

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Ciencias Sociales y Humanidades.

Implementación de Entrenamiento en Habilidades Sociales (EHS) para mejorar la Regulación Emocional de Conductores reincidentes de la ciudad de Quito.

Proyecto de Investigación

KARLA SOFÍA MOSQUERA RUIZ

PSICOLOGÍA

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
Licenciada en Psicología

Quito, 19 de diciembre del 2017

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
Colegio de Ciencias Sociales y Humanidades.

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

Implementación de Entrenamiento en Habilidades Sociales para mejorar la Regulación Emocional de Conductores reincidentes de la ciudad de Quito.

Karla Sofía Mosquera Ruiz

Calificación:

Nombre del profesor, Título académico

María Cristina Crespo, Master en
Docencia Universitaria

Firma del profesor

Quito, 19 de diciembre del 2017

Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: _____

Nombres y apellidos: Karla Sofía Mosquera Ruiz

Código: 00116498

Cédula de Identidad: 171831332-1

Lugar y fecha: Quito, 19 de diciembre de 2017

RESUMEN

Antecedentes: En el Ecuador, la primera causa de mortalidad masculina son los accidentes de transporte terrestre. Se conoce que 2894 personas murieron solo en el año 2016 por accidentes de transporte terrestre; de enero a julio del 2017, 1238 personas han perdido su vida debido a un accidente automovilístico. Alrededor del mundo, cada día, más de 3 500 personas fallecen a causa de accidentes de circulación, esto se atribuye al mal manejo del automóvil, conducir bajo los efectos de alcohol y estupefacientes, exceso de velocidad, agresividad e impulsividad. Estas cifras son alarmantes, por lo que es necesario buscar una alternativa para reducir el número de víctimas en el Ecuador así se busca desarrollar el presente trabajo de investigación. **Metodología:** Se reclutaría de forma voluntaria a todos los usuarios del San Francisco Autoclub que acudan a cursos de recuperación de puntos en la licencia, se les aplicaría herramientas cuantitativas (tests) que midan Habilidades Sociales entre otros factores, una vez identificadas las necesidades del grupo, se procedería a diseñar un programa de intervención basado en el Entrenamiento de Habilidades Sociales y se tomaría un retest para volver a evaluar las H.H.S.S. y contrastar los resultados. **Resultados:** El análisis de la información recabada hizo posible llegar a la conclusión de que el EHS mejoraría las estrategias de afrontamiento del individuo en cuanto a los factores de reincidencia vial, disminuyendo así dicho fenómeno, entre otros posibles resultados.

Palabras clave: Entrenamiento en Habilidades Sociales, Regulación Emocional, Conductores Reincidentes, Psicología de la Conducción, criminología

ABSTRACT

Background: In Ecuador, the main cause of male mortality are land transport accidents. It is known that 2894 people died alone in 2016 due to land transport accidents; From January to July 2017, 1238 people have lost their lives due to a car accident. Around the world, every day, more than 3 500 people die due to traffic accidents, this is attributed to poor handling of the car, driving under the influence of alcohol and drugs, speeding, aggressiveness and impulsiveness. These figures are alarming; this is why it is necessary to look for an alternative to reduce the number of victims in Ecuador, thus seeking to develop this research work. **Method:** Volunteers would be recruited to all users of the San Francisco Autoclub who attend recovery courses for points in the license, quantitative tools (tests) that measure Social Skills among other factors will be applied, once the needs of the group have been identified, we would proceed to design an intervention program based on the Social Skills Training and a retest would be taken to reevaluate the Social Skills and contrast the results. **Results:** The analysis of the information collected allowed me to reach the conclusion that the Social Skills Training would improve the coping strategies of the individual in terms of road re-incident factors, thus decreasing this phenomenon, among other possible outcomes.

Key words: Social skills Training, Emotional regulation

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA.....	7
Antecedentes	7
Problemática mundial de los accidentes de tránsito	7
El problema	9
Pregunta de investigación	11
Propósito del estudio	11
El significado del estudio	11
REVISIÓN DE LA LITERATURA	12
Fuentes	12
Formato de la revisión de la literatura	12
Índices de siniestralidad	13
Perfil del delincuente Vial	14
Regulación emocional	16
Habilidades sociales	19
Estudios y aplicaciones realizadas	22
METODOLOGÍA.....	30
Diseño y justificación de la metodología seleccionada	30
Participantes	31
Herramientas de Investigación Utilizadas	31
Procedimiento de recolección y Análisis de Datos	33
Consideraciones Éticas	34
RESULTADOS ESPERADOS.....	35
Discusión	36
Limitaciones del estudio	37
Recomendaciones para futuros estudios	38
REFERENCIAS.....	40
ANEXO A: CARTA DE RECLUTAMIENTO DE PARTICIPANTES.....	45
ANEXO B: FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO	46
ANEXO C: ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES EHS	50

INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA

Antecedentes

Problemática mundial de los accidentes de tránsito

Existe una creciente preocupación a nivel mundial por la aterradora forma en la que los seres humanos hemos convertido al transporte en un peligro. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (2002) cada año, más de 1.6 millones de seres humanos pierden la vida de alguna forma violenta, ya sea por enfrentamientos personales, delincuencia, violencia intrafamiliar y una causa que pasa desapercibida pero debería ser tomada muy en cuenta, accidentes de tránsito. En el Ecuador, en los meses de enero a julio del presente año, 2017, se conoce según datos de la Agencia Nacional de Tránsito (2017) que 1238 personas han perdido su vida debido a un accidente automovilístico. De este número, el 19.39% han sido causados porque el conductor pierde su atención por objetos externos y otro 15% por superar los límites de velocidad (INEC, 2017).

Pese a los avances logrados en los últimos años en algunos países, la seguridad vial en el mundo se ha convertido en uno de los mayores problemas de salud pública al que debe enfrentarse la sociedad actual. Este tema ha cobrado tanta importancia, que la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución 64/255, de marzo del 2010, decretó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, un plan con el único objetivo de reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito. (ONU, 2011) Cada año, 1.25 millones de personas pierden su vida en las grandes avenidas del mundo entero, y entre 20 y 50 millones de personas sufren algún

tipo de traumatismo no mortal. Esto significa que las muertes ocasionadas por infracciones y accidentes de tránsito, representan el 48% del total de las defunciones entre las personas con edades comprendidas de 15 y 44 años de edad (OMS, 2015).

Así mismo la Dirección General de Tránsito del Gobierno de España se ha planteado el objetivo de reconocer quiénes son los que vuelven a cometer infracciones, conocer las causas de la reincidencia y generar soluciones y estrategias para la intervención. En 2013 más de 4 millones de conductores españoles fueron amonestados por exceso de velocidad, no uso del cinturón de seguridad, conducir mientras se utiliza el celular, o hacerlo bajo efectos de alcohol y drogas, que son las infracciones más frecuentes (Dirección General de Tránsito, 2014).

Por otro lado y desde una perspectiva psicosocial, la psicología propone que un buen aprendizaje y manejo de las habilidades sociales, te hace más proclive a no presentar problemas sociales en un futuro. Se cree que la mayoría de conflictos conductuales y psicológicos, son causados por no desarrollar correctamente, o no poseer destrezas sociales e interpersonales. (Bernal, 1990)

El entrenamiento en habilidades sociales (EHS) ha ido tomando fuerza en los últimos años en múltiples escenarios. Gracias a su notable eficacia y eficiencia en los diversos modelos con los que cuenta, es utilizado en contextos comunitarios, organizacionales, clínicos y escolares.

Esta propuesta de investigación tiene como principal finalidad establecer cómo y hasta qué punto el entrenamiento en habilidades sociales podría influir en la regulación emocional de conductores reincidentes de la ciudad de Quito.

A continuación, se explicará sobre los antecedentes del entrenamiento en habilidades sociales y cómo la regulación emocional sería punto clave para disminuir la reincidencia de los conductores en la ciudad de Quito. Posteriormente, se realizará una revisión de la literatura, para pasar a la metodología propuesta como respuesta a la problemática encontrada y se terminará con la presentación de los resultados y su discusión.

El problema

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2013) en el Ecuador, la primera causa de mortalidad masculina son los accidentes de transporte terrestre. Se conoce que 2894 personas murieron solo en el año 2016 por accidentes de transporte terrestre (INEC, 2017). Lo cual nos da cuenta de que es necesario buscar una alternativa para reducir el número de víctimas en el Ecuador. Basándonos en este argumento, se busca desarrollar el presente trabajo de investigación.

Alrededor del mundo, cada día, más de 3 500 personas fallecen a causa de accidentes de circulación, esto se atribuye a un mal manejo del automóvil, conducir bajo los efectos de alcohol y estupefacientes, exceso de velocidad, agresividad e impulsividad. (OMS, 2013). Además de las consecuencias sociales que un problema tan grande como este causa, se estima que estas colisiones a cada país le cuesta aproximadamente el 3% de su PIB, en el caso de Latinoamérica y África, por ser regiones con ingresos bajos, representa el 5% del PIB. (OMS, 2017)

La Organización de las Naciones Unidas, en respuesta a la problemática vial, se ha visto obligada a crear programas y campañas de concientización para reducir el número de accidentes alrededor del mundo. Se espera que hasta el año 2030, se reduzca en un 50% el número de víctimas, pero para que esto sea posible, la Organización Mundial de la Salud, propone que se

debe aplicar una estrategia multidisciplinaria, es decir, no solo se deben producir vehículos más seguros o mantener las vías de tránsito en mejor estado, ya que se debe implementar una psico-educación para el conductor (OMS, 2017). Con esta última estrategia, se pretende lograr que los conductores tengan mejor manejo de sus emociones y presenten comportamientos más seguros al momento de conducir. Esta propuesta presentada por la OMS refuerza el seguir con la problemática planteada al señalar que el manejo de las emociones es base fundamental para reducir el número de víctimas por accidentes de tráfico.

A pesar de que todos los conductores están expuestos a ser víctimas o victimarios de la delincuencia vial, existen personas que entran dentro de un perfil de conductores reincidentes o delincuentes viales (Actualidad Criminológica UCJC, 2017). Se cree que una de las características más sobresalientes dentro de este perfil de conductor reincidente, es la agresividad en la conducción, la misma que se define como “una combinación de acciones de conducción insegura y conducción ilegal que demuestran una desatención por la seguridad ” (Slater, citado por Actualidad Criminológica UCJC, 2017) partiendo de esta definición, existen dos enfoques que se desarrollan alrededor de la conducta agresiva; las personas que se dejan llevar por sus impulsos internos, es decir, algo netamente propio del individuo, y los sujetos que dependiendo del ambiente que les rodea, usan la agresividad como una reacción de escape. (Actualidad Criminológica UCJC, 2017)

Como se ha señalado, existen algunas propuestas de acciones para mejorar la seguridad vial alrededor del mundo ya que cada vez, este problema que va creciendo y demanda ser resuelto. Lastimosamente, el Ecuador no es un país que se ha interesado en el nivel necesario, sobre las posibles acciones a tomar como solución a la mala regulación emocional que tienen algunos de los usuarios automovilísticos. Esto se debe a múltiples causas como el mal control de

las entidades de educación vial, la falta de expertos en este tipo de educación y la falta de especialistas en psicología de la conducción, así señalado por el Consejo Directivo del (Oisevi) Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (El Comercio, 2017).

Pregunta de investigación

¿Cómo y hasta qué punto el entrenamiento en habilidades sociales influye en la regulación emocional de conductores reincidentes de la ciudad de Quito?

Propósito del estudio

La propuesta de estudio tiene como objetivo sentar un precedente en cuanto a un programa para mejorar el control de las malas emociones de los conductores catalogados como delincuentes viales, previniendo así futuros casos de reincidencia, tomando en cuenta que la reincidencia sea producto de una carencia de recursos para gestionar emociones, como las habilidades sociales.

El significado del estudio

Ecuador se encuentra en el segundo lugar de víctimas fatales por accidentes de tránsito en Latinoamérica, con 17 muertes por cada 100.000 habitantes (ANDES, 2014). Lo cual es una cifra alarmante y que exige que la academia haga parte de generar propuestas para reducir un índice que afecta a un gran número de familias en el país.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

Fuentes

La información que se tomará como referencia en este apartado, corresponde a varias fuentes académicas, entre ellas se encuentran artículos de revistas (*journals*), y libros relacionados con habilidades sociales, regulación emocional, accidentes de tránsito y delincuencia vial. Además, se utilizaron artículos adquiridos de bases de datos como ProQuest, Redalyc, artículos de distintas universidades, reportes y estudios de entidades que se dedican a temas de educación vial, accidentes de tránsito y vialidad en general, reportes nacionales e internacionales tanto públicos como privados y revistas de criminología. El acceso a estas plataformas se realizó a través de Google, verificando la fuente y la fiabilidad de los estudios y artículos encontrados, de los recursos electrónicos de la Universidad San Francisco de Quito, y directamente de las plataformas de revistas arbitradas o indexadas. El proceso de búsqueda básicamente consistió en utilizar palabras clave en los motores de búsqueda. Las palabras que se usaron estaban directamente relacionadas con los distintos temas tratados en el desarrollo del trabajo investigativo: habilidades sociales, regulación emocional, reincidencia en accidentes de tránsito, delincuencia vial.

Formato de la revisión de la literatura

La manera en cómo se presentará la revisión de la literatura será por cuatro temas generales. Se empieza por exponer los índices de siniestralidad en España, en América Latina y en Ecuador. Después se habla del delincuente vial, su definición, tendencias y perfil. Posteriormente se habla de la regulación emocional, su definición, las estrategias de regulación emocional y psicopatología. Por último se habla de las habilidades sociales, definición, clasificación y manuales.

Índices de siniestralidad

La Fundación Mutua Madrileña, realizó un estudio donde el 15% de los usuarios de automotores en España han causado por lo menos un accidente en los últimos tres años, es decir, más de tres millones y medio de conductores; de este grupo, aproximadamente el 13% parece tiene una mejoría en sus hábitos de conducir, de forma que no han vuelto a originar un accidente de tráfico en ese período (Fundación Mutua Madrileña, 2010).

Se puede decir que un índice muy bajo de conductores ha aprendido de los errores cometidos y adquieren patrones de conducción más prudentes pero se mantiene una cifra alarmante que reincide lo cual ocasiona un nuevo accidente. Como mínimo los 480.000 conductores, que significan un 2% del total de los existentes en España, tienen 2 o más accidentes en un período de tiempo menor a tres años. (Fundación Mutua Madrileña, 2010)

Después de causar un accidente, se presta tiene más atención y cuidado al momento de conducir y en generalmente se intenta compensar los errores al volante que fueron los causantes, pero transcurrido el tiempo y dependiendo de la magnitud del accidente, se tiende a volver a los hábitos originales, resulta que más de un tercio de los conductores que han reincidido (160.000) vuelve a originar un accidente en un promedio de seis meses. Un 50% lo hace al siguiente año (Fundación Mutua Madrileña, 2010).

A nivel de América Latina la tasa de siniestralidad es más elevada, un estudio elaborado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) con los datos de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Paraguay, Perú y Uruguay presentados en Montevideo el 23 de Julio del 2014, concluyó que Ecuador es el segundo país en cuanto a tasa de siniestralidad en Latinoamérica. Brasil con 40.160 víctimas fatales, 20 cada 100.000, seguido de Paraguay con

1.117 y Ecuador con 2.570, ambos con 17 personas fallecidas cada 100.000 habitantes; mientras que tercero está Uruguay (567), con 16 cada 100.000 habitantes (ANDES, 2014).

Perfil del delincuente Vial

La Criminología es definida como la “ciencia social que estudia las causas y circunstancias de los distintos delitos, la personalidad de los delincuentes y el tratamiento adecuado para su represión.” (Real Academia de la Lengua Española, 2017), se puede decir que se ha centrado en estudiar otro tipo de delitos que se pueden cometer, olvidando a la violencia vial entre otros temas.

En buena hora algunos autores sí han mostrado preocupación por estos temas y que han encontrado que el homicidio, entre otros, o lesiones de tipo culposas son los delitos de tráfico que menos están relacionados con la criminalidad general. Pero las conductas mayormente relacionadas con la delincuencia común son: manejar en estado etílico, fugarse en caso de accidente, seguir conduciendo a pesar de haber sido privado de la posesión del carné de conducir, o repetir numerosas veces infracciones simples de tráfico (Middendorff, 1981).

Entre otros estudios internacionales se puede decir que los delincuentes comunes cometen delitos de tráfico de tres o cuatro veces mayor a la de la población en general (Middendorff, 1981), índice que se puede usar para formular hipótesis respecto a potenciales delincuentes viales. Hay quienes consideran que aquellos que han llevado a cabo delitos de otro tipo, cometen más infracciones de tráfico, lo cual se puede tomar como síntoma predictor de criminalidad, o de algún tipo de inadaptación de carácter social, característica de personalidades criminales que se extrapola a la convivencia automovilística (Bautista Ortuño & Miró Llinares, 2014).

Estos estudios sugieren una tendencia a la criminalidad por parte de quienes realizan actos de delincuencia vial, una conjetura bastante interesante. Así mismo la Dirección General de

Tránsito del Gobierno de España, a pesar de aclarar que señalar un perfil de delincuente vial en concreto es difícil, señala que el Colegio de Psicólogos de Galicia sugiere que:

Se trata de un conductor varón, de entre 30 y 60 años, con un déficit de autocontrol y percepción de autoinmunidad, que no tiene percepción de su problemática (alcohol, drogas, conducción temeraria) y que consume, abusa y tiene dependencia de algunas sustancias; y además, puede presentar comportamientos asociales (Dirección General de Tránsito, 2014).

Este perfil que es congruente con las investigaciones mencionadas anteriormente. Por lo que estas características y tendencias de comportamiento pueden ser un indicador de un delincuente vial en potencia; estos datos se pueden considerar en los filtros de las respectivas agencias de tránsito o institutos validados por las mismas al momento de diseñar los filtros para ofertar licencias y permisos de conducir.

Desafortunadamente en Ecuador no contamos con un levantamiento de información con respecto a las causas con las que los conductores reinciden y pierden los puntos de la licencia, como para hacer una inferencia precisa del perfil del delincuente vial aquí en el país. Sol Garcés, investigadora de la psicología del tráfico que ha sido partícipe de un artículo publicado previamente, tuvo las mismas intenciones, junto con otros autores, de recabar información que la presente información, quien a su vez supo manifestar que el país no existe dichos datos, por lo que también sería ideal que al aplicar esta propuesta, se recolecte datos como los que se han necesitado aquí y también se defina un perfil de delincuente vial ajustado a nuestro contexto. En cuanto a los resultados del artículo de estos autores, se encontró que “los factores que más predicen la pérdida de puntos en la licencia son: búsqueda de sensaciones, la tendencia hacia un

comportamiento riesgoso, la violación de normas y las violaciones interpersonales” (Serrano, Garcés, & Rodríguez).

Regulación emocional

Definición

Se puede definir como “toda estrategia dirigida a mantener, aumentar o suprimir un estado afectivo en curso” (Silva C., 2005). Se han diferenciado dos categorías de regulación emocional: 1) estrategias de aparición temprana, es decir, las que se usan en el contexto, situación y significado que se le da a la causa del desencadenamiento de la emoción y 2) estrategias que aparecen posteriormente, que hace referencia a los cambios que se experimenta después de la emoción tuvo lugar en su totalidad (Silva C., 2005).

Partiendo desde una explicación estructural a la alteración emocional, puede encontrarse una explicación en la base biológica o en la función de los circuitos cerebrales encargados de la regulación emocional, lo cual está estrechamente relacionado con la aparición de conductas violentas. La disminución de la actividad funcional del córtex pre frontal en conjunto a la actividad intensa de las estructuras subcorticales, se considera como la causa de comportamientos agresivos e impulsivos. (Alcázar-Córcoles, Verdejo-García, Bouso-Saiz, & Bezos-Saldaña, 2010)

Estrategias de regulación emocional

Aunque existen varias estrategias reguladoras de las emociones, dos estrategias han sido profundizadas por sobre el resto: la reevaluación (asignar un significado “no emocional” a un evento) y la supresión (controlar la respuesta somática de una emoción (Silva C., 2005).

La reevaluación cognitiva disminuye en gran medida la experiencia de contrariedad frente a estímulos visuales desagradables, mientras que la supresión falla en lograrlo. Así mismo,

la supresión emocional disminuye considerablemente la expresividad afectiva, sea positiva o negativa así genera una reducción de la interacción de los estados dados internamente en el individuo (Silva C., 2005).

Desde una perspectiva fisiológica, los individuos que hacen uso de supresión, demuestran una actividad intensa. Por el contrario, quienes reevalúan la situación dan cuenta de una activación fisiológica menor. Una desventaja es que la supresión involucra un alto esfuerzo cognitivo, producto del auto monitoreo y de la corrección propia. Este esfuerzo reduce las demandas cognitivas a disponer por el sujeto, haciendo más difícil la retención de estos eventos (Silva C., 2005).

La reevaluación, no contempla el esfuerzo de autorregularse, por consiguiente, ciertas herramientas cognitivas como la memoria se vuelven disponibles para su uso. Es así que los individuos que hace uso frecuente de la esta estrategia, tienen mayor desempeño en evaluaciones objetivas sobre memoria. En cambio interpersonalmente, las personas que prefieren suprimir sus afectos, generan afectos contraproducentes en las personas a su al rededor (Silva C., 2005).

Se puede hablar de psicopatología en cuanto a la regulación emocional, la cual nace a causa de un proceso de regulación deficiente, sea por la estrategia usada o como resultado de una discriminación de afectos deficiente (Bradley S., 2000). Por lo tanto, a largo plazo, quienes tengan como costumbre acudir a la regulación por supresión, son más proclives a sufrir de cambios en lo antes dichos (reevaluación y supresión), sobre todo por la caída en la expresión afectiva (Gross JJ., 2002).

Por otra parte, la habilidad para controlar la experiencia afectiva depende de la capacidad para distinguir estados internos y diferenciarlos. Las personas que delimitan más detalladamente

su experiencia, pueden manipular con mayor precisión sus estados afectivos. Cuando la diferenciación emocional es deficiente los niveles de psicopatología son más altos (Silva C., 2005).

Uno de los rasgos más comunes en conductores reincidentes es la agresividad la cual ha sido definida como la manifestación de un comportamiento que tiene como finalidad causar daño físico o emocional a otro miembro de su especie o grupo (Fundación Mutua Madrileña, 2010). Varios estudios señalan que este rasgo está asociado con factores genéticos y psicofisiológicos (Alcázar-Córcoles, et al. 2010) sin embargo, esto no significa que una persona con herencia genética de agresividad, tenga obligatoriamente que ser agresivo. Es sumamente importante tomar en cuenta el ambiente en el cual se ha desarrollado la persona, así como el aprendizaje que haya tenido a lo largo de su desarrollo. La impulsividad es otro de los rasgos de interés para la presente investigación, ya que está estrechamente relacionada con ausencia de reflexión y comportamientos inadecuados, (Alcázar-Córcoles, et al. 2010) ambas conductas muy habituales en los conductores reincidentes. A pesar de que no existe un área específica encargada de la regulación emocional, se atribuye este trabajo al área ventromedial del córtex pre frontal. (Alcázar-Córcoles, et al. 2010)

Al presentar inconvenientes con la regulación emocional, nos convertimos en personas proclives a exteriorizar estados de ansiedad, estrés, hostilidad, violencia e indisciplina. (Álvarez, Bisquerra, Fita, Martínez, Pérez, 2000) estos son los comportamientos que en su mayoría presentan al momento de conducir los conductores reincidentes de la ciudad de Quito. Estos comportamientos les llevan a la pérdida de puntos en su licencia, afirmación que se hace basada en la experiencia cotidiana, se recurre a éste método empírico porque como se señaló anteriormente, en la ciudad no existe una fuente formal que hable de las causas de las pérdidas de

puntos en las licencias de conducir.

Lograr tener regulación emocional, es lo considerado óptimo al momento de desarrollar relaciones sociales, ya sea en la escuela, el trabajo, la familia y nuestro foco de estudio, la conducción. Regulación emocional o también llamada “educación emocional”, trata de como “un proceso educativo, continuo y permanente, que pretende desarrollar el conocimiento sobre las propias emociones y las de los demás con objeto de capacitar al individuo para que adopte comportamientos que tengan presentes los principios de prevención y desarrollo humano” (Bisquerra, 2000, citado por Álvarez, et al. 2000). Mediante el Entrenamiento en habilidades Sociales (EHS), se espera mejorar estos rasgos o características que son un limitante para un buen desarrollo al momento de conducir.

Habilidades sociales

Definición

En un principio (Salter, 1949; Cattell, 1965; Wolpe, 1969) estos autores proponían a la habilidad social como una cualidad constante y consistente en las distintas situaciones. Así ofrecen una clasificación conductual en distintas categorías: defensa de propios derechos; hacer o rechazar peticiones; hacer cumplidos; iniciar, mantener y terminar conversaciones; expresión de sentimientos así como de opiniones personales, incluyendo el desacuerdo; justificar los sentimientos negativos que expresa.

Un postulado teórico ampliamente aceptado, a partir de los años sesenta dice que las personas que poseen habilidades sociales tienen diferencias conativas, cognitivas y fisiológicas frente a las que no han desarrollado habilidades sociales correctamente (Lang, 1968). Así mismo un gran autor en el tema, según Caballo (1986) las habilidades sociales son:

Un conjunto de conductas emitidas en un contexto que expresa los sentimientos,

actitudes, deseos, opiniones o derechos de ese individuo de un modo adecuado a la situación personal que expresa los sentimientos, respetando esas conductas en las demás, y que generalmente resuelven los problemas inmediatos de la situación mientras minimiza la probabilidad de futuros problemas. (p.6)

Otros autores tienen definiciones distintas como por ejemplo que es “una rutina cognitiva o conductual concreta que forma parte de una estrategia más amplia” (Trianes, de la Morena y Muñoz, 1999, p. 18). Así mismo, coincide que para considerar a una persona hábil socialmente debe tener modelos de réplica como: habilidad para defender los propios derechos, habilidad para hacer peticiones, la habilidad para decir no y cortar interacciones, etc. Mismas que han sido mencionadas en el primer párrafo.

Por otro lado Thorndike (1920, p. 228) propuso el término de inteligencia social, misma que precisó como “la habilidad para comprender y dirigir hombres y mujeres, niños y niñas, y actuar prudentemente en las relaciones humanas”.

Weis y Suñer (2005) sumándose al concepto de Inteligencia Social diseñaron un modelo de cinco factores: comprensión social, memoria social, percepción social, creatividad (flexibilidad) social, y conocimiento social, en los cuales la forma de conjugarse entre sí, conforman el comportamiento social de una persona. A esto añaden contexto, personalidad, intereses, objetivos y experiencia del sujeto.

Otros expertos proponen conceptos como “la habilidad para organizar cogniciones y conductas en un curso integrado de acción orientada por metas interpersonales y sociales de un modo culturalmente aceptado” (Arón; 1993, p. 18). Así mismo, se habla de que “son un repertorio de comportamientos verbales y no verbales a través de los cuales los niños influyen en las respuestas de otros individuos en el contexto interpersonal” (Michelson et al.; 1987, p. 18).

Combs y Slaby las definen como “la habilidad para interactuar con otros en un contexto dado de un modo específico, socialmente aceptable y valorado y que sea mutuamente beneficioso o primariamente beneficioso para los otros” (Arón; 1993, p. 18).

Los autores Fernández y Carrobles las definen como “capacidad que el individuo posee de percibir, entender, descifrar y responder a los estímulos sociales en general, especialmente aquellos que provienen del comportamiento de los demás” (Hidalgo; 1991, p. 22).

Argyle propone como concepto “los procesos de selectividad de la información que cada persona realiza en la interacción social y la posterior interpretación que hace de dicha información” (Hidalgo; 1991, p. 241). En tanto que Riso las define como “aquella conducta que permite a la persona expresar adecuadamente y combinando los componentes verbales y no verbales de la manera más efectiva posible; oposición y afecto de acuerdo a sus intereses y objetivos, respetando el derecho de los otros e intentando alcanzar la meta propuesta” (Hidalgo; 1991, p. 25).

Todas estas distintas definiciones de las habilidades sociales permite apreciarlas desde varias aristas, desde aspectos actitudinales, no verbales, comportamentales o hasta verbales, que puede dar cuenta de que las habilidades sociales se pueden pensar como una conducta.

La conducta social, como no podía ser de otra manera, es influenciada, en gran medida, por la cultura, tiene características idiosincráticas propias de un grupo social y de una cultura. (Abarca e Hidalgo, 1989). Partiendo de estas definiciones se puede deducir que las habilidades sociales son conductas observables, aprendidas y utilizadas en los intercambios sociales.

Goldstein (1989) divide las habilidades sociales en seis grupos, principalmente nos vamos a enfocar en el tercer grupo en la habilidad de “enfrentarse al enfado del otro”, en el cuarto grupo “habilidades alternativas a la agresión” y en el quinto grupo “Habilidades para

hacer frente al estrés”. En las cuales se detallan habilidades como:

Grupo III. Habilidades relacionadas con los sentimientos:

Conocer los propios sentimientos, expresar los sentimientos, comprender los sentimientos de los demás, enfrentarse con el enfado de otro, expresar afecto, resolver el miedo, auto recompensarse.

Grupo IV. Habilidades alternativas a la agresión:

Pedir permiso, compartir algo, ayudar a los demás, negociar, empezar el autocontrol, defender los propios derechos, responder a las bromas, evitar los problemas con los demás, no entrar en peleas.

Grupo V. Habilidades para hacer frente al estrés:

Formular una queja, responder a una queja, demostrar deportividad después de un juego, resolver la vergüenza.

Estudios y aplicaciones realizadas

En Ecuador se llevó a cabo un estudio aplicando EHS en adultos en estudiantes de soldados a cabos segundos del arma de inteligencia militar de la fuerza terrestre, donde se usaron tres test: El “Inventario de situaciones y respuestas de ansiedad” ISRA (Miguel Tobal y Cano Vindel, 1986, 1988, 1994). La Escala Multidimensional de expresión Social-Cognitiva (EMES-C) y la Escala Multidimensional de la Expresión Social-Motora (EMES-M). Ambas de Vicente Caballo (1987, 1993).

El ISRA consta de 224 ítems y mide respuestas o manifestaciones de ansiedad cognitiva, fisiológica y motora, así como ansiedad a la evaluación, ansiedad interpersonal, ansiedad fóbica y ansiedad ante situaciones habituales o cotidianas (Cando Ruano, 2011).

El EMES-C consta de 44 ítems usados para evaluar pensamientos negativos relacionados

con las habilidades sociales. Así mismo el EMES-M, con 64 ítems, evalúa las conductas socialmente adecuadas que integran varias dimensiones de las habilidades sociales (Cando Ruano, 2011).

Con estas herramientas se hizo un pretest y un postest de un programa de habilidades sociales diseñado por el tesista; este estudio constó de ocho sesiones de dos horas cada una, con una diferencia de dos días por lo menos entre cada sesión. Los protocolos a seguir para la aplicación del programa fueron: Preparación (Informar resultados de evaluaciones), Adquisición (Presentar HS a tratar, orientar, reforzar, describir, mostrar, practicar, perfeccionar y corregir HS) y Generalización (Perfeccionar, mantener y generalizar HS tratada) (Cando Ruano, 2011). Se puede encontrar más ejemplos de programas de desarrollo de habilidades sociales en Manual de Evaluación y Entrenamiento de Habilidades Sociales de Vicente E. Caballo, manual que incluye tests validados para medir las mismas entre esos el EMES-C y el EMES-M.

Los resultados del estudio arrojaron que después del entrenamiento los individuos bajaron el nivel de ansiedad (ISRA), incrementaron la frecuencia de las conductas socialmente hábiles (EMES-M) y que redujeron pensamientos distorsionados respecto a su cotidianidad (EMES-C) (Cando Ruano, 2011). Así se puede observar en las siguientes imágenes extraídas de dicha aplicación:

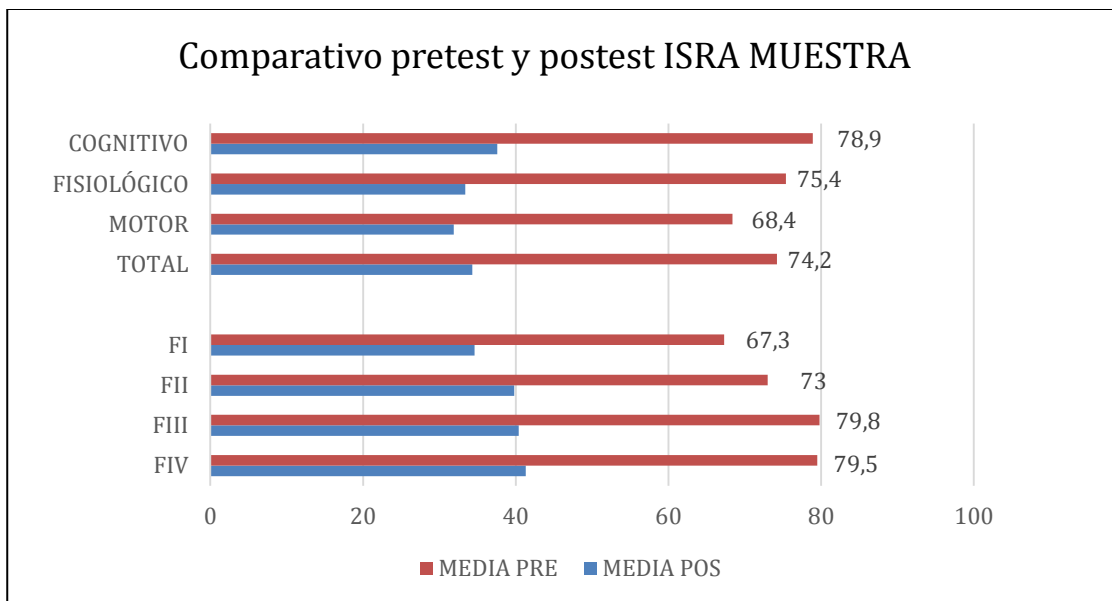


Figura 1. Comparativo pretest y postest ISRA Muestra. En Eficacia de las técnicas terapéuticas de orientación [...], por V. F. Cando, 2011, Quito: Universidad Central del Ecuador. Derechos de autor [2011]. Reimpresión autorizada

En la figura 1, extraída del trabajo de tesis de Cando (2011) demuestra los resultados pre y post test, respectivamente comparados, según la leyenda del gráfico. Donde nos dice que después del entrenamiento de habilidades sociales (barra azul), los participantes demostraron reducir sus niveles de ansiedad en los distintos factores que evalúa el test.

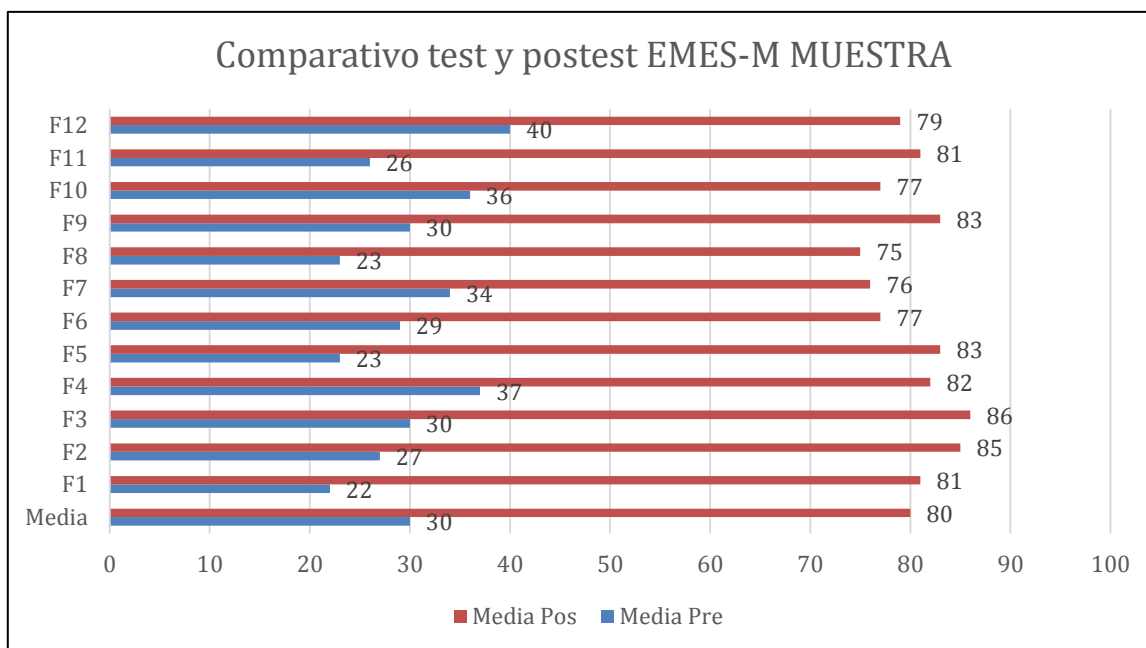


Figura 2. Comparativo pretest y postest EMES-M Muestra. En Eficacia de las técnicas terapéuticas de orientación [...], por V. F. Cando, 2011, Quito: Universidad Central del Ecuador. Derechos de autor [2011]. Reimpresión autorizada

En la figura 2 se puede apreciar una comparación de resultados entre la primera aplicación del EMES-M y la segunda aplicación de éste test después de que los participantes fueran sometidos al programa de EHS. En dicho gráfico se puede apreciar que las conductas socialmente hábiles de los participantes han aumentado significativamente (barra roja), en los distintos factores que mide éste test.

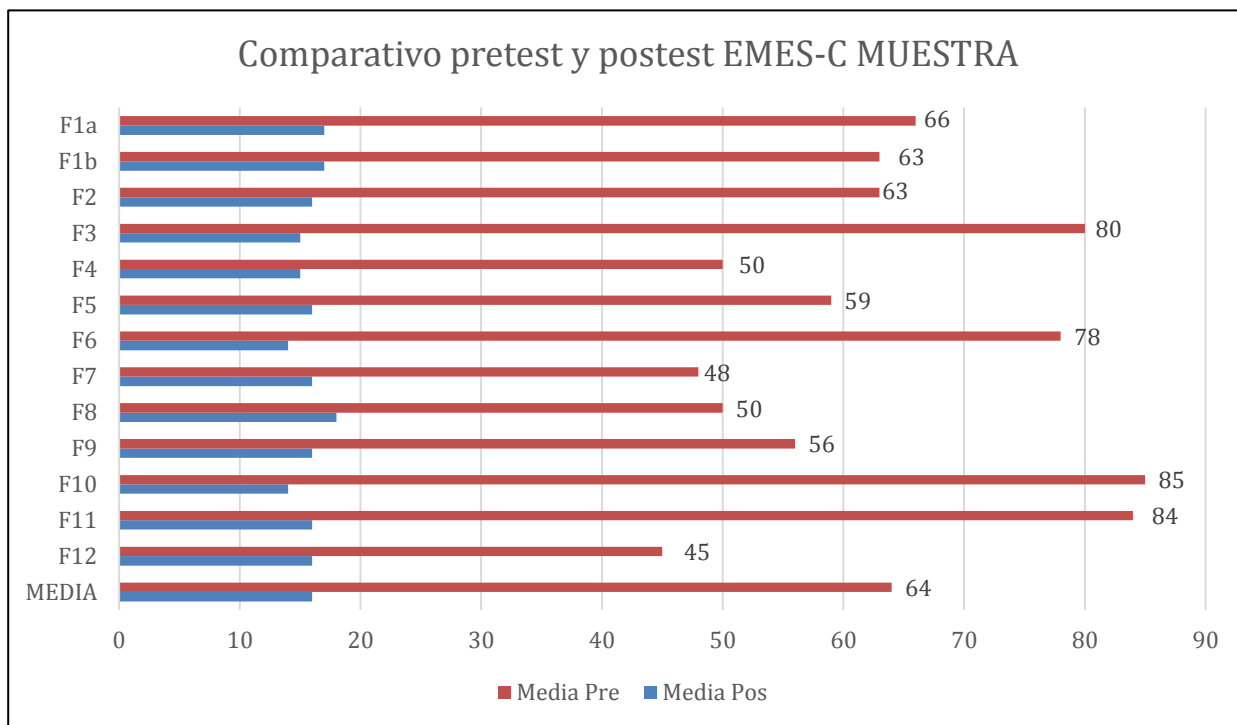


Figura 3. Comparativo pretest y postest EMES-C Muestra. En Eficacia de las técnicas terapéuticas de orientación [...], por V. F. Cando, 2011, Quito: Universidad Central del Ecuador. Derechos de autor [2011]. Reimpresión autorizada

En la figura 3 se puede apreciar los datos comparativos entre la primera aplicación del EMES-C y la segunda aplicación de éste cuestionario después de que los participantes atravesaran el programa de EHS. En dicho gráfico se aprecia que antes de dicho entrenamiento los participantes tienen mayor índice de tener distorsiones del pensamiento con relación a las habilidades sociales (barra roja), y después de atravesar por el EHS éstos índices nos dan cuenta

que las distorsiones de pensamiento se reducen significativamente.

Este estudio que sienta un precedente con respecto a la utilidad de aplicar un Entrenamiento en Habilidades Sociales (EHS), en una población Ecuatoriana, para contrarrestar la mala regulación emocional al volante, se hipotetiza que integrando un programa diseñado para entrenar las habilidades sociales anteriormente señaladas se podría afrontar la reincidencia de los conductores con respecto a infracciones, delincuencia vial, etc. Así cuando se lleven a cabo cursos de recuperación de puntos para la licencia se puede aplicar los test anteriormente propuestos, entre otros, y llevar a cabo los talleres de EHS.

Por otro lado en otros países encontramos, estudios que han aplicado estos programas en adultos. Así tenemos a la Universitat De Les Illes Balears donde Antonia Pades Jiménez (2003) aplicado en estudiantes de enfermería, obtuvo resultados en que el alumnado, se siente más seguro y capaz de expresarse espontáneamente tras la intervención (Pades Jiménez, 2003). Resultados que se pueden apreciar en el siguiente gráfico extraído de dicha tesis. Resultados que nos da cuenta de la factibilidad de la aplicación de dicho programa en adultos.

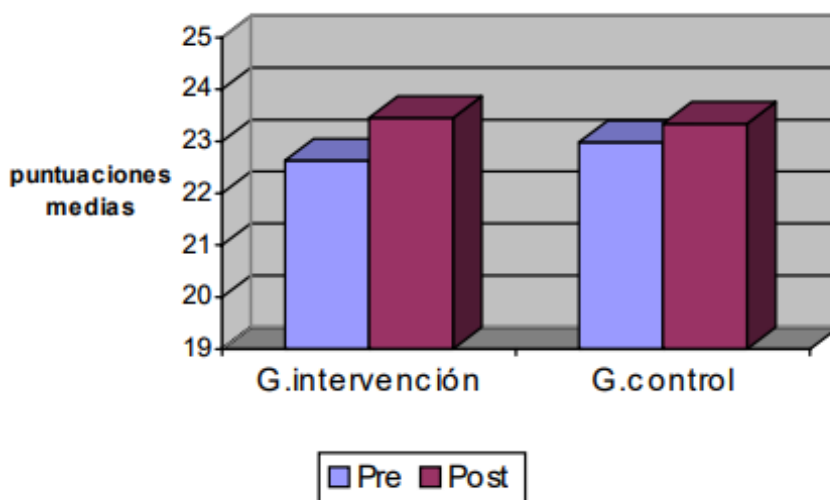


Figura 4. Efecto del EHS en el alumnado. En *Habilidades Sociales en enfermería [...]*, por A. Pades Jiménez, 2003, Palma de Mallorca: Universitat De Les Illes Balears. Derechos de autor [2003]. Reimpresión autorizada

En otra tesis sobre terapia de grupo para el entrenamiento en habilidades sociales, dirigido a los pacientes hospitalizados en el área de adicciones del CRA (Centro de Reposo y Adicciones) en Azuay, tenemos un detalle de aplicación por casos con sus respectivos gráficos. La herramienta utilizada es la misma que se anexada éste trabajo de investigación (ANEXO C), Escala de Habilidades Sociales de Elena Gismero (Carpio Vintimilla & Loor Feicán, 2009).

En el paciente E se pudo observar que en el postest, las áreas de expresión de opiniones, sentimientos o peticiones; decir no o defender derechos propios frente a conocidos o amigos; expresarse en situaciones sociales y cortar una interacción; tuvo una evolución que superan el término medio lo que significa que durante el trabajo grupal pudo afrontar sus propias dificultades y aprendió asumir un papel responsable ante sus propias opiniones y decisiones, lo cual le proporciona mayor seguridad en estas situaciones (Carpio Vintimilla & Loor Feicán, 2009, pp. 93-94).

Dicho estudio refuerza la sugerencia que se realiza de llevar los programas de EHS de manera grupal, según las necesidades detectadas del grupo de participantes que acudan al Autoclub para recuperar puntos perdidos en sus licencias.

Otro estudio realizado en España aplicado a población de inmigrantes latinos nos dice “el programa de entrenamiento de habilidades sociales a una muestra de latinoamericanos fue satisfactorio, pues hubo un aumento significativo de las habilidades en general en el grupo experimental con respecto al grupo control” (Olivos Aguayo, 2010, p. 416).

Dicho estudio demuestra que los factores psicosociales que estudia (relaciones con compatriotas; relaciones con españoles; hacer citas; expresiones directas de enojo; rechazar peticiones; soledad; depresión o ansiedad después de migrar) pudieron encontrar una mejoría significativa una vez aplicado el estudio (Olivos Aguayo, 2010). Uno de los factores estudiados

en este texto que interesa en el estudio es el de expresiones directas de enojo, donde los resultados posteriores a un EHS fueron “un aumento positivo en la habilidad de expresar enojo, del 16,7 % que respondió la ‘mayoría de las veces’ antes del entrenamiento, ahora es 38,8%” (Olivos Aguayo, 2010, p. 359). Resultados que indican la eficacia del EHS para la propuesta que plantea éste texto.

METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente proyecto y para poder implementarlo en casos de reincidencia de delincuencia vial, se ha seleccionado un modelo cuantitativo, con la aplicación de una batería de escalas de medición de habilidades sociales, en primer momento, antes de aplicar un programa de entrenamiento en habilidades sociales y un segundo momento después de aplicado el programa. Se haría una revisión de las causas de los puntos perdidos, antes y después de la aplicación, así saber cuál es la tasa de personas que estuvieron en el programa y vuelven a reincidir.

Diseño y justificación de la metodología seleccionada

La metodología cuantitativa se usa con el fin de que aparezcan datos cuantificables, secuenciales y probatorios (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010). Se seleccionó esta metodología considerando que se quiere determinar si la aplicación de un programa de entrenamiento de habilidades sociales en el tipo de conductores antes mencionados, tendría efectos en la capacidad de regulación emocional y por lo tanto en su estilo de conducción. Estas habilidades sociales se medirán mediante escalas, antes y después del programa. Al ser una obtención de datos probatorios, medibles y cuantificables se justifica esta metodología.

Teniendo en cuenta que el déficit de habilidades sociales causa una mala regulación emocional en situaciones antes descritas (Estrés, agresión, etc.) siendo a su vez causas de reincidencia en delitos viales, definimos a las habilidades sociales como variable independiente y la regulación como variable dependiente y a su vez a la delincuencia vial como variable dependiente con respecto a la regulación emocional.

Participantes

Los participantes seleccionados para el desarrollo de esta propuesta son todos los conductores o conductoras que acudan al San Francisco Autoclub en Cumbayá por programas de recuperación de puntos en la licencia (Agencia Nacional de Tránsito , 2017). Como anteriormente hemos visto, las personas que han perdido la totalidad de sus puntos en las Licencias, evidentemente son personas reincidentes en cuanto a infracciones, conducción agresiva, etc. La muestra será de la totalidad de personas que requieran este servicio. En cuanto al sexo y al nivel socioeconómico de los participantes, no se le ha considerado una variable relevante. A pesar de que se observará una influencia con respecto al sexo de los participantes, no se profundizará ni se tomará en cuenta para la conformación del grupo o como apartado de la propuesta de estudio.

Herramientas de Investigación Utilizadas

Las herramientas para la propuesta de investigación que serán usadas serán las Escalas de Habilidades Sociales (ANEXO C) que tiene validez de constructo, es decir que el significado atribuido al constructo medido (habilidades sociales o asertividad) es correcto. Tiene validez de contenido, pues su formulación se ajusta a lo que comúnmente se entiende por conducta asertiva.

La muestra empleada para el análisis correlacional fue una llevada a cabo con 770 adultos y 1015 jóvenes, respectivamente. Todos los índices de correlación superan los factores encontrados en el análisis factorial de los elementos en la población general, según Gismero (por ejemplo, 0,74 entre los adultos y 0,70 entre los jóvenes en el Factor IV).

En cuanto a la confiabilidad la EHS de Gismero muestra una consistencia interna alta,

con un coeficiente de confiabilidad $\alpha = 0,88$ que supone que el 88% de la varianza de los totales se debe a lo que los ítems tienen en común, o a lo que tienen de relacionado, de discriminación conjunta (habilidades sociales o asertividad).

Se propone usar el Inventario de Situaciones y Respuestas de Ansiedad ISRA (Miguel Tobal y Cano Vindel) que tiene índices de confiabilidad de $\alpha = 0,90$ para el conjunto de los 17 ítems. El EMES-C con una consistencia interna de 0,92 y una fiabilidad de retest de 0,83. Mientras que el EMES-M posee una consistencia interna de 0,92 y una fiabilidad de retest de 0,92.

El manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales de Vicente E. Caballo también posee otros tipos de tests orientados a la medición de habilidades sociales que pueden ser usados como herramienta para el propósito de esta investigación. El material que ha sido escogido debido a que contienen tests validados con sus respectivos datos para medir habilidades sociales y cuántas de ellas posee el evaluado. Así mismo han sido escogidos porque son material diseñado por expertos en el tema para desarrollar habilidades sociales en quienes carecen de las mismas.

En una investigación realizada por la Universidad San Francisco de Quito, se usaron los siguientes tests: Dula Dangerous Driving Index, Social Desirability, Locus of Control Scale, Drivers Angry Thought Questionnaire (DATQ), Driving Anger Expression (DAX), Driver Behavior Questionnaire (DBQ), Multidimensional Driving Style Inventory (MDSI), Impulsive Sensation Seeking Scale, Sensation Seeking Scale from Zuckerman-Kuhlman-Aluja Personality Questionnaire, Driving Anger Scale, and the Driver Social Desirability Scale (Serrano, Garcés, & Rodríguez).

En dicho estudio en la sección de resultados los autores señala que:

Las escalas con mayor validez predictiva sobre la pérdida de puntos en la licencia son la escala de Riesgo en el MDSI-S, las sub-escalas de violación de normas y violaciones interpersonales en el DBQ y la escala de búsqueda de sensaciones (ZKA-PQ) (Serrano, Garcés, & Rodríguez).

Por lo que es ideal considerar estas herramientas como parte de las aplicaciones que se vayan a realizar en la ejecución de éste estudio.

Procedimiento de recolección y Análisis de Datos

Para el reclutamiento de los participantes, se contactará a las personas que necesiten del programa de recuperación de puntos de licencia de conducir, tanto profesionales como no profesionales, del San Francisco Autoclub mediante una carta de reclutamiento. Para esto se pedirá la colaboración de quienes posean la información en el San Francisco Autoclub de qué personas han requerido este programa. Una vez contactadas las personas y aceptada su participación en la investigación, se procederá con la divulgación a los participantes del objetivo del estudio y su firma en el consentimiento informado. Posterior a esto se procederá con la aplicación de los test sugeridos, sin limitarse a que sean los únicos instrumentos utilizados, en tanto midan las habilidades sociales aquí sugeridas, en los espacios de capacitación del San Francisco Autoclub.

La intervención del programa de Entrenamiento de Habilidades Sociales puede durar según las necesidades del grupo, es decir, según la cantidad de habilidades sociales detectadas para reforzar dependerá el tiempo de duración del programa. En el estudio mencionado anteriormente se llevan a cabo 8 sesiones de dos horas cada una, lo que da un total de 16 horas de intervención, intervención que se trató la totalidad de los factores evaluados en las herramientas utilizadas. El protocolo de intervención es el mencionado en el capítulo anterior en

la página 23, así como también se puede tomar como referencia los ejemplificados en el Manual de Evaluación y Entrenamiento de Habilidades Sociales de Vicente E. Caballo.

Posterior al programa se correrá otra aplicación de una escala diferente de habilidades sociales, o como se explicó anteriormente un test que posea alto índice de retest, lo cual permitiría comparar de mejor manera los resultados obtenidos de la aplicación del programa diseñado. Por lo tanto una vez obtenida la información se contrastará la información obtenida en la primera aplicación versus la segunda aplicación de escalas. También se puede constatar el impacto del programa averiguando, a través de Sistema de la Agencia Nacional de Tránsito, si los participantes del programa han vuelto a perder puntos después de seis meses de la aplicación del programa.

Consideraciones Éticas

Los participantes firmarían un consentimiento informado que autorizará trabajar con los mismos. En el consentimiento se explicarán los objetivos, el procedimiento y la duración del estudio. Se especificará que la participación es absolutamente voluntaria, las personas que participen en la investigación están en su pleno derecho y libertad de negarse o retirarse del estudio en cualquier momento sin que esto signifique repercusiones laborales o personales negativas. Previo a la firma del consentimiento y durante el desarrollo de la investigación, los participantes tienen el derecho a contactarse con el investigador para solventar cualquier duda que se pueda generar. El participante se mantendrá en anonimato, se le asignará un código de participante para no usar su nombre. La única información que se usará es el sexo y la edad del participante.

RESULTADOS ESPERADOS

El resultado primordial que se espera obtener con el desarrollo de esta investigación, es que con la adecuada implementación de los programas de entrenamiento en habilidades sociales, los casos de reincidencia vial disminuyan. Las causas de la conducta delictiva vial que se hipotetizan en el presente trabajo, puedan ser intervenidas adecuadamente con EHS, recordando que la reincidencia vial puede ser debido al mal afrontamiento del estrés, ansiedad y los otros factores antes mencionados. Según el estudio aplicado por Cando (2011) se comprueba que el EHS es efectivo en cuanto a la intervención de estos factores.

Otro resultado esperado es que la implementación de un programa de Entrenamiento en Habilidades Sociales ayude a disminuir los casos de reincidencia vial en los participantes, así generar un eslabón importante en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito, delincuencia vial, cultura de manejo en la ciudad, entre otros. Así también se espera que el programa sea efectivo con el mejoramiento de la regulación emocional del conductor cuando se enfrenta a las distintas situaciones mientras está en el volante, que este mejoramiento sea evidente a largo plazo y que el programa tenga un impacto permanente en la manera de proceder mientras se conduce.

Se espera que a largo plazo se logre concretar un levantamiento de datos precisos de las causas de la reincidencia vial, con esta información se mejoren la selección de herramientas o a su vez se compruebe que la propuesta inicial no fue muy distinta de las necesidades reales en estos casos, todo esto con el objetivo de evaluar las causas detectadas de manera más eficiente y rápida. Consecuentemente se espera que se mejoren los primeros diseños de intervención del EHS, evolucionen acorde a lo detectado y se creen plantillas de programas para su difusión en el resto de Instituciones que realicen recuperación de puntos.

Adicionalmente se espera que los participantes generen una perspectiva crítica respecto a la problemática que este tipo de malas prácticas en la conducción generan a la comunidad en general, puedan extrapolar las habilidades aprendidas en los programas a su vida diaria y que nazca con esto una pauta para llevar de manera distinta la manera de afrontar las emociones experimentadas y que hasta antes del programa haya manejado mal.

Discusión

Con los resultados esperados que fueron expuestos en la sección anterior, se podría responder a la pregunta de investigación “¿Cómo y hasta qué punto el entrenamiento en habilidades sociales influye en la regulación emocional de conductores reincidentes de la ciudad de Quito?”. Se puede esperar que el Entrenamiento de Habilidades Sociales (EHS) recibido por los/las conductores/as que estén dentro del programa para recuperación de puntos, modifique sus estrategias de afrontamiento a las distintas situaciones experimentadas, les genere nuevas estrategias o refuerce las que ya tenían disponibles pero no bien desarrolladas, y así pueden resolver conflictos emocionales durante situaciones dadas en la conducción, controlar las reacciones que tengan, tomar mejores decisiones a la hora de actuar, modificar la conducta que han mantenido detrás del volante, las respuestas a otros conductores y las respuestas emocionales a sí mismos.

Es posible que la dinámica de conducción agresiva surja a momentos y en casos aislados, que el ambiente o las reacciones de otros conductores provoquen una reacción desfavorable por parte del individuo que formó parte del programa, pero definitivamente las probabilidades que afronte correctamente más situaciones de las que no afronta adecuadamente subirán

considerablemente con respecto a un individuo que no haya atravesado por el programa. Por lo tanto la probabilidad de alcanzar una regulación emocional adecuada y los medios para llegar a los mismos se vuelve más grande. El reincidente ya no reacciona violentamente, no incurre en conductas temerarias, deja los comportamientos agresivos, tanto en el estilo de conducción como en la manera de ver a los otros conductores.

Otro argumento a considerar es que no solo el individuo entrenado es beneficiario del EHS, pues en una situación de alteración emocional en la vía, basta con que un conductor reaccione de una mejor manera que el otro (ej. Conducción defensiva) para que el desenlace del problema sea totalmente distinto a la que podría haberse dado si ambos conductores no hubieran podido afrontar de manera correcta las demandas de la situación. Y así se produce un reacción en cadena, que beneficia a la comunidad de conductores en lugar de solo reducirse a un beneficio individual de quienes asisten al curso de recuperación de puntos que integre un Entrenamiento de Habilidades Sociales.

Limitaciones del estudio

Una de las limitaciones del estudio es la falta de levantamiento de datos previos para focalizar de manera más concreta y selecta las herramientas de aplicación propuestas, hasta la fecha no se ha conseguido datos fiables con respecto a las causas de la reducción de puntos o de reincidencia vial como para señalarlas y proponer un diseño de entrenamiento específico para dichas causas. Se espera que con la aplicación de esta propuesta se levanten datos más certeros y a medida que se aplican los programas se afinen las habilidades sociales a reforzar, implantar o enseñar partiendo de la experiencia previa de los programas ya concluidos.

También se encuentra la limitación del número de participantes que serán parte del programa, pues en el mejor de los casos, la cantidad no será suficiente como para establecer una muestra significativa como para ser un estudio de mayor peso. La muestra debería ser más extensa y extrapolada no solo al centro del que se habla sino a otras instituciones de vialidad y conducción que existan en el país o en América Latina.

Recomendaciones para futuros estudios

Teniendo en cuenta la revisión de literatura hecha y el diseño metodológico propuesto en el presente trabajo investigativo, se puede mencionar que una de las recomendaciones para considerar en futuras investigaciones es realizar un levantamiento de datos con respecto a las causas de reincidencia vial enfocado en la evaluación de habilidades sociales, que sean sistematizadas adecuadamente e intervenidas oportunamente con los diseños pertinentes para cada carencia detectada en los conductores partícipes de los programas de recuperación de puntos para la licencia. Para profundizar en el tema es necesario tener este tipo de datos, pues así se enfoca el estudio en estos factores críticos y se produce mejores resultados de aplicación e investigativos.

Se recomienda que una vez concretado lo antes mencionado, se proceda a diseñar plantillas de aplicación, es decir programas establecidos para cada necesidad detectada, según las necesidades de la realidad ecuatoriana con respecto al tema, y que estas plantillas se implementen en los demás institutos a nivel nacional, regional, provincial o cantonal. Así se puede pensar en una intervención social con respecto a la cultura de manejo y conducción dentro del país, que definitivamente tiene más oportunidades de mejora que fortalezas si lo comparamos a la cultura de otros países en Latinoamérica y en el mundo. Así se puede hacer un mejoramiento

en la salud pública con respecto al malestar que genera una mala cultura de manejo, así también se puede innovar en cuanto a planes de prevención de distintas partes del mundo que ya han sido mencionados en este texto.

REFERENCIAS

- Dirección General de Tránsito. (2 de Abril de 2014). *El desafío de la reincidencia*. Obtenido de Tráfico y seguridad vial: Revista de la DGT: <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2014/04ABRIL/0402-reincidentes.shtml#.WiQhbUria00>
- El Comercio. (5 de Mayo de 2017). *Expertos piden políticas educativas para reducir accidentes de motocicletas*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/expertos-politicaseducativas-reducir-accidentes-motos.html>
- ANDES. (23 de Julio de 2014). *Ecuador, segundo país con la tasa de siniestralidad vial más preocupante en América Latina*. Obtenido de ANDES: Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica: <http://www.andes.info.ec/es/noticias/ecuador-segundo-pais-tasa-siniestralidad-vial-mas-preocupante-america-latina.html>
- Fundación Mutua Madrileña. (2010). *Estudio de siniestralidad vial y reincidencia*. Obtenido de Fundación Mutua Madrileña: <http://www.fundacionmutua.es/Estudios.html>
- Real Academia de la Lengua Española. (2017). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado el 2017, de Real Academia de la Lengua Española: <http://dle.rae.es/?id=BGitcai>
- Middendorff, W. (1981). *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico - Estudios de psicología criminal - Vol XII*. Madrid: Espasa Calpe.
- Bautista Ortuño, R., & Miró Llinares, F. (2014). Delincuencia vial y reincidencia: Un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante. *Revista de derecho penal y criminología* , 3 (11), 387 - 410.
- Serrano, D. C., Garcés, M. S., & Rodríguez , L. (s.f.). *Predictive Validity of Traffic Violations and Cross Cultural Applicability of Self-Report Instruments of Driving in a Sample of Professional Driving License Students in Ecuador*. Obtenido de Autoclub USFQ:

http://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/autoclub/Documents/area_investigacion/validez_predictiva_y_aplicacion_cros_cultural.pdf

Silva C., J. (2005). Regulación emocional y psicopatología : el modelo de vulnerabilidad/resiliencia .

Revista Chilena de Neuropsiquiatría , 43 (3), 201 - 209.

Cando Ruano, V. F. (2011). *Eficacia de las técnicas terapéuticas de orientación cognitivo conductual, reestructuración cognitiva y modelado en el aprendizaje estructurado de habilidades sociales y modificación de conducta, aplicado a los estudiantes del curso de promoción de soldad*. Quito:

Universidad Central del Ecuador.

Pades Jiménez, A. (2003). *Habilidades Sociales en Enfermería: Propuesta de un programa de intervención*. Obtenido de Tesis Doctorales en Red:

<http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/9444/tapj1de1.pdf>

Carpio Vintimilla , M. L., & Loor Feicán, J. R. (2009). *Terapia de grupo para el entrenamiento de habilidades sociales, dirigido a los pacientes hospitalizados en el área de adicciones del CRA*.

Cuenca: Universidad del Azuay.

Olivos Aguayo, X. (2010). *Entrenamiento en habilidades sociales para la integración psicosocial de inmigrantes*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F:

McGraw-Hill.

Agencia Nacional de Tránsito . (2017). *Centros de recuperación de puntos autorizados*. Obtenido de

Agencia Nacional de Tránsito : <http://www.ant.gob.ec/index.php/programas/escuelas-de-capacitacion/centros-de-recuperacion-de-puntos-autorizados>

Trianes, M. V., De la Morena, M. L., & Muñoz, A. M. (1999). *Relaciones sociales y prevención de la inadaptación social y escolar*. Málaga: Ediciones Aljibe.

- Thorndike, E. L. (1920). Intelligence and its uses. *Harper's Magazine*, 227 - 235.
- Silva, V. (1974). *La infracción de tránsito en la criminología contemporánea - discurso en la academia gallega de jurisprudencia y legislación*. La Coruña: Imprenta Moret.
- Salter, A. (1949). *Conditioned reflex therapy*. New York: Farrar, Strauss and Giroux.
- Wolpe, J. (1969). *La práctica de la terapia de la conducta*. México: Trillas.
- Penas, V. (2012). *La reinserción de los delincuentes viales*.
- ONU. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas:
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1
- OMS. (2017). *Control de la velocidad*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud:
<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/255305/1/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf?ua=1>
- Michelson, L., Sugai, D., Wood, R., & Kazdin, A. (1987). *Las habilidades sociales en la infancia: Evaluación y tratamiento*. España: Martínez Roca.
- Lang, P. J. (1968). *Fear reductions and fear behavior: Problems in treating a construct*. Washington: American Psychological Association.
- Junger, M., Terlouw, G. J., & Van De Heijden, P. (1995). *Crime and Accident Involvement in Young Road Users*. USA: Crow-Thorne.
- INEC. (2013). *Auario de estadísticas vitales: Nacimiento y defunciones 2013*. Obtenido de Instituto Nacional de estadísticas y censos: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec//estadisticas-de-nacimientos-y-defunciones-2013/>
- INEC. (2016). *Estadísticas de Nacimientos y Defunciones 2016*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Poblacion_y_Demografia/Nacimientos_Defunciones/2016/Presentacion_Nacimientos_y_Defunciones_2016.pdf

INEC. (2017). *Justicia y Crimen: Denuncias de delitos de mayor incidencia*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/justicia-y-crimen/>

Gross, J. J. (1999). Emotion Regulation: past, present, future. *Cognition and Emotion* , 551 - 573.

Gross, J. J. (2002). Emotion regulation: affective, cognitive and social consequences. *Psychophysiology* , 281 - 291.

Gross, J. J. (1998). The Emerging Field of Emotion Regulation: An Integrative Review. *Review of General Psychology* , 271 - 299.

Gross, J. J. (1998). Antecedent- and Response-Focused Emotion Regulation: Divergent Consequences for Experience, Expression, and Physiology. *Journal of Personality and Social Psychology* , 224 - 237.

Gross, J. J., & Levenson, R. W. (1993). Emotional Suppression: Physiology, Self-Report, and Expressive Behavior. *Journal of Personality and Social Psychology* , 970 - 986.

OMS. (2002). *Informe Mundial sobre la violencia y la salud*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67411/1/a77102_spa.pdf

OMS. (2015). *10 datos sobre la seguridad vial en el mundo*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

Escrivá, M. M., Garcia, P. S., & Navarro, M. F. (2002). Procesos cognitivos y emocionales predictores de la conducta prosocial y agresiva: la empatía como modulador. *Psicothema* , 227 - 232.

Del Prette, A., & Del Prette, Z. (2013). Programas de entrenamiento en habilidades sociales basado en métodos vivenciales. *Apuntes de Psicología* , 67 - 76 .

Cattell, R. (1965). *The scientific analysis of personality*. Baltimore: Penguin Books.

- Bradley, S. (2000). *Affect regulation and the development of psychopathology*. New York: Guilford Press.
- Bernal, A. O. (1990). Las habilidades sociales y su entrenamiento; un enfoque necesariamente psicosocial. *Psicothema* , 93 - 112.
- Arón, A., & Milicic, N. (1993). *Vivir con otros*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Álvarez, M., Bisquerra, R., Fita , E., Martínez, F., & Pérez , N. (2000). Evaluación de programas de educación emocional. *Revista de investigación* , 18 (2), 587 - 599.
- Alcázar-Córcoles, M. A., Verdejo-García, A., Bouso-Saiz, J. C., & Bezos-Saldaña, L. (2010). Neuropsicología de la agresión impulsiva. *Revista de Neurología* , 50 (5), 291 - 299.
- Hidalgo, C. G., & Abarca, N. (1990). Evaluación psicométrica de habilidades sociales en jóvenes universitarios chilenos. *Revista Latinoamericana de Psicología* , 22 (2), 265 - 282.
- Hidalgo, C. G., & Abarca, N. (1991). *Comunicación interpersonal*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Goldstein, A. P., Sprafkin, R. P., Gershaw, J. N., & Klein, P. (1989). *Habilidades sociales y autocontrol en la adolescencia: Un programa de enseñanza*. Barcelona: Matínez Roca.
- Garcés , M. S. (10 de 12 de 2017). Datos sobre causas de pérdida de puntos en la licencia en Quito, Ecuador. (K. S. Mosquera Ruiz, Entrevistador)
- Caballo, V. E. (2007). *Manual de evaluación y entrenamiento de las habilidades sociales*. Madrid: Siglo XXI de España Editores S.A.
- Gismero Gonzáles, E. (2010). *Escala de Habilidades Sociales*. Madrid: TEA Ediciones S.A.

ANEXO A: CARTA DE RECLUTAMIENTO DE PARTICIPANTES

Estimado Alumno/a del San Francisco Autoclub:

Extendemos una cordial invitación para participar en un estudio acerca de la Implementación de Entrenamiento en Habilidades Sociales (EHS) para mejorar la regulación emocional.

La metodología que utilizará para el estudio se basa en la aplicación un cuestionario al inicio, seguido de la ejecución de talleres según los resultados del cuestionario y un segundo cuestionario una vez finalizados los talleres. Va a ser necesario que asista a dichas capacitaciones en donde se reforzarán cualidades que posea para afrontar situaciones estresantes, de agresividad, impulsividad, entre otros temas. La participación en el estudio será confidencial y totalmente anónima, el estudio tiene fines estrictamente académicos. Su participación es totalmente voluntaria, por lo tanto tiene completa potestad y libertad de negarse a ser partícipe. Si desea formar parte del estudio, por favor contáctese con el/la investigador/a a cargo.

Atentamente,

Karla Sofía Mosquera Ruiz

Email: sophymosquera@hotmail.com

Número: (02) 2894054

Celular: (09) 99939704

ANEXO B: FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO



Comité de Ética de Investigación en Seres Humanos

Universidad San Francisco de Quito

El Comité de Revisión Institucional de la USFQ

The Institutional Review Board of the USFQ

Formulario Consentimiento Informado

Título de la investigación: Implementación de Entrenamiento en Habilidades Sociales (EHS) para mejorar la Regulación Emocional de Conductores reincidentes de la ciudad de Quito.

Organización del investigador: Universidad San Francisco de Quito 

Nombre del investigador principal: Karla Sofia Mosquera Ruiz

Datos de localización del investigador principal: 09 99939704, 02 2894054,
sophymosquera@hotmail.com

Co-investigadores: Ninguno

DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO

Introducción (Se incluye un ejemplo de texto. Debe tomarse en cuenta que el lenguaje que se utilice en este documento no puede ser subjetivo; debe ser lo más claro, conciso y sencillo posible; deben evitarse términos técnicos y en lo posible se los debe reemplazar con una explicación)

Este formulario incluye un resumen del propósito de este estudio. Usted puede hacer todas las preguntas que quiera para entender claramente su participación y despojarse de cualquier duda. Puede tomarse el tiempo que necesite para decidir su participación.

Ha sido invitado a participar en una investigación sobre la implementación de entrenamiento de habilidades

sociales para afrontar de mejor manera las diversas emociones que se experimentan al conducir. Ha sido seleccionado porque cumple con la característica de que ha sido reincidente en cometer actos por los que se le han restado puntos a su licencia.

Propósito del estudio (incluir una breve descripción del estudio, incluyendo el número de participantes, evitando términos técnicos e incluyendo solo información que el participante necesita conocer para decidirse a participar o no en el estudio)

El estudio se conforma por las personas que acudan al San Francisco Autoclub por recuperación de puntos en la licencia. Se pretende analizar si la integración de Entrenamiento de Habilidades Sociales tiene un efecto sobre la regulación emocional de los conductores que consecuentemente tendrá impacto en la reincidencia de los conductores.

Descripción de los procedimientos (breve descripción de los pasos a seguir en cada etapa y el tiempo que tomará cada intervención en que participará el sujeto)

En primer lugar, se aplicará a cualquiera de los reactivos propuestos en la investigación que mida habilidades sociales entre otros factores. Se diseñará un programa de Entrenamiento de Habilidades Sociales de acuerdo a las demandas del grupo y los resultados del test, una vez finalizado el taller se hace retest y se contrastan resultados antes y después del programa.

Riesgos y beneficios (explicar los riesgos para los participantes en detalle, aunque sean mínimos, incluyendo riesgos físicos, emocionales y/o psicológicos a corto y/o largo plazo, detallando cómo el investigador minimizará estos riesgos; incluir además los beneficios tanto para los participantes como para la sociedad, siendo explícito en cuanto a cómo y cuándo recibirán estos beneficios)

Puede que los participantes experimenten a tener el riesgo de experimentar ansiedad a la evaluación, en cuanto a la intervención, al ser de manera grupal se trabaja a manera de taller más que como intervención terapéutica o afines. En cuanto a la ansiedad experimentada en la evaluación puede ser prevenida y minimizada con una clara explicación de lo que trata la investigación. El ritmo de la intervención se la llevará a cabo de acuerdo a las necesidades grupales, las horas de sesiones especificadas en el trabajo de investigación son solo referencias de aplicaciones pasadas.

El beneficio de los participantes es que al aprender o reforzar las habilidades sociales estas no solo se limitan a ser aplicadas en la regulación emocional mientras conducen, sino que pueden aplicar en su vida cotidiana, en sus relaciones interpersonales e intrapersonales, entre otros. Por lo que la calidad de vida en su cotidiano también se vería mejorado.

Si el programa resulta exitoso se puede implementar en más institutos de conducción y como parte de la formación para obtener los diferentes tipos de licencias en la ciudad, a largo plazo esto resultaría en la formación de una nueva cultura de conducción y un nuevo tipo de sistema preventivo en cuanto a los accidentes de tránsito y el fenómeno de las reincidencias. Este tipo de herramientas para afrontar el estrés y demás emociones son útiles si tomamos en cuenta el ritmo de trabajo y demanda contemporánea que se tiene en el cotidiano social.

Confidencialidad de los datos

Para nosotros es muy importante mantener su privacidad, por lo cual aplicaremos las medidas necesarias para que nadie conozca su identidad ni tenga acceso a sus datos personales:

- 1) La información que nos proporcione se identificará con un código que reemplazará su nombre y se guardará en un lugar seguro donde solo el investigador tendrá acceso. [L] [SEP]
- 2) Su nombre no será mencionado en los reportes o publicaciones. [L] [SEP]
- 3) El Comité de Bioética de la USFQ podrá tener acceso a sus datos en caso de que surgieran problemas en cuando a la seguridad y confidencialidad de la información o de la ética en el estudio.

Derechos y opciones del participante (se incluye un ejemplo de texto)

Usted puede decidir no participar y si decide no participar solo debe decírselo al investigador principal o a la persona que le explica este documento. Además aunque decida participar puede retirarse del estudio cuando lo desee, sin que ello afecte los beneficios de los que goza en este momento. [L] [SEP] Usted no recibirá ningún pago ni tendrá que pagar absolutamente nada por participar en este estudio.

Información de contacto

Si usted tiene alguna pregunta sobre el estudio por favor llame al siguiente teléfono 099 99 39 704 que pertenece a Karla Sofía Mosquera Ruiz o envíe un correo electrónico a sophymosquera@hotmail.com

Si usted tiene preguntas sobre este formulario puede contactar al Dr. William F. Waters, Presidente del Comité de Bioética de la USFQ, al siguiente correo electrónico: comitebioetica@usfq.edu.ec

Consentimiento informado (Es responsabilidad del investigador verificar que los participantes tengan un nivel de comprensión lectora adecuado para entender este documento. En caso de que no lo tuvieren el documento debe ser leído y explicado frente a un testigo, que corroborará con su firma que lo que se dice de manera oral es lo mismo que dice el documento escrito)

Comprendo mi participación en este estudio. Me han explicado los riesgos y beneficios de participar en un lenguaje claro y sencillo. Todas mis preguntas fueron contestadas. Me permitieron contar con tiempo suficiente para tomar la decisión de participar y me entregaron una copia de este formulario de consentimiento informado. Acepto voluntariamente participar en esta investigación.

Firma del participante	Fecha
Firma del testigo (si aplica)	Fecha
Nombre del investigador que obtiene el consentimiento informado	
Firma del investigador	Fecha

ANEXO C: ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES EHS

ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES EHS

1. FICHA TECNICA

Nombre	: EHS Escala de Habilidades Sociales.
Autora	: Elena Gismero Gonzales – Universidad Pontifica Comillas (Madrid)
Adaptación	: Ps. CESAR RUIZ ALVA UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO DE TRUJILLO - 2006
Administración	: Individual o colectiva
Duración	: Variable aproximadamente 10 a 16 minutos
Aplicación	: Adolescencia y Adultos
Significación	: Evaluación de la aserción y las habilidades sociales.
Tipificación	: Baremos Nacionales de población general (varones – mujeres / jóvenes y adultos)

2. CARACTERISTICAS BASICAS:

El EHS en su versión definitiva está compuesto por 33 ítems, 28 de los cuales están redactados en el sentido de falta de aserción o déficit en habilidades sociales y 5 de ellos en el sentido positivo. Consta de 4 alternativas de respuesta, desde No me identifico en absoluto y me sentiría o actuaría así en la mayoría de los casos. A mayor puntaje global el sujeto expresa más habilidades sociales y capacidades de aserción en distintos contextos.

El análisis factorial final ha revelado 6 factores: auto expresión en situaciones sociales, defensa de los propios derechos como consumidor, expresión de enfado o disconformidad, decir no y cortar interacciones, hacer peticiones e iniciar interacciones positivas con el sexo opuesto.

Sus ámbitos de aplicación preferentes son el clínico, educativo y el de investigación con adolescentes y adultos. El tiempo que se requiere para su contestación es de aproximadamente de 15’

3. NORMAS DE APLICACIÓN Y CORRECCION:

A) Normas específicas:

- Puede aplicarse tanto individual o colectivo
- Explicar claramente sobre el objetivo ,buscando que los sujetos la comprendan,
- Se debe lograr en los sujetos responder lo más sinceramente posible.
- No existe respuestas correctas o incorrectas.

- En caso que de que alguno termino resultado poco comprensible para alguno de los sujetos, no hay inconveniente en sustituirlo por otro sinónimo más familiar para él.
- Debe lograr una comprensión de las situaciones.
- Debe insistirse en que respondan todas las situaciones propuestas.

B) Aplicación:

- Se debe asegurarse que todos los sujetos entiendan perfectamente la forma de responder a la misma.
- Deben encerrar con un circulo la letra de la alternativa elegida,
- Si es posible explicar en la pizarra.
- NO tiene tiempo límite, pero por su brevedad no suelen los sujetos demorar más de 15 minutos.

C) Administración

Se leen y explican las instrucciones tal como aparecen en la hoja de respuestas, hasta que sean claramente comprendidas por todos, indicando que no existen respuestas correctas o incorrectas en la prueba, sino que lo importante es que respondan con toda tranquilidad y sinceridad. Se aplica toda la escala. El tiempo que se requiere para su contestación es de aproximadamente 15 minutos, y su administración puede ser individual o colectiva.

D) Calificación

Las respuestas a los elementos, reactivos o ítems que pertenecen a una misma subescala o factor están en una misma columna; se suman los puntos obtenidos en cada factor y se anota esa puntuación directa (PD) en la primera de las casillas que se encuentran en la base de cada columna. Finalmente, la PD global es el resultado de sumar las PD de las 6 subescalas, y su resultado se anotará también en la casilla que está debajo de las anteriores. Estas puntuaciones son transformadas mediante los baremos correspondientes, establecidos en el instrumento, para obtener los índices globales y los perfiles individuales, según las normas de interpretación de la escala.

E) Validez

Tiene validez de constructo, es decir que el significado atribuido al constructo medido (habilidades sociales o asertividad) es correcto. Tiene validez de contenido, pues su formulación se ajusta a lo que comúnmente se entiende por conducta asertiva.

Existe, asimismo, validez del instrumento, es decir que se valida toda la escala, el constructo que expresan todos los ítems en su conjunto, a través de la confirmación experimental del significado del constructo tal como lo mide el instrumento, y de los análisis correlacionales que verifican tanto la validez convergente (por ejemplo, entre asertividad y autonomía) como la divergente (por ejemplo, entre asertividad y agresividad). La muestra empleada para el análisis correlacional fue una llevada a cabo con 770 adultos y 1015 jóvenes, respectivamente. Todos los índices de correlación superan los factores encontrados en el análisis factorial de los elementos en la población general, según Gismero (por ejemplo, 0,74 entre los adultos y 0,70 entre los jóvenes en el Factor IV).

F) Confiabilidad

La EHS de Gismero muestra una consistencia interna alta, como se expresa en su coeficiente de confiabilidad $\alpha = 0,88$, el cual se considera elevado, pues supone que el 88% de la varianza de los totales se debe a lo que los ítems tienen en común, o a lo que tienen de relacionado, de discriminación conjunta (habilidades sociales o asertividad).

G) Corrección y puntuación:

Las contestaciones anotadas por el sujeto, se corrigen utilizando la plantilla de corrección, basta colocar encima de la hoja de respuesta del sujeto y otorgar el puntaje asignado según la respuesta que haya dado el sujeto.

Las respuestas a los elementos que pertenecen a una misma subescala están en una misma columna y por tanto solo es necesario sumar los puntos conseguidos en cada escala y anotar esa puntuación directa (PD) en las seis subescalas y su resultado se anotaran también en la casilla que está debajo de las anteriores... Con el puntaje total, estas puntuaciones se transforman con los baremos correspondientes que se presentan en hoja anexa

H) Interpretación de las Puntuaciones

RESULTADO GENERAL

Con la ayuda del Percentil alcanzado se tiene un primer índice global del nivel de las habilidades sociales o aserción del alumno. Si el Pc está en 25 o por debajo el nivel del sujeto será de BAJAS habilidades sociales. Si cae el percentil en 75 o más hablamos de un ALTO nivel en sus habilidades sociales. Si está el Percentil entre 26 y 74 es nivel en MEDIO

Puntaje Pc	Nivel de HS
25 o por debajo	nivel de BAJAS HS.
Entre 26 y 74	nivel MEDIO
75 o más	ALTO nivel en sus HS.

RESULTADOS POR ÁREAS

I. AUTOEXPRESION DE SITUACIONES SOCIALES

Este factor refleja la capacidad de expresarse uno mismo de forma espontánea y sin ansiedad en distintos tipos de situaciones sociales, entrevistas laborales, tiendas, lugares oficiales, en grupos y reuniones sociales, etc. Obtener una alta puntuación indica facilidad para las interacciones en tales contextos. Para expresar las propias opiniones y sentimientos, hacer preguntas.

II. DEFENSA DE LOS PROPIOS DERECHOS COMO CONSUMIDOR

Una alta puntuación refleja la expresión de conductas asertivas frente a desconocidos en defensa de los propios derechos en situaciones de consumo (no dejar colarse a alguien en una fija o en una tienda, pedir a alguien que habla en el cine que se calle, pedir descuentos, devolver un objeto defectuoso, etc.,

III. EXPRESION DE ENFADO O DISCONFORTIDAD

Una Alta puntuación en esta sub escala indica la capacidad de expresar enfado o sentimientos negativos justificados y/ desacuerdos con otras personas. Una puntuación baja indicia la dificultad para expresar discrepancias y el preferir callarse lo que a uno le molesta con tal de evitar posibles conflictos con los demás (aunque se trate de amigos o familiares)

IV. DECIR NO Y CORTAR INTERACCIONES

Refleja la habilidad para cortar interacciones que no se quieren mantener (tanto con un vendedor como con amigos que quieren seguir charlando en un momento en que queremos interrumpir la conversación , o con personas con las que no se desea seguir saliendo o manteniendo la relación) así como el negarse a prestar algo cuando nos disgusta hacerlo. Se trata de un aspecto de la aserción en lo que lo crucial es poder decir no a otras personas y cortar las interacciones - a corto o largo plazo - que no se desean mantener por más tiempo

V. HACER PETICIONES

Esta dimensión refleja la expresión de peticiones a otras personas de algo que deseamos, sea a un amigo (que nos devuelva algo que le prestamos que nos haga un favor) o en situaciones de consumo (en un restaurante no nos traen algo tal como lo pedimos y queremos cambiarlo, o en una tienda nos dieron mal el cambio) Una puntuación alta indicaría que la persona que la obtiene es capaz de hacer peticiones semejantes a estas sin excesiva dificultad mientras que una baja puntuación indicaría la dificultad para expresar peticiones de lo que queremos a otras personas.

VI. INICIAR INTERACCIONES POSITIVAS CON EL SEXO OPUESTO

El factor se define por la habilidad para iniciar interacciones con el sexo opuesto (una conversación, pedir una cita...) y de poder hacer espontáneamente un cumplido un halago, hablar con alguien que te resulta atractivo. En esta ocasión se trata de intercambios positivos. Una puntuación alta indica facilidad para tales conductas , es decir tener iniciativa para comenzar interacciones con el sexo opuesto y para expresar espontáneamente lo que nos gusta del mismo. Una baja puntuación indicaría dificultad para llevar a cabo espontáneamente y sin ansiedad tales conductas.

AREAS

- Auto exp. en sit.soc.
- Def. prop. derechos cons.
- Exp. enfado o disconf.
- Decir no y cortar interac.
- Hacer peticiones
- Iniciar interac. + con sexo op.

BAREMOS DE LA ESCALA EN JOVENES SEGÚN EL SEXO

HOMBRES								/	MUJERES							
Pc	I	II	III	IV	V	VI	Total		I	II	III	IV	V	VI	Total	Pc
99			16	24		20	119-132			20	16	22-24		20	118-132	99
98	32	20	15	23			118		32	19		21	20	19	116-117	98
97							117								114-115	97
96					20									18	113	96
95	31		14	22		19	114-116		31	18			19		111-112	95
90	30	19		21		18	111-113		30		15	20		17	108-110	90
85	29		13	20	19		109-110		29	17		19	18	16	105-107	85
80		18				17			28		14				104	80
	108															
75	28			19	18	16	106-107		27	16		18	17	15	101-103	75
70	27	17	12				104-105				13				100	70
65				18	17	15	102-103		26			17	16	14	98-99	65
60	26	16					101		25	15					96-97	60
55			11	17			99-100				12	16		13	94-95	55
50	15				16	14	97-98		24	14			15		92-93	50
45	25						95-96					15			90-91	45
40			10	16		13	94		23		11			12	89	40
35	24	14			15		92-93		22	13		14	14		87-88	35
30	23		9	15		12	90-91		21					11	85-86	30
25	22	13			14	11	87-89		20	12	10	13	13	10	83-84	25
20	21		8	14			84-96		19	11		12			80-82	20
15	20	12		13	13	10	80-83		18	10	9	11	12	9	77-79	15
10	18	11	7	12	12	7-9	74-79		17	9	8	10	11	8	72-76	10
5	17	10	6	11	11	5-6	68-73		15	8	7	9	10	7	67-71	5
4	16	9	5	10			57-67		14			8		6	66	4
3	15	8		9	10		53-56		13	7	6	7			61-65	3
2	14	7		8	9		41-52		12	6	5	6	9	5	49-60	2
1	13	6		7	8		33-40		11	5	4		8		33-48	1

ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES

INSTRUCCIONES:

A continuación aparecen frases que describen diversas situaciones, se trata de que las lea muy atentamente y responda en qué medida se identifica o no con cada una de ellas, si le describe o no. No hay respuestas correctas ni incorrectas, lo importante es que responda con la máxima sinceridad posible.

Para responder utilice la siguiente clave:

A = No me identifico, en la mayoría de las veces no me ocurre o no lo haría.

B = No tiene que ver conmigo, aunque alguna vez me ocurra

C = Me describe aproximadamente, aunque no siempre actúe así o me sienta así

D = Muy de acuerdo, me sentiría así o actuaría así en la mayoría de los casos

Encierre con un círculo la letra escogida a la derecha, en la misma línea donde está la frase que está respondiendo.

1. A veces evito hacer preguntas por miedo a ser estúpido	A B C D
2. Me cuesta telefonar a tiendas , oficinas, etc. para preguntar algo	A B C D
3. Si al llegar a mi casa encuentro un defecto en algo que he comprado, voy a la tienda a devolverlo.	A B C D
4. Cuando en una tienda atienden antes a alguien que entro después que yo, me quedo callado.	A B C D
5. Si un vendedor insiste en enseñarme un producto que no deseo en absoluto , paso un mal rato para decirle que "NO"	A B C D
6. A veces me resulta difícil pedir que me devuelvan algo que deje prestado.	A B C D
7. Si en un restaurant no me traen la comida como le había pedido, llamo al camarero y pido que me hagan de nuevo.	A B C D
8. A veces no sé qué decir a personas atractivas al sexo opuesto.	A B C D
9. Muchas veces cuando tengo que hacer un halago no sé qué decir.	A B C D
10. Tiendo a guardar mis opiniones a mí mismo	A B C D
11. A veces evito ciertas reuniones sociales por miedo a hacer o decir alguna tontería.	A B C D
12. Si estoy en el cine y alguien me molesta con su conversación, me da mucho apuro pedirle que se calle.	A B C D
13. Cuando algún amigo expresa una opinión con la que estoy muy en desacuerdo prefiero callarme a manifestar abiertamente lo que yo pienso.	A B C D
14. Cuando tengo mucha prisa y me llama una amiga por teléfono, me cuesta mucho cortarla.	A B C D
15. Hay determinadas cosas que me disgusta prestar, pero si me las piden, no sé cómo negarme.	A B C D
16. Si salgo de una tienda y me doy cuenta de que me han dado mal vuelto, regreso allí a pedir el cambio correcto	A B C D
17. No me resulta fácil hacer un cumplido a alguien que me gusta.	A B C D
18. Si veo en una fiesta a una persona atractiva del sexo opuesto, tomo la iniciativa y me acerco a entablar conversación con ella.	A B C D
19. Me cuesta expresar mis sentimientos a los demás	A B C D

20. Si tuviera que buscar trabajo, preferiría escribir cartas de presentación a tener que pasar por entrevistas personales.	A B C D
21. Soy incapaz de regatear o pedir descuento al comprar algo.	A B C D
22. Cuando un familiar cercano me molesta, prefiero ocultar mis sentimientos antes que expresar mi enfado.	A B C D
23. Nunca se cómo “cortar “ a un amigo que habla mucho	A B C D
24. cuando decido que no me apetece volver a salir con una personas, me cuesta mucho comunicarle mi decisión	A B C D
25. Si un amigo al que he prestado cierta cantidad de dinero parece haberlo olvidado, se lo recuerdo.	A B C D
26. Me suele costar mucho pedir a un amigo que me haga un favor.	A B C D
27. Soy incapaz de pedir a alguien una cita	A B C D
28. Me siento turbado o violento cuando alguien del sexo opuesto me dice que le gusta algo de mi físico	A B C D
29. Me cuesta expresar mi opinión cuando estoy en grupo	A B C D
30. Cuando alguien se me” cuele” en una fila hago como si no me diera cuenta.	A B C D
31. Me cuesta mucho expresar mi ira , cólera, o enfado hacia el otro sexo aunque tenga motivos justificados	A B C D
32. Muchas veces prefiero callarme o “quitarme de en medio “para evitar problemas con otras personas.	A B C D
33. Hay veces que no se negarme con alguien que no me apetece pero que me llama varias veces.	A B C D
TOTAL	

CLAVES DE LA ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES

PREGUNTAS	CLAVE
1. A veces evito hacer preguntas por miedo a ser estúpido	4 3 2 1
2. Me cuesta telefonar a tiendas , oficinas, etc.	4 3 2 1
3. si al llegar a mi casa encuentro un defecto en algo que he comprado, voy a la tienda a devolverlo.	1 2 3 4
4. Cuando en una tienda atienden antes a alguien que entro después que yo, me quedo callado.	4 3 2 1
5. Si un vendedor insiste en enseñarme un producto que no deseo en absoluto , paso un mal rato para decirle que “NO”	4 3 2 1
6. A veces me resulta difícil pedir que me devuelvan algo que deje prestado.	4 3 2 1
7. Si en un restaurant no me traen la comida como le había pedido, llamo al camarero y pido que me hagan de nuevo.	1 2 3 4

8. A veces no sé qué decir a personas atractivas al sexo opuesto.	4 3 2 1
9. Muchas veces cuando tengo que hacer un halago no sé qué decir.	4 3 2 1
10. Tiendo a guardar mis opiniones a mí mismo	4 3 2 1
11. A veces evito ciertas reuniones sociales por miedo a hacer o decir alguna tontería.	4 3 2 1
12. Si estoy en el cine y alguien me molesta con su conversación, me da mucho apuro pedirle que se calle.	4 3 2 1
13. Cuando algún amigo expresa una opinión con la que estoy muy en desacuerdo prefiero callarme a manifestar abiertamente lo que yo pienso.	4 3 2 1
14. Cuando tengo mucha prisa y me llama una amiga por teléfono, me cuesta mucho cortarla.	4 3 2 1
15. Hay determinadas cosas que me disgusta prestar, pero si me las piden, no sé cómo negarme.	4 3 2 1
16. Si salgo de una tienda y me doy cuenta de que me han dado mal vuelto , regreso allí a pedir el cambio correcto	1 2 3 4
17. No me resulta fácil hacer un cumplido a alguien que me gusta.	4 3 2 1
18. Si veo en una fiesta a una persona atractiva del sexo opuesto, tomo la iniciativa y me acerco a entablar conversación con ella.	1 2 3 4
19. Me cuesta expresar mis sentimientos a los demás	4 3 2 1
20. Si tuviera que buscar trabajo, preferiría escribir cartas a tener que pasar por entrevistas personales.	4 3 2 1
21, Soy incapaz de regatear o pedir descuento o comprar algo.	4 3 2 1
22. Cuando un familiar cercano me molesta, prefiero ocultar mis sentimientos antes que expresar mi enfado.	4 3 2 1
23. Nunca se cómo “cortar “ a un amigo que habla mucho	4 3 2 1
24. cuando decido que no me apetece volver a salir con una personas, me cuesta mucho comunicarle mi decisión	4 3 2 1
25. Si un amigo al que he prestado cierta cantidad de dinero parece haberlo olvidado, se lo recuerdo.	1 2 3 4
26. Me suele costar mucho pedir a un amigo que me haga un favor.	4 3 2 1
27. Soy incapaz de pedir a alguien una cita	4 3 2 1

28. Me siento turbado o violento cuando alguien del sexo opuesto me dice que le gusta algo de mi físico	4 3 2 1
29. Me cuesta expresar mi opinión en grupos (clase, reunión	4 3 2 1
30. Cuando alguien se me” cuele” en una fila hago como si no me diera cuenta.	4 3 2 1
31. Me cuesta mucho expresar mi agresividad o enfado hacia el otro sexo aunque tenga motivos justificados	4 3 2 1
32. Muchas veces prefiero ceder, callarme o “quitarme de en medio “para evitar problemas con otras personas.	4 3 2 1
33. Hay veces que no se negarme con alguien que no me apetece pero que me llama varias veces.	4 3 2 1
TOTAL	

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO DE TRUJILLO - 2006
Facilitador Ps. CESAR RUIZ ALVA - Docente de la Escuela de Psicología

ESCALA DE HABILIDADES SOCIALES

NOMBRE:

EDAD:

INST. EDUCATIVA:

GRADO:

FECHA:

MOTIVO DE EVALUACION:

EXAMINADOR:

INSTRUCCIONES:

A continuación aparecen frases que describen diversas situaciones, se trata de que las lea muy atentamente y responda en qué medida se identifica o no con cada una de ellas, si le describe o no. No hay respuestas correctas ni incorrectas, lo importante es que responda con la máxima sinceridad posible.

Para responder utilice la siguiente clave:

A = No me identifico, en la mayoría de las veces no me ocurre o no lo haría.

B = No tiene que ver conmigo, aunque alguna vez me ocurra

C = Me describe aproximadamente, aunque no siempre actúe así o me sienta así

D = Muy de acuerdo, me sentiría así o actuaría así en la mayoría de los casos

Encierre con un círculo la letra escogida a la derecha, en la misma línea donde está la frase que está respondiendo.

1. A veces evito hacer preguntas por miedo a ser estúpido	A B C D
2. Me cuesta telefonar a tiendas , oficinas, etc. para preguntar algo	A B C D
3. Si al llegar a mi casa encuentro un defecto en algo que he comprado, voy a la tienda a devolverlo.	A B C D
4. Cuando en una tienda atienden antes a alguien que entro después que yo, me quedo callado.	A B C D
5. Si un vendedor insiste en enseñarme un producto que no deseo en absoluto , paso un mal rato para decirle que "NO"	A B C D
6. A veces me resulta difícil pedir que me devuelvan algo que deje prestado.	A B C D
7. Si en un restaurant no me traen la comida como le había pedido, llamo al camarero y pido que me hagan de nuevo.	A B C D
8. A veces no sé qué decir a personas atractivas al sexo opuesto.	A B C D
9. Muchas veces cuando tengo que hacer un halago no sé qué decir.	A B C D
10. Tiendo a guardar mis opiniones a mí mismo	A B C D
11. A veces evito ciertas reuniones sociales por miedo a hacer o decir alguna tontería.	A B C D
12. Si estoy en el cine y alguien me molesta con su conversación, me da mucho apuro pedirle que se calle.	A B C D
13. Cuando algún amigo expresa una opinión con la que estoy muy en desacuerdo prefiero callarme a manifestar abiertamente lo que yo pienso.	A B C D
14. Cuando tengo mucha prisa y me llama una amiga por teléfono, me cuesta mucho cortarla.	A B C D
15. Hay determinadas cosas que me disgusta prestar, pero si me las piden, no sé cómo negarme.	A B C D
16. Si salgo de una tienda y me doy cuenta de que me han dado mal vuelto , regreso allí a pedir el cambio correcto	A B C D

17. No me resulta fácil hacer un cumplido a alguien que me gusta.	A B C D
18. Si veo en una fiesta a una persona atractiva del sexo opuesto, tomo la iniciativa y me acerco a entablar conversación con ella.	A B C D
19. Me cuesta expresar mis sentimientos a los demás	A B C D
20. Si tuviera que buscar trabajo, preferiría escribir cartas de presentación a tener que pasar por entrevistas personales.	A B C D
21. Soy incapaz de regatear o pedir descuento al comprar algo.	A B C D
22. Cuando un familiar cercano me molesta, prefiero ocultar mis sentimientos antes que expresar mi enfado.	A B C D
23. Nunca se cómo “cortar “ a un amigo que habla mucho	A B C D
24. cuando decido que no me apetece volver a salir con una personas, me cuesta mucho comunicarle mi decisión	A B C D
25. Si un amigo al que he prestado cierta cantidad de dinero parece haberlo olvidado, se lo recuerdo.	A B C D
26. Me suele costar mucho pedir a un amigo que me haga un favor.	A B C D
27. Soy incapaz de pedir a alguien una cita	A B C D
28. Me siento turbado o violento cuando alguien del sexo opuesto me dice que le gusta algo de mi físico	A B C D
29. Me cuesta expresar mi opinión cuando estoy en grupo	A B C D
30. Cuando alguien se me” cuele” en una fila hago como si no me diera cuenta.	A B C D
31. Me cuesta mucho expresar mi ira , cólera, o enfado hacia el otro sexo aunque tenga motivos justificados	A B C D
32. Muchas veces prefiero callarme o “quitarme de en medio “para evitar problemas con otras personas.	A B C D
33. Hay veces que no se negarme con alguien que no me apetece pero que me llama varias veces.	A B C D
TOTAL	