señalando que el comportamiento solo puede ser entendido si se estudian sus facetas y del mismo modo el entorno donde se desarrolla cada individuo; en este sentido, el desarrollo sociocultural influye en la interiorización de los procesos cognitivos y por ende en el comportamiento (Vygotsky, 1979, citado en, Carrera y Mazzarella, 2001).

Para Vygotsky, (1979, citado en Gallegos, 2013) el lenguaje es un catalizador en el desarrollo humano, filogenética y ontogenéticamente, a su vez, el enriquecimiento del lenguaje tiene como función remolcar el desarrollo de las demás funciones psicológicas, he aquí las funciones de los procesos superiores como cualidad del pensamiento que es direccionada cada cultura; una conducta puede incrementarse como disminuir de acuerdo al espacio en el que interactúa, de modo que, este cambio es posible gracias a la estimulación cultural, por lo que si se introduce un medio preferido de estimulación, se fomenta el pensamiento y se desarrolla la inteligencia. Este fenómeno fue concebido por Vygotsky en términos de la zona de desarrollo próximo**,** que no es más que la brecha entre la región de desarrollo real y la zona de desarrollo potencia**l**. El estímulo asociado llena este vacío, haciendo posible el desarrollo. En ese momento, la inteligencia es un indicador del desarrollo de cada individuo y también de cada especie.

Rivière, (1996, citado en Gallegos, 2013), entendió la mente como un sistema de representación y simbología y, además, se encargó de desarrollar un modelo funcional del cerebro consistente con su visión materialista. Este modelo debe ser coherente con la idea de un sistema nervioso que sea lo suficientemente resistente y flexible para asumir la posibilidad de un cambio funcional mediado por la actividad y la cultura.

5.3.4 Seguridad vial

Según Eno, (1903, citado en Martínez y Rodríguez, 2013) creador de la seguridad vial, su inquietud partió desde la inseguridad que ofrecían los conductores de carruaje de la época caracterizando señales para el mejoramiento de la misma, esta teoría es basada en la facilidad con la que una persona pierde el buen humor cuando conduce y hay mucho tráfico. Sus ideas establecen reglas sencillas, concisas, y justas para que cualquiera pudiera comprender y obedecer y al mismo tiempo fiscalizar su método, desde un comienzo Eno hizo hincapié en las necesidades de difundir y comunicar entre los actores viales la manera adecuada de controlar este cumplimiento, por medio

de límites a los que le llamó “sistema de tráfico rotativo o giratorio”; fue aplicada por primera vez en Nueva York y su éxito la replicó en distintas ciudades grandes del mundo a partir de 1907, de esta manera se vio en la obligación de ir adaptando esas normas iniciales para poder controlar la fluidez en las calles que cada vez tenían mayor población.

5.3.5 Inteligencia vial

Según Osuna, (2016), la inteligencia vial es un factor primordial dentro de una sociedad por eso es necesario contribuir a concientizar a la comunidad educativa de la importancia y las ventajas que benefician y aportan la buena práctica de la misma, así poder disminuir los índices de accidentalidad dentro de la localidad y fomentar el buen uso y cumplimiento de normas establecidas para una convivencia sana, la inteligencia vial es la capacidad y la responsabilidad que deben tener los individuos que transitan por las vías públicas.

Desde este concepto podemos afirmar que la cultura cívica es algo que surge de las actividades que realizamos en el día a día, conviviendo con los demás, participando, convirtiéndonos en parte de la comunidad y es aquí donde la satisfacción de las necesidades humanas básicas se vuelven posibles, como lo refiere Maslow (1943), en su teoría psicológica sobre la motivación humana, en donde desarrolló una amplia pirámide de necesidades que consideraba de mayor relevancia para la autorrealización y el crecimiento individual; al analizar la pirámide de Maslow se encuentran dos necesidades claves para lograr reconocer y ser reconocido por la comunidad, inicialmente se encuentran las necesidades fisiológicas que son las más básicas seguidamente las necesidades de seguridad; si las primeras necesidades mencionadas las cuales son las fisiológicas son satisfechas, las de seguridad siendo las segundas se convierten en la fuerza que domina la personalidad. Estas se expresan en obtener una vida ordenada, y un futuro predecible en donde no se presenten riesgos y peligros para la integridad personal o familiar.

Teniendo en cuenta el desarrollo y la práctica de los derechos inherentes a las personas y también de los deberes que surgen del existir social.

Un exponente que apoya en Colombia la cultura ciudadana es Antanas Mockus quien logro desarrollar un extenso programa de pedagogía y cultura ciudadana el cual estaba orientado a mejorar los comportamientos de los habitantes en el espacio público. Como lo plantea Mockus, (2012, citado en Osuna, 2016) en el libro llamado antípodas de la violencia la cultura ciudadana es definida como una base conceptual o enfoque de políticas públicas que están encaminadas a promover el bienestar de los ciudadanos, por medio de la transformación de los comportamientos

de los ciudadanos.” Esta concepción parte de tres mecanismos: la ley, siendo esta la que regula de forma explícita y establece unos mínimos básicos para la convivencia, seguido se encuentra la moral, refiriéndose a las normas socialmente aprendidas interiorizadas por el individuo, y finalmente, la cultura, que son los aprendizajes apropiados que aprenden los grupos humanos.

Otro exponente que se tuvo en cuenta es Roger, (2005), académico de los derechos del niño, profesor de psicología y director del grupo de investigaciones en entornos infantiles en la universidad de New York, quien afirma que el espacio de construcción cívica es un área de aptitud o competencia que requiere de estrategias para seguir construyéndola, tanto de manera individual como grupal, ya que la ciudadanía no es algo que ocurre en un área específica del vecindario, currículo escolar o familiar, sino sucede y se construye todo el tiempo en todos los entornos en los que se encuentran los niños.

Según Leyva, (2011), a través del juego se puede incentivar el interés de las niñas y niños para interiorizar conceptos como lo son las normas, leyes y comportamientos adecuados dentro de una sociedad, para llevarlos a la práctica y así lograr que ellos se apropien de estos temas siendo conscientes de la gran importancia que esto tiene para su vida y la de los demás y no verlo como algo impuesto de obligatorio cumplimiento.

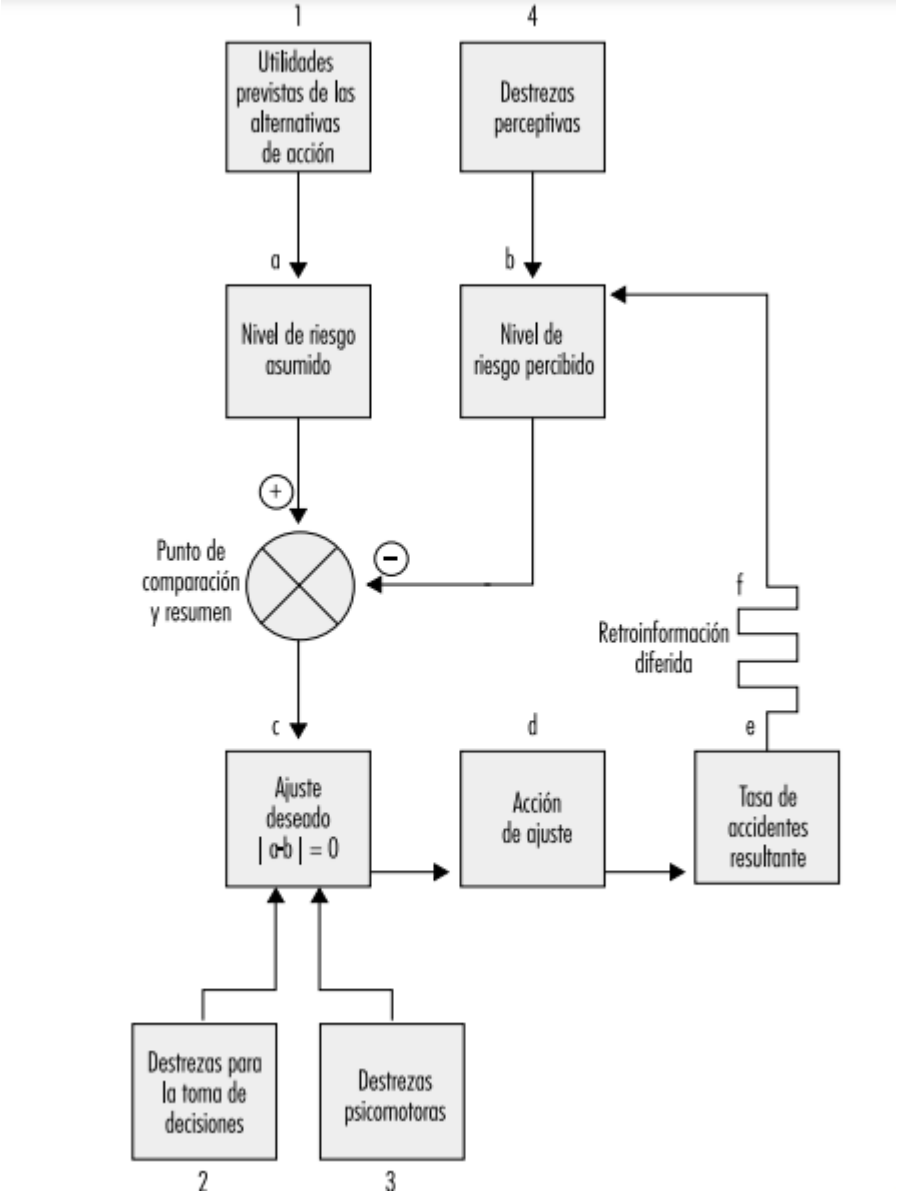
En la actualidad se cuenta con una campaña llamada “Inteligencia Vial, Úsala”, la cual inicia en el año 2010 por el Fondo de Prevención Vial, el personaje que hace los comerciales de esta campaña es un colombiano conocido por su transparencia llamado Guillermo Arturo Prieto La Rotta quien gracias a sus palabras en televisión nacional es que miles de colombianos han tomado conciencia de la gran importancia que tiene para la sociedad el cumplir y acatar las órdenes establecidas a la hora de transitar por vías públicas.

5.3.6 Teoría Homeostática del Riesgo

Por otro lado, La Teoría Homeostática del Riesgo propuesta por Wilde, (1982, 1988, citado en Pérez, 1994), es la que considera que la elección de alternativas que se dan por parte de los automovilistas está determinada por la percepción de riesgo de accidente y por el nivel de riesgo que está dispuesto a aceptar**.** La conducta óptima seria la que minimice o desaparezca la diferencia existente entre el riesgo que se está dispuesto a aceptar y el riesgo percibido**.** El nivel de riesgo que es aceptado por el individuo será elegido siguiendo un modelo de utilidad que es subjetiva esperada en función de los beneficios y costos esperados de las diferentes alternativas de conductas

ya sea prudente o arriesgada. Si alguno de estos factores es modificado, también habrá cambios en el nivel de riesgo aceptado y a su vez en la elección de conducta.

Figura 3: Modelo homeostático (adaptado por Wilde 1982).



Nota: 1: Modelo homeostático en el que se relacionan los cambios en las pérdidas por accidente con los cambios en el comportamiento de los operarios y viceversa; el nivel de riesgo asumido es la variable de control, (adaptado por Wilde 1982).

5.2.7 Teoría de Evitación de Amenaza

Cabe señalar que la Teoría de Evitación de Amenaza propuesta por Fuller 1984, (citado en Pérez, 1994) explica la conducta de riesgo dentro del marco de la Teoría del Aprendizaje, donde la persona se forma en afrontar riesgos: en relación a las recompensas y los castigos contingentes a

nuestra conducta arriesgada. En palabras de Fuller (1991), se afirma que, aprendemos a tomar decisiones arriesgadas ya que la, contingencia entre la conducción recompensante y una consecuencia peligrosa es improbable e incierta**.** Muchos conductores exitosos repiten una y otra vez conductas como cruzar peligros o exceso de velocidad en las intersecciones. Además, estos comportamientos de riesgo son a menudo comportamientos auto-gratificantes, como ahorrar tiempo y mejorar la autoestima del conductor debido a su alto nivel de experiencia. Según la teoría del aprendizaje conductual, por tanto, es muy probable que en el futuro estos comportamientos se repitan: aprenderemos a asumir riesgos. Las consecuencias dignas de un comportamiento de riesgo mantienen el comportamiento en marcha (Pérez, 1994).

La teoría ha sido consolidada en la investigación psicosocial sobre el comportamiento de manejo ha sido la Teoría del Comportamiento Planeado (Ajzen y Fishbein, 1980, citado en Reyes, 2007). Esta teoría proporciona un modelo general para el estudio de la relación entre actitudes y comportamientos y ha sido aplicada a diversas cuestiones relacionadas con la salud pública, donde las variables relacionadas con los hábitos de comportamiento y estilo de vida son de especial importancia cuando consideramos su potencial impacto negativo en la búsqueda de las personas por la calidad de vida.

Según, el libro Fundamentos de la Disonancia Cognitiva de Festinger (1957) una teoría que se refiere a la tensión, malestar o incomodidad que sienten las personas cuando mantienen dos ideas que son contradictorias o incompatibles, es decir, cuando las creencias de los individuos no se encuentran en armonía con la conducta; esa tensión interna o disonancia cognitiva hace ser inconscientes de la realidad y resolver dicho conflicto para vivir mejor. En general, esta teoría gira en torno a que las personas necesitan mantener un grado de coherencia entre sus creencias, entre diferentes actitudes, y entre actitudes y conducta, para así lograr conservar su bienestar psicológico.

Las personas tienen una alta necesidad de asegurar que las creencias, actitudes y conductas internas sean consistentes entre sí, es fundamental enfatizar que los sujetos tienen la libertad de elegir cuándo realizar dicha conducta. Tales ejemplos deben referirse a personas pertenecientes a culturas colectivistas. Con menos énfasis en la coherencia cognitivo-conductual, perciben menos control personal sobre el entorno, son menos felices y tienen una imagen más autosuficiente del grupo. Creen que los comportamientos son menos reveladores. Como resultado, es menos probable

que tengan que racionalizar comportamientos opuestos o decisiones personales tomadas con refuerzo las normas que son justificadas para evadir la situación (Rovira, 2004).

Si bien es cierto, todas las situaciones que se presentan en los espacios viales se vuelven un factor de riesgo físico y psicológico; en la mayoría de los casos influyen las emociones afectando a la hora de conducir o tomar una decisión del tránsito vial, se considera que la conducta se determina fundamentalmente por hábitos y decisiones que son racionales, sin embargo, la acción de conducir está sujeta a la presencia de emociones a las que todos atribuyen un carácter negativo, por ejemplo, la irritabilidad, la agresión, el enfado, el estrés emocional que a menudo es producido por la ansiedad. El desencadenante es menos evidente cuando los impulsos emocionales internos causan conflicto, por ello, es importante generar hábitos que regulen las emociones, llegando a una buena resolución de problemas y brindando por medio de ellas tranquilidad, empatía y motivación para un actuar mejor, (Izard, 2010).

5.4 Marco Conceptual

En este apartado se describirán los diferentes conceptos que enmarcan el desarrollo de la investigación, siendo estos los más importantes: inteligencia emocional, inteligencia vial, prevención vial, educación vial, seguridad vial, peatones, movilidad, la seguridad peatonal, señales de tránsito, y distorsiones cognitivas.

Inteligencia emocional: Según Goleman, (1995), se entiende por inteligencia emocional como la competencia para reconocer las propias emociones y la de los demás, de motivarse y de gestionar bien las relaciones.

Inteligencia vial: Según el código nacional de tránsito (2018) es la sabiduría que todos tenemos pero que también debe convertirse en hábitos positivos siendo conscientes de nuestra responsabilidad en la formulación de soluciones a los accidentes viales. Asimismo, se refiere a las actitudes que adoptan las personas hacia el tráfico y la circulación, ya sean conductores o peatones.

Prevención vial: Es necesario que el Estado y las empresas privadas involucradas en proyectos o programas unan esfuerzos generando protección y formación de una cultura de autocuidado y responsabilidad en la vía, haciendo énfasis en la prevención y el compromiso vial, cabe señalar que sin actividades de prevención y formación de los diferentes usuarios de la vía, la creación de una cultura cívica para su comportamiento se volverá difícil y por tanto, los accidentes de tráfico seguirán aumentando. Esta educación debe ser accedida a través de una política pública, entre las cuales sus campañas se encuentran la población en edad escolar, los adultos mayores y,

en general, aquellos con bajos niveles de educación, ya que según los estudios realizados, se ha destacado con estas personas, que tienen más probabilidades de omitir las normas de seguridad vial (Bedoya, et al., 2019)

Educación vial: según Silva, (1974) esta es una disciplina escolar y un requisito de la vida moderna para la utilización de la vía pública como conductor, pasajero o peatón.

Cultura Vial: Incluye la relación entre el conocimiento del código de circulación y el comportamiento en el momento de la aplicación. Cómo la cultura puede afectar negativamente su comportamiento de conducción, tanto como conductor como como peatón. A través de diversas observaciones y experiencias previas, es posible analizar cómo se desarrolla actualmente la situación (Dávila, et al., 2015)

Seguridad vial: La seguridad vial es la encargada de prevenir los accidentes de tránsito y es considerada como una disciplina que estudia las acciones y los mecanismos tendientes que garantizan el buen funcionamiento de la circulación por la vía pública. Es por esto que, debe ser entendida como un sistema social el cual se encarga de comprender las actividades y los procesos en los que participan diferentes actores que desarrollan la interacción social a través de medios públicos, como: automóviles, motocicletas, bicicletas, ventas ambulantes y los medios comunes para los peatones (Meza, 2017).

Disonancia cognitiva: Según López, (2007) es una fuerza motivadora, que puede compararse con sentimientos de hambre o frustración, y surge cuando hay percepciones que no están en armonía entre sí. Así como el hambre impulsa comportamientos destinados a reducirla, la disonancia cognitiva provoca cambios psicológicos que reducen el malestar que provoca.

Peatones: Se entiende por peatón aquellas personas que se mueven utilizando diversos elementos mecánicos / tecnológicos para la movilidad, como sillas de ruedas o bastones. “Los peatones son un factor importante en el panorama general de la ciudad porque es el más vulnerable y el que tiene mayor riesgo de accidentes de tráfico” (Buedo, et al., 2016). “Esta vulnerabilidad es un tema importante a nivel mundial porque es un problema de salud pública en un país porque tiene implicaciones económicas muy importantes (Quintero, 2012, citado en Bedoya, et al., 2019). Por tanto, es necesario examinar los comportamientos que manifiestan los ciudadanos, estos índices a evaluar permitirán identificar las razones por que cada comportamiento tiene una razón y argumento para así descubrir si la idea que el peatón tiene en cuanto a la ley coincide o no con lo

que dicta su conciencia o si es solo cuestión de costumbres (Chancí, 2011, citados en Bedoya, et al., 2019).

Movilidad: Los sistemas de movilidad deben generar condiciones para el disfrute del territorio y para que personas de todas las condiciones puedan moverse con seguridad en los espacios públicos, aquellas que estén involucradas en incidentes de tránsito, requieren que las respectivas autoridades responsables sean reportadas en las vías, asegurando que muchos incidentes se deben a una mala señalización, por lo que la respuesta es la falta de recursos. (Jaramillo, 2010).

La seguridad peatonal: Se diseña desde una perspectiva global en materia de educación vial, entendida como la adquisición de hábitos que permitan a la ciudadanía alinear su comportamiento de acuerdo con las normas de tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos, de igual manera, el concepto de seguridad peatonal forma parte de un concepto mucho más amplio, como es la educación social, preocupada por educar a una ciudadanía responsable, que se forma a partir de hábitos y actitudes de convivencia, cultura cívica, calidad de vida, respeto al medio ambiente y por supuesto, comportamientos en la seguridad vial y peatonal. (Merchán, et al., 2011).

Señales de tránsito: Son la guía de ubicación en las calles, vías nacionales, caminos que previene la existencia de un peligro, ofrece información tanto a peatones como a conductores y se encuentran pintadas estratégicamente en las calles o están ubicadas al lado de las vías. La utilización de diferentes colores es una herramienta necesaria, clave y estratégica, dado que cada color tiene un significado específico e importante. Las señales de tránsito están dadas principalmente para percatar al público sobre la existencia de posibles peligros, determinadas restricciones, disposiciones legales, el sentido de las diferentes vías, ayudar y guiar a los peatones para realizar cruce de vías garantizando así que personas de diversas lenguas, regiones y culturas puedan interpretar los mensajes (Arévalo y Benítez, 2015).

Actitudes: Es la forma en que un individuo se adapta activamente a su entorno y es el resultado de un proceso afectivo, cognitivo y conductual. A través de la encuesta y la observación, es posible medir la actitud de las personas hacia el cumplimiento de la normativa vial y cómo esto afecta su comportamiento al conducir o caminar (Dávila, 2015).

Conocimiento: Conocer de manera teórica como práctica todo lo relacionado a l las normas viales y así lograr tener conciencia de la importancia de esta para evitar múltiples consecuencias.

Por medio de observaciones, grupos focales y encuestas, se puede medir qué nivel de conocimiento sobre el tema tienen la población (Dávila, 2015).

Sensibilización: Se refiere a percibir e influir en una persona para que reconsidere y perciba el valor o la importancia de algo. A través de las diferentes acciones de la campaña, la campaña podrá involucrar a las personas en los problemas del tráfico rodado. Cuando se usa un término, debe indicarse claramente qué significa el término, qué significa, desde el punto de vista del autor (es) y con qué formas y métodos, etc. (Dávila, 2015).

5.5 Marco Legal

Este marco busca exponer la normatividad que rige en cuanto a todo lo relacionado con las normas de tránsito para potencializar la temática sobre inteligencia vial y que presenta relación con la experiencia sistematizada, plasmados en el Código de Tránsito y Transporte de Colombia.

Ley 1702 de 2013 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: Es la ley de máxima autoridad en la aplicación de las medidas y políticas nacionales de seguridad vial, y al mismo tiempo, coordina a los organismos públicos y privados y a los actores involucrados en la seguridad vial e implementa el plan de acción del Gobierno en materia de seguridad vial, señalando que la principal tarea es prevenir y reducir los accidentes viales.

La Constitución Política de Colombia de 1991

Art. 2: Se refiere al papel de las autoridades públicas en la protección del ser humano, su honra, vida, propiedad, libertades y derechos, así como velar por el respeto de las obligaciones sociales del Estado y de las personas. Este fundamento constitucional fue la base para el desarrollo de estándares legales para la protección y seguridad de la ciudadanía (tránsito y tránsito).

Art. 11, 82, 88, entre otros,

Faculta al Estado para determinar las orientaciones políticas requeridas por la Constitución como responsable del mejoramiento continuo de la seguridad y la calidad de vida del ser humano.

Artículo 55° Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.

Cualquier persona en el tráfico como conductor, peatón o pasajero debe actuar de tal manera que no obstruya, lastime o ponga en peligro a otros y debe conocer y respetar las reglas y regulaciones. Señales de tránsito vigentes, así como obedecer las instrucciones de las autoridades competentes.

Artículo 56°: Enseñanza obligatoria

Mediante esta se estableció como obligación en la educación preescolar, primaria básica, secundaria y secundaria profesional, impartiendo cursos de seguridad vial prediseñados por el gobierno nacional.

Artículo 109° De la obligatoriedad.

Los usuarios de la carretera deben obedecer las señalizaciones según lo prescrito en el artículo 5 del presente Código.

Artículo 110° Clasificación y definiciones

Señales reglamentarias:

Tienen como finalidad explicar a los usuarios de la vía pública las prohibiciones, limitaciones, o restricciones de su uso y cuáles infracciones constituyen una falta por las cuales serán sancionados de acuerdo a lo descrito en el presente código.

Señales preventivas: Están destinadas a advertir a los transeúntes sobre la existencia de cualquier peligro y su naturaleza.

Señales informativas: Su objetivo es definir rutas y guiar a los usuarios suministrándoles la información que sea necesaria.

Señales transitorias: Pueden ser regulatorias, preventivas o informativas y estas serán de color naranja. De igual manera, estas se modifican temporalmente el uso normal de la carretera.

Artículo 115°. Reglamentación de las señales.

El Departamento de Transporte diseñará y determinará el uso, las características de la señalización, ubicación y demás características que crea oportunas. Estas señales serán obligatorias en todo el territorio nacional.

La Resolución 1565 de 2014: Incluye todos los lineamientos que permiten a cada empresa implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, que tiene como objetivo reducir la siniestralidad y fomentar una cultura con mayor consciencia vial. Esto se debe al alarmante número de accidentes en todo el país. Cada año miles de personas mueren en la carretera o sufren daños sustanciales, incluida una discapacidad temporal o permanente.

La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre): Pone en orden la circulación de usuarios peatones, conductores, pasajeros, bicicletas, motociclistas, vehículos en las vías públicas o privadas y oficiales de tránsito, o medios de circulación propios en su interior; así como las acciones y trámites de las autoridades de tránsito.

Sus principios rectores incluyen seguridad del usuario, velocidad, calidad, libertad de acceso, cobertura, identidad plena, educación, libre circulación y descentralización. Además, faculta al Ministerio de Transporte para desarrollar un plan nacional de seguridad vial que fomente a la reducción de accidentes en el país y sirva de base en los planes municipales, departamentales, comarcales y municipales del gobierno central para combatir la piratería y la ilegalidad. (Parágrafo único Art. 4) (23,24). Esta ley instruye a las secretarias de educación a trabajar con las secretarias remitentes y desarrollar enfoques pedagógicos apropiados para las instituciones educativas que brindan educación inicial, básica y secundaria".

Resolución 4101 de 2004: Adoptó un Plan Nacional de Seguridad Vial titulado "Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial" y aprobó los aspectos previstos en las Leyes 105 de 1993, 769 de 2002 y en el Decreto No. Decreto 2053 de 2003. Esta resolución identifica en su programa central de promoción vial y gestiona la Seguridad de los "usuarios vulnerables" y sus programas de atención, y considera temas relacionados con la prevención de accidentes, incluyendo aspectos como la educación de la ciudadanía en la autorregulación y corresponsabilidad en el tráfico**.**

Ley 1503 del 27 de diciembre de 2011

Es obligatoria la educación vial y debe ser parte del plan de estudios de todas las escuelas de Colombia y las instituciones educativas. Toda institución educativa debe tener en el proyecto de educación institucional. Ley 1503 (Ley de Educación para Conducir) de 27 de diciembre de 2011, Decreto 2851 de 2013 que regula.

5.5 Consideraciones éticas

La presente investigación fue orientada en su planeación y futura aplicación bajo los principios de la ley 1090 del 2006 (Congreso de la República de Colombia, 2006) Informe de Belmont (Departamento de Salud, Educación y Bienestar de los Estados Unidos, 1978) y Resolución No 008430 De 1993 (Ministerio De Salud, 1993). A partir de estas orientaciones nacionales e internacionales se pudo definir para el presente proyecto los siguientes aspectos y claridades: Se contemplan participantes adultos para la aplicación de los instrumentos psicológicos, los cuales se reclutaron de manera abierta en la población de la ciudad de Yopal, mediante muestreo por conveniencia. Dichas personas participarán de un espacio de entrevista individual con el fin de conocer su experiencia y visión de los fenómenos a estudiar. De acuerdo con la Resolución No 008430 De 1993 (Ministerio De Salud, 1993) la presente metodología de investigación cuenta con Riesgo Mínimo, ya que se hará uso de registros mediante examen psicológico y además se

realizarán ejercicios que no presentarán efecto en la conducta de los sujetos de investigación.

Con base en los lineamientos de ley 1090 del 2006 Titulo VII capitulo III (Congreso de la República de Colombia, 2006) los investigadores están en la obligación de mantener informados a los sujetos de los procedimientos y resultados obtenidos de su participación; Para esto se realizará un acercamiento individual por parte de los investigadores y el profesional asesor a cada sujeto de la investigación, explicando los resultados obtenidos.

Teniendo presente el Título II de la ley 1090 (Congreso de la República de Colombia, 2006) se establece la importancia de contar con material técnico apropiado para garantizar el bienestar de los participantes por ello se contará con un formato de consentimiento informado (anexo) y formatos de privacidad de información.

Con respecto a impactos ambientales, se puede afirmar que la presente investigación no genera ningún tipo de afectación negativa en el ambiente, se hará uso de material digital, por ende, el impacto es el inherente al uso de elementos electrónicos.

El presente proyecto contempla una aproximación descriptiva de la experiencia vivida por los sujetos. Para la ejecución del presente proyecto de investigación se tuvieron presente las ya mencionadas normativas nacionales como lo es la ley 1090 (Congreso de la República de Colombia, 2006) y resolución No 008430 De 1993 (Ministerio De Salud, 1993). Desde las cuales se procura que el cuidado por el sujeto sea de alta prioridad. Lo anterior fue contrastado con la regulación internacional como lo es el Informe de Belmont (Departamento de Salud, Educación y Bienestar de los Estados Unidos, 1978) encontrando que los ejes éticos que no deben ser violados son: a) Respeto a las personas. b) el principio de Beneficencia no malevolencia. Y c) el orden de Justicia en el trabajo con humanos.

Por otra parte, se hizo uso de un consentimiento informado por el cual se aclara los aspectos a examinar por medio de la entrevista abierta aplicada, a su vez, se señaló que los datos obtenidos para el estudio se manejarían de manera confidencial para salvaguardar los derechos del participante y para usos netamente académicos bajo la responsabilidad de las investigadoras en psicología, finalmente se recordó que la participación era totalmente voluntaria, además tenía derecho a cancelar o rectificar dicha información y en ningún momento los datos se utilizarían para otros fines no descritos en el consentimiento informado.

En definitiva, se contempla la presentación de la metodología planteada al Comité de Ética en Investigación de la Universidad Autónoma de Bucaramanga extensión Unisangil-Yopal;

logrando así una aprobación y retroalimentación teórico-práctica de la investigación.

6. metodología

6.1 Tipo de investigación

La investigación contemplada fue de carácter cualitativo el cual se refiere a la descripción detallada de situaciones, eventos, personas, interacciones, conductas observadas y sus manifestaciones; esta investigación proporciona a profundidad datos que contextualizan el medio en el que se investiga (Sampieri, 2000).

6.2 Diseño de investigación

El diseño a utilizar fue de tipo fenomenológico con alcance exploratorio, esto en relación al propósito principal el cual fue explorar, describir y comprender dichas experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de las vivencias (Sampieri, 2000) su alcance se otorga a que es una investigación desconocida por lo que no se ha abordado antes para el departamento de Casanare.

6.3 Población

El estudio se llevó a cabo en la ciudad de Yopal, capital del departamento de Casanare en Colombia. Se tuvo en cuenta a todos los conductores en etapa de adultez joven que en algún momento de su ciclo vital hayan sufrido un siniestro vial.

6.4 Muestra

Al buscar el conocimiento de la experiencia subjetiva de las personas mencionadas en nuestra población, se realizó una búsqueda de sujetos acorde a los criterios de inclusión, se sugirió un número inicial de 15 participantes, sin embargo, esto estuvo supeditado a la realidad poblacional al momento de realizar el ejercicio de reclutamiento. Cabe mencionar que según Sampieri (2014, p. 389) se hizo uso de una muestra teórica o conceptual; la cual consiste en que los investigadores seleccionaron los participantes de acuerdo a unos atributos específicos que se ajustan a la teorización del problema investigación.

6.5 Muestreo

Al tratarse de una investigación cualitativa, se pudo incluir personas que contaron con la disponibilidad y condiciones para el mismo. Se tuvo presenta la metodología de muestra teórica propuesta por Glasser y Strauss (citado en Prato, 2011).

6.6 Criterios de inclusión y exclusión

Criterios inclusión: Conductores de vehículos motorizados (motocicleta), con edad entre los 18 y 25 años, los cuales transitaran por la comuna I de Yopal, Casanare. Cualquier sexo, género o identidad sexual. Debieron haber vivido al menos 1 siniestro vial en calidad de conductor en los últimos 2 años.

Criterios de exclusión: Personas que padecieron de alguna enfermedad mental o física que les impidiera responder al instrumento de recolección de información. Personas que hayan tenido siniestros viales solamente en condición de pasajero. Personas que no transitaran al menos 1 vez a la semana por la comuna I de Yopal, Casanare.

6.7 Instrumentos

El grupo de investigación diseñó una entrevista abierta con 14 preguntas que facilitara conocer la experiencia de los participantes frente a nuestras categorías de análisis. Dicha entrevista fue aplicada de manera presencial y viene adjunta al consentimiento informado de la investigación.

Tabla 1: Entrevista sobre Inteligencia Vial e Inteligencia Emocional

Sexo: F__ M____ Edad:___ Estrato socioeconómico: Alto__ Medio___ Bajo___ **Correo Electrónico: _____**
PREGUNTAS
1. ¿Qué es inteligencia vial?
2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Por qué?
3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?
4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?
5. ¿Cómo es su forma de conducir? ¿Considera que normalmente maneja o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?
6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?
8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?
9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino? ¿Cómo es la espera?
10. ¿Discute o pelea con otros conductores? ¿Cómo fue la situación?
11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir? ¿Cómo le ha afectado?
12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?
13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?
14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

Fuente: Elaboración propia

6.8 Procedimientos

La presente investigación se desarrolló en el año 2021, la etapa de conceptualización tomó los meses de febrero a mayo, se contempló la aplicación del mismo durante los meses de agosto y septiembre del año 2021, realizando en un primer momento captación de personas por medio de búsqueda en campo y por medios digitales, verificando inicialmente que se cumplieran los criterios de inclusión mencionados anteriormente, si la persona que se encontró cumplió, se procedió a realizar la entrevista de manera presencial o remota según las circunstancias del momento. Se contó con una muestra de 15 entrevistas y de esta forma se procedió a la fase de análisis de las categorías

planteadas y evaluó la posibilidad de que surgieran categorías emergentes. Se finalizó con la organización y presentación de resultados.

6.9 Fases del estudio

Fase de reflexión: se procedió a la selección del tema de investigación, interés, problemáticas y dimensiones del mismo.

Fase de planeamiento: se orientó la elección temática a una población específica mencionada en los apartados anteriores, siendo así una forma de organizar el plan de trabajo.

Fase de entrada: se realizó la selección de participantes, así como la aplicación del instrumento.

Fase de recogida productiva y análisis: se procedió a la organización de información con base a las categorías de análisis, generando una discusión teórica entre las mismas.

Fase de escritura: se organizó y presento la investigación a partir de la normatividad institucional.

6.10 Análisis de resultados

La presente investigación trabajo con un análisis de datos, basado en la teoría del análisis de contenido desde la cual se prevé 3 fases de análisis. 1. Descubrimiento 2. Codificación y 3. Relativización de los datos.

Tabla 2: Categorías y sub-categorías

Categorías	Definición	Subcategorías	Definición	Relación entre preguntas y categorías
Inteligencia vial	Busca crear hábitos saludables para que haya seguridad y tranquilidad en las carreteras, se trata de una actitud frente al tránsito y tráfico, ya sea como conductor o peatón. Si se conjugan las buenas intenciones de todas las partes, se podrá hallar la inteligencia vial.	Preparación teórica para conducir	Garantiza el conocimiento racional del proceso de práctica de la conducción.	**1.** ¿Qué es inteligencia vial? **2.** ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque? **3.** ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor? **4.** ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare? **5.** ¿Cómo es su forma de conducir? **13.** ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?
		Preparación práctica para conducir	Establecer lineamientos prácticos para las situaciones cotidianas de la circulación.	
		Cumplimiento de normas	Minimiza los factores de riesgo, por medio de factores que se establecen para direccionar una sociedad.	
Inteligencia emocional	Según Goleman, (1995), se entiende por inteligencia emocional como la competencia para reconocer las	Reconocimiento emocional al conducir	Implica prestar atención en nuestro cuerpo, ser conscientes de las sensaciones que se experimentan al conducir.	**6.** ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo? **7.** ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?

	propias emociones y la de los demás, de motivarse y de gestionar bien las relaciones.	Regulación emocional al momento de conducir	Una vez se reconozca la emoción, puede dar un efecto que influya en la disminución de las situaciones presentes en el momento de conducir.	¿Porque? **8.** ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir? **9.** ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino? ¿Cómo es la espera? **10.** ¿Discute o pelea con otros conductores? ¿Cómo fue la situación? **11.** ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir? ¿Cómo le ha afectado? **12.** ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo? **14.** ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

Fuente: Elaboración propia

6.11 Cronograma

1. Análisis del entorno que se investigara
2. Elaborar una lista de problemáticas de la situación a investigar
3. Análisis de los datos obtenidos, para encontrar los patrones y así extraer más información
4. Establecer las directrices del proyecto y su función
5. Reconocer el contexto y el patrón conductual para generar la entrevista
6. Realizar la entrevista a la población seleccionada para conocer la percepción de acuerdo a la inteligencia vial y el efecto de sus emociones
7. Análisis de los datos obtenidos por medio de la aplicación ATLAS.ti
8. Redacción y finalización del proyecto a trabajar (Relación entre inteligencia emocional e inteligencia vial en los adultos jóvenes involucrados en siniestros viales en Yopal-Casanare), permitiendo así la organización de las acciones y la coordinación de actividades teniendo en cuenta una etapa determinada de acuerdo al plan de trabajo.

F*igura 4: Cronograma*

Fuente: Elaboración propia

6.12 Recursos humanos y materiales

Durante esta investigación se requirió inicialmente disponibilidad física y emocional para llevar a cabo los ejercicios necesarios en conceptualización, recolección de información y análisis de datos. Cada investigador debió contar con implementos propios para la recolección de la información. Finalmente se hizo claridad que el instrumento de aplicación pudo recolectar los datos para llegar al objetivo establecido en el estudio.

6.13 Resultados esperados

La presente investigación tuvo la pretensión de generar 2 resultados relevantes. El primero fue la generación de nueva literatura relacionada al análisis de las categorías de análisis revisadas; en segundo lugar, se esperó generar una propuesta inicial de estrategias que permitan una promoción de la salud mental en la población con énfasis en el efecto que traería en la vida diaria

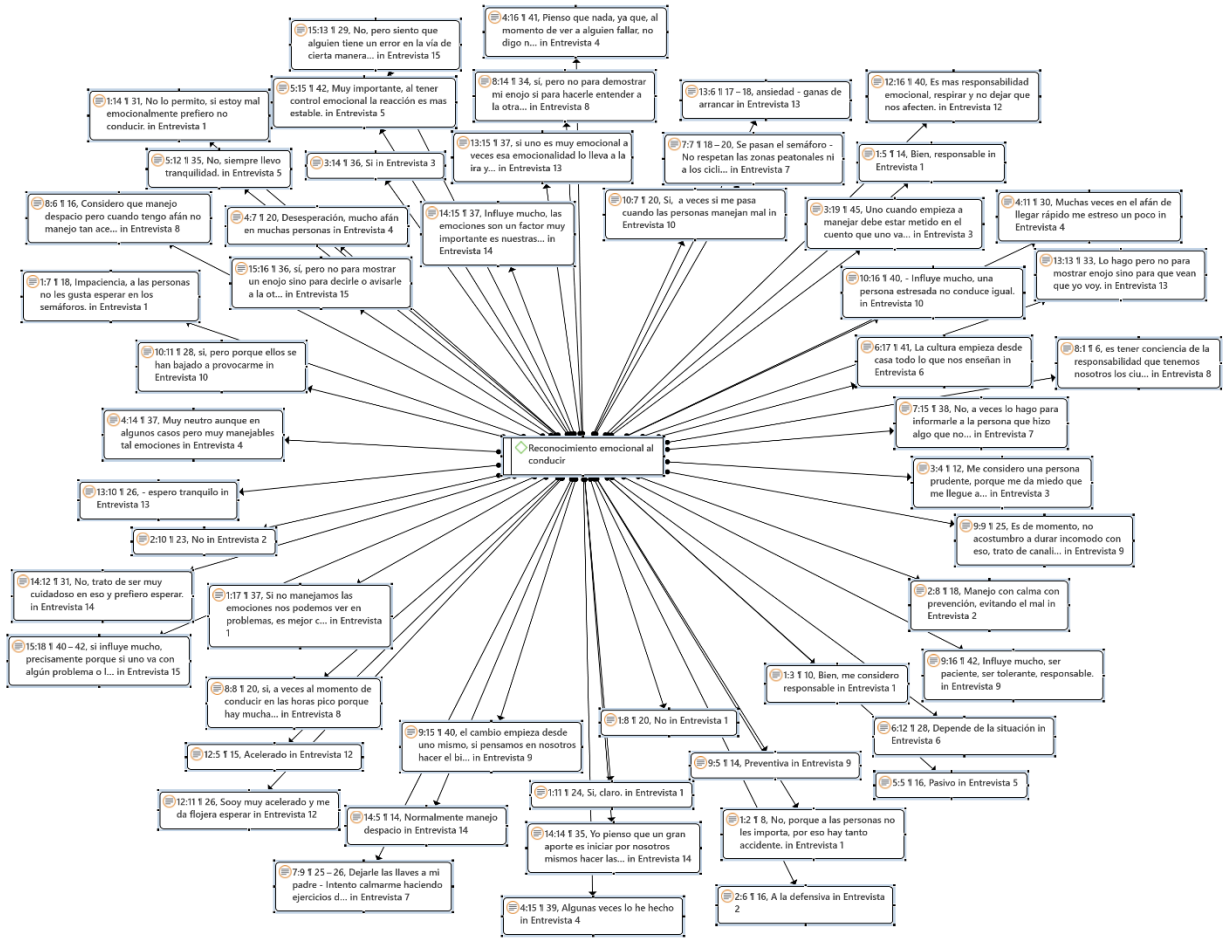
del ser humano como lo es por ejemplo la correcta aplicación de una conducta social en cumplimiento de normas viales.

7 Resultados

A continuación, se presentaran las subcategorías donde se obtuvieron los resultados transcritos de la siguiente manera:

7.1 Reconocimiento emocional al conducir

Figura 5: Subcategoría sobre Reconocimiento emocional al conducir



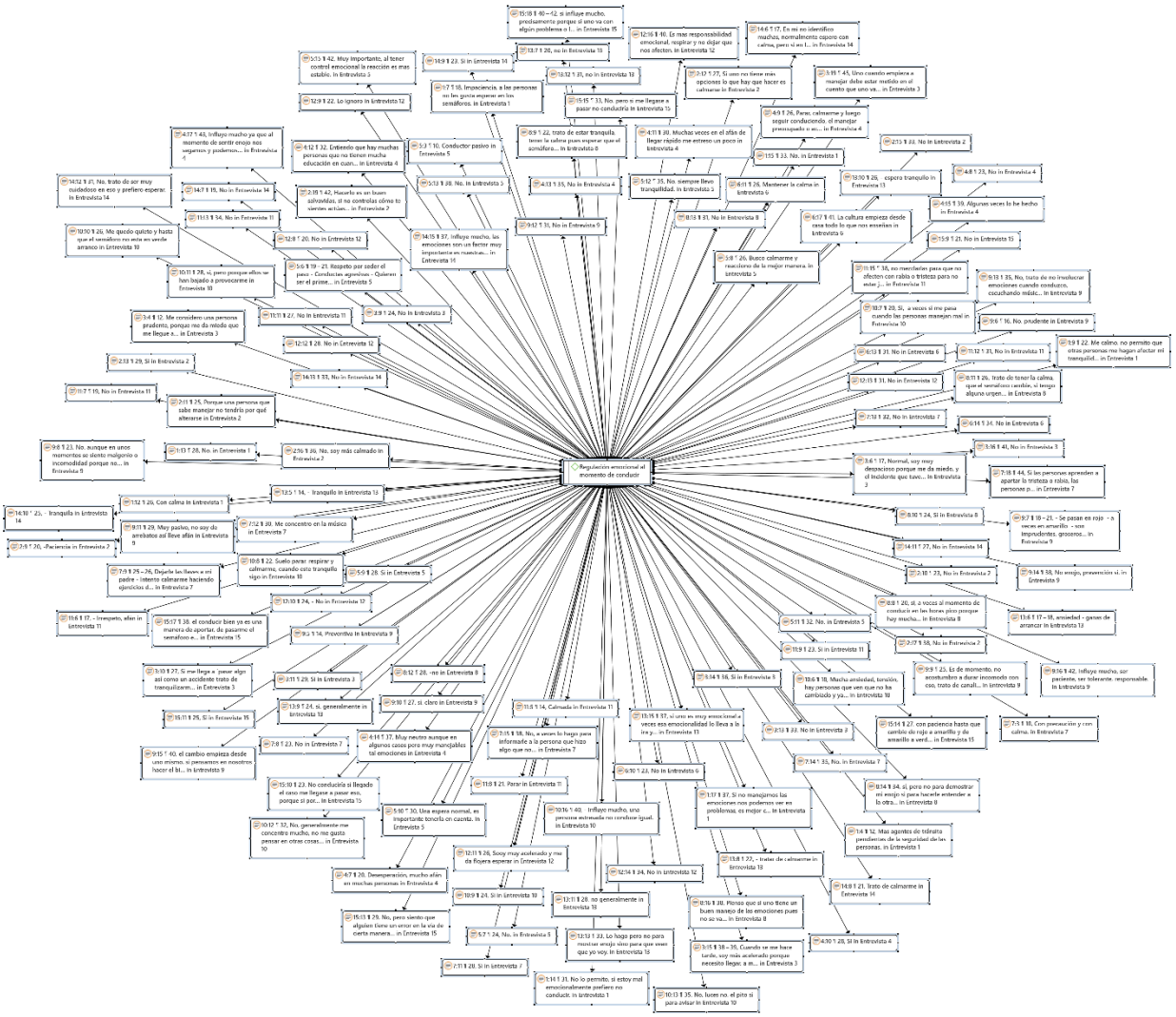
Nota: Elaboración propia

En la subcategoría de reconocimiento emocional, se observa en los participantes una congruencia de respuestas que permiten afirmar que sí reconocen las emociones a la hora de ser entrevistados, también reconocen que hay emociones negativas que no permiten reaccionar de manera adecuada a la hora de transitar por las calles de Yopal. Es de tener presente, que las emociones negativas o positivas se pueden dar en todo momento de nuestras vidas, aun así en la

inteligencia emocional esta regular estas emociones en pro del bienestar y la tranquilidad de las personas; muchos de los participantes difieren que las emociones son base importante para poder conducir por las vías, por ejemplo 14,15: “ Influye mucho, las emociones son un factor muy importante en nuestras vidas y si no las controlamos nos pueden afectar mucho”- 13,15: “ Si uno es muy emocional a veces esa emocionalidad lo lleva a la ira y la ira lo puede hacer conducir mal a uno”- 9,16:” Influye mucho, ser paciente, ser tolerante, responsable”- 15,18:” Si influye mucho, precisamente porque si uno va con algún problema o las emociones son fuertes pues puede ocasionar un problema o un accidente, no se debe ir en la vía como llorando, porque de alguna u otra manera cuando uno llora a veces no mira bien, no está bien que uno emocionalmente maneje en la vía”- 1,17: “ Si no manejamos las emociones nos podemos ver en problemas, es mejor calmarnos primero” sin embargo, es de tener presente que aunque existe el reconocimiento emocional, es decir si hay emociones que afectan en la inteligencia vial, también es cierto que la evidencia muestra que la regulación emocional no hace parte del interés del ciudadano, ser consciente de que las emociones afectan a la conducción es imprescindible para evitar accidentes de tránsito, pero educar las emociones e interesarnos por esta regulación emocional constituye un saber y una habilidad que permite la realización de valores fundamentales.

7.2 Regulación emocional al momento de conducir

Figura 6: Subcategoría sobre regulación emocional al momento de conducir



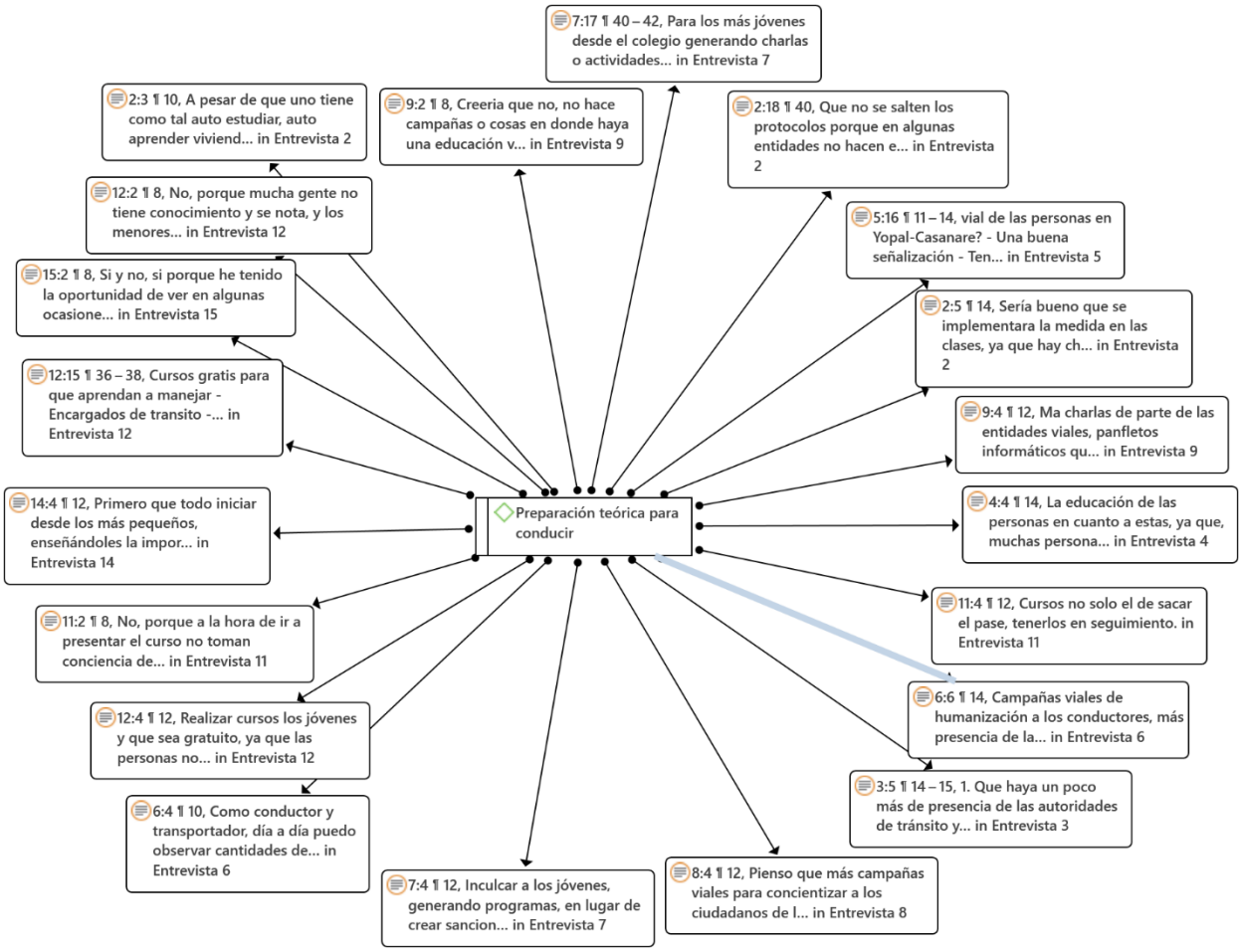
Nota: Elaboración propia

Para la subcategoría evaluada como regulación emocional al momento de conducir, se observa en las respuestas de los entrevistados reconocimiento de las emociones, sin embargo, no se tiene presente la regulación de dichas emociones que se presentan al transitar por las vías, cabe señalar que la inteligencia emocional según Goleman, 1995, (citado en Dueñas, 2002), se entiende como la competencia para reconocer las propias emociones y la de los demás, de motivarse y de gestionar bien las relaciones, es decir, regularlas de forma apropiada teniendo buenas estrategias de afrontamiento en situaciones estresantes, visto de esta manera se puede identificar una distorsión entre lo que es el reconocimiento de la emoción y la regulación que se debe tener con la misma, en

efecto, es fundamental saber distinguir una de la otra, ya que la respuesta a la situación es la evidencia del comportamiento, aun así los participantes refieren tener control de esas emociones, no obstante, son muy pocos los participantes que utilizan métodos como la respiración para la regulación emocional, como lo refiere unos de los entrevistados. 4,9: " Parar, calmarme y luego seguir conduciendo, el manejar preocupado o acelerado puede ser riesgoso" – 2,19: "Hacerlo es un buen salvavidas, si no controlas cómo te sientes actúas de manera precipitada"- 12,16: " Es más responsabilidad emocional, respirar y no dejar que nos afecten"- 11,15: "No mezclarlas para que no afecten con rabia o tristeza para no estar jugando con la vida de uno" si bien es cierto, la inteligencia emocional es también reconocer los sentimientos de los demás, tener empatía para reconocer esa emoción y darle solución al conflicto que se presenta, por el contrario se evidencia un reconocimiento individual y justificado del saber actuar. Como lo refiere Gardner, (1993) quien considera que las habilidades sociales son una inteligencia personal. Por ello, para este autor la inteligencia interpersonal nos permite entendernos, comunicarnos y relacionarnos con los demás, entablar vínculos y aceptar distintas funciones en un conjunto de situaciones generadas en las vías públicas.

7.3 Preparación teórica para conducir

Figura 7: Subcategoría sobre preparación teórica para conducir



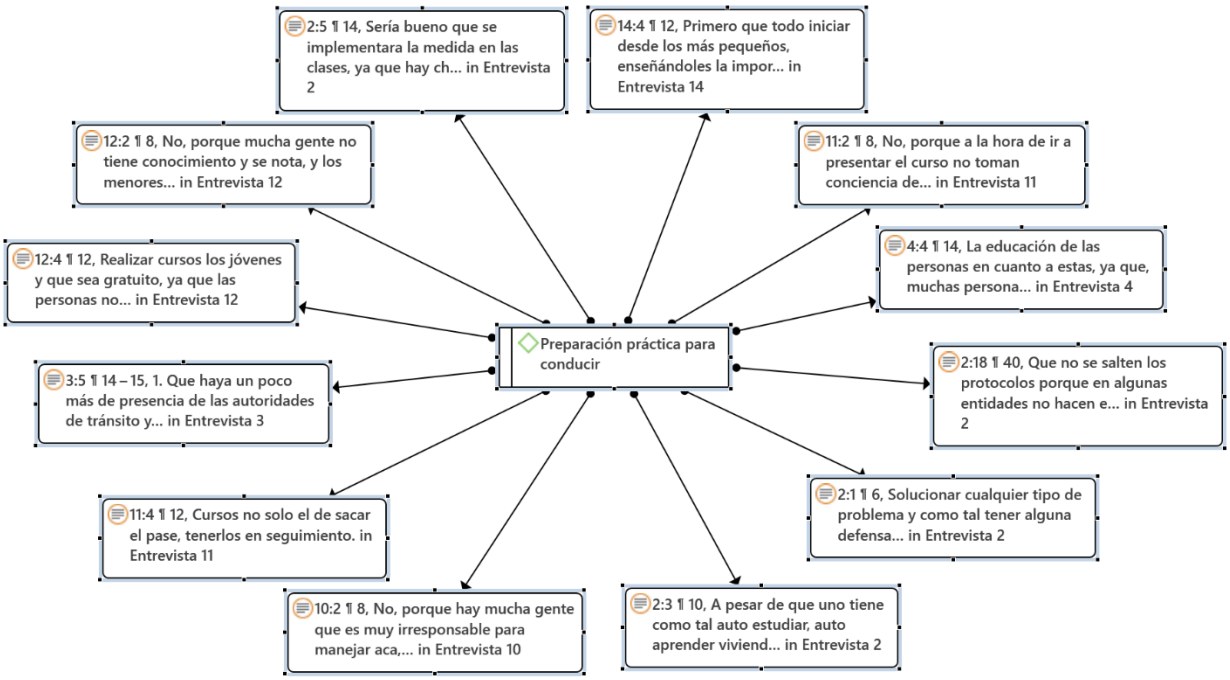
Nota: Elaboración propia

La siguiente subcategoría en análisis, es la preparación teórica para conducir; denominada como una manera de garantizar el conocimiento racional de la práctica al momento de transitar en las vías públicas, es de resaltar la importancia que esta tiene con la práctica ya que permiten de forma adecuada actuar con asertividad, sin embargo, se puede observar en las respuestas mayor coincidencia en la necesidad que existe para que hayan recursos y estrategias para la educación vial, visto de esta manera en las respuestas: 6,6: “Campañas viales de humanización a los conductores, más presencia de la policía, enseñar normas y señales de tránsito, reductores de velocidad y castigos ejemplares para infractores”- 14,4:“ Primero que todo iniciar desde los más pequeños, enseñándoles la importancia de una buena educación vial y también en las calles deben haber más personas pendientes de hacer cumplir con las normas de tránsito.”- 2,5:” Sería bueno

que se implementara la medida en las clases, ya que hay chicos de 14 y 15 años que manejan pero no saben cómo manejar, lo principal seria iniciar desde las clases" de modo que se observa una necesidad para el desarrollo de la misma, teniendo presente la constancia de estas campañas de prevención para el aprendizaje adecuado, permitiendo por medio de estas crear conciencia para que los mismos individuos interioricen el deber ser.

7.4 Preparación práctica para conducir

Figura 8: Subcategoría sobre preparación práctica para conducir



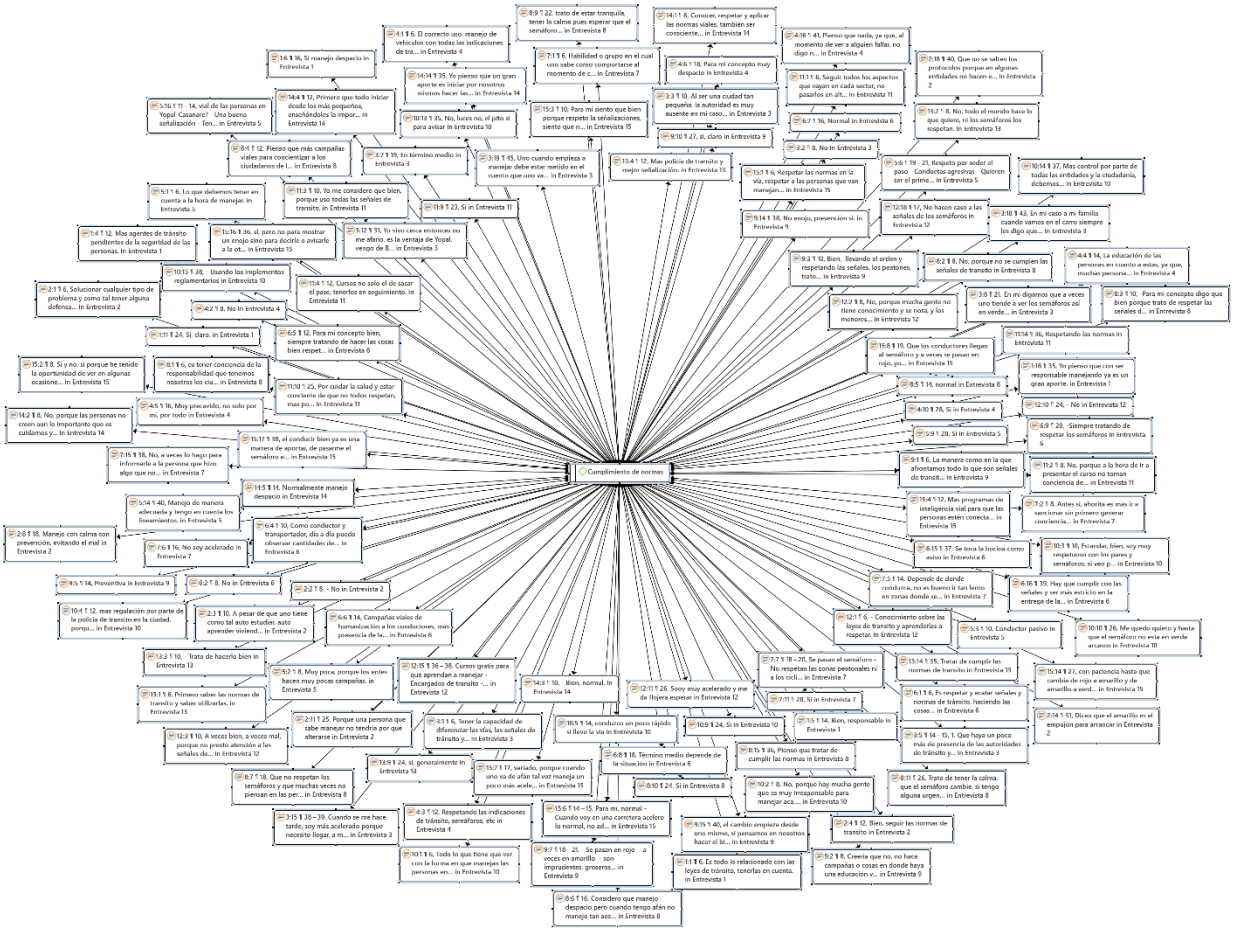
Nota: Elaboración propia

Para esta subcategoría, en donde la preparación práctica para conducir suma un conjunto de características, que crean habilidades comportamentales que construyen modelos para tener hábitos seguros, que posibilitan una mejora social del tránsito y garantizan una disminución de los sinestros viales, sin embargo, al observar las respuestas de los participantes se llega al punto fundamental de la práctica, pues no se debe ignorar que dentro de estas, se reflejan las emociones y las aptitudes que le dan respuesta directa al interactuar vial como también a la inteligencia emocional, permitiendo el eje para el deber ser. En este sentido, es indispensable mostrar la discrepancia entre el saber y el hacer, que en efecto se observa en las respuestas como: 12,2 "No, porque mucha gente no tiene conocimiento y se nota y los menores de edad aprenden con los padres" -10,2: "No, porque hay mucha gente que es muy irresponsable para manejar acá, así tengan

o no el pase"- 11,2: "No, porque a la hora de ir a presentar el curso no toman conciencia de lo que aprendieron" por tanto se da a la conclusión que los participantes siguen justiciando la falta de conocimiento por parte de terceros y no de los mismos actores quienes también hacen uso inadecuado de la práctica. Por su parte, cabe señalar la Teoría Homeostática del Riesgo propuesta por Wilde, (1982, 1988, citado en Pérez, 1994), siendo considerada por los usuarios de la vía como alternativas sujetas por las percepciones y el nivel de riesgo que están dispuestos a aceptar

7.5 Cumplimiento de normas

Figura 9: Subcategoría sobre cumplimiento de normas



Nota: Elaboración propia

La siguiente subcategoría por analizar es cumplimiento de normas, en la que se entiende como "Minimizar los factores de riesgo por medio de normas que se establecen para direccionar una sociedad." De modo que, el uso adecuado y el cumplimiento de normas hacen parte de la inteligencia vial, por lo anterior, es de resaltar que las personas entrevistadas conocen de la

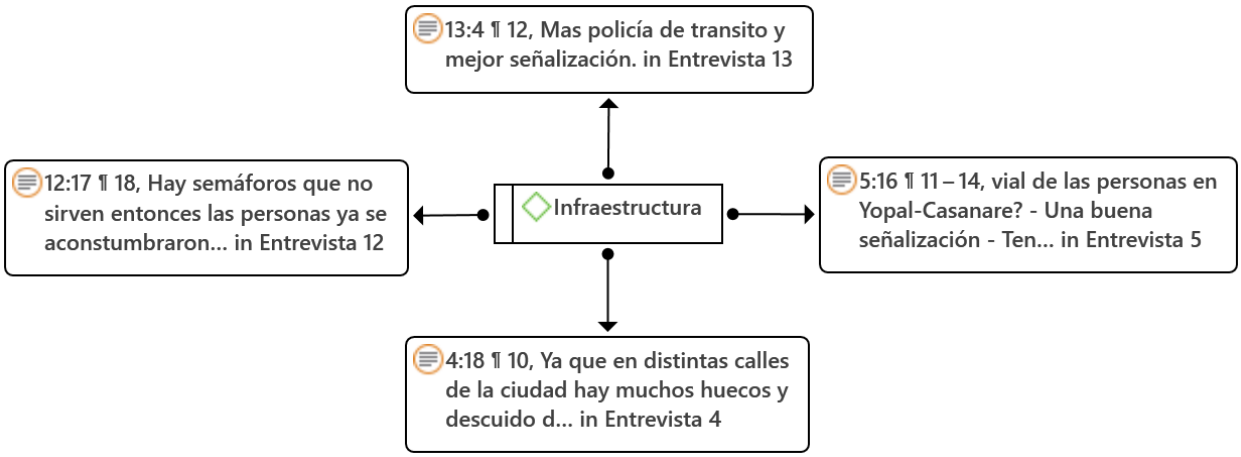
importancia que se debe dar a las reglas que se establecen para el buen desarrollo del comportamiento vial; como lo refiere alguno de los entrevistados donde señala la preocupación, tomando como medida principal las políticas que se establecen para reforzar la responsabilidad vial de cada ciudadano, por ejemplo la 15, 1: "Respetar las normas en la vía, respetar a las personas que van manejando y aparte de eso saber la señalización en la vía que van", 14,1: "Conocer, respetar y aplicar las normas viales, también ser consciente del riesgo que corremos si no las aplicamos adecuadamente", 6,16: "Hay que cumplir con las señales y ser más estrictos en la entrega de las licencias de conducción", 10,14: "Más control por parte de todas las entidades y la ciudadanía, debemos ser parte del cambio", si bien es cierto, los ciudadanos esperan más de los entes quienes controlan el transito el cual es crucial para el buen desarrollo y la cultura vial, sin embargo, no se puede dejar de lado el factor humano donde se crea la concientización del saber actuar.

Para tal efecto, es fundamental fomentar corresponsabilidad, ya que solo se tiene en cuenta para el buen actuar vial, los agentes, la infraestructura y las señales de tránsito, tal es el caso que justifica las malas conductas con estos aspectos, negando la responsabilidad que cada ciudadano debe aportar a la transformación de la inteligencia vial. Es posible que los actores viales conozcan algunas de las normas, sin embargo las estadísticas de los siniestros viales muestran lo contrario, como lo refieren algunos de los entrevistados insatisfechos de conductas de terceros, por ejemplo 3,3: "Al ser una ciudad tan pequeña, la autoridad es muy ausente, en mi caso soy menor de edad y hasta el momento no me han molestado por eso y tampoco se ven campañas o personas así como que estén pendientes de que la gente esté cumpliendo las normas al momento de manejar y muchas veces hay motos sin tecno mecánica y eso puede ser peligroso para uno y los demás transeúntes de la vía", 13,2: "No, todo el mundo hace lo que quiere, ni los semáforos los respetan", 12,18: "No hacen caso a las señales de los semáforos", 7,7: "Se pasan el semáforo, no respetan las zonas peatonales ni a los ciclistas, las personas son despistadas", 9,7: "Se pasan en rojo, a veces en amarillo, son imprudentes, groseros, trato de cumplir y ser prudente, no pasar el semáforo en rojo y parar", así pues, se va construyendo una cultura de pensamiento caracterizada por un locus de control externo en este contexto que desentiende al transeúnte de la introspección que debe realizar cada vez que asume responsabilizarse de su vehículo y el entorno en el que se desenvuelve; por ejemplo la respuesta 5,14:" manejo de manera adecuada y tengo en cuenta los lineamientos" – 15,3: "para mí, siento que bien porque respeto las señalizaciones " 8,3: "para mi concepto digo que bien,

porque trato de respetar las señales de tránsito" muestran que cada actor crea sus propias normas, se justifica al tiempo con su saber actuar sin tener presente la veracidad de la normativa.

7.6 Infraestructura

Figura 10: Subcategoría sobre infraestructura



Nota: Elaboración propia

Al analizar la subcategoría, se identifica que la frecuencia con la que se toman en cuenta la infraestructura, no es una de las más importantes para que la emoción de la persona se vea involucrada a la hora de conducir, a pesar de esto se caracteriza el factor a consecuencia de la justificación que los participantes describen en cada situación, por ejemplo: 4,18:" ya que en distintas calles de la cuidad hay muchos huecos y descuido de las mismas" – 12,17: " hay semáforos que no sirven entonces las personas ya se acostumbraron y no lo respetan" por ello es probable que la incidencia de la infraestructura este dentro de los factores que hacen parte de un siniestro vial.

8 Discusión de resultados

Al obtener los resultados a partir de las entrevistas y con base en los objetivos planteados en la presente investigación, se comparó la información de cada subcategoría, las cuales a continuación se discutirán:

En la primera subcategoría sobre reconocimiento emocional, se analiza en los resultados distorsiones de percepción hacia las emociones, ya que, se puede afirmar que sí reconocen las emociones positivas y negativas. Según Ekman (2004) categorizar las emociones como positivas y negativas puede ser engañoso porque en algunos casos aquellas "emociones negativas" logran ser positivas para las personas a las que les gusta sentirlas, (por ejemplo, sentimientos de miedo, horror o disgusto visceral, personas que buscan experimentar de primera mano el miedo y que aman y se enorgullecen de arriesgar sus vidas), es por eso que cada vez más personas conocen los trastornos mentales en lugar de salud mental; Sin embargo, existe un renovado interés por las llamadas emociones positivas porque comprender las emociones positivas traerá grandes beneficios al conocer, comprender y utilizar las emociones reales, en definitiva es fundamental para estar motivado en la vida. (Ekman, 2004), por ello, los participantes buscan un bienestar en la conducción, siendo este un factor determinante tanto para la salud física como mental.

Para la sub- categoría regulación emocional al momento de conducir, en donde según Goleman, 1995, (citado en Dueñas, 2002), la inteligencia emocional es la competencia para reconocer las propias emociones y las de los demás, de motivarse y de gestionar bien las relaciones, es decir, regularlas apropiadamente generando estrategias de afrontamiento en situaciones estresantes; a este respecto, la relación que hacen los participantes entre el reconocimiento de la emoción y la regulación de la emoción, no coincide con la práctica adecuada para transitar por las vías de Yopal. Visto de esta manera, se puede afirmar la discrepancia de no distinguir una de la otra, la cual afecta e influye en el proceso de toma de decisiones que lleva una acción justificada bajo una perspectiva que genera conductas erráticas en su inteligencia vial, sin embargo, son muy pocos los casos de los entrevistados que si contribuyen a realizar dichos procesos en relación al conocimiento y el razonamiento.

En virtud de lo anterior, es importante reconocer el factor humano desde una perspectiva más individual, el cual debe hacer toma de conciencia para tener un efecto en sociedad, como lo refiere Gardner, (1993) las habilidades sociales siendo esta la inteligencia personal, donde sostiene

que la inteligencia interpersonal es una manera de entender y comunicar con los demás, asumiendo funciones que concienticen ante situaciones emergentes.

De acuerdo a lo anterior, en la presente investigación se trae a colación el objetivo general, el cual es comprender la relación existente entre inteligencia emocional e inteligencia vial, que en efecto, se comprueba una inherencia de las dos categorías de la investigación, sin embargo, se deben tratar de manera diferente para lograr cumplir con las necesidades provenientes de la inteligencia vial; en este sentido la subcategoría preparación teórica para conducir, refuerza la comprensión de los temas adyacentes y mejora la eficiencia en las decisiones del conductor frente a una situación específica, lo que indica que los accidentes y demás realidades presentadas con los siniestros viales deben ser observadas bajo las dos categorías ya descritas en un mismo nivel de relevancia.

Así mismo, para los resultados de esta subcategoría se manifiesta la necesidad de campañas preventivas y educativas para ampliar el conocimiento, que en efecto, mejora la cultura ciudadana y por consiguiente la calidad de vida. Un exponente que apoya en Colombia la cultura ciudadana es Antanas Mockus, quien elaboro un plan pedagógico y cultural para la ciudadanía orientado a la regulación comportamental en los espacios públicos.

Como lo plantea Mockus, 2012, (citado en Osuna C, 2016, pp. 10) en el libro llamado antípodas de la violencia “la cultura ciudadana es el modo básico en que los habitantes encaminan el bienestar y promueven el respeto, por medio de la transformación de los comportamientos de los ciudadanos.” Esta concepción parte de tres mecanismos: la ley, que incluye las prácticas básicas de convivencia; la moral que son las costumbres que el individuo ha interiorizado para dirigir su comportamiento; y la cultura, que son los conocimientos adquiridos por una sociedad y para la sociedad. De modo que, para mejorar la percepción y la acción en la interacción social se es necesario culminar de manera idónea los cursos que retroalimentan el conocimiento y le dan apertura a la práctica, a tal juicio se observan los resultados de la subcategoría, una incidencia significativa de la preparación teórica para así posibilitar patrones adecuados, no obstante siempre habrá margen de error, el cual depende del entorno y motivación de la persona para el deber ser.

A este punto, en relación con el primer objetivo específico, que es identificar las posibles percepciones involucradas, se analiza una disonancia en sociedad que permea el cumplimiento de normas, de esta manera se puede atribuir a la subcategoría que las personas hacen caso omiso a muchas de las reglamentaciones, aun así se analiza en las respuestas una preocupación de que las

demás personas cumplan cuando ellos mismos son erráticos a la normativa. Por otro lado, se observa la responsabilidad que se atribuye a terceros, para tal efecto, es fundamental fomentar corresponsabilidad, ya que solo se tiene en cuenta para el buen actuar vial, los agentes, la infraestructura y las señales de tránsito, tal es el caso que justifica las malas conductas con estos aspectos, negando la responsabilidad que cada ciudadano debe aportar a la transformación de la inteligencia vial y por consiguiente de la cultura ciudadana.

Es posible que los actores viales conozcan algunas de las normas, sin embargo, las estadísticas de los siniestros viales muestran lo contrario, como lo refieren algunos de los entrevistados insatisfechos de conductas que otros propician, así pues, se observó un pensamiento cultural por lo que se puede denominar un locus de control, que de manera individual se entiende como disonancia cognitiva, como lo refiere Festinger, (1957) en el libro Fundamentos, son sentimientos de intranquilidad, tensión y molestia que sienten las personas cuando mantienen dos ideas incompatibles, es decir, cuando nuestras creencias no están en armonía con nuestra conducta; esa tensión interna que distorsiona la realidad, la cual se pude ver en las respuestas dadas por los participantes, mostrando que cada actor crea sus propias normas, se justifica al tiempo con su saber actuar sin tener presente la veracidad de la normativa.

Es posible señalar al mismo tiempo la teoría homeostática del riesgo la cual se determina por su percepción y el nivel de riesgo que están dispuestos aceptar, sin embargo, la percepción individual y el autoengaño distorsionan realidades que perjudican la calidad de vida en una sociedad. Cabe señalar que en los resultados también se destaca desinterés a la relevancia de las emociones cuyo efecto repercute en la inteligencia vial, la cual según Prieto, G, 2010, (citado en Osuna C, 2016) es uno de los contenidos con mayor importancia para el desarrollo de una sociedad y por tanto para la seguridad del individuo, de allí que sea primordial promover en la población las ventajas y beneficios que aportan las buenas prácticas de estas habilidades interpersonales, de modo que se pueda disminuir los índices de los siniestros viales dentro de la localidad y así poder fomentar el buen uso y cumplimiento de normas establecidas para una convivencia sana; ahora, la no consideración de estas categorías (IE-IV) es una situación problema que se da de manera continua en ciudades que se desarrollan sin planificación al crecimiento y a la falta de manejo de cultura ciudadana. (Prieto, 2010, (citado en Osuna, 2016).

En relación con una nueva subcategoría que nace de los resultados propicios de la entrevista, en donde los participantes generan preocupación y al mismo tiempo acarrean la

responsabilidad de la acción a la infraestructura, encontrando una justificación para el saber actuar, de modo que, es de tomar en cuenta esta subcategoría emergente como un factor de relación, más sin embargo la incidencia no es mayor para que la emoción de la persona se vea involucrada a la hora de conducir, es decir, es una causa de los siniestros viales mas no la repercusión directa para sostener que es por falta de inteligencia emocional que se sigue presentando ese comportamiento errático.

En tal sentido, se puede añadir que la influencia de la subcategoría infraestructura en esta investigación es menor ya que predomina el factor humano debido al manejo de sus emociones, sin embargo, Eno, 1903, (citado en Martínez y Rodríguez, 2013) es necesario adaptar una normativa e infraestructura eficiente para el control de tráfico. En este punto final, dados los resultados de cada subcategoría, la interacción que está regida por la emoción y la razón por el conocimiento, donde se concluye que la actividad de percibir y realizar todas las actividades humanas, confirma el principio de la investigación, la cual es darle una clara importancia de intervención que indaguen otro tipo de aspectos para intervenciones efectivas con relación al entorno afectivo del conductor; si bien es cierto, el dominio afectivo ha sido de gran olvido en la investigación y práctica de las ciencias del comportamiento aplicadas a la psicología del tránsito. Tal vez este olvido ha sido debido a que en los estudios se han dado dificultades para llegar a una comprensión clara, ya que, la emoción en el contexto vial es un conjunto de reacciones difícil de medir y definir.

9 Conclusiones

Es importante determinar la relación que existe entre la inteligencia vial e inteligencia emocional, por lo cual se determina que es fundamental seguir abordando estas dos categorías, ya que en la vida diaria es conveniente comprender las emociones, la relación del pensamiento racional y la manera como ambas inteligencias interactúan y condicionan el actuar.

Se puede determinar que la inteligencia emocional de los jóvenes es distorsionada y disonante, ya que, se reconocen las emociones que se pueden presentar al conducir, mas no la manera correcta de regular esas emociones, es por esto que, a pesar de sus esfuerzos por controlar sus pensamientos y emociones, todavía tienen niveles moderados de estrés e insatisfacción para transitar las vías de Yopal, sin embargo, se puede afirmar que la mayoría de los jóvenes entrevistados difieren la necesidad de campañas preventivas, que eduquen al ciudadano aunque ellos eviten dichas propuestas para mejorar el desarrollo de la ciudad.

Se identifica en los jóvenes una percepción de reconocimiento a la influencia que tienen las emociones al conducir, como también la preocupación y la necesidad de un cambio con la cultura en relación al uso de la inteligencia vial, además, se caracteriza por medio de la entrevista situaciones que responsabilizan a terceros de las conductas que realmente son causa y efecto de nosotros mismos, es importante resaltar, que para algunos participantes la percepción del riesgo determina la exposición que está dispuesto a aceptar, en cierta medida se concluye la presencia de una disonancia cognitiva en su discurso.

10 Recomendaciones

Al analizar la asociación entre inteligencia emocional e inteligencia vial, surge la necesidad de implementar programas preventivos y educativos para la enseñanza de las categorías de la investigación, ya que, en los resultados hay inherencia entre la emoción y la conducta que es la respuesta a los estímulos para transitar por las vías. Acorde a lo anterior, como primer paso recomendado es realizar más investigaciones en las que se analice una población más grande para estudiar la profundidad de los factores que responden a la responsabilidad por accidentes de tráfico, teniendo en cuenta la importancia de la regulación emocional como un proceso psicológico que permea el buen desarrollo de la sociedad.

Se considera importante un crecimiento social en la compresión de la cultura aplicada a la inteligencia vial, de allí que se sugiera establecer convenios con las instituciones educativas, teniendo en cuenta la Ley 1503 del 27 de diciembre de 2011, donde establece que es obligatoria la educación vial y que esta debe encontrarse en el currículo de toda institución educativa, lo que permite acceder a programas de capacitación y brindar una enseñanza significativa con el sentido de pertenencia con la ciudad y por ende con la interacción social, teniendo en cuenta la manera correcta de conducir reconociendo la importancia de la emoción para la misma.

Por otro lado, se recomienda seguir en la ejecución de campañas con el fin de tener un mejor desempeño al conducir y una comprensión emocional para responsabilizarnos de nuestros actos.

Finalmente, las investigadoras brindan este primer paso en la contextualización de una problemática social que puede ser abarcada desde una perspectiva psicológica, considerando que la Universidad Autónoma de Bucaramanga sede Yopal, pueda en el futuro utilizar este cuerpo de conocimiento para beneficio académico y social de la región.

Referencias

Abanto Morales, E. K., Benites Contreras, J. P., Santisteban Velásquez, R. A., y Torres Fernández, M. J. (2020). Inteligencia emocional y estrés laboral en los conductores de servicio de taxi especial de Trujillo, 2020.

Abreo Reyes, J. A., Contreras Torres, G. A., y Parada Figueroa, A. I. (2019). Plan estratégico de seguridad vial en la empresa electro arco del oriente sas.

Ajzen, I. y Fishbein, M.. (1980). Understanding attitudes and predicting social behavior. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1995). Plan de Desarrollo Económico y Social y de obras públicas para Santa Fé de Bogotá D.C., 1995 – 1998: Formar Ciudad. Consultado en: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=2393.

Alhucema, W. F. P. (2011). La teoría de la mente en la educación desde el enfoque socio-histórico de Lev Vigotsky. Educación y Humanismo, 13(20), 222-233.

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., y Egido, A. (2006). Emociones y conducción: Teoría y fundamentos. Cuadernos de Reflexión Attitudes.

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., y Egido, Á. (2006). Emociones y conducción. Teorías y fundamentos.

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., y Egido, Á. (2006). Emociones y conducción. Teorías y fundamentos.

Arévalo Montañez, C. D., y Benítez Ostos, J. A. (2015). Herramienta virtual (Juego Beta) para incentivar el conocimiento en inteligencia vial a través de las señales de tránsito (Bachelor's thesis, Universidad Piloto de Colombia).

Bandura, A., y Rivière, Á. (1982). Teoría del aprendizaje social.

Bedoya, A. A., Vélez, L. M. P., Mesa, N. M. D., & Bermúdez-Hernández, J. (2019). Factores que inciden en la conducta de los peatones frente a las normas de seguridad vial. Revista CIES Escolme, 9(01), 32-47. Bordignon, N. A. (2005). El desarrollo psicosocial de Eric Erikson. El diagrama epigenético del adulto. Bernstein, J. P., y Calamia, M. (2019). Dimensions of driving-related emotions and behaviors: An exploratory factor analysis of common self-report measures. Accident Analysis & Prevention, 124, 85-91.

Bedoya, A. A., Vélez, L. M. P., Mesa, N. M. D., y Bermúdez-Hernández, J. (2019). Factores que inciden en la conducta de los peatones frente a las normas de seguridad vial. Revista CIES Escolme, 9(01), 32-47.

Brody, N. (2000). Histories of theories and Measurements of intelligence. En R.J. Sternberg (Ed.). Handbook of intelligence (pp. 16-33). New York: Cambridge University Press

Buedo, P., Silberman, P., y Stickar, A. (2016). Errores humanos autorreferenciados por los peatones del sistema vial de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina: estudio descriptivo observacional. Revista Médica Del Uruguay, 32(1), 36–42.

Camelo Espinosa, A. M., Olarte Silva, A. M., Panqueva Alarcón, L. J., y Sarmiento Másmela, A. P. (2018). Propuesta pedagógica basada en la neuroeducación en seguridad vial en el marco del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para conductores (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).Corporación fondo de prevención vial. (2012). Cultura Ciudadana y Transformación de Ciudad. Cali. Recuperado de http://www.fundacionfes.org/attachments/263_Inteligencia%20Vial.pdf.

Caro, A. M. (2007). Línea de Tiempo Inteligencia Emocional. TIMETOAST. Recuperado 30 de noviembre de 2021, de https://www.timetoast.com/timelines/linea-de-tiempo-inteligencia-emocional

Cohen, Anthony P., "Belonging: the Experience of Culture" en: Anthony P. Cohen, Belonging, identity and social organization in British rural cultures, Manchester University Press, 1982.

Cunha, J. M. P. D. (2002). Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina. Cepal.

Damasio, A.R. (1994): Descartes' Error: Emotion, Reason and the Human Brain. New York. G.P. Putnam's & Sons.

Dávila Lazo, G. D., Goubert Conto, M., Umpierrez Icaza, M. J., Zambrano Obando, A. C., y Zevallos Durán, M. G. (2015). Aprendamos educación vial (Bachelor's thesis, Universidad Casa Grande).

Dueñas Buey, M. L. (2002). Importancia de la inteligencia emocional: un nuevo reto para la orientación educativa.

Ekman, P. (2004). Emociones reveladas. Bmj , 328 (Supl. S5).

Etxebarría, I. (2002): "Emociones socials I (culpa, vergüenza y orgullo)". En F.Palmero, E.G. Fernández-Abascal, F. Martínez y M. Chóliz (Eds.): Psicología de laMotivación y la Emoción. McGraw Hill.

Eyben, F., Wöllmer, M., Poitschke, T., Schuller, B., Blaschke, C., Färber, B., & Nguyen-Thien, N. (2010). Emotion on the road—necessity, acceptance, and feasibility of affective computing in the car. Advances in human-computer interaction, 2010.

Ferrer, A., Smith, R., Espinosa, O., Cuellar, M., & Raffo, V. (2013). Análisis de la capacidad de gestión de la Seguridad Vial en Colombia. Fondo Mundial Para Seguridad Vial-Global Road Safety Facility. Bogotá: World Bank LAC.

Ficha Informativa sobre Seguridad Vial (2015).

Flores, I. (2005). Identidad cultural y el sentimiento de pertenencia a un espacio social: una discusión teórica.

Fondo de Prevención Vial. (2012). Inteligencia Vial. Obtenido de http://inteligenciavial.com/

Frijda, N.H. (1986): The emotions. Cambridge. England. Cambridge University Press.

Fuller, R. (1991). Behavior analysis and unsafe driving: warning-learning trap ahead! Journal of Applied Behavior Analysis, 24, 73-75.

Gallardo Vázquez, P. (2006). El desarrollo emocional en la educación primaria (6-12 años). Cuestiones pedagógicas, 18, 145-161.

Gallardo, E. G., Sellarés, M. E., & i Ivern, X. M. T. (2007). ¿ Qué debemos saber sobre la motivación laboral?: aproximación a un modelo de proceso motivacional en las organizaciones. In El comportamiento de la empresa ante entornos dinámicos: XIX Congreso anual y XV Congreso Hispano Francés de AEDEM (p. 50). Asociación Española de Dirección y Economía de la Empresa (AEDEM).

Gallegos, W. L. A. (2013). Teoría de la inteligencia: Una aproximación neuropsicológica desde el punto de vista de Lev Vigotsky. Cuadernos de neuropsicología, 7(1), 22-37.

Gardner, H. (1983/1993). Frames of mind: the theory of multiples intelligences. New York: Basic.

Gardner, H. (1987). La teoría de las inteligencias múltiples. Santiago de Chile: Instituto Construir. Recuperado de http://www. institutoconstruir. org/centro superacion/La% 20Teor% EDa% 20de, 20, 287-305.

GOLEMAN, D. (1995). Emotional Intelligence. New York: Bantam Books (trad. cast.: Inteligencia Emocional. Barcelona: Paidós, 1997).

Goleman, D. (1995). La Inteligencia emocional. Buenos Aires: Daniel Vergara.

Gonzalez, R. E., Noreña, O. P., y Pico, M. E. (2011). Seguridad vial y peatonal: Una aproximación teórica desde la política pública. Hacia la Promoción de la Salud, 16(2), 190-204.GOLEMAN, D. (1995). Inteligencia emocional. Nueva York: Bantam Books (trad. reparto .: Inteligencia Emocional. Barcelona: Paidós, 1997).

Hancock, G. M., Hancock, P. A., & Janelle, C. M. (2012). The impact of emotions and predominant emotion regulation technique on driving performance. Work, 41(Supplement 1), 3608-3611.

Hart, R. (2005), "Espacios para la construcción ciudadana", en Ferro Casas. J. y Trejos Velásquez, I. [Coords], Comprensiones sobre ciudadanía. Veintitrés expertos internacionales conversan sobre cómo construir ciudadanía y aprender a entenderse, pp. 57-68, Bogotá D.C.: Editorial Magisterio.

Hernán, R. S. V., & Augusto, R. M. R. (2018). Fortalecimiento del aprendizaje autónomo de la cultura vial mediante la aplicación digital "Me Capazito".

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la investigación (6a. ed. --.). México D.F.: McGraw-Hill.

Izard, C. E. (2010). Los muchos significados / aspectos de la emoción: emoción definiciones, funciones, activación y regulación. Emotion Review, 2, 363–370.

Jaramillo Villegas, J. A. (2010). Observatorio de movilidad vial.

Lago Zabalas, D. P., y Sandoval Peñaloza, A. C. (2018). Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome burnout en sus conductores: una revisión sistemática de literatura.

Lazarus, R.S. (1991): Emotion and adaptation. New York. Oxford University Press.

Leyva Garzón, A. (2011). El juego como estrategia didáctica en la educación infantil.

López-Sáez, M. (2007). Fundamentos de la teoría de la disonancia cognitiva. In Psicología social (pp. 517-534). McGraw-Hill.

Mario Enrique, P. A., Verónica, C. H., & Lair, E. D. (2012, October). 1489-NORMAS NACIONALES DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DE GUATEMALA. In Cuba Salud 2012

MASLOW, A. (1943), Una teoría de la motivación humana, Pshycological Review, 50, págs. 370-396.

Matinez Cantor, N. F., y Rodriguez Solorzano, E. F. (2013). Diagnóstico de la geometría vial del cruce "monumento el león" en la ciudad de Girardot: su planeación y diseño como glorieta de acuerdo a las normas nacionales Invias (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Medina Melo, Y. F. (2015). Análisis de las estrategias de marketing social y su efectividad en conductores y peatones durante la campaña "inteligencia vial" en la ciudad de Bogotá.

MENDOZA DIAZ, A., MENDOZA PEREA, M., y ABARCA PEREZ, E. (2015). Campañas de seguridad vial para el mejoramiento del comportamiento del factor humano. Publicación Técnica, (449).

Merchán, M. E. P., Pérez, R. E. G., y Aristizábal, O. P. N. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. Revista Hacia la Promoción de la Salud, 16(2), 190-204.

Mesa Jacobo, J. R. (2015). Inteligencia emocional, rasgos de personalidad e inteligencia psicométrica en adolescentes. Proyecto de investigación.

Meza Salazar, L. I. (2017). Herramienta estratégica utilizada en la accidentalidad vial en Colombia y estrategias de prevención definidas en el código de tránsito y transporte.

Milán Crena, S. (2016). La incidencia del factor humano en la seguridad vial.

Mockus,A., Murrain, H. Y Villa, M. (2012) Antípodas de la violencia, new york, banco interamericano de desarrollo

Norza-Céspedes, E. H., Granados-León, E. L., Useche-Hernández, S. A., Romero-Hernández, M., y Moreno-Rodríguez, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. Revista criminalidad, 56(1), 157-187. Organización Mundial de la Salud. (2004). Intervenir en salud mental. Ginebra: Organización Mundial de la Salud

OMS. "Epidemias mundiales desatendidas: tres amenazas crecientes". Informe sobre la salud en el mundo, 2003.

Organización Mundial de la Salud. (1948, 7 abril). Organización Mundial de la Salud. Recuperado 29 de noviembre de 2021, de https://www.who.int/es/about/frequently-asked-questions

Osuna Contreras, M. C. (2016). Sistematización de la experiencia vivida en el proceso de sensibilización frente al tema de inteligencia vial, una experiencia positiva para la infancia (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Osuna Contreras, M. C. (2016). Sistematización de la experiencia vivida en el proceso de sensibilización frente al tema de inteligencia vial, una experiencia positiva para la infancia (Doctoral dissertation, Corporación Universitaria Minuto de Dios).

Palmero, F. y Fernández-Abascal, E.G. (2002): “Emociones básicas II (ira, tristeza y asco)”. En F. Palmero, E.G. Fernández-Abascal, F. Martínez y M. Chóliz (Eds.): Psicología de la Motivación y la Emoción. McGraw Hill.

Pêcher, C., Lemercier, C., y Cellier, J. M. (2009). Emotions drive attention: Effects on driver’s behaviour. Safety Science, 47(9), 1254-1259.

Pérez, M. E. G. (1994). Efecto de las perdidas y ganancias recientes en el riesgo asumido por los automovilistas. Psicothema, 6(2), 123-137.

Prato, M. G. (2011). Abordaje de la Investigación Cualitativa a través de la Teoría Fundamentada en los Datos. Ingeniería Industrial. Actualidad y Nuevas Tendencias, 2(6), 79-86.

Proyecto Mesoamérica (2015) plan de seguridad vial de Yopal Departamento de Casanare República de Colombia, Yopal-Casanare.

Quintero, Y., Arévalo, A. y Guerrero, T. (2012). Calibración de un modelo econométrico para el análisis de la frecuencia de accidentes de tránsito con peatones en la ciudad de Ocaña - Norte de Santander, utilizando distribución poisson y binomial negativo. Ingenio UFPSO, 10.

Ramírez Hernández, S. F., y Riaño Velásquez, B. A. (2019). Diagnóstico de las vías primarias en Colombia y la intervención de la ingeniería civil para su ejecución y mantenimiento.

Redorta, J., Obiols, M. y Bisquerra, R. (2006): Emoción y Conflicto. Barcelona. Paidós.

Redorta, J., Obiols, M. y Bisquerra, R. (2006): Emoción y Conflicto. Barcelona. citado en Alonso, F (2006).

Reyes Rodríguez, L. (2007). La Teoría de Acción Razonada: Implicaciones para el Estudio de las Actitudes. Universidad Pedagógica de Durango.

Rios Rueda, J. S. (2014). La Importancia de la Inteligencia Vial. Dookumen. Recuperado 2 de diciembre de 2021, de https://dokumen.tips/documents/la-importancia-de-la-inteligencia-vial-55c21dbec551d.html

Rivière, A. (1996). La teoría psicológica de Vigotsky. Lima: Editorial Salmón.

Rodríguez Guzmán, S., Jiménez Mejías, E., Martínez Ruiz, V., & Jaramillo Mejía, M. C. (2015). Diferencias en las circunstancias de riesgo al volante en universitarios guatemaltecos y españoles. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública, 32(4), 717-723.

Rodríguez, J. A. P., Linares, V. R., González, A. E. M., & Guadalupe, L. A. O. (2009). Emociones negativas y su impacto en la salud mental y física. Suma psicológica, 16(2), 85-112.

Rovira, D. P. (2004). Conducta y actitud: disonancia cognitiva, auto-observación y motivación intrínseca. Refuerzo en el aula. In Psicología social, cultura y educación (pp. 383-412). Pearson Educación.

Sánchez Cuevas, G. (2018, 10 septiembre). Las principales teorías de la emoción. La Mente es Maravillosa. Recuperado 3 de diciembre de 2021, de https://lamenteesmaravillosa.com/las-principales-teorias-de-la-emocion/

Sánchez, G. J. (2012). Teorías del desarrollo III. Red Tercer Milenio.

Santana, M. S. (2007). Enseñanza y Aprendizaje. MS Santana, LA ENSEÑANZA DE LAS MATEMÁTICAS Y LAS NTIC. UNA ESTRATEGIA DE FORMACIÓN PERMANENTE.

Scherer, K.R. (1987). Toward a dynamic theory of emotion: the component process model of affective states. Geneva Studies in Emotion and Communication 1, 1–98.

Silva Martínez, M. (1974). Educación vial. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OSP); 77 (1), jul. 1974.

Sosa Neira, E. A. (2013). Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad conociendo" Las señales de tránsito" (Master's thesis, Universidad de La Sabana).

Trick, LM, Brandigampola, S. y Enns, JT (2012). Cómo las emociones fugaces afectan la percepción de los peligros y la dirección durante la conducción: el impacto de la activación de la imagen y la valencia. Análisis y prevención de accidentes, 45 , 222-229.

Vigotsky, L. (1979). El desarrollo de los procesos psicológicos superiores. Barcelona: Grijalbo.

Vigotsky, L. S. (1979). Desarrollo de las funciones psicológicas superiores. Barcelona: Editorial Crítica.

Villamizar, G., y Donoso, R. (2013). Definiciones y teorías sobre inteligencia. Revisión histórica. Psicogente, 16(30).

Wilde, G. J. S. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. Risk Analysis, 2, 209-225.

Wilde, G. J. S. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. Ergonomics, 31, 441-468.

Wilde, GJS. 1982. The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. Risk Anal 2:209-

Anexos

Anexo 1. Consentimiento informado escaneado

UNISANGIL unab
Acuerdo Estratégico

Consentimiento Informado

En la siguiente entrevista que forma parte de la investigación, se examinara algunos aspectos sobre la relación de inteligencia emocional e inteligencia vial en adultos jóvenes involucrados en siniestros viales de El Yopal Casanare; es importante señalar que los datos obtenidos para este estudio se hará de manera confidencial para salvaguardar los derechos del participante.

Esta información se obtendrá para usos académicos bajo la responsabilidad de las investigadoras en psicología Mayra Alejandra García Torres, Luzney Lavado Naranjo y Silvia Juliana Suarez Pachón de la universidad Autónoma de Bucaramanga (UNAB) extensión Unisangil.

Le recordamos que la participación es totalmente voluntaria, además tiene derecho a cancelar o rectificar dicha información y en ningún momento sus datos se utilizarán para otros fines no descritos en la presente hoja.

Fecha: 30/08/21

Firma del participante
CC: 1031540040
T.I.

Silvia Suarez

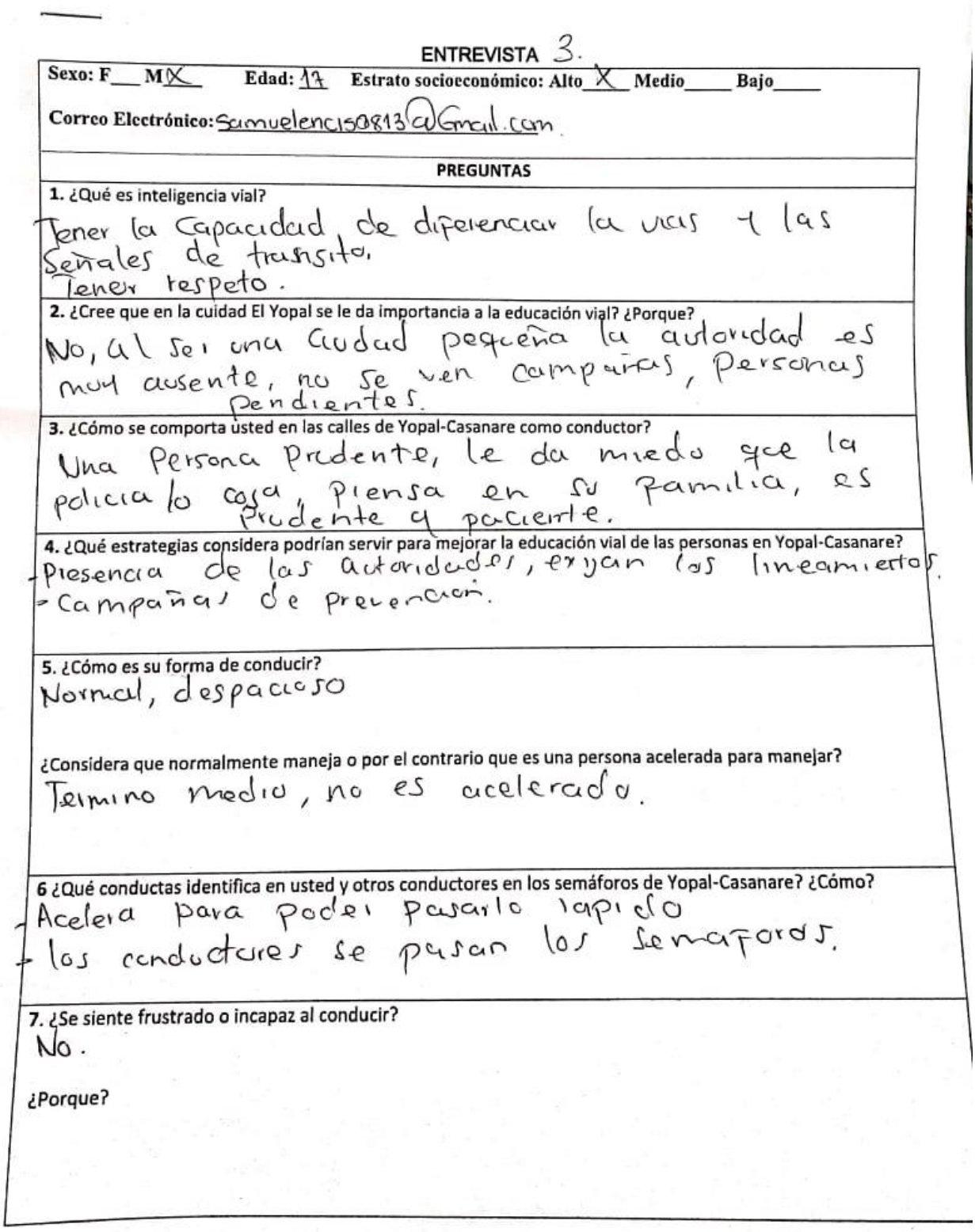
Firma del Investigador
CC: 1098782981.

Javier D. Cucunubo S.

Firma del psicólogo
CC: 1070965038

Unisangil sede Yopal
Calle 7 No. 20-63
Teléfono: (8) 634 1700 Ext.126
Cel.: 310 628 1503

Anexo 2. Entrevista escaneada



ENTREVISTA 3.

Sexo: F__ MX Edad: 17 Estrato socioeconómico: Alto X Medio____ Bajo____

Correo Electrónico: Samuelencis0813@Gmail.com

PREGUNTAS

1. ¿Qué es inteligencia vial?
Tener la capacidad de diferenciar la vias y las señales de transito.
Tener respeto.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?
No, al ser una ciudad pequeña la autoridad es muy ausente, no se ven campañas, personas pendientes.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?
Una persona prudente, le da miedo que la policia lo coja, piensa en su familia, es prudente y paciente.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?
- Presencia de las autoridades, exijan los lineamientos.
- Campañas de prevencion.

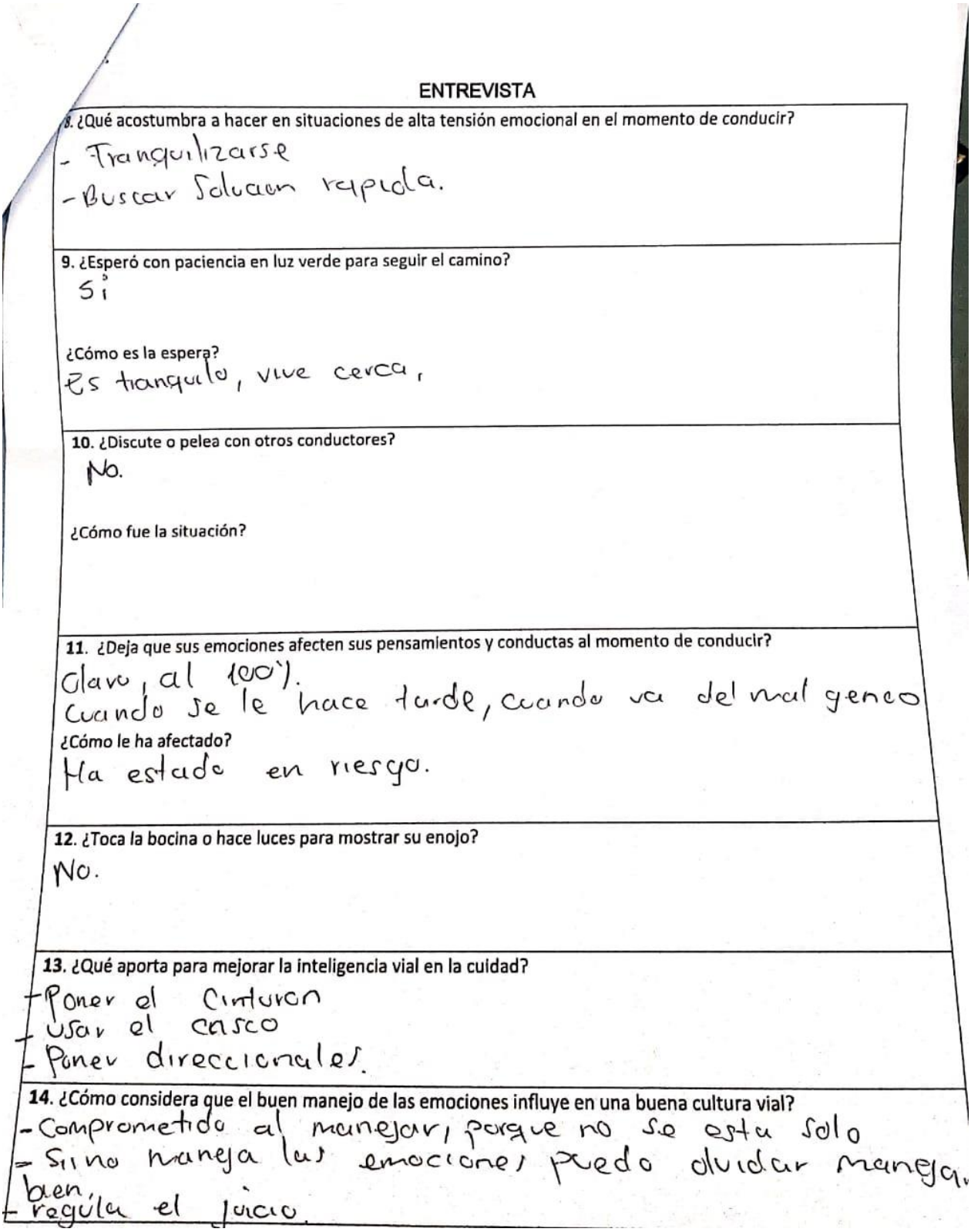
5. ¿Cómo es su forma de conducir?
Normal, despacioso

¿Considera que normalmente maneja o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?
Termino medio, no es acelerado.

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?
- Acelera para poder pasarlo rapido
- los conductores se pasan los semaforos.

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?
No.

¿Porque?



ENTREVISTA

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?
- Tranquilizarse
- Buscar Solucion rapida.

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?
Si

¿Cómo es la espera?
Es tranquilo, vive cerca,

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?
No.

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?
Claro, al 100%.
Cuando se le hace tarde, cuando va del mal genio

¿Cómo le ha afectado?
Ha estado en riesgo.

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?
No.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?
+ Poner el Cinturon
+ Usar el casco
- Poner direccionales.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?
- Comprometido al manejar, porque no se esta solo
- Si no maneja las emociones puedo dividar maneja. bien,
- regula el juicio.

Anexo 3. Entrevistas transcritas

Sexo: F__ M X Edad: 17 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio X Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- La manera como en la que afrontamos todo lo que son señales de tránsito y la manera en que nos dirigimos en la parte vial

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- Creería que no, no hace campañas o cosas en donde haya una educación vial en cuanto no solo en semáforos y señales de tránsito.

- 3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

-Bien, llevando el orden y respetando las señales, los peatones, trato de cumplir con las normas y con lo establecido.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Más charlas de parte de las entidades viales, panfletos informáticos que expliquen más a fondo.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Preventiva

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- No, prudente

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Se pasan en rojo
- A veces en amarillo
- Son imprudentes, groseros
- Trato de cumplir y ser prudente, no pasar el semáforo en rojo y parar.

- 7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No, aunque en unos momentos se siente malgenio o incomodidad porque no avisan.

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Es de momento, no acostumbro a durar incómodo con eso, trato de canalizar esa energía escuchando música.

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Sí, claro

¿Cómo es la espera?

- Muy pasivo, no soy de arrebatos así lleve afán

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No, trato de no involucrar emociones cuando conduzco, escuchando música, pensando en las actividades de todo el día, ignoro las imprudencias de otras personas.

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No enojo, prevención sí.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- El cambio empieza desde uno mismo, si pensamos en nosotros hacer el bien sería diferente, de nada sirve decirle a alguien, va en la conducta de uno, trato de dar ejemplo

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Influye mucho, ser paciente, ser tolerante, responsable.

Sexo: F__ M X Edad: 17 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio X Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Todo lo que tiene que ver con la forma en que manejan las personas en la ciudad

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, porque hay mucha gente que es muy irresponsable para manejar acá, así tengan o no el pase.

- 3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Estándar, bien, soy muy respetuoso con los pares y semáforos, si veo personas con condiciones especiales paro

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Mas regulación por parte de la policía de tránsito en la ciudad, porque la gente no respeta mucho ese tema

- 5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Conduzco un poco rápido si llevo la vía

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- Despacio

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Mucha ansiedad, tensión, hay personas que ven que no ha cambiado y ya pita y es desesperante para uno, y en mi cuando las personas son irresponsables me estreso

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- Si, a veces si me pasa cuando las personas manejan mal

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Suelo parar, respirar y calmarme, cuando esté tranquilo sigo

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

Me quedo quieto y hasta que el semáforo no está en verde arranco

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- Sí, pero porque ellos se han bajado a provocarme

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No, generalmente me concentro mucho, no me gusta pensar en otras cosas cuando estoy manejando, prefiero quedarme en el lugar tranquilo.

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No, luces no, el pito si para avisar

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Más control por parte de todas las entidades y la ciudadanía, debemos ser parte del cambio

- Usando los implementos reglamentarios

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Influye mucho, una persona estresada no conduce igual.

Sexo: F X M____ Edad: 23 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio X Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Es todo lo relacionado con las leyes de tránsito, tenerlas en cuenta.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, porque a las personas no les importa, por eso hay tanto accidente.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

-Bien, me considero responsable

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Más agentes de tránsito pendientes de la seguridad de las personas.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Bien, responsable

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- Si manejo despacio

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Impaciencia, a las personas no les gusta esperar en los semáforos.

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No.

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Me calmo, no permito que otras personas me hagan afectar mi tranquilidad.

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Sí, claro.

¿Cómo es la espera?

- Con calma

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No.

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir? ¿Cómo le ha afectado?

- No lo permito, si estoy mal emocionalmente prefiero no conducir.

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Yo pienso que con ser responsable manejando ya es un gran aporte.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Si no manejamos las emociones nos podemos ver en problemas, es mejor calmarnos primero.

Sexo: F___ M X Edad: 19 Estrato socioeconómico: Alto__ Medio X Bajo_____

Correo Electrónico: wilsongv30@gmail.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Solucionar cualquier tipo de problema y como tal tener alguna defensa hacia cualquier tipo de inconveniente en la vía

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial?

- No

¿Porque?

- A pesar de que uno tiene como tal auto estudiar, auto aprender viviendo de cierta manera es complicado saber que está bien y que está mal cuando nisiquiera en la misma ciudad hay un protocolo que seguir

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Bien, seguir las normas de transito

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Sería bueno que se implementara la medida en las clases, ya que hay chicos de 14 y 15 años que manejan pero no saben cómo manejar, lo principal seria iniciar desde las clases

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- A la defensiva

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

-Manejo con calma con prevención, evitando el mal

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare?

- Paciencia

¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?

-No

¿Porque?

- Porque una persona que sabe manejar no tendría por qué alterarse

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Si uno no tiene más opciones lo que hay que hacer es calmarse

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Dicen que el amarillo es el empujón para arrancar

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir? ¿Cómo le ha afectado?

- No, soy más calmado

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No,

¿Por qué?

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Que no se salten los protocolos porque en algunas entidades no hacen el proceso del pase correctamente.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Hacerlo es un buen salvavidas, si no controlas cómo te sientes actúas de manera precipitada.

Sexo: F___ M X Edad: 18 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio X Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- El correcto uso, manejo de vehículos con todas las indicaciones de transito

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial?

- No

¿Porque?

- Ya que en distintas calles de la ciudad hay muchos huecos y descuido de las mismas

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Respetando las indicaciones de tránsito, semáforos, etc.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- La educación de las personas en cuanto a estas, ya que, muchas personas desconocen el correcto uso del manejar bien

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Muy precavido, no solo por mí, por todo

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

-Para mi concepto muy despacio

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare?

-Desesperación, mucho afán en muchas personas

¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?

- No

¿Porque?

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Parar, calmarme y luego seguir conduciendo, el manejar preocupado o acelerado puede ser riesgoso

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Muchas veces en el afán de llegar rápido me estreso un poco

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- Entiendo que hay muchas personas que no tienen mucha educación en cuanto al manejar correctamente, solo no digo nada y sigo

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No

¿Cómo le ha afectado?

- Muy neutro aunque en algunos casos pero muy manejables tal emociones

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- Algunas veces lo he hecho

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Pienso que nada, ya que, al momento de ver a alguien fallar, no digo nada, aporto yo como conduzco

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Influye mucho ya que al momento de sentir enojo nos segamos y podemos no manejar correctamente

Sexo: F___ M x Edad: Estrato socioeconómico: Alto x Medio___ Bajo___

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Tener la capacidad de diferenciar las vías, las señales de tránsito y saber entender que uno no está manejando solo sino con demás gente y tener respeto por los otros conductores

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial?

- No

¿Porque?

- Al ser una ciudad tan pequeña, la autoridad es muy ausente en mi caso soy menor de edad y hasta el momento no me han molestado por eso y tampoco se ven campañas o personas, así como que estén pendientes de que la gente esté cumpliendo las normas al momento de manejar y muchas veces hay motos sin tecno mecánica y eso puede ser peligrosos para uno y los demás transeúntes de la vía

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Me considero una persona prudente, porque me da miedo que me llegue a coger una persona de tránsito y me pida papeles porque no tengo papeles, y también pensar en mi familia que si a mí me llega a pasar algo pues no me hayo no los quiero meter en problemas, soy muy prudente y paciente

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

-1. Que haya un poco más de presencia de las autoridades de tránsito y que exijan más lo lineamientos que se deben tener

-2. Más campañas de educación vial porque acá la gente solo se conforma con aprender a manejar moto y ya pero no saben las señales de tránsito y sería bueno exigir un curso

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Normal, soy muy despacioso porque me da miedo, y el incidente que tuve a los 14 años fue porque estaba tomado y me raspe y la moto que vuelta nada y debido a eso me volví más prudente

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

-En término medio

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare?

-En mi digamos que a veces uno tiende a ver los semáforos así en verde y uno va a una cuadrita y se acelera para pasarlo rápido y los demás conductores así este en rojo se pasan el semáforo sea la hora que sea

¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?

- No

¿Porque?

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Si me llega a ´pasar algo así como un accidente trato de tranquilizarme y buscar una solución rápida a lo que me esté pasando en el momento, no tiendo a entrar en pánico siempre de buscar una solución rápida para no alargar el problema o ahondar esa situación

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Yo vivo cerca entonces no me afano, es la ventaja de Yopal, vengo de Bogotá y allá es una lejanía, en cambio acá todo es cerca pueda que me demore dos minutos más pero llego temprano en poco tiempo

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- Si

¿Cómo le ha afectado?

- Cuando se me hace tarde, soy más acelerado porque necesito llegar, a mí me pasa muchas veces que voy manejando y voy pensando en otra cosa, entonces voy pasando la cuadra y digo ay no mire el espejo, pues que iban a pasar

He estado a punto de estar accidentado

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- En mi caso a mi familia cuando vamos en el carro siempre les digo que se pongan el cinturón y a mis amigos les recomiendo que usen el casco que no manejen tan rápido y en mi caso de yo estar manejando yo trato de siempre poner las direccionales para que la gente se dé cuenta que son realmente necesarias y de esa forma ayuda uno indirectamente que la gente lo debe hacer

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Uno cuando empieza a manejar debe estar metido en el cuento que uno va a manejar, que no se está manejando solo para uno sino para los demás porque no me encuentro solo en la calle sino con más personas, y al nivelar las emociones pues está más concentrado al momento de conducir, si uno no tiene un buen manejo de las emociones hace olvidar las direccionales o pasarse un semáforo en rojo, el manejo de las emociones es fundamental porque le nivela el juicio

Sexo: F___ M X Edad: 21 Estrato socioeconómico: Alto X Medio___ Bajo__

Correo Electrónico: jorgegamba123@gmail.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Lo que debemos tener en cuenta a la hora de manejar.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- Muy poca, porque los entes hacen muy pocas campañas.

- 3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Conductor pasivo.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Una buena señalización
- Tener en cuenta la reglamentación
- Ley 769

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Pasivo

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Respeto por ceder el paso
- Conductas agresivas
- Quieren ser el primero

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No.

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Busco calmarme y reacciono de la mejor manera.

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si.

¿Cómo es la espera?

- Una espera normal, es importante tenerla en cuenta.

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No.

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No, siempre llevo tranquilidad.

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

-No.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Manejo de manera adecuada y tengo en cuenta los lineamientos.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Muy importante, al tener control emocional la reacción es más estable.

Sexo: F___ M: X Edad: 23 Estrato socioeconómico: Alto___ Medio: X Bajo___

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Es respetar y acatar señales y normas de tránsito, haciendo las cosas bien, siempre respetando las leyes de transito

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial?

- No

¿Porque?

- Como conductor y transportador, día a día puedo observar cantidades de infracciones viales y gente que no tiene ni idea de normas de tránsito y manejan y se comportan terrible motos y carros

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Para mi concepto bien, siempre tratando de hacer las cosas bien respetando peatones, señales de tránsito y tratando de hacer las cosas bien para no ocasionar accidentes

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Campañas viales de humanización a los conductores, más presencia de la policía, enseñar normas y señales de tránsito, reductores de velocidad y castigos ejemplares para infractores

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Normal

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

-Término medio depende de la situación

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare?

-Siempre tratando de respetar los semáforos

¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir?

- No

¿Porque?

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?
Mantener la calma
9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?
- Depende de la situación
¿Cómo es la espera?
10. ¿Discute o pelea con otros conductores?
- No
¿Cómo fue la situación?
11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?
- No
¿Cómo le ha afectado?
12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?
- Se toca la bocina como aviso
13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?
- Hay que cumplir con las señales y ser más estricto en la entrega de las licencias de conducción
14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?
- La cultura empieza desde casa todo lo que nos enseñan.

Sexo: F___ M X Edad: 22 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio X Bajo_____
Correo Electrónico: felipesegura2223@gmail.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?
- Hay que respetar las señales de tránsito, los semáforos, pares y tener conciencia de un buen manejo.
2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?
- Hay un número de personas que no respetan eso, pero yo creería que si
3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?
- Respetuoso de la normatividad.
4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?
- Charlas de interacción vial.
5. ¿Cómo es su forma de conducir?
- pasivo

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- Nivel promedio, más despacio que rápido.

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Son muy intolerantes, inconscientes.

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Una mala palabra.

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Me retrasa un poco pero la respeto.

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Hacer un buen papel como conductor.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Si manejas las emociones vas a manejar tranquilamente, tener la mente despejada y estar atento en la vía.

Sexo: F___ M X Edad: Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio_____ Bajo X

Correo Electrónico: fedfonseca14@gmail.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Habilidad o grupo en el cual uno sabe cómo comportarse al momento de conducir y conocer las señales y los comportamientos de las personas para manejar en ciertas zonas.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- Antes si, ahorita es más ir a sancionar sin primero generar conciencia.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Con precaución y con calma.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Inculcar a los jóvenes, generando programas, en lugar de crear sanciones económicas más bien generar programas de conciencia guiadas más a lo intelectual.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Depende de donde conduzca, no es bueno ir tan lento en zonas donde se puede ir rápido.

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- No soy acelerado

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare?

- Se pasan el semáforo
- No respetan las zonas peatonales ni a los ciclistas
- Las personas son despistadas

¿Cómo?

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No.

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Dejarle las llaves a mi padre
- Intento calmarme haciendo ejercicios de respiración

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Me concentro en la música

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No.

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No, a veces lo hago para informarle a la persona que hizo algo que no debía.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Para los más jóvenes desde el colegio generando charlas o actividades lúdicas porque a veces aprenden más así.

. También en las universidades generar estos espacios

- Para los que ya manejan a través de programas que hagan conciencia.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Si las personas aprenden a apartar la tristeza o rabia, las personas pueden evitar que pase un accidente.

Sexo: F X M____ Edad: 18 Estrato socioeconómico: Alto X Medio_____ Bajo_____

Correo Electrónico: mariajomendez19outlook.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Seguir todos los aspectos que vayan en cada sector, no pasarlos en alto.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, porque a la hora de ir a presentar el curso no toman conciencia de lo que aprendieron.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Yo me considero que bien, porque uso todas las señales de tránsito.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Cursos no solo el de sacar el pase, tenerlos en seguimiento.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Calmada

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- Irrespeto, afán

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Parar

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Por cuidar la salud y estar consciente de que no todos respetan, más por protección

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Respetando las normas

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- No mezclarlas para que no afecten con rabia o tristeza para no estar jugando con la vida de uno.

Sexo: F___ M X Edad: 18 Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio_____ Bajo X

Correo Electrónico: matiuscrft46@gmail.com

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Conocimiento sobre las leyes de tránsito y aprenderlas a respetar.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, porque mucha gente no tiene conocimiento y se nota, y los menores de edad aprenden con los padres.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- A veces bien, a veces mal, porque no presto atención a las señales de transito

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Realizar cursos los jóvenes y que sea gratuito, ya que las personas no pagan.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

- Acelerado

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- No hacen caso a las señales de los semáforos
- Hay semáforos que no sirven entonces las personas ya se acostumbraron y no los respetan.

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Lo ignoro

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- No

¿Cómo es la espera?

- Soy muy acelerado y me da flojera esperar

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- No

¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Cursos gratis para que aprendan a manejar
- Encargados de transito
- Siendo responsable y tratar de no cometer falencias en los semáforos y asesorar a mis conocidos.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Es más responsabilidad emocional, respirar y no dejar que nos afecten.

Sexo: F___ M____ Edad: ___ Estrato socioeconómico: Alto_____ Medio_____ Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Primero saber las normas de tránsito y saber utilizarlas.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, todo el mundo hace lo que quiere, ni los semáforos los respetan.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Trato de hacerlo bien.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Más policía de tránsito y mejor señalización.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Tranquilo

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- ansiedad
- ganas de arrancar

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- no

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- tratar de calmarme

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Sí, generalmente

¿Cómo es la espera?

- espero tranquilo

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- no generalmente

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

- no ¿Cómo le ha afectado?

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- Lo hago pero no para mostrar enojo sino para que vean que yo voy.

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Tratar de cumplir las normas de transito

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- si uno es muy emocional a veces esa emocionalidad lo lleva a la ira y la ira lo puede hacer conducir mal a uno.

Sexo: F___ M X Edad: 25 Estrato socioeconómico: Alto X Medio_____ Bajo_____

Correo Electrónico: _____

1. ¿Qué es inteligencia vial?

- Conocer, respetar y aplicar las normas viales, también ser consciente del riesgo que corremos si no las aplicamos adecuadamente.

2. ¿Cree que en la cuidad El Yopal se le da importancia a la educación vial? ¿Porque?

- No, porque las personas no creen aun lo importante que es cuidarnos y que a la vez cuidamos a los demás.

3. ¿Cómo se comporta usted en las calles de Yopal-Casanare como conductor?

- Bien, normal.

4. ¿Qué estrategias considera podrían servir para mejorar la educación vial de las personas en Yopal-Casanare?

- Primero que todo iniciar desde los más pequeños, enseñándoles la importancia de una buena educación vial y también en las calles deben haber más personas pendientes de hacer cumplir con las normas de tránsito.

5. ¿Cómo es su forma de conducir?

- Normalmente manejo despacio

¿Considera que normalmente maneja despacio o por el contrario que es una persona acelerada para manejar?

6 ¿Qué conductas identifica en usted y otros conductores en los semáforos de Yopal-Casanare? ¿Cómo?

- En mí no identifico muchas, normalmente espero con calma, pero si en los demás ve uno desespero, rabia, impaciencia.

7. ¿Se siente frustrado o incapaz al conducir? ¿Porque?

- No

8. ¿Qué acostumbra a hacer en situaciones de alta tensión emocional en el momento de conducir?

- Trato de calmarme

9. ¿Esperó con paciencia en luz verde para seguir el camino?

- Si

¿Cómo es la espera?

- Tranquila

10. ¿Discute o pelea con otros conductores?

- No

¿Cómo fue la situación?

11. ¿Deja que sus emociones afecten sus pensamientos y conductas al momento de conducir?

¿Cómo le ha afectado?

- No, trato de ser muy cuidadoso en eso y prefiero esperar.

12. ¿Toca la bocina o hace luces para mostrar su enojo?

- No

13. ¿Qué aporta para mejorar la inteligencia vial en la cuidad?

- Yo pienso que un gran aporte es iniciar por nosotros mismos hacer las cosas bien, respetando las leyes viales y conduciendo de una forma responsable.

14. ¿Cómo considera que el buen manejo de las emociones influye en una buena cultura vial?

- Influye mucho, las emociones son un factor muy importante es nuestras vidas y si no las controlamos nos pueden afectar mucho.