



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COSTA RICA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA DE PSICOLOGÍA

PROYECTO DE GRADUACIÓN

**MODELO PSICOFORMATIVO PARA LA PROMOCIÓN DE HÁBITOS DE
CONDUCCIÓN SEGURA EN CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CARGA DE
UNA MUNICIPALIDAD EN COSTA RICA**

SUSTENTANTES:

BACH. JULIANA JARA VARGAS

1 1226 0978

BACH. KIMBERLY YARIELA ROJAS SÁNCHEZ

1 1564 0688

BACH. WENDY MARÍA SÁNCHEZ CASTRO

1 1474 0980

TUTORA:

M. Sc. PAULA CUBILLO SEGURA

LECTORES:

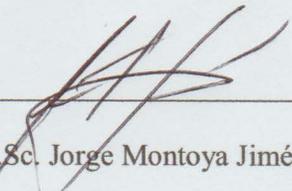
M.Psc. CINTHYA CÓRDOBA LÓPEZ

M.Psc. FREDDY RODRÍGUEZ ZUMBADO

CAMPUS OMAR DENGO, HEREDIA, COSTA RICA

AGOSTO, 2019

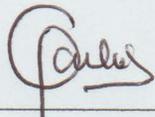
MIEMBROS DEL TRIBUNAL EXAMINADOR



M.Sc. Jorge Montoya Jiménez

Representante Decanato Facultad de Ciencias

Sociales

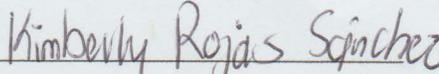


M.Sc. Paula Cubillo Segura

Tutora

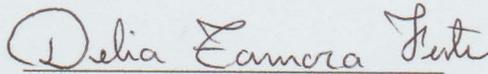
M.Psc. Freddy Rodríguez Zumbado

Lector



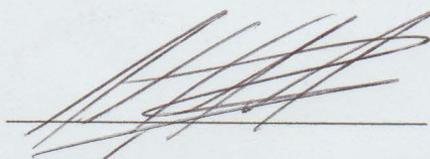
Bach. Kimberly Rojas Sánchez

Sustentante



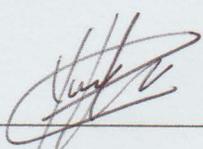
Dra. Tamara Fuster Baraona

Representante Escuela de Psicología



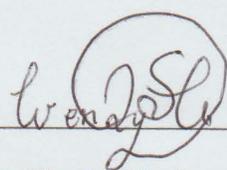
M.Psc. Cynthia Córdoba López

Lectora



Bach. Juliana Jara Vargas

Sustentante



Bach. Wendy Sánchez Castro

Sustentante

Trabajo Final de Graduación sometido a consideración del Tribunal Examinador para optar por el grado de Licenciatura en Psicología. Cumple con los requisitos establecidos por el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional.

CARTA DE REVISIÓN FILOLÓGICA

Cartago, 12 de abril de 2019

Los suscritos, Elena Redondo Camacho, mayor, casada, filóloga, cédula de identidad número 3 0447 0799 y Daniel González Monge, mayor, casado, filólogo, cédula de identidad número 1 1345 0416, vecinos de Quebradilla de Cartago, en calidad de filólogos revisamos y corregimos el trabajo final de graduación que se titula: *Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en Costa Rica*, sustentado por Juliana Jara Vargas, Kimberly Yariela Rojas Sánchez y Wendy María Sánchez Castro.

Hacemos constar que se corrigieron aspectos de forma, redacción, estilo y otros vicios del lenguaje que se pudieron trasladar al texto. La originalidad y la validez del contenido son responsabilidad exclusiva del autor y de sus asesores.

Esperamos que nuestra participación satisfaga los requerimientos de la Universidad Nacional de Costa Rica.

		
Elena Redondo Camacho		Daniel González Monge
Céd. 3 0447 0799		Céd. 1 1345 0416
Bachiller en Filología Española		Bachiller en Filología Española
Carné ACFIL 0247		Carné ACFIL 0245

RESUMEN

El presente proyecto, denominado *Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en Costa Rica*, surge debido al interés de las autoridades del municipio Vázquez de Coronado de facilitar capacitaciones en temas de seguridad vial a los conductores que trabajan para la institución. Por este motivo, el equipo ejecutor tomó la tarea de elaborar una propuesta que cubra esta preocupación.

El grupo meta de este proyecto fueron 14 conductores de la municipalidad, quienes pasan largos periodos de su día laboral transitando por las carreteras, por lo que se exponen a un mayor número de situaciones de riesgo que pueden afectar su bienestar físico y psicológico.

Como un punto inicial del proyecto, se realizó una revisión bibliográfica para la elaboración de la propuesta metodológica que guió las siguientes tres fases del estudio. Una primera fase diagnóstica de los hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales¹, la cual consistió en elaborar y aplicar cuestionarios autoadministrados a los participantes; también se llevó a cabo un grupo focal y tres entrevistas a conductores seleccionados.

Entre los productos de esta fase se encuentra el documento Informe diagnóstico sobre hábitos de conducción que poseen los conductores de vehículos de carga de la Municipalidad de Vázquez de Coronado; entre los datos obtenidos más significativos asociados al factor humano, se puede mencionar el estrés como uno de los más mencionados por los participantes.

¹ Revisar en el glosario lo que se entenderá en este proyecto como conductor profesional.

De igual forma, la conducción peligrosa de otros conductores, así como tener que estar atentos a compañeros de trabajo o peatones, representa situaciones estresantes. Entre las estrategias mencionadas por los participantes para afrontar estas condiciones destacan escuchar música, usar vías menos transitadas y revisar la unidad antes de iniciar la ruta.

Además, señalan esencial el buen mantenimiento de las unidades para la prevención de accidentes de tránsito. Por último, en relación con el factor entorno, las condiciones de las vías son aspectos que pueden influir, de forma negativa, en su manera de conducir, debido al tamaño de los vehículos, las vías angostas y con pendientes, todo esto representa un reto para el conductor.

Por otro lado, se elaboró un perfil del conductor profesional de la Municipalidad de Vázquez de Coronado, el cual servirá de referente para la institución.

Para la segunda fase de diseño de los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional, se llevó a cabo una revisión documental teórica y metodológica, con el fin de reunir las técnicas e insumos necesarios para desarrollar la propuesta.

Finalmente, en la tercera fase, se ejecutaron los tres módulos psicoformativos, con los siguientes ejes temáticos: autocuidado, competencias laborales y seguridad vial. Al término de esta fase del proyecto se obtuvo un documento, el cual integra los módulos. Estos serán una guía para la municipalidad en futuras capacitaciones para sus conductores profesionales.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, primeramente, por todas las enseñanzas que adquirí durante este proyecto.

A mis padres, Vera y Guido, por todo el apoyo y el amor que me brindaron durante mis años de estudio en la Universidad y principalmente durante el tiempo que duró este proceso.

A personas tan importantes en mi vida como Josué H., Susana y Raquel, que me han motivado y siguen motivándome a crecer profesionalmente, gracias por todo su apoyo, soporte, cariño y por creer en mí.

A Paula, Cinthya y Freddy, nuestro grupo asesor en este proyecto, por creer en esta idea y seguir apoyándonos.

A la Municipalidad Vázquez de Coronado, a sus conductores y colaboradores, por su apertura para con nuestra propuesta.

Y un agradecimiento especial a mis compañeras de Trabajo Final de Graduación, Juliana y Wendy por toda la paciencia, esfuerzo, compromiso y perseverancia que tuvieron durante este gran proceso.

Atentamente,
Kimberly Rojas Sánchez

Todo mi agradecimiento y amor a Saúl y Roberto por su apoyo incondicional desde el primer día de esta gran aventura.

A mis compañeras de Trabajo Final de Graduación, Kim y Wendy por su compromiso, paciencia y constancia para concluir con éxito nuestro proyecto.

A Paula, Cinthya y Freddy gracias por compartir con nosotras su experiencia y ser fuente de energía positiva y motivación.

A la Municipalidad de Coronado, a Manuel, Don Rodrigo y en especial al grupo de conductores y colaboradores, porque siempre estuvieron dispuestos a participar y compartir su conocimiento con nosotras.

Atentamente,
Juliana Jara Vargas

Infinita gratitud a mis padres Maritza y Gerardo, por todo su apoyo, amor y esfuerzo para que la culminación de esta etapa fuera posible.

A mi novio Eduardo, por su amor, su apoyo incondicional, por escucharme y brindarme fortaleza cuando lo necesité, y por creer siempre en mí.

A Doña Rocío y Don Mario quienes siempre me expresaron su apoyo, ayuda y cariño, parte de este logro fue gracias a ustedes.

A la profesora Paula, quien nos acompañó y motivó durante todo el camino, incluso antes de iniciar este proceso. Por creer en nosotras.

A los profesores Cinthya y Freddy, por aceptar ser parte de este equipo, por toda la ayuda y guía brindada.

A la Municipalidad Vázquez de Coronado, funcionarios, conductores y colaboradores que aceptaron participar y contribuyeron con sus experiencias.

Finalmente, a mis compañeras de Trabajo Final de Graduación, Juliana y Kimberly por su entusiasmo y responsabilidad para poder alcanzar esta meta.

¡Gracias!

Atentamente,
Wendy Sánchez Castro

DEDICATORIAS

A mis padres y pareja quienes estuvieron presentes cuando más lo necesité.

Y a Juliana y Wendy, que después de todos los obstáculos, ¡lo logramos!

Atentamente,

Kimberly Rojas Sánchez

A Saúl y Roberto, por estar siempre a mi lado y ser ese punto de apoyo para continuar creciendo personal y profesionalmente.

Atentamente,

Juliana Jara Vargas

A mi familia, especialmente a mis padres, por todo su apoyo y amor a lo largo de mi vida.

A mi novio Eduardo quien siempre creyó en mí, acompañándome durante todo el proceso.

Atentamente,

Wendy Sánchez Castro

ÍNDICE

Miembros del Tribunal Examinador.....	ii
Carta de Revisión Filológica	iii
Resumen	iv
Agradecimientos.....	vi
Dedicatorias.....	viii
Índice.....	ix
Índice de Cuadros	xiii
Índice de Figuras	xiv
Índice de Tablas.....	xv
Glosario	xvi
Capítulo 1. Introducción.....	1
1.1. Justificación	1
1.1.1. Objetivo general.....	4
1.1.2. Objetivos específicos	4
Capítulo 2. Referente contextual	6
2.1. Antecedentes.....	6
2.2. Contextualización de la Municipalidad de Vázquez de Coronado	9
2.3. Delimitación de la demanda o necesidad.....	12

2.4. Población beneficiaria.....	14
Capítulo 3. Estrategia metodológica.....	18
3.1. Aproximación teórica-conceptual del proyecto	18
3.1.1. Psicología y conducción vehicular.....	18
3.1.2. Trilogía vial.....	19
3.1.3. Procesos cognitivos asociados a la conducción vehicular	20
3.1.4. Interacción social en las labores de conducción	23
3.2. Metodología	24
3.2.1. Fases y procedimientos	24
3.3. Matriz de planificación	36
3.4. Estrategia de monitoreo	36
3.5. Estrategia de evaluación	37
Capítulo 4. Resultados.....	40
4.1. Presentación del proceso vivido, según cada fase	40
4.1.1. Resultados primera fase: Diagnóstico.....	40
4.1.2. Resultados segunda fase: formulación y diseño de los módulos psicoformativos.....	47
4.1.3. Resultados tercera fase: Implementación de los módulos.....	49
4.2. Presentación de los resultados alcanzados, según la matriz de indicadores y los objetivos planteados.....	76
4.3. Discusión de los resultados (análisis de la experiencia).....	78

4.3.1. Experiencia en conducción y conocimientos relacionados con seguridad vial	78
4.3.2. Autocuidado	81
4.3.3. Actividad física y padecimiento de enfermedades.....	82
4.3.4. Hábitos del sueño y descanso.....	83
4.3.5. Trilogía vial.....	84
4.3.6. Accidentes en el último año y sus causas	91
4.3.7. Emergentes.....	91
Capítulo 5. Consideraciones finales	93
5.1. Perspectivas a futuro	93
5.2. Aprendizajes logrados.....	94
5.2.1. Para la institución.....	94
5.2.2. Para los conductores.....	95
5.2.3. Para el equipo ejecutor.....	95
5.3. Limitaciones.....	96
5.3.1. Con la municipalidad	96
5.3.2. A nivel de proyecto	96
5.4. Conclusiones.....	97
5.5. Recomendaciones	98
5.5.1. A futuros investigadores en temáticas relacionadas a la Psicología del Tránsito ..	98
5.5.2. A la Escuela de Psicología de la Universidad Nacional	99

5.5.3. A la Municipalidad Vázquez de Coronado	99
5.5.4. A las autoridades competentes en materia vial (por ejemplo, Dirección General de Educación Vial del Cosevi).....	100
Bibliografía.....	101
Anexos.....	106

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Respuestas de los conductores participantes relacionadas a las condiciones de seguridad que se deben mejorar para garantizar una conducción segura en su ambiente laboral	42
Cuadro 2. Conformación de los módulos	48
Cuadro 3. Lista de reglas propuestas por el grupo	51
Cuadro 4. Respuestas resultantes de la aplicación de la actividad “Frasas incompletas”	67
Cuadro 5. Resumen de las observaciones y recomendaciones hechas en la socialización de la actividad “Rutograma”	69
Cuadro 6. Guía de prevención de accidentes durante la conducción de vehículos de carga.....	74
Cuadro 7. Resultados del proyecto	76

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Mapa del sector suroeste del Cantón Vázquez de Coronado	12
<i>Figura 2.</i> Diagrama de flujo de las fases del proyecto	25

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos sociodemográficos de los conductores participantes	16
Tabla 2. Datos sociodemográficos de los colaboradores participantes	17

GLOSARIO

Colaborador: también llamado peón. Persona que trabaja en conjunto con el conductor, encargada de acomodar, recoger y trasladar la basura desde las aceras hasta el camión.

Conductor profesional: toda persona cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas y que haya sido acreditada con una licencia tipo B-3, B-4, C, D o E (Según la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, P. 4. 2012). Para efectos de este proyecto se entenderá el término de conductor profesional como la persona que, durante su jornada laboral, su principal tarea consiste en conducir un vehículo automotor, considerando también el buen desempeño al volante como un elemento clave para la prestación de un servicio en particular.

Modelo: se entenderá como una propuesta de abordaje metodológico para desarrollar habilidades para la conducción segura. Este modelo es de tipo psicoformativo, es decir, se le brinda herramientas desde la Psicología a los conductores tomando en cuenta su experiencia y la conducción como su labor diaria. Estas herramientas pueden incluir la identificación de riesgos en carretera desde la Trilogía vial, identificación de niveles de estrés, incremento de conocimientos en hábitos de alimentación, atención / concentración, ley de tránsito y concientización por los otros usuarios de las vías (peatones, compañeros de trabajo y otros conductores). Este modelo conlleva la implementación de una serie de estrategias y actividades a través de tres fases (diagnóstico, formulación e implementación) que corresponden a los tres objetivos específicos planteados.

Módulo: es el conjunto de estructuras metodológicas que consisten en una guía práctica para el desarrollo de actividades relacionadas a una temática en específico. En este modelo psicoformativo para la promoción de conducción segura se formularon tres módulos, compuestos por dos talleres cada uno, los cuales abordaron temáticas de autocuidado, competencias laborales y seguridad vial. Estos tres módulos fueron producto de la tercera fase del proyecto, sus temáticas se formularon a partir de las necesidades identificadas en la población partícipe en la primera fase del diagnóstico.

Promoción: se entiende como el proceso psicoformativo dirigido a los conductores de

carga participantes y su objetivo principal fue incentivar la adopción de hábitos que permitan reducir el riesgo de un accidente vial.

Sensibilización: apertura de espacios que permitan la reflexión, discusión y toma de conciencia sobre los posibles aspectos que influyen en la conducción ya sea de manera positiva o negativa.

Capítulo 1. Introducción

1.1. Justificación

Alrededor del mundo se han contabilizado importantes cifras en cuanto a la cantidad de accidentes de tránsito que ocurren diariamente. Los países con bajos y medianos ingresos son los más afectados; mientras que las personas entre 15 y 29 años son las que mayor índice de muerte reportan por este tipo de accidentes, de un total de 10 causas. Se estima que en el ámbito mundial 1,25 millones de personas pierden su vida cada año en las carreteras (OMS, 2015).

A raíz de lo anterior, en marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó *El Plan Mundial para el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, el cual tiene como objetivos salvar 5 millones de vidas, evitar 50 millones de traumatismos graves y ahorrar 5 billones de dólares durante el decenio, esto mediante los cinco pilares que lo componen: 1. Gestión de la seguridad vial, 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras, 3. Vehículos más seguros, 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5. Respuesta tras los accidentes.

Como respuesta a este Plan Mundial, el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) planteó su estrategia en el ámbito nacional para los años 2015-2020, bajo esos mismos cinco pilares mencionados. Las acciones diseñadas están contextualizadas en el ámbito costarricense como, por ejemplo: educación vial, capacitación de conductores y el uso de dispositivos de seguridad (Cosevi, 2015).

El plan de acción propone abordar la temática de los accidentes de tránsito tomando en cuenta el comportamiento de los conductores en las vías públicas, por lo que, de una u otra

manera, como profesionales en Psicología estamos llamados a promover el bienestar del ser humano en múltiples contextos, como el que presenta este plan.

La Psicología podría aportar en la generación de propuestas sobre esta temática, particularmente en los pilares 1 y 4, ya que estos se centran en impulsar iniciativas nacionales en materia de seguridad vial y la elaboración de programas integrales que promuevan comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito. Lo anterior sugiere la necesidad de una mayor participación de la disciplina psicológica en este tema en Costa Rica.

Por otra parte, en los últimos años ha tomado gran auge en muchos países lo que se conoce como la Psicología del Tránsito. Esta área del conocimiento se enfoca en estudiar los procesos psicosociales asociados al uso de las vías de tránsito y generar aportes importantes tanto a nivel teórico como práctico, en relación con el tema de seguridad vial. Sin embargo, en Costa Rica, la Psicología del Tránsito ha sido poco explorada, como señala Ulloa (2010) “en Costa Rica se carece actualmente de formulaciones sistemáticas relativas a la aplicación de la Psicología a los fenómenos asociados al tránsito vehicular-peatón, por lo que se puede afirmar su inexistencia como área de estudio” (p. 2).

Debido a lo anterior, se planteó el presente proyecto, el cual busca realizar un aporte teórico-práctico desde una perspectiva psicológica aplicada al tránsito en un grupo meta específico, asociado al eje 4 de el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial, concretamente en garantizar usuarios de la vía más seguros.

La iniciativa del proyecto surgió a partir de un primer diagnóstico realizado en el curso de Diseño, Gestión y Evaluación de Proyectos, en el segundo ciclo del 2015, el cual tuvo como objetivo identificar, en los conductores de una empresa privada de transporte de carga pesada,

las conductas, situaciones de riesgo y emociones que influyen en la conducción de vehículos de carga pesada y que pueden incidir en la ocurrencia de accidentes en las carreteras de Costa Rica.

En el diagnóstico se evidenció el papel protagónico que desempeñan las acciones del conductor en el momento de un siniestro. Los participantes consideraron el factor humano en la Trilogía vial como el aspecto más importante en la ocurrencia de un accidente y mencionaron algunas conductas de riesgo como: el exceso de velocidad, el irrespeto a las señales de tránsito, adelantamientos indebidos y maniobras inseguras de otros usuarios. Asimismo, el factor vehículo se indicó como el segundo en importancia e hicieron referencia al mantenimiento de este como un aspecto que está estrechamente ligado al factor humano, ya que es el responsable de su manipulación.

Al realizar una revisión de estudios costarricenses relacionados con la temática de los accidentes de tránsito, factores asociados y consecuencias desde la Psicología, se ha encontrado que la mayoría se centra en poblaciones de conductores de vehículos livianos (Ávila, 2010; Umaña, 2010; Moreno y Monge, 2011). Por lo tanto, una intervención para promover hábitos de conducción seguros desde la Psicología, en la que participen conductores de vehículos de carga, aportaría a un vacío existente en la práctica y conocimiento psicológico.

Por lo tanto, se planteó el desarrollo de un modelo psicoformativo que promueva hábitos de conducción segura en este grupo de conductores, el cual también proporcionará nuevo conocimiento teórico y metodológico que en el futuro podría implementarse en diversos usuarios de las vías nacionales.

Tomando en consideración los planteamientos anteriores, los criterios de pertinencia académica y teórica se ven fundamentados en este proyecto, esencialmente en la misión que la

Facultad de Ciencias Sociales, pues se busca “contribuir a la transformación de la sociedad, en su contexto nacional y global, mediante la docencia, extensión, investigación y producción académica” (Plan estratégico de la Facultad de Ciencias Sociales 2013-2017, 2012, p. 11).

El proyecto se presenta como una posibilidad para crear nuevos espacios de aplicación de la Psicología, pues el abordaje psicosocial de las conductas en las vías públicas es una temática poco estudiada en Costa Rica. Se busca, además, generar un aporte teórico y práctico que contribuya a sensibilizar a los conductores de carga acerca de los hábitos de conducción segura y, con esto, aportar a una convivencia más segura entre los usuarios de las vías públicas en el contexto costarricense.

Una mejora en el ámbito laboral y en su desempeño al conducir, tendría un impacto en su calidad de vida, además, representaría un beneficio para la institución para la cual laboran, ya que con esto no solo se reducen accidentes y lesiones, sino que también se reduce la inversión económica destinada a daños materiales y pólizas. Por lo tanto, se planteó trabajar con los conductores de carga pertenecientes a la Municipalidad de Vázquez de Coronado, cantón de la provincia de San José.

1.2 Objetivos

1.1.1. Objetivo general

Diseñar un modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de carga en una municipalidad en Costa Rica.

1.1.2. Objetivos específicos

1. Identificar los hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales

de una municipalidad en Costa Rica.

2. Elaborar los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional.
3. Implementar los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de una municipalidad en Costa Rica.

Capítulo 2. Referente contextual

2.1. Antecedentes

Al realizar la búsqueda de estudios relacionados con accidentes de tránsito y los factores que se ven involucrados en estos, se encontraron investigaciones en el ámbito internacional y nacional, los cuales se detallan, a continuación.

En el ámbito internacional, Rey de Castro y Rosales-Mayor (2010) estudiaron la relación entre los accidentes de tránsito en Perú, la somnolencia y el cansancio en conductores de autobuses. Como causas de los siniestros en los que se involucra un ómnibus (autobús), encontraron que las jornadas laborales estaban mal distribuidas, los periodos de descanso entre 4 y 5 horas se veían reducidas por otras labores y existían condiciones de trabajo inapropiadas. Por lo tanto, realizaron propuestas en cuatro niveles: nivel de individuos (hábitos), nivel laboral (tiempo laboral), nivel de instituciones (normativa) y nivel de la comunidad científica (investigación).

Aunque el estudio se realizó con un tipo de vehículo que difiere de los transportes de carga con los que se trabajó en el proyecto, cabe destacar que las condiciones de los conductores de ambos vehículos guardan relación en cuanto a la cantidad de horas que destinan a la conducción, así como la conducción como empleo. Por esto, resultó pertinente para el presente estudio considerar los niveles propuestos en esa investigación, en reconocimiento de su influencia sobre el mejoramiento de los hábitos de conducción.

Por otra parte, un estudio realizado en España por Martos y Roa (2012), en el que se buscó determinar el efecto del paso del tiempo sobre el conocimiento de los conductores, afirma

que cuanto más años transcurren, peor es la ejecución de estos, sin importar la antigüedad en conducción. Además, encontraron que los conductores profesionales (quienes conducen más de 5 horas al día) obtuvieron los mejores resultados, lo que aluden a la relación trabajo-conducción, más que a la frecuencia con que conducen. Este último dato es de importancia, ya que se pudo contrastar con los conductores costarricenses que formaron parte del grupo meta que se dedican a esta labor.

En el ámbito costarricense, Moreno y Monge (2009) indagaron la relación entre los juicios y la toma de decisiones que hacen los conductores en diferentes contextos viales, evaluaron los factores de riesgo y la intención comportamental a aumentar la velocidad. Se encontró que las rectas son los contextos en los cuales se suele aumentar la velocidad a cualquier hora del día, independientemente de si cuentan con tráfico vehicular o no.

Sin embargo, las rutas con menos vehículos circulando son consideradas, por los participantes, como más seguras al aumentar la velocidad. Asimismo, se encontró que, a menor edad, mayor cantidad de infracciones o errores al conducir, mientras que ser soltero y sin hijos presentan mayor riesgo.

Los resultados anteriores muestran cómo el exceso de velocidad en carreteras es una conducta sobre la cual las personas pueden tener control. En el caso de la Psicología, el comportamiento humano es el objeto de estudio central ante lo que se podría reflexionar en las decisiones que un conductor toma al exceder la velocidad. Este comportamiento es de las principales causas reconocidas de accidentes.

Cabe señalar que uno de los trabajos considerados como pioneros en la Psicología del Tránsito en Costa Rica, es el realizado por Ulloa (2010). La propuesta es de corte epistemológico

y teórico, en la cual se aborda la relación vehículo-peatón desde una cultura del tránsito. Para esto, se apoyó en los postulados de autores como Max Horkheimer (determinaciones sociales), Pierre Bourdieu (campos sociales) y, por último, se menciona a Lacan, pues hace referencia a lo simbólico y la significación que las personas dan a determinados eventos. Esta investigación abre el camino en Costa Rica para futuras investigaciones académicas y señala el vacío que existe en la producción de conocimiento desde la Psicología del Tránsito.

En otro estudio realizado en Costa Rica, Ávila (2010) encontró que los hombres son el grupo social con más riesgo de sufrir un accidente vial y que conducen por encima del límite legal de velocidad. Un aspecto significativo fue la relación entre ser dueño del vehículo que se conduce y un alto nivel de ira; por lo que se plantea que ser poseedor de un vehículo aumentaría la creencia de mayor control conductual sobre otras variables del entorno.

Badilla y León (2013), estudiaron los accidentes de tránsito en carreteras como manifestación de violencia social, con el fin de proponer una estrategia de prevención teórica-metodológica desde el Trabajo Social, dirigido al Cantón de Montes de Oro, en Puntarenas. En este proyecto participaron 49 personas entre los 7 y 40 años. La propuesta incluyó dos talleres formativos para los niños y adolescentes de los centros educativos del cantón, dos grupos focales y la creación de un boletín informativo. Se encontró que los participantes menores de edad conocen las acciones de seguridad vial y las ponen en práctica.

El trabajo que realizaron Badilla y León (2013) representa un esfuerzo por llevar a la práctica, desde las Ciencias Sociales, estrategias de formación y prevención frente a los accidentes de tránsito en Costa Rica. Metodológicamente, es importante rescatar el uso de grupos focales y talleres como herramientas para el abordaje de la temática en cuestión.

A partir de los estudios revisados, se evidencia que existen vacíos importantes, como el poco o nulo abordaje de los comportamientos durante la conducción que pueden ser prevenibles o modificables para evitar un accidente. Varias de las investigaciones se han centrado en aumentar el acervo teórico que existe con respecto a los accidentes de tránsito, pero pocas plantean propuestas de intervención.

Por otro lado, los estudios en su mayoría se han enfocado en conductores de vehículos particulares, pero son pocas las indagaciones relacionadas con el conducir como acción laboral y sus repercusiones en la persona y a las instituciones a las cuales representan.

Finalmente, existen pocos abordajes desde la Psicología sobre la capacidad de atención del conductor, ya que se ha indagado desde los distractores externos o ambientales, pero no desde las distracciones internas del sujeto. De igual manera, son escasos los estudios que se han enfocado en la capacidad del conductor para mejorar y capacitarse, la mayoría se ha centrado en intervenciones sobre el ambiente.

2.2. Contextualización de la Municipalidad de Vázquez de Coronado

El cantón Vázquez de Coronado fue creado por decreto del Congreso Constitucional el 15 de noviembre de 1910. Es el cantón número 11 de la provincia de San José y su cabecera se encuentra en la ciudad de San Isidro. Además de este, Coronado se conforma por los distritos de Cascajal, Dulce Nombre de Jesús, Patalillo y San Rafael.

A partir de la creación del cantón se conformó el primer Consejo Municipal y, de esta forma, surgió la Municipalidad de Vázquez de Coronado como el ente encargado de gobierno y desarrollo cantonal. En cuanto al edificio en el que actualmente se encuentra la institución, se empezó a construir después de 30 años de fundado el cantón, en el periodo administrativo de

Calderón Guardia (1940 y 1944) (Municipalidad Vázquez de Coronado, 2018).

Actualmente, la institución establece en su Plan de Gobierno Municipal 2016-2020 como visión lo siguiente: “Devolver a los vecinos la confianza en su gobierno local, como principal apoyo en la solución de problemas comunales y promotor de la calidad de vida, mediante una gestión de equipo profesional, transparente y eficaz”, mientras que la misión de la municipalidad es:

Convertirnos en el principal agente para el desarrollo integral de los habitantes del cantón, a través de la prestación de servicios de calidad y la generación de obras y proyectos, como resultado de una adecuada y responsable gestión de los recursos; sobre los ejes de la transparencia, participación ciudadana y rendición de cuentas permanente (Municipalidad Vázquez de Coronado, 2016, p. 22).

Para el año 2016 se contabilizó una población aproximada de 67 000 habitantes en una extensión territorial de 222,20 Km², de los cuales un 39 % pertenece al Parque Braulio Carrillo (Municipalidad Vázquez de Coronado, 2016).

Una de las condiciones más sobresalientes del lugar es su clima. Según el Plan de Gestión Ambiental para el Cantón de Vázquez de Coronado (s. f.) presenta precipitaciones anuales que van de 2000 mm al suroeste y 5000 mm al norte del cantón. Por otro lado, Coronado tiene temperaturas que oscilan entre los 15 °C y los 18 °C.

Entre otras características del cantón se pueden mencionar las siguientes elevaciones. En metros sobre el nivel del mar, San Isidro 1385, San Rafael 1510, Jesús (Dulce Nombre) 1345, San Antonio 1335 y Cascajal 1800 m.s.n.m (Municipalidad Vázquez de Coronado, 2018). En cuanto a peculiaridades topográficas en las zonas altas o montañosas (Cascajal, Las Nubes y San Pedro) se presentan pendientes pronunciadas y curvas en distintos puntos de las vías.

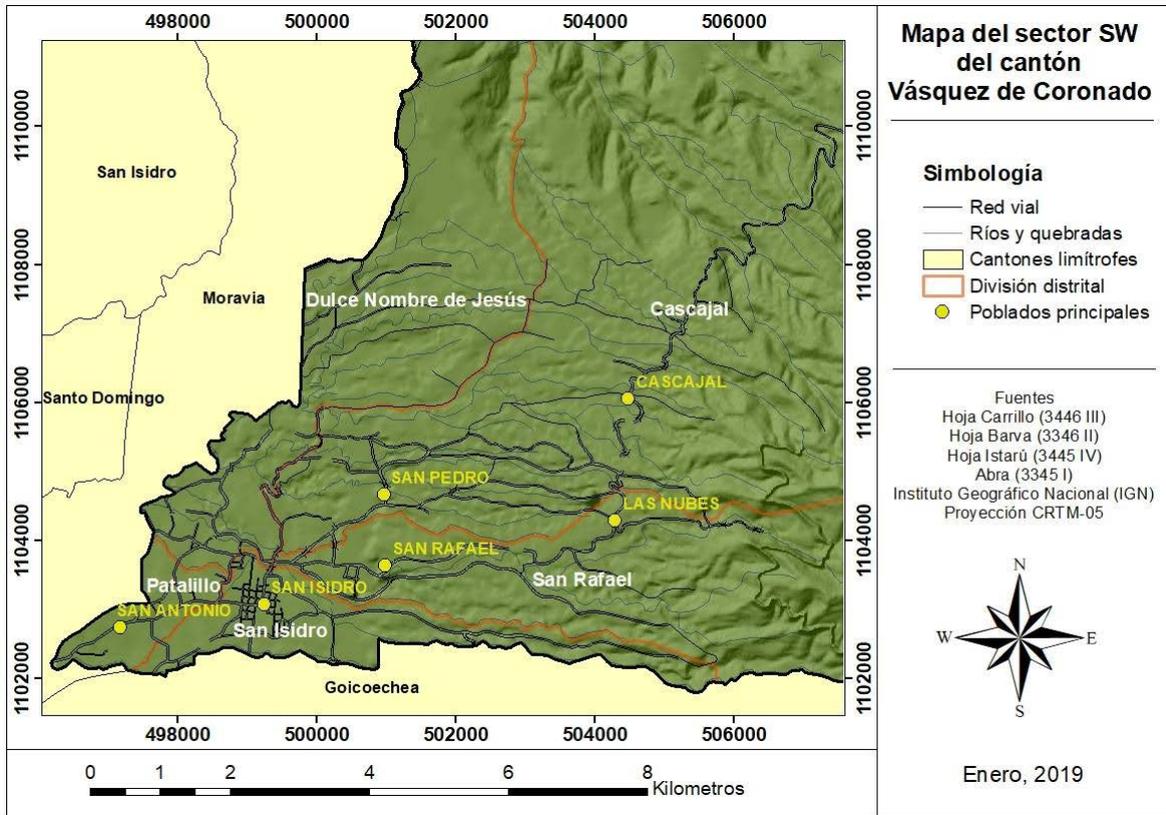
Por otro lado, estas zonas son menos pobladas en comparación con otros barrios del

cantón. Entre las actividades económicas que se desarrollan están la ganadería, debido a esto puede haber animales en las calles (ganado y caballos), mientras que la actividad comercial se da en menor medida. En relación con la infraestructura vial poseen poca señalización, calles angostas y extensos tramos de carreteras sin acera, lo que dificulta la movilidad segura de los peatones.

No obstante, los poblados como San Isidro, San Antonio y Dulce Nombre se caracterizan por ser territorios más llanos y con menos pendientes peligrosas, sin embargo, presentan mayor concentración de habitantes y también más actividad comercial, lo que se traduce en un tráfico vehicular denso. En cuanto a la infraestructura vial, estos lugares tienen condiciones más amigables para el tránsito al contar con aceras, mayor número de señales de tránsito y semáforos.

En el siguiente mapa del cantón Vázquez de Coronado, se presentan los 5 distritos que lo componen, algunos poblados, las carreteras y la topografía descrita anteriormente. Se muestra solo la zona suroeste del cantón, ya que el norte y el este pertenecen al Área de Conservación Cordillera Volcánica Central y Parque Nacional Braulio Carrillo.

Figura 1. Mapa del sector suroeste del Cantón Vázquez de Coronado



Fuente: Hernández, J 2019. Mapa del sector SW del cantón de Coronado. [Mapa]. 1: 57000.

2.3. Delimitación de la demanda o necesidad

Una de las solicitudes que realizaron las autoridades de la institución al equipo ejecutor fue capacitar a su personal de transporte, esto como parte de un esfuerzo del municipio para proveer a sus trabajadores de herramientas que les permitan desarrollar su labor de la mejor manera.

Para alcanzar este fin, se trabajó en función de sensibilizar a los conductores desde la promoción de hábitos seguros en la conducción de vehículos de carga. Se hizo énfasis en el papel fundamental que tiene el factor humano en la sensibilización de conductores frente a la necesidad y posibilidad de reducir accidentes de tránsito mediante intervenciones desde un

enfoque cognitivo-conductual de la Psicología, a través de capacitaciones, espacios de discusión y educación vial, como se planteó en el presente proyecto.

En el plan de gobierno municipal 2016-2020 se analizan debilidades del cantón, las cuales se deben solventar. Estas debilidades asociadas a la temática vial son: caos vial, poca señalización e inspección por parte de oficiales de tránsito, normativa de planificación y ordenamiento urbano pendiente de revisar y actualizar, infraestructura urbana deteriorada, caminos vecinales rurales en mal estado, falta de puentes peatonales paralelos a los puentes vehiculares y maquinaria pesada municipal completamente depreciada.

Además, una de las propuestas en este plan de gobierno responde a la eficiencia en la gestión municipal. Se plantea específicamente lo siguiente:

Estableceremos espacios de diálogo y mesas de trabajo con los empleados municipales [...] con la idea de motivar y orientar permanente a los funcionarios con una adecuada prestación de los servicios públicos. Ofreceremos un mejor clima laboral para obtener mayores rendimientos en el cumplimiento de las acciones municipales (p. 25).

De esta forma, el presente proyecto responde, a la vez, a esta propuesta municipal, en la que se da la oportunidad a los empleados municipales de participar en espacios de discusión y reflexión dirigidos a la sensibilización sobre la responsabilidad que tiene el conductor en las prácticas seguras durante su desempeño en carreteras. Con esto se motiva a mejorar su ejercicio laboral para proteger su vida y la de otros usuarios de las vías.

Por lo tanto, una gestión municipal eficiente debe ir de la mano del análisis y reflexión del factor humano, ya que, al capacitar a la persona, se podrán facilitar los demás procesos asociados.

En otro orden de ideas, el proyecto también respondió a la preocupación que existe en

relación con dos accidentes de tránsito con víctimas mortales que registra la municipalidad, en los que un par de conductores fueron partícipes. Aunque el estudio no estuvo enfocado en una línea terapéutica hacia estos funcionarios, sí se planteó bajo ejes de sensibilización y promoción de hábitos de conducción segura, en los que se fortalecieron acciones que permitan a los conductores desenvolverse, de manera más confiada, en sus labores y desde un enfoque de autocuidado.

2.4. Población beneficiaria

El proyecto tuvo como grupo meta a los 14 conductores de carga que trabajan para la Municipalidad Vázquez de Coronado. Todos son hombres, con edades que varían de los 38 a 59 años. Poseen entre 7 a 40 años de experiencia en conducción con el mismo rango en cuanto a la experiencia conduciendo laboralmente. En cuanto a la escolarización, se encontraron participantes con primaria incompleta, primaria completa y otros con Educación General Básica (noveno año de secundaria).

Los conductores están divididos por funciones de la siguiente manera: 9 conductores de servicios públicos municipales (8 conductores de camión de recolección de basura tradicional y no tradicional y 1 de mantenimiento y aseo de parques) y 5 pertenecientes a la Unidad Técnica Vial (1 conductor vagoneta liviana, 1 conductor vagoneta pesada, 2 maquinaria tipo retroexcavador y 1 aplanadora).

Por otra parte, se trabajó con 4 colaboradores (peones) quienes sus edades oscilan entre los 23 y los 48 años, tienen entre 3 y 27 años de laborar en puestos similares e igual cantidad de años de trabajar para la Municipalidad. Su escolaridad varía entre la primaria completa, Educación General Básica (noveno año) y Bachillerato en Educación Media (undécimo).

La dinámica cotidiana de un conductor de camión de recolección de basura en esta municipalidad inicia aproximadamente a las 5 a. m., con una duración de ocho horas. Los lunes, martes, jueves y viernes se dedican a la recolección de desechos sólidos de los diferentes caseríos del cantón, mientras que los miércoles se destinan a otras actividades, como la recolección de basura no tradicional y mantenimiento de las unidades.

Durante su labor, cada conductor trabaja con tres personas, que ellos llaman peones, quienes son los que, durante la ruta, acomodan, recogen y trasladan la basura, para finalmente colocarla en el camión. Todos estos desechos se trasladan y depositan fuera del cantón de Coronado, en el relleno sanitario ubicado en El Huaso de Aserrí, a una distancia aproximada de 19 kilómetros.

Las rutas de recolección establecidas abarcan en su totalidad el área urbana del cantón y algunas áreas rurales ubicadas hacia el norte. Se considera que al menos un 60 % de las calles que forman parte de la ruta presentan pendientes. La mayoría de los hogares no cuentan con una canasta para el depósito de desechos, por lo que se deben recoger directamente de las aceras (PMGRS Cantón Vázquez de Coronado, 2008).

Asimismo, los conductores de la Unidad Técnica Vial tienen sus labores programadas de acuerdo con el tipo de trabajo que se requiera, como mantenimiento o reparación de vías. Debido a lo anterior, la participación de los conductores en el proyecto se coordinó con la institución, de forma que se pudiese contar con la mayor cantidad de participantes posible.

Tabla 1. *Datos sociodemográficos de los conductores participantes*

Seudónimo (conductor)	Edad	Experiencia en conducción	Experiencia en conducción laboralmente	Escolaridad	Tipo de Licencia
Ignacio	53	25	25	Primaria completa	B3
Jorge	53	18	18	Primaria incompleta	B3 / D3
Vicente	48	28	28	Primaria completa	B3
Alberto	52	34	34	Primaria completa	A3/B1/B2/ B3/C1/C2
Andrés	53	40	35	Educación General Básica	B1 / D3
Ángel	38	7	7	Primaria completa	B1 / D3
Ronald	38	20	18	Primaria incompleta	B3
Fabián	51	29	29	Educación General Básica	B3
Mauricio	59	40	40	Educación General Básica	B3
Leonardo	55	38	38	Educación General Básica	B3 / C2
Nicolás	50	20	10	Primaria completa	B3
Erick	44	22	20	Primaria completa	B3 / A3
Emilio	59	40	40	Primaria completa	B3 / A3
Gabriel	52	32	20	Primaria completa	B3 / C2

Tabla 2. *Datos sociodemográficos de los colaboradores participantes*

Seudónimo (colaborador)	Edad	Años de experiencia en puestos similares al actual	Años de trabajar para la municipalidad	Escolaridad
Fernando	58	27	27	Educación General Básica (novenos)
César	42	22	20	Primaria completa
Raúl	23	3	3	Bachillerato en Educación Media (Undécimo año)
Iván	N/R	N/R	N/R	N/R

Fuente: elaboración propia.

Capítulo 3. Estrategia metodológica

3.1. Aproximación teórica-conceptual del proyecto

La presente propuesta de proyecto se construyó sobre cuatro ejes teóricos principales: Psicología y conducción vehicular, Trilogía vial, procesos cognitivos asociados a la conducción vehicular e interacción social en las labores de conducción. Estos fueron seleccionados pues se consideran aspectos teóricos fundamentales para la comprensión y análisis de la dinámica particular que experimentan los conductores de vehículos de carga y, particularmente, las vivencias que tienen lugar cuando se ven involucrados procesos cognitivos, propios de la actividad vial, así como procesos sociales característicos de la interacción entre compañeros que se desarrolla para llevar a cabo sus funciones.

3.1.1. Psicología y conducción vehicular

La Psicología del Tránsito es “una disciplina aplicada con un objetivo práctico bien definido: mejorar las condiciones del tránsito y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos” (Ledesma, Poó y Montes, 2011, p. 109). Con respecto a los alcances de esta área disciplinar, Molina (2014) explica que:

La Psicología del Tránsito es un área de aplicación de la psicología dentro del campo de la psicología social. Su importancia es alta en el momento de analizar los componentes de la seguridad vial y sus efectos en la vida cotidiana de las personas (p. 11).

Sin duda, esta es un área disciplinar que puede proporcionar grandes aportes en seguridad vial y promover una cultura vial responsable, al identificar aquellas condiciones o conductas que son consideradas de riesgo en las personas que conducen un vehículo. A la vez, facilita la elaboración de intervenciones tendientes a reducir al máximo los riesgos asociados al

conducir, así como la posibilidad de señalar e incentivar las buenas prácticas que poseen los conductores.

3.1.2. Trilogía vial

En cuanto a la conducción de un vehículo, es fundamental explicar lo que se conoce como Trilogía vial, la cual contempla tres elementos: vehículo, ambiente y ser humano. En los últimos años, se ha puesto mucho énfasis en los factores vehicular y ambiental y se ha estudiado su influencia para la implementación posterior de estrategias correctivas, con el fin de reducir la accidentabilidad en las vías de tránsito.

Se hace referencia al factor vehículo incluyendo todos los elementos mecánicos (chasis, carrocería, motor, luces, etc.) o bien dispositivos de seguridad (cinturones, frenos, entre otros), por lo que un riguroso mantenimiento y revisión del vehículo es clave para evitar un accidente vial.

Por otro lado, el factor ambiente es mucho más amplio, incluye la señalización vial (vertical y horizontal), el estado de las carreteras, elementos en la vía (derrumbes, animales, etc.) o la topografía del terreno (vías con curvas, etc.) y las condiciones climáticas (neblina, vientos y lluvia fuerte) (Crescente, 2014).

Mientras tanto, el factor humano de la Trilogía vial, el conductor es uno de los actores fundamentales en carretera. Se entenderá como conductor a “la persona que tiene el control operativo de un vehículo y es responsable directo de este y de las infracciones que cometa” (Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, 2012, p. 3).

Por lo tanto, el conductor es el sujeto al que se le atribuye la responsabilidad directa, resulta prudente que las acciones cuyo objetivo pretendan la disminución de accidentes de

tránsito se orienten hacia el trabajo con los conductores, con lo cual se promueva una mayor y mejor educación vial, así como la concientización de la responsabilidad que implica el manejo de vehículos.

A partir de lo anterior y para efectos de este proyecto, se centraron esfuerzos en profundizar y crear conocimiento nuevo que, en el futuro, disminuya las probabilidades de accidente de vehículos de carga. Se pretende volver la conducción una tarea más segura y saludable, tanto para el conductor como para terceros.

Asimismo, en esta propuesta, se utilizó el concepto de *conductor profesional*, ya que los conductores participantes tienen como medio de trabajo la conducción de vehículos que transportan carga. Este se define en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (2012) como:

Toda persona cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas y que haya sido acreditada con una licencia tipo B-3, B-4, C, D o E. Además, será conductor profesional aquel que haya sido acreditado con su licencia tipo A-2, A-3, B-1 o B-2 y que haya solicitado, en el momento de su expedición, el agregado P (profesional) (p. 4).

3.1.3. Procesos cognitivos asociados a la conducción vehicular

En este orden de ideas, se debe hacer una diferenciación entre los conceptos manejar y conducir. Manejar hace referencia a una habilidad motriz, mientras que la conducción implica la consideración por los demás y el respeto por las normas de tránsito (Santana y Lepera, 2014). Esto sugiere que conducir es un proceso más complejo que manejar, pues considera aspectos de naturaleza psicológica como la cognición (interpretar señalizaciones viales) y las emociones (tener empatía por los otros usuarios de las vías).

Debido a lo anterior, en este proyecto se pretendió incorporar elementos del modelo

cognitivo conductual, ya que este, como lo afirman Ruiz, Díaz y Villalobos (2012):

Trabaja con respuestas físicas, emocionales, cognitivas y conductuales desadaptadas, de carácter aprendido. Estas respuestas se han practicado a lo largo de tanto tiempo que se han convertido en hábitos del repertorio comportamental del individuo. Sin embargo, los individuos no siempre conocen carácter aprendido de sus hábitos y consideran que tienen poco o ningún control sobre ellos. La Terapia Cognitiva Conductual considera que el individuo tiene responsabilidad en los procesos que le afectan y puede ejercer control sobre ellos (p. 33).

Además, este modelo ha sido implementado en otro tipo de estudios y ha tenido efectos exitosos (Deffenbacher, Filetti, Lynch, Dahlen y Oetting 2002), por lo que, para el presente planteamiento, se consideró pertinente trabajar en los pensamientos, emociones y conductas que experimentan los conductores durante su labor.

Alrededor del tema de conducción, se ha evidenciado la importancia de optimizar procesos cognitivos como la atención, la memoria, la percepción y la concentración que, al ser fortalecidos, pueden aumentar la capacidad de realizar maniobras más seguras en la carretera, así como favorecer la toma de decisiones.

La atención interviene en muchas actividades, esta implica ampliar su capacidad mediante el uso de los sentidos, como la visión y el oído. De acuerdo con Rivas (2008), la atención por sí misma hace necesaria la concentración, ya que supone atender a los estímulos por medio de la selección de estos, de forma tal que la persona pueda ser capaz de interceptar los estímulos provenientes de una tarea específica y desechar los que provienen del resto del entorno y que puedan interferir con los procesos de pensamiento. Esto implicará, a la vez, la capacidad de selección y discriminación de estímulos que el individuo pueda hacer.

Otro de los factores determinantes en la ejecución de acciones es la percepción, la cual puede entenderse de la siguiente manera:

La percepción, como proceso cognitivo, no se reduce, sin embargo, al pasivo registro de un agregado o suma de sensaciones (colores, sonidos, etc.) mecánicamente asociadas entre sí, como postulaba el empirismo. Sobre la base de la esencial función del estímulo, la comprensión de la percepción humana requiere concebir al sujeto percipiente — aprendiz— como activo procesador de la información, conforme a su propia capacidad configuradora, interpretativa y elaborativa o constructiva del conocimiento. Cuando los receptores sensoriales registran los estímulos provenientes del mundo externo, el sujeto no es un vaso vacío o tabula rasa (en la que nada haya escrito) (Rivas, 2008, p. 128).

De esta forma, no se percibe al individuo como un simple receptor de información o estímulos, sino que, además, se evidencia la existencia de un proceso de interpretación posterior a recibir la información, al darse una integración con el conocimiento preexistente.

Además, se plantea la importancia de la memoria como proceso que participa en la actividad cognitiva de la persona que conduce. Se considera que la memoria comprende procesos cognitivos más allá del almacenamiento de información, el cual puede ser reproducido posteriormente. Existe un tipo de memoria que permite ejecutar acciones como montar en bicicleta, este se denomina memoria procedimental (Rivas, 2008).

El concepto anteriormente señalado implica que la experiencia tiene un papel primordial en la capacidad de retomar información sobre cómo ejecutar tareas que se han hecho antes o que se realizan a diario. Este tipo de memoria se plantea como fundamental en el ejercicio de funciones como la conducción de vehículos.

Como se mencionó en el concepto de modelo cognitivo conductual, los hábitos poseen importancia en el repertorio comportamental del individuo, por lo que, para efectos del presente proyecto, se considera pertinente la definición de hábitos realizada por Knapczyk (2008), citado por Infantes, Linares y Martínez (2015), quien menciona:

Un hábito es una forma consistente y automatizada de llevar a cabo una serie de pasos en la ejecución de una tarea. Desarrollamos los hábitos al vincular, de manera reiterada, una serie de pasos hasta convertirla en una única unidad conductual que empleamos para

realizar una tarea o actividad (p. 139).

Además, este autor le otorga al ser humano un carácter de control sobre estos hábitos y a la creación de patrones o secuencias de ejecución. Esto es de relevancia en el tema de conducción, ya que esta es una habilidad que requiere de secuencias motrices y cognitivas.

Según Infantes *et al.* (2015), determinados hábitos pueden llevar a estilos de vida, ya sean saludables o de deterioro de la salud. Es decir, los hábitos son un conjunto de acciones concretas para alcanzar distintos estilos de vida, si se adquieren mayor cantidad de hábitos saludables, en consecuencia, la persona se inclinará hacia un estilo de vida saludable y, de forma contraria, estilos de vida riesgosos debido a hábitos no saludables.

En síntesis, los seres humanos pueden aprender o desaprender hábitos, adquirir estilos de vida saludable o no saludable y el modelo cognitivo conductual permite revisar y analizar específicamente los hábitos idóneos para la conducción segura. Por lo tanto, en este proyecto se busca promover un modelo de psicoformación que provea información relacionada con hábitos de conducción segura, para que los conductores de carga tomen decisiones adecuadas e informadas tendientes al autocuidado, tanto de sí mismos como de los demás usuarios de la carretera.

3.1.4. Interacción social en las labores de conducción

De acuerdo con Rizo (2005), la comunicación y la interacción son dos de los principales fenómenos sobre los cuales la Psicología Social ha concentrado sus estudios y es vital en la comprensión de los fenómenos sociales y el comportamiento que tiene lugar cuando un individuo se encuentra con otros. Por lo tanto, es importante definir lo que desde la Psicología Social se entenderá como interacción social, refiriéndose a esta como “la conducta o

comportamiento de un conjunto de individuos en los que la acción de cada uno está condicionada por la acción de otros” (Rizo, 2005, p. 25).

Por lo anterior, se sugiere que el tipo de relación y el clima laboral que se genere en la institución podría influir negativa o positivamente sobre las habilidades de conducción, pues una comunicación que se caracterice por ser hostil o, por el contrario, asertiva, puede conllevar a la afectación del estado de ánimo del trabajador.

Finalmente, se encuentran las demandas y exigencias laborales que manejan este tipo de conductores, las cuales podrían considerarse generadoras de tensión al exceder los recursos que poseen para poder atenderlas satisfactoriamente, lo que genera estrés al conducir.

3.2. Metodología

A lo largo del proyecto se utilizaron técnicas tanto cuantitativas como cualitativas. De este modo se logró recabar la información idónea para el diseño del modelo psicoformativo para la sensibilización y promoción de conductas seguras al conducir. Además, en la elaboración e implementación del modelo, se consideró utilizar metodologías participativas con las cuales se buscó que los participantes se apropiaran del proceso formativo y evitar que fueran solamente sujetos receptores de conocimiento.

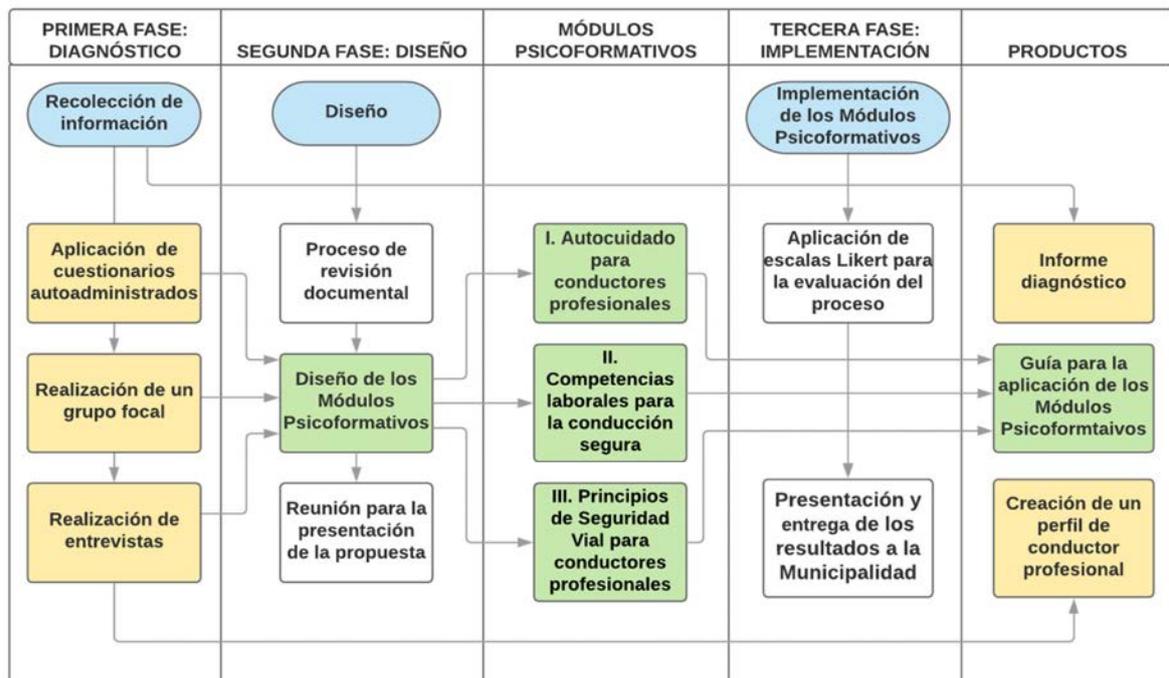
3.2.1. Fases y procedimientos

El desarrollo de la propuesta metodológica se llevó a cabo en dos espacios físicos: en el plantel de las instalaciones de la Municipalidad de Vázquez de Coronado, (donde se encuentran reunidos los conductores y las unidades móviles que utilizan), y en las instalaciones del antiguo Banco Nacional ubicadas a un costado de la municipalidad.

El proyecto inició con una reunión entre el equipo ejecutor, el asistente del alcalde y los encargados de los departamentos de Obras y Servicios y la Unidad Técnica Vial. En esta se coordinaron los detalles para el inicio del proyecto y posibles fechas para la realización de las actividades, de acuerdo con los tiempos de los conductores.

Posteriormente, se realizó el acercamiento a los conductores y se solicitó el consentimiento de participación (anexo 2) y con esto proceder a implementar las tres fases del proyecto que se detallan a continuación:

Figura 2. Diagrama de flujo de las fases del proyecto



Fuente: elaboración propia.

3.2.1.1. I. Fase diagnóstica sobre hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales

3.2.1.1.1. Elaboración del instrumento

La primera actividad de esta fase correspondió a la aplicación de un cuestionario, elaborado por el grupo ejecutor. Se tomó como base el instrumento utilizado en el diagnóstico del 2015, en el marco del curso Diseño, Gestión y Evaluación de Proyectos. Esta primera versión utilizada, se construyó a partir de la teoría de Trilogía vial y estuvo constituida por: I datos sociodemográficos, II factores asociados al conductor, III factores asociados al vehículo, IV factores asociados al entorno vial y V sobre factores generadores de estrés.

Se incluyeron ítems de respuesta abierta y cerrada para consultarle a los conductores sobre: su definición de *conducta riesgosa* al conducir, la influencia de problemas en el ámbito familiar, personal o laboral en su forma de conducción, sus estrategias para mejorar las condiciones de conducción que utilizan bajo situaciones de estrés y si los vehículos que conducen cuentan con las condiciones de seguridad necesarias al desarrollar su labor. Finalmente, se consultó sobre la ocurrencia de algún accidente en el último año y cuál creían que fue la principal causa, así como sus recomendaciones para evitar accidentes.

La segunda, tercera y cuarta parte referente a los factores de la Trilogía vial, se midieron a través de una escala Likert y se consultó sobre el nivel de influencia de cada uno de estos factores en la ocurrencia de un accidente vial.

Este instrumento lo revisó una profesional en Psicología, quien aportó observaciones en cuanto a formato y redacción de los ítems. Posteriormente, una persona del departamento de Salud Ocupacional (de la empresa privada donde se realizó el diagnóstico) sugirió algunos

términos técnicos en cada uno de los factores.

Una vez finalizadas las modificaciones pertinentes, fue aplicado y validado por 43 conductores de vehículos de carga pesada (*trailers*), tal como se mencionó en el apartado de la justificación.

Para el presente proyecto, se tomó como base este instrumento descrito y se le realizaron modificaciones e incorporaciones que se consideraron oportunas para adaptarlo a los objetivos del estudio. Por ejemplo, en el apartado de datos sociodemográficos se agregó el tipo de licencia, el grado académico y el tipo de vehículo que se conduce. En este sentido, se agregó como segunda parte, un apartado para indagar sobre los hábitos cotidianos que poseen los conductores; se mantuvieron los factores de la Trilogía vial, sin embargo, para efectos de esta investigación se dividió el factor humano en dos: factores asociados al conductor y factores asociados a la educación vial.

Se modificó la escala *nivel de estrés* a una puntuación de 1 a 10, para clasificar el nivel de estrés que genera en el conductor cada una de las situaciones propuestas. Se incorporó una escala de factores asociados a los roles masculinos, la cual se presentó con afirmaciones. Finalmente, se mantuvo el apartado de estrategias y recomendaciones al conducir.

Una vez modificado, se procedió a la revisión por expertos externos, quienes se seleccionaron a partir de los siguientes criterios:

- Profesionales en Psicología con grado mínimo de Licenciatura.
- Conocimiento en el área investigación, al menos una persona experta.
- Conocimiento en el área de la Psicología laboral, al menos una persona experta.

Una vez revisado el instrumento y realizada la incorporación de las observaciones, se procedió a realizar una aplicación de validación. Para la aplicación del cuestionario piloto, participaron ocho conductores, quienes no formaron parte de los participantes del proyecto, pero que contaban con características similares al grupo meta. Para estos se consideraron los siguientes criterios de inclusión:

- Género masculino.
- Conductores con licencia vigente.
- Nivel escolar de bajo a medio (grado mínimo de primaria y grado máximo de Educación Diversificada [undécimo año]).

Cada cuestionario se aplicó individualmente, de manera autoadministrada y con formato impreso, además, lo contestaron en presencia de una investigadora por cada participante. En relación con las observaciones realizadas por los participantes, cabe destacar que no fueron numerosas, fundamentalmente se basaron en señalamientos hacia el formato del documento (tamaño de los espacios de respuesta) y sugerencias para la especificación del significado del vocabulario que se utilizó.

Por otra parte, al aplicar el instrumento para validación se registraron aspectos del procedimiento que, de alguna manera, podrían introducir sesgos durante la recolección de información requerida, estos fueron registrados por el equipo ejecutor. A continuación, se presenta una síntesis de estas observaciones.

- Se observó que, al pasar de la segunda a la tercera parte del cuestionario, algunos sujetos procedían a contestar desde su situación personal, es decir, interpretaron que nunca ocurriría un accidente, ya que no practicaban algunas de las conductas

propuestas, por ejemplo: conducir alcoholizados. Debido a lo anterior, se procedió a explicarles que no era una referencia a sus hábitos o conductas personales, sino al comportamiento de la población conductora en general.

- La duración promedio en la que se completó el cuestionario fue de 35 minutos.

Finalmente, tomando en cuenta la tendencia de respuesta y observaciones hechas por los participantes y con el objetivo de generar un instrumento mucho más comprensible para la población meta del proyecto, se consideró pertinente realizar los cambios sugeridos al cuestionario de las indicaciones que los participantes debían seguir. Con esto se procuró proveer mayor claridad y comodidad durante su aplicación (ver anexo 4).

3.2.1.1.2. Aplicación del cuestionario a la población meta

Una vez adaptado y validado el instrumento por segunda vez, se aplicó el cuestionario, de forma autoadministrada, a la población meta (anexo 5) titulado *Cuestionario sobre hábitos asociados a la conducción de vehículos de carga en los conductores profesionales de una municipalidad de Costa Rica*.

El instrumento se encuentra conformado por seis partes y un total de 25 ítems compuestos por preguntas cerradas, abiertas y escalas de Likert. La primera parte solicita a los participantes información sociodemográfica, seguido de una segunda parte titulada *Hábitos cotidianos* en la que se buscó conocer los hábitos de consumo de alimentos, sueño, actividad física y de consulta médica.

La tercera parte se denominó *Trilogía vial* referente a los factores (persona-vehículo-ambiente) que pueden estar asociados en la ocurrencia de un accidente vial, mientras que la cuarta parte aborda las creencias asociadas a los papeles de masculinidad. Finalmente, la quinta

y sexta parte buscaron conocer los factores asociados al estrés y las estrategias y recomendaciones al conducir, respectivamente. La primera y sexta parte se constituyen de ítems cerrados y abiertos, mientras que la segunda, tercera, cuarta y quinta parte se presentan mediante escalas Likert.

El principal objetivo de este instrumento fue conocer desde la experiencia y conocimiento de los participantes, cuáles factores asociados a la Trilogía vial (ambiente, ser humano y vehículo) y educación vial, se consideran los más influyentes en la ocurrencia de siniestros viales, así como también su percepción en cuanto a su estilo de vida y salud, tanto física como emocional, asociados a la tarea de conducir diariamente.

Se aplicó el instrumento a un total de 10 conductores, quienes fueron asistidos por las facilitadoras durante toda la aplicación. De estos 10, al menos 4 participaron del grupo focal que se realizó posteriormente.

3.2.1.1.3. Grupo focal

Se realizó un grupo focal con un total de 6 conductores, el cual tuvo una duración de una hora. Esta técnica tuvo como objetivo principal conocer, desde su experiencia, cuál es la dinámica laboral en la que se desenvuelven diariamente, considerando retos y fortalezas, para obtener recomendaciones que pudieran provenir de su propio contexto para mejorar la seguridad durante la conducción.

Al finalizar esta fase se elaboró un informe sobre los hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales de la municipalidad, el cual fue presentado al coordinador de Obras y Servicios y a dos conductores que participaron en las actividades anteriormente detalladas. Esto con el objetivo de socializar los resultados y validar la información obtenida.

3.2.1.1.4. Aplicación de entrevistas

Con el fin de profundizar en los hábitos de conducción que los participantes presentan y cómo pueden estar asociados al buen desempeño al conducir un vehículo de carga, se realizaron tres entrevistas. El objetivo principal de las entrevistas era lograr un perfil del conductor profesional y establecer los comportamientos identificados como posibles influyentes en la reducción y evitación de accidentes, en el proceso de sensibilización que se planificó posteriormente para este proyecto.

Para la selección se les solicitó a los seis conductores que participaron del grupo focal que escribieran el nombre de un compañero que consideren que posee las cualidades y fortalezas de un buen conductor asociadas a la conducción segura, por lo cual podían tomar en cuenta tanto a los presentes en ese momento como a los que no asistieron al grupo focal. De este modo, se obtuvieron tres nombres, los cuales se cotejaron con la jefatura directa de estos.

Para estas entrevistas se utilizó una guía de 15 preguntas (anexo 9). Las primeras abordaron temas sociodemográficos como nombre, edad, años de laborar como conductor y años de trabajar para la institución. Además, se le solicitó al participante hacer una pequeña descripción de su personalidad y cómo se percibe como conductor.

Finalmente, se incluyeron preguntas con temas como a) la frecuencia en la que se ve afectada su manera de conducir por situaciones estresantes, ya sean laborales, económicos o familiares, b) el grado de conocimiento y capacitación que poseen en relación con los requerimientos necesarios para conducir su vehículo de trabajo, cualidades de un buen conductor y c) estrategias para una buena conducción y recomendaciones.

Como parte del protocolo de aplicación de las entrevistas, se le entregó y leyó a cada

participante un consentimiento para solicitar formalmente la grabación de la entrevista (anexo 8), se le explicó el objetivo y se aclararon dudas emergentes, después se procedió a dar inicio a la entrevista.

Con la información recabada en las tres entrevistas se creó un perfil del conductor profesional, el cual pretende ser de utilidad para la municipalidad y ser un referente en el futuro, en el que se incluyen las características deseadas en los conductores que trabajan en el lugar, para recabar los rasgos deseados para las personas que ocupen el cargo de conductor de vehículo de carga.

Tanto el diagnóstico anteriormente descrito como el perfil del conductor profesional fueron los insumos utilizados en la siguiente fase del proyecto, los cuales aportaron datos asociados a los hábitos que los conductores de carga identificaron en su cotidianidad y un parámetro de características deseadas a desarrollar mediante un proceso psicoformativo.

3.2.1.2. II. Fase de diseño de los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional

Para la ejecución de la segunda fase se llevó a cabo un proceso de revisión documental para la construcción teórica y metodológica de los módulos, de forma que se incorporaron técnicas y materiales útiles para el desarrollo de estos módulos propuestos. Se realizó una reunión entre el equipo facilitador y representantes de la municipalidad, en la que se presentó la propuesta de abordaje para los módulos psicoformativos de sensibilización, así como sus objetivos y con esto se aprobó la estrategia metodológica a seguir. A continuación, se presenta una síntesis del contenido de cada módulo.

1. Primer Módulo *Autocuidado para conductores profesionales*: está conformado

por un total de dos sesiones de taller. El primero se llamó *Hábitos saludables para la vía*, con este se pretendió abrir un espacio de sensibilización sobre la importancia de mantener un estilo de vida saludable y su papel en el buen desempeño laboral. En el segundo taller nombrado *Estrés* se buscó reconocer las posibles emociones, acciones y pensamientos presentes en los participantes ante situaciones estresoras emergentes en el momento de conducir. Asimismo, se logró identificar las estrategias que poseen los conductores para sobrellevar estas condiciones.

2. Segundo módulo *Competencias laborales para la conducción segura*. Estaba constituido también por 2 sesiones de taller. En el primer taller titulado *Atención y concentración en la conducción*, en el cual se desarrolló la identificación de los peligros potenciales asociados a la falta de atención o de concentración en la conducción. Por otro lado, el segundo taller de este módulo se llamó *Trabajo en equipo*, en el que se abordó la importancia e influencia de los ambientes laborales saludables, la cooperación y comunicación entre compañeros de trabajo en el desempeño laboral diario.
3. Tercer módulo *Principios de seguridad vial para conductores profesionales*. Estaba conformado por un primer taller que se llamó *Trilogía vial*, en el que se buscó evidenciar cuál es el conocimiento que poseen actualmente los participantes sobre los tres factores de la Trilogía vial (factor ambiente, factor vehículo y factor humano) y su importancia en la conducción. Asimismo, un segundo taller *Concientización sobre accidentes* se planteó el desarrollo de conceptos como incidente, accidente y buen conductor, así como la prevención

de accidentes mediante el conocimiento de la ley de tránsito actual.

3.2.1.3. III. Fase de implementación de los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional

En la tercera fase se ejecutaron los módulos propuestos, los cuales se llevaron a cabo en las instalaciones de la municipalidad. Estos se desarrollaron en un periodo aproximado de tres meses, según la disponibilidad del grupo meta. Durante su ejecución, se aplicó un cuestionario tipo escala Likert al finalizar cada módulo (es decir, al terminar dos talleres consecutivos) para realizar la evaluación del proceso (anexo 12).

Los resultados se presentaron y revisaron en una reunión con representantes de la municipalidad, con el fin de elaborar un documento final que integró los módulos psicoformativos para la conducción segura del conductor profesional de la Municipalidad de Vázquez de Coronado.

Por último, se llevó a cabo una reunión para la entrega del documento con los módulos y una guía de recomendaciones para la institución, construida a partir de la experiencia de los conductores expertos y de las observaciones y análisis hechos del diagnóstico inicial.

En este proyecto se entendió el concepto de *modelo* como una propuesta de abordaje metodológico para desarrollar habilidades para la conducción segura. Este modelo es de tipo psicoformativo, es decir, se les brindó herramientas desde la Psicología a los conductores tomando en cuenta su experiencia y la conducción como su labor diaria. Estas herramientas pueden incluir la identificación de riesgos en carretera desde la Trilogía vial, identificación de niveles de estrés, incremento de conocimientos en hábitos de alimentación, atención/concentración, ley de tránsito y concientización por los otros usuarios de las vías (peatones,

compañeros de trabajo y otros conductores). Este modelo conlleva la implementación de una serie de estrategias y actividades a través de tres fases (diagnóstico, formulación e implementación) que corresponden a los tres objetivos específicos planteados. El modelo descrito puede ser replicado en otras poblaciones, haciendo un nuevo diagnóstico y las adecuaciones necesarias.

Por otra parte, el concepto *módulo* fue entendido como el conjunto de estructuras metodológicas que consisten en una guía práctica para el desarrollo de actividades relacionadas a una temática en específico. En este modelo psicoformativo para la promoción de conducción segura se formularon tres módulos, compuestos por dos talleres cada uno, los cuales abordaron temáticas de autocuidado, competencias laborales y seguridad vial. Estos tres módulos fueron producto de la tercera fase del proyecto, sus temáticas se formularon a partir de las necesidades identificadas en la población participante en la primera fase del diagnóstico.

Por lo tanto, de la aplicación futura del modelo pueden resultar módulos diferentes a los que se obtuvieron en este proyecto, sin embargo, las temáticas como el trabajo en equipo, la comunicación, las estrategias frente al estrés, por ejemplo, son elementos que pueden ser abordados en otras poblaciones laborales ya que están presentes en estos ambientes.

Asimismo, en la ejecución de estas fases se trabajó en función de dos grandes ejes: sensibilización y promoción de hábitos saludables. En primera instancia, se planteó la sensibilización de los conductores sobre los factores protectores y de riesgo al conducir, lo cual debe entenderse como la apertura de espacios que permitan la reflexión, discusión y toma de conciencia sobre los posibles aspectos que influyen en la conducción, ya sea de manera positiva o negativa.

Por otra parte, el segundo eje hace referencia al proceso de promoción como un proceso psicoformativo dirigido a los conductores que trabajan para la Municipalidad de Vázquez de Coronado, con el fin de incentivar la adopción de hábitos que permitan reducir el riesgo de un accidente vial. Estos dos ejes son los que conformaron las bases de los módulos propuestos.

3.3. Matriz de planificación

Para el desarrollo del proyecto se diseñó una matriz de planificación, en la cual se desglosan los indicadores de logro esperados, así como los medios de verificación y productos por cada objetivo planteado. El detalle de esta matriz puede revisarse en el anexo 3.

3.4. Estrategia de monitoreo

El monitoreo del proyecto se realizó por medio de la siguiente estructura:

1. Cuando se detectaron actividades que no cumplieron su objetivo, el grupo ejecutor se reunió y elaboró la ficha pertinente para esa actividad. Esto contribuyó al cambio de la metodología para implementarla de mejor manera, en las siguientes sesiones. En total se realizaron tres fichas relacionadas con: 1) la forma en que se abordaba la fase estructural (teórica) en cada taller, 2) el cambio de horario de las sesiones para captar mayor participación y 3) la incorporación de los colaboradores a las sesiones. En el anexo 11 se detallan estas fichas de monitoreo por actividad analizada.
2. El equipo ejecutor se reunió quincenalmente para analizar y discutir las limitaciones y aprendizajes que se generaron durante el proceso.
3. Se llevaron a cabo tres reuniones con el coordinador de Obras y Servicios de la

municipalidad, para discutir la participación de los conductores, logística y resultados que se generaron durante la ejecución del proyecto.

3.5. Estrategia de evaluación

Con el fin de someter a evaluación los resultados obtenidos tras la ejecución del proyecto, en busca de un mejoramiento de las acciones aquí propuestas y el enriquecimiento de los aprendizajes obtenidos, se llevó a cabo la evaluación de la siguiente manera:

1. Reunión de sistematización de resultados del grupo ejecutor: se revisó el proceso que se siguió durante la ejecución del proyecto, objetivos y actividades cumplidas, así como las modificaciones que se realizaron en el tiempo de la ejecución del proyecto.
2. Reunión de socialización de resultados: se abrió un espacio de discusión a través de un conversatorio con los principales actores (conductores, coordinadores) en la ejecución del proyecto, el cual permitió conocer las impresiones de los participantes respecto al proceso y los resultados obtenidos y facilitar, de esta manera, la retroalimentación sobre distintos aspectos del proyecto.
3. Triangulación con el equipo asesor por medio de al menos seis reuniones con la finalidad de revisar el proceso seguido en cuanto a la planificación de las fases propuestas, las actividades desarrolladas en los módulos, y productos resultantes de cada fase, utilizando como estrategias la comparación de los hallazgos obtenidos en la etapa diagnóstica, mediante los métodos cualitativos de cuestionario (analizado cualitativamente debido al tamaño de la población participante), grupo focal y entrevista, y el criterio de los asesores para aumentar

la validez del proceso durante el análisis de la información.

4. Aplicación de escala Likert (anexo 12): con la intención de conocer la percepción de los participantes en cuanto al proceso vivido durante la implementación de los módulos, y con ello favorecer, desde una lógica de proyecto, la posibilidad de realizar cambios que sean considerados pertinentes para el mejoramiento de la ejecución de los talleres, se confeccionó un pequeño instrumento tipo escala Likert que le fue suministrado a los conductores al término de cada módulo (cada dos talleres) para conocer sus apreciaciones al respecto. Una vez los instrumentos fueron contestados, el equipo ejecutor analizó la información y se procedió a la toma de decisiones correspondientes.

A partir de la aplicación de escala Likert se obtuvieron los siguientes resultados:

1. El total de los participantes indicaron que los talleres fueron de su agrado (mucho o bastante, dentro de la escala Likert).
2. Tanto el lenguaje utilizado por las facilitadoras, como la elección de la temática desarrollada se consideraron apropiados y además de utilidad (mucho o bastante, dentro de la escala Likert).
3. El desempeño y el dominio de la temática por parte de las facilitadoras fue calificado como bueno, adjudicándose el puntaje de cuatro o cinco, donde cinco es el mayor puntaje.
4. Como parte de los temas que los participantes quisieran abordar en sesiones posteriores, se mencionaron el compañerismo, comportamientos en carretera, presentación personal de los empleados y reglamentos laborales.

5. Dentro de las recomendaciones para las facilitadoras, los participantes indicaron en su mayoría que los talleres estaban bien o muy bien, al menos una persona indicó que le gustaría más talleres y dos personas recomendaron la inclusión de más de sus compañeros en las actividades. Es a partir de ésta última recomendación que se toma la decisión de integrar a nuevos participantes (los colaboradores o peones).

Capítulo 4. Resultados

4.1. Presentación del proceso vivido, según cada fase

En el presente apartado se mostrarán los principales resultados obtenidos en cada una de las fases que constituyen el modelo psicoformativo desarrollado en esta propuesta. En la primera fase se encontrarán los resultados que corresponden a lo recabado a través del cuestionario, el grupo focal y las entrevistas. Posteriormente, en la tercera fase se encuentra la descripción de cada taller ejecutado, además del análisis de algunos de los aspectos más relevantes que surgieron durante su desarrollo. Por último, se puede encontrar un análisis integrado y conformado a partir de la información obtenida en las distintas fases del proyecto.

4.1.1. Resultados primera fase: Diagnóstico

Con la aplicación del cuestionario y del grupo focal, se encontraron resultados en cuanto a las siguientes categorías (ver anexo 6).

Autocuidado en los conductores. Incluye hábitos de alimentación (tiempos y tipos de comida), hábitos de actividad física, hábitos de sueño, chequeo médico y medicamentos consumidos.

Se encontró que los conductores en promedio realizan tres tiempos de comida y consumen más alimentos preparados en su hogar. Además, efectúan poca actividad física y recreativa. La mayoría de los conductores ha realizado al menos un chequeo médico en el último año, padecen de enfermedades como hipertensión arterial y algunos medicamentos consumidos por estos son insulina, irbesartán y amlodipina.

La Trilogía vial está compuesta por el factor humano (factores asociados al conductor y

factores asociados a la educación vial), el factor vehículo y el factor entorno vial. Se encontraron factores importantes asociados al estrés que experimentan estos conductores, relacionados principalmente con el cuidado de sus compañeros de trabajo, peatones y otros conductores.

Entre los factores que asocian a la educación vial, los conductores destacaron el exceso de velocidad, adelantamientos indebidos, no guardar la distancia con otros vehículos y las maniobras inseguras de otros conductores, como elementos que influyen en la ocurrencia de un accidente. El papel relevante de los espejos retrovisores en su labor y la revisión de su unidad previo a iniciar su jornada laboral fueron factores asociados al factor vehículo; y condiciones del entorno como curvas peligrosas, pendientes y calles angostas, características del ambiente con las que los conductores deben lidiar al realizar su trabajo.

En relación con el estrés y las estrategias utilizadas por los conductores ante este, la conducción peligrosa de otros conductores es el mayor estresor que ellos reportan, mientras que escuchar música, usar rutas alternas y revisar el vehículo, son tácticas que ponen en práctica para disminuir sus niveles de estrés.

Incidencia de accidentes. Algunos conductores reportaron haber tenido un accidente en los últimos 12 meses, sin embargo, indicaron que las causas de este suceso fueron el entorno vial y maniobras inseguras de otros usuarios.

Condiciones de seguridad laboral. Los conductores consideran que existen condiciones que pueden mejorarse para aumentar la seguridad durante la conducción, las cuales se agruparon en cuatro temáticas: mantenimiento adecuado, mejora en la comunicación, tipo de traslado de compañeros y hábitos poco saludables. Esto se pudo profundizar posteriormente en los diferentes talleres realizados en la tercera fase. Las respuestas de los conductores se detallan en

el siguiente cuadro:

Cuadro 1. *Respuestas de los conductores participantes relacionadas a las condiciones de seguridad que se deben mejorar para garantizar una conducción segura en su ambiente laboral*

Pregunta abierta	Categorías			
¿Cuáles condiciones de seguridad podrían mejorarse en su trabajo para garantizar una conducción segura?	Mantenimiento adecuado del vehículo	Mejorar en la comunicación	Tipo de traslado de compañeros	Hábitos poco saludables
	Camión viejo. Mejorar el sistema eléctrico y carrocería.	Mejorar la comunicación y los traslados de la maquinaria.	El tipo de traslado de compañeros de un lugar a otro porque no son vehículos seguros.	Dejar los problemas en la casa, descanso, sacar tiempo para todo.
	Un buen mantenimiento y cuidar el vehículo en buen estado.	Mejorar la comunicación entre compañeros.		
	Mantenimiento			

	adecuado del vehículo.			
	Vehículo en excelente estado de funcionamiento.			

Fuente: elaboración propia.

Todos estos resultados fueron la base para la formulación de los talleres y su posterior implementación. Los resultados detallados se analizan en el apartado de *análisis de la experiencia*, en conjunto con lo que se encontró en la ejecución de los módulos.

4.1.1.1. Diseño del perfil del conductor profesional de la Municipalidad de Vázquez de Coronado

En la propuesta del presente proyecto se planteó la elaboración de un documento que permita delimitar, de manera clara, las funciones y responsabilidades propias del puesto del conductor de carga de la municipalidad, además de reunir las características, habilidades y conocimientos requeridos para el buen desempeño al conducir.

La participación de los conductores entrevistados en el proceso fue un aspecto medular para dar una lectura lo más apegada a la realidad de estos profesionales. Mediante sus vivencias, retos y fortalezas se esbozó la descripción de puesto, tomando en cuenta los siguientes elementos básicos para la construcción del perfil del conductor profesional:

- Promoción de una cultura de la prevención del riesgo mediante la delimitación

de las responsabilidades asociadas a la seguridad mientras el vehículo esté en tránsito.

- Establecer los conocimientos requeridos para un buen desempeño de la persona que ocupe este puesto, esta no solo debe manejar la normativa actual en temas de tránsito, sino que necesita poseer las herramientas básicas para identificar y resolver las dificultades emergentes, por lo tanto, saber acumulado mediante la experiencia resulta esencial para alcanzar esta meta.
- Identificar cuáles competencias favorecen la dinámica laboral y las buenas relaciones interpersonales entre los distintos miembros de las cuadrillas, para mejorar la productividad sin menoscabar la salud física y mental de los conductores.

A continuación, se presenta el perfil del conductor profesional de la Municipalidad de Vázquez de Coronado, elaborado a partir de la información recabada mediante las entrevistas con conductores y el análisis del grupo ejecutor.

4.1.1.1.1. Descripción general del perfil: Conductor profesional de vehículo municipal

La persona que desempeñe este puesto tendrá como función principal la conducción de vehículos de carga pesada o de maquinaria especial, según la asignación de la Municipalidad de Vázquez de Coronado. Entre los vehículos a utilizar se encuentran: camiones recolectores de desechos sólidos, vagoneta y móvil de doble cabina.

Además, entre sus labores el conductor de camión recolector deberá realizar el traslado de los desechos sólidos al relleno sanitario que se haya asignado, según la Municipalidad de

Vázquez de Coronado.

4.1.1.1.2. Funciones y responsabilidades

- Revisar el vehículo diariamente al inicio de la jornada laboral.
- Recolectar y transportar los desechos sólidos de la comunidad.
- Comunicar a los encargados de mantenimiento cualquier avería o desperfecto.
- Reportar a la jefatura que corresponda cualquier incidente ocurrido durante la ruta asignada.
- Comunicar al grupo de peones o compañeros de labores las pautas e indicaciones de seguridad vial pertinentes, de acuerdo con el tipo de función que se ejecuta con el vehículo asignado.
- Planificar junto con los colaboradores la ruta a utilizar en el día de trabajo.
- Colaborar en las tareas de conservación y aseo del vehículo.
- Utilizar el uniforme, incluyendo equipo de protección personal.

4.1.1.1.3. Requisitos básicos

- Ser mayor de edad.
- Tener al menos 2 años de experiencia en labores similares.
- Poseer mínimo licencia B3 o superior o la licencia que se requiera por ley para el vehículo que pretenda utilizar.

4.1.1.1.4. Requisitos deseables

- Contar con al menos 5 años de experiencia conduciendo el vehículo a asignar.

4.1.1.1.5. Conocimientos requeridos

- Saber leer y escribir.
- Conocimiento básico de mecánica.
- Conocimiento de la Ley de Tránsito Costarricense.

4.1.1.1.6. Competencias/ habilidades cognitivas/ habilidades blandas

4.1.1.1.6.1. Competencias

- Autogestión del tiempo: capacidad para programar y priorizar las actividades a realizar en su día laboral.

4.1.1.1.6.2. Habilidades cognitivas

- Atención a los diferentes estímulos externos (peatones, otros vehículos, compañeros de trabajo, etc.).
- Concentración.
- Percepción de la profundidad del espacio.
- Capacidad para la toma de decisiones rápidas.

4.1.1.1.6.3. Habilidades Blandas

- Empatía.
- Respeto.
- Flexibilidad.
- Responsabilidad.
- Capacidad para el trabajo en equipo.
- Capacidad de escucha y comunicación.
- Inteligencia emocional (capacidad de resolución de conflictos).
- Buenas relaciones interpersonales.
- Habilidad para el manejo eficiente del estrés.

4.1.2. Resultados segunda fase: formulación y diseño de los módulos psicoformativos

Se diseñaron tres módulos (dos talleres cada uno) organizados de manera que la intervención inicia con temas relacionados al conductor como sujeto, para luego pasar a trabajar aspectos relacionados a su entorno laboral más próximo y de este modo finalizar con un abordaje de las vivencias hasta los escenarios viales que comparten día a día con diversos actores de este medio, como otros conductores, peatones, objetos e incluso animales. A continuación, se presenta brevemente la conformación de los módulos propuestos:

Cuadro 2. *Conformación de los módulos*

Nombre del módulo	Talleres que componen el módulo	Objetivos
Módulo I: Autocuidado para conductores profesionales	Taller I: Hábitos saludables para la vía.	Sensibilizar a la población con respecto a la importancia de mantener un estilo de vida saludable y su influencia sobre el desempeño laboral.
	Taller II: Estrés.	Reconocer los componentes: emociones, acciones y pensamientos de los conductores en situaciones de estrés.
Módulo II: Competencias laborales para la conducción segura	Taller III: Atención y concentración en la conducción.	Concientizar a los conductores sobre la importancia de la atención/ concentración en sus labores diarias.
	Taller IV: Trabajo en equipo.	Fortalecer el trabajo en equipo en los conductores de carga de la municipalidad, mediante la resolución de conflictos emergentes en su entorno laboral.
Módulo III: Principios de seguridad vial para	Taller V: Trilogía vial.	Ilustrar los elementos de la Trilogía vial en el entorno laboral de los

conductores profesionales		conductores.
	Taller VI: Concientización sobre accidentes.	Concientizar a los conductores con respecto a la importancia de los elementos que intervienen en los accidentes y resignificar los conceptos asociados.

Fuente: elaboración propia.

La propuesta metodológica la presentó el equipo ejecutor a representantes de la municipalidad en una reunión previamente establecida como parte del proceso de planificación de esta etapa. Una vez revisada la propuesta, fue esta aceptada y se reiteró el interés por abordar los temas propuestos y la importancia que estos representan debido a la naturaleza de la dinámica laboral de los conductores de la municipalidad.

Luego de la aprobación de los módulos, fue necesario establecer la disponibilidad del grupo meta para participar de su implementación, ya que previamente se habían advertido dificultades para capturar al grupo participante asociadas a la dinámica laboral que mantienen.

4.1.3. Resultados tercera fase: Implementación de los módulos

A continuación, se presenta un resumen de los resultados de la fase de implementación, así como los principales hallazgos y emergentes que tuvieron lugar durante el desarrollo de las sesiones.

Los módulos se llevaron a cabo en las antiguas instalaciones del Banco Nacional, adyacentes a la Municipalidad Vázquez de Coronado. En total, se realizaron seis sesiones en un

periodo de ejecución, cuya duración fue de tres meses (septiembre, octubre y noviembre 2018) debido al ritmo laboral de la población meta. De esta forma, los talleres se llevaron a cabo la primera y tercera semana de cada mes, los miércoles, lapso durante el cual los conductores tenían mayor disponibilidad y flexibilidad de horario.

En las sesiones participaron seis conductores, de manera irregular. Cuando se indica que su participación fue irregular se hace referencia a que no fue posible mantener el mismo grupo de participantes durante todo el proceso, a causa de las diferentes labores que deben realizar y a la espontaneidad de algunas de las necesidades en el área de trabajo. Por este motivo, asistieron solo aquellos conductores que tuvieran menos tareas pendientes o inmediatas. Seguidamente, se muestra un resumen de los hallazgos derivados de cada taller de acuerdo con su relevancia en relación con los objetivos planteados:

4.1.3.1. Módulo I: Autocuidado para conductores profesionales

4.1.3.1.1. Taller I: Hábitos saludables para la vía

Para iniciar formalmente con el proceso, se explicó el funcionamiento que tendrían los módulos, aspectos como la cantidad de sesiones, el horario establecido, lugar donde se llevaría a cabo el proceso y la posibilidad de incorporar peones en algunos de los talleres. Esto último se trató de una medida que se consideró importante a raíz del análisis de la dinámica laboral y las necesidades del grupo, ya que su labor no se limita solamente a la conducción, es de gran importancia la interacción que tienen con los peones, pues su trabajo depende mucho del trabajo en equipo.

Posteriormente, se les entregó el documento que contenía el resumen de los resultados de la primera fase y se procedió a realizar la explicación del contenido. Esto se consideró

importante para hacer del conocimiento de todos los participantes los datos obtenidos.

Una de las primeras tareas antes de iniciar el proceso fue establecer el encuadre y con esto las reglas que como grupo se iban a respetar (Ver anexo 13, foto 1). Esta actividad se realizó con la colaboración de todas las personas presentes y ellos mismos acordaron las siguientes reglas:

Cuadro 3. *Lista de reglas propuestas por el grupo*

Acciones prohibidas:	Realizar con cuidado:	Las cosas que se pueden hacer:
1. Nulo uso del teléfono celular. 2. No hacer bromas pesadas.	3. Tratar de asistir a todas las sesiones.	4. Participación. 5. Respetarnos todos. 6. Respetar cuando la otra persona está hablando.

Fuente: elaboración propia.

Es importante destacar que los conductores afirmaron que asistir a las sesiones no depende de ellos, sino de su jefe inmediato y las tareas que este les asigne.

Como parte de las actividades desarrolladas durante este taller inicial, se buscó que los conductores representaran, por medio de pequeñas imágenes de diversos alimentos y bebidas, cuál era su concepción de un plato idealmente saludable. Se seleccionaron alimentos como la carne roja, arroz, vainicas, apio, verduras, jugo de uva y manzana, leche, frutas, pollo, papas, frijoles, ensalada (tomate, lechuga y limón).

Además, cada subgrupo clasificó las imágenes seleccionadas en categorías como: comer

libremente, comer mesuradamente y comer ocasionalmente (con cuidado). De lo anterior, se pudo observar que la mayoría de los alimentos se clasificaron de forma correcta, según sus aportes nutricionales. Esto permitió, a la vez, abrir un espacio para conversar acerca de algunos de los principales aportes calóricos de los alimentos utilizados en la dinámica (Ver anexo 13, foto 2).

Esta actividad puede interpretarse como un indicador de que los conductores, pese a manifestar tener pocos conocimientos en materia nutricional, poseen una noción correcta de cuáles son los alimentos que se deben consumir en mayor o menor medida. No obstante, indican que no siguen un consumo equilibrado de nutrientes, ya que reportan un bajo consumo de frutas.

Este hecho se evidenció no solamente en los resultados recabados por el cuestionario, sino a través de la narrativa desarrollada durante taller, en el que indicaron que no era un grupo alimenticio al que le dieran prioridad en su canasta básica. Con esto, también es posible observar que su consumo se centra mayoritariamente en los alimentos principales de la canasta básica del costarricense promedio (granos, tubérculos y algunos vegetales).

Como parte de las actividades, también se propuso construir un árbol de problemas y soluciones para practicar hábitos saludables y colocar frases o palabras en las raíces y en las hojas respectivamente. Esto tuvo como objetivo que los participantes reconocieran por sí mismos cuáles hábitos practicados hasta ahora resultaban poco saludables en su rutina diaria y de qué manera podían generar un cambio positivo con sus propias herramientas.

Como parte de los problemas señalados, se encontraba el tiempo, el presupuesto y la falta de ejercicio, ante lo cual plantearon como posibles soluciones tener disciplina, seguir los tiempos de alimentación, tratar de cambiar de hábitos y recibir educación nutricional.

Cuando hacen referencia al presupuesto se indica que en general las compras contemplan solo lo básico (arroz, frijoles, carne), y excluyen otros alimentos como las frutas. Asimismo, destacaron la dificultad que perciben para dedicar tiempo a la actividad física ligada principalmente a la falta de disciplina o interés.

Al realizar el abordaje teórico de la importancia de la actividad física, se llevaron a cabo algunos estiramientos simples y se motivó a los conductores a integrar pausas activas (PA) en su cotidianidad. Castro (2011) citado por Lorca (2016) las define como:

Todos aquellos periodos de descanso en los cuales las personas realizan una serie de actividades y acciones que les permiten a diferentes partes del cuerpo un cambio en su rutina habitual, con el fin de prevenir la aparición de problemas o desórdenes en diferentes grupos musculares y articulares, además de reactivar o mejorar la atención y la producción en las diferentes tareas (p. 12).

En los conductores participantes algunos de los beneficios de las PA pueden ser una reducción del sedentarismo que su labor implica, disminución del estrés, lo que favorece el clima laboral y la interacción entre los diferentes miembros del equipo de trabajo.

Finalmente, se les brindó a los conductores una guía de recomendaciones que incluía algunos *tips* sobre alimentación saludable y ejemplos de pausas activas con sus respectivos dibujos y tiempos, los cuales pueden realizar durante su jornada laboral.

4.1.3.1.2. Taller II: Estrés

El presente taller tuvo como objetivo que los participantes pudiesen identificar cuáles ideas o elementos de su entorno cotidiano podían considerarse una fuente de estrés y cuáles son sus herramientas para enfrentar estas situaciones.

La primera actividad buscó conocer entre los participantes cuáles son las situaciones

consideradas como estresoras en su diario vivir y se encontró que experimentan estrés ante la necesidad de mantener la atención sobre diversos elementos en carretera, como otros usuarios de vehículos automotores, cuidar a sus propios compañeros o *colaboradores*, entre otros objetos que puedan estar alrededor durante la conducción.

Se hizo una acotación por parte de los conductores referente al papel que tienen los colaboradores en las funciones de recolección de desechos. Acentuaron la importancia de que estos últimos lleven a cabo eficientemente su labor, es decir, rápido y ágil, para cumplir con las tareas de la mejor forma. Aunado a esto, expresan la molestia que les genera cuando un colaborador se desempeña de manera lenta y en algunos casos, incluso, errada, pues tienden a cometer acciones que ponen sus propias vidas en peligro.

Con respecto a las herramientas de afrontamiento autopercibidas por los conductores, es posible destacar la predominancia en su discurso del valor que tiene para ellos como herramienta la paciencia y tranquilidad al conducir, incluso la capacidad de controlar en alguna medida sus emociones negativas, lo que consideran como “tener paz”. También refieren a Dios como fuente de tranquilidad.

Lo anterior está relacionado con la autorregulación emocional ante situaciones apremiantes, esta capacidad que poseen algunas personas está estrechamente ligada al autoconocimiento de sus emociones, destrezas y debilidades. Según Alonso Francisco (2006), citado por Umaña (2012), la autorregulación puede entenderse como “la regulación emocional o capacidad para dirigir y manejar las emociones, de una forma, eficaz es la capacidad para evitar respuestas incontroladas en situaciones de ira, miedo o provocación” (p. 42).

En algunos conductores participantes se logra percibir un alto grado de reflexión sobre

la importancia de mantener un equilibrio emocional cuando se encuentran al volante, así logran no solo cumplir con sus tareas laborales, sino que les favorece sus relaciones interpersonales con compañeros u otros usuarios de las carreteras.

Además de conocer los elementos que representan una fuente de estrés, se planteó identificar las emociones que experimentan los conductores cuando se ven expuestos a las situaciones que significan algún tipo de tensión al volante, tanto para ellos mismos como para sus compañeros de trabajo, en la actividad denominada *mi estrés/su estrés*. A partir de lo anterior, los conductores reconocieron sus emociones y comportamientos, como “quedarse callado”, el aumento en el apetito, dolor de cabeza y el enojo.

En este sentido, las acotaciones de los conductores permiten conocer, a grandes rasgos, algunos de sus procesos de construcción de la masculinidad, en especial cómo asumen sus emociones. El cohibirse o callar ante eventualidades que les generan malestar, puede responder a la creencia de que los hombres no deben expresar sus sentimientos ante otras personas, ya que puede interpretarse como una muestra de debilidad y esto no corresponde a lo que hegemónicamente se ha impuesto para el género masculino.

Por otro lado, resulta importante rescatar que el enojo es una de las emociones que experimentan al volante los conductores participantes ante situaciones de estrés, lo cual puede estar asociado a que tradicionalmente la sociedad deposita en los masculinos el enojo y la agresividad como respuesta normal e incluso socialmente reforzada. De acuerdo con Seidler (2002) citado por Chaves (2012):

El aprendizaje del ser masculino tiene como punto de partida el creerse con el control de todas las emociones y sentimiento hacia sí mismo, los demás y las situaciones en general, por lo que los varones desarrollan un espacio emocional limitado e inflexible y llegan a confundir sus emociones con las expectativas que su grupo social tienen de ellos (p. 6).

Por otra parte, al identificar los comportamientos en sus compañeros, señalaron manejar con mayor velocidad, el aumento de apetito, la seriedad, estar tranquilo, aislarse, bromear y llorar. Entre las emociones se mencionó la tristeza (Ver anexo 13, fotos 3 y 4). Además de reconocer las situaciones que les puede generar estrés, resulta fundamental que puedan determinar las emociones y comportamientos que experimentan, hacer conscientes estos elementos facilita el camino hacia el autocontrol de sus respuestas ante el estrés.

Seguidamente, se solicitó escribir en pequeñas notas, frases o palabras que representaran las emociones, como un contenido simbólico, sobre lo que transportan a diario en el camión recolector. De lo anterior surgieron frases como responsabilidad con los peatones y los peones, tiempo, aseo, problemas, cuidado de un accidente. Una vez más las intervenciones de los participantes muestran que han conseguido un grado de consciencia respecto a la responsabilidad inherente al camión, particularmente con la vida humana.

Posteriormente, se mostraron a los conductores algunas ideas irracionales/distorsionadas que pudieran tener relación con la conducción, como, por ejemplo:

1. “Todo mi día fue terrible”.
2. “No puedo cometer ningún error mientras conduzco”.
3. “A mí no me va a pasar nada, llevo muchos años conduciendo”.
4. “Todas las mujeres son malas conductoras”.

Esta actividad se realizó con la finalidad de identificar entre los conductores posibles creencias o pensamientos irracionales en torno a la conducción, que pudieran presentarse como motivo de estrés en su cotidianidad o bien que representen un motivo para la conducción insegura (como la frase n.3); estas frases dieron pie al desarrollo de la plenaria.

No obstante, se percibió poca identificación con las ideas irracionales propuestas, pues señalaron que no estaban de acuerdo con ninguna de esas afirmaciones. Esto revela que, en general, los conductores mantienen una percepción saludable de los escenarios propuestos. Por ejemplo, con relación a la posibilidad de incurrir en un error al conducir, lo cual reconocen como un error humano que pese a la experiencia y precaución que se pueda tener siempre se puede fallar sin que eso los convierta en malos conductores.

El discurso se fortalece cuando los conductores, de alguna manera, acuerpan a los compañeros que por causas externas se han involucrado en accidentes y los motivan a no permitir que esos eventos mancillen su autopercepción como conductores.

A pesar de que las experiencias negativas pueden aparecer en ruta en cualquier momento, los conductores son capaces de reconocer en su quehacer el valor de su trabajo, lo cual les permite desarrollar sentimiento de pertenencia y compromiso con su labor. Esto se puede evidenciar cuando los participantes expresan que “Al final del día (sentimos) felicidad por la labor cumplida” (Alberto, comunicación personal, 03 de octubre de 2018).

4.1.3.2. Módulo II: Competencias laborales para la conducción segura

4.1.3.2.1. Taller III: Atención / concentración en la conducción

La finalidad de este taller versó sobre la necesidad de visibilizar la trascendencia que tienen los procesos cognitivos, como la atención y la concentración, en la conducción vehicular.

En la propuesta, inicialmente se presentaron algunas de las láminas utilizadas en el *test Stroop* con la finalidad de conocer la capacidad de reacción cuando la atención y concentración son requeridas y ejemplificar la importancia de esta función. “La prueba de J. R. Stroop se utiliza

para evaluar atención, flexibilidad cognitiva y el *efecto Stroop*, que consiste en la inhibición de respuestas automáticas en favor de otras más inusuales” (Stroop, 1935, citado por Rodríguez, Del Carmen y Pineda, 2016, p. 256).

Este *test* consta de tres láminas. La primera en presentarse al sujeto contiene las palabras *verde, azul y rojo* escritas en color negro, en esta lámina el sujeto solo debe leer las palabras. Después, se utiliza una segunda lámina con las letras *XXX* escritas en los colores verde, azul y rojo, en esta ocasión la instrucción indica que el sujeto deberá decir el nombre del color de las letras.

Finalmente, la tercera lámina está compuesta por las palabras *verde, azul y rojo* escritas con estos colores, sin embargo, la palabra y su color no coinciden, por ejemplo, puede encontrarse la palabra *rojo* escrita en color azul y así la variación se encontrará con cada palabra, lo cual aumenta la dificultad y la demanda en la concentración y atención requeridas. La indicación principal que debe seguir el sujeto es decir el color de las 100 palabras que contiene cada lámina sin permitir que la lectura interfiera en su concentración.

La pertinencia de la aplicación de este instrumento se consideró a partir del papel fundamental que tienen los procesos cognitivos como la concentración y la atención en actividades como la conducción vehicular, la cual requiere de la capacidad para percibir y reaccionar frente a los diversos elementos que se pueden encontrar en la ruta. Los procesos mentales en la vía no se limitan solamente a la concentración sobre lo que se encuentra en la vista frontal del vehículo, sino que, además, este debe estar atento a las posibles maniobras que otros usuarios, ya sean peatones o vehículos, puedan ejecutar a su alrededor.

Resulta importante mencionar que, pese a que se utilizaron las láminas del *test*, este no

se aplicó con la intención de realizar una prueba psicológica en su sentido estricto ni emitir criterio diagnóstico. Su objetivo principal fue mostrar a los participantes – a modo de ejemplo – cómo la concentración se puede ver afectada por otros estímulos, lo que hizo posible un espacio de concientización al respecto.

Seguidamente, se inició un conversatorio con el tema central del taller, el cual se relacionó con su labor diaria y su experiencia como conductores. A partir de este espacio surgieron intervenciones de los conductores que evidencian la función fundamental de la atención y concentración en la cotidianidad de un conductor.

Una acotación de relevancia para la conducción es el uso de manos libres para evitar el uso del celular, alrededor de lo cual surge una discusión respecto a las ventajas de seguridad que proporciona un elemento como este, sin embargo, uno de los conductores también lo consideró como un artículo que “estorba”. De esta manera, se puede constatar cómo a pesar de existir herramientas para prevenir sucesos en carretera, no todos los conductores son capaces de adaptarse a estas, por lo que es necesario proponer medidas que rectifiquen el uso de prácticas poco seguras.

Posteriormente, se mostraron a los conductores imágenes con posibles escenarios que se podrían vivenciar en las carreteras, como afectaciones climáticas, infraestructura en mal estado, imprudencias de otros conductores o usuarios de la vía como peatones, ante lo cual fueron capaces de reconocer sus peligros y potenciales generadores de un accidente vial.

Entre las intervenciones de mayor relevancia, es posible destacar la referente a los puntos ciegos que los camiones recolectores tienen, así como de las imprudencias de algunos peatones al pasar frente a las unidades, lo cual pone en riesgo a estas personas debido a la poca visibilidad

que tienen desde el vehículo.

Por otro lado, también señalan la mala planificación de las carreteras en el cantón de Coronado al considerar que “no hay aceras, los peatones caminan por la calle” (Fabián, comunicación personal, 17 de octubre de 2018). “En Cascajal pasa esto, hay curvas cerradas y pasa mucho chapulín” (Ángel, comunicación personal, 17 de octubre de 2018) (Ver anexo 13, foto 17 y 18).

Asimismo, respecto a la seguridad vial destacan circunstancias de mucha importancia cuando se trata de camiones, debido a su gran tamaño, pues expresaron que: “Con el camión hay que abrirse para hacer la curva, si uno no va abierto, el que debe frenar es el otro” (Ronald, comunicación personal, 17 de octubre de 2018).

Todos estos aportes mencionados por los conductores sugieren que es necesario mejorar la planificación de las carreteras en el cantón y una educación vial eficiente que abarque a todos los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, otros conductores). Esto para garantizar una conducción segura que involucre todos los elementos que forman parte del tránsito.

Al conversar sobre el papel de la concentración y la atención, uno de los conductores mencionó que anteriormente trabajó para una empresa privada de transporte de carga pesada (*trailer*) y que estuvo bajo mucha presión de manera constante. El participante compara esas circunstancias con su trabajo actual y destaca que resulta de su agrado trabajar para la municipalidad, ya que “no hay tanta presión” (Fabián, comunicación personal, 17 de octubre de 2018).

Respecto a la experiencia en su trabajo anterior, el participante rescata que “a veces, no es uno el que anda presionado, son gente de afuera que dan órdenes, no les importaba si tenía

que trabajar de día y hasta la noche” (Fabián, comunicación personal, 17 de octubre de 2018). Este comentario evidencia el papel que tienen figuras de autoridad (por ejemplo, jefaturas) en el papel de un conductor, que pueden influir en la generación de estrés durante la conducción y que exponen al trabajador a un factor de riesgo en el trabajo.

Este mismo conductor mencionó que incluso algunos de sus antiguos compañeros y él mismo, llegaron a consumir un medicamento conocido como tiamina para evitar dormirse durante sus labores como conductores en la empresa privada a la que pertenecía antes de trabajar en la municipalidad.

Este tipo de experiencias ejemplifica cómo los conductores que se encuentran inmersos en ambientes laborales de alta demanda bajo grandes presiones, tienden a desarrollar prácticas altamente inseguras para cumplir con las exigencias del trabajo, aun en detrimento de su salud. No solo someten sus cuerpos a un fuerte desgaste físico y mental, sino que, además, consumen medicamentos sin la responsabilidad médica que corresponde.

Estas prácticas pueden ocurrir principalmente cuando las jornadas laborales exceden la capacidad del conductor para satisfacer la demanda, lo que afecta su ciclo de sueño y aumenta la propensión a sufrir un accidente por causa de la somnolencia. Rey de Castro, Gallo y Loureiro (2004) explican que:

La somnolencia deteriora variables funcionales psicomotoras y neurocognoscitivas, como el tiempo de reacción, la capacidad de vigilancia, juicio y atención, así como el procesamiento de información, lo cual puede significar accidentes de tránsito para los conductores de vehículos o accidentes de trabajo para los operadores de maquinarias potencialmente peligrosas (p. 12).

Los autores exponen la importancia de la afectación que puede generar la somnolencia en los conductores, pues deteriora muchas de las funciones cognitivas que intervienen en la

labor de conducir, por lo que, no solamente los conductores se someten a condiciones de riesgo para su salud, sino que, además, representan un riesgo potencial en carretera para otros usuarios.

Asimismo, narraron sus experiencias en torno a la ruta que deben recorrer para llegar al botadero, tal como indicó uno de los participantes: “iba dos veces al día al botadero (el camión tenía menos capacidad), al final del día me bajaba quebrado” (Leonardo, comunicación personal, 17 de octubre de 2018).

Esta narración hace referencia fundamentalmente a la lejanía que tiene el botadero respecto al cantón de Coronado, ya que, de acuerdo con los conductores, el trayecto hasta el botadero puede tener una amplia duración supeditada a la densidad del tránsito, lo cual podía generar entumecimiento en sus extremidades inferiores.

De igual forma, acotan que esta situación ha mejorado con la adquisición de nuevas unidades para la recolección de basura, las cuales cuentan con mayor capacidad y permiten hacer los recorridos más rápido y sin contratiempos por causa de fallas mecánicas. De esta manera, los conductores consideran el mejoramiento de las unidades como una fortaleza para su labor.

4.1.3.2.2. Taller IV: Trabajo en equipo

El taller de trabajo en equipo surgió al reconocer la trascendencia que tiene esta habilidad blanda entre conductores y colaboradores (conocidos como peones, quienes tienen como función principal caminar cerca del camión y recoger y depositar las bolsas de basura en el vehículo), no solo para el alcance de los objetivos de trabajo, sino también para el mantenimiento de la seguridad de todos los trabajadores durante la labor. Por lo que, a partir de esta sesión, se incorporan al proceso tres colaboradores. A partir de lo anterior, este taller pretendió fortalecer el trabajo en equipo en los conductores de carga de la municipalidad.

El espacio inició con una actividad de sociodrama; al socializar los resultados los participantes reconocen que la mayoría comparten los mismos rasgos, como la cooperación y la capacidad para solucionar los problemas. Un aspecto que surgió en esta etapa fue el reconocimiento de las habilidades de uno de los conductores por parte de sus compañeros, que él mismo no reconocía, como la capacidad de resolución de problemas.

Cuando se conversó sobre el liderazgo algunos de los comentarios estuvieron relacionados con el respeto e indicaron que “los compañeros no respetan” (Nicolás, comunicación personal, 24 de octubre de 2018), “hay gente que se le sube” (Fabián, comunicación personal, 24 de octubre de 2018), “muchas veces uno da un consejo y no lo toman, cuando pasa el tiempo, pasa” (Fabián, comunicación personal, 24 de octubre de 2018).

Afirmaciones como las anteriores demuestran la existencia de vacíos en torno a algunas de las habilidades blandas que actualmente se posicionan con mayor fortaleza en el mercado laboral, como el liderazgo y la capacidad de escucha, las cuales son competencias que a partir de un modelo abordado desde la Psicología es posible desarrollar y potenciar.

Asimismo, también surgieron comentarios cuya connotación podría considerarse como más positiva: “a mí me dijeron que yo era líder y me asusté todo, después me explicaron que para ser líder con una pequeña cosa ya se puede ser líder, cooperar, en la familia, con el ejemplo, ser líder no se trata de estar en el pedestal” (Jorge, comunicación personal, 24 de octubre de 2018).

Lo anterior permite mostrar la importancia que implica el reconocimiento de las propias habilidades en los conductores o en todo tipo de trabajador, pues constituye la posibilidad de fortalecer competencias y aspectos de la personalidad que pueden contribuir a mejorar el

desempeño de una persona cuando se guía hacia el conocimiento sobre sí mismo y sus habilidades.

Al continuar con las actividades propuestas, los participantes identificaron, según su criterio, cuáles son las características de un entorno laboral saludable y cuáles son sus aportes para alcanzarlo. Como caracterización de este entorno laboral expresaron la necesidad del compañerismo, responsabilidad, respeto, orden, concentración en el trabajo, puntualidad y la cooperación en equipo. Como parte de sus aportes para alcanzarlo mencionaron la confianza, unión, opinión, coordinación, comunicación, compromiso.

Se realizó una actividad para fomentar el trabajo en equipo, de forma tal que los participantes debían buscar estrategias para que su equipo lograra el objetivo (Ver anexo 13, foto 5). Se observó que los participantes no siguieron las reglas establecidas, sin embargo, lograron llevar a cabo la tarea mediante la cooperación y la solidaridad al ayudar a sus compañeros.

De igual manera, indicaron que tuvieron que modificar la forma en la que procedían, es decir, comprendieron que su actuar inicial, que consistía en una participación mucho más individualizada, no era la mejor vía para alcanzar el objetivo común.

Este ejercicio permitió demostrar, de una manera simple, cómo el trabajo en equipo y la cooperación solidaria permiten alcanzar los objetivos, de una forma, mucho más efectiva, lo cual, aunado a la necesidad de mantener buenas prácticas de comunicación, es esencial en la labor de los conductores.

Finalmente, al realizar el abordaje de la última etapa del taller, surgieron reflexiones importantes de destacar, al indicar que “Hablar y sentir y hacer una buena comunicación, si no

nos comunicamos bien la ruta no sale, la comunicación es esencial” (Ignacio, comunicación personal, 24 de octubre de 2018). “En nuestro trabajo la comunicación se basa en señas” (Alberto, comunicación personal, 24 de octubre de 2018).

Cabe resaltar que estas señas generalmente las utilizan en mayor medida los colaboradores, para indicarles a los conductores acciones, por ejemplo, avanzar, detenerse, retroceder o accionar el mecanismo compresor del vehículo.

4.1.3.3. Módulo III: Principios de seguridad vial para conductores profesionales

4.1.3.3.1. Taller V: Trilogía vial

Para el siguiente espacio se planteó como objetivo poner en evidencia la manera en la que se relacionan los elementos de la Trilogía vial en la conducción.

Se inició con una actividad rompehielo que buscaba dar la oportunidad de asumir dos diferentes papeles: conductor o acompañantes de vehículo y simular, de manera simbólica, junto a sus compañeros la vivencia de esas representaciones en carretera.

A uno de los participantes no le gustó ocupar el lugar del acompañante, pues su preferencia es conducir. Asimismo, en cuanto al papel del acompañante, manifestaron que al asumir este rol es más fácil observar los errores del conductor, así como también se subrayó la tranquilidad que ocupar ese espacio provee cuando el conductor es una persona de confianza.

Aunado a lo anterior, resulta de relevancia mencionar que durante la actividad los conductores mostraron sentimientos de inseguridad para tomar el puesto de conductor, ya que la mayoría dijo haberse sentido más tranquilos como acompañantes. Esta respuesta frente al acto de ocupar un papel como el de un conductor, supone el reconocimiento de un alto grado de

responsabilidad asociado con el cuidado de su propia vida y la de los demás usuarios de las carreteras, de los otros vehículos y de su labor en general, el cual delegarían en ese momento al ocupar el lugar del acompañante.

Con lo anterior se evidencia la concientización de la importancia que tiene el conductor y su capacidad para la toma de decisiones, así como también la valía que adquiere un acompañante que logra ayudar al conductor mediante una comunicación eficiente.

Después se realizó un ejercicio de frases incompletas (anexo 10), en el cual los conductores debieron contestar cada una de las frases con la primera palabra o idea, que pudieran relacionar. El principal objetivo de esta actividad de naturaleza proyectiva consistió en conocer las creencias que los conductores poseen sobre los distintos escenarios propuestos, los cuales están relacionados con su cotidianidad. A partir de lo anterior surgieron las siguientes respuestas de mayor relevancia:

Cuadro 4. *Respuestas resultantes de la aplicación de la actividad “Frases incompletas”*

Frase por completar	Respuestas de los participantes				
1. Considero que para conducir un vehículo es necesario:	Tener confianza	Ser responsable”	Concentración”	Que esté todo en regla. Carro en buen estado.	Conocimiento”
2. Antes de iniciar mi recorrido:	Coordinar con los compañeros	Visualizar la ruta	Poner la ruta en conocimiento del grupo	Revisar el camión	
3. Las conductas de mayor riesgo cuando hago mi ruta son:	Curvas y pendientes	Personas, autos, obstáculos.	Estar vigilando que los compañeros estén atentos al peligro.	Algunas entradas peligrosas.	
4. Como conductor / colaborador	Andar despacio	Como ayudante tengo que	Estar atentos	Prevención	

puedo prevenir un accidente de tránsito si:		prevenir los actos que se pueden dar.			
5. Si veo a un peatón que tarda en cruzar la calle y el semáforo cambia a verde:	Darle tiempo	Prioridad	Espero		
6. En carretera siempre estoy pendiente de:	De todo a mi alrededor	Los otros vehículos y personas	Compañeros y peatones	Un accidente	Los peligros
7. En mi ruta, lo más peligroso que se	Autos mal estacionados, peatones.	La falta de aceras. Pendientes y salidas.	Que el camión tenga un choque	Un accidente	

puede presentar es:					
------------------------	--	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia.

Posteriormente, se propuso realizar la actividad denominada *Rutograma* (ver anexo 13, foto 6), la cual consistió en crear un mapa sencillo de cada una de las rutas que utilizan los conductores presentes para la recolección de basura, con la finalidad de identificar en el diagrama los principales focos de peligro y obstáculos durante el recorrido realizado.

Se realizaron diversos señalamientos en relación con las dificultades que un conductor puede experimentar al transitar por esas rutas. A continuación, se presenta un resumen con las principales observaciones realizadas por los conductores para tres rutas en Coronado: Coronado centro, San Pedro y San Francisco.

Cuadro 5. *Resumen de las observaciones y recomendaciones hechas en la socialización de la actividad “Rutograma”*

Ruta	Observaciones de los conductores	Recomendaciones de los conductores
Coronado centro	<p>1. Ruta complicada debido a los bloqueos en la terminal de bus, el parqueo de taxis piratas, la entrada La Gallinita y el molino (Ver anexo 13, foto 9).</p> <p>2. La recta para llegar a la bomba representa una dificultad, ya que hay que entrar hacia</p>	<p>1. Los conductores inician la recolección de basura desde muy temprano para que no se acumule cuando el flujo vial aumente.</p> <p>2. A las 10 a. m. recogen la basura restante nuevamente, de esta manera, la cantidad de</p>

	atrás. (Ver anexo 13, foto 10 y 11)	basura es menor, ya que se habrá recogido una parte más temprano.
San Pedro	<p>1. Sobresale la dificultad que representa la entrada de los Ibarra.</p> <p>2. Destacan la vuelta de “Los machillos”, ya que aseguran que siempre hay carros mal estacionados (atravesados) y son carreteras muy angostas.</p> <p>3. En la salida de La colmena hay una curva peligrosa, según expresaron, ya que hay que invadir el carril contrario (Ver anexo 13, fotos 13 y 14).</p> <p>4. La escuela también representa una dificultad debido a la cantidad de vehículos que se parquean para recoger a los niños después de clases. (Ver anexo 13, foto 12)</p>	No se realizaron.
San Francisco	<p>1. Las calles sin aceras representan una dificultad.</p> <p>2. Animales sueltos, como ganado.</p> <p>3. El cableado eléctrico muy bajo, por</p>	1. Lo recomendable, en caso de encontrar cableado bajo, es transitar del lado del poste, ya que los cables están a mayor

	<p>ejemplo, cerca del comercio Palí, dificulta el tránsito para los camiones.</p> <p>4. Entradas muy angostas.</p> <p>(Ver anexo 13, fotos 15 y 16)</p>	<p>altura.</p> <p>2. Que los colaboradores avisen si es posible para el camión entrar en la calle cuando esta parece muy estrecha.</p>
--	---	--

Fuente: elaboración propia.

Durante la etapa estructural del taller, los conductores mencionaron una de las circunstancias que acompañan al camión debido a su gran tamaño y ante la cual se debe tener un alto grado de atención y precaución en la vía. Ellos se refirieron a los puntos ciegos del camión, los cuales, debido al tamaño de su estructura, dificulta la visibilidad de personas u otros vehículos pequeños a su alrededor. Asimismo, enfatizaron en la influencia que tiene el factor humano en la prevención o generación de accidentes y rescataron elementos como el sueño, el manejo del tiempo, la concentración y el manejo de las emociones.

De esta forma, se hace visible la problemática que existe en la conducción alrededor del mantenimiento de hábitos inadecuados que inciden en el detrimento de las capacidades al volante. Además, se reflexiona sobre la importancia de no experimentar escenarios de alto riesgo como la conducción bajo los efectos del sueño y cansancio, bajo presión, con dificultades de concentración y sin la prevención que la gran cantidad de puntos ciegos en el camión demandan al conductor.

4.1.3.3.2. Taller VI: Concientización sobre accidentes

El objetivo de esta última sesión fue reflexionar en torno a la influencia de los estímulos externos y, en algunas ocasiones, internos, que pueden entorpecer las tareas que se realizan, en

este caso la conducción, ante lo cual, la concentración es fundamental para evitar un accidente en carretera. Se llevó a cabo una lluvia de ideas para conocer cuál es la concepción que tienen los conductores asociada a las palabras incidente, accidente y buen conductor (ver anexo 13, fotos 7 y 8) y se obtuvo que la palabra incidente es mayormente asociada con palabras como accidente, choque, daños, precaución, golpes, pérdida, trabajo, presas, estrés y tiempo. Mientras tanto, la palabra accidente se relacionó con muerte, lesiones, golpe, gastos, tiempo, distracción, sufrimiento, dolor, pérdida, daños, revisión, precaución, señales, luces y visión.

Cabe señalar que la prevención de los accidentes viales va más allá de la toma de medidas y directrices por parte de las jefaturas o del departamento encargado de velar por la salud ocupacional de la Municipalidad de Vázquez de Coronado. También implica propiciar espacios para brindar información y formación de todos aquellos temas asociados con la seguridad durante la jornada laboral. Estos espacios deben facilitar un intercambio de conocimientos, creencia y experiencias que poseen las personas participantes, para producir nuevas herramientas que permitan una cultura de prevención del riesgo en los lugares de trabajo.

Por este motivo, se trabajó durante la sesión el concepto de incidente, a partir de la definición de Minsalud (2017): “Un suceso en el trabajo que tuvo el potencial de ser un accidente, en el que hubo personas involucradas sin que sufrieran lesiones o se presentaran daños a la propiedad o pérdida en los procesos” (p. 4).

Se logró que los conductores de la municipalidad reflexionaran sobre la oportunidad de aprendizaje que tienen, cada vez que experimentan un incidente vial, ya que pueden identificar las posibles causas que mediaron y sus respuestas ante un evento de este tipo. Todo esto sin sufrir secuelas económicas, físicas o emocionales que puedan afectar a los conductores o terceros. Esto último lo valoraron los conductores como un aspecto positivo de los incidentes

viales.

Por otro lado, se abordó el concepto de accidente, según Alfaro- Basso (2008) citado por Barboza-Palomino, Rojas-Portocarrero, Salas (2017) es “un hecho repentino que ocasiona daños a la salud y que ocurre por la presencia de condiciones potencialmente prevenibles” (p. 76). Fue importante llevar la definición a términos de accidentes viales durante la jornada laboral, tomando en cuenta la tarea asignada, el contexto y sus características, sin dejar de lado al conductor, que es al fin y al cabo quien sufre en la mayoría de las ocasiones las consecuencias de un siniestro vial.

Finalmente, el concepto de buen conductor se relacionó con la prevención, conocimiento, respeto, buen mantenimiento del vehículo, tener en buen estado las llantas y conocer los trayectos. Durante la socialización de esta palabra, los conductores relacionaron la frase “buen conductor” con una persona que no poseía incidentes ni accidentes.

Eso fue redefinido por las facilitadoras, ya que parece que, desde la concepción del término por parte de los participantes, se concebía al conductor como “perfecto” y una vez que tuviera un accidente dejaba de serlo; se creía incluso que los compañeros que tuvieron accidentes ya no eran buenos conductores, lo que implicaba la burla o menosprecio de los demás.

Por esto, se optó por la redefinición del concepto en ese momento y se explicó que un buen conductor no es quien no posee accidentes e incidentes en su récord de conducción, sino quien propicia los ambientes necesarios para una conducción vehicular segura. Por ejemplo, adquisición de hábitos saludables en cuanto a alimentación, sueño, atención al entorno, creación de la comunicación entre él y los demás, asumir responsabilidad con sus compañeros de trabajo y otros usuarios de las vías, etc.

Seguidamente, el grupo se dividió para la conformación de guías para la prevención de accidentes, en los que pudiesen generar aportes desde su labor y experiencia. A continuación, se presentan las recomendaciones para prevenir accidentes, elaboradas por los participantes:

Cuadro 6. *Guía de prevención de accidentes durante la conducción de vehículos de carga*

1. Dedicar tiempo para revisar el camión.
2. Procurar la buena salud de los compañeros.
3. Mantener la concentración en el trabajo.
4. Tener un buen rendimiento/ cumplir con las rutas asignadas.
5. Fijar la ruta a seguir antes de salir.
6. Tener cuidado con peatones, carros, cables.
7. Que los cuatro (conductor y peones) anden relajados.
8. Respeto a las personas.
9. No andar de mal humor.
10. Usar el equipo de protección personal.
11. Tener una buena alimentación.
12. Revisar, si se toman medicamentos, que no produzcan sueño.

Fuente: elaboración propia.

Al realizar la socialización de los resultados obtenidos, el grupo participante afirmó que la mayor parte de las recomendaciones propuestas han sido temáticas sobre las cuales se ha reflexionado durante el proceso de estos talleres. Aunado a esto, los colaboradores presentes realizaron aportes desde su experiencia y su función en las labores de recolección e indicaron que es posible contribuir con la agilización del proceso de recolección en los llamados *puntos ciegos*, detección de ruidos o daños en el vehículo y la supervisión de zonas con bajo cableado

eléctrico.

Es en este momento en el que se genera un espacio de reflexión, de *darse cuenta* de la gran importancia que tiene el trabajo en equipo en la seguridad de todos los involucrados y cómo la experiencia les ha permitido mejorar su desempeño en cuanto a la creación y aprendizaje de su propio lenguaje de señas.

Después de esta actividad se realizó la revisión teórica de algunos postulados de la actual Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial 9078 mediante preguntas simples elegidas del Manual del Conductor. De este ejercicio se pudo observar que los conductores contestaron de manera errónea las preguntas, principalmente en temáticas como la velocidad máxima establecida, según la ruta o tipo de carretera y la distancia de seguridad entre un vehículo y un camión.

A pesar de que el grupo participante mostró tener una amplia experiencia en su labor, aspectos de gran relevancia como los anteriores, no continúan en la actualidad de manera indemne en la memoria de los conductores. Por el contrario, reconocen que ha pasado un lapso significativo desde que obtuvieron su licencia, lo cual ha llevado en detrimento el manejo que poseen del conocimiento teórico vial.

Con la finalidad de ejemplificar lo anterior, resulta significativo mencionar que los conductores mostraron sorpresa cuando se les indicó que la distancia de seguridad adecuada para vehículos de carga debe ser de 50 metros, cuando ellos consideraron apropiada una distancia de 15 o 19 metros. Incluso el paso del tiempo ha mediado en la formación de hábitos poco seguros, como, por ejemplo, el poco uso del cinturón de seguridad pese a reconocer su importancia, debido a la incomodidad que el cinturón le genera a uno de los conductores, según

expresó.

4.2. Presentación de los resultados alcanzados, según la matriz de indicadores y los objetivos planteados

A continuación, se presentan las metas alcanzadas durante el proceso en comparación con el objetivo y el indicador de logro planteado previo al proyecto, a partir de la matriz de planificación:

Cuadro 7. Resultados del proyecto

Objetivo	Indicadores de logro	Meta alcanzada	Producto
Identificar los hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales de una municipalidad en Costa Rica.	Al menos 13 cuestionarios completados por los conductores en el 2018. De 6 a 10 conductores participan del grupo focal en el 2018 Identificados al menos 3 factores de riesgo y 3 factores protectores de conducción que poseen los conductores profesionales de la Municipalidad de Vázquez de Coronado	10 cuestionarios aplicados a los conductores de la municipalidad. Lograda la asistencia de al menos 6 conductores del municipio en el grupo focal Identificados los 3 factores de riesgo y 3 factores protectores que poseen los conductores de la municipalidad. Factores de riesgo: -Hábitos de alimentación y actividad física -Estrés -Poca comunicación con los peones Factores protectores -Revisión de las unidades	Documento del Informe de diagnóstico sobre hábitos de conducción que poseen los conductores de vehículos de carga de la Municipalidad de Vázquez de Coronado

		-Siluetas	
Implementar los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de una Municipalidad en Costa Rica.	Al menos 10 conductores participan en los talleres de los módulos de sensibilización en el 2018.	6 conductores y 4 colaboradores (peones) participaron en los talleres de los módulos de sensibilización.	Módulos psicoformativos de sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de una municipalidad en Costa Rica.

Fuente: elaboración propia.

4.3. Discusión de los resultados (análisis de la experiencia)

En el siguiente apartado se presenta el análisis de los principales hallazgos obtenidos durante el desarrollo de las fases en el proyecto. Se sigue una estructura complementada a partir de las principales variables que se manifestaron en el proceso.

4.3.1. Experiencia en conducción y conocimientos relacionados con seguridad vial

En el grupo de participantes de la municipalidad, la pericia en conducción es un dato sobresaliente, ya que como se evidenció, los conductores reportan un amplio rango de experiencia (desde los 7 hasta los 40 años) y resulta todavía más significativo cuando muchos de ellos indican que es durante este mismo lapso en el que han conducido laboralmente.

Por lo tanto, se puede inferir que esta población es ampliamente experimentada en el tema de conducción. Sin embargo, esto no garantiza mayores conocimientos en materia vial, pero sí contribuye a la adquisición de mejores hábitos en conducción, como se pudo notar durante los talleres realizados. Por ejemplo, en el último taller en el que se indagó sobre los conocimientos que los conductores poseen de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (No. 9078) y se encontró que tuvieron varios errores en sus respuestas.

Estos dos datos (la gran experiencia en conducción que poseen y los errores con las reglamentaciones de la Ley) se pueden contrastar con los resultados que obtuvieron Martos y Roa (2012). Los investigadores encontraron que, al reexaminar a diferentes tipos de conductores españoles en cuanto a diversos conocimientos en seguridad vial, los profesionales (los que reportan conducir más de cinco horas al día) y la frecuencia con la que conducen no guarda relación con altos resultados en conocimientos.

Sin embargo, los conductores profesionales obtuvieron mejores resultados que los otros, quienes su labor no se relaciona con la conducción. Es decir, los conductores con el paso del tiempo pierden conocimientos, pero la relación entre trabajo-conducción les da una ventaja sobre los que no laboran de esta manera.

Estos autores mencionan a partir de su investigación que:

Los resultados demuestran que tanto el paso del tiempo como la aparición de nuevas señales, nuevos aspectos normativos o nuevos conocimientos de seguridad vial, sin que estén arbitradas formas de asegurar la actualización de los conocimientos de los conductores, producen un claro deterioro en el conocimiento que estos deberían tener para una conducción segura y eficaz (Martos y Roa, 2012, p. 9).

Lo anterior quiere decir que los conductores pueden experimentar una disminución de sus conocimientos conforme aumenta su edad, pero no existen, ni en el contexto español ni en la realidad vial costarricense, maneras establecidas para la actualización en materia vial para conductores experimentados.

El artículo 140 de la Ley 9078 indica lo siguiente sobre la reacreditación de conductores en Costa Rica:

El conductor podrá reacreditarse para conducir en todos los casos anteriores, una vez que haya transcurrido el plazo de suspensión correspondiente o bien, una vez cumplidas las horas en la prestación del trabajo comunitario, previo acatamiento de los siguientes

requisitos:

- a) Un curso de sensibilización y reeducación vial.
- b) Un programa de tratamiento de adicciones para el control de consumo de alcohol, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o drogas enervantes, si procede.
- c) Un programa para el control de conductas violentas y tratamiento psicológico, si procede (p. 59).

Sin embargo, en la realidad, muchos conductores se reacreditan solo con el curso teórico regular (que consta de cuatro días de clases y el quinto se realiza de nuevo el examen), si lo aprueban, renuevan su licencia y siguen conduciendo. Cabe resaltar que esta reacreditación la deben realizar quienes acumularon puntos en su licencia. Con respecto a esto, en el artículo 135 se detalla lo siguiente:

En el momento de expedirse la licencia, se le indicará a cada conductor los puntos que podrá acumular por infracciones cometidas y las consecuencias del proceso de acumulación, los cuales se establecerán de acuerdo con el rango de vigor de la licencia, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- a) Si la licencia se expide con una vigencia de seis años, el conductor podrá acumular un máximo de doce puntos durante este periodo.
- b) Si la licencia se expide con una vigencia de cuatro años, el conductor podrá acumular un máximo de ocho puntos durante este periodo.
- c) Si la licencia se expide con una vigencia de tres años, el conductor podrá acumular un máximo de seis puntos durante este periodo (p. 57).

Es importante aclarar que, para el conductor profesional, le son aplicables los mismos lineamientos que un conductor novato, es decir, su licencia se expide por tres años y el máximo a acumular son seis puntos.

De igual manera, en el artículo 139, se establecen los plazos que deben transcurrir para que un conductor cuya licencia perdió validez por acumulación de puntos pueda reacreditarse de nuevo. Sobre esto especifica lo siguiente: en el caso de ser primera vez el conductor debe esperar 12 meses, a menos que dependa laboralmente de la conducción. Si acumula por segunda vez la totalidad de los puntos debe esperar 24 meses, mientras tanto, una tercera vez el plazo se

extiende a 36 meses.

Desde un punto de vista psicológico, después de revisar estos artículos, surgen incógnitas respecto a: ¿qué sucede con los conductores que no acumulan puntos, los que transitan las carreteras usualmente? ¿está garantizada la actualización y verdadera rehabilitación, para los infractores y no infractores? ¿cómo se garantiza la actualización en materia vial, por ejemplo, en el grupo de conductores que fue parte de este proyecto? Estas interrogantes son importantes, ya que muestran una debilidad en la educación vial en el contexto costarricense.

Relacionado con lo anterior, se pudo observar que, cuando los conductores poseen más años de conducir, los conocimientos disminuyen. No obstante, se observó que mientras aumentan los años en conducción, incrementan las destrezas al detectar peligros potenciales en carretera.

Esto puede explicarse con el término de Rivas (2008) sobre la memoria procedimental, el cual se encuentra en el apartado de aproximación teórica y se define como la capacidad de retomar información sobre tareas que se han realizado antes o que se realizan a diario, memoria fundamental en el proceso de la conducción. Esto se rescata como un indicio que puede dar pie a futuras investigaciones, ya que no se profundizó ni se corroboró durante el proyecto con las mediciones pertinentes.

4.3.2. Autocuidado

En lo que respecta a los hábitos de alimentación de los participantes, el diagnóstico realizado en la primera fase mostró que la mayoría realiza al menos los tres tiempos de comida básicos, así como también que estos se componen mayoritariamente de alimentos preparados en hogar. No obstante, es posible afirmar que mantienen un estilo de alimentación deficiente, bajo

en consumo de frutas y verduras y con los tiempos de alimentación mínimos recomendados. Según la OMS (2018) “Una mala nutrición puede reducir la inmunidad, aumentar la vulnerabilidad a las enfermedades, alterar el desarrollo físico y mental y reducir la productividad” (párr. 1).

De esta forma, con una alimentación deficiente en la que los conductores no poseen la información necesaria para mejorar sus hábitos de alimentación, siguiendo la línea de la OMS, se encuentran expuestos a una mayor vulnerabilidad de su salud, tanto física como mental. Esto también puede repercutir en su desempeño laboral, que implica una gran responsabilidad al requerir del uso óptimo de sus facultades cognitivas y sensoriomotoras. Por lo anterior, resulta necesario abrir espacios psicoformativos que permitan promover hábitos saludables como la necesidad de una sana alimentación.

4.3.3. Actividad física y padecimiento de enfermedades

Debido a la naturaleza de su labor, los conductores permanecen gran parte de su jornada laboral sentados, en algunas ocasiones incluso asumen posiciones incorrectas que generan dolencias, ante lo cual su actividad física se ve restringida. Aunado a esto, se puede considerar que la actividad física reportada (de 30 a 40 minutos al menos una vez por semana en promedio realizando caminata) es insuficiente para mantener un estilo de vida saludable. Esto refleja una escasa movilidad corporal que podría incidir negativamente en su salud.

De igual manera, es importante subrayar que el sedentarismo se puede relacionar con un aumento en la propensión del padecimiento de enfermedades, al menos cuatro de los conductores consultados padecen de hipertensión arterial, es decir, esta escasa movilidad aunada a su labor diaria podría empeorar estos padecimientos a largo plazo.

Asimismo, se exploró la frecuencia con la que los participantes acuden a realizarse revisiones médicas generales y se encontró que todos los conductores consultados se han realizado al menos un chequeo médico durante el último año. Además, reportaron el consumo diario de medicamentos como la insulina, irbesartán y amlodipina.

Debido a esto, el conductor con alguna patología crónica debe tener conocimiento sobre su condición, especialmente sobre el tratamiento, los posibles efectos secundarios y sus implicaciones cuando se conduce. Por lo tanto, un control médico riguroso y una buena comunicación con el profesional tratante son claves para despejar cualquier inquietud en estos temas.

En el caso de los conductores participantes en el proyecto que reportaron el consumo de insulina pueden ver comprometida su capacidad al volante. Según Martín (2015) “el efecto más importante de algunos antidiabéticos, particularmente la insulina es la hipoglucemia, producida como consecuencia de la acción farmacológica con la consiguiente aparición de palpitaciones, sudoración, ansiedad, visión borrosa, náuseas, sensación de hambre, hasta las convulsiones y el coma” (p. 56).

Por otro lado, la concientización sobre temas de autocuidado en los conductores desempeña un papel primordial en la reducción del riesgo de experimentar complicaciones asociadas al uso de insulina. Aspectos como una alimentación balanceada y ejercitarse diariamente pueden marcar la diferencia y, de esta manera, llevar un mejor control de su patología.

4.3.4. Hábitos del sueño y descanso

Como parte de los hallazgos se obtuvo que para los conductores su jornada laboral no

representa un riesgo, por el contrario, se puede considerar un factor protector, ya que no significa un impedimento para cumplir con el lapso de descanso recomendado. Esto se contrapone a lo que Rey de Castro y Rosales-Mayor (2010) indagaron en relación con la somnolencia y el cansancio en conductores de autobuses en Perú, en el que concluyeron que los periodos de descanso eran reducidos y sus condiciones laborales no eran adecuadas.

En el grupo de participantes del presente proyecto, la somnolencia ocasionada por cortos periodos de descanso no es un factor que pareciera hacerse presente, ya que los conductores indican que su jornada les permite descansar y consideran, además, una ventaja no tener jornada nocturna, un elemento que señalan como altamente influyente en el cansancio percibido entre el gremio de conductores.

4.3.5. Trilogía vial

La trilogía es un concepto de la seguridad vial aplicado al tránsito, el cual intenta explicar las interacciones y fenómenos que tienen lugar en las carreteras. Toma en consideración tres elementos: ser humano, el vehículo y el ambiente. Para este estudio se dividió el primer elemento en dos: factores asociados al conductor y factores asociados a la educación vial. El primero se entiende como las conductas de la persona y el segundo como el acatamiento a la normativa establecida.

4.3.5.1. Factor humano

4.3.5.1.1. Factores asociados al conductor

A partir de los datos que se recopilaron del diagnóstico, el grupo focal y los talleres realizados, es posible establecer que el estrés es el factor asociado al conductor que se menciona

con mayor frecuencia como elemento que puede incidir en accidentes. Por lo tanto, se corrobora la importancia que este tiene en la ocurrencia de un siniestro vial. Lo anterior se puede ejemplificar con el relato de uno de los conductores, al indicar que “desde muy temprano hay estrés” (Leonardo, comunicación personal, 21 de marzo de 2018).

Específicamente, se evidenció en gran parte de su discurso una aparente preocupación por la seguridad (o ausencia de esta) en el papel que tienen los colaboradores durante las labores. Es un elemento estresor para los conductores debido al peligro que representa la circulación constante de personas alrededor del camión recolector en movimiento.

Esto se evidenció durante el grupo focal, cuando uno de los conductores mencionó: “es un trabajo bonito, pero estresante, hay muchos factores que cuidar (compañeros, niños en las vías, carros parqueados)” (Ángel, comunicación personal, 21 de marzo de 2018). Esta frase permite describir, de alguna manera, cómo la labor de los participantes se ve afectada por diversas situaciones que pueden surgir mientras conducen sus unidades de trabajo.

Cabe recalcar que, además de la seguridad de los peones o colaboradores se asoció otro motivo de estrés al conducir: la dificultad que existe para trabajar, de manera coordinada, entre conductores y colaboradores. Esto implica respetar las normas de seguridad, seguir y mantener un determinado ritmo y la dificultad para comunicarse eficientemente. Circunstancias que se pueden asociar con la seguridad (e inseguridad) y el aumento en las posibilidades de un accidente.

De acuerdo con lo anterior, los conductores exteriorizan la preocupación que experimentan cuando un colaborador, en contra de las recomendaciones, decide echar la basura al vehículo cuando este se mueve marcha atrás, ya que hace algunos años esto representó el

motivo de un grave accidente entre los conductores de esta municipalidad.

Desde esta perspectiva, se evidencia el papel fundamental que tiene la comunicación efectiva entre un colaborador y el conductor para evitar accidentes, así como la capacidad de trabajar en equipo para desarrollar la confianza, la cooperación, la coordinación y el compromiso por seguir las normas de seguridad.

Además de lo anterior, la experiencia narrada por los conductores muestra que existe una memoria colectiva que persiste tras la pérdida de un compañero de trabajo, a pesar de que el suceso tuvo lugar alrededor de diez años atrás. Esto permite, en cierta medida, generar entre los conductores concientización sobre la responsabilidad y los riesgos que implican sus labores.

No obstante, quienes demuestran mayor compromiso con la seguridad de los trabajadores municipales, según los relatos, son los conductores, pues los colaboradores parecen incumplir constantemente las normas de seguridad, incluso cuando implica poner en riesgo sus propias vidas. Esto permite concluir que los conductores son conscientes de la responsabilidad de conducir un vehículo, que la mayor parte del tiempo transporta grandes cantidades de desechos, lo que aumenta su peso, por lo que representa un peligro potencial, tanto para los colaboradores como para otros usuarios que transiten alrededor, si no se utiliza con la precaución que requiere la labor.

De esta forma, se reconoce el estrés como una respuesta fisiológica, química, emocional y comportamental ante determinados eventos, lo cual es una manifestación propia de todos los seres humanos, no obstante, un mal manejo del estrés puede favorecer la aparición de efectos negativos para la salud y el desempeño laboral. De acuerdo con Naranjo (2009):

Se considera que cuando una persona se encuentra bajo el efecto del estrés puede aumentar su capacidad de percepción, de memoria, de razonamiento y de juicio durante

un periodo limitado; no obstante, cuando la tensión se lleva más allá del límite, sobreviene el declive y se observan dificultades en las capacidades cognitivas, como la dificultad para concentrarse y la pérdida de memoria (p. 177).

Naranjo (2009) también expone que el estrés puede ser una respuesta que, bajo un nivel moderado puede elevar algunas de las capacidades para responder a estímulos; en el ámbito de la conducción, por ejemplo, un estado de alerta moderado podría facilitar una respuesta precisa ante una eventualidad. Sin embargo, experimentar estrés de manera prolongada, puede degenerar la capacidad de respuesta eficiente al afectar las principales funciones ejecutivas involucradas en conducir.

Por otro lado, ante el estrés también se identificaron estrategias en los conductores participantes del proyecto, como escuchar música, usar rutas alternas o menos transitadas y revisar su vehículo, las cuales corresponden principalmente a eventos estresores como presas u obstáculos, conflictos en la vía o fallas mecánicas. Pese a lo simples que estas estrategias pueden parecer, deben valorarse desde su aporte a la seguridad que crean en los participantes, ya que sugiere que, en algunas ocasiones, un cambio significativo en la seguridad vial empieza con pequeñas acciones en el ámbito personal e institucional.

Sin embargo, ante este panorama, los conductores carecen de herramientas asertivas para manejar saludablemente el estrés, pues incurren en respuestas que a largo plazo pueden desembocar en malestares físicos, emocionales o comportamentales, como imprudencias en la vía, por lo que resulta fundamental generar espacios para abordar el manejo saludable de emociones en carreteras. El modelo cognitivo-conductual se posiciona como un enfoque teórico práctico que puede hacer grandes contribuciones en el manejo eficiente del estrés, sus respuestas emocionales, cognitivas (pensamientos) y conductuales.

Pese a que en el proyecto no se realizaron estudios formales de medición del nivel de estrés dentro del grupo participante, se considera relevante enfatizar que el estrés de los conductores se hace presente a diario durante el tiempo dedicado a la conducción, lo que podría desembocar en una condición crónica. Por lo tanto, se evidencia la importancia de proveer accesibilidad a espacios que contribuyan con el mejoramiento y adquisición de herramientas para el manejo del estrés.

4.3.5.1.2. Factores asociados a la educación vial

Como parte del factor humano, se consideró fundamental incluir los factores que se encuentran asociados con la educación vial. Los estrechamente vinculados a un incidente vial fueron: el exceso de velocidad, adelantamientos indebidos, no guardar la distancia con otros vehículos, maniobras inseguras de otros conductores e irrespeto a las señales de tránsito (semáforo, escolares, etc.). Esto permite vislumbrar que existe una necesidad a nivel país asociada a la toma de decisiones al conducir y al (in) cumplimiento de la ley de tránsito en la cultura vial costarricense.

Aunque estos elementos anteriores se reportaron como situaciones externas, es decir, características de otros conductores costarricenses con respecto a la educación vial, resulta importante rescatar dos comentarios que realizaron los conductores en cuanto a su propio comportamiento. Uno mencionó que no usa cinturón durante su labor, ya que desde su oficio anterior (conductor de autobús) se acostumbró a no utilizarlo, ya que le era (y le es) incómodo. Mientras que otro afirmó que usar el manos libres como dispositivo para utilizar el teléfono celular, “le estorba”.

Esos dos elementos (cinturón y manos libres) se contemplan en la Ley 9078 como de

uso obligatorio durante la conducción y como opción segura al utilizar el teléfono celular, respectivamente (artículo 94 y artículo 126). Por lo que se podría afirmar que con estos comportamientos se incumple la ley y, lo más imperante, son situaciones riesgosas al conducir, las cuales se pueden considerar como factores de riesgo encontrados en esta población.

4.3.5.2. Factor vehículo

Factores como el estado de las direccionales, de las luces, de los frenos y la ausencia de espejos retrovisores destacaron como elementos mayormente asociados con la ocurrencia de accidentes en carretera. Es importante enfatizar la importancia de los espejos retrovisores para el conductor de camión recolector, ya que su buen estado es imprescindible no solo para la conducción, sino también para mantener la seguridad de sus compañeros colaboradores, así como comunicarse mediante señas o gestos, elementos asociados anteriormente con el estrés de los conductores. De acuerdo con estos, los camiones de recolección poseen 6 espejos: 4 laterales (2 largos y 2 pequeños arriba: para ver la acera y el *sacavueltas*), 1 al lado derecho que permite ver si hay personas cerca de las llantas y 1 en la zona frontal del vehículo).

Debe tenerse claro que, a pesar de que el mantenimiento de las unidades es un tema que corresponde al factor vehículo, la responsabilidad de realizar la revisión y reparación de las fallas mecánicas, así como las políticas de mantenimiento, corresponde a las personas. Lo que de una u otra forma se puede ver cómo el mantenimiento de la unidad es una decisión de un ser humano que trae consecuencias a corto, mediano o largo plazo.

Cabe agregar que los conductores afirman que realizan una revisión previa antes de iniciar su labor diaria, una acción que identifican como una estrategia que les permite disminuir los niveles de estrés. A partir de esto se puede interpretar que los conductores están conscientes

de las implicaciones que puede tener una acción como revisar el vehículo y la diferencia en cuanto a seguridad que esto puede generar.

4.3.5.3. Factor entorno vial

La mayoría de los elementos del entorno que pueden ejercer influencia en los accidentes son imposibles de modificar para los conductores, mientras que otras como el estado de la infraestructura vial y la señalización, pueden subsanarse por las instancias correspondientes.

Con respecto a lo anterior, se logró determinar cuáles son algunos de los escenarios en el cantón de Vázquez de Coronado que representan dificultades o peligros al conducir, por lo que resulta fundamental conocerlos y reflexionar en torno a las estrategias viales que se pueden implantar. En primer lugar, los conductores reportaron en el diagnóstico que los factores más sobresalientes son la superficie de ruedo, tramos viales con poca visibilidad, luz del sol reflejada, ancho de las vías, curvas peligrosas, pendientes pronunciadas y niebla en las vías, en ese orden de importancia.

Posteriormente, se pudo profundizar en este tema y como parte de las narraciones de los conductores, se pueden rescatar las siguientes intervenciones del grupo focal en cuanto a las condiciones de la carretera: “Las entradas donde deben ir marcha atrás esto se da en algunas rutas de recolección de desechos sólidos (basura)” y “La bajada de la clínica” (ver anexo 13, foto 19 y 20).

Estos son solo dos ejemplos de características propias del entorno que los conductores tienen reconocidas, las cuales, junto con los tramos identificados en las rutas de Coronado centro, San Pedro y San Francisco, representan una oportunidad de convertirse en conocimiento de prevención de accidentes para los conductores de la zona.

Aunado a esto, se identificaron estrategias que han puesto en práctica los conductores y colaboradores; por ejemplo, iniciar temprano su jornada laboral para que los desechos no se acumulen cuando aumente el flujo vehicular y pasar una segunda vez cuando el flujo ha disminuido para recolectar los residuos restantes.

4.3.6. Accidentes en el último año y sus causas

A pesar de que al menos 4 de 10 conductores mencionaron haber sufrido un accidente durante el último año, es importante hacer énfasis en que estos accidentes fueron producto de factores externos al conductor involucrado, es decir, por causa de maniobras inseguras de otros usuarios o elementos del entorno vial.

Este dato parece indicar que, pese a que casi la mitad de los conductores consultados se han involucrado en accidentes viales recientemente, estos obedecen en su mayoría a la imprudencia de otros usuarios de las vías, por lo que es posible concluir que estos no implican una tendencia a las conductas inseguras en carretera por parte de los participantes. Por el contrario, los conductores demostraron un alto sentido de la responsabilidad frente a la labor de conducir, según lo recabado en el diagnóstico inicial y los hallazgos durante la ejecución de los talleres.

4.3.7. Emergentes

Durante el módulo Competencias laborales para la conducción segura se evidenció cómo el desempeño de los peones junto a los conductores en la dinámica laboral influye ampliamente en las prácticas seguras que pueden adoptarse para mejorar los hábitos seguros de conducción. En este se trajo a colación la responsabilidad que implica cuidar no solo de las maniobras que se ejecutan con el camión, sino también el compromiso que asumen con la vida de sus

compañeros quienes realizan el recorrido junto al camión, recolectando manualmente los desechos en las vías.

Asimismo, se obtuvo que algunas de las dificultades que declaman las tareas de recolección, debido a los puntos ciegos que tienen los camiones recolectores, pueden disminuirse con la mejora en las estrategias de comunicación entre colaboradores y conductores. Si las señales que reciben los conductores resultan contradictorias (como avanzar, girar, retroceder) aumenta el riesgo de ocasionar accidentes, fortalecer una comunicación efectiva entre los trabajadores se convierte en un factor protector para los conductores y colaboradores.

Capítulo 5. Consideraciones finales

5.1. Perspectivas a futuro

En la presente propuesta se realizó un abordaje de las temáticas accidentes de tránsito y conducción segura desde una corriente de la Psicología poco utilizada por la academia costarricense, como es la Psicología del Tránsito. De este modo, se espera que el proyecto sea un punto de partida para nuevas formulaciones en las cuales se profundice en el papel del factor humano sobre la realidad vial y en aquellos aspectos que pueden influir, de manera negativa, en el bienestar físico, mental y psicológico del conductor profesional, esto desde un enfoque pragmático.

El proyecto “Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en Costa Rica” se posiciona como una alternativa de educación vial y una herramienta para la promoción de hábitos saludables en los conductores profesionales. Además, su metodología puede replicarse en otras poblaciones similares con las debidas adaptaciones, de acuerdo con las necesidades latentes en cada población.

Se presenta como una alternativa para abordar la educación y concientización de la realidad vial que pretende posicionar al factor humano como uno de los principales ejes de acción para el mejoramiento de los hábitos de conducción. Por lo que, a la vez, intenta transformar la perspectiva tradicional de la educación vial, cuyo enfoque principal está orientado al abordaje desde los factores de vehículo y ambiente, a darle prioridad a factores externos, eludir la responsabilidad y posibilidad de disminuir los índices de siniestros viales al trabajar desde el conductor como actor fundamental.

A partir de esta propuesta, las metodologías presentadas en este proyecto podrían aplicarse en poblaciones pertenecientes tanto a empresas privadas como a instituciones públicas. Por ejemplo, compañías de autobuses y taxis, flotillas encargadas de giras a diferentes lugares del país, encargados de mensajería, conductores de las unidades de transporte de universidades públicas, transporte de carga pesada e incluso en conductores de otras municipalidades del país.

Se considera importante que las intervenciones desde la Psicología del Tránsito se posicionen con más fuerza en el contexto costarricense, como respuesta a las cifras alarmantes que experimenta actualmente el país, tomando en cuenta el abordaje desde los ejes con los que se trabajó en este proyecto: sensibilización y promoción de las conductas seguras al conducir.

5.2. Aprendizajes logrados

5.2.1. Para la institución

Como un producto del proyecto, la municipalidad adquiere un perfil del conductor profesional que le servirá de parámetro para la contratación de futuras personas para ocupar este puesto. El documento se elaboró con el aporte de los mismos conductores, quienes son los que mejor conocen cuáles son las destrezas y conocimientos necesarios para un buen desempeño laboral.

De igual manera, se entregó un documento denominado “*Módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción de la conducción segura del conductor profesional de vehículos de carga de la Municipalidad Vázquez de Coronado*”, el cual permitirá replicar los talleres ejecutados durante el proceso y así mantener estos espacios de diálogo e intercambio de conocimiento sobre temas relacionados con seguridad en la conducción laboral.

5.2.2. Para los conductores

Los conductores obtuvieron un espacio de reflexión y escucha sobre los hábitos personales que influyen en su dinámica laboral, un espacio que usualmente no poseen en su rutina diaria. Asimismo, el proceso fue de utilidad, ya que se compartieron experiencias y conocimientos que han sido significativos para cada uno y que tienen influencia para que, en el presente y futuro cercano, tengan hábitos de conducción segura.

Además, se les dotó de información útil en temáticas como alimentación, actividad física, estrategias ante el estrés, seguridad vial, atención, comunicación y cooperación para lograr trabajo en equipo; insumos que previamente, los conductores partícipes no poseían o no tenían tan desarrollados.

5.2.3. Para el equipo ejecutor

Las facilitadoras adquirieron nuevas destrezas en negociación, ya que lograron la apertura del espacio en la municipalidad y consiguieron visibilizar los beneficios para los conductores pertenecientes al municipio y para la institución al obtener productos como la guía de los módulos y el perfil del conductor de carga.

Otra de las pericias logradas fue la planificación tanto con distintas personas de la municipalidad como a lo interno del equipo de trabajo, para definir las diferentes tareas, horarios y materiales requeridos con el objetivo de conseguir el éxito del proceso.

El grupo ejecutor del proyecto tuvo como aprendizaje la facilitación de talleres orientado a un grupo de trabajadores municipales asociados a la labor de recolección de basura, en su totalidad masculino. Esto permitió conocer la dinámica de estos, su visión de mundo y,

principalmente, su papel ante la función que tienen con la comunidad.

El proceso les permitió a las facilitadoras desarrollar paciencia, consenso y flexibilidad ante los obstáculos o cambios que se presentaron antes y durante la ejecución del proyecto.

5.3. Limitaciones

5.3.1. Con la municipalidad

Al ser trabajadores que se encuentran la mayor parte de su jornada laboral en la carretera, se dificultó contar con la totalidad de la población en las actividades. Por ejemplo, la participación de los conductores pertenecientes a la Unidad Técnica Vial fue casi nula durante los talleres debido a que estos tenían que realizar labores propias de su puesto.

5.3.2. A nivel de proyecto

Pese a que en las instituciones y empresas existe conocimiento sobre la gran cantidad de consecuencias debido a los accidentes viales, existe poca apertura a brindar espacios para abordar temas relacionados con la educación vial y a la promoción de hábitos de conducción segura, sobre todo dirigidos a poblaciones de conductores profesionales.

Esto se constata, ya que, antes de que se abriera el espacio en la Municipalidad Vázquez de Coronado, el equipo tuvo varias reuniones con diferentes empresas privadas, con el objetivo de ejecutar este proyecto en estas organizaciones. Sin embargo, pese a que las compañías demostraron tener conciencia ante la importancia de propiciar este tipo de espacios para la promoción de la Educación Vial entre su personal, mostraron, asimismo, resistencia al cambio en sus rutinas, así como también a la inversión que esto generaría (desde un plano económico).

Por otra parte, debido a que la cantidad de población participante no es estadísticamente

representativa del gremio de conductores de carga pesada. El proyecto se adaptó a los conductores de la Municipalidad Vázquez de Coronado, por lo que la aplicación en otras instituciones u organizaciones del modelo aquí presentado requerirá de un nuevo diagnóstico previo que permita realizar nuevas adaptaciones a la población beneficiaria.

5.4. Conclusiones

- Resulta recomendable generar un sentido de consciencia en la población respecto a la importancia de la movilidad para el cuerpo humano y aún más cuando las condiciones diarias restringen el movimiento de una u otra manera. De esta forma, se fortalecen hábitos que benefician no solo su condición física en temas de prevención de enfermedades asociadas al sedentarismo, sino también contribuye en gran medida la salud mental del conductor profesional mediante la reducción de los niveles de estrés.
- Se evidencia la necesidad de actualizar en materia vial a los conductores experimentados. Esto se debe a la carencia de estrategias que abarquen esta necesidad en conocimientos sobre seguridad vial. Aunque el presente proyecto quiso aportar a este vacío, se exhorta a la comunidad y autoridades competentes, a trabajar en la actualización y educación vial de los conductores.
- Se concluye que el trabajo en equipo es primordial para esta población, ya que recolectar los desechos sólidos de una comunidad depende de la planificación e interacción, tanto de los conductores como de los colaboradores. En este orden de ideas, se rescata la importancia que posee el lenguaje de señas propio de este grupo, fundamental para ejecutar las tareas asignadas.

- Se constató la importancia de facilitar a la población participante herramientas que le permitan identificar cuáles son las situaciones estresoras emergentes en su cotidianidad. Además de como reconocer su influencia en la manera de conducir, con la finalidad de rescatar y socializar entre los mismos conductores las posibles estrategias de afrontamiento de estos imprevistos y, de este modo, prevenir accidentes viales.
- Además, fue significativo ratificar, desde la narrativa de los participantes, las posibles consecuencias del estrés en su salud y estado de ánimo. Esta es una población que constantemente se encuentra expuesta a vivenciar incidentes propios de la realidad vial. Por lo tanto, se sugiere fomentar un abordaje del autocuidado que se enfoque en el buen manejo del estrés con el propósito de buscar el bienestar personal.
- Se revela desde el discurso de los participantes la trascendencia de repensar el modelo tradicional de educación vial desde un enfoque Bio-psico-social, que considere la relevancia que adquieren en la conducción, tanto elementos individuales (salud física y mental, procesos cognitivos) como sociales (interacción y relaciones humanas).

5.5. Recomendaciones

5.5.1. A futuros investigadores en temáticas relacionadas a la Psicología del Tránsito

Si se desean llevar a cabo estudios similares, se recomienda realizar un diagnóstico de los hábitos de conducción con un grupo de conductores más amplio que el que participó en el

del presente proyecto, el cual permita obtener resultados estadísticamente representativos de la población conductora. Esto facilitará las posibilidades de generalización y, a la vez, el incremento del acervo teórico que existe en torno al tema, tomando en cuenta la escasa información que se ha desarrollado sobre vehículos de carga.

5.5.2. A la Escuela de Psicología de la Universidad Nacional

Se le sugiere a la Escuela de Psicología buscar, incorporar y fomentar la investigación en temas que se relacionen con los accidentes de tránsito, ya que se considera una problemática que aumenta y está presente en el contexto diario costarricense. Esto debido a que, al parecer, los esfuerzos realizados por las autoridades competentes no están logrando el objetivo de reducir las cifras en los siniestros viales desde el abordaje del factor humano.

5.5.3. A la Municipalidad Vázquez de Coronado

- Abrir espacios de capacitación dirigidos al personal de recolección de desechos sólidos que pueda proveerles conocimientos y herramientas referentes al manejo asertivo de emociones, alimentación, promoción de la actividad física, organización efectiva del tiempo, resolución de conflictos y trabajo en equipo.
- Desarrollar una guía de inducción, en conjunto con los conductores, para los colaboradores que ingresen a la Municipalidad Vázquez de Coronado, que les permita integrarse a los grupos de recolección y aprender el lenguaje de señas que los conductores indican que han desarrollado.
- Se recomienda crear y mantener un registro de los accidentes viales en

los cuales los conductores y colaboradores de la Municipalidad Vázquez de Coronado tengan participación. Esto con el objetivo de cuantificar los siniestros, reconocer las rutas de mayor peligro e identificar los elementos o circunstancias que se presentaron para dar lugar al accidente.

- Se sugiere a la Municipalidad adquirir o elaborar una guía o protocolo de abordaje para el manejo saludable de accidentes, la cual pueda utilizarse en caso de que alguno de los trabajadores en las distintas divisiones laborales resulte involucrado en un accidente vial. Esto con el fin de facilitar un espacio emocionalmente seguro para las personas implicadas en el siniestro, mediante un manejo adecuado del evento por parte de sus compañeros de trabajo.

5.5.4. A las autoridades competentes en materia vial (por ejemplo, Dirección General de Educación Vial del Cosevi)

Se sugiere a estas entidades buscar estrategias como la que presenta este documento u otras similares, para actualizar los conductores experimentados, quienes poseen gran experiencia en conducción. Además de la renovación de su licencia, es necesario generar espacios en los que concienticen sobre la realidad vial costarricense y el aumento en la cifra de accidentes que se presentan en la actualidad.

Bibliografía

- Ávila, C. (2010). Alta velocidad al conducir: Caracterización psicosocial de un grupo de alto riesgo en Costa Rica (Tesis de licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Badilla, N., León, A. (2013). Estrategia teórica-metodológica desde el Trabajo Social para la prevención de los accidentes de tránsito en el Cantón de Montes de Oro (Tesis de licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Barboza-Palomino, M., Rojas-Portocarrero, K. y Salas, G. (2017). Revisión de la literatura en Psicología del Tránsito y la seguridad vial (2001-2016). Recuperado de:
https://www.researchgate.net/publication/323560889_Revisión_de_la_literatura_en_psicologia_del_transito_y_la_seguridad_vial_2001-2016
- Chávez, A. (2012). Masculinidad y feminidad: ¿De qué estamos hablando? Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/pdf/1941/194124704010.pdf>
- Consejo de Seguridad Vial (Cosevi). (2015). Estrategia para la Implementación de Medidas en Seguridad Vial en Espacios de Incidencia de Accidentes de Tránsito: Una Priorización de la Atención. Recuperado de:
<https://www.csv.go.cr/documents/10179/10843/ESTRATEGIA+DE+SEGURIDAD+VIAL+2015-2020.pdf/98e333ee-b393-430b-95ce-4b497a514721>
- Deffenbacher, J., Filetti, L., Lynch, R., Dahlen, E. y Oetting, E. (2002). Cognitive-behavioral treatment of high anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 895-910. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/11201899_Cognitive-behavioral_treatment_of_high_anger_drivers_Behaviour_Research_and_Therapy_40_895-910
- Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional. (2012). Plan estratégico de la Facultad de Ciencias Sociales para el periodo 2013-2017. Recuperado de:
<file:///C:/Users/Lilly/Downloads/PLAN+ESTRATEGICOFCS++2013-2017.pdf>

- Hernández, J. (2019). Mapa del sector SW del cantón de Coronado. [Mapa]. 1: 57000.
- Infantes, G., Linares, L., Martínez, L. (2015). Rasgos caracterológicos y hábitos de los conductores de la empresa de transportes EL Solitario (Trabajo aplicativo final para obtención de Máster en factor humano). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima, Perú. Recuperado de:
<http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/bitstream/10757/576169/1/TRABAJO+-UPC+OK+26+03+2015.pdf>
- Ledesma, R. Poó, F, Montes, S. (2011). Psicología del Tránsito: logros y desafíos de la Investigación. Recuperado de: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4390973>
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. (2012). Recuperado de:
<https://www.csv.go.cr/documents/10179/10845/ley-transito.pdf/7ccd5feb-bb0d-4.a1-b4e1-059e2d7870e8>
- Lorca, P. (2016). Consideraciones pedagógicas para la planificación y ejecución de la pausa activa, una mirada desde la comuna de Valdivia, región de Los Ríos. Recuperado de:
<http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2016/ffl865c/doc/ffl865c.pdf>
- Martín, M. (2015). Medicamentos y conducción de vehículos: análisis de la percepción por parte de los pacientes/usuarios de farmacia (Tesis Doctoral). Universidad de Valladolid. Recuperado de: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/16865>
- Martos, F. y Roa, J. (2012). Los conductores reexaminados: El transcurso del tiempo deteriora significativamente los conocimientos de los conductores. Revista Latinoamericana de Psicología. 44 (3), 83-94. Recuperado de:
<http://eds.a.ebscohost.com/una.idm.oclc.org/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=83b0fb9a-53ec-43d5-80b9-c69fca98d3bd%40sessionmgr4005&vid=1&hid=4108>
- Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia (Minsalud). (2017). Guía de investigación de incidentes, accidentes y enfermedades laborales. Recuperado de:
<https://www.minsalud.gov.co/Ministerio/Institucional/Procesos%20y%20procedimientos>

os/GTHG03.pdf

Moreno, M. y Monge, D. (2009). Intención de aumento de velocidad y evaluación del riesgo, según contextos viales. Recuperado de:

<http://www.redalyc.org/pdf/153/15315124008.pdf>

Moreno, M. y Monge, D. (2011). Actitudes hacia comportamientos protectores y de riesgo en conductores costarricenses. *Revista Costarricense de Psicología* 30 (45-46), 35-49.

Municipalidad Vázquez de Coronado. (2008). Plan municipal de gestión de residuos sólidos cantón de Vázquez de Coronado. Recuperado de: www.coromuni.go.cr/actas/doc./748-plan-de-gestion-de-residuos-solidos.html

Municipalidad Vázquez de Coronado. (2016). Plan de gobierno municipal 2016-2020.

Recuperado de: http://www.coromuni.go.cr/documentos/doc_view/697-plan-de-gobierno-2016-2020.html

Municipalidad Vázquez de Coronado. (2018). Inicio. Recuperado de:

<https://www.coromuni.go.cr/la-municipalidad.html>

Municipalidad Vázquez de Coronado. (2018). Aspectos físicos. Recuperado de:

<https://www.coromuni.go.cr/aspectos-fisicos.html>

Municipalidad Vázquez de Coronado (s. f.). Plan de gestión ambiental para el cantón Vázquez de Coronado. Recuperado de: https://www.coromuni.go.cr/actas/doc_view/815-propuesta-plan-de-gestion-ambiental.html

Naranjo Pereira, M. (2009). Una revisión teórica sobre el estrés y algunos aspectos relevantes de este en el ámbito educativo. *Revista Educación*, 33 (2), 171-190.

Organización Mundial de la Salud. (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Recuperado de:

http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/

Organización Mundial de la Salud. (2018). Temas de salud. Nutrición. Recuperado de:

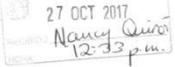
<https://www.who.int/topics/nutrition/es/>

- Rey de Castro, J. y Rosales-Mayor, E. (2010). Monitoreo del sueño en conductores de ómnibus y camiones: factor relevante a considerar para la renovación de la licencia de conducir. *RevPeruMedExp Salud Publica*, 27(2), 260-66. Recuperado de: <http://www.scielosp.org/pdf/rpmesp/v27n2/a16v27n2.pdf>
- Rey de Castro, J., Gallo, J. y Loureiro, H. (2004). Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudio cuantitativo. *Revista Panam Salud Pública*. 16(1), 11–8. Recuperado de: https://www.scielosp.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/rps/v16n1/22180.pdf
- Rivas, M. (2008). Procesos cognitivos y aprendizaje significativo. Comunidad de Madrid. Recuperado de: <http://www.madrid.org/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=filename%3DProcesos+cognitivos+y+aprendizaje+significativo+MRivas.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1220443509976&sbinary=true>
- Rizo, M. (2005). La Psicología social y la sociología fenomenológica. Apuntes teóricos para la exploración de la dimensión comunicológica de la interacción. Universidad Autónoma de la Ciudad de México. Recuperado: de https://gmjei-ojs-tamiu.tdl.org/gmjei/index.php/GMJ_EI/article/view/128/125
- Rodríguez Barreto, L., Pineda Roa, C. y Pulido, N. (2016). Propiedades psicométricas del Stroop, test de colores y palabras en población colombiana no patológica. *Universitas Psychologica*, 15(2), 255-272. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rups/v15n2/v15n2a21.pdf>
- Ruiz, M., Díaz, M. y Villalobos, A. (2012). Manual de técnicas de intervención cognitivo conductuales. Bilbao, España: Disclée De Brouwer, S. A.
- Sáez, J., Crescente, S. Danelón, S., Messina, A., Esteo, P., Santana, V., y Suari, S. (2014). I.

- Prólogo. En. M. Molina (Ed.), Conductas seguras y saludables en tránsito vial. (11-12). Buenos Aires, Argentina: Federación de Psicólogos de la República Argentina.
- Sáez, J., Crescente, S. Danelón, S., Messina, A., Esteo, P., Santana, V., y Suari, S. (2014). El hombre como eje del tránsito, características del usuario de la vía públicas. En. S. Crescente (Ed.), Conductas seguras y saludables en tránsito vial. (67-79). Buenos Aires, Argentina: Federación de Psicólogos de la República Argentina.
- Ulloa, G. (2010). Elementos epistemológicos y teóricos para el estudio psicocultural del tránsito vehículo- peatón en Costa Rica (Tesis de licenciatura). Universidad Nacional. Heredia, Costa Rica.
- Umaña, D. (2010). La vivencia de un accidente de tránsito en jóvenes costarricenses Conductores de Automóvil. (Tesis de licenciatura). Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.
- Umaña, S. (2012). La inteligencia emocional en conductores nóveles desde la percepción del riesgo y factores protectores en la toma de decisiones en conductores del cantón de Pérez Zeledón. Recuperado de:
<https://www.csv.go.cr/documents/10179/10913/Inteligencia+Emocional+en+conductor+e+n%C3%B3veles.pdf/5f6e1e6e-1e45-4930-9145-63bd680903a4>

Anexos

Anexo 1. Cartas de solicitud y aprobación del proyecto.



San José, viernes 27 de octubre 2017

Sr. Rolando Méndez
Alcalde
Municipalidad de Coronado

Estimado señor.

Reciba un cordial saludo. A través de la presente quisiéramos comentarle que somos un equipo de tres bachilleres en Psicología y estamos realizando nuestro Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Psicología de la Universidad Nacional. El mismo consiste en un proyecto orientado a la promoción de hábitos en conducción segura en conductores de vehículos de carga. Este proyecto surge ante el incremento de accidentes de tránsito en el país, los cuales han generado tanto pérdidas humanas como económicas, por lo que consideramos que es un valioso aporte para las instituciones que deseen sumarse a la reducción de accidentes viales. Para nosotras sería un gusto poder desarrollar el proyecto en una institución como la Municipalidad de Coronado, por lo que le solicitamos respetuosamente el permiso para llevar a cabo en proyecto en su institución.

Esta propuesta de proyecto ya está aprobada por la Comisión de Trabajos Finales de Graduación de la Escuela de Psicología y está formulado con diferentes actividades de recolección de información las cuales se trabajarán en conjunto con conductores. A continuación, le presentamos algunas generalidades sobre la conformación del proyecto:

Está formulado en tres fases: en primer lugar, una fase de diagnóstico en la cual se plantea aplicar un cuestionario a los conductores, se llevará a cabo un grupo focal y cuatro entrevistas a conductores. Posteriormente, una segunda fase en la que se diseñarán tres módulos, los cuales incluyen dos talleres por módulo; por último, se plantea la fase de ejecución de dichos módulos. Cabe señalar que se trabajará con los conductores sólo durante la primera y tercera fase.

Beneficios

Los conductores obtendrán herramientas para adquirir y mantener hábitos en conducción segura principalmente en el ámbito laboral.

En cuanto a la Municipalidad como ente, el proyecto podrá beneficiar mediante la obtención de conductores capacitados en materia vial desde el factor humano, promovido

MUNICIPALIDAD VÁZQUEZ DE CORONADO, SAN JOSÉ, COSTA RICA DESPACHO DEL ALCALDE

07 de noviembre, 2017 AL-200-1461-2017

Señor
Rodrigo Barrantes
Obras y Servicios

Estimado señor:

Por medio de la presente, en atención a nota suscrita por estudiantes de la carrera de Psicología de la Universidad Nacional, traslado la misma para que valore la posibilidad de que los discentes realicen su trabajo final de graduación con los choferes que laboran en la Municipalidad. Asimismo que su valoración, sea comunicada al suscrito para la ratificación final.

En la nota, los estudiantes presentan un cronograma de actividades, le solicito coordine los detalles necesarios para que este proceso beneficie a los conductores, siempre y cuando se realice de una manera en la que no se afecten los servicios básicos que se brindan a la comunidad.

Sin más por el momento,

Cordialmente,



Arq. Rolando Méndez Soto
Alcalde Municipal

RMS/rmgm
C/ Archivo






Central Telefónica 2292-4363 Dirección 2292-9888 Fax 2229-2146 www.coromuni.gov.cr Apartado 693-2200 Coronado

desde la Psicología. Además, al finalizar el proyecto obtendrá una guía constituida por módulos de capacitación, que pueden ser de ayuda en la capacitación e inducción de conductores activos y nuevos una vez que el proyecto haya finalizado. Sin dejar de lado que será de provecho para la institución el vivir y participar de un proyecto novedoso y que responde a una necesidad de la realidad actual costarricense como lo es la promoción hábitos en los conductores que permitan reducir los incidentes en las vías de tránsito.

Para la ejecución de dicho proyecto se requiere como aporte de la Municipalidad lo siguiente:

- Un espacio físico donde se puedan llevar a cabo dichas actividades sea este una sala de reuniones o similar.
- La disponibilidad de tiempo por parte de los conductores para participar en las mismas
- Los participantes deben ser hombres, quienes su labor principal sea conducir.
- Una carta de compromiso y disposición de la Municipalidad para permitir la ejecución del proyecto en la institución.

El proyecto está formulado y proyectado para un año, sin embargo, el trabajo específicamente con los conductores será de 6 meses, (tres meses en la primera fase y tres meses en la tercera fase).

Se adjunta un cronograma tentativo con la propuesta de fechas para cada una de las actividades. De igual manera, estamos en disposición de reunirnos con usted si fuera el caso para conversar sobre dudas que puedan surgir sobre el proyecto.

Esperamos que a esta propuesta se le dé visto bueno de su parte y quedamos a la espera de su respuesta.

Muchas gracias de antemano.

Juliana Jara Vargas, Telf. 6022 8637
Kimberly Rojas Sánchez, Telf. 8947 2065
Wendy Sánchez Castro, Telf. 8500 9688

Bachilleres en Psicología
Universidad Nacional

MUNICIPALIDAD VÁZQUEZ DE CORONADO

Teléfono: 2229-4588 Fax: 2229-2146
Apartado: 693-2200 Coronado www.coromuni.gov.cr
OFICINA DE SERVICIOS PÚBLICOS
Correo: rbarrantes@coromuni.gov.cr

SP-251-033-2017

04 de diciembre de 2017

Comisión de Trabajos Finales de Graduación
Escuela de Psicología
Universidad Nacional

Estimados (as) Señores (as):

Como Coordinador de Obras y Servicios de la Municipalidad de Coronado y con aval del señor Rolando Méndez Soto, Alcalde de esta institución, expreso mi autorización y anuencia para que el proyecto "Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de carga" de las estudiantes Juliana Jara, Kimberly Rojas y Wendy Sánchez, sea ejecutado con los conductores de esta instancia.

Reconocemos la importancia del tema en cuestión, la valoración del estrés en nuestros conductores y los hábitos seguros de conducción que serán abordados durante la realización del mismo, como parte de los aportes que este proceso puede brindar a nuestra institución, por lo que es de nuestro interés ser parte de este proyecto de investigación.

Por lo anterior, hacemos la solicitud de participación de las estudiantes mediante su propuesta de proyecto, ya que estimamos necesaria y oportuna su incorporación para un abordaje que responda a este factor humano involucrado en los siniestros viales.

Sin más por el momento.

Atentamente



Rodrigo Barrantes Bonilla
Coordinador de Servicios Públicos.
Municipalidad Vázquez de Coronado
Teléfono: 2229-4588

C. Arquitecto Rolando Méndez Soto, Alcalde Municipal.
C. Archivo



05 DIC. 2017
RECIBIDO
UNIVERSIDAD NACIONAL
HEREDIA COSTA RICA



1

Anexo 2. Consentimiento informado del proyecto

Consentimiento informado

Fecha __/__/__

Universidad Nacional.

Escuela de Psicología

Consentimiento informado

Estimado participante:

El siguiente documento contiene información sobre el proyecto “Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en Costa Rica” que se llevará a cabo en conjunto con esta institución entre febrero y diciembre 2018. Si usted decide participar debe de conocer la siguiente información:

- El proyecto contempla como objetivos el caracterizar factores protectores y factores de riesgo para la conducción segura en conductores de vehículos de carga y establecer criterios de conducción segura mediante un perfil del conductor; esto con el fin de elaborar un conjunto de módulos con estrategias para la promoción de hábitos en conducción segura a través de capacitaciones.
- Dicho proyecto será ejecutado por el equipo conformado por Juliana Jara Vargas, número de identificación 1-1226-0978, Kimberly Rojas Sánchez, número de identificación 1-1564-0688 y Wendy Sánchez Castro, número de identificación 1-1474-0980, estudiantes de la Licenciatura en Psicología de la Universidad Nacional, con la tutoría de la Lic. Paula Cubillo Segura.
- El grupo investigador realizará este proyecto para optar por el grado de Licenciatura en Psicología de la Universidad Nacional y permitirá cubrir la solicitud de la Municipalidad Vázquez de Coronado de fomentar hábitos seguros de conducción dentro de la institución.
- Este proyecto se extenderá por un periodo aproximado de 12 meses, en el cual se realizarán actividades como grupos focales, talleres, entrevistas y cuestionarios, con el fin de compartir información tanto para el equipo ejecutor como para los conductores de carga que prestan servicio en este lugar. El tiempo de cada sesión de trabajo será de aproximadamente hora y media (depende del tipo de actividad). La participación a estas será durante el horario laboral y con autorización de las jefaturas las cuales se coordinarán con anticipación.
- Si usted decide participar en el presente proyecto, el grupo investigador le solicita: integrarse en las diferentes actividades sean estos grupos focales, talleres u otras manteniendo el respeto hacia los otros compañeros que asistan y hacia el equipo y así como asistir puntualmente.
- La información que usted brinde es totalmente CONFIDENCIAL y únicamente se usará para fines del proyecto e investigación.

_____ Firma del participante

- La participación es de carácter voluntaria y puede retirarse en el momento que lo desee.

Beneficios

- La información que se obtenga de este trabajo será de gran utilidad tanto para la Institución, como para la comunidad científica y los participantes del proyecto, ya que permitirá un acercamiento a la comprensión de la realidad en relación con la seguridad vial que experimentan los conductores de carga.
- Los participantes del proyecto tendrán como beneficio el acceso a capacitaciones que guardan relación con el tema de seguridad vial. Además, les permitirá contar con un espacio para expresar sus opiniones y recomendaciones en relación con su trabajo. Riesgos
- La participación en el proyecto no implica ningún riesgo para su relación laboral con la Institución.
- De igual manera, si usted no desea participar en dicho estudio, no habrá ningún tipo de sanción o perjuicio sobre su condición laboral actual. Datos de contacto Si usted a lo largo del proceso considera que necesita más información del presente proyecto puede acudir a los siguientes contactos:
- Juliana Jara, al correo yuliana.jara.vargas@gmail.com, equipo ejecutor
- Kimberly Rojas, al correo yrs0903@hotmail.com, equipo ejecutor
- Wendy Sánchez, al correo wmsc12@gmail.com, equipo ejecutor
- Paula Cubillo Segura, correo: paulacuse@gmail.com, tutora del proyecto
- Escuela de Psicología UNA, teléfono: 2562 6777 o al 2562 6775

Firma del participante



Comprobante de consentimiento informado Fecha ___/___/___ Yo
_____, he leído o se me ha leído toda
la información de este documento antes de firmar, se me ha permitido manifestar las dudas en
relación a mi participación en el proyecto “Modelo psicoformativo para la promoción de
hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en
Costa Rica” y dichas dudas se me han aclarado de forma clara y oportuna, por lo tanto accedo
a participar.

Firma del participante

Firma de investigadora

Firma de investigadora

Firma de investigadora

Anexo 3. Matriz de planificación

Objetivo específico N.º 1	Indicadores de logro	Medios de Verificación	Producto
<p>Identificar los hábitos de conducción que poseen los conductores profesionales de una municipalidad en Costa Rica.</p>	<p>De 6 a 10 conductores participan de los grupos focales en el 2018.</p> <p>Identificados al menos 3 factores de riesgo y 3 factores protectores de conducción que poseen los conductores profesionales de la Municipalidad de Vázquez de Coronado</p> <p>Al menos 13 cuestionarios completados por los conductores en el 2018.</p> <p>Al menos 3 entrevistas a conductores seleccionados para la elaboración del perfil.</p>	<p>Listas de participantes.</p> <p>Listado de los factores de riesgo y protectores que poseen los conductores profesionales de la municipalidad</p> <p>Cuestionarios aplicados.</p> <p>Guía de entrevistas a 3 conductores seleccionados para el perfil.</p>	<p>Informe de diagnóstico sobre hábitos de conducción que poseen los conductores de carga de la Municipalidad de Vázquez de Coronado.</p> <p>Documento del perfil del conductor profesional.</p>
<p>Actividades</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplicación de cuestionarios “Hábitos asociados a la conducción de vehículos de carga en los conductores profesionales de una municipalidad de Costa Rica “, en las instalaciones de esta. 2. Grupo focal sobre “Factores protectores y de riesgo presentes en los conductores de carga que trabajan para la municipalidad”. 3. Aplicación de entrevistas a conductores seleccionados. 4. Sistematización y análisis de datos. 5. Elaboración del Informe de diagnóstico sobre hábitos de conducción que poseen los conductores de carga del municipio. 6. Reunión grupo facilitador para elaboración del perfil del conductor profesional. 7. Socialización de perfil del conductor profesional. 			

Objetivo específico N.º 2	Indicadores de logro	Medios de Verificación	Producto
Elaborar los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional.	<p>Al menos 3 módulos diseñados del modelo psicoformativo de sensibilización y promoción para la conducción segura de vehículos de carga.</p> <p>Identificadas al menos 2 técnicas para la sensibilización en la temática y ajustadas a la población.</p> <p>Al menos 4 técnicas participativas desarrolladas para la promoción de hábitos de conducción segura.</p>	Matriz de planificación de actividades por módulo	<p>Guía metodológica de los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura de vehículos de carga.</p> <p>Guía de recomendaciones para la municipalidad.</p>
<p>Actividades</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Revisión documental 2. Diseño de los módulos para la sensibilización y promoción. 3. Sistematización de los módulos del modelo psicoformativo. 4. Reunión del equipo facilitador con representantes de la municipalidad para revisión de la guía metodológica de los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura. 			

Objetivo específico N°3	Indicadores de logro	Medios de Verificación	Producto
<p>Implementar los módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de una municipalidad en Costa Rica.</p>	<p>Al menos 10 conductores participan en los talleres de los módulos de sensibilización en el 2018.</p> <p>Sistematizados los resultados de la aplicación de los módulos.</p> <p>Socializado el modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura con los actores claves del proceso.</p>	<p>Lista de asistencia a los talleres.</p> <p>Fotografías de los talleres.</p> <p>Cuestionarios de evaluación de talleres</p> <p>Informe de sistematización de resultados</p> <p>Lista de asistencia a la presentación del modelo.</p>	<p>Módulos del modelo psicoformativo de sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de una municipalidad en Costa Rica.</p>
<p>Actividades</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplicación de módulos de sensibilización y promoción con conductores. 2. Evaluación del desarrollo de los talleres implementados mediante el uso de cuestionario tipo escala Likert. 3. Sistematización y análisis de la información de los talleres. 4. Diseño del documento de módulos del modelo psicoformativo de sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor del conductor profesional de una municipalidad en Costa Rica. 5. Presentación para la socialización del modelo psicoformativo y de los resultados con los actores claves del proceso. 			

Anexo 4. Tabla de cambios realizados al instrumento después de la aplicación para validación

<p>1. Segunda parte. Ítems 1 y 2.</p>	<p>Se subrayaron las palabras día y semana, con el objetivo de hacer la distinción de respuesta en cada pregunta.</p>
<p>2. Tercera parte. Ítem 15. Factores asociados al conductor.</p>	<p>Se realizó un cambio en la instrucción con el objetivo de que ésta sea leída por el conductor como un llamado a generalizar sus respuestas y evitar relacionarlas solamente con su comportamiento personal. Para ello, se cambia la palabra “conductor” por “conductores”.</p> <p>Asimismo, se cambió el orden de los factores dentro de la tabla. En la aplicación del instrumento para validación, por ejemplo, “consumo de alcohol” se encontraba en la primera casilla, y “uso de drogas” en la segunda. Se modificó para que estos factores se ubicaran de quinto y séptimo lugar respectivamente. Se realizó este cambio para evitar ser intrusivo en las primeras opciones de respuesta y contribuir también a la observación anterior para que la respuesta sea general y no referente al comportamiento personal.</p>
<p>3. Tercera parte. Ítem 17. Factores asociados al vehículo.</p>	<p>Se realizó un cambio en la instrucción con el objetivo de favorecer una mejor comprensión de los factores que componen la tabla. Para ello, se amplía la instrucción agregando las palabras resaltadas: “A continuación se presenta una lista de factores relacionados al estado del vehículo, que, en caso de falla o mal funcionamiento, podrían afectar al momento de conducir. Marque con una X, hasta qué punto estos factores influyen en la ocurrencia de un accidente”.</p>

Fuente: elaboración propia.

Anexo 5. Cuestionario sobre hábitos asociados a la conducción de vehículos de carga en los conductores profesionales de una Municipalidad de Costa Rica

Estimado participante:

El presente cuestionario forma parte de un trabajo final de graduación de la carrera de Psicología de la UNA, acerca de hábitos de conducción de conductores de vehículos de carga con el fin de diseñar un “Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga”.

Quisiéramos solicitar su participación para contestar algunas preguntas. Su participación es **voluntaria, y las respuestas serán confidenciales y anónimas**. El contestar este cuestionario, o bien negarse a realizarlo, **no afectará su empleo**. De igual manera, se le garantiza que la información que usted proporcione será usada sólo para fines académicos.

Le pedimos contestar con la mayor sinceridad posible, no hay respuestas correctas o incorrectas. Su experiencia como conductor será de gran importancia por lo que lo invitamos a contestar el presente cuestionario.

En caso de dudas o preguntas por favor diríjase a las estudiantes a cargo del proyecto antes de responder el cuestionario.

Muchas gracias por su colaboración.

I. PRIMERA PARTE. Datos socio demográficos.

A continuación se le solicita que por favor complete las siguientes preguntas con sus datos según corresponda en el espacio en blanco.

Edad: _____.

Indique cuál es su mayor grado académico obtenido:

- () Primaria incompleta
- () Primaria completa.
- () Educación General Básica (Noveno Año)
- () Bachiller en Educación Media (Bachillerato de secundaria)
- () Otros, indique cuál _____

Nacionalidad: _____.

Años de experiencia en conducir: _____.

Años de experiencia conduciendo laboralmente: _____.

Tipo de Licencia: _____.

Tipo de vehículo de la institución que conduce usualmente:

- 1. () Camión recolector/compactador
- 2. () Vagoneta
- 3. () Retroexcavador
- 4. () Otro. Indique cuál _____

7. ¿Durante cuánto tiempo realiza esa actividad?

- 20 minutos o menos
- 30 a 40 minutos
- 1 hora
- Más de 1 hora

C. Hábitos del sueño

8. Usualmente, ¿cuántas horas duerme usted en promedio cada día?:

- Menos de 4 horas
- De 5 a 6 horas
- De 7 a 8 horas
- Más de 9 horas

9. ¿Considera que su descanso (horas que duerme) es satisfactorio durante la semana? En caso de responder afirmativamente, continúe en pregunta 11

SÍ () NO ()

10. ¿Por qué causas considera usted que su descanso no es satisfactorio?

- Porque algunas veces sufro de insomnio
- Porque me siento estresado al final del día
- Por causa de las extensas jornadas laborales
- Porque prefiero dedicar tiempo a otras actividades en lugar de descansar
- Otro _____.

D. Control médico

11. ¿En el último año se ha realizado chequeos médicos?

SÍ () NO ()

12. ¿Consume algún tipo de medicamento diariamente? En caso de contestar NO, pase a la tercera parte del cuestionario, pregunta 15.

SÍ () NO ()

13. Si consume algún medicamento, indique cuál: _____.

14. ¿Por qué razón consume ese medicamento? _____.

III. TERCERA PARTE. Trilogía vial

15. Factores asociados al conductor:

A continuación se presenta una lista de factores **relacionados con los conductores** que podrían afectar al momento de conducir. Marque con una X, hasta qué punto considera que estos factores influyen en la ocurrencia de un accidente. Debe marcar **solamente una opción** para cada factor o evento.

Factor	Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1. Sueño					
2. Estrés					
3. Padecimiento de enfermedades crónicas (Hipertensión, Diabetes, etc.)					
4. Fatiga					
5. Consumo de alcohol					
6. Distracciones					
7. Uso de drogas					
8. Poca tolerancia a la frustración					
9. Agresividad					
10. Problemas de visibilidad (Salud Visual)					
11. Otros. Indique cuáles: _____ _____ _____ _____					

16. Factores asociados a la educación vial

A continuación se presenta una lista de factores **relacionados a la educación vial** que podrían afectar al momento de conducir. Marque con una X, hasta qué punto considera que estos factores influyen en la ocurrencia de un accidente. Debe marcar **solamente una opción** para cada factor o evento.

Factor	Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1. Exceder los límites de velocidad					
2. Irrespetar las señales de alto					
3. Realizar giros en U					
4. Adelantamientos indebidos					
5. No guardar distancia con otros vehículos					
6. Maniobras inseguras de otros conductores					
7. Irrespetar los semáforos					
8. Consumir alimentos o bebidas al conducir					
9. Utilizar el celular mientras se conduce					
10. Irrespeto la señal de “ceda el paso”					
11. Irrespetar las señales escolares de tránsito					
12. Conductas inseguras de los peatones					
13. Otros Indique cuáles: _____ _____ _____ _____					

17. Factores asociados al vehículo:

A continuación se presenta una lista de factores **relacionados al estado del vehículo**, que **en caso de falla o mal funcionamiento**, podrían afectar al momento de conducir. Marque con una X, hasta qué punto estos factores influyen en la ocurrencia de un accidente. Debe marcar **solamente una opción** para cada factor o evento.

Factor vehículo	Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1. Estado de la carrocería en general					
2. Condiciones del tablero de control					
3. Limpiaparabrisas					
4. Direccionales					
5. Ausencia de espejos retrovisores					
6. Estado de luces (faros).					
7. Estado de frenos.					
8. Presión y estado inadecuado de las llantas					
9. Estado de la dirección					
10. Suspensión (amortiguadores/ hojas de resortes)					
11. Quinta rueda (repuesto)					
12. Nivel de aceites (lubricantes)					
13. Ausencia de cinta reflectiva					
14. Estado de los ejes					
15. Estado y condiciones del chasis					
16. Otros. Indique cuáles: _____ _____ _____ _____					

18. Factores asociados al Entorno vial:

A continuación se presenta una lista de factores **relacionados al entorno vial** que podrían afectar al momento de conducir. Marque con una X, hasta qué punto considera que estos factores influyen en la ocurrencia de un accidente. Debe marcar **solamente una opción** para cada factor o evento.

Factor	Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre
1. Superficie de ruede (estado de carretera)					
2. Ancho de la vía					
3. Pendientes pronunciadas					
4. Curvas peligrosas					
5. Tramos viales con poca visibilidad					
6. Trabajos (obras) en la ruta					
7. Presencia de accidentes de tránsito previos					
8. Lluvia					
9. Niebla (neblina)					
10. Polvo					
11. Viento					
12. Luz reflejada (Sol)					
13. Derrumbes (deslizamientos)					
14. Inundaciones					
15. Animales en la vía					
16. Señales de tránsito mal colocadas o borrosas					
17. Otros. Indique cuáles: _____ _____ _____ _____					

IV. CUARTA PARTE.

19. Factores asociados a los roles masculinos:

A continuación se presenta una lista de afirmaciones relacionadas a los roles masculinos. Marque con una X según la respuesta que se acerque más a su opinión.

Factor	Muy en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Muy de acuerdo
1. Yo tomo las decisiones en mi hogar.					
2. Cuando estoy triste prefiero ocultarlo de los demás.					
3. Los hombres deben mostrar valentía y tomar riesgos al conducir.					
4. Es importante no mostrar debilidad al conducir e imponerse ante los otros conductores en la vía.					
5. Tanto hombres como mujeres pueden ser buenos conductores.					
6. Conducir con prudencia puede considerarse cobardía.					
7. El hombre es quien provee en el hogar.					
8. Los hombres son agresivos por naturaleza.					
9. Los hombres deben demostrar mayores habilidades para conducir.					
10. Un hombre puede ser cordial a la hora de conducir.					
11. La mayoría de los hombres se muestran competitivos mientras manejan un vehículo.					

Factor	Niveles de estrés									
	1 Nada de estrés	2	3	4	5	6	7	8	9	10 Mucho estrés
15. Poca o nula señalización en las carreteras										
16. Cierres en la vía										
17. Uso excesivo de la bocina por parte de otros conductores										
18. Inseguridad para tomar decisiones rápidas										
19. Conducir con otras personas como acompañantes										
20. Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente										
21. Otros Indique cuáles: _____ _____ _____										

SEXTA PARTE. Estrategias y recomendaciones al conducir:

21. ¿Cuáles de las siguientes estrategias utiliza usted para mejorar las condiciones de conducción cuando se encuentra bajo situaciones de estrés? (puede marcar varias opciones).

- () Escuchar música
- () Escuchar programas de comedia o entretenimiento en la radio
- () Hacer ejercicios de respiración
- () Revisar estado del vehículo antes de conducir
- () Utilizar algún tipo de aplicación electrónica para dispositivo móvil (ejemplo: waze, google maps)
- () Utilizar rutas alternas o menos transitadas
- () Otra. Especifique: _____.

22. ¿Con qué frecuencia considera usted que el o los vehículos que utiliza para trabajar cumplen con las características necesarias, en cuanto a las condiciones de seguridad, para desarrollar su labor?

- A- () Siempre
- B- () Casi siempre
- C- () A veces
- D- () Casi nunca
- E- () Nunca

23. ¿Cuáles condiciones de seguridad podrían mejorarse en su trabajo para garantizar una conducción segura?

24. ¿Ha tenido usted, durante su jornada laboral, algún accidente de tránsito en el último año?

() No (Puede devolver el cuestionario).

() Sí. Mencione brevemente cómo fue el accidente (continúe contestando las siguientes preguntas).

25. ¿Cuál considera que fue la principal causa de dicho accidente? (Puede marcar más de una opción)

() Entorno vial: Estado de las vías, señalización, condiciones climáticas, etc.

() Factor humano (Distracción, toma de decisiones, coordinación bimanual, etc.).

() Falla eléctrica y/o mecánica del vehículo (Luces, frenos, dirección, suspensión, quinta rueda, etc.).

() Por causa de maniobras inseguras de otros usuario de la vía (Imprudencia – Irrespeto a señalamiento vial).

() Otro. ¿Cuál?

¡Muchas gracias por su participación!

Si desea más información sobre el estudio puede comunicarse con la Licda. Paula Cubillo al correo paulacuse@gmail.com, tutora del proyecto.

Anexo 6. Sistematización de la información cualitativa de los cuestionarios:

Conductores profesionales	
Ignacio (1)	
Factores	Información general
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 53 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 25 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee una escolaridad de primaria completa. El tipo de licencia que posee es la B3 y el vehículo de trabajo asignado es un camión recolector/compactador.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 2 tiempos. Tipos de comida: 3 veces a la semana consume comida rápida, 2 veces comida preparada en su hogar, 4 veces o más consume frutas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>No realiza ninguna actividad física. Realiza actividades recreativas durante al menos 3 veces o más a la semana, dedicando más de 1 hora a esta actividad.</p>
Hábitos del sueño	<p>Usualmente duerme de 7 a 8 horas al día. Reporta satisfactorio su descanso, aunque considera que se siente estresado al final del día.</p>
Información médica	<p>Menciona que se ha realizado chequeos médicos en el último año. Diariamente consume Irbesartan porque manifiesta padecer de presión alta.</p>
Manejo del estrés	

Percepción de estrés en carretera	<p>Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dormir pocas horas - Conducción peligrosa de otros conductores - Cansancio o agotamiento - Dificultades económicas - Carreteras en malas condiciones - Cierres en las vías - Inseguridad para tomar decisiones rápidas - Y considera como otro factor estresor el clima
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	<p>Entre las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Escuchar música ● Revisar el estado del vehículo antes de conducir ● El uso de rutas alternas o menos transitadas

Conductores profesionales	
Jorge (2)	
Factores	Información principal
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 53 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta 18 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee una escolaridad de primaria incompleta. Posee las licencias D3 y B3 y usualmente conduce vagoneta y retroexcavador.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 2 tiempos Tipos de comida: 3 veces a la semana consume comida rápida, 2 veces a la semana comida preparada en el hogar, 2 veces comidas de sodas y 2 veces frutas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>Actividad física: caminar al menos 2 veces a la semana durante 30 a 40 minutos. Realiza actividades recreativas al menos 1 vez a la semana durante más de 1 hora.</p>

Hábitos del sueño	Usualmente duerme de 7 a 8 horas y menciona que su descanso no es satisfactorio.
Información médica	Reporta haberse realizado chequeos médicos en el último año y no consume ningún medicamento ni padece alguna enfermedad.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción peligrosa de otros conductores - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje de trabajo - Y el uso excesivo de la bocina por parte de otros conductores
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	Entre las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta: <ul style="list-style-type: none"> ● Escuchar música ● El uso de rutas alternas o menos transitadas

Conductores profesionales	
Vicente (3)	
Factores	Información principal
Información sociodemográfica	Conductor con 48 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 28 años de experiencia en conducción y la misma cantidad de años conduciendo laboralmente. Posee una escolaridad de primaria completa. Posee licencia tipo B3 y usualmente conduce camión recolector y vagoneta
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	Tiempos de comida al día: realiza 3 tiempos. Tipos de comida: 3 veces a la semana consume comida preparada en su hogar, 2 veces a la semana consume comida rápida, 2 veces consume comida preparada en sodas y 2 veces consume frutas.

Actividad física y recreativa	No realiza ningún tipo de actividad física ni recreativa.
Hábitos del sueño	Usualmente duerme de 5 a 6 horas al día y considera su descanso como satisfactorio.
Información médica	Se ha realizado chequeos médicos en el último año y no consume ningún medicamento ni reporta padecer alguna enfermedad.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> - Conducción peligrosa de otros conductores - Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	La estrategia para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta: <ul style="list-style-type: none"> ● Escuchar música

Conductores profesionales	
Alberto (4)	
Factores	Información principal
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 52 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 34 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee una escolaridad de primaria completa. Los tipos de licencia que posee son A3, B1, B2, B3, C1 y C2. El vehículo de trabajo asignado es un camión recolector/compactador</p>
Hábitos y estilo de vida	

Hábitos de alimentación	Tiempos de comida: realiza 3 tiempos. Tipos de comida: 1 vez por semana consume comida rápida, 1 vez consume comida preparada en sodas, 4 veces o más a la semana comida preparada en el hogar y 4 veces o más consume frutas.
Actividad física y recreativa	Realiza al menos 1 vez por semana actividad física e indica que dicha actividad es el fútbol, con una duración de 30 a 40 minutos. Al menos 1 vez por semana realiza actividades de recreación y con una duración de más de una hora.
Hábitos del sueño	En promedio el participante duerme de 7 a 8 horas y considera que tiene un descanso satisfactorio.
Información médica	Señala tener un chequeo en el último año, no consumir ningún medicamento, ni padecimiento/enfermedad.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	El participante no percibe/ no reporta situaciones que considere estresoras al momento de conducir.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	La estrategia para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta: <ul style="list-style-type: none"> ● Escuchar música

Conductores profesionales	
Andrés (5)	
Factores	Información principal
Información sociodemográfica	Conductor con 53 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 40 años de conducir y 35 de conducir laboralmente. Posee escolaridad de Educación General Básica. Posee las licencias B1y D3 y el vehículo asignado es un retroexcavador
Hábitos y estilo de vida	

Hábitos de alimentación	Tiempos de comida: realiza 5 tiempos o más. Tipos de comida: nunca consume comida preparada en sodas, 1 vez por semana consume comida rápida, 4 veces o más consume comida preparada en el hogar y 2 veces consume frutas.
Actividad física y recreativa	Actividad física: caminar durante 1 hora una vez a la semana. No realiza actividades recreativas.
Hábitos del sueño	Indica dormir en promedio de 7 a 8 horas y califica como satisfactorio su descanso.
Información médica	Reporta un chequeo en el último año. Además, la ingesta de medicamentos como insulina y otros debido a sus problemas de salud.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> - El denso tráfico en las carreteras. - Dormir pocas horas. - La conducción peligrosa de otros conductores. - El cansancio. - Saltarse los tiempos de comida básicos. - La falta de tiempo para descansar. - Sobreexigencia de parte de externa. - Las excesivas jornadas laborales. - Falta de apoyo por parte de los compañeros. - Los conflictos familiares. - Las Dificultades económicas. - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje. - Dificultad para cumplir rutas o trabajos en tiempos determinados. - Las carreteras en mal estado. - La poca o nula señalización en carretera. - Los cierres en la vía. - El uso excesivo de la bocina por parte de otros conductores. - Inseguridad para tomar decisiones rápidas. - Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	Las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta <ul style="list-style-type: none"> - Escuchar música - Revisar el estado del vehículo - El uso de rutas alternas o menos transitadas.

Conductores profesionales	
Ángel (6)	
Factores	Información principal
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 38 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 7 años de experiencia al conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee una escolaridad de primaria completa Los tipos de licencia que posee son D3 y B1 y el vehículo de trabajo asignado es una aplanadora.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 3 tiempos. Tipos de comida: 1 vez a la semana consume comida rápida, 1 vez consume comida preparada en sodas, 2 veces consume comida preparada en el hogar y 2 veces consume frutas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>Actividad física: ir al gimnasio: al menos 3 veces a la semana durante más de una hora. Al menos dos veces a la semana realiza actividades recreativas durante más de una hora.</p>
Hábitos del sueño	<p>Indica dormir más de 9 horas al día y considera satisfactorio su descanso.</p>
Información médica	<p>Reporta un chequeo en el último año, además de la ingesta de medicamentos para la presión alta.</p>
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	<p>Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El denso tráfico en las carreteras. - Dormir pocas horas. - La conducción peligrosa de otros conductores. - El cansancio. - Saltarse los tiempos de comida básicos. - La falta de tiempo para descansar. - Las excesivas jornadas laborales. - Los conflictos familiares. - Las Dificultades económicas. - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje.

	<ul style="list-style-type: none"> - Dificultad para cumplir rutas o trabajos en tiempos determinados. - Las carreteras en mal estado. - Los cierres en la vía. - El uso excesivo de la bocina por parte de otros conductores. - Inseguridad para tomar decisiones rápidas - conducir con otras personas como acompañantes. - Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	<p>Las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés el participante reporta.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Escuchar música. ● Escuchar programas de comedia o entretenimiento por radio. ● El uso de rutas alternas o con menor flujo vehicular.

Conductores profesionales	
Ronald (07)	
Factores	Información general
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 38 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 20 años de experiencia en conducir y 18 años conduciendo laboralmente.</p> <p>Posee una escolaridad de primaria incompleta.</p> <p>Posee licencia B3 y el vehículo de trabajo asignado es una vagoneta.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 2 tiempos.</p> <p>Tipos de comida: 1 día a la semana consume comida rápida, 2 veces consume comida preparada en el hogar, 1 vez consume frutas y nunca consume comida preparada en sodas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>Actividad física: Al menos 2 veces a la semana juega fútbol, durante alrededor de 1 hora.</p> <p>Al menos 1 vez a la semana realiza actividades recreativas durante más de 1 hora.</p>
Hábitos del sueño	<p>Regularmente duerme entre 7 y 8 horas al día.</p> <p>Considera su descanso como satisfactorio.</p>
Información médica	<p>Se ha realizado al menos un chequeo médico en el último año.</p> <p>No consume medicamentos.</p>
Manejo del estrés	

Percepción de estrés en carretera	<p>Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las excesivas jornadas laborales. - Las carreteras en mal estado. - Las Dificultades económicas. - El uso excesivo de la bocina por parte de otros conductores. - El denso tráfico en las carreteras. - Dormir pocas horas. - El cansancio. - Falta de apoyo por parte de los compañeros. - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	<p>La estrategia para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Escucha música

Conductores profesionales	
Fabián (08)	
Factores	Información general
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 51 años de edad, nacionalidad costarricense. Cuenta con 29 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Alcanzó como grado máximo el título de Educación General Básica. Posee licencia B3 y el vehículo de trabajo asignado es un camión recolector/compactador.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 3 tiempos. tipos de comidas: 1 vez a la semana consume comidas rápidas, 4 veces o más consume comida preparada en el hogar, 1 vez a la semana consume comidas preparadas en sodas y 1 vez consume frutas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>Camina al menos 1 vez a la semana durante 30 o 40 minutos.</p>
Hábitos del sueño	<p>Regularmente duerme entre 5 y 6 horas al día. Considera su descanso como satisfactorio.</p>
Información médica	<p>Se ha realizado al menos un chequeo médico en el último año. No consume medicamentos.</p>

Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	<p>Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dormir pocas horas. - La falta de tiempo para descansar. - La sobre exigencia externa. - Las excesivas jornadas laborales. - La conducción peligrosa de otros conductores. - El cansancio. - Saltarse los tiempos de comida básicos. - Falta de apoyo por parte de los compañeros. - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje. - Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente - Los cierres en la vía.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	<p>Las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Escucha música. ● Habla con el compañero.

Conductores profesionales	
Mauricio (09)	
Factores	Información general
Información sociodemográfica	<p>Conductor con 59 años de edad, nacionalidad costarricense. Alcanzó como grado máximo el título de Educación General Básica. Cuenta con 40 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee licencia B3 y labora utilizando un vehículo Móvil doble cabina.</p>
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	<p>Tiempos de comida: realiza 3 tiempos. Tipos de comida: 2 veces a la semana consume comidas rápidas, 4 veces o más consume comida preparada en el hogar, 1 vez a la semana consume frutas y nunca consume comidas preparadas en sodas.</p>
Actividad física y recreativa	<p>Camina al menos 3 veces a la semana durante 30 o 40 minutos. Al menos una vez a la semana realiza actividades recreativas durante más de 1 hora.</p>

Hábitos del sueño	Regularmente duerme entre 5 y 6 horas al día. Considera su descanso como satisfactorio, aunque algunas veces puede no serlo debido a que “portea” para mejorar la economía en su hogar.
Información médica	Se ha realizado al menos un chequeo médico en el último año. Consumo amlodipina para la presión alta.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> - Poca o nula señalización en las carreteras. - el saltarse los tiempos de comida básicos. - Sobreexigencia externa de parte de los superiores. - las carreteras en malas condiciones.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	Las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta: <ul style="list-style-type: none"> ● Escucha música en carretera. ● Revisa el estado de su vehículo antes de conducir. ● Utiliza rutas alternas o menos transitadas.

Conductores profesionales	
Leonardo (10)	
Factores	Información general
Información sociodemográfica	Conductor con 55 años de edad, nacionalidad costarricense. Alcanzó como grado máximo el título de Educación General Básica. Cuenta con 38 años de experiencia en conducir e igual cantidad de años de experiencia laboral como conductor. Posee licencias B3 y C2 y el vehículo de trabajo asignado es un camión recolector/compactador.
Hábitos y estilo de vida	
Hábitos de alimentación	Tiempos de comida: realiza 3 tiempos. Tipos de comida: no reporta consumo de comidas rápidas, 4 veces o más consume comida preparada en su hogar, nunca consume comidas preparadas en sodas y nunca consume frutas.
Actividad física y recreativa	Camina al menos 1 vez a la semana durante 30 o 40 minutos. Al menos una vez a la semana realiza actividades recreativas durante más de 1 hora.

Hábitos del sueño	Regularmente duerme entre 7 y 8 horas al día. Considera su descanso como satisfactorio, aunque algunas veces puede sufrir de insomnio.
Información médica	Se ha realizado al menos un chequeo médico en el último año. Consumo medicamentos para “la presión” pero no indica cuál medicamento.
Manejo del estrés	
Percepción de estrés en carretera	Dentro de los factores que le causan mayores niveles de estrés al conducir (puntaje mayor o igual a 5), se encuentran: <ul style="list-style-type: none"> - El denso tráfico en las carreteras. - Dormir pocas horas. - La conducción peligrosa de otros conductores. - El cansancio. - Saltarse los tiempos de comida básicos. - La falta de tiempo para descansar. - La sobreexigencia externa. - Las excesivas jornadas laborales. - Falta de apoyo por parte de los compañeros. - Los conflictos familiares. - Las Dificultades económicas. - No poder revisar el vehículo antes de emprender un viaje. - Dificultad para cumplir rutas o trabajos en tiempos determinados. - Las carreteras en mal estado. - La poca o nula señalización en carretera. - Los cierres en la vía. - El uso excesivo de la vida por parte de otros conductores. - Inseguridad para tomar decisiones rápidas. - Haber sufrido un accidente de tránsito anteriormente.
Estrategias utilizadas bajo situaciones de estrés al conducir	Las estrategias para mejorar las condiciones de conducción ante situaciones de estrés, el participante reporta: <ul style="list-style-type: none"> ● Escucha música. ● Hace ejercicios de respiración. ● Revisa el estado de su vehículo antes de conducir. ● Utiliza rutas alternas

Anexo 7. Guía para la ejecución de grupo focal

Fecha: 21 de marzo de 2018

Hora: 10:00 a.m.

Hacer reencuadre (recaltar que no es un examen ni una evaluación psicológica)

Recaltar respeto entre compañeros y hacia el grupo facilitador

Presentación (nombres de los participantes)

Preguntas guía:

1. ¿Cómo es un día laboral? (Cómo consideran ustedes que son percibidos por la comunidad (puede ser Coronado o cultura general)
2. ¿Qué cosas positivas rescatan de su ambiente laboral (como equipo de trabajo)
3. ¿Cuáles retos enfrentan al cumplir con su trabajo?
4. Para ustedes, ¿qué es la conducción segura?
5. Recomendaciones para la conducción segura y para otros compañeros

Pregunta de cierre: ya hemos conversado sobre las cualidades y fortalezas de un conductor, ahora nos gustaría saber de forma anónima, ¿en cuál de sus compañeros pueden reconocer esas cualidades?

Frases de sugerencia para intervenciones:

¿Qué le hace pensar eso?

¿Qué le hace pensar que es un mal/ buen conductor?

¿Qué les gustaría llevarse de este proceso?

¿Que tendrían que hacer para lograr esos objetivos?

Aspectos por analizar:

- Dinámica de grupo: roles de grupo (líder, tipo de liderazgo, saboteador, crítico, callado)
- Observar si surgen comentarios sobre el accidente del conductor.
- Chota/bromas que surjan
- Ideas irracionales alrededor de la conducción segura (y de la conducción en general)
- Vocabulario propio de su ambiente de trabajo (si surge).

Anexo 8. Consentimiento informado para la grabación de la entrevista

Consentimiento para grabar entrevista

04/04/2018

Universidad Nacional.
Escuela de Psicología.

Estimado participante.

El propósito del presente documento es solicitar su consentimiento para grabar un audio de la sesión de entrevista, la misma es parte del proyecto “Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una municipalidad en Costa Rica” el cual usted es participante. La grabación **sólo será utilizada por el equipo facilitador** y para fines de análisis para el proyecto, por lo tanto, dicho audio no será difundido ni escuchado por terceras personas.

Si usted está de acuerdo en que la entrevista del día de hoy sea grabada, por favor llene la siguiente información:

Nombre completo.

Firma

Nombre completo.

Firma

Nombre completo.

Firma

Anexo 9. Guía para la realización de la entrevista

Guía de entrevista para conductores de carga con menor número de incidentes de tránsito.

Recordar solicitarle permiso para grabar la entrevista

1. Nombre del entrevistado
2. Edad
3. ¿Cuántos años tiene de laborar como conductor? ¿y para la Municipalidad de Coronado?
4. ¿Qué tipo de vehículo tiene asignado actualmente?
5. ¿Con qué frecuencia se realiza chequeos médicos?
6. ¿Cómo se describe Ud. mismo como persona? (temperamento, carácter, capacidad de manejo de emociones)
7. ¿Cómo se describe usted como conductor?
8. ¿Considera Ud. que tiene el conocimiento y la capacitación necesaria para conducir el tipo de vehículo que tiene asignado? ¿que lo hace pensar eso?
9. ¿Qué tan a menudo se ve su forma de conducir afectada por algún problema familiar, laboral o económico? ¿Cómo le afectan estas situaciones al conducir? (*en caso de decir que no le afectan preguntar, ¿qué estrategias utiliza para evitar que los problemas le afecten laboralmente?*)
10. ¿Cómo reacciona (cómo se siente) usted cuando se encuentra en una presa? ¿Qué hace durante ese tiempo?
11. ¿Qué cualidades considera usted debe de poseer un buen conductor de carga (o el vehículo que sea que utilice)?
12. ¿De estas cualidades, ¿cuáles considera que posee usted para mantener un bajo número de accidentes de tránsito en los últimos años? ¿Y de qué forma cree le han ayudado a la hora de conducir?
13. ¿Cómo reacciona usted cuando se encuentra en la carretera con algún conductor(a) agresivo(a)?
14. ¿Recuerda situaciones en las que haya enfrentado alguna dificultad al conducir mientras realizaba su trabajo? ¿cómo las enfrentó, cómo las solucionó?
15. Si algún compañero o conductor le pide alguna recomendación o consejo para prevenir un accidente, ¿cuál sería y por qué?

Anexo 10. Frases incompletas.

Modulo 3: Seguridad Vial

Sesión 1: Trilogía vial

Frases incompletas

Complete las siguientes frases desde su opinión:

1) Considero que para conducir un vehículo es necesario _____

2) Antes de iniciar mi recorrido _____

3) Las conductas de mayor riesgo cuando hago mi ruta son

4) Como conductor / colaborador puedo prevenir un accidente de tránsito si

5) Si veo a un peatón que tarda en cruzar la calle y el semáforo cambia a verde _____

6) En carretera siempre estoy pendiente de _____

7) En mi ruta, lo más peligroso que se puede presentar es _____

Anexo 11. Fichas de monitoreo

FICHA DE MONITOREO (Machote)				
Ficha no.	Fecha de elaboración:		Responsables:	
Actividad planificada para el módulo #	¿Se cumplió? ¿En qué porcentaje?	Explicaciones a lo ocurrido	Limitaciones	Observaciones

FICHA DE MONITOREO				
Ficha no. 1	Fecha de elaboración: 04/10/2018		Responsables: Juliana, Kimberly y Wendy.	
Actividad planificada para el módulo 1	¿Se cumplió? ¿En qué porcentaje?	Explicaciones a lo ocurrido	Limitaciones	Observaciones
Taller #2: Estrés Actividad #4 Estructural	70%	La exposición del tema sobre los pensamientos irracionales fue magistral, con algunos conceptos técnicos, por lo que se notó que, aunque hubo aportes, algunos conductores se encontraban cansados durante la exposición.	No se obtuvo la participación ni la atención de todos los participantes.	A partir del módulo 2 se plantea cambiar esta metodología, por un más tipo conversatorio; donde en la presentación Power Point haya más imágenes, se utilice lenguaje más sencillo y se planteen preguntas en torno al tema para que los conductores puedan relacionarla con su propia experiencia laboral.

FICHA DE MONITOREO

Ficha no. 2	Fecha de elaboración: 18/10/2018		Responsables: Juliana, Kimberly y Wendy.	
Actividades planificadas para el módulo 2	¿Se cumplió? ¿En qué porcentaje?	Explicaciones a lo ocurrido	Limitaciones	Observaciones
Taller #3: Atención/concentración	50%	A este taller llegaron solo dos conductores debido a que al resto se le fueron asignadas tareas que se deben realizar en la mañana, tareas que les imposibilitaron llegar a la sesión.	Debido a la poca cantidad de conductores, se omitió la actividad rompehielo. La sesión tuvo que adecuarse más a un conversatorio que a un taller, como estaba planeado.	Las sesiones inicialmente estaban planteadas para la mañana por lo que podía estar interfiriendo con las tareas asignadas para ese horario. Se habla con el encargado para negociar el cambio de hora de la sesión, para que haya más conductores. Se decide trasladar las sesiones para la tarde; además se negocia la incorporación de algunos colaboradores al proceso, se deja a criterio de los conductores a cuáles colaboradores invitar.

FICHA DE MONITOREO

Ficha no. 3	Fecha de elaboración: 25/10/2018	Responsables: Juliana, Kimberly y Wendy.		
Actividades planificadas para el módulo 2	¿Se cumplió? ¿En qué porcentaje?	Explicaciones a lo ocurrido	Limitaciones	Observaciones
Taller #4 Trabajo en equipo	100%	Se logró con la asistencia de 7 participantes (4 conductores y 3 colaboradores). Las actividades se ejecutaron de mejor forma. Se abrió un canal de comunicación entre colaboradores y conductores.		Se decide incorporar a los colaboradores en las sesiones siguientes.

Anexo 12. Escala tipo Likert para la evaluación de los módulos

Evaluación del Módulo X: _____

A continuación, le presentamos una serie de preguntas que permitirá evaluar las actividades desarrolladas durante los talleres del _____ módulo denominado "_____".

Indique marcando con una "X" el nombre de los talleres a los que asistió durante el módulo X:
_____.

- Sesión 1: _____ ()
- Sesión 2: _____ ()

Le agradecemos marque en la columna la respuesta que usted considere más adecuada.

Pregunta	Nada	Poco	Más o menos	Mucho	Bastante
¿Qué tanto fueron de su agrado estos talleres?					
¿Considera que el lenguaje y actividades desarrolladas durante los talleres fueron fáciles de comprender?					
¿Qué tan adecuados fueron los temas abordados para usted?					
¿Considera que los temas de los talleres en los que participó son útiles para su práctica laboral?					

En una escala de 1 a 5 (donde 1 es el puntaje mínimo y 5 el máximo), califique los siguientes aspectos:

Pregunta	1	2	3	4	5
¿Cómo calificaría el desempeño de las facilitadoras durante los talleres o actividades?					
¿Cómo calificaría el dominio de los contenidos por parte de las facilitadoras?					
¿Cómo calificaría los talleres en general?					

¿Qué otros temas (que no hayan sido abordados) le gustaría que se abordaran en otro momento?

¿Qué recomendaciones daría a las facilitadoras para el mejoramiento y/o enriquecimiento de los talleres?

¡Muchas gracias por sus recomendaciones!

Anexo 13. Fotos del proceso

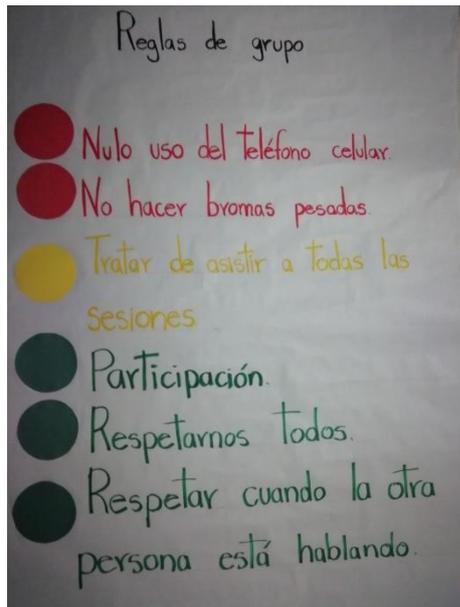


Foto 1. Taller “hábitos saludables para la vía”
Reglas de grupo



Foto 2. Taller “hábitos saludables para la vía”. Aporte calórico de los alimentos.



Foto 3. Taller “Estrés”: Actividad: Mi estrés/
su estrés



Foto 4. Taller “Estrés”: Actividad: Mi estrés/
su estrés



Foto 5. Taller “Trabajo en equipo”. Actividad
“cuadros rotos”



Foto 6. Taller Trilogía Vial. Socialización
“rutograma”

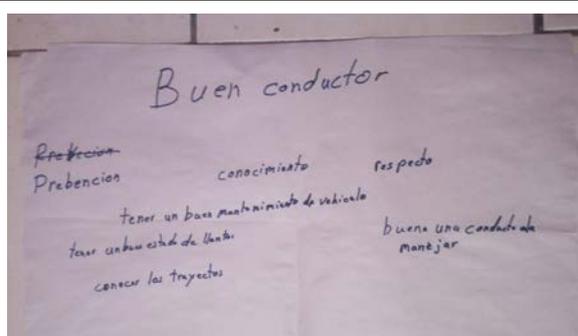


Foto 7. Taller “concientización sobre accidentes” Lluvia de ideas.

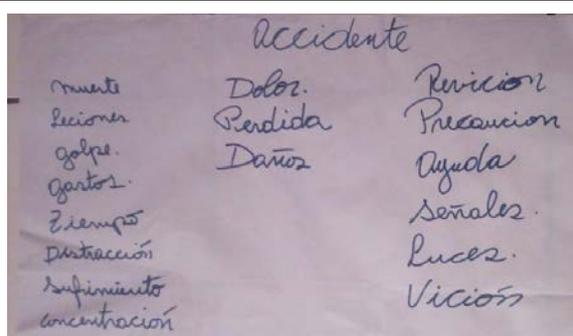


Foto 8. Taller “concientización sobre accidentes” Lluvia de ideas.



Foto 9. Coronado Centro. Terminal de Buses



Foto 10. Coronado centro. Cercanía de la “bomba”

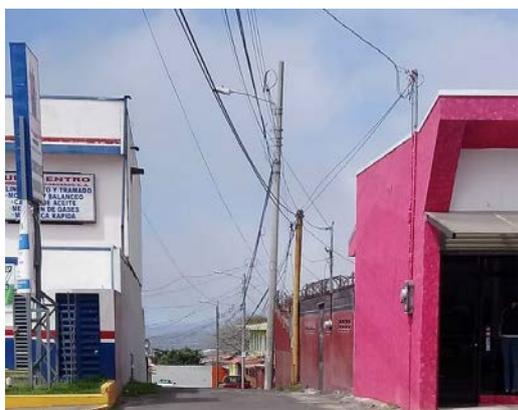


Foto 11. Coronado centro. Entrada contiguo a la “bomba”



Foto 12. San Pedro, Coronado. Escuela



Foto 13. San Pedro, Coronado. La Colmena



Foto 14. San Pedro, Coronado. La Colmena



Fotos 15. San Francisco, Coronado.



Fotos 16. San Francisco, Coronado.



Foto 17. Cascajal, Coronado.



Foto 18. Cascajal, Coronado.



Foto 19. Coronado Centro, Centro de Salud "clínica"



Foto 20. Coronado Centro, Centro de Salud "clínica"

Módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción de la conducción segura del conductor profesional de vehículos de carga de la Municipalidad Vázquez de Coronado

Elaborado por:

JULIANA JARA VARGAS

KIMBERLY ROJAS SÁNCHEZ

WENDY MARÍA SÁNCHEZ CASTRO

Bachilleres en Psicología

Índice

Prefacio

1. Módulo “Autocuidado para conductores profesionales”

Taller "Hábitos saludables para la vía"	1
Malla de planificación sesión 1 "Hábitos saludables para la vía"	2
Material de apoyo	3
Taller "Estrés"	8
Malla de planificación sesión 2 "Estrés"	10
Material de apoyo	11
	16

2. Módulo “Competencias laborales para la conducción segura”

Taller “Atención / Concentración en la conducción”	17
Malla de planificación sesión 1 "Atención / Concentración en la conducción"	18
Material de apoyo	19
Taller "Trabajo en equipo"	23
Malla de planificación sesión 2 "Trabajo en equipo"	25
Material de apoyo	26
	32

3. Módulo “Principios de Seguridad Vial para conductores profesionales”

Taller "Trilogía vial"	33
Malla de planificación sesión 1 "Trilogía vial"	34
Material de apoyo	35
Taller "Accidentes de tránsito"	39
Malla de planificación sesión 2 "Accidentes de tránsito"	41
Material de apoyo	42
	46

Anexos

I. Preguntas reflexivas sobre hábitos de alimentación saludable	47
II. Frases incompletas para taller “Trilogía vial”	48
III. Bitácora para cada sesión	49
	50

PREFACIO

Los accidentes de tránsito son una problemática a nivel mundial, se estima que 1,25 millones de personas pierden su vida cada año en las carreteras (OMS, 2015). Nuestro país no es ajeno a esta realidad, por lo que se vuelve vital desarrollar estrategias de prevención de los incidentes viales y así intentar una reducción en el número de muertes y lesiones, o bien disminuir los costos económicos asociados a reparaciones de vehículos e indemnizaciones; sin dejar de lado las pérdidas en tiempo y productividad debido a las tareas que se dejan de realizar por estos imprevistos.

El presente documento es producto del Trabajo Final de Graduación, modalidad proyecto titulado: “Modelo psicoformativo para la promoción de hábitos de conducción segura en conductores de vehículos de carga de una Municipalidad en Costa Rica” y es un esfuerzo del equipo de trabajo por responder a una necesidad latente en temas relacionados a la promoción de la conducción segura, por lo tanto, se pretende mediante esta propuesta, brindar insumos que le permitan a la Municipalidad de Vázquez de Coronado realizar futuras intervenciones que estimulen la reflexión y concientización de las distintas situaciones que pueden influir a la hora de conducir.

Por lo tanto, se plantea como objetivo de los módulos psico-formativos la sensibilización y promoción para la conducción segura del conductor profesional de la Municipalidad Vázquez de Coronado mediante espacios que propicien la reflexión y toma de conciencia sobre las distintas situaciones de riesgo al conducir.

Este documento está desarrollado en tres módulos con los siguientes ejes temáticos: autocuidado, competencias laborales y seguridad vial respectivamente. Además, cada módulo está conformado por dos talleres en los cuales se abordan diversos temas como la alimentación, trabajo en equipo, atención, manejo de situaciones estresoras, entre otros, que están estrechamente relacionados con el buen desempeño al volante y que en muchas ocasiones han sido soslayados cuando se abren espacios para la educación vial.

Durante la lectura del documento podrá percatarse de la propuesta metodológica, la cual es diferente e innovadora y permite colocar al conductor como sujeto protagonista en la prevención de siniestros viales tomando en consideración las emociones, pensamientos y conductas que tienen lugar al transitar por nuestras carreteras.

PALABRAS CLAVES: Psicología del tránsito, sensibilización, promoción, conducción segura, conductor profesional, concentración, seguridad vial.

Pautas generales para la implementación de los módulos:

- Se recomienda una participación mínima de 6 conductores, para la adecuada ejecución de las actividades.
- Al inicio de cada sesión se sugiere retomar las reglas que los mismos participantes plantearon al inicio del módulo 1, con el objetivo de que se haga un recordatorio de estas y hacer de su conocimiento a cualquier posible participante nuevo que se incorpore durante el proceso.
- Se sugiere incorporar a los colaboradores que forman parte de la cuadrilla de trabajo del conductor (conocidos como “peones”) a partir del módulo 2, sesión 2 (trabajo en equipo) ya que las labores que se realizan en conjunto diariamente pueden verse influenciadas por problemas en la comunicación y falta de cooperación. Por lo tanto, participar en este y en los siguientes talleres puede contribuir en el mejoramiento de sus relaciones laborales.
- Se recomienda que él o la facilitadora utilice vocabulario coloquial, claro, sencillo y evite lenguaje técnico, de forma tal que se adecue al nivel educativo que predomine dentro del grupo de participantes. Esto contribuirá a que la información sea asimilada de mejor manera por parte de los participantes de los módulos.



Módulo 1

Autocuidado para conductores profesionales

Tema: Hábitos saludables para la vía

Introducción al taller “Hábitos saludables para la vía”

Una de las tareas de la psicología es poner sobre la mesa la búsqueda del bienestar mental, emocional y físico de las personas, siendo el autocuidado una herramienta preponderante para alcanzar esta meta. Cuando se habla de un conductor profesional, se debe tener en cuenta los múltiples factores que pueden influir negativamente en sus hábitos, en especial a aquellos vinculados con la alimentación y la actividad física.

En la siguiente propuesta de taller usted encontrará dinámicas pensadas para propiciar un espacio donde los participantes tomen conciencia de cuáles son sus hábitos en relación con estos temas, poner en evidencia cómo inciden sus obligaciones laborales con el establecimiento de rutinas de autocuidado, además, permitir la construcción de posibles alternativas dirigidas a alcanzar un bienestar físico y psicológico.

Malla de planificación Sesión 1

Módulo I: Autocuidado para conductores profesionales

Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración Aprox: 120 minutos
---------------------------	------------------------------------	-----------------------------

Malla de planificación taller de sensibilización

“Hábitos saludables para la vía”

Objetivo	Sensibilizar a la población respecto a la importancia de mantener un estilo de vida saludable y su influencia sobre el desempeño laboral.				
Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)
Encuadre	Realizar un encuadre para informar a los participantes datos importantes sobre las sesiones: objetivo de los módulos, tiempo aproximado por sesión, cantidad de talleres, lugar y horario en se realizarán las sesiones y aplicación de	-Informar a los participantes sobre los módulos de capacitación.	Consentimientos informados Lapiceros Espacio físico	15 min	

	consentimiento informado.				4
1. “El Semáforo” Establecimiento de reglas	En colaboración con los participantes, se determinarán cuáles serán las reglas para seguir durante el proceso.	-Establecer las reglas a seguir durante el proceso.	Pilot Papel periódico Papel de colores verde, rojo y amarillo Espacio físico	10-15 min	
2. (Actividad Rompehielo)	Los participantes colocados en círculo, deberán decir su nombre y el nombre de una fruta que inicie con la misma letra de su nombre, por ejemplo: “María manzana”. El compañero de al lado deberá decir el nombre de su compañero anterior y la fruta que eligió, así como también presentarse él mismo, por ejemplo: “María manzana, Carlos cas”. Así sucesivamente se irán sumando nombres conforme continúen los participantes.	-Establecer un espacio de confianza entre los participantes. -Conocer el nombre de los participantes.	Espacio físico	15-20 min	

	<p>Nota: se sugiere que el o los facilitadores den un ejemplo de la consigna con sus propios nombres, esto para que sea mejor comprensible la actividad.</p>				
<p>3. “Elecciones saludables” (Actividad Connotativa)</p>	<p>Se dará a los participantes imágenes de distintos alimentos, tanto saludables como dañinos para la salud. Utilizando las imágenes, deben conformar un ejemplo del plato de comida “ideal” según su conocimiento, así como también clasificar el resto de imágenes bajo el color rojo (alimentos dañinos), amarillo (no se deben consumir a diario) y verde (consumir diariamente).</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Conocer la percepción de los participantes respecto a la alimentación saludable. -Generar conciencia de los hábitos de alimentación a partir del reconocimiento de los alimentos que son saludables y de los que no lo son. 	<p>Espacio físico</p> <p>Imágenes de los alimentos</p> <p>2 papeles periódico</p> <p>Pilot</p> <p>Papel rojo, amarillo y verde</p>	<p>15-20 min</p>	

<p>4. (Actividad Denotativa)</p>	<p>Inclusión de preguntas reflexivas en torno a qué hábitos saludables podemos mantener, cómo estamos cuidando nuestro cuerpo y qué podemos hacer para mejorar (sueño, actividad física). Árbol de causas-soluciones: se les dará a los participantes un árbol de cartulina prediseñado donde podrán colocar en sus raíces las causas que les impide mantener hábitos saludables, mientras que en las copas de los árboles colocarán las posibles soluciones para mejorar su estilo de vida.</p>	<p>-Abrir un espacio de reflexión crítica para repensar cómo son los hábitos que poseen los conductores y qué herramientas tienen para mejorarlos, en caso de ser necesario.</p>	<p>2 árboles de cartulina prediseñados Papeles de color Pilot Espacio físico Guía de preguntas reflexivas (I. Anexo)</p>	<p>20-30 min</p>	
----------------------------------	--	--	--	------------------	---

Módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción de la conducción segura del conductor profesional de vehículos de carga

<p>5. “Hábitos saludables para la vía”</p> <p>(Actividad Estructural / Abordaje teórico)</p>	<p>Conversatorio sobre la importancia de los hábitos saludables y los efectos sobre la salud y el trabajo.</p> <p>Se recomienda abordar los temas de alimentación saludable y actividad física.</p> <p>Se puede trabajar con los participantes algunos ejercicios de estiramiento (por ejemplo, ejercicios para pausas activas) los cuales pueden ser incorporados a sus rutinas laborales.</p>	<p>-Sensibilizar ante la importancia y la influencia de los hábitos de vida de una persona sobre su salud y su desempeño laboral.</p>	<p>Espacio físico.</p> <p>Presentación sobre recomendaciones en los temas de alimentación y actividad física.</p>	<p>20-30 min</p>	
<p>6. (Cierre)</p>	<p>Utilizando solamente una palabra, los participantes dirán qué fue lo más significativo que se llevan de esta sesión.</p>	<p>-Evidenciar, a partir del sentir de los conductores, cuál fue el aprendizaje más significativo de la sesión.</p>	<p>Espacio físico</p>	<p>10-15 min</p>	

Material de apoyo

Conocimientos esperados al finalizar el taller

1. La importancia de la alimentación saludable:
 - Aporte que obtenemos de las frutas.
 - Aporte que obtenemos de las verduras.
 - Aporte que obtenemos de los lácteos.
 - Aportes que obtenemos de las carnes.
 - Aportes del consumo de agua.
2. Recomendaciones de alimentación saludable para el conductor profesional:
 - Tiempos de comida.
 - Tipos de alimento y porciones.
 - Consumo de agua.
3. La importancia de mantenerse en movimiento:
 - Diferencia entre actividad física y ejercicio.
 - Beneficios de mantenernos en movimiento.
 - ¿Cuáles ejercicios puede realizar un conductor profesional?

Bibliografía recomendada

- Mendoza Ministerio de Salud. (s.f.). Alimentación y nutrición saludable. Recuperado de: http://salud.mendoza.gov.ar/wp-content/uploads/sites/16/2015/05/alimentacion_nutricion_saludable_aula.pdf
- Méndez, a. y Rica, R. (2014). Guía para la promoción de hábitos saludables desde la familia. Recuperado de: <https://www.ceapa.es/content/gu%C3%ADa-para-la-promoci%C3%B3n-de-h%C3%A1bitos-saludables-desde-la-familia-alimentaci%C3%B3n-y-actividad>
- <https://www.slideshare.net/MitsubishiFusoPeru/habitos-alimenticios-saludables-conductores-camiones-carga>
- Fotografía con fines ilustrativos tomadas de internet https://www.google.com/search?q=alimentos&rlz=1C1SQJL_esCR799CR799&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiMm6CTIcHfAhXIsIkKHWg_oDZgQ_AUIDigB&biw=1350&bih=649

Módulo 1

Autocuidado para conductores profesionales

Tema: Estrés

Elaborado por Jara, Rojas y Sánchez (2018)

Introducción para el taller “Estrés”

Las condiciones actuales de las carreteras no facilitan la experiencia de conducir, las vías parecen campos de batalla donde en muchas ocasiones surgen conflictos entre los usuarios debido a presas, violencia u omisiones al volante, y es así cómo se pone a prueba la capacidad de tolerancia y buen manejo del estrés de cada persona que transita.

En personas que se desempeñan en la conducción como trabajo, el mal manejo de las presiones de las tareas asignadas y sumados los conflictos viales sufridos durante el día, puede incidir de manera negativa en su salud física y mental. De igual manera, puede verse afectada su productividad y las relaciones interpersonales en su lugar de trabajo. Tomando en cuenta lo anteriormente detallado, se cree importante dedicarle un taller al tema de “estrés” desde la realidad conducción-trabajo.

Quien desee replicar este taller encontrará en las siguientes páginas el material necesario para desarrollar el tema en una sesión que permitirá al participante reflexionar y compartir con sus pares sus experiencias y estrategias para sobrellevar de la mejor manera los posibles estresores viales.

Malla de planificación Sesión 2

Módulo I: Autocuidado para conductores profesionales

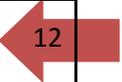
Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración Aprox. 120 minutos
---------------------------	------------------------------------	-----------------------------

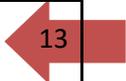
Malla de planificación taller de sensibilización

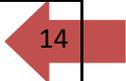
“Estrés”

Objetivo	Reconocer los componentes: emociones, acciones y pensamientos de los conductores en situaciones de estrés.
----------	--

Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)
1. “La telaraña” (Actividad Rompehielo)	Se toma un ovillo de lana y se le entrega a un miembro del grupo al azar que se presente a sí mismo y menciona cuál o cuáles situaciones lo estresan a él en carretera, cuando concluye, lo arroja a otro miembro reteniendo la punta del	-Identificar los eventos o situaciones que los conductores consideran que los estresa, y las estrategias que utilizan para enfrentar esas situaciones.	Ovillo de lana Espacio físico	10-15 min	

	<p>ovillo y así, hasta llegar al último. Se construye una red que une a todos los miembros. Luego, se inicia el proceso inverso siguiendo el camino que trazó el ovillo. Al devolver el ovillo, se le pedirá a cada participante mencionar una estrategia que utilice para enfrentar las situaciones de estrés que ha mencionado inicialmente. De esta forma, concluye la presentación cuando la red fue desarmada y el ovillo reconstruido.</p>				
<p>2. “Mi estrés / su estrés” (Actividad Connotativa)</p>	<p>Los participantes se sientan en un círculo. En una mesa central habrá tarjetas con diferentes emociones y acciones (grito, enojo, tranquilidad, manejar rápido, andar callado). Se les pedirá que escojan las tarjetas</p>	<p>-Identificar las formas en que se dan cuenta los conductores cuando ellos mismos y sus compañeros se están estresando.</p>	<p>Tarjetas con las diferentes emociones /conductas. (Posibles palabras para las</p>	<p>15-20 min</p>	

	<p>que crean que los identifican cuando se dan cuenta que se están estresando y se las peguen en el pecho.</p> <p>Una vez todos pasen, se llenará de nuevo la mesa de tarjetas (si fuera necesario) cada participante escogerá una o más tarjetas que identifique a cada uno de sus compañeros cuando este se encuentre estresado, las cuales se las pegarán en la espalda de cada compañero.</p> <p>La consigna será escoger las tarjetas bajo dos preguntas: ¿cómo me doy cuenta que me estoy estresando? ¿cómo me doy cuenta cuando mi compañero se está estresando?</p> <p>Nota: se puede dar la oportunidad</p>	<p>-Identificar las respuestas (emociones/acciones) ante el estrés percibido.</p> <p>-Importancia del “darse cuenta”.</p>	<p>tarjetas: aislarse, triste, quedarse callado, comer mucho, dolor de cabeza, estar tranquilo, dolor de estómago, seriedad, enojo, felicidad, tirar cosas, manejar rápido, falta de apetito, llorar, presión en el pecho, bromear)</p> <p>Tarjetas en blanco</p> <p>Lapicero/Pilot</p> <p>Maskin</p>		
--	--	---	---	--	---

	<p>a los participantes de escribir otras emociones o conductas, si no encuentran entre el grupo de tarjetas, las que necesitan. Se recomienda que cada palabra esté escrita en dos o más tarjetas, ya que una misma emoción o conducta, puede ser escogida por varios participantes.</p>		Espacio físico		
<p>3. “El camión recolector” (Actividad Denotativa)</p>	<p>Los conductores escribirán en notas adhesivas (post-it) todo lo emocional que crean que transporten en el camión: estrés, responsabilidad (cuido de sus compañeros de cuadrilla, peatones, otros vehículos), luego lo pegarán sobre una imagen de un camión recolector de basura.</p>	<p>-Concientizar a los participantes sobre las responsabilidades que posee un conductor de carga de la Municipalidad.</p>	<p>Imagen de camión Lapiceros/ pilots. Notas adhesivas (post-it).</p>	<p>20-30 min</p>	

<p>4. (Actividad Estructural)</p>	<p>Presentación para el abordaje desde la teoría cognitiva-conductual (TREC) de la influencia que los pensamientos y creencias ejercen en la manera en la que las personas perciben un evento estresor, se sienten y se relacionan entre sí.</p>	<p>-Mostrar a los participantes la importancia de cómo perciben los estímulos externos y cómo mediante ese conocimiento pueden identificar y mejorar la respuesta a los estímulos.</p>	<p>Espacio físico Presentación de la temática</p>	<p>20-30 min</p>	<p>15</p>
<p>5. “Pozo de experiencias” (Cierre)</p>	<p>Colocados en círculo, se pide a los participantes que imaginen que están alrededor de un pozo en el cual cada persona debe lanzar una frase que resuma su experiencia en esta sesión.</p>	<p>-Conocer qué fue lo más significativo del taller para los participantes.</p>	<p>Espacio físico</p>	<p>10- 15 min</p>	

Material de apoyo.

Algunas ideas irracionales al conducir

Conocimientos esperados al finalizar el taller

1. Dominio de conceptos “estrés” y “estrés laboral”.
 - Diferencias y similitudes.
2. Causas del estrés.
 - Asociadas a la tarea / puesto.
 - Asociadas a la conducción.
3. Consecuencias del estrés para la salud física y psicológica.
4. Estrategias ante situaciones estresoras.
5. Beneficios de un buen manejo del estrés.
 - En el ámbito laboral.
 - En entornos viales.
 - En la salud psicológica y física.
6. Conceptualización de ideas irracionales.
7. Identificación de ideas irracionales asociadas a la conducción.
8. Concientización a cerca de la influencia en la conducción de las ideas irracionales.



Elaboración propia

Bibliografía recomendada

<http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/FICHAS%20DE%20PUBLICACIONES/FONDO%20HISTORICO/DOCUMENTOS%20DIVULGATIVOS/DocDivulgativos/Fichero%20pdf/Estres%20laboral.pdf>

<http://unpan1.un.org/intrdoc/groups/public/documents/icap/unpan044031.pdf>

www.slideshare.net/IncaPower/reducir-estres-mientras-manejas-camion?qid=795b602f-9a65-4f23-b0a3-b7a5ab8b89f6&v=&b=&from_search=6

Fotografía con fines ilustrativos tomada de https://www.google.com/search?q=vehiculos+municipalidad+de+coronado&rlz=1C1SQJL_esCR799CR799&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwim0ouMocHfAhVkuVkkKHdpqBnYQ_AUIDigB&biw=1366&bih=577#imgsrc=jKAbo5cleA15BM

Elaborado por Jara, Rojas y Sánchez (2018)



Módulo 2

Competencias laborales para la conducción segura

Tema: Atención / Concentración en la conducción

Introducción al taller “Atención / Concentración en la conducción”

Con la siguiente propuesta se pretende brindar un espacio para trabajar la atención como un elemento básico a la hora de conducir. Se busca poner en evidencia, mediante diferentes dinámicas, la importancia que tiene esta en la ejecución de cualquier maniobra al volante. Partiendo de lo anterior, se plantea el siguiente taller en el cual, se escogieron actividades que propician la reflexión y el diálogo sobre la importancia de la manera en la que percibimos nuestro entorno, así como también de la atención requerida para llevar a cabo una conducción segura.

Usted encontrará una guía para el desarrollo de la sesión, material de apoyo con una lista de posibles conocimientos que se esperan alcanzar y algunos enlaces que pueden ser de interés teórico.

Malla de planificación Sesión 1

Módulo II: Competencias Laborales para la conducción segura

Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración: Aprox. 120 min
---------------------------	------------------------------------	--------------------------

Malla de planificación taller de sensibilización

“Atención /concentración”.

Objetivo	Concientizar en los conductores la importancia de la atención/ concentración en sus labores diarias.				
Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)

<p>1. “Vamos de paseo y yo llevo” (Actividad rompe hielo)</p>	<p>En círculo, la persona facilitadora le dice al grupo que imaginen que van de paseo, por lo que cada persona tiene que decir lo que llevaría a ese paseo, ej. “vamos de paseo y yo llevo...”</p> <p>El facilitador (a) tomará una postura (brazos cruzados, brazos a los lados, un brazo doblado y uno extendido o brazos atrás)</p> <p>Cuando le corresponde el turno a cada persona, el facilitador (a) dirá si la persona va o no al paseo.</p> <p>La persona “irá al paseo” cuando imite la postura del facilitador (a) al decir su objeto.</p> <p>Regla:</p> <p>1. Cuando uno de los participantes descubra el sentido de la dinámica, no debe decírselo a los demás.</p>	<p>-Crear un ambiente lúdico para incentivar la atención de los participantes.</p>	<p>Espacio físico</p>	<p>10- 15 min</p>	<p>← 20</p>
---	--	--	-----------------------	-------------------	-------------

<p>2. "Stroop" (Actividad Connotativa)</p>	<p>Se les presentará a los participantes palabras relacionadas a colores.</p> <p>Se elabora una presentación con 3 diapositivas:</p> <p>Primeramente, se les mostrará a los participantes nombres de palabras las cuales leerán por filas, de izquierda a derecha.</p> <p>Después, se les mostrará a los participantes colores los cuales leerán por filas, de izquierda a derecha.</p> <p>Finalmente, se les mostrará a los participantes nombres de colores que no corresponderán con el color de la fuente, estos tendrán que decir el color de la fuente de la palabra, no la palabra.</p>	<p>-Estimular la atención en los participantes.</p>	<p>Espacio físico</p> <p>Fichas/ Diapositivas con palabras y colores</p>	<p>15-20 min</p>
--	--	---	--	------------------

<p>3. (Actividad Denotativa)</p>	<p>Se les mostrarán imágenes o videos de situaciones que pueden ocurrir en carretera. En subgrupos, identificarán cuáles peligros detectan.</p> <p>Luego se realizará una plenaria sobre los peligros hallados y cuáles serían las estrategias para prevenirlos.</p>	<p>-Identificar los peligros potenciales relacionados a la falta de atención / concentración y que pueden influir en su labor diaria de conducción.</p>	<p>Espacio físico Hojas blancas Lapiceros Imágenes o videos</p>	<p>20- 30 min (10 min elaboración 10 min plenaria)</p>	
<p>4. (Abordaje teórico)</p>	<p>Presentación / conversatorio para el abordaje de los conceptos de atención / concentración, así como su importancia en relación con la labor que diariamente realizan.</p>	<p>-Evidenciar el rol fundamental que poseen las funciones ejecutivas en el desempeño de los conductores.</p>	<p>Diapositivas o afiches Material con información sobre el tema (recomendaciones)</p>	<p>20-30 min</p>	
<p>5. "Frase incompleta" (Cierre)</p>	<p>Los participantes están sentados en círculo y cada persona debe completar la frase de "Hoy aprendí que _____" con lo que considere lo más significativo que aprendió durante la sesión.</p>	<p>-Identificar los elementos más significativos adquiridos durante la sesión.</p>	<p>Frase en cartulina o diapositiva "Hoy aprendí que _____".</p>	<p>10-15 minutos</p>	

Material de apoyo

Conocimientos esperados al finalizar el taller

1. Atención
 - Manejo del concepto.
 - Tareas de alta demanda y tareas de baja demanda.
 - Procesamientos de la información. (Tipos automáticos y controlados).
2. Factores que afectan la atención.
 - Alcohol, drogas, medicamentos y sueño.
3. La percepción al conducir
 - Manejo del concepto de percepción.
 - Información visual, auditiva.
 - Percepción social al conducir.
 - Percepción del riesgo.

Bibliografía recomendada

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XX-Curso-de-Profesores/Psicologia-aplicada-a-la-conduccion.pdf>

<https://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogni2.pdf>

Manual del conductor. Manual oficial de educación y seguridad vial. (COSEVI) (2012)

Fotografía con fines ilustrativos tomada de internet

<http://www.cronicadelnoa.com.ar/las-raras-aplicaciones-de-tu-telefono-inteligente/>

A close-up photograph of two hands shaking, symbolizing agreement or teamwork. The hands are positioned in the center of the frame, with the fingers interlaced. The background is a soft, out-of-focus green and white.

Módulo 2

Competencias laborales para la conducción segura

Tema: Trabajo en equipo

Introducción al taller “Trabajo en Equipo”

Todos los ambientes laborales por lo general parecen pequeños universos donde interactúan muchos individuos con diferentes características de personalidad, destrezas y limitaciones, en algunas ocasiones con conflictos familiares y económicos que pareciera imposible de separar del quehacer laboral.

Son espacios donde la comunicación y cooperación entre los distintos miembros del equipo de trabajo favorece en gran medida la realización de las tareas asignadas día a día. En el caso de los conductores de la Municipalidad de Coronado, esto se vuelve clave no solo para obtener un buen rendimiento laboral o mantener su bienestar en general, sino para procurar la seguridad de cada uno de los miembros de las cuadrillas.

Usted hallará más adelante los insumos necesarios para el adecuado desarrollo de la sesión, así como una serie de enlaces donde encontrará información teórica que enriquecerá la experiencia.

Malla de planificación Sesión 2

Módulo II: Competencias Laborales para la conducción segura

Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración: Aprox. 120min
---------------------------	------------------------------------	-------------------------

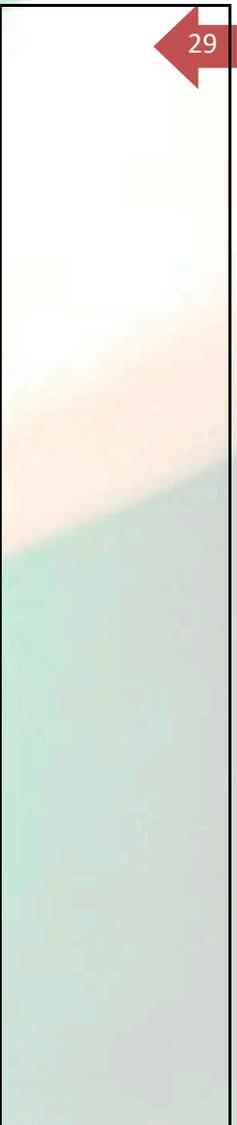
Malla de planificación taller de sensibilización

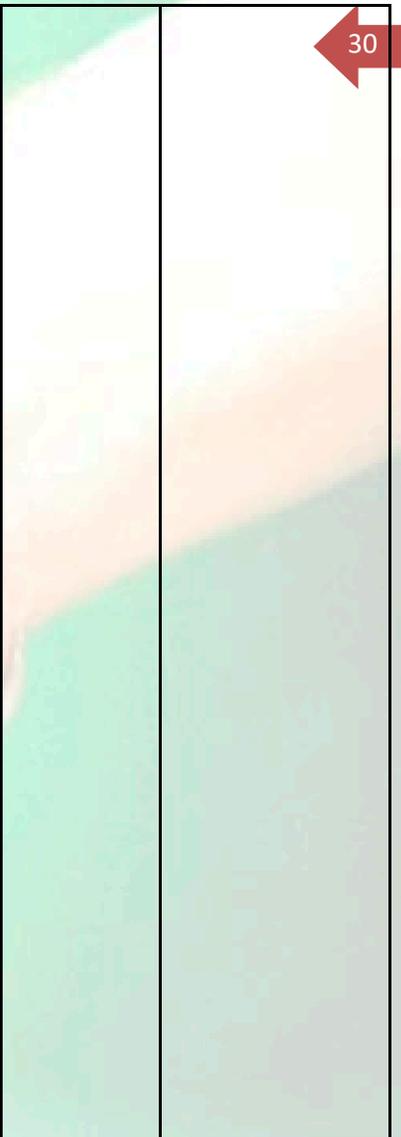
“Trabajo en equipo”

Objetivo	Fortalecer el trabajo en equipo en los conductores de carga de la Municipalidad, mediante la resolución de conflictos emergentes en su entorno laboral.				
Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)
1. “Lo que tenemos en común” (Actividad rompe hielo)	Se les pide a todos los participantes que hagan una fila. Luego, la persona que facilita dice una característica de las personas en el grupo, por ejemplo, “tener hijos”. Todos aquellos que tengan hijos deben moverse hacia un lado y salirse de la fila, luego	-Identificar las similitudes y diferencias que poseen los participantes, como miembro de un equipo de trabajo.	Espacio físico Lista de características	10-15 minutos	

	regresarán al punto inicial para seguidamente decir otra característica, como “les gusta el fútbol”, repitiéndose la misma acción de salir de la fila cada vez que se sientan identificados.				
2. “Lluvia de ideas” (Actividad Connotativa)	Utilizando un pliego de papel grande con el dibujo de la silueta de una persona, los participantes deberán escribir fuera del dibujo las características de un entorno laboral saludable, y dentro de la silueta escribirán lo que las personas pueden aportar para hacer mejorar el ambiente de trabajo.	-Identificar las características de un ambiente laboral saludable, así como también las acciones que desde los conductores pueden aportar para mejorar el ambiente.	2 papeles tipo periódico. Pilot Espacio físico	15-20 minutos	
3. “Cuadros rotos” (Actividad Denotativa)	La persona facilitadora empezará con una discusión sobre el significado de la cooperación; esto debería	-Sensibilizar a los conductores de carga sobre la importancia de la	-Hoja de instrucciones. -Sobres con los	30 minutos (15 para	

	<p>desembocar en sugerencias de los grupos sobre lo que es indispensable para una cooperación, grupal exitosa.</p> <p>Instrucciones</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un miembro del grupo facilitador será nombrado observador. 2. Se divide el grupo en subgrupos y se les entrega a cada integrante del subgrupo un sobre. 3. Cada sobre contiene figuras de cartón para formar un rompecabezas, sin embargo, cada rompecabezas se entregará incompleto. 4. La tarea de cada subgrupo consiste en que cada miembro logre armar el rompecabezas que recibió. 5. Gana el subgrupo en el cual todos sus miembros logren armar su 	<p>cooperación y la comunicación entre compañeros de trabajo para lograr el éxito en las distintas tareas asignadas.</p>	<p>rompecabezas/ cuadros rotos</p>	<p>armar los cuadros y 15 minutos para la discusión de la experiencia).</p>	<p>28</p>
--	---	--	--	---	-----------

	<p>cuadro.</p> <p>6. Cuando todos los subgrupos han completado la tarea, el facilitador solicitará que discutan la experiencia (¿cómo se sintieron al dar o recibir una pieza?).</p> <p>Reglas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Los participantes no pueden comunicarse verbalmente entre ellos. No se permite hablar, señalar, hacer gestos o señas con los ojos.2. Los participantes no pueden pedir o solicitar una pieza del rompecabezas de otra persona o señalar en forma alguna que otra persona debe entregarles una pieza del rompecabezas.3. No obstante, los miembros pueden				
--	---	---	--	--	--

	<p>entregar una o más de sus piezas a otros miembros.</p> <p>Esto significa que los miembros de cada subgrupo solamente tendrán permitido donar sus piezas a quienes las necesiten para formar los rompecabezas, pero no podrán solicitar piezas. Cada pieza debe ser entregada solamente con la finalidad de ayudar voluntariamente a otra persona sin que ésta se lo haya pedido.</p> <p>Finalmente, se hará una plenaria donde se buscará concientizar sobre el papel fundamental de la cooperación en las labores de conducción segura (los conductores, peones deben trabajar conjuntamente).</p>			
--	--	---	--	--

4.(Abordaje teórico / estructural)	<p>Conversatorio sobre conceptos de cooperación en el trabajo, y la comunicación haciendo énfasis en la importancia de fortalecer su práctica en el desempeño laboral, específicamente para la conducción segura.</p>	<p>-Generar conciencia sobre la importancia de practicar hábitos de cooperación y la buena comunicación en el área laboral.</p>	<p>Espacio físico Presentación de la temática</p>	<p>20-30 minutos</p>	
5. “papa caliente” (Cierre)	<p>Los participantes forman un círculo, todos de pie o sentados.</p> <p>Se indica que va a circular una “papa caliente” mientras suena una canción.</p> <p>Cuando se detenga la música, se detiene “la papa caliente”, y en ese momento quien tenga “la papa” debe comentar qué aprendió de la sesión de hoy.</p>	<p>-Identificar los elementos más significativos adquiridos durante la sesión.</p>	<p>1 pelota pequeña Espacio físico</p>	<p>10- 15 minutos</p>	

Conocimientos esperados al término del taller

Trabajo en equipo

- Características del trabajo en equipo.
- Diferencias entre un equipo de trabajo y trabajo en equipo.

¿En qué consiste las seis “CO” y su relación con éxito en una tarea laboral?

- 1.Complementariedad.
- 2.Coordinación.
- 3.Comunicación.
- 4.Cohesión.
- 5.Confianza.
- 6.Compromiso.

Factores necesarios para el éxito del equipo

- Liderazgo efectivo.
- Promover canales de comunicación.
- Existencia de un ambiente de trabajo armónico.
- Características de los miembros del equipo específicas.

La comunicación entre los diferentes miembros del equipo

- Beneficios y limitaciones.
- Tipos (Formales e informales).

Tipos de comunicación existentes en las carreteras

- Señales de tránsito, gestos, etc.

Estilos de comunicación

- Pasividad, asertividad y agresividad.

Material de apoyo

Bibliografía recomendada

<http://www.policyproject.com/pubs/advocacy/Spanish/Policy%20Proj%20Sec%20I-3.pdf>

<https://docplayer.es/19400212-Trabajo-en-equipo-y-cooperacion.html>

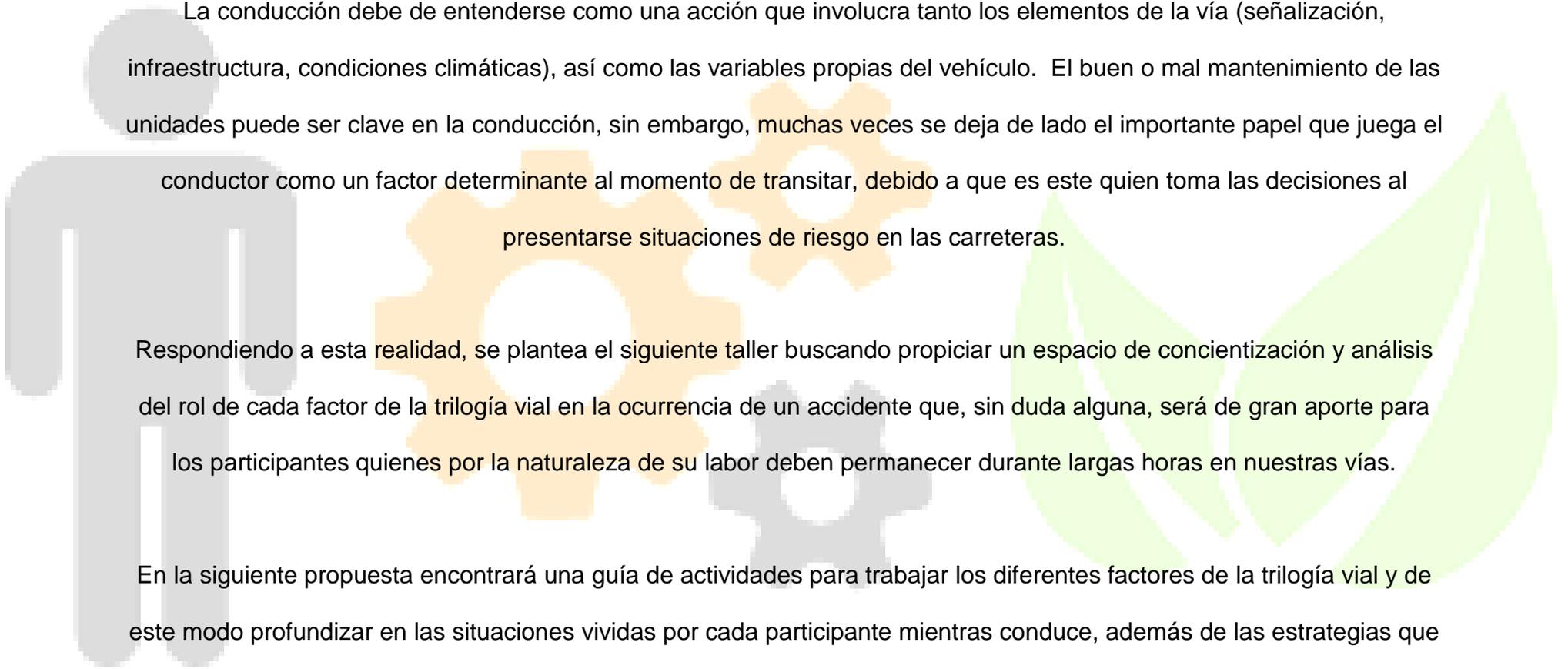
Fotografía con fines ilustrativos tomada de http://proexpansion.com/uploads/ckeditor/pictures/1392/content_o-STRONG-HANDSHAKE-facebook.jpg



Módulo 3
Principios de Seguridad Vial para conductores
profesionales

Tema: La trilogía vial

Introducción al taller “Trilogía vial”

A stylized illustration on the left side of the page features a grey silhouette of a person. To the right of the person are several interlocking gears: two are orange and one is grey. Further to the right are three light green leaves. The background is a light blue gradient.

La conducción debe de entenderse como una acción que involucra tanto los elementos de la vía (señalización, infraestructura, condiciones climáticas), así como las variables propias del vehículo. El buen o mal mantenimiento de las unidades puede ser clave en la conducción, sin embargo, muchas veces se deja de lado el importante papel que juega el conductor como un factor determinante al momento de transitar, debido a que es este quien toma las decisiones al presentarse situaciones de riesgo en las carreteras.

Respondiendo a esta realidad, se plantea el siguiente taller buscando propiciar un espacio de concientización y análisis del rol de cada factor de la trilogía vial en la ocurrencia de un accidente que, sin duda alguna, será de gran aporte para los participantes quienes por la naturaleza de su labor deben permanecer durante largas horas en nuestras vías.

En la siguiente propuesta encontrará una guía de actividades para trabajar los diferentes factores de la trilogía vial y de este modo profundizar en las situaciones vividas por cada participante mientras conduce, además de las estrategias que cada uno posee para disminuir de alguna manera el riesgo de un incidente. Por otro lado, se proporciona un esquema con los conocimientos que se esperan al término de la sesión.

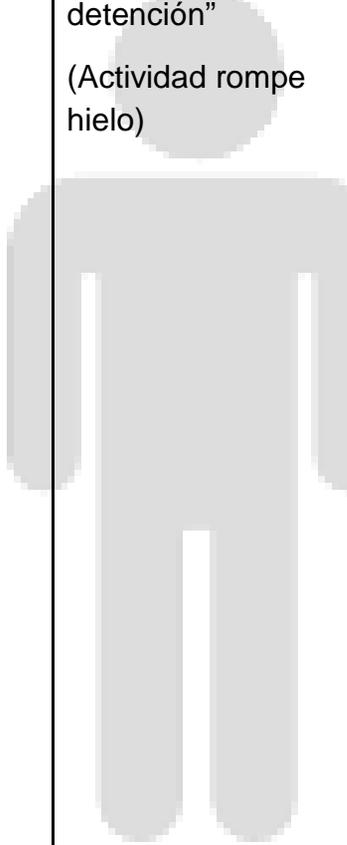
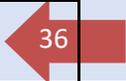
Malla de planificación Sesión 1
Módulo III: Principios de Seguridad Vial para conductores profesionales

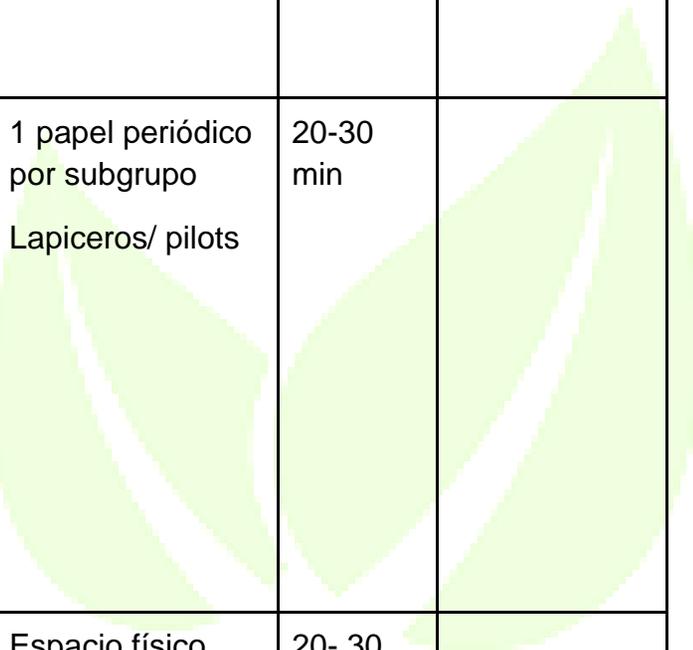
Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración: Aprox. 120 min
---------------------------	------------------------------------	--------------------------

Malla de planificación taller de sensibilización
“Trilogía vial”

Objetivo	Ilustrar los elementos de la trilogía vial en el entorno laboral de los conductores.
----------	--

Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)
-----------	-------------	-----------	------------	--------	----------------

<p>1. “Señales direccionales / señal de detención” (Actividad rompe hielo)</p> 	<p>Los participantes están en un auto el cual debe llegar de un punto A a un punto B del salón, siguiendo las indicaciones del líder.</p> <p>Si el líder levanta la señal de direccional derecha o izquierda, todos dan un paso hacia la derecha o izquierda según sea la señal.</p> <p>El líder puede también levantar la señal de detención/alto, todos deben quedarse estáticos en el sitio que estén hasta que bajen la señal de detención/alto.</p> <p>De igual manera se puede levantar la señal de avanzar, todos deben dar un paso hacia delante.</p> <p>La persona con las señales puede alternar las señales según su gusto.</p> <p>Todos los participantes deben prestar atención y seguir las instrucciones del líder, la persona que se equivoca sale del juego y se sienta.</p>	<p>-Propiciar la participación a través de una actividad lúdica para iniciar la sesión.</p> 	<p>Señales de detención/alto y avanzar.</p> <p>Señales direccionales de izquierda y derecha.</p> <p>Figura de letra A y letra B.</p> 	<p>10- 15 minutos</p>	
--	---	---	---	-----------------------	---

<p>2. “Frasas incompletas” (Actividad Connotativa)</p>	<p>A cada conductor se le proporcionará una hoja con una serie de frases las cuales deben completar, luego se hará una plenaria sobre lo que cada uno escribió.</p>	<p>-Indagar sobre las acciones que realizan los conductores en la carretera.</p>	<p>Hoja con frases incompletas (II. Anexo) Lapiceros</p>	<p>15 a 20 min</p>	
<p>3. Rutograma (Actividad Denotativa)</p>	<p>Se divide en subgrupos a los conductores, se les pide que dibujen su ruta asignada en donde deben identificar los puntos peligrosos de cada ruta. Luego cada grupo expone su trabajo. Se discute sobre las estrategias que han desarrollado para afrontar estos peligros.</p>	<p>-Determinar distancias y duración de las rutas. -Alertar a los conductores sobre los peligros asociados a las características de las vías. -Definir recomendaciones para el uso correcto de esas vías para prevenir incidentes y accidentes.</p>	<p>1 papel periódico por subgrupo Lapiceros/ pilots</p>	<p>20-30 min</p>	
<p>4. (Estructural)</p>	<p>Presentación magistral para el abordaje teórico de los factores que componen la trilogía vial (humano, vehículo y ambiente) así como su importancia para la conducción segura.</p>	<p>-Concientizar a los participantes sobre la importancia de los factores de la trilogía vial para una conducción segura.</p>	<p>Espacio físico Presentación temática.</p>	<p>20- 30 min</p>	

<p>5. “Recordatorios importantes para la conducción” (Cierre)</p>	<p>Se sientan los participantes en círculo.</p> <p>Cada persona debe escribir en un papel algo aprendió durante taller y que considera deben recordar mientras conducen su vehículo.</p> <p>Luego cada uno de los participantes pega en un cartel su recordatorio.</p> <p>Cuando todos pegaron su papel, el equipo facilitador realiza un breve recorrido por todos los recordatorios aportados por cada participante.</p>	<p>- Identificar los elementos más significativos adquiridos durante la sesión.</p>	<p>1 papel pequeño para cada persona.</p> <p>Lapiceros</p> <p>Un cartel para agrupar todos los recordatorios.</p>	<p>10-15 min</p>	
---	--	---	---	------------------	---

Material de apoyo

Conocimientos que se esperan al término del taller

1. Manejo de los siguientes conceptos:

- Trilogía vial
- Factor humano
- Factor vehículo
- Factor ambiente

Y las características de cada uno.

2. Lograr identificar mediante ejemplos los componentes de riesgo de cada factor de la trilogía vial

- Ver lista de ejemplos.

3. Influencia de cada factor de la trilogía en la ocurrencia de un accidente

4. Posibles medidas que un conductor profesional puede tomar para disminuir el riesgo de accidentes.

Lista de ejemplos de los factores de la trilogía vial

Asociados al factor humano

- La conducción de automóviles a velocidades excesivas.
- La conducción bajo los efectos del alcohol.
- Fatiga, cansancio y estrés.
- El uso de teléfonos móviles.

Asociadas al factor vehículo

- Mal estado de las luces.
- Mal estado de los frenos.
- Ausencia de retrovisores.
- Llantas en mal estado.

Asociados al entorno

- Mal estado de la superficie de ruedo.
- Mal estado o nula señalización.
- Pendientes muy pronunciadas.
- Peatones en las vías.
- Condiciones climáticas como la niebla o la lluvia abundante.

Bibliografía recomendada

<https://www.ifrc.org/Global/Publications/road-safety/road-safety-sp.pdf>

<https://www.trafikoa.eus/wps/wcm/connect/trafico/ff7ba7804f18d2a2991c99388f4ad0d9/Guia+seguridad+vial+laboral.pdf?MOD=AJPERES&CVID=lyr96dA>

Sáez, J., Crescente, S., Danelón, S., Messina, A., Esteo, P., Santana, V, ... y Suari, S. (2014). Procesos psicológicos implicados en el tránsito. En. V. Santana y M. Lepera (Eds.), *Conductas seguras y saludables en tránsito vial*. (111-124). Buenos Aires, Argentina: Federación de Psicólogos de la República Argentina.

Fotografía con fines ilustrativos tomada de <https://acviveparaservir.wordpress.com/2017/12/01/la-trilogia-vial-factores-de-riesgos-que-intervienen-en-la-seguridad-vial/>

Módulo 3

Principios de Seguridad Vial para conductores profesionales

Tema: Accidentes de tránsito

Introducción al taller “Accidentes de tránsito”

Los accidentes viales y sus múltiples consecuencias son una problemática que va en aumento a nivel nacional. Tomando en cuenta lo anterior, podemos suponer que el fortalecimiento de la educación en temas de seguridad vial es todavía una tarea pendiente para Costa Rica.

Pero, ¿qué es un accidente de tránsito? Según nuestra legislación es *“Toda acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones (...) En el accidente de tránsito debe estar involucrado al menos un vehículo y producirse muerte o lesiones de personas y/o daños en los bienes a consecuencia de la infracción de esta ley”* (Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, p. 1, 2012)

Para la Municipalidad, prevenir estos eventos debe ser una labor diaria, por lo que se plantea el siguiente taller buscando sensibilizar a los conductores profesionales de la institución sobre las posibles causas de un accidente y las medidas que se pueden desarrollar para prevenirlos.

Para alcanzar el éxito de la sesión se busca profundizar en las experiencias vividas por cada uno de los participantes y de este modo rescatar el conocimiento acumulado a lo largo de sus vivencias como conductores. En las siguientes páginas usted encontrará, al igual que en los anteriores talleres, una guía de actividades y materiales de apoyo.

Malla de planificación Sesión 2 Módulo III: Principios de Seguridad Vial para conductores profesionales		
Fecha de ejecución: _____	Número de participantes: (de 6-10)	Duración: Aprox. 120 minutos

Malla de planificación taller de sensibilización “Accidentes de tránsito”					
Objetivo	Concientizar en los conductores la importancia de los elementos que intervienen en los accidentes de tránsito y resignificar los conceptos asociados.				
Actividad	Descripción	Objetivos	Materiales	Tiempo	Facilitador(a)

<p>1. (Actividad rompe hielo)</p>	<p>Los participantes deberán colocarse en círculo, de pie. Una persona iniciará la dinámica tocando su hombro izquierdo mientras dice “uno”, la persona a su izquierda tocará también su hombro izquierdo diciendo “dos”, y así sucesivamente hasta llegar al número seis. Cuando llegue el momento de decir “siete” la persona hará una señal con ambos brazos colocándolos horizontalmente frente a su pecho y así la cuenta deberá empezar desde el número 1.</p> <p>Reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las personas pueden hacer la acción colocando su mano sobre el hombro derecho o izquierdo y eso variará la dirección en la que se dirigirá el gesto, ya sea hacia el participante de la derecha o izquierda según corresponda. 2. Los participantes deben estar 	<ul style="list-style-type: none"> -Propiciar un ambiente de confianza entre los participantes. -Generar conciencia frente a la importancia que tiene la concentración para ejecutar ciertas labores, así como la dificultad que representa mantener la concentración cuando existen estímulos externos invadiendo nuestros pensamientos. 	<p>Espacio físico</p>	<p>10-15 min</p>	<p>43</p>
-----------------------------------	---	---	-----------------------	------------------	-----------

	<p>atentos al cambio de dirección.</p> <p>3. Los participantes que pierdan deberán colocarse en el centro del círculo y hacer ruidos para desconcentrar a los demás participantes.</p>				
<p>2. “Lluvia de ideas” (Actividad Connotativa)</p>	<p>Utilizando 3 papeles de periódico se les pedirá a los conductores que mencionen lo que asocien con las palabras: incidente, accidente y buen conductor.</p> <p>Se hará una plenaria sobre las palabras escritas en cada papel para elaborar cada concepto.</p>	<p>-Construir los conceptos que los conductores tienen sobre las palabras: incidente, accidente y buen conductor.</p>	<p>3 papeles de periódico</p> <p>Pilots</p>	<p>20 min (10 min lluvia de ideas, 10min plenaria)</p>	

<p>3. Guía para la prevención de accidentes</p>	<p>Los conductores crearán una guía para la prevención de accidentes para los conductores de la Municipalidad Vázquez de Coronado.</p> <p>En subgrupos, se les pedirá que conversen durante 15 min sobre las estrategias para prevenir accidentes desde su labor y experiencia.</p> <p>Luego se realizará una plenaria para ir anotando los aspectos que escojan en conjunto el grupo como los más importantes para elaborar la guía.</p>	<p>-Crear una guía con aspectos importantes para los conductores de la Municipalidad con respecto a la prevención de accidentes</p>	<p>Hojas Lápiceros Pilots Papel periódico</p>	<p>30 min (15 min conversación) (15 min plenaria)</p>	
<p>4. “Antorcha” (Estructural)</p>	<p>Se formularán preguntas simples en relación con los conocimientos básicos en conducción, a lo que, en parejas, los conductores tendrán que contestar correctamente para acumular puntos en una dinámica competitiva.</p>	<p>-Evidenciar el conocimiento que poseen los conductores respecto a las leyes de tránsito costarricenses.</p> <p>- Repasar de manera lúdica algunas de las principales leyes de tránsito.</p>	<p>Tarjetas con preguntas</p>	<p>30 min</p>	

5. Cierre	Plenaria en círculo para recordar las vivencias más significativas de los talleres.	-Recordar las vivencias más significativas de los talleres para cerrar el proceso.	Espacio físico	20 min	46
-----------	---	--	----------------	--------	----

Material de apoyo

Conocimientos esperados al término del taller

1. Manejo de los conceptos:
 - Accidente.
 - Incidente.
 - Características e implicaciones de cada uno.
2. Caracterización de un buen conductor.
 - Conductas y emociones esperadas.
 - Conocimientos necesarios.
3. Listas de recomendaciones para la prevención de accidentes.
4. Conocimientos básicos de la ley de tránsito:
 - Requisitos para conducir.
 - Velocidades máximas y mínimas.
 - Normas de seguridad, entre otras.

Bibliografía recomendada

Manual del conductor. Manual oficial de educación y seguridad vial. (COSEVI) (2012)

Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial de Costa Rica (2012). Recuperado de <https://www.csv.go.cr/documents/10179/10845/ley-transito.pdf/7ccd5feb-bb0d-4da1-b4e1-059e2d7870e8>

Fotografía con fines ilustrativos tomada de <https://comercioyjusticia.info/blog/justicia/matarlo-porque-le-arrojo-una-piedra-no-es-motivo/attachment/parabrisas-roto/>

Anexos

I. ANEXO

Preguntas reflexivas sobre hábitos de alimentación saludable

1. ¿Cómo defino los hábitos saludables y hábitos poco saludables?
2. ¿Cuáles hábitos saludables logro identificar en mi rutina diaria?
3. ¿Cuáles hábitos poco saludables identifico en mi rutina diaria?
4. ¿Qué beneficios obtengo al tener hábitos saludables durante el día?
5. ¿Qué consecuencias puedo sufrir si tengo hábitos poco saludables?
6. ¿Cómo visualizo mi estado general de salud dentro de los próximos años, si mantengo mis hábitos (sueño, alimentación y actividad física) actuales?
7. ¿Qué cambios necesito hacer para lograr y mantener un estilo de vida saludable?

II. ANEXO

Frases incompletas

Complete las siguientes frases desde su opinión:

- 1) Considero que para conducir un vehículo es necesario _____

- 2) Antes de iniciar mi recorrido _____
- 3) Las conductas de mayor riesgo cuando hago mi ruta son

- 4) Como conductor / colaborador puedo prevenir un accidente de tránsito si

- 5) Si veo a un peatón que tarda en cruzar la calle y el semáforo cambia a verde _____
- 6) En carretera siempre estoy pendiente de _____
- 7) En mi ruta, lo más peligroso que se puede presentar es _____

III. ANEXO

Bitácora para cada sesión

Nombre del taller _____ Fecha _____

Facilitador _____ Hora inicio _____ Hora cierre _____

Para el buen desarrollo de las sesiones primero deben establecerse las reglas del grupo (se recomienda que estas sean propuestas por los mismos participantes)

Lista de reglas de grupo

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____

Apuntes por actividad

Primera dinámica (rompe hielo)	
Segunda dinámica (Connotativa)	
Tercera dinámica (Denotativa)	
Cuarta dinámica	

Módulos psicoformativos para la sensibilización y promoción de la conducción segura del conductor profesional de vehículos de carga

(Estructural)	
Quinta dinámica (cierre)	

IV. ANEXO

Guía de prevención de accidentes durante la conducción de vehículos de carga

1. *Dedicar tiempo para revisar el camión.*
2. *Procurar la buena salud de los compañeros.*
3. *Mantener la concentración en el trabajo.*
4. *Tener un buen rendimiento/ cumplir con las rutas asignadas.*
5. *Fijar la ruta a seguir antes de salir.*
6. *Tener cuidado con peatones, carros, cables.*
7. *Que los cuatro (conductor y peones) anden relajados.*
8. *Respeto a las personas.*
9. *No andar de mal humor*
10. *Usar el equipo de protección personal.*
11. *Tener una buena alimentación.*
12. *Revisar, si se toman medicamentos, que no produzcan sueño.*

Nota: Esta guía fue elaborada por conductores de carga y algunos colaboradores durante el taller “accidentes de tránsito” del tercer módulo “Principios de Seguridad Vial para conductores profesionales”, en noviembre 2018.