

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
ESCUELA DE POSGRADO



“ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO- TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEUNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO – 2019”

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: DESARROLLO SOSTENIBLE

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE MAESTRO EN MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, MENCIÓN EN GESTIÓN AMBIENTAL

TESISTA: NATALY SOFIA JAPA CORNELIO

ASESOR: DR. RUBEN MAX ROJAS PORTAL

HUÁNUCO – PERÚ

2021

DEDICATORIA

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre mi vida y a toda mi familia por estar siempre presentes.

De igual manera mis agradecimientos a la Escuela de posgrado de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de Huánuco, de la misma manera al asesor Dr. Max Rojas Portal, quien con la enseñanza de sus valiosos conocimientos hicieron que pueda desarrollar la investigación, gracias a usted por su paciencia, dedicación, apoyo incondicional y amistad.

AGRADECIMIENTO

Me gustaría agradecer en estas líneas la ayuda que muchas personas y colegas me han prestado durante el proceso de investigación y redacción de este trabajo. En primer lugar, quisiera agradecer a mis padres que me han ayudado y apoyado en todo mi producto.

RESUMEN

La investigación “Estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco - Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2019”; consideró como problema general ¿Cuál es el impacto emocional, provocado por el paradero automotriz de la intersección de los jirones Huallayco y Aguilar ?, se utilizó el diseño cuasi experimental, modelo pre prueba-pos prueba para la manipulación de la muestra. El instrumento aplicado fue el cuestionario, se validó el instrumento por los expertos y se ratificado según los resultados del alfa de Cronbach, arrojando una confiabilidad de 0,8612 para la variable impacto emocional y 0,8612 para la variable impacto en los transeúntes y pasajeros. Los resultados la variable impacto emocional tienen un efecto significativo sobre la dimensión ambiental según el coeficiente t de Student de $p = 0,002$; la variable impacto emocional tiene efecto significativo sobre la dimensión cognitiva según el coeficiente t de Student de $p = 0,008$, finalmente la variable impacto emocional tienen un efecto significativo sobre la dimensión afectiva según el coeficiente t de Student de $p = 0,026$.

Palabras clave: El tráfico vehicular y el Impacto emocional (estrés)

ABSTRACT

The research “Study of the emotional impact (stress) caused by the automobile whereabouts (Huánuco - Tomayquichua and Ambo section), in users and passersby who circulate the intersection of jr. Huallayco and Aguilar of the Huánuco district, Huánuco department – 2019”; considered as a general problem What is the emotional impact, caused by the automobile whereabouts of the intersection of the Huallayco and Aguilar shreds?, the quasi-experimental design, pre-test-post-test model was used for the manipulation of the sample. The instrument applied was the questionnaire, the instrument was validated by the experts and ratified according to the results of Cronbach's alpha, yielding a reliability of 0.8612 for the emotional impact variable and 0.8612 for the impact variable on bystanders and passengers. . The results of the emotional impact variable have a significant effect on the environmental dimension according to the Student's t coefficient of $p = 0.002$; the emotional impact variable has a significant effect on the cognitive dimension according to the Student's t coefficient of $p = 0.008$, finally the emotional impact variable has a significant effect on the affective dimension according to the Student's t coefficient of $p = 0.026$.

Keywords: Vehicular traffic and emotional impact (stress)

INDICE

DEDICATORIA.....	.ii
AGRADECIMIENTO.....	.iii
RESUMEN.....	.iv
ABSTRACT.....	.v
ÍNDICE.....	.vi
INTRODUCCIÓN.....	.xv
CAPÍTULO I: ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	16
1.1. Fundamentación del problema	16
1.2. Justificación e importancia de la investigación	17
1.3. Viabilidad de la investigación.....	17
1.4. Formulación del problema	17
1.4.1 Problema general:.....	17
1.4.2. Problemas específicos:	18
1.5. Formulación de objetivo	18
1.5.1. Objetivo general	18
1.5.2. Objetivos específicos	18
CAPÍTULO II	19
SISTEMA DE HIPÓTESIS	19
2.1 Formulación de las hipótesis general y específicas.....	19
2.1.1. Hipótesis general	19
2.1.2. Hipótesis específicas	19
2.2 Operacionalización de variables	20
2.3 Definición operacional de las variables.....	20

2.3.1	Inteligencia.....	20
2.3.2	Inteligencia Emocional	21
2.3.3.	Estrés	21
2.3.4.	Estresores	22
2.3.5.	Iluminación	22
2.3.6.	Ruido	23
2.3.7.	Contaminación Sonora.....	23
2.3.8.	Temperatura y Humedad	24
2.3.9	Vibración y Movimiento.....	24
2.3.10	Aburrimiento y Monotonía.....	24
CAPÍTULO III		25
MARCO TEÓRICO		25
3.1	Antecedentes de la investigación.....	25
3.2	Bases teóricas	27
3.2.1.	Inteligencia emocional	27
3.2.2.	Aplicaciones ocupacionales de la inteligencia emocional.....	30
3.2.3.	Modelos de inteligencia emocional.	30
	<i>a)</i> Modelo de Goleman	31
	<i>b)</i> Modelo y enfoque de Reuven Bar-on	32
	<i>c)</i> Modelo de Salovey y Mayer.....	35
3.3	Bases conceptuales	35
	Tipos de estrés.....	35
	Efectos psicopatológicos	366
	Efectos psicológicos	37

Efectos sobre el sueño	37
Efectos en la atención	37
3.4 Bases epistemológicas o bases filosóficas o bases antropológicas	38
3.4.1. Bases filosóficas	38
3.4.2. Bases epistemológicas	39
3.4.3. Base Científica.....	39
3.4.4 Ontologicas ambiental.....	41
3.4.5. Axiología ambiental	41
CAPÍTULO IV	42
MARCO METODOLÓGICO	42
4.1 Ámbito de estudio.....	42
4.2 Tipo y Nivel de investigación	42
4.3 Población y muestra	43
4.3.1. Descripción de la población.....	43
4.3.2. Muestra y método de muestreo.....	43
4.3.3. Criterios de inclusión y exclusión.....	44
4.4 Diseño de investigación	45
4.5 Técnicas e instrumentos	45
4.5.1. Técnicas.....	45
4.5.2. Instrumentos.....	46
4.5.2.1. Validación de los instrumentos para la recolección de datos	46
4.5.2.2. Confiabilidad de los instrumentos para la recolección de datos	46
4.6 Técnicas para el procesamiento y análisis de datos.....	46
4.7 Aspectos Éticos.....	47
CAPITULO V.....	48
RESULTADOS Y DISCUSIONES	48

5.1	Análisis descriptivo.....	48
	a) Análisis descriptivo de las componente.....	48
5.2	Análisis inferencial y/o contrastación de hipótesis.....	.84
5.3	Discusión de resultados.....	.90
5.4	Aporte científico de investigación.....	.92
	CONCLUSIONES.....	.94
	SUGERENCIAS.....	96
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97
	ANEXOS	
	ANEXO 01. Matriz de consistencia	
	ANEXO 02. Consentimiento informado	
	ANEXO 03. Instrumentos	
	ANEXO 04. Validación de los instrumentos por expertos	
	NOTA BIOGRÁFICA	
	ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO	
	AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TESIS ELECTRÓNICA	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de variables.....	20
Tabla 2: ¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	48
Tabla 3: ¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos que es?	50
Tabla 4: ¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	52
Tabla 5: ¿Cómo calificaría el transporte público en el paradero?	54
Tabla 6: ¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?.....	56
Tabla 7: El cumplimiento de las normas de tránsito en el paradero es:	58
Tabla 8: ¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?.....	60
Tabla 9:¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	62
Tabla 10: ¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	64
Tabla 11: ¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?.....	66
Tabla 12: ¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?...	68
Tabla 13: ¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de malos olores es?...	70
Tabla 14: ¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?.....	72
Tabla 15: ¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?.....	74
Tabla 16: ¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?.....	76
Tabla 17:¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?.....	78
Tabla 18: ¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	80

Tabla 19: ¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?.....	82
Tabla 20: Estadísticas descriptivas	84
Tabla 21: Estimación de la diferencia.....	84
Tabla 22: Prueba.....	85
Tabla 23: Análisis inferencial de la dimensión ambiental	86
Tabla 24: Estadística descriptiva	86
Tabla 25: Estimación de la diferencia.....	86
Tabla 26: Prueba.....	87
Tabla 27: Análisis inferencial de la dimensión ambiental	88
Tabla 28: Estadísticas descriptivas	88
Tabla 29: Estimación de la diferencia.....	89
Tabla 30: Prueba.....	89

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Pre prueba	48
Figura 2: Post prueba	49
Figura 3: Pre prueba	50
Figura 4: Post prueba	51
Figura 5: Pre prueba	52
Figura 6: Post prueba	53
Figura 7: Pre prueba	54
Figura 8: Post prueba	55
Figura 9: Pre prueba	56
Figura 10: Post prueba	57
Figura 11: Pre prueba	58
Figura 12: Post prueba	59
Figura 13: Pre prueba	60
Figura 14:Post prueba	61
Figura 15: Pre prueba	62
Figura 16:Post prueba	63
Figura 17: Pre prueba	64
Figura 18: Post prueba	65
Figura 19: Pre prueba	66
Figura 20: Post prueba	67
Figura 21: Pre prueba	68
Figura 22: Post prueba	69
Figura 23: Pre prueba	70
Figura 24: Post prueba	71
Figura 25: Pre prueba	72
Figura 26: Post prueba	73
Figura 27: Pre prueba	74
Figura 28: Post prueba	75

Figura 29: Pre prueba	76
Figura 30: Post prueba	77
Figura 31: Pre prueba	78
Figura 32: Post prueba	79
Figura 33: Pre prueba	80
Figura 34: Post prueba	81
Figura 35: Pre prueba	82
Figura 36: Post prueba	83
Figura 37: De caja de pre prueba: post prueba	85
Figura 38: De valores individuales de pre prueba: post prueba	85
Figura 39: De caja de pre prueba; post prueba	87
Figura 40: De valores individuales de pre prueba; post prueba	88
Figura 41: De caja de pre prueba; post prueba	89
Figura 42: De valores de pre prueba; post prueba	90

INTRODUCCIÓN

La presente investigación denominada “Estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco - Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2019”, en la investigación se tiene como objetivo general Analizar el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco.

Por ello, la tesis está dividida en cinco capítulos. El primero de los cuales está referido al planteamiento de problema de investigación, señalando las preguntas, los objetivos y la justificación. El segundo capítulo trata sobre el marco teórico donde se describen los temas y ejes de estudio, especialmente, sobre el estrés, la contaminación del medio ambiente, la preservación del medio ambiente. Asimismo, se describen los antecedentes de la investigación a nivel internacional, nacional y local. El tercer capítulo contiene los sistemas de hipótesis de la investigación, precisando las hipótesis específicas. En el cuarto capítulo se desarrolla el marco metodológico, el ámbito de estudio, el tipo y nivel de investigación. El quinto capítulo presenta los resultados y discusiones de la investigación, el análisis descriptivo, el análisis inferencial y/o contrastación de hipótesis, la discusión de los resultados, los aportes científicos de la investigación, las conclusiones y recomendaciones.

Así mismo esperamos que esta tesis sea de gran utilidad para todas las personas involucrados en la preservación del medio ambiente, a los futuros investigadores a nivel

nacional e internacional, para todos aquellos profesionales que decidan apostar por la armonía ambiental para preservar el medio ambiente para las futuras generaciones y garantizar la subsistencia de la especie humana, a todas luces una experiencia acertada y significativa desarrollada en el departamento de Huánuco y a nivel nacional e internacional para que desarrollen las estrategias desarrolladas en la investigación

CAPÍTULO I

ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Fundamentación del problema de investigación

La ubicación e infraestructura inadecuada de paraderos como es el caso del paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), actualmente genera problemas emocionales como el estrés, congestión y tráfico en las calles de la ciudad, ya que a diario conductores y peatones traspasan por una etapa con diversos impactos en el tramo de llegada a su destino, especialmente en algunas horas definidas como horas punta donde gran cantidad de personas usan transportes para llegar a sus trabajos, escuelas entre otros, en efecto la demora en el tramo de llegada genera cargas fuertes de estrés que genera a la misma vez ansiedad. El considera al estrés como un proceso de interacción de manera negativa de nuestros pensamientos, actos cotidianos en las cuales nos encontramos inmersos sujetos a los diferentes problemas que se nos presenta ya sea del plano laboral, familiar, económico, que conllevan a la persona a mostrar inseguridad, falta de ánimo, cansancio, problemas de índole psicológico que se dan frecuentemente en la persona y el medio que lo rodea, durante la manifestación de estos cambios la persona afectada se enfrenta o desarrolla una diversidad de enfermedades siendo las frecuentes dolores de cabeza, cáncer entre otras. Generalmente las personas que desarrollan estos problemas reaccionan de manera agresiva o irónica, así mismo son personas que no soportan los ruidos, la intensidad de los rayos solares que generalmente originan desequilibrios fisiológicos o psicológicos en el individuo. La presente investigación está orientada a realizar un estudio del impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco.

1.2. Justificación e importancia de la investigación

La presente investigación está orientada a realizar un estudio del impacto

emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco, con finalidad de proponer y realizar propuestas de mejora para minimizar estos impactos que se están volviendo comunes en nuestra ciudad de Huánuco.

Así mismo la investigación es importante porque se fundamenta a analizar los diversos factores que intervienen en la contaminación sonora, ambiental que genera el desorden generado por los responsables del paradero, pero lo cual al realizar estudios referentes a los impactos que están expuesto conductores y peatones que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, se podrá presentar propuestas de mejora en función a los resultados obtenidos del análisis, con finalidad de mejorar la calidad de vida de la sociedad.

1.3. Viabilidad de la investigación

La investigación es viable porque se superó las posibles limitantes de la presente tales como el factor participación ciudadana a talleres y terapia grupal que se dará para minimizar el estrés causado por el paradero de vehículos (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo). De la misma manera se contó con la participación y compromiso con los representantes de la empresa.

1.4. Formulación del problema de investigación general y específicos

1.4.1 Problema general

¿Cuál es el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz(Tramo Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco?

1.4.2 Problemas específicos

a) ¿Cuál será el comportamiento de usuarios y transeúntes ante la congestión y tráfico

vehicular que genera el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco- Tomayquichua y Ambo)?

- b)** ¿Cuál es el impacto que genera el paradero vehicular (TRAMO Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco?
- c)** ¿De qué manera influirá desarrollar talleres, terapia grupal para usuarios y transeúntes que son afectados por la congestión y tráfico vehicular?

1.5. Formulación de Objetivo general y específicos

1.5.1. Objetivo general

Analizar el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco.

1.5.2. Objetivos específicos

- a)** Evaluar el comportamiento de usuarios y transeúntes ante la congestión y tráfico vehicular que genera el paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), Dist. Hco, Dpto. Hco
- b)** Analizar el impacto que genera el paradero vehicular (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco
- c)** Desarrollar talleres, terapia grupal para usuarios y transeúntes que son afectados por la congestión y tráfico vehicular

CAPÍTULO II

SISTEMA DE HIPÓTESIS

2.1 Formulación de hipótesis generales y específicas

2.1.1 *Hipótesis general*

La congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.

2.1.2 *Hipótesis específicas*

- a)** Existe influencia significativa en el comportamiento de usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar por la congestión y tráfico generado por el paradero (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), Dist. Hco, Dpto. Hco
- b)** La congestión y tráfico generado por el paradero (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) viene impactando significativamente en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.
- c)** Desarrollar talleres y terapia grupal a usuarios y transeúntes, minimizará el impacto emocional (estrés) provocado por la congestión y tráfico vehicular

2.2 Operacionalización de variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
El paradero automotriz (Tramo: Huánuco – Tomayquichua y Ambo)	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensión ambiental • Dimensión Cognitiva • Dimensión Afectiva 	<ul style="list-style-type: none"> • Clases de transporte (público o privado). • Señales de tránsito (vehicular o peatonal) • Tipos de vehículos (autos y combis)
Estado emocional del usuario y transeúnte	<ul style="list-style-type: none"> • Autorregulación • Empatía • Adaptabilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Comportamiento del transeúnte usuario. • Tipos de impactos a los cuales están expuestos usuarios y transeúntes. • Cambios sociales de los usuarios y transeúntes

2.3 Definición operacional de las variables

2.3.1 *Inteligencia:*

Es considerada como el proceso psicológico donde persona moviliza un conjunto de capacidades, habilidades y destrezas haciendo uso adecuado en la resolución de diversos problemas empleando oportunamente el uso de la razón sujeto a los procesos inductivo y deductivo.

2.3.2 *Inteligencia Emocional*

La movilización de las capacidades para el manejo de nuestras emociones, en los diversos escenarios en la que nos encontramos sujetos a diversos problemas tales como: tristeza, rencor, soledad, etc. Las personas con un nivel óptimo de inteligencia emocional superan los diversos estados de ánimo consensuando y motivándolos a las personas involucradas, Para Goleman, la inteligencia emocional es identificar los sentimientos, y convivir de manera armónica en nuestra sociedad.

2.3.3 *Estrés*

Etimológicamente deriva del vocablo inglés “stress”, que en el castellano se considera como el estado de fatiga. Debido a la interacción de la persona en actividades rutinarias.

Se definido al estrés donde el recurso de la petición del entorno ambiental conlleva o mejore en la superficie para la adaptación del individuo, dando lugar a cambios somáticos que acostumbran a la cabeza en caso de gotera. El estrés un proceso de activación del pandeo en la impugnación de las condiciones de toda la semblanza. Donde las peticiones son consideradas al ambiente oficial, la persona muestra indicios de rebosado en vincular un desface con las condiciones en el centro y la inteligencia para proponer en la situación. En el desarrollo del estrés la constante lucha que se opone desde nuestro organismo por nuestra supervivencia.

En consecuencia la maraña depende del dispositivo tarja sujeto al remate, bajo ciertas referencias habituales en proponer estilos de fuerza, en papelones graves de salud.

Los problemas que se originan a causa del estrés, son parte de la evolución del hombre porque en todo momento, en las diferentes etapas. Se enfrento a este problema de diversas maneras en el caso de las alergias nuestro escuadrón para el problema se trataba de suministrar, motivar los aspectos vitales de buena vibra a la persona para objetar el compromiso a través de la lucha o lahuida. Las instrucciones para el estrés constituía en equilibrar el apetito, las sensaciones de calor o frio para afrontar la vida. Por esta razón las estrategias para su tratamiento no fueron exitosos, pero en la actualidad debido a los

estudios avanzados que se tiene en la medicina podemos afrontar el problema de manera exitosa.

“El estrés es una respuesta no específica del cuerpo ante cualquier reclamación que se le imponga”. Las manifestaciones que se presenta son a nivel mental o físico en la que quedan comprometidos nuestros organismos. De acuerdo a los fundamentos científicos, desarrollar esta enfermedad tiene consecuencias negativas para las personas porque el diagnostico o la aceptación de la persona de desarrollarlo es muy complicado. En la actualidad se considera que el problema se origina en función a diversos factores tales políticos, sociales, ambientales, etc. Las manifestaciones del problema se dan cuando la persona sufre constantemente alteraciones en su conducta. La acción del ensimismamiento se presenta generalmente a traes de sudoraciones, alergia o decaimiento corporal. Podemos recapitular que el problema presenta diversas estructuras de desarrollo hasta su fase terminal.

2.3.4 *Estresores*

La persona en su actividad diaria está expuesta a transitar en escenarios al libres o cerrados como al interior de su propio cuarto que permite a estas personas manifestar síntomas del problema por la rutina diaria que afrontan. Cuando las personas no pueden manejar su equilibrio físico, sicológico se pone en manifiesto el estrés, conocido también como una etapa de homeostasis. El estresor presenta las demandas a nuestra estructura interna y por consiguiente las facultades de la persona se adaptan a ella.

2.3.5 *Iluminación*

En nuestro actuar diario se considera la disminución de nuestras capacidades a afrontar la vida como una manifestación del problema. De la misma manera que una refulgencia macarrónica seprolonga largo periodo, el sujeto puede experimentar trastornos visuales. Al parlotear de este argumento se debe pegar anticipación a múltiples elementos en extremo importantes como lo es: pomposidad, administración, brillo y la naturalidadde la cuna refulgente. La redundancia o tono de notoriedad, a tal punto la frecuencia con la que se vincula con la refulgencia. Así mismo, también se desconoce la iluminación de alta

intensidad luminosa contribuye al fruto. Es así que si se transita por espacios donde no haya buena luminosidad son aspectos que indican indicios negativos.

2.3.6 Ruido

El clamor se concibe como un bordoneo o desorden insoportable. Porque aún se define con esperanza si disminución la aptitud del cicerone. La unidad cardinal precisar la intensidad del alboroto es el decibel. De acuerdo al sustento psicológico, esta medida tiene carácter subjetivo del bordoneo. Porque las fuerzas de intensidad del ruido desequilibran los pabellones. Así, que un timonel constantemente escucha bordoneos de diversas intensidades de decibeles por periodos prolongados del día, sin incertidumbre culminará por admitir recaída dela puesta en circulación. El cuidado de los desórdenes averiguación la extirpación oal a salvo la merma de los rasgueos insoportables. Aquellos desórdenes pueden ser: de intensidad variable, continua o interminentes como se generan en las fábricas. Los alborotos febriles generan otros menoscabos organizados. Al someterse a ruidos entre 95 a 110 decibeles se contrarrestan los cuencos rojos, manifestándose las alteraciones cardiacas y el azar sangriento. Los bordoneos son literales. Porque se tiene líos de constante perturbación, a tal punto que se perciben y otros apañados e ilusionadores.

2.3.7 Contaminación Sonora

La intoxicación sonora es producto del conjunto de rasgueos ambientales malignos que recibe el pabellón; pueden definirse como el acrecentamiento característico de los niveles acústicos en el ámbito y es uno de los aspectos importante del estropicio de la ralea ambiental.

El conjunto de incentivos acústicos en nuestro sentido auditivo, generan efectos negativos de alta intensidad afectando diversas áreas internas que provocan daños colaterales.

2.3.8 *Temperatura y Humedad*

El coeficiente de nuestras esferas ambientales es la temperatura. Por consiguiente, la humedad que se genera en los diversos pisos ecológicos proporciona viada a las especies vegetales, como también trae consigo enfermedades respiratorias para los seres vivos. La temperatura y la humedad influyen en el bienestar anímico de las personas, porque condicionan al hombre a desempeñar sus funciones ya que varía de extremos altamente hostiles hasta placenteros.

2.3.9 *Vibración y Movimiento*

Las vibraciones se generan básicamente por el uso o intervención de diversas herramientas en las actividades cotidianas del hombre, se percibe frecuentemente cuando se desplaza una motoniveladora o un aplanados por las vías de acceso a tránsito. Las vibraciones generan estrés de acuerdo a la edad cronológica de las personas, tal es el caso que los de la tercera edad son las más afectadas. Los síntomas de la agitación son procesos del estresor potencial más frecuentes.

2.3.10 *Aburrimiento y Monotonía*

El aburrimiento y la monotonía son factores que inciden directamente en generar indicios del desarrollo del estrés, porque las actividades o tareas de carácter repetitivo generan cansancio y fatiga en las personas generando preocupaciones y aburrimiento. De acuerdo a las últimas investigaciones se puede manifestar que las sensaciones de malestar, fatiga conocidas también como tedios influyen en el desempeño laboral. Arribando las empresas en algunos países han modificar los horarios de trabajo para que el personal disfrute de momentos de diversión, disfrute o placer familiar, sustentado en reducir problemas del estrés y tener mayor productividad financiera

CAPÍTULO III

MARCO TEÓRICO

3.1 Antecedentes de la investigación

3.1.1 Antecedentes internacionales:

Grajales (1999), en *“Inteligencia Emocional Entre Maestros de Secundaria de la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, México”*. Concluye que: que los educandos se desempeñan por los factores o estrategias que emplean los docentes que emplean diversas estrategias activas conforme a los criterios establecidos por Mehrabian en otras latitudes. Las alumnas manifiestan en sus actos en el proceso de enseñanza aprendizaje menor grado de empatía. Estos resultados manifiestan la diferencia de caracteres en su actividad laboral de los docentes del norte de México cotejado con las docentes del sur y centro. Así mismo da a conocer que los educandos no desarrollas actividades para promover la empatía en un grado significativo en relación a los estudiantes de otras latitudes.

Arancha, (2013) en *“Importancia de la inteligencia emocional en los docentes de primaria”* concluye que: Es importante que las emociones en los maestros sean positivas para poder influir positivamente en la formación integral de los estudiantes. Es primordial y necesario en los estudiantes que muestra índices bajos se proponga estrategias, pautas para trabajar acertadamente las emociones. El docente es el líder del proceso de enseñanza aprendizaje y este proceso debe ser reciproco porque el centro de atención es el estudiante, precisando que no solo se debe trabajar los contenidos temáticos sino centrarse en el desarrollo de los valores y de las habilidades emocionales.

Zalzar, (2002) en *“Desempeño de la acción tutorial por los tutores capacitados y no capacitados de la facultad de letras y comunicación”* concluye que: Los docentes que poseen capacitaciones tutoriales o no poseer no influye positivamente en el logro de las competencias de la tutoría, sino que depende en gran medida de las habilidades, destrezas

que emplean los tutores durante el desarrollo de las sesiones de tutoría.

Rajeli (2005) en “*Inteligencia emocional, perspectivas y aplicación ocupacional*”, concluye que: Los estudios desarrollados de manera empírica resultaron positivos por el empleo de habilidades destrezas y sus estrategias para desarrollar o potencializar la inteligencia emocional con accesibilidad. De esta manera se desarrolló el fenómeno a través de un análisis holístico o circular que permitió el análisis, precisión, aclaración y modificación de la teoría en la institución educativa para la continuidad de los estudios empíricos para evidencias confiables sustentada en los resultados.

3.1.2. Antecedentes Nacionales

Jara (2009) en “*Proceso de tutoría y formación profesional de los estudiantes del instituto superior pedagógico privado nuestra señora de Lourdes- Juliaca*” concluye que: En el desarrollo de las competencias orientadas a la tutoría se evidencia que un alto porcentaje se ubican dentro del parámetro insuficiencia establecido como criterio concerniente a las orientaciones socio afectivas, cognitivas y pedagógicas cuya muestra puntualiza la ubicación en la valoración “a veces”, el cual nos conduce afirmar que estas actividades no se desarrollan de manera frecuente, así mismo es urgente implementar estrategias para subsanar los problemas manifestados anteriormente.

Chiqui (2010) en “*Gestión organizacional y sus influencias en el servicio de tutoría y orientación educativa en la institución educativa superior "Nuestra Señora del Carmen"* Ilave; concluye que: Que el servicio de tutoría y orientación educativa influye en el nivel de gestión organizacional de los estudiantes de la institución educativa. Porque el coeficiente de correlación determinada es 0.64 cuya interpretación nos permite determinar el nivel de significancia lo cual corresponde a una correlación positiva moderada.

Ugarriza, (2001), en “*La Evaluación de la Inteligencia Emocional a través del Inventario de BarOn (I-CE) en una muestra de Lima Metropolitana*”. Concluye que: de acuerdo al análisis y procesamiento de los instrumentos permitió confirmar que el

parámetro establecido según Bar-On, nos admite interpretar y puntualizar que 0.93 es una puntuación muy alta, por lo tanto se sugiere el empleo de este instrumento para la evaluación de la inteligencia emocional.

3.1.3 Antecedentes Regionales

No se cuenta con antecedentes de trabajo de investigación realizados en la región Huánuco.

3.2 Bases teóricas

Para el sustento teórico de la investigación desarrollada se consultó diversas fuentes sobre el sustento de las teorías básicas, es preciso mencionar las siguientes:

3.2.1 Inteligencia emocional

La premisa "Inteligencia Emocional" se empleó a partir de la década de los 1990 por primera vez en los estudios de John Salovey y Meter Mayer, considerándolo a la inteligencia emocional como complemento de la inteligencia social, quienes consideran como una habilidad para controlar y dirigir nuestras emociones y las de los demás, así mismo la inteligencia emocional nos permite orientar nuestros pensamientos sujeto a las acciones que realizamos en nuestro entorno social a través de actividades éticos y morales orientadas al bien común.

La inteligencia emocional es concebida como "las diversas capacidades que nos permite percibir los sentimientos propios y los de los demás, para discriminar lo positivo de lo negativo para orientar el pensamiento y la conducta de manera oportuna".

Inteligencia emocional según Bar-On (1997) quien considera que la inteligencia emocional consiste en movilizar las habilidades, destrezas y capacidades en el ámbito sociales para graduar nuestras emocionales, que repercuten positivamente en la capacidad adaptativa del hombre en las actividades cotidianas en un entorno determinado. Cabe manifestar que la inteligencia emocional juega un factor importante en el desarrollo de las habilidades para la obtención de logros en nuestro quehacer en el ámbito personal.

Bar-On (1997) manifiesta que el término "inteligencia emocional y social" difiere básicamente de la inteligencia cognitiva porque la inteligencia emocional y social se puede modificar a través de la interacción de las personas en los diferentes contextos de la vida.

En el ámbito de la psicología se considera inteligencia emocional debido a que se requiere hacer un seguimiento en la persona y cuantifica las observaciones: es decir es obedece a un aspecto del enfoque cuantitativo; así mismo debo manifestar que la inteligencia emocional se evidencia en el desarrollo de la información emocional. Por tanto, la organización de las capacidades concernientes a la percepción y los sentimientos conforman la inteligencia emocional en un contexto temporal y oportuno, la capacidad de trabajar y aplicar las emociones con el uso adecuado en el pensamiento y el razonamiento de la persona y las de los demás; capacidad de control de las propias emociones y de los demás.

En las últimas investigaciones desarrolladas se puede evidenciar que las emociones y el razonamiento son inherentes a las actividades del ser humano para convivir de manera armoniza en la sociedad, de no ser así se puede esperar actitudes desastrosas de los individuos.

Salovey Mayer (1990) Ellos consideran dentro de las concepciones sobre la inteligencia emocional las siguientes acepciones consideradas como principales:

Que las personas deben conocer sus propias emociones (consideradas como habilidades que nos permita reconocer con precisión los sentimientos).

El manejo de emociones: Considerado como la capacidad para mantener en armonía los sentimientos, libre de los sentimientos negativos tales como: ansiedades excesivas o de cualquier otro sentimiento. Lo que conlleva a poder regular nuestras emociones en la búsqueda de un logro u objetivo significativo.

El proceso o habilidad de poder reconocer y valorar las emociones de los demás es la empatía; porque nos permite identificar las diferentes manifestaciones en relación a sus deseos y necesidades, que se constituye en una habilidad esencial para la interacción armoniosa.

El proceso de interactuar con las personas de nuestro entorno: Es una habilidad

que nos armoniza nuestras emociones, así como de precisar y puntualizar la acción intrapersonal del ser humano.

Según Daniel Goleman D. (1996); La inteligencia emocional es un proceso que moviliza diversas capacidades para procesar sentimientos propios y ajenos, sujeto a la habilidad para poderlo manejar de manera óptima y adecuada. El término inteligencia emocional saltó a la popularidad gracias a Daniel Goleman, en su célebre obra: *Emotional Intelligence*, en 1995. Goleman manifiesta y puntualiza que la inteligencia emocional se desarrolla a través de la interacción de cinco capacidades: gestionar las relaciones, crear la propia motivación, manejarlos, reconocerlos, conocer las emociones y sentimientos propios.

Daniel Goleman (1995) publicó el Best Seller *Inteligencia Emocional*, donde considera manifiesta la importancia de la inteligencia emocional en relación al cociente intelectual: Así mismo sustenta en relación a la recopilación de los diversos principios o teorías donde puntualiza la importancia de trabajar el aspecto emocional del ser humano, considerando que la inteligencia emocional es un proceso puro del uso adecuado del razonamiento y las emociones es decir juntos en armonía, uno de los aspectos primordiales de su concepción que la conducta humana está sustentada científicamente para su uso en diversos problemas sociales que repercuten significativamente en diversos aspectos.

Goleman sustenta su propuesta en los estudios de Mayer y Salovey para dar a conocer que todas las experiencias de la vida del ser humano pueden ser tomados como casos específicos y ejemplificados, este proceso le permitió presentar su obra de manera atractiva y poder estar al alcance a todos los niveles intelectuales de la sociedad. Puedo manifestar que debido a esta estrategia del trabajo de la inteligencia emocional en la actualidad es reconocido a nivel mundial y su teoría es aplicada en las diversas actividades que afronta el ser humano, tales como: educativos, laborales, empresariales, etc.

3.2.2 Aplicaciones ocupacionales de la inteligencia emocional

Hace aproximadamente cuatro décadas, las destrezas y habilidades que no

corresponden a procesos cognitivos son tratadas como conductas observables de la actividad en el plano laboral, así como su repercusión en el éxito que percibimos en las diversas esferas de nuestra interacción (Boyatzis 1999; Howard y Bray 1988; Cherniss y Goleman 2001). Tomando como base estos estudios se desarrollan la aplicación de teoría de las inteligencias emocionales en diversas actividades que afronta el hombre tales como: en el plano educativo, en el ámbito laboral y en la organizacional empresarial. Así mismo algunos investigadores, centran sus estudios en las componentes actitudinales y del comportamiento del ser humano, en el proceso de su culturalización y adaptación social, empleando el lenguaje comunicativo, el proceso de aprendizaje y las conductas observables en la cooperación gerencial (Cooper y Sawaf 1997); Mayer et al.; (2000)

3.2.3 Modelos de inteligencia emocional.

En los últimos años o décadas, los teóricos inmersos al estudio de la inteligencia emocional han propuesto una diversidad de modelos para su experimentación de las inteligencias emocionales. Estos modelos propuestos del desarrollo de las inteligencias emocionales sustentada específicamente en las siguientes premisas: la movilización de las competencias y las conductas observables. Mayer et al. (2000).

De la misma manera luego de analizar las propuestas de la organización e implementación de la inteligencia Emocional, Mayer et al. (2000) proponen las fases de discriminación entre los modelos. Los propuestas mixtas se fundamentan en su contenido que se emplean de manera directa o aplicada (Goleman 1995; Cooper y Sawaf 1997; Bar-On 1997) mientras que las habilidad se fundamentan en el tratamiento analítico del proceso del "pensamiento sobre los sentimientos", y difieren de las demás propuestas que se basan o fundamentan en la percepción regulada. Salovey y Mayer (1990). Los diversos estudios elaboraron una diversidad de modelos desarrollados de la Inteligencia Emocional, así como en la actualidad se sigue proponiendo diversas estrategias y modelos.

- a) Modelo de Goleman:** Según Goleman considera la preponderancia de un Cociente Emocional (CE) que es un complemento del Coeficiente Intelectual (CI)

más según el autor no es una oposición. Esta interacción complementaria se manifiesta en las diversas interrelaciones que se generan. Proponiendo como un ejemplo a un individuo con un alto cociente intelectual, pero con poca habilidad o capacidad de laboral y otro individuo con un desarrollo de su coeficiente intelectual medio y con alta habilidad laboral. Manifestando que logran los propósitos o fines establecidos, en función a que son complementarios. Factores de la la IE según Goleman (1995) son:

Autoconocimiento de las emociones: Conocido como un proceso de autoevaluación reflexiva, es fundamental en la autocrítica o averiguar que emprendemos de nuestro actuar centrada en una valuación, cómo somos participes y evaluadores, que en nuestra vida práctica es necesario mejorar en nuestra autoevaluación con algunos criterios reflexivos y afrontar positivamente ante los acontecimientos o sucesos de nuestra vida real.

Dirigir las Emociones: Las emociones se caracterizan por ser neutras es decir no son buenas ni malas, lo las caracteriza como buenas o malas son las actitudes de las personas en la interacción social. Así mismo considera que las componentes de las emociones son: el pensamiento relacionado con la valoración cognitivas, cambios psicológicos basadas en procesos de la excitación nerviosa y nuestras actitudes de comportamiento. La correcta direccionalidad de nuestros pensamientos o una adecuada interrelación de la inteligencia emocional, nos permitirá solucionar diversos problemas a la que nos afrontamos.

Automotivación: Consiste en desarrollar una motivación intrínseca sobre nuestras emociones y mantenerlo en funcionamiento positivamente. De la misma manera considera y propone cuatro fuentes principales de motivación: Uno mismos (manejo del pensamiento positivo, visualización oportuna de los problemas y uso adecuado de las estrategias). Considera que el soporte más interesante son el manejo de nuestras emociones tales como: Un especialista emocional, El propio entorno donde se cuenta con objetos y seres motivadores.

Las manifestaciones de las emociones en otras personas: La movilización de las habilidades, el análisis y autoevaluación de las emociones, se desarrolla cuando se

gestiona la inteligencia emocional a través de un proceso que pasa de intrapersonal a interpersonal. Se caracteriza por lo siguiente:

La autoapertura: Que es el proceso de la sensibilidad a los sentimientos de otros y teniendo presente el lenguaje.

La asertividad: Consiste en analizar nuestros derechos, criterios, opiniones, creencias y necesidades, teniendo presente y respetando a las necesidades del otro.

La escucha activa: Tener presente las opiniones, manifestaciones, participaciones y las declaraciones del otro, empleando frases de dinamización, teniendo presente los sentimientos del otro. Respecto en todo momento la crítica, usar las habilidades para convertirla toda participación como un aporte constructivo.

El manejo de las relaciones: está sujeto al análisis de dos ámbitos: Referente a las relaciones esporádicas que experimentamos con los otros y el segundo se refiere a las relaciones que mantenemos con los otros en el tiempo. Tanto en uno como en otro, los intercambios de afectividad tales como: la cortesía, manejo de la información de los sucesos, el proceso de adecuación, secuencialización del pensamiento, de las ideas, los sentimientos, las necesidades y los deseos, deben armonizarse en la interacción con la otra persona.

b) Modelo y enfoque de Reuven Bar-on: Modelo de Inteligencia Emocional y Social de Reuven BAR-ON. La línea de investigación específica de Bar-On (1997) se sustenta la continuidad y del trabajo de Wechsler (1940, 1943) Doll (1935, 1953), Gardber (1983). Bar-On (1997), presenta otra concepción de la Inteligencia emocional en base a los estudios de Salovey y Mayer (1990). La sustenta o considera como un conjunto de habilidades sociales en el manejo de nuestras emociones en el ámbito social, que repercute en la movilización de nuestras capacidades para afrontar de manera efectiva las necesidades y demandas de nuestro entorno. Donde el individuo de tomar conciencia de manera reflexiva el control de sus emociones. Mayer y Salovey El modelo de Bar-On (1997,2000)

Inteligencias no cognitivas (EQ-i) - se sustenta en las diversas competencias, en

la interacción con otras personas que la rodean teniendo presente su entorno que lo rodea. Por consiguiente, la Inteligencia Emocional y la inteligencia social son actividades intrínsecas de un conjunto de factores en las se interrelacionan emocionalmente, las habilidades generales para la adaptación en su necesidad de sobrevivencia. Bar-On (2000). De acuerdo al modelo planteado puedo manifestar que "representa un conjunto de habilidades, conocimientos utilizados para enfrentar la vida efectivamente"

Componente Interpersonal (CIE): En el cual se considera los siguientes componentes:

Empatía (EM): Que es la habilidad en donde uno se pone en el lugar de otra persona percatándonos, comprendiendo, apreciando o valorando los afectos de gratitud.

Relaciones interpersonales (RI): Es la habilidad que nos permite formar vínculos de amistad con otras personas, así como mantenerlas estas relaciones satisfactoriamente que se caracterizan por el proceso de mantener una cercanía emocional.

Responsabilidad social (RS): Esta habilidad es considerada como un proceso donde la persona valora la cooperación y contribución de los miembros de su entorno.

Componente de Adaptabilidad (CAD) Se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

Solución de problemas (SP): Es la habilidad donde la persona identifica y define los problemas, así mismo brinda y propone soluciones efectivas.

Prueba de la realidad (PR): Es la habilidad que se refiere a la valoración y evaluación de la correspondencia entre lo subjetivo y lo objetivo en nuestro entorno.

Flexibilidad (FL): La habilidad es considerada como un proceso centrado en el ajuste adecuado de nuestras emociones, pensamientos, necesidades, inquietudes, deseos y conductas a situaciones de nuestro entorno ambiental.

Componente del Manejo de Estrés (CME): Considera lo siguiente:

Tolerancia al estrés (TE): Considerada como habilidad para manejar los diversos eventos adversos, suceso estresante y emociones de alto impacto, enfrentando activa y positivamente el estrés en diversos contextos.

Control de los impulsos (CI): Esta habilidad consiste en manejar o postergar los

impulsos, las tentaciones para control de nuestras emociones.

Componente del Estado de Ánimo en General (CAG): Considera las siguientes componentes:

Felicidad (FE): es considerada como un suceso en un intervalo de tiempo donde nos sentimos felices y satisfecho con nuestra vida, para disfrutar en diversos contactos de manera divertida, expresando sentimientos positivos.

Optimismo (OP): Es la habilidad para tener presente los aspectos más significativos de la vida, manteniendouna predisposición positiva a pesar de las vicisitudes adversas y los acontecimientos negativos.

Según los estudios analizados la Inteligencia Emocional, se sustenta en premisas, juicios de valor y conceptos básicos. En el alto nivel, la Inteligencia Emocional es considerada como el manejo de las habilidades para identificar, reconocer y regular emociones consigo mismo y los demás. De la misma manera, los estudios analizan las noción referidas al uso del intelecto para afrontar eficazmente. De esta manera, se establece el balance de la inteligencia entre el razonamiento lógico, las emociones, nuestras habilidades individuales, emociones y sociales. Goleman (1995).

Control de los impulsos (CI): Se considera como el proceso psicológico para armonizar nuestros impulsos o tentaciones con un manejo adecuado de nuestras emociones.

Al analizar los diversos modelos propuestos podemos manifestar que todos concluyen en el proceso intrínseco para regular las emociones.

c) Modelo de Salovey y Mayer: Este modelo estaba sujeto a diversas reformulaciones de manera sucesivas desde que, en el 1990, Salovey y Mayer propusieron la empatía como componente. En 1997 y en el 2000, los pioneros o autores de estudio propusieron nuevos aportes, que fundamentan una mejora significativa y considerable, que gracias a la constancia se pudo consolidar como uno de los Modelos de frecuente uso por su gran aceptación.

Se incremento lo siguiente:

Percepción emocional: Considerada como un proceso para reconocer las manifestaciones de las emociones intrínsecas y extrínsecas tales como el cambio del tono de voz o el desarrollo corporal.

Facilitación emocional del pensamiento: Considerada como la capacidad para relacionar nuestras emociones con las sensaciones de otras personas tales como: percibir el sabor u olor, donde se debe emplear las emociones para facilitar el razonamiento. De esta manera las emociones son priorizadas, dirigidas o redirigidas con el pensamiento, proyectando el análisis de la información más importante. De la misma manera considera que, la felicidad conlleva a facilitar el empleo del razonamiento.

Compresión emocional. Considerada como la habilidad para identificar, afrontar y resolver los problemas manejando de manera óptima nuestras emociones con los demás.

Dirección emocional. Se considera como la compresión y análisis de los actos sociales con nuestras emociones, que deben ser reguladas en la interacción con las demás personas. Empleando el razonamiento crítico reflexivo en el manejo de las emociones.

Crecimiento personal: Es la habilidad que nos permite codificar y analizar los sentimientos positivos o negativos durante el desarrollo personal.

3.3 Bases conceptuales

3.3.1 Tipos de estrés

En la actualidad toda la persona tiene un concepto o sano juicio sobre el estrés debido a que sufrimos constantemente las consecuencias de esta enfermedad silenciosa. Tal es el caso del estrés que sufren los estudiantes sus actividades programas en las diversas áreas, o el estrés a la que afrontan los artistas debido a las altas tensiones en los momentos antes de su presentación artística a las cuales se les considera como estrés leve o moderado.

El estrés permanente: las personas sujetas a las actividades rutinarias agobiantes, agotados y sujetos a problemas de toda índole están sujetos a generar una serie de enfermedades tales como el cáncer, enfermedades neurológicas que a la larga se facturarán llegando a sus límites tales como las enfermedades degenerativas o la muerte.

Distrés: Conocido como el estrés negativo o lamentable. Se caracteriza porque las personas sufren una serie de obstrucciones y como consecuencias arriban a automedicarse o afrontar sus problemas de manera aislada. Este tipo de estrés conlleva a las personas a desarrollar ciertas diligencias de hiperactividad, falta de movilidad muscular. Para un análisis preciso puedo manifestar que a consecuencia las personas están sujetas a experimentado problemas cardíacos, padecimiento que sufren de accesos de pánico y de agitación, entre otros.

3.3.1.2. Efectos psicopatológicos. A más de 60 dBa. Se caracterizan por presentar problemas respiratorios, taquicardia, aceleración del pulso, presentan problemas de presión arterial y dolor de cabeza (jaquecas de forma constante).

Problemas de menor irrigación sanguínea y mayor actividad muscular. Los músculos se manifiestan con diversas dolencias.

A más de 85 dBa. Es constante la disminución de la secreción gastritis o colitis. Incrementando de manera desproporcionada el colesterol y de los triglicéridos, presentando problemas de riesgo cardiovascular. En personas que desarrollan enfermedades cardiovasculares, arteriosclerosis o problemas coronarios, tal es el caso que los ruidos de intensidad alta pueden causar daños con consecuencias fatales.

Incrementa la glucosa. En las personas que afrontan el desequilibrio de los procesos químicos en su estructura interna, conllevando a ocasionar complicaciones médicas a largo plazo.

3.3.1.3. Efectos psicológicos: Generalmente se manifiesta con problemas relacionados a conciliar el sueño, la inseguridad o el temor.

Efectos sobre el sueño: El ensueño es un estado de sucesión donde debido a diversos problemas se reducen el ensueño, acrecentándose los problemas de insomnio las cuales pueden manifestarse, dependiendo de la edad de la persona, en esta etapa del ensueño se caracteriza por el desorden.

Efectos en la memoria: Los impactos que ocasionan aciagos en la memoria son consecuencia de una sucesión de aglomeración, la alteración y la inestabilidad que sufre las personas. Estos problemas conducen a que las personas presenten desgasta psicológicos por la alteración de la memoria.

Efectos en la atención: Cuando las personas interactúan en ambientes atronadores o llenos de bullicio, pierden la capacidad de percibir las señales acústicas, sufriendo alteraciones en su capacidad de atender, conllevando a un retraso en el proceso de aprendizaje. Todos estos efectos influyen en el desarrollo de los efectos de la atención, haciéndolo poco afable. Un despacho atestiguado en 1973 que comparando desempeños en un mismo contexto las personas sujetas a efectos de la atención intelectual.

Consecuencia del ruido sobre la salud: Los ruidos de alta intensidad generan sentimiento de disgusto, tensión hasta tal punto de mostrar consecuencias irreversibles en el sistema sonoro. La exposición a actividades de alta intensidad sonora conlleva a un problema de desasosiego directo con las personas.

Según la Psicóloga experta en problemas de escándalos ambientales, Clara Martim portugués, manifiesta que el lío produce interferencias en el desarrollo y procesamiento de los factores de la salud, reduciendo el incremento en las ocupaciones complejas cuando la ceremonia sobrepasa los 70/90 Db

Efectos auditivos. El problema de la sordera va creciendo o incrementando de manera desproporcionada conllevando donde el sujeto pierda absolutamente la aurícula. No solamente los escándalos prolongados son desfavorable, por generar efectos sonoros rápido de 160dba, similar al de una demolición o trueno, los cuales son las causantes que pueden agujerear el tímpano u hacer otras dolencias irreversibles.

Ética ambiental: Es frecuente y común escuchar a las personas a lo largo de los últimos años la problemática de la contaminación ambiental, el cual sugiere a las personas ejecutar acciones para el reciclaje el cual es usado en todas las esferas de la sociedad hasta convertirse en una palabra corriente. Por esta razón es primordial y necesario desarrollar

las otras dimensiones de la concienciación. Esta dimensión de la ética ambiental juega un papel muy importante en la educación para desarrollar y potenciar la ética como parte del proceso. (Oldenski,1991, p. 68)

Dimensión de la ética ambiental: " La ética ambiental cuya necesidad primordial juega un papel la responsabilidad en la educación para desarrollar l o s aspectos fundamentales de la ética como parte del proceso de aprendizaje para d e s a r r o l l a r una nueva percepción o entendimientodel mundo y la responsabilidad de la persona hacia el cuidado y preservación del Planeta Tierra y el papelde cada persona como parte del Planeta Tierra. Esta ética es un nuevo desafío para los educadores" (Yambert y Donovan, 1986, p. 13-16)

Educación ambiental:" La Educación Ambiental es un movimiento ético, el cual se contemplan. Solo a partir de la necesidad de promover los valores ambientales y entonces se la educación ambiental comprende la formación integral de la persona en armonía con su entorno valorando y preservando nuestro planeta" (Novo, 1985, p. 69)

3.4 Bases epistemológicas o bases filosóficas o bases antropológicas

3.4.1. Bases filosóficas

La filosofía ambiental y para desarrollo sostenible se una rama de la filosofía, que como objeto el estudio los fundamentos filosóficos que precisan y puntualizan las teorías del ambientales, que servirá sustento reflexivo y filosófico del tema del estudio.

Por consiguiente, el estudio del Impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco- Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2021 se enmarca dentro de la corriente filosófica positivista, que nos permitirá desarrollar el trabajo tomando como principios la normatividad ambiental.

3.4.2. Bases epistemológicas

Las teorías científicas sustentadas en el estudio del medio ambiente y desarrollo sostenible son conocidas parcialmente, ya que desde 1970 se inició con la investigación a través de tratados internacionales, conferencias etc. Por tal razón los objetos de estudio son parcialmente conocidos, en una discusión que va de lo esencial o básico a lo complejo.

Entonces la filosofía de la investigación sobre el estudio de Impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco- Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2019 ; se enmarca en la corriente filosófica positivista toda vez que los datos son medibles.

3.4.3. Base científica

Las diversas teorías propuestas por los investigadores sobre los problemas ambientales en nuestros días son aun parcialmente conocidas, porque desde la década de 1970 se abordaron a nivel global, estableciendo y asumiendo diversos compromisos las diversas naciones que, a de otros problemas, tiene mayor preponderancia en su tratamiento, porque en la actualidad nuestro planeta tierra afronta diversos problemas tales como: el calentamiento global, desaparición de los glaciares, extinción de algunas especies animales, problemas de contaminación sonora, etc. en una virtud a su delicadeza es concebida en la corriente positivista.

3.4.3.1. Conocimientos sobre el medio ambiente y desarrollo sostenible: Conocimiento teórico científico del ambiente. Este conocimiento es la recopilación enfocada en un proceso descriptivo y explicativo.

Conocimiento del ambiente por aplicación operativa o práctica. La aplicación operativa o práctica en el estudio se dio a través del análisis de los principios, teorías normas legales. Este tipo de conocimiento se desarrolla básicamente en la interacción del investigador con los agentes de estudio inmersos en los problemas ambienteles.

Conocimiento del ambiente y desarrollo sostenible por vivencia ordinaria.

Este conocimiento se deriva de praxis y la percepción que poseen los miembros de la sociedad sobre el medio ambiente, como una regla u orden impuesta en su convivencia social. Este conocimiento básico, es percibido, valorado y considerado como parte fundamental de la vida humana en armonía con la naturaleza.

3.4.3.2. Respecto al problema de investigación propuesto. Compete investigar y analizar para consolidar en trabajo de investigación como sustento teórico: El conocimiento científico en las diversas investigaciones realizadas sobre la interacción del hombre con el medio ambiente, así como su repercusión en la sustentabilidad.

La aplicación de la legislación ambiental y las políticas de gestión tomando en consideración el rol fundamental de los valores ambientales para la preservación ambiental, en la que se propone resolver los problemas generados en el estudio de Impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco-Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2019.

El conocimiento ordinario de los valores ambientales y la preservación del medio ambiente sobre el estudio de Impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco- Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2019

3.4.4. *Ontológicas ambiental*

La ontología ambiental se encarga de estudiar al ser humano, la naturaleza, considerando que el objeto de estudio del medio ambiente y desarrollo sostenible, se desarrollará a través de la, reflexión filosófica de los problemas ontológicos.

En cuanto al problema de investigación, corresponde conceptualizar el tema del impacto emocional, pro que su naturaleza es fáctica ya que son objetos reales que el ser humano afronta (estrés) como una enfermedad de alto impacto social en la actualidad.

Así mismo fue una materia de una reflexión filosófica respecto a los principios por las cuales se rigen los ciudadanos que transitan.

3.4.5. *Axiología ambiental*

La axiología ambiental estudia los problemas concernientes a los principios éticos de justicia, porque la investigación involucra seres humanos que proporcionan información para el posterior tratamiento del problema ambiental va a decir, aplicar los valores y principios éticos ya que traicionar la confianza de los participantes sería una violación de los principios de la ética y la moral.

Los participantes deben estar informado del propósito de la investigación, solicitar permiso si es necesario o se trata de menores de edad, tener presente a las reglas que rigen la sociedad y de respetar la decisión de los participantes de aceptar o rechazar para proporcionar la información, y de los participantes garantizar su confidencialidad y su anonimato, con el fin de obtener informar sin presiones para posteriormente efectuar una crítica fundada y objetiva de los resultados y de ser el caso, proponer cambios sustanciales.

CAPÍTULO IV

MARCO METODOLÓGICO

4.1 Ámbito de estudio

La presente investigación se realizó en el paradero vehicular (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco, cuyas coordenadas son: 9°55'06.5" de latitud Sur y 76°13'37.6 de longitud Oeste (Datos tomados con GPS).

4.2 Nivel y tipo de estudio

La presente Investigación es de nivel Aplicada y de tipo no experimental; porque las investigaciones aplicadas son la respuesta efectiva y fundamentada a un fenómeno detectado oportunamente. Es decir, se interesa fundamentalmente por la propuesta de solución en un contexto determinado.

Es por ello que el presente trabajo de investigación es aplicada básica, porque se utilizó teorías sobre las variables, como el efecto emocional del paradero automotriz que presta servicio de transporte Público al Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco, variables que nos permitieron identificar mediante indicadores la problemática, situación y a la vez propusimos alternativas de solución que podrán ser tomados en cuenta por las instituciones públicas y los gobiernos locales para mejorar el desempeño de los funcionarios, los estudios se realizaron minuciosamente con finalidad de dar un respaldo eficiente en su aplicación.

4.3 Población y muestra

4.3.1 Descripción de la población

La población de estudio estuvo conformada por conductores y transeúntes que circulan por el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco que fueron los

siguientes:

Conductores

Cobradores

Pasajeros

4.3.2 Muestra

La toma de muestra de la población de estudio estuvo conformada por conductores y transeúntes que circulan por el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco, del cual se aplicó las técnicas e instrumentos en la ejecución de la presente investigación, con la muestra tomada, que fueron los siguientes:

a) Para la encuesta:

Se determinó de manera intencionada y de acuerdo al interés de la investigadora a 30 personas entre conductores, cobradores, transeúntes y pasajeros

Situación del fenómeno de investigación: En la presente investigación la situación del fenómeno se observó en el ambiente natural, posteriormente se analizó, se propuso mejoras ante el impacto que sufren conductores y transeúntes que circulan por la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.

Trayectoria metodológica

Modalidad: Se realizó rutas estructurales enfocado a la investigación cualitativa del comportamiento de usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar, donde se encuentra ubicado el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), causante de congestión y tráfico vehicula que influye de forma negativa a la sociedad.

Descripción: El análisis del comportamiento de usuarios y transeúntes se describió mediante los instrumentos que fueron aplicados frente a la problemática que

genera el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), posteriormente se obtuvo los resultados que dieron alternativas de solución frente a la problemática identificada.

Reducción: El resultado del análisis de la realidad del comportamiento in situ de usuarios y transeúntes, permitió reducir el problema identificado; a través de talleres y terapia grupal usuarios y transeúntes que están expuestos a diario ante el impacto, a la misma vez se podrá proponer mejoras respecto a la remodelación de infraestructura del paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco).

Interpretación: La interpretación se realizó una vez cumplido los objetivos de la presente investigación, lo que dio un resultado de un informe redactado basándose a la minimización del problema identificado.

4.3.3 Criterios de inclusión y exclusión

a) Criterio de inclusión

Se consideró a toda la ciudadanía del departamento de Huánuco como transeúntes.

Se consideró a todos los choferes que prestan servicios públicos.

Se consideró a todos los cobradores que trabajan en los diversos paraderos de Huánuco.

b) Criterio de exclusión

Sólo se trabajó con los choferes del paradero y se excluyó a los demás por interés de la investigadora.

Sólo se trabajó con los cobradores del paradero y se excluyó a los demás por interés de la investigadora.

4.4 Diseño de investigación

Se experimenta con una variable independiente que puede ser manipulado si así lo desea el investigador, esto implica que habrá una intervención o experimentación.

G1: **01.....x02**

Dónde:

G1: Representa al Grupo control y experimental

O1: Representa la medición del estrés pre test.

O2: Representa la medición del estrés post test

4.5 Técnicas e instrumentos

4.5.1 Técnicas

A continuación, se presenta las técnicas e instrumentos que fueron usados en la presente investigación y para obtener confiabilidad, en anexos se adjunta la validación por expertos del instrumento elaborado.

Técnicas

En la presente investigación se usó de técnicas que ayudaron a llegar a un resultado esperado y confiable en el estudio y son las siguientes:

a) La Observación

Es una técnica que consistió en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, en donde se tomó información y registro para su análisis.

b) La Entrevista

Es una técnica para obtener datos confiables de las personas afectadas con el fin de obtener información de parte de ellos. De hecho, en esta investigación, la entrevista constituye una técnica indispensable dado que nos permite obtener datos confiables y válidos.

c) La Encuesta

Es una técnica de carácter impersonal porque el cuestionario como instrumento nos permite el recojo de los datos oportunamente y de manera confiable, así mismo cabe recalcar que se caracteriza por el anonimato de las personas

encuestadas.

4.5.2 Instrumentos

Como instrumentos para la parte descriptiva del proyecto se utilizó las tablas estadísticas y las figuras del comportamiento de las variables estudiadas; mientras que en la parte analítica y explicativa se aplicó las medidas de tendencia central.

Análisis Documental: La aplicación de esta técnica consistió en acumular, información para analizar y seleccionar los datos de un conjunto de textos, artículos científicos, revistas, estudios de investigación sobre el temamateria de investigación

4.5.2.1 Validación de los instrumentos. Los instrumentos se validaron a través de cinco expertos, tal como nos indica el reglamento y lo adjunto en los anexos.

4.5.2.2 Confiabilidad de los instrumentos. Para obtener la confiabilidad del instrumento se empleó el **COEFICIENTE ALFA DE CRONBACH**, a un grupo de 15 transeúntes del paradero obteniendo los resultados favorables y se adjuntó en los anexos.

4.6 Técnicas para el procesamiento y análisis de datos

Técnicas bibliográficas

- a)* Fichaje
- b)* Análisis de contenido

Técnicas de campo

- a)* Encuesta:

Estuvo dirigido a los conductores, cobradores y pasajeros (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo, del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco).

Técnicas estadísticas: Se aplicó la técnica descriptiva e inferencial, la información se presentó a través de tablas de distribución de frecuencias y figuras,

determinando las medidas de tendencia central y dispersión.

Plan de tabulación y análisis de datos: Los datos se tabularán empleando tablas y figuras, el análisis se realizó estadísticamente a un nivel de significancia del 5%, para la prueba de hipótesis se aplicó t de Student.

4.7 Aspectos éticos

Procedimiento: Se solicitó el permiso correspondiente a los conductores, cobradores y pasajeros (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco), donde se realizó el consentimiento informado sobre el desarrollo del presente proyecto de investigación.

Así mismo se realizó una reunión con los conductores, cobradores y pasajeros (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco), donde se dio a conocer la aplicación del programa de los valores ambientales para la conservación del medio ambi

CAPÍTULO V

RESULTADOS Y DISCUSIONES

5.1 Análisis descriptivo

a) Análisis descriptivo de las componentes

Tabla 2.

¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	Fi	%
Pésima	4	13.33	2	6.67
Mala	5	16.67	4	13.33
Regular	8	26.67	3	10.00
Buena	7	23.33	11	36.67
Muy buena	5	16.67	10	33.33
Total	30	97	30	100

Figura 1.

Pre prueba

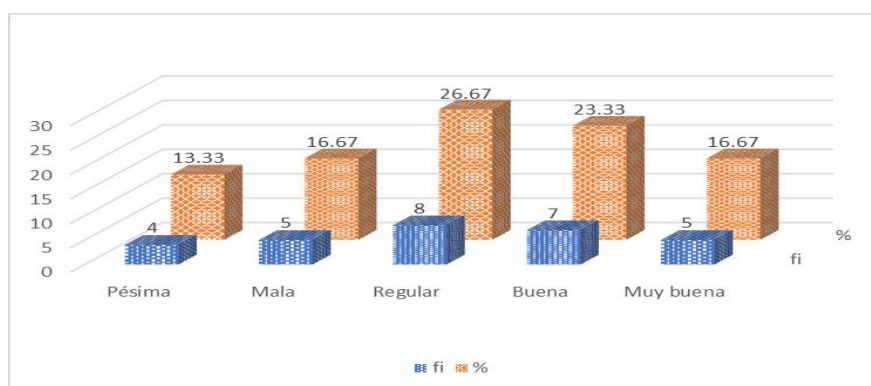
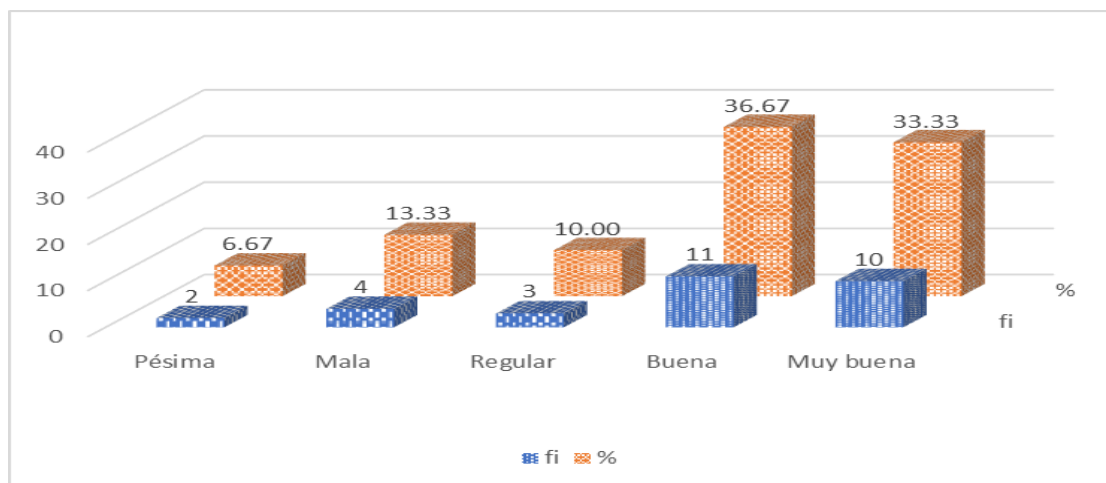


Figura 2.

Post prueba



La Tabla 2 y Figura 1 en la representación del a la primera pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que las condiciones físicas del transporte es pésima que representan el 13,33%; 5 indican que las condiciones físicas es mala que representan el 16,67%; 8 personas indican que las condiciones físicas es regular que representan 26,67%; 7 personas indican que las condiciones físicas es buena que representan 23,33%; 5 personas indican que las condiciones físicas es muy buena que representan 16,67%

La Tabla 2 y Figura 2 en la representación del a la primera pregunta correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que las condiciones físicas del transporte es pésima que representan el 6,67%; 4 indican que las condiciones físicas es mala que representan el 13,33%; 3 personas indican que las condiciones físicas es regular que representan 10,00%; 11 personas indican que las condiciones físicas es buena que representan 36,67%; 10 personas indican que las condiciones físicas es muy buena que representan 33,33%

Tabla 3.

¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos que es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	7	23.33	3	10.00
Mala	6	20.00	4	13.33
Regular	9	30.00	6	20.00
Buena	5	16.67	8	26.67
Muy buena	3	10.00	9	30.00
Total	30	100	30	100

Figura 3.

Pre prueba

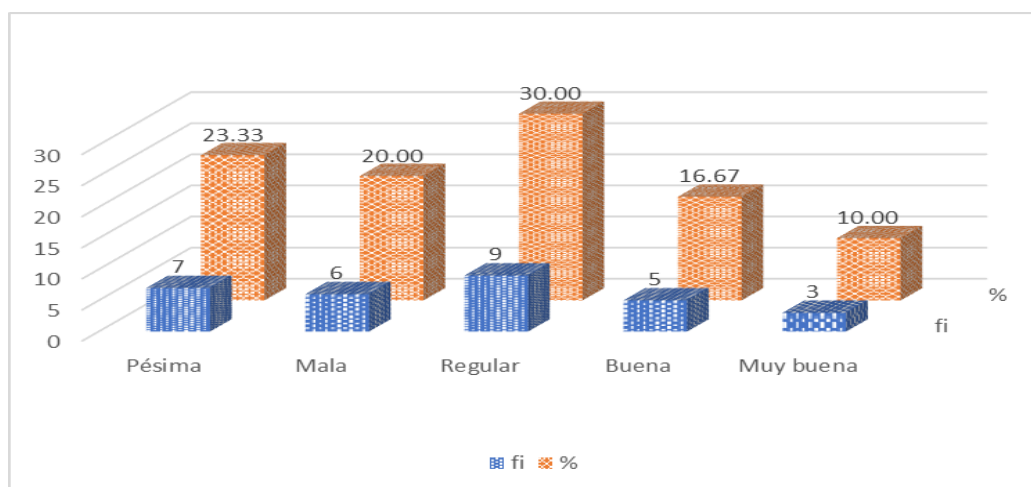
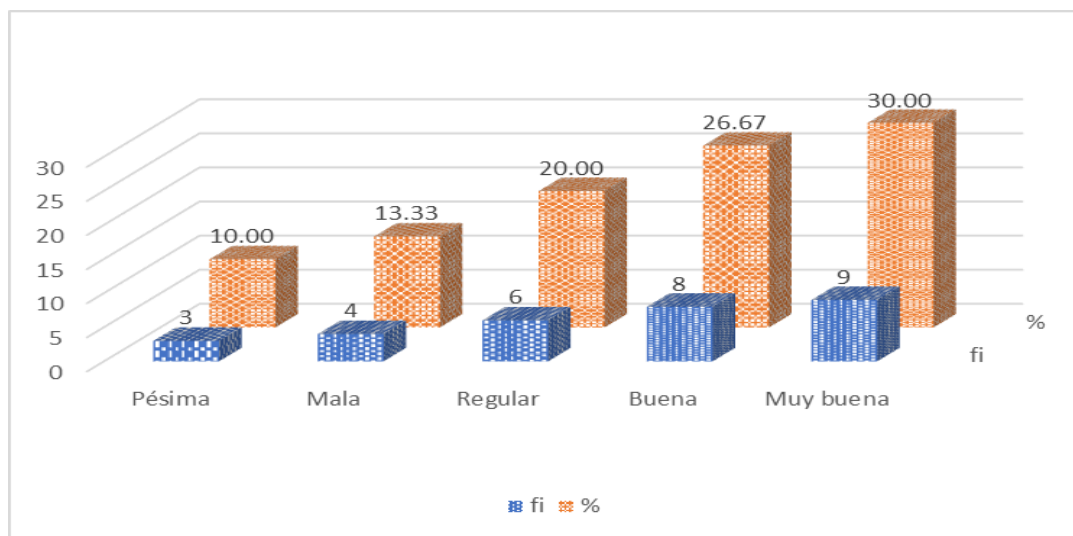


Figura 4.

Post prueba



La Tabla 3 y Figura 3 en la representación del a la segunda pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 7 personas indican que la seguridad y comodidad del transporte es pésima que representan el 23,33%; 6 indican que la seguridad y comodidad es mala que representan el 20,00%; 9 personas indican que la seguridad y comodidad es regular que representan 30,00%; 5 personas indican que la seguridad y comodidad es buena que representan 16,67%; 3 personas indican que la seguridad y comodidad es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 3 y Figura 4 en la representación del a la segunda pregunta correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 3 personas indican que la seguridad y comodidad del transporte es pésima que representan el 10,00%; 4 indican que la seguridad y comodidad es mala que representan el 13,33%; 6 personas indican que la seguridad y comodidad es regular que representan 20,00%; 8 personas indican que la seguridad y comodidad es buena que representan 26,67%; 9 personas indican que la seguridad y comodidad es muy buena que representan 30,00%.

Tabla 4.

¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	10	33.33	2	6.67
Mala	7	23.33	3	10.00
Regular	4	13.33	6	20.00
Buena	5	16.67	9	30.00
Muy buena	4	13.33	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 5.

Pre prueba

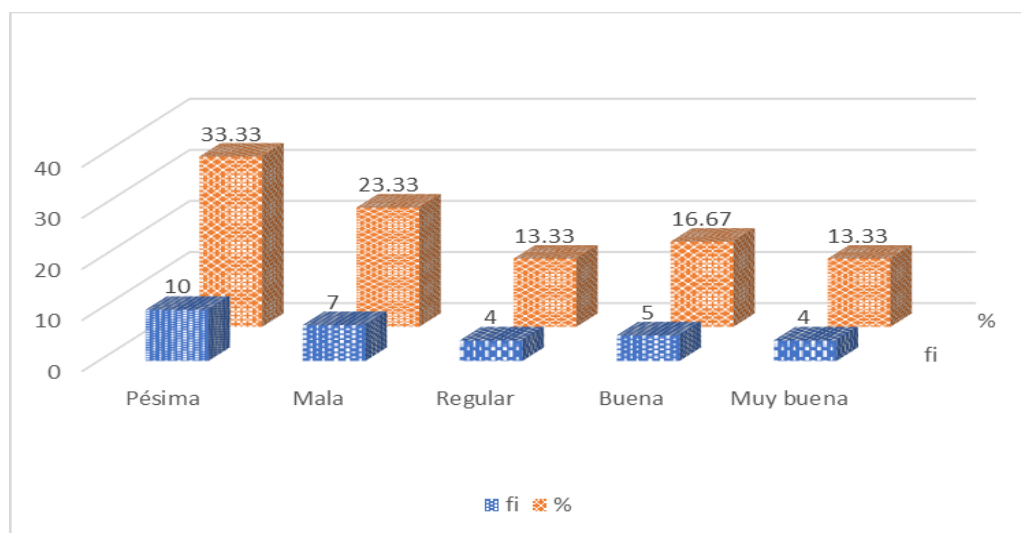
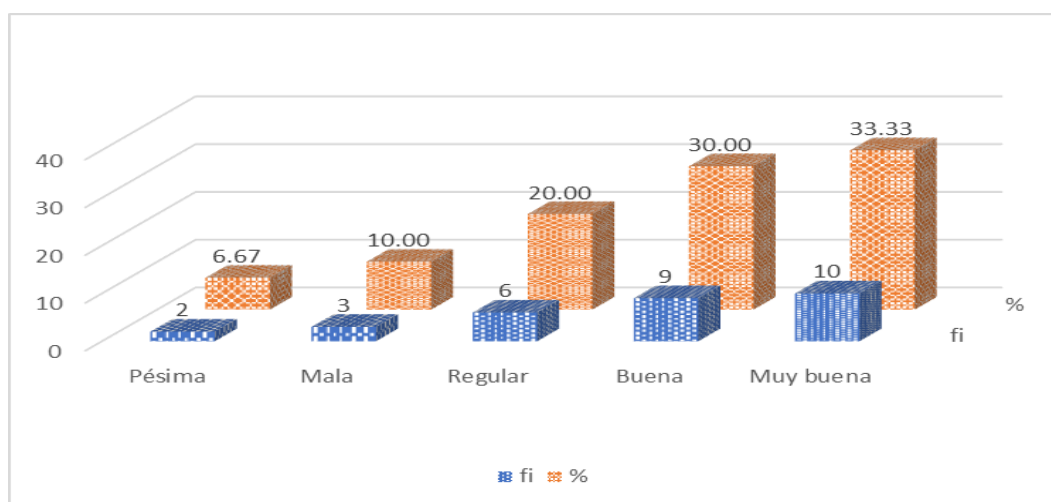


Figura 6.

Post prueba



La Tabla 4 y Figura 5 en la representación del a la tercera pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 10 personas indican que las normas para controlar del sonido es pésima que representan el 33,33%; 7 indican que las normas para controlar del sonido es mala que representan el 23,33%; 4 personas indican que las normas para controlar del sonido es regular que representan 13,33%; 5 personas indican que las normas para controlar del sonido es buena que representan 16,67%; 4 personas indican que las normas para controlar del sonido es muy buena que representan 13,33%

La Tabla 4 y Figura 6 en la representación del a la tercera pregunta correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que las normas para controlar del sonido es pésima que representan el 2,67%; 3 indican que las normas para controlar del sonido es mala que representan el 10,00%; 6 personas indican que las normas para controlar del sonido es regular que representan 20,00%; 9 personas indican que las normas para controlar del sonido es buena que representan 30,00%; 10 personas indican que las normas para controlar del sonido es muy buena que representan 33,33%.

Tabla 5.

¿Cómo calificaría el transporte público en el paradero?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	8	26.67	3	10.00
Mala	9	30.00	4	13.33
Regular	6	20.00	5	16.67
Buena	4	13.33	8	26.67
Muy buena	3	10.00	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 7.

Pre prueba

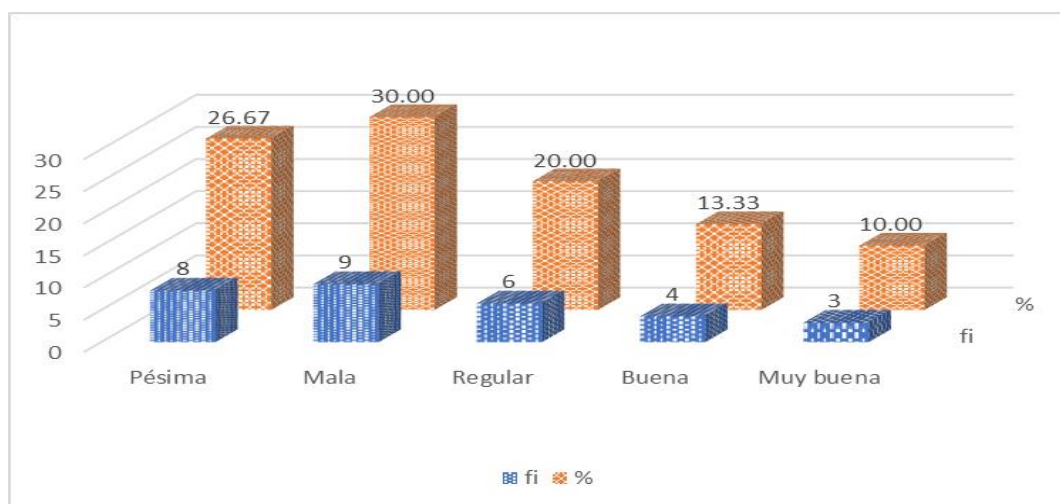
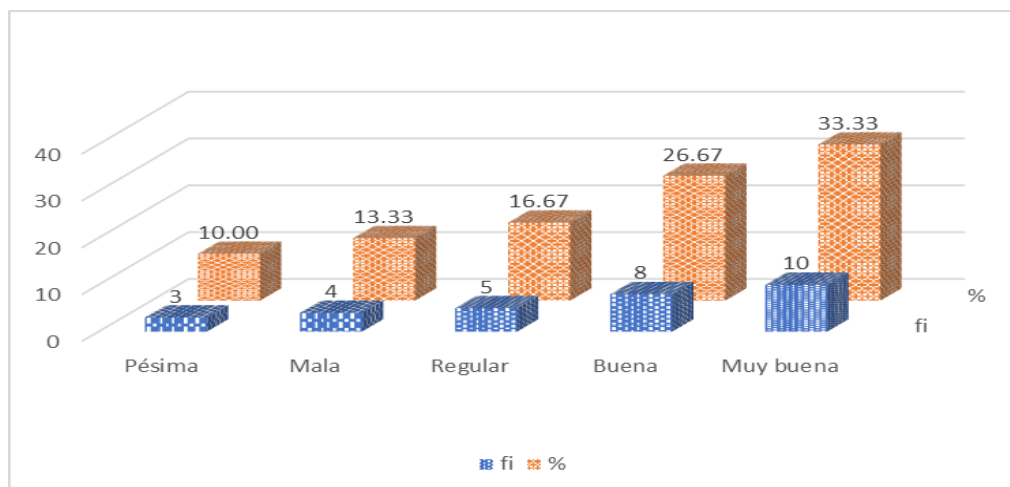


Figura 8.

Post prueba



La Tabla 5 y Figura 7 en la representación del a la cuarta pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 8 personas indican que el transporte público es pésima que representan el 26,67%; 9 indican que el transporte público es mala que representan el 30,00%; 6 personas indican que el transporte público es regular que representan 20,00%; 4 personas indican que el transporte público es buena que representan 13,33%; 3 personas indican que el transporte público es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 5 y Figura 8 en la representación del a la cuarta pregunta correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 3 personas indican que el transporte público es pésima que representan el 10,00%; 4 indican que el transporte público es mala que representan el 13,33%; 5 personas indican que el transporte público es regular que representan 16,67%; 8 personas indican que el transporte público es buena que representan 26,67%; 10 personas indican que el transporte público es muy buena que representan 33,33%

Tabla 6.

¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	7	23.33	2	6.67
Mala	6	20.00	5	16.67
Regular	9	30.00	6	20.00
Buena	5	16.67	8	26.67
Muy buena	3	10.00	9	30.00
Total	30	100	30	100

Figura 9.

Pre prueba

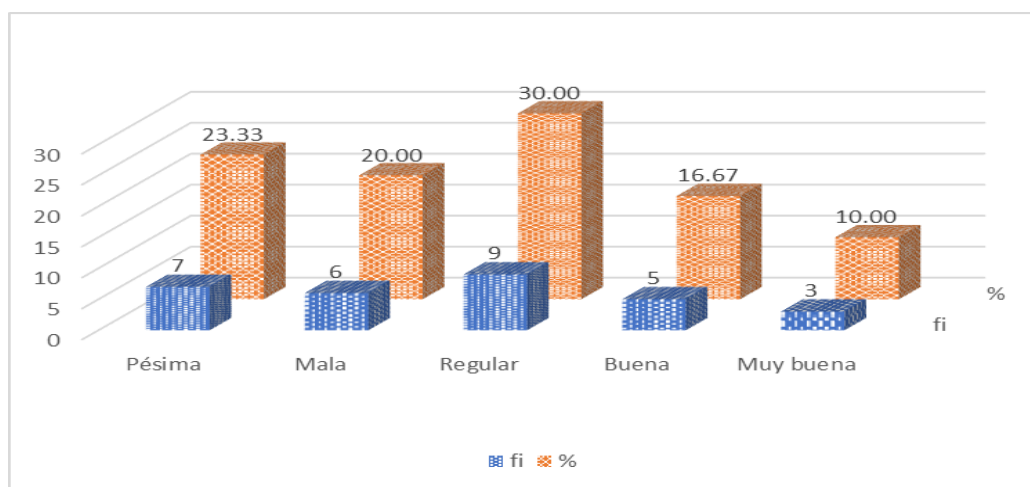
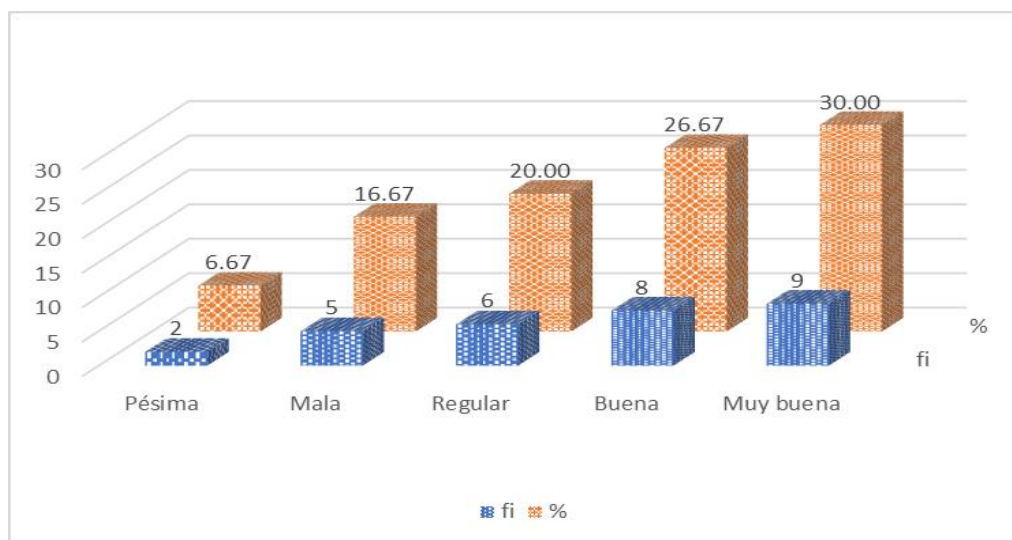


Figura 10.

Post prueba



La Tabla 6 y Figura 9 en la representación del a la quinta pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 7 personas indican que las condiciones de salubridad es pésima que representan el 23,33%; 6 indican que las condiciones de salubridad es mala que representan el 20,00%; 9 personas indican que las condiciones de salubridad es regular que representan 30,00%; 5 personas indican que las condiciones de salubridad es buena que representan 16,67%; 3 personas indican que las condiciones de salubridad es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 6 y Figura 10 en la representación del a la quinta pregunta correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que las condiciones de salubridad es pésima que representan el 6,67%; 5 indican que las condiciones de salubridad es mala que representan el 16,67%; 6 personas indican que las condiciones de salubridad es regular que representan 20,00%; 8 personas indican que las condiciones de salubridad es buena que representan 26,67%; 9 personas indican que las condiciones de salubridad es muy buena que representan 30,00%

Tabla 7.

El cumplimiento de las normas de tránsito en el paradero es:

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	8	26.67	3	10.00
Mala	6	20.00	4	13.33
Regular	9	30.00	5	16.67
Buena	4	13.33	8	26.67
Muy buena	3	10.00	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 11.

Pre prueba

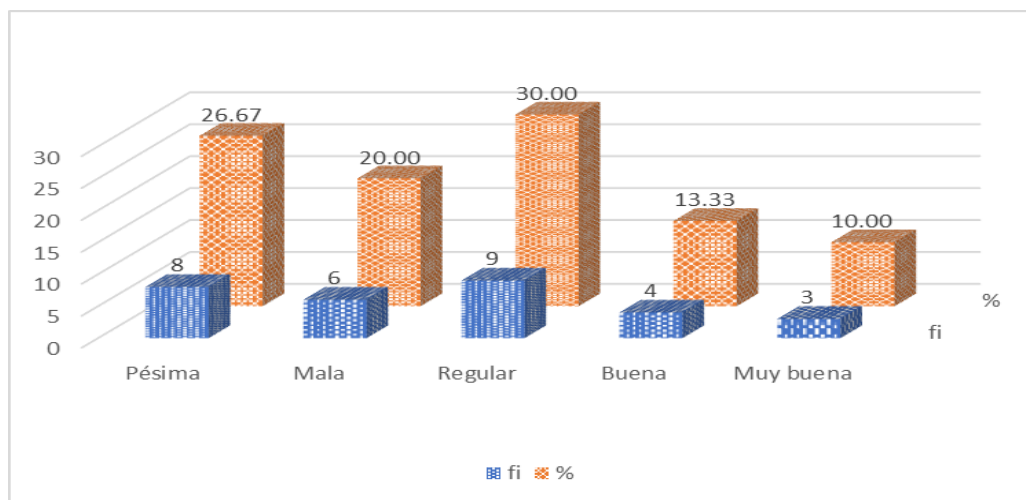
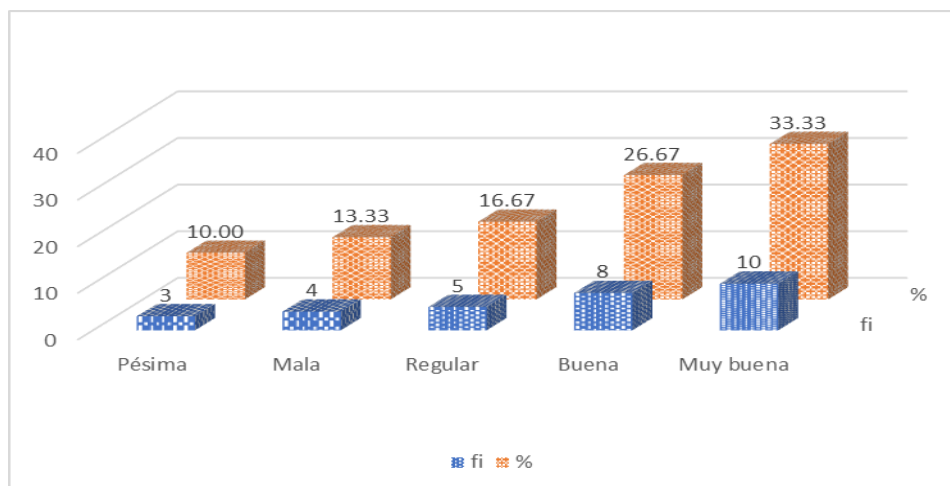


Figura 12.

Post prueba



La Tabla 7 y Figura 11 en la representación del a la sexta pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 8 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es pésima que representan el 26,67%; 6 indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es mala que representan el 20,00%; 9 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es regular que representan 30,00%; 4 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es buena que representan 13,33%; 3 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 7 y Figura 12 en la representación del a la sexta pregunta correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 3 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es pésima que representan el 10,00%; 4 indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es mala que representan el 13,33%; 5 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es regular que representan 16,67%; 8 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es buena que representan 26,67%; 10 personas indican que el cumplimiento de las normas de tránsito es muy buena que representan 33,33%.

Tabla 8.

¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	7	23.33	2	6.67
Mala	6	20.00	3	10.00
Regular	11	36.67	6	20.00
Buena	2	6.67	8	26.67
Muy buena	4	13.33	11	36.67
Total	30	100	30	100

Figura 13.

Pre prueba

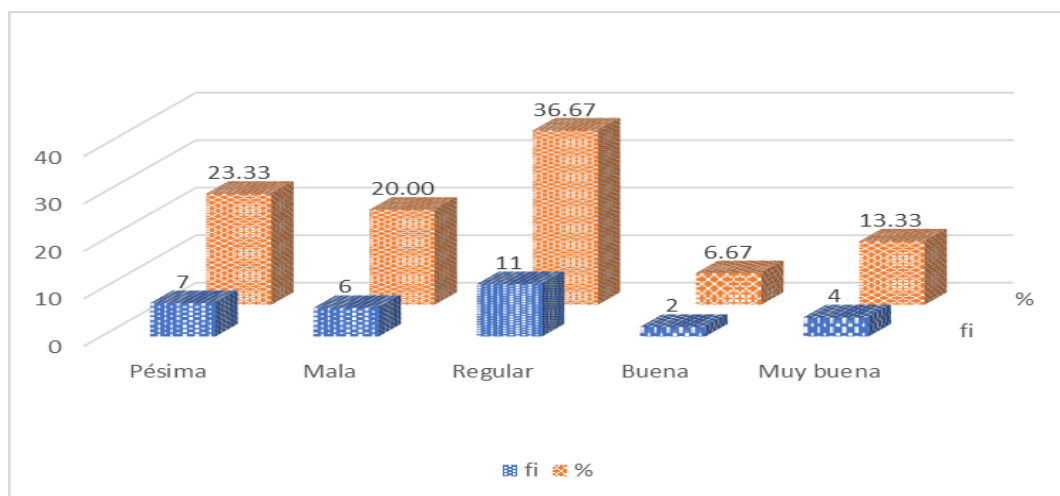
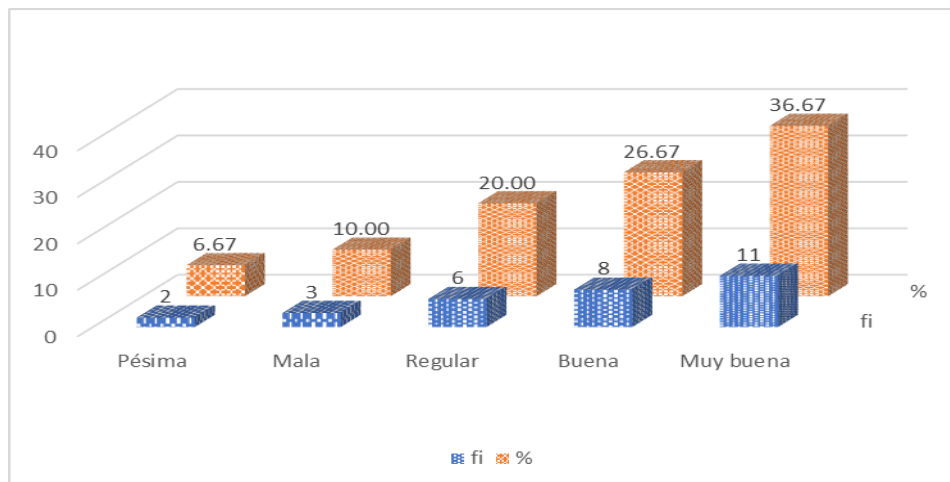


Figura 14.

Post prueba



La Tabla 8 y Figura 13 en la representación del a la pregunta siete correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 7 personas indican que el trato brindado por el conductor es pésima que representan el 23,33%; 6 indican que el trato brindado por el conductor es mala que representan el 20,00%; 11 personas indican que el trato brindado por el conductor es regular que representan 36,67%; 2 personas indican que el trato brindado por el conductor es buena que representan 6,67%; 4 personas indican que el trato brindado por el conductor es muy buena que representan 13,33%

La Tabla 8 y Figura 14 en la representación del a la pregunta siete correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que el trato brindado por el conductor es pésima que representan el 6,67%; 3 indican que el trato brindado por el conductor es mala que representan el 10,00%; 6 personas indican que el trato brindado por el conductor es regular que representan 20,00%; 8 personas indican que el trato brindado por el conductor es buena que representan 26,67%; 11 personas indican que el trato brindado por el conductor es muy buena que representan 36,67%

Tabla 9.

¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	8	26.67	3	10.00
Mala	12	40.00	2	6.67
Regular	5	16.67	8	26.67
Buena	2	6.67	7	23.33
Muy buena	3	10.00	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 15.

Pre prueba

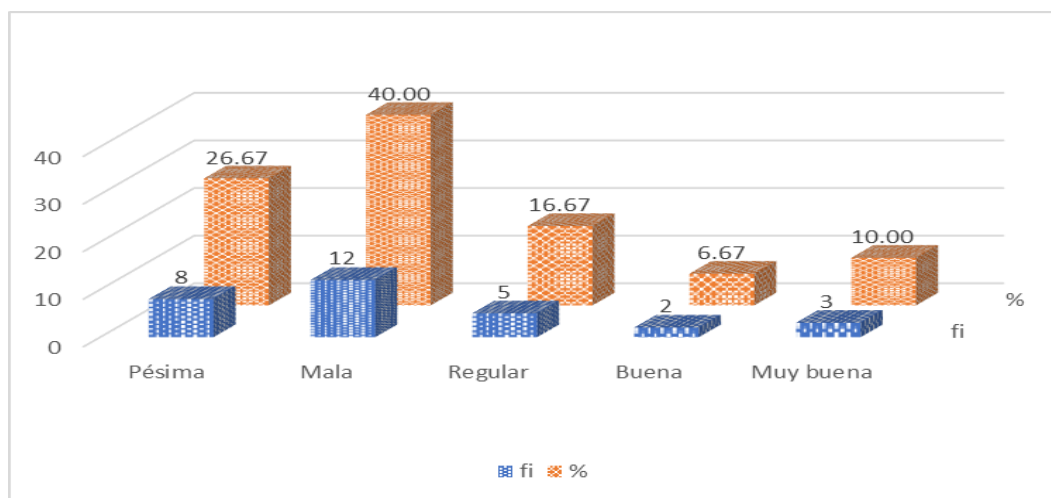
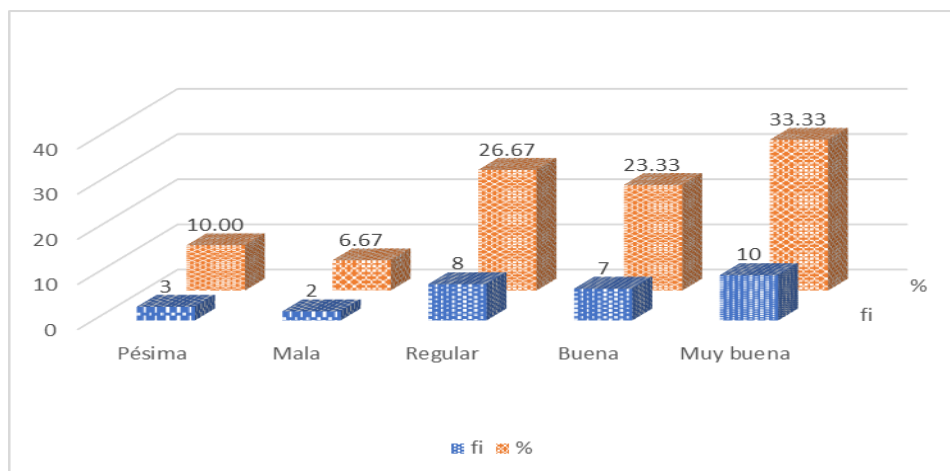


Figura 16.

Post prueba



La Tabla 9 y Figura 15 en la representación a la pregunta ocho correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 8 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es pésima que representan el 26,67%; 12 indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es mala que representan el 40,00%; 5 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es regular que representan 16,67%; 2 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es buena que representan 6,67%; 3 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 9 y Figura 16 en la representación del a la pregunta ocho correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 3 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es pésima que representan el 10,00%; 2 indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es mala que representan el 6,67%; 8 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es regular que representan 26,67%; 7 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es buena que representan 23,33%; 10 personas indican que la contribución de los automóviles al cambio climático es muy buena que representan 33,33%

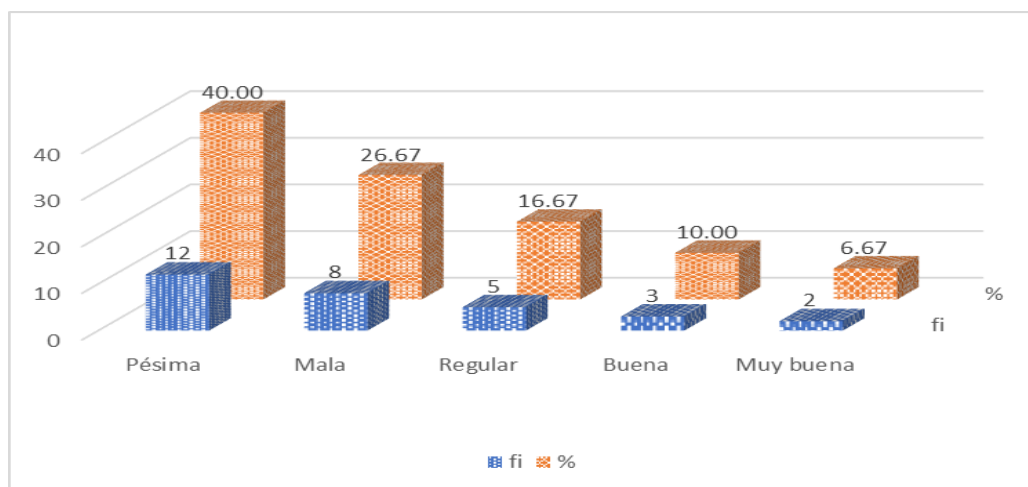
Tabla 10.

¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?

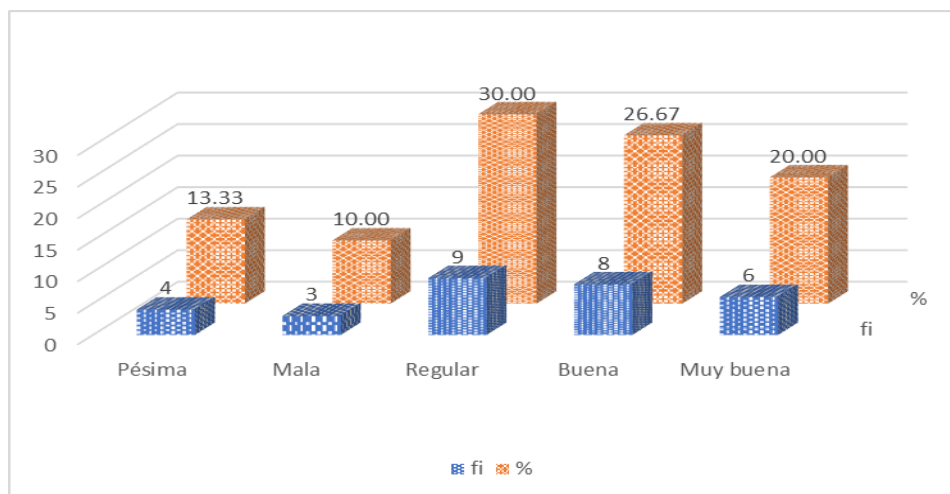
	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	12	40.00	4	13.33
Mala	8	26.67	3	10.00
Regular	5	16.67	9	30.00
Buena	3	10.00	8	26.67
Muy buena	2	6.67	6	20.00
Total	30	100	30	100

Figura 17.

Pre prueba

**Figura 18.**

Post prueba



La Tabla 10 y Figura 17 en la representación de la pregunta nueve correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 12 personas indican que la protección a la salud en el paradero es pésima que representan el 40,00%; 8 indican que la protección a la salud en el paradero es mala que representan el 26,67%; 5 personas indican que la protección a la salud en el paradero es regular que representan 16,67%; 3 personas indican que la protección a la salud en el paradero es buena que representan 10,00%; 2 personas indican que la protección a la salud en el paradero es muy buena que representan 6,67%

La Tabla 10 y Figura 18 en la representación de la pregunta nueve correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que la protección a la salud en el paradero es pésima que representan el 13,33%; 3 indican que la protección a la salud en el paradero es mala que representan el 10,00%; 9 personas indican que la protección a la salud en el paradero es regular que representan 30,00%; 8 personas indican que la protección a la salud en el paradero es buena que representan 26,67%; 6 personas indican que la protección a la salud en el paradero es muy buena que representan 20,00%.

Tabla 11.

¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	8	26.67	4	13.33
Mala	9	30.00	5	16.67
Regular	7	23.33	8	26.67
Buena	4	13.33	9	30.00
Muy buena	2	6.67	4	13.33
Total	30	100	30	100

Figura 19.

Pre prueba

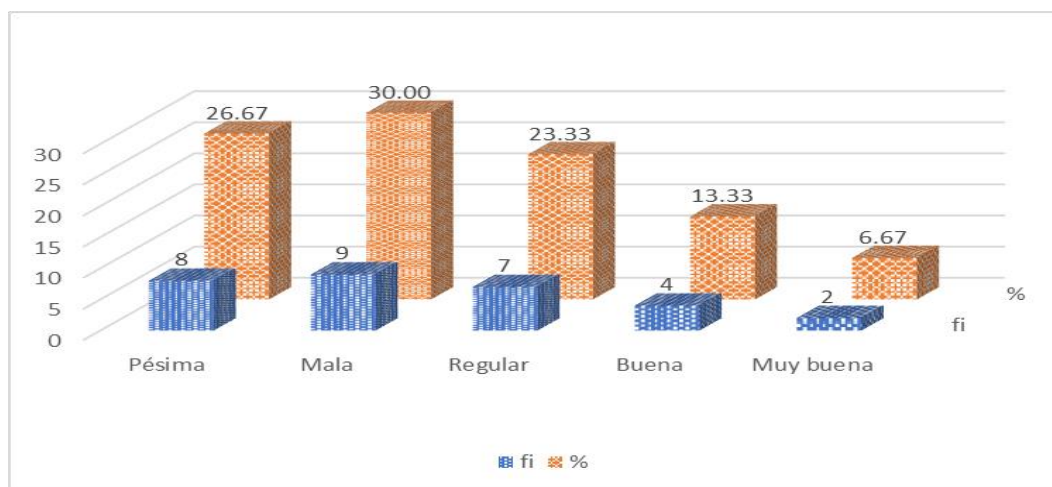
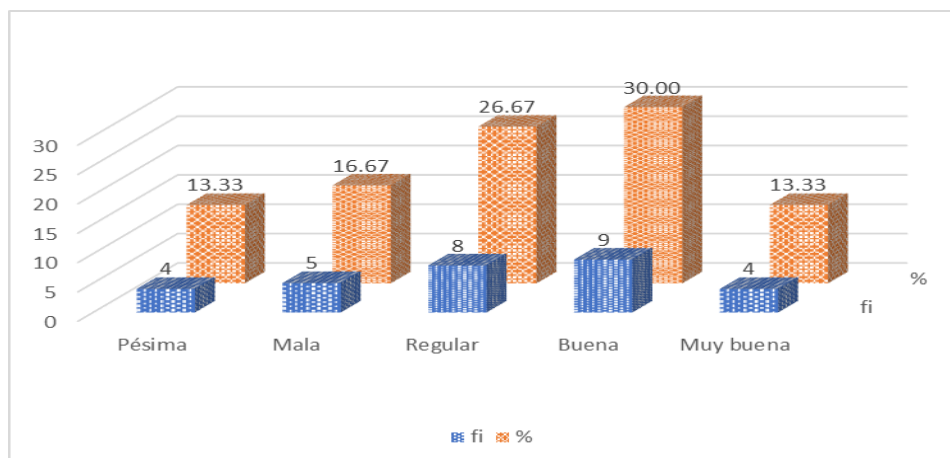


Figura 20.

Post prueba



La Tabla 11 y Figura 19 en la representación de la pregunta diez correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 8 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es pésima que representan el 26,67%; 9 indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es mala que representan el 30,00%; 7 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es regular que representan 23,33%; 4 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es buena que representan 13,33%; 2 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es muy buena que representan 6,67%

La Tabla 11 y Figura 20 en la representación de la pregunta diez correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es pésima que representan el 13,33%; 5 indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es mala que representan el 16,67%; 8 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es regular que representan 26,67%; 9 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es buena que representan 30,00%; 4 personas indican que la normatividad para el control del ruido en el paradero es muy buena que representan 13,33%.

Tabla 12

¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	12	40.00	5	16.67
Mala	10	33.33	6	20.00
Regular	4	13.33	7	23.33
Buena	3	10.00	8	26.67
Muy buena	1	3.33	5	16.67
Total	30	100	30	103

Figura 21.

Pre prueba

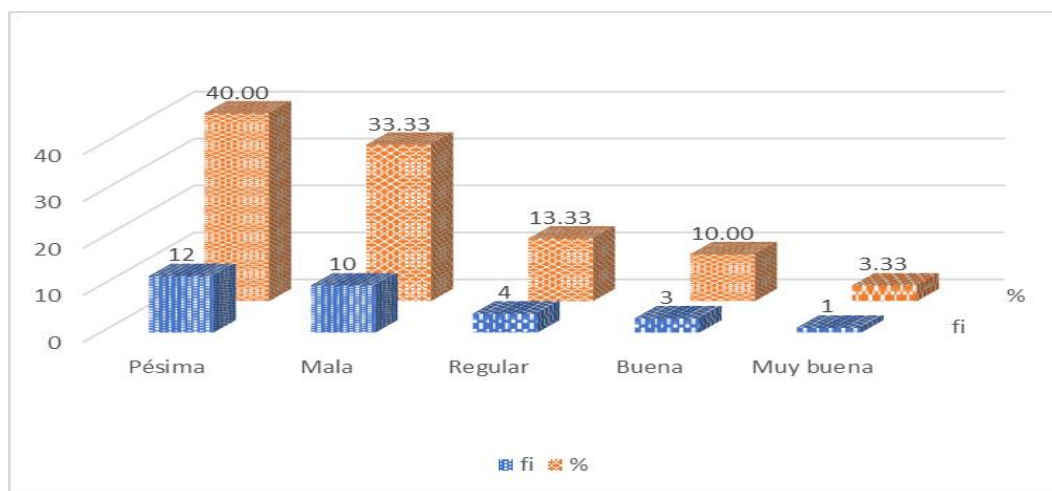
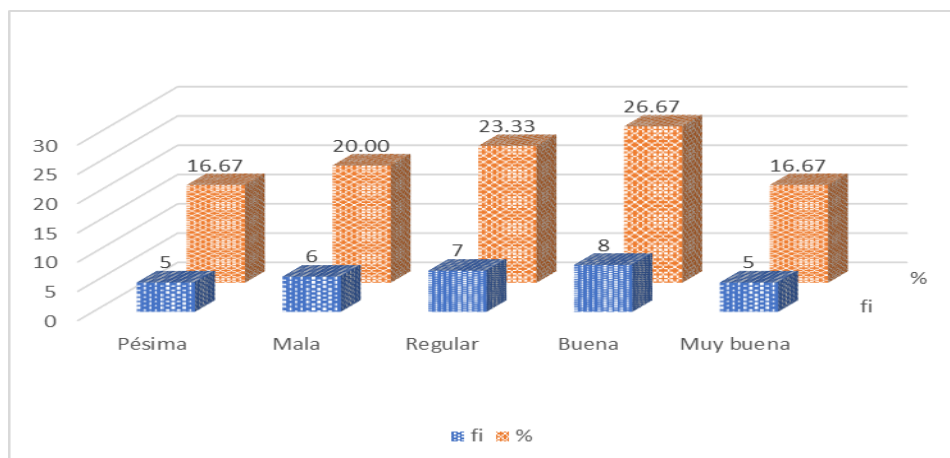


Figura 22.

Post prueba



La Tabla 12 y Figura 21 en la representación de la pregunta once correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 12 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es pésima que representan el 40,00%; 10 indican que el control del espacio urbano en el paradero es mala que representan el 33,33%; 4 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es regular que representan 13,33%; 3 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es buena que representan 10,00%; 1 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es muy buena que representan 3,33%

La Tabla 12 y Figura 22 en la representación de la pregunta once correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 5 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es pésima que representan el 16,67%; 6 indican que el control del espacio urbano en el paradero es mala que representan el 20,00%; 7 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es regular que representan 23,33%; 8 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es buena que representan 26,67%; 5 personas indican que el control del espacio urbano en el paradero es muy buena que representan 16,67%

Tabla 13.

¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de malos olores es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	9	30.00	4	13.33
Mala	7	23.33	5	16.67
Regular	8	26.67	6	20.00
Buena	4	13.33	7	23.33
Muy buena	2	6.67	8	26.67
Total	30	100	30	100

Figura 23.

Pre prueba

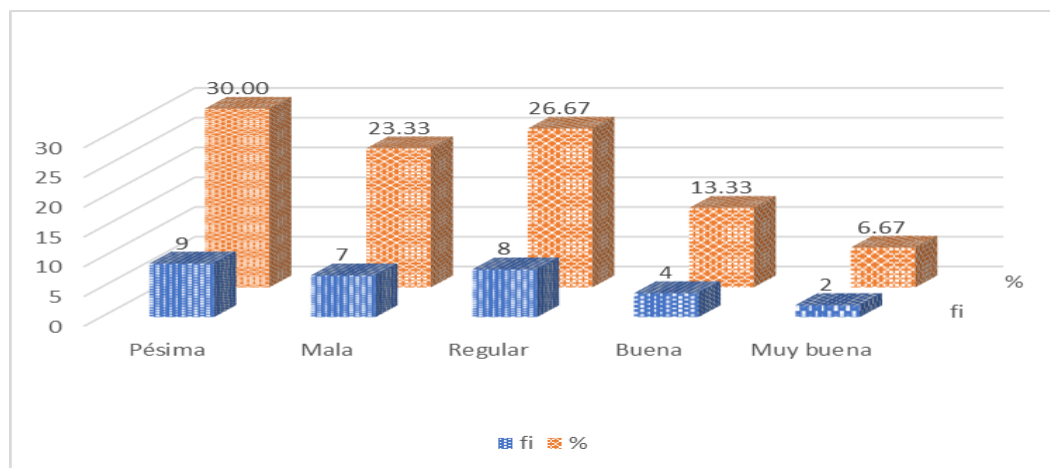
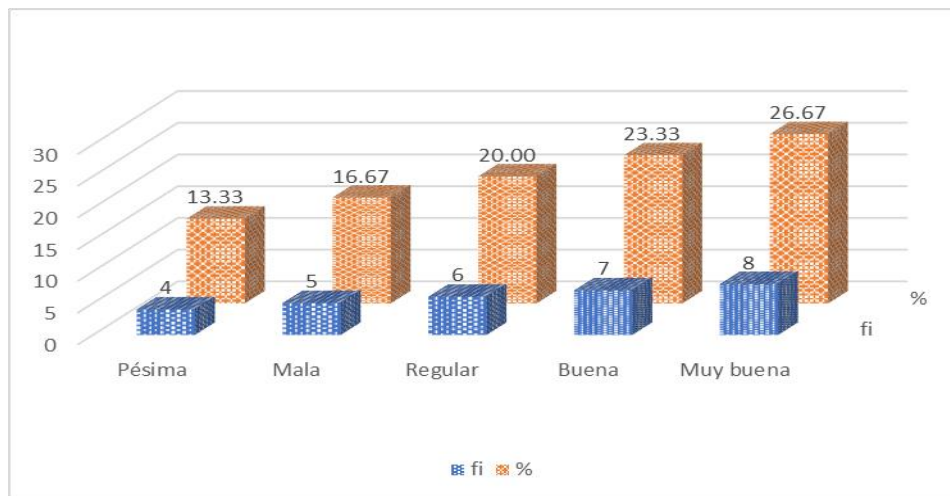


Figura 24.

Post prueba



La Tabla 13 y Figura 23 en la representación de la pregunta doce correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 9 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es pésima que representan el 30,00%; 7 indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es mala que representan el 23,33%; 8 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es regular que representan 26,67%; 4 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es buena que representan 13,33%; 2 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es muy buena que representan 6,67%

La Tabla 13 y Figura 24 en la representación de la pregunta doce correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es pésima que representan el 13,33%; 5 indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es mala que representan el 16,67%; 6 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es regular que representan 20,00%; 7 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es buena que representan 23,33%; 8 personas indican que la normatividad para el control de los malos olores en el paradero es muy buena que representan 26,67%

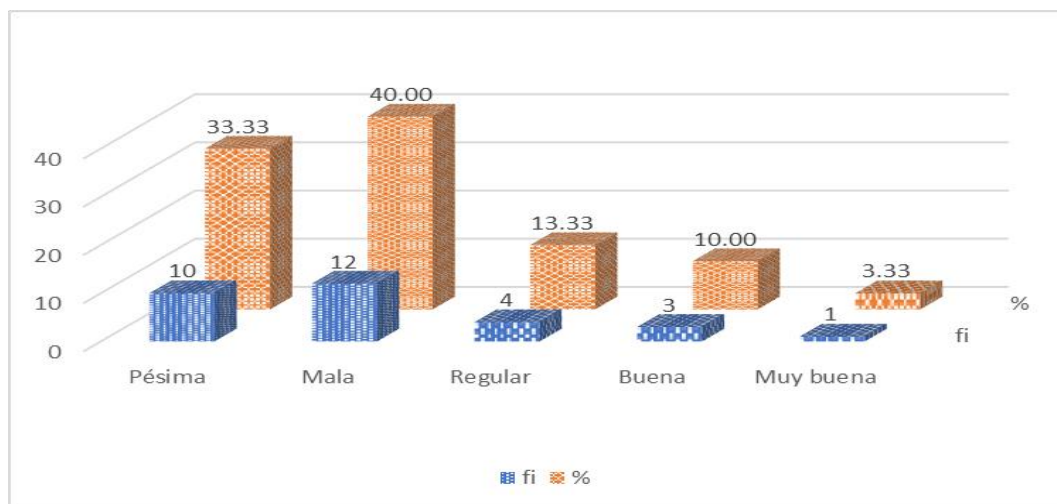
Tabla 14.

¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?

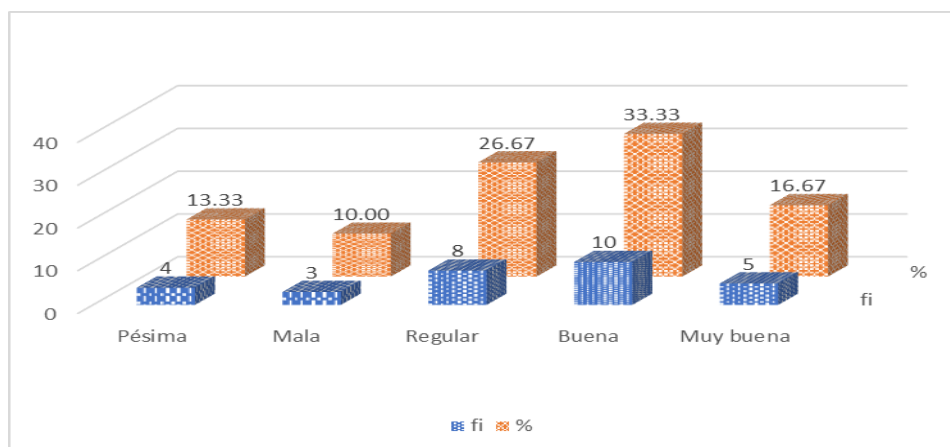
	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	10	33.33	4	13.33
Mala	12	40.00	3	10.00
Regular	4	13.33	8	26.67
Buena	3	10.00	10	33.33
Muy buena	1	3.33	5	16.67
Total	30	100	30	100

Figura 25.

Pre prueba

**Figura 26.**

Post prueba



La Tabla 14 y Figura 25 en la representación de la pregunta trece correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 10 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es pésima que representan el 33,33%; 12 indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es mala que representan el 40,00%; 4 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es regular que representan 13,33%; 3 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es buena que representan 10,00%; 1 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es muy buena que representan 3,33%

La Tabla 14 y Figura 26 en la representación de la pregunta trece correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es pésima que representan el 13,33%; 3 indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es mala que representan el 10,00%; 8 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es regular que representan 26,67%; 10 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es buena que representan 33,33%; 5 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a adulto mayor es muy buena que representan 16,67%

Tabla 15.

¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	4	13.33	2	6.67
Mala	5	16.67	4	13.33
Regular	8	26.67	3	10.00
Buena	7	23.33	11	36.67
Muy buena	6	20.00	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 27.

Pre prueba

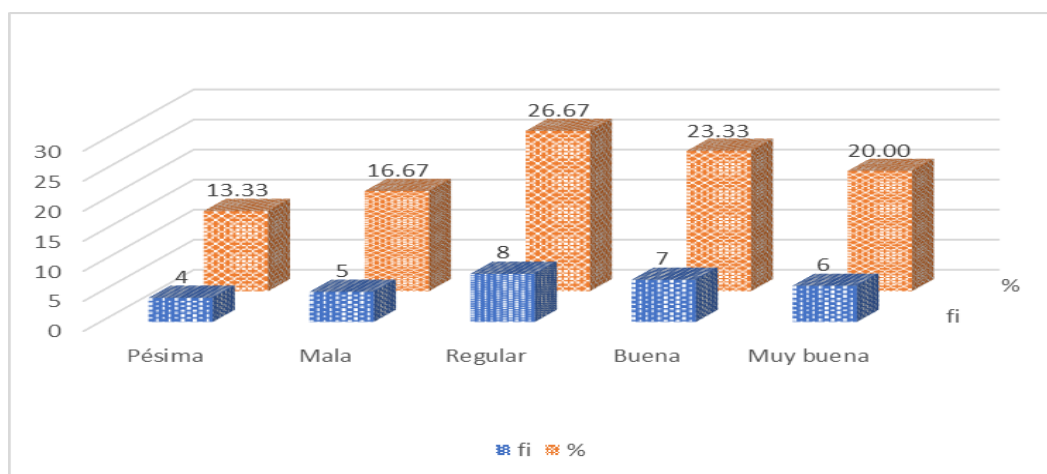
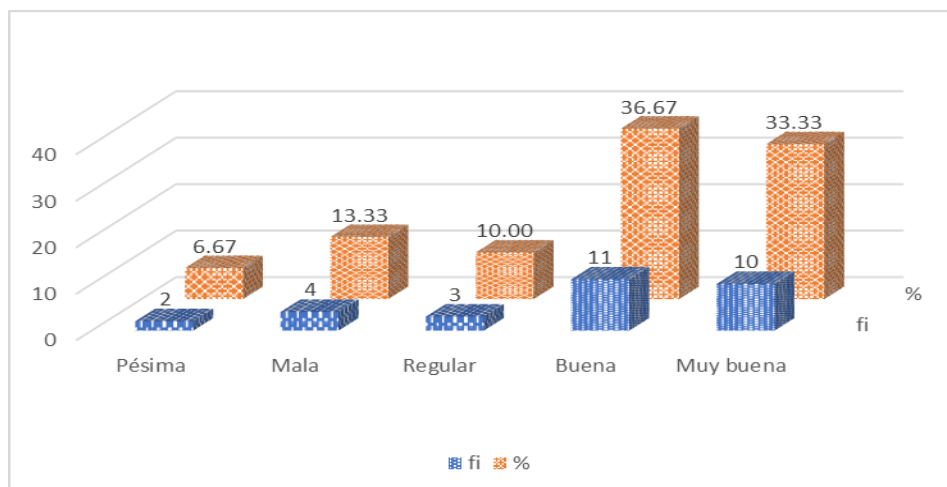


Figura 28.

Post prueba



La Tabla 15 y Figura 27 en la representación de la pregunta catorce correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es pésima que representan el 13,33%; 5 indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es mala que representan el 16,67%; 8 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es regular que representan 26,67%; 7 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es buena que representan 23,33%; 6 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es muy buena que representan 20,00%

La Tabla 15 y Figura 28 en la representación de la pregunta catorce correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es pésima que representan el 6,67%; 4 indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es mala que representan el 13,33%; 3 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es regular que representan 10,00%; 11 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es buena que representan 36,67%; 10 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los niños y madres es muy buena que representan 33,33%

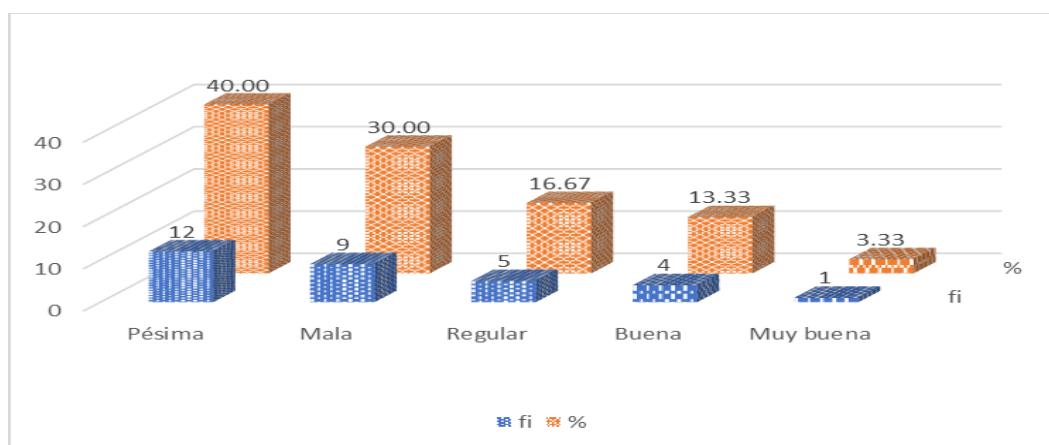
Tabla 16.

¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?

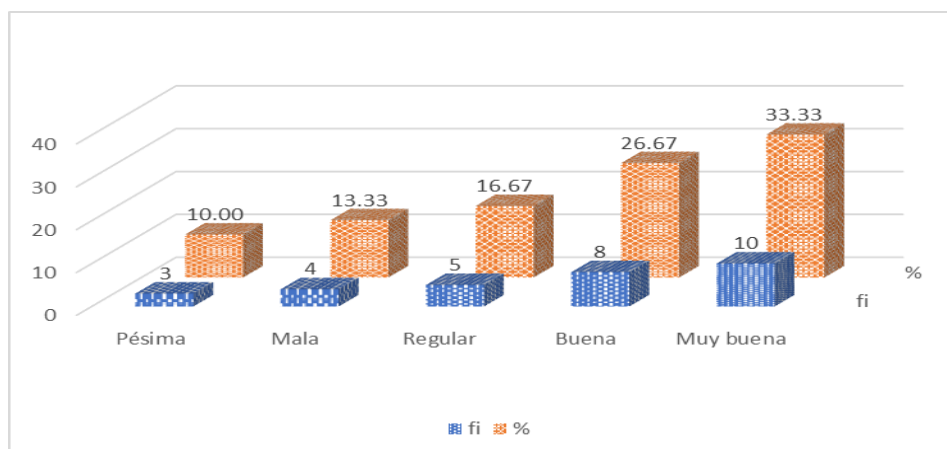
	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	12	40.00	3	10.00
Mala	9	30.00	4	13.33
Regular	5	16.67	5	16.67
Buena	4	13.33	8	26.67
Muy buena	1	3.33	10	33.33
Total	30	103	30	100

Figura 29.

Pre prueba

**Figura 30.**

Post prueba



La Tabla 16 y Figura 29 en la representación de la pregunta quince correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 12 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es pésima que representan el 40,00%; 9 indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es mala que representan el 30,00%; 5 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es regular que representan 16,67%; 4 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es buena que representan 13,33%; 1 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es muy buena que representan 3,33%

La Tabla 16 y Figura 30 en la representación de la pregunta quince correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 3 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es pésima que representan el 10,00%; 4 indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es mala que representan el 13,33%; 5 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es regular que representan 16,67%; 8 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es buena que representan 26,67%; 10 personas indican que el trato de los choferes y cobradores a los transeúntes es muy buena que representan 33,33%

Tabla 17.

¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?

	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	10	33.33	4	13.33
Mala	8	26.67	3	10.00
Regular	5	16.67	6	20.00
Buena	4	13.33	7	23.33
Muy buena	3	10.00	10	33.33
Total	30	100	30	100

Figura 31.

Pre prueba

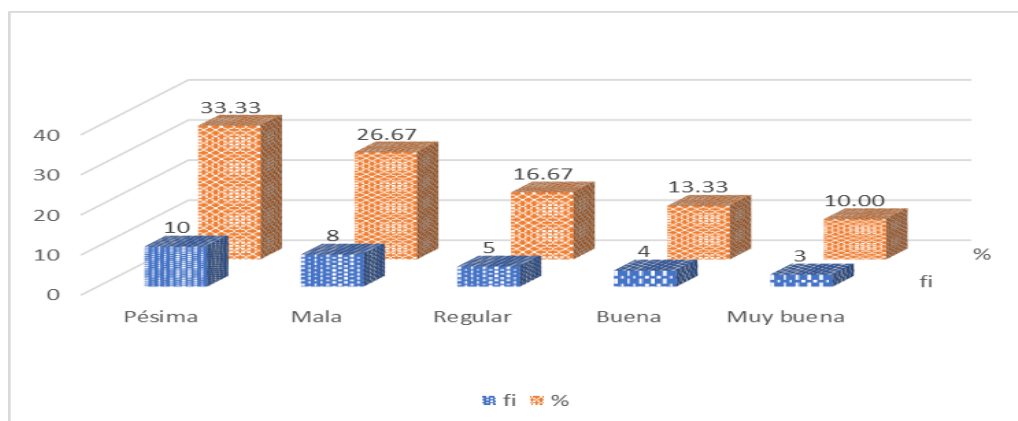
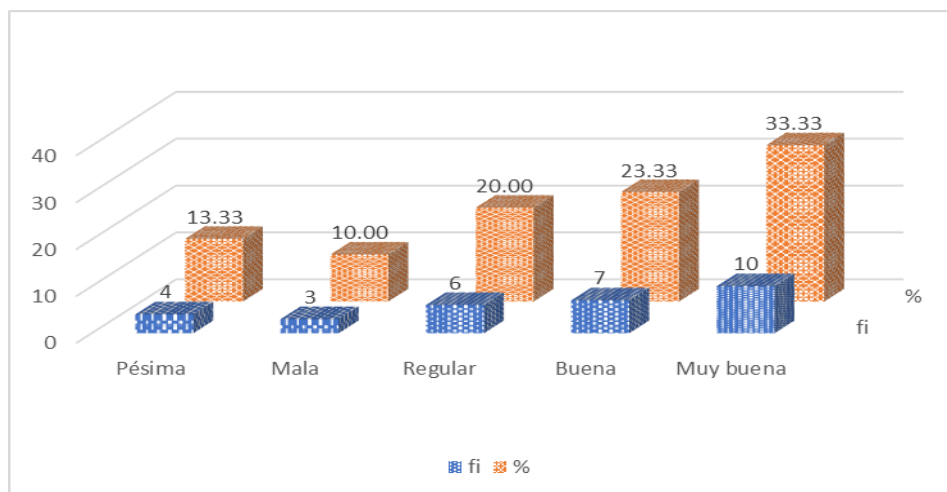


Figura 32.

Post prueba



La Tabla 17 y Figura 31 en la representación de la pregunta dieciséis correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 10 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es pésima que representan el 33,33%; 8 indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es mala que representan el 26,67%; 5 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es regular que representan 16,67%; 4 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es buena que representan 13,33%; 3 personas indican que el afecto que brindan los choferes y cobradores a los transeúntes es muy buena que representan 10,00%

La Tabla 17 y Figura 32 en la representación de la pregunta dieciséis correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 4 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es pésima que representan el 13,33%; 3 indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es mala que representan el 10,00%; 6 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es regular que representan 20,00%; 7 personas indican que el afecto que brinda los choferes y cobradores a los transeúntes es buena que representan 23,33%; 10 personas indican que el afecto que brindan los choferes y cobradores a los transeúntes es muy buena que representan 33,33%

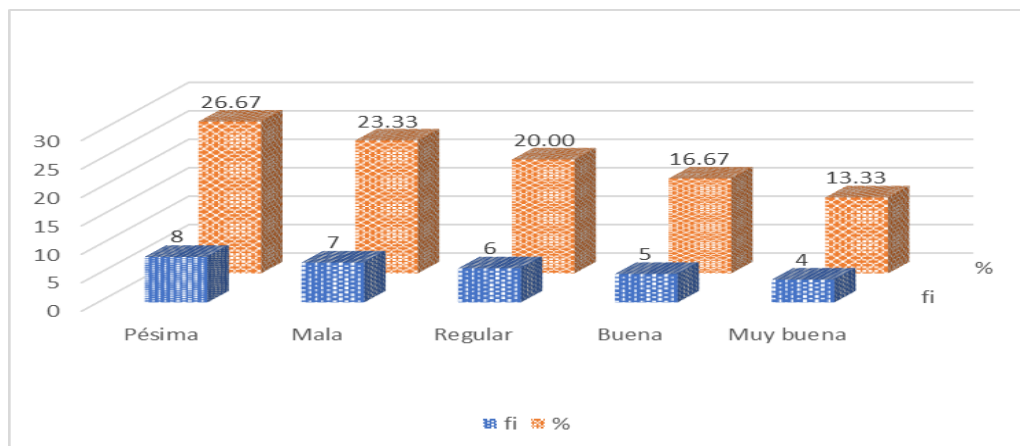
Tabla 18.

¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?

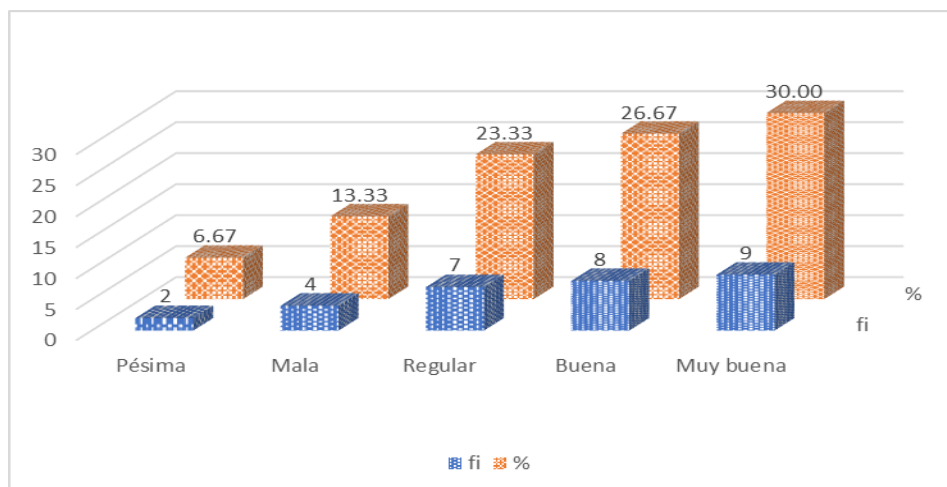
	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	8	26.67	2	6.67
Mala	7	23.33	4	13.33
Regular	6	20.00	7	23.33
Buena	5	16.67	8	26.67
Muy buena	4	13.33	9	30.00
Total	30	100	30	100

Figura 33.

Pre prueba

**Figura 34.**

Post prueba



La Tabla 18 y Figura 33 en la representación de la pregunta diecisiete correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 8 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es pésima que representan el 26,67%; 7 indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es mala que representan el 23,33%; 6 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es regular que representan 20,00%; 5 personas indican las condiciones para mantener buenas relaciones es buena que representan 16,67%; 4 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es muy buena que representan 13,33%

La Tabla 18 y Figura 34 en la representación de la pregunta diecisiete correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es pésima que representan el 6,67%; 4 indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es mala que representan el 13,33%; 7 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es regular que representan 23,33%; 8 personas indican las condiciones para mantener buenas relaciones es buena que representan 26,67%; 9 personas indican que las condiciones para mantener buenas relaciones es muy buena que representan 30,00%

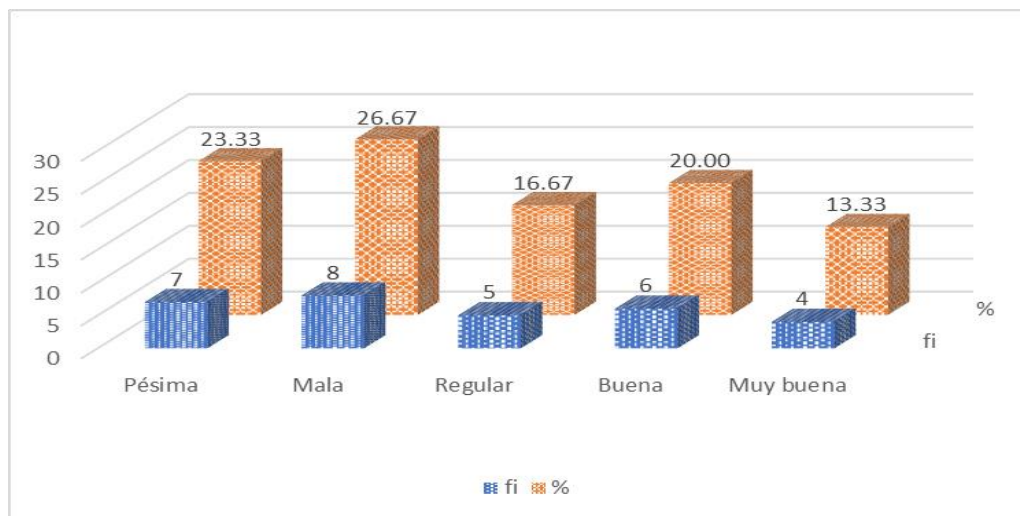
Tabla 19.

¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?

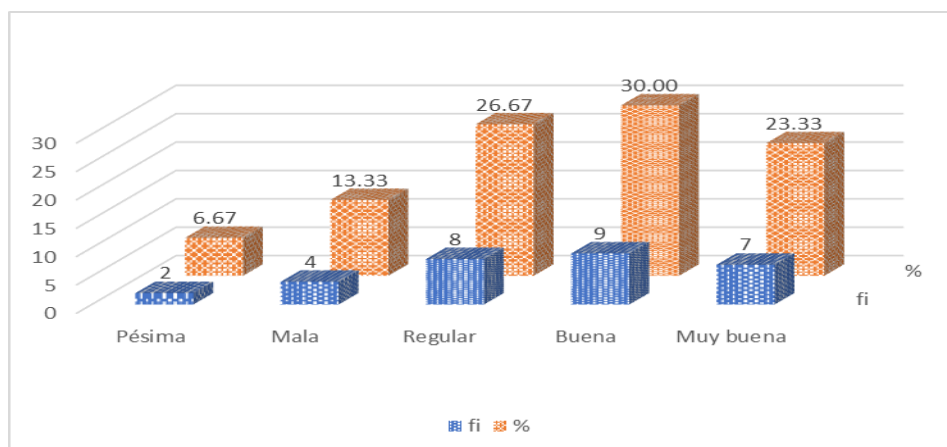
	Pre prueba		Post prueba	
	fi	%	fi	%
Pésima	7	23.33	2	6.67
Mala	8	26.67	4	13.33
Regular	5	16.67	8	26.67
Buena	6	20.00	9	30.00
Muy buena	4	13.33	7	23.33
Total	30	100	30	100

Figura 35.

Pre prueba

**Figura 36.**

Post prueba



La Tabla 19 y Figura 35 en la representación de la pregunta dieciocho correspondiente a la pre prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 7 personas indican que las condiciones para superar el estrés es pésima que representan el 23,33%; 8 indican que las condiciones para superar el estrés es mala que representan el 26,67%; 5 personas indican que las condiciones para superar el estrés es regular que representan 16,67%; 6 personas indican que las condiciones para superar el estrés es buena que representan 20,00%; 4 personas indican que las condiciones para superar el estrés es muy buena que representan 13,33%

La Tabla 19 y Figura 35 en la representación de la pregunta dieciocho correspondiente a la post prueba, donde se puede observar que de las 30 personas tomadas, 2 personas indican que las condiciones para superar el estrés es pésima que representan el 6,67%; 4 indican que las condiciones para superar el estrés es mala que representan el 13,33%; 8 personas indican que las condiciones para superar el estrés es regular que representan 26,67%; 9 personas indican que las condiciones para superar el estrés es buena que representan 30,00%; 7 personas indican que las condiciones para superar el estrés es muy buena que representan 23,33%

5.2 Análisis inferencial y/o contrastación de hipótesis

La congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene

impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.

a) Análisis inferencial de la dimensión ambiental
Método

μ_1 : media de Pre prueba
 μ_2 : media de Post prueba
 Diferencia: $\mu_1 - \mu_2$

No se presupuso igualdad de varianzas para este análisis.

Tabla 20.

Estadísticas descriptivas

Estadísticas descriptivas

Muestra	N	Media	Desv.Est.	Error estándar de la media
Pre prueba	30	1.40	1.35	0.25
Post prueba	30	2.53	1.41	0.26

Tabla 21.

Estimación de la diferencia

Estimación de la diferencia

Diferencia	IC de 95% para la diferencia
-1.133	(-1.848; -0.419)

Tabla 22.

Prueba

Prueba

Hipótesis nula $H_0: \mu_1 - \mu_2 = 0$

Hipótesis alterna $H_1: \mu_1 - \mu_2 \neq 0$

Valor T	GL	Valor p
-3.18	57	0.002

Figura 37.

De caja de pre prueba: post prueba

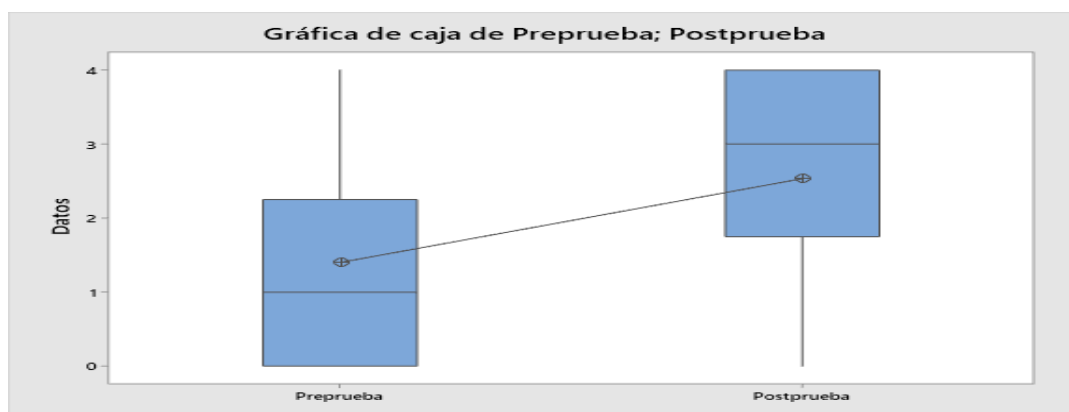
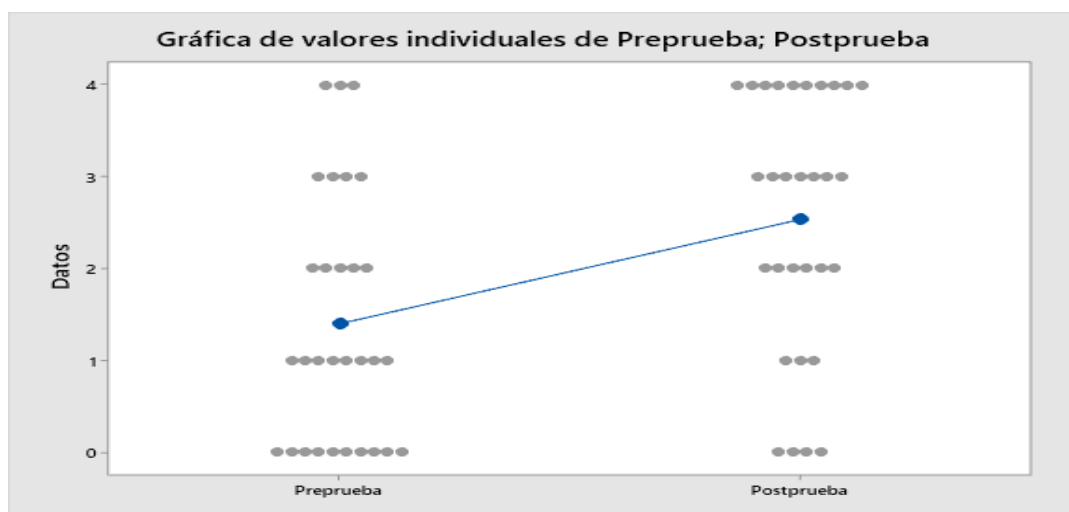


Figura 38.

De valores individuales de pre prueba: post prueba



a) Análisis inferencial de la dimensión ambiental

Método

Tabla 23.

Análisis inferencial de la dimensión ambiental

μ_1 : media de Pre prueba

μ_2 : media de Post prueba

Diferencia: $\mu_1 - \mu_2$

No se presupuso igualdad de varianzas para este análisis.

Estadísticas descriptivas

Tabla 24.

Estadística descriptiva

				Error estándar de la media
Muestra	N	Media	Desv.Est.	
Pre prueba	30	1.67	1.40	0.26
Post prueba	30	2.60	1.25	0.23

Estimación de la diferencia

Tabla 25.

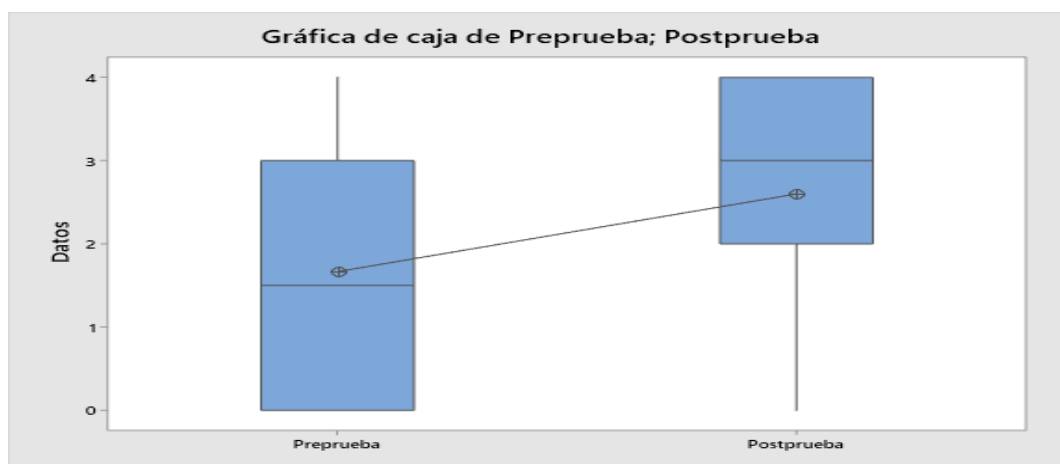
Estimación de la diferencia

Diferencia	IC de 95% para la diferencia
-0.933	(-1.619; -0.248)

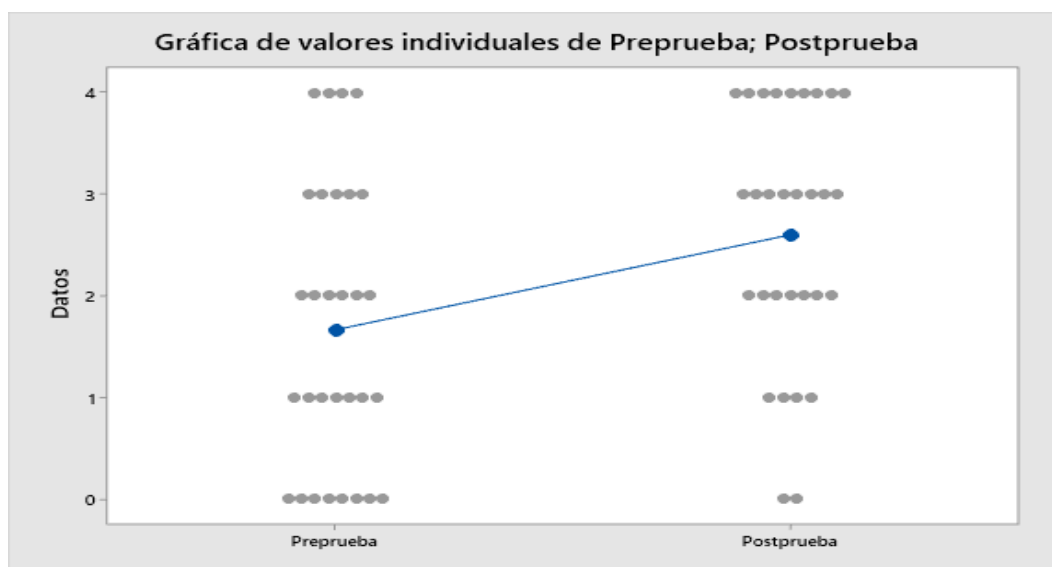
Prueba

Tabla 26.*Prueba*Hipótesis nula $H_0: \mu_1 - \mu_2 = 0$ Hipótesis alterna $H_1: \mu_1 - \mu_2 \neq 0$

Valor T	GL	Valor p
-2.73	57	0.008

Figura 39.*De caja de pre prueba; post prueba***Figura 40.**

De valores individuales de pre prueba; post prueba



d) Análisis inferencial de la dimensión ambiental

Tabla 27.

Análisis inferencial de la dimensión ambiental

Método

μ_1 : media de Pre prueba
 μ_2 : media de Post prueba
 Diferencia: $\mu_1 - \mu_2$

No se presupuso igualdad de varianzas para este análisis.

Estadísticas descriptivas

Tabla 28-

Estadísticas descriptivas

Muestra	N	Media	Desv.Est.	Error estándar de la media
Pre prueba	30	1.73	1.39	0.25
Post prueba	30	2.50	1.20	0.22

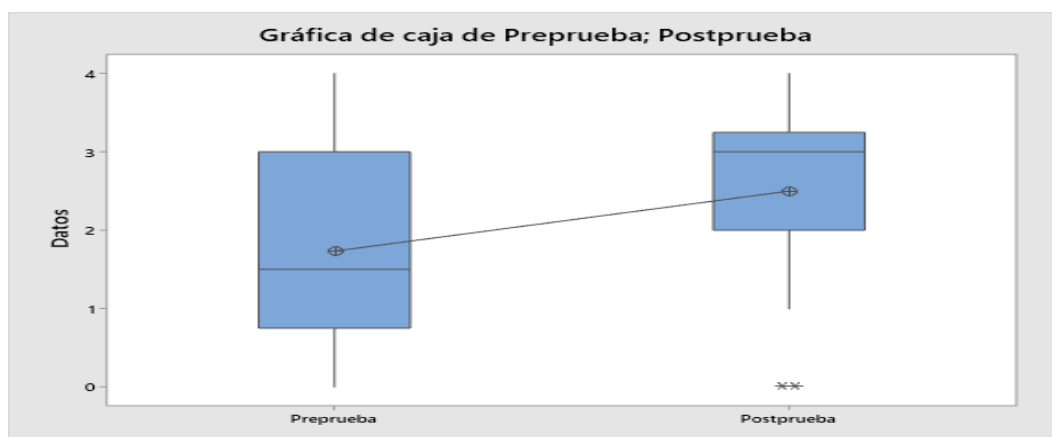
Estimación de la diferencia

Tabla 29.*Estimación de la diferencia*

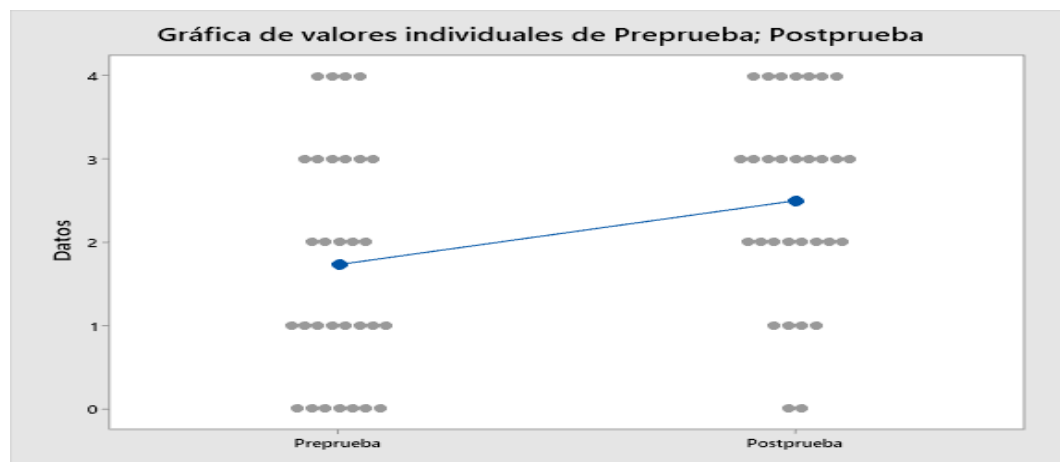
Diferencia	IC de 95% para la diferencia
-0.767	(-1.437; -0.097)

Prueba**Tabla 30.***Prueba*Hipótesis nula $H_0: \mu_1 - \mu_2 = 0$ Hipótesis alterna $H_1: \mu_1 - \mu_2 \neq 0$

Valor T	GL	Valor p
-2.29	56	0.026

Figura 41.*De caja de pre prueba; post prueba***Figura 42.**

De valores de pre prueba; post prueba



La investigación concluye que existen evidencias significativas para afirmar que, el estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco -Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2021. Determinando que el coeficiente t de Student calculado $p < 0,5$ que representa que el efecto es significativo entre las variables la congestión y tráfico vehicular y el estado emocional.

5.3 Discusión de resultados

En la hipótesis General, La congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco. Existe efecto significativo el estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco -Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco, según el análisis aplicando t de Student con el ($gl = 0.05$), se determinó $p < 0,5$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto significativo entre entre las variables la congestión y tráfico vehicular en el estado emocional. Que coincide con el estudio de

Aranca, (2013) en *“Importancia de la inteligencia emocional en los docentes de primaria”* concluye: Importancia de las emociones en los maestros para poder proyectarlas adecuadamente en los estudiantes y formar personas. Es necesario que en los casos con índices bajos se propongan pautas para poder trabajar con atención, claridad y reparación emocional. El docente va ser hilo conductor del proceso de enseñanza aprendizaje y este proceso debe ser reciproco, no solo una enseñanza de conceptos, sino también de valores y de habilidades de las emociones.

En cuanto a la Hipótesis específica 1, Existe influencia significativa en el comportamiento de usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar por la congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco - Tomayquichua y Ambo), Dist. Hco, Dpto. Hco existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión ambiental, según el análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($\alpha = 0.05$), se determinó que $p = 0.002$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión ambiental. Que coincide con el estudio de Grajales (1999), realizó el siguiente trabajo de investigación: *Inteligencia Emocional Entre Maestros de Secundaria de la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, México*. Los resultados de esta investigación evidencian que los estudiantes en escuelas urbanas de Monterrey están expuestos a la influencia de maestros que manifiestan tendencias de afiliación muy positivas conforme a criterios establecidos por Mehrabian en otras latitudes.

En cuanto a la Hipótesis específica 2, La congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) viene impactando significativamente en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión cognitiva, según el análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($\alpha = 0.05$), se determinó que $p = 0.008$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión cognitiva. Que coincide con el estudio de Jara (2009) en *“Proceso de tutoría y formación profesional de los estudiantes del instituto superior pedagógico*

privado nuestra señora de Loudes- Juliaca” concluye: La relación sobre el proceso de tutoría indica que la mayoría de estudiantes del instituto superior pedagógico, aún se encuentran en la escala de insuficiencia en lo que respecta a la orientación socio afectiva, cognitivo y pedagógico; la mayoría de estudiantes de estudiantes se ubica en la escala de "a veces" lo que indica que se realiza actividades de formación profesional con relativa frecuencia.

En cuanto a la Hipótesis específica 3, Desarrollar talleres y terapia grupal a usuarios y transeúntes, minimizará el impacto emocional (estrés) provocado por la congestión y tráfico vehicular, existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión afectiva, según el análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($gl = 0.05$), se determinó que $p = 0.026$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión afectiva. Que coincide con el estudio de Chiqui (2010) en “Gestión organizacional y sus influencias en el servicio de tutoría y orientación educativa en la institución educativa superior "Nuestra Señora del Carmen" Ilave; concluye: Existe influencia del nivel de gestión organizacional en el servicio de tutoría y orientación educativa. El coeficiente de correlación entre el nivel de gestión y el servicio de tutoría y orientación, es de 0.64 lo que significa que existe correlación positiva moderada.

5.4 Aporte científico de la investigación

En la presente investigación uno de los aportes es de que la congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco. Determinando que existe efecto significativo el estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco -Tomayquichua y Ambo)

De que la administración del paradero, los choferes y cargadores, reciban capacitación y talleres permanente, sobre el estrés que generan a los transeúntes y pasajeros un gran reto de trabajar la práctica de valores para brindar un servicio eficiente

a los usuarios con condiciones de salubridad, con alianzas estratégicas para que las futuras generaciones cambien su actitud por el cuidado del medio ambiente poniendo en práctica los valores ambientales.

A nivel personal puedo manifestar que la práctica de valores medio ambientales no es puesta en práctica en el distrito de Huánuco en los paraderos, porque el medio ambiente es considerado como un medio para generar ingresos económicos más no para desarrollar una armonía ambiental entre el hombre y su entorno.

También permite a la cultura comprender una escasa práctica de valores ambientales desarrolla desde los hogares e instituciones, que los responsables del paradero deben tener presente para brindar un servicio de calidad a los usuarios es necesario participar en talleres y eventos que promuevan la práctica de valores para no generar estrés a sus usuarios.

A demás abre la puerta para que se continúe el ejercicio de investigación sobre la congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco. Existe efecto significativo el estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco -Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, con los antecedentes que se cita en esta investigación. Proveyendo un espacio para la profundización de investigaciones de este tipo.

CONCLUSIONES

Primero: La congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco. Existe efecto significativo el estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco - Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco, según el análisis aplicando t de Student con el ($gl = 0.05$), se determinó $p < 0,5$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto significativo entre las variables la congestión y tráfico vehicular y el estado emocional

Segundo: Existe influencia significativa en el comportamiento de usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar por la congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco -Tomayquichua y Ambo), Dist.Hco, Dpto. Hco existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión ambiental, según el análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($gl = 0.05$), se determinó que $p = 0.002$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión ambiental.

Tercera: La congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) viene impactando significativamente en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión cognitiva, según el análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($gl = 0.05$), se determinó que $p = 0.008$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión cognitiva.

Cuarta: Desarrollar talleres y terapia grupal a usuarios y transeúntes, minimizará el impacto emocional (estrés) provocado por la congestión y tráfico vehicular, existe efecto significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión afectiva, según el

análisis aplicando t de Student para determinar el efecto significativo con el ($\alpha = 0.05$), se determinó que $p = 0.026$. Por lo tanto, se concluye que existe efecto es significativo entre la congestión y tráfico vehicular y la dimensión afectiva.

SUGERENCIAS

Primero: Se sugiere a los responsables del paradero tramo Huánuco-Tomayquichua y Ambo participar y desarrollar actividades para fomentar las buenas prácticas de convivencia practicando valores ambientales que nos permita promover el estrés en los usuarios y transeúntes de su entorno.

Segunda: Se sugiere Trabajar con alianzas estratégicas para ejecutar programas de protección, prevención y cuidado del medio ambiente dentro del paradero y que trascienda en la sociedad.

Tercera: Se recomienda desarrollar actividades que promuevan el cuidado del medio ambiente tales como: la práctica del reciclaje, el cuidado del agua, el ahorro de energía, etc. en el paradero para brindar servicio de calidad.

Cuarta: Se recomienda desarrollar talleres con aliados donde se desarrollen contenidos temáticos sobre el estrés, la práctica de valores ambientales y los valores, para brindar servicio de calidad en armonía con la naturaleza

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arancha, (2005) Importancia de la inteligencia emocional en /os docentes de primaria.
(Tesis de maestría) Universidad de Rioja. Saragoza.
- Bar-On, (1 997). EQ-1, Bar-On Emocional Quotient Inventory: A measure of emotional intelligence (technical manual). Toronto, Canada: Multi-Health systems.
- Bar-On, (1996). Psicología (3a.ed). México: Prentice Hall, Hispanamericana. Bar-On, (1997) Inventario de cociente emocional de Bar-On (ICE) adaptado. The Emotional Quotient inventory (EQ-1): Technical Manual, administración individual o colectiva; Toronto Canadá.
- Cooper, & Sawaf, (1997). La Inteligencia Emocional Aplicada al Liderazgo y a /as Organizaciones. Bogotá, Editorial Norma S.A.
- Fernández, M.G., & Giménez S.I (2010) La Inteligencia Emocional y sus Principales Modelos: Propuesta de un Modelo Integrador.
- Goleman, (1996) La Inteligencia Emocional. Buenos Aires (Argentina), Javier Vergara Editor S.A
- Goleman, (1998) Práctica de la inteligencia emocional de la versión castellana by editorial Kairos. S.A Barcelona España. S.A. Verdagué
- Goleman, (1998) La práctica de la inteligencia emocional título original: working with emotional intelligence by Editorial Kairós. S.A; Barcelona- España.
- Goleman, (1999) Inteligencia Emocional Best Seller mundial; Colección ensayo Editorial: kairos

- Goleman, (2000). La Inteligencia Emocional porque es más importante que el cociente intelectual. Ciudad de México, México Ediciones B.
- Goleman, (2012) la práctica de la Inteligencia Emocional, red de Revistas Puertorriqueña de Psicología Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. Sistema de información científica.
- Chiqui, (2010) Gestión Organizacional y Sus Influencia en el Servicio de Tutoría y Orientación Educativa en la Institución Educativa Superior "Nuestra señora del Carmen" llave. "(Tesis de maestría) Universidad Nacional del Altiplano. Puno.
- Jara, (2009) Proceso de Tutoría y Formación Profesional de los Estudiantes del Instituto Superior Pedagógico Privado Nuestra Señora de Lourdes- Juliaca. (Tesis de maestría) Universidad Nacional del Altiplano. Puno.
- Rajeli, (Agosto 2005) Inteligencia Emocional, Perspectivas y Aplicación Ocupacional: (tesis maestría) Universidad ESAN, Lima.
- Zalzar, (2002) Desempeño de la Acción Tutorial Por los Tutores Capacitados y No Capacitados (Tesis de maestría) Universidad de Colima. México
- Arango, (2009). El comunicador social como agente sensibilizador para la promoción de la educación y cultura ambiental en el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión del ruido en la vereda de Vorágine, corregimiento de Pance, Municipio de Santiago de Cali, Departamento del Valle de Cauca. Universidad Autónoma de Occidente Facultad de Comunicación Social Programa de Comunicación Social: Periodismo Santiago de Cali. Recuperado el 23 de julio

de 2011, de: Saavedra, (2012). Resultado de estudio subjetivo del ruido y de las mediciones de los niveles de presión en el distrito de Miraflores. Recuperado el 22 de Noviembre de 2012, de:

<http://www.miraflores.gob.pe/Gestorw3b/files/pdf/5107-1881>

Chinen, (2011). Evaluación Rápida de Ruido Ambiental en la ciudad de Trujillo. Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA). Trujillo.

Jaureguizar & Espina (2011) Enfermedad Física Crónica y familia. Editorial de Educación Pública del Colegio Real de Psiquiatras, London.

Lopategui, (2007) Gabinete confederal de seguridad sobre seguridad laboral, Príncipe de Vergara. México.

Lavaire, (2008). La psicología que nos ayuda a vivir: enciclopedia para superar las dificultades del día a día. La Esfera de los libros. ISBN: 978-84-9734-632-0.

Poulton, (2009) Educación de la salud y de las emociones. Editorial troulnes, España(12)

García & Garrido. “La contaminación acústica en nuestras ciudades”, Colección de Estudios Sociales. Fundación La Caixa. Recuperado el 13 de julio 2013 de www.fundaciónlacaixa.

Davidson, (2005). Trauma: the impact of post-traumatic stress disorder. Journal of Psychopharmacology, 14 (2 Suppl 1):S5-S12(19)

ANEXOS

ANEXO N° 01

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: “ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO-TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEUNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO – 2019”

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLE	INDICADORES	METODOLOGIA
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADOR	TIPO DE INVESTIGACIÓN
¿Cuál es el impacto emocional estrés), provocado por el paradero automotriz (TRAMO Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco?	Analizar el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco.	La congestión y tráfico vehicular generado por el paradero vehicular viene impactando significativamente en el estado emocional de usuarios y transeúntes del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.	El paradero automotriz (TRAMO: Huánuco Tomayquichua y Ambo)	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte público y privado. • Tráfico y señalización vehicular peatonal • Diferentes medios de transporte público 	La investigación es de tipo no experimental
PROBLEMA ESPECÍFICOS	OBJETIVO ESPECÍFICOS	HIPOTESIS ESPECÍFICOS	VARIABLE DEPENDIENTE	INDICADOR DEPENDIENTE	NIVEL DE INVESTIGACIÓN
¿Cuál será el comportamiento de usuarios y transeúntes ante la congestión y tráfico vehicular que genera el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo)?	Evaluar el comportamiento de usuarios y transeúntes ante la congestión y tráfico vehicular que genera el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco- Tomayquichua y Ambo), Dist.Hco, Dpto. Hco	Existe influencia significativa en el comportamiento de usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar por la congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), Dist.Hco, Dpto. Hco	Estado emocional del usuario y transeúnte	<ul style="list-style-type: none"> • Comportamiento del transeúnte y usuario. • Tipos de impactos a los cuales están expuestos usuarios y transeúntes. • Cambios sociales de los usuarios y transeúntes 	Aplicada

<p>¿Cuál es el impacto que genera el paradero vehicular (TRAMO Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco?</p>	<p>Analizar el impacto que genera el paradero vehicular (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco</p>	<p>La congestión y tráfico generado por el paradero (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) viene impactando significativamente en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento de Huánuco.</p>			
<p>¿De qué manera influirá desarrollar talleres, terapia grupal para usuarios y transeúntes que son afectados por la congestión y tráfico vehicular?</p>	<p>Desarrollar talleres, terapia grupal para usuarios y transeúntes que son afectados por la congestión y tráfico vehicular</p>	<p>Desarrollar talleres y terapia grupal a usuarios y transeúntes, minimizará el impacto emocional (estrés) provocado por la congestión y tráfico vehicular</p>			



ANEXO 02.

Consentimiento informado



ID: _____

FECHA:06/2021

TÍTULO: “ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO- TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEÚNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO – 2019”

OBJETIVO: Analizar el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (Tramo: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulanla intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco

INVESTIGADOR: NATALY SOFIA JAPA CORNELIO

- **Consentimiento / Participación voluntaria**

Acepto participar en el estudio: He leído la información proporcionada, o me ha sido leída. He tenido la oportunidad de preguntar dudas sobre ello y se me ha respondido satisfactoriamente. Consiento voluntariamente participar en este estudio y entiendo que tengo el derecho de retirarme en cualquier momento de la intervención (tratamiento) sin que me afecte de ninguna manera.

- **Firmas del participante o responsable legal**

Huella digital si el caso lo amerita



Firma del participante:_____

Firma del investigador responsable:_____

Huánuco,2021

ANEXO N° 03. INSTRUMENTOS



INSTRUMENTO N° 01
CUESTIONARIO DE INVESTIGACIÓN



Instrucciones: El cuestionario pretende recoger información respecto al “estudio de impacto emocional (estrés) provocado por el paradero automotriz (tramo Huánuco - Tomayquichua y Ambo), en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del distrito de Huánuco, departamento Huánuco – 2021” de acuerdo a la manera que usted como ciudadano lo percibe. Los datos proporcionados pueden ayudar a proponer alternativas de cambio. Por esta razón es importante que sus respuestas sean lo más sinceros posible. Cada ítem tiene 5 opciones para responder. Lea cuidadosamente cada una de estas y marca con un aspa (X) sólo una de ellas, la que mejor refleja su punto de vista al respecto.

N°	ITEMS	Pésimo	Mala	Regular	Buena	Muy buena
01	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?					
02	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos que es?					
03	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?					
04	¿Cómo calificaría el transporte público en el paradero?					
05	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?					
06	¿El cumplimiento de las normas de tránsito en el paradero es?					
07	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?					
08	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?					
09	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?					
10	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?					
11	¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?					
12	¿En el paradero la normatividad para					

	el control de la emisión de malos olores es?					
13	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?					
14	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?					
15	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?					
16	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?					
17	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?					
18	¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?					

INSTRUMENTO N° 02
PROGRAMA DEL DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE LA
INVESTIGACIÓN

El presente programa se realizó con la colaboración de los choferes, pasajeros que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Jr. Aguilar, del distrito de Huánuco, provincia y departamento de Huánuco, para mejorar la calidad de servicio de transporte terrestre urbano de manera que permita hacer llegar a los pasajeros a sus destinos contentos del servicio brindado sin ningún malestar físico ni psicológico que pueda ocasionar enfermedades graves a largo plazo como la sordera, el estrés, ansiedad, migraña, entre otras enfermedades.

Las actividades permitieron dar a conocer a los choferes y pasajeros los conocimientos básicos de inteligencia emocional, parque automotor, estrés, ruido, contaminación sonora y educación ambiental ya que existía bastante desconocimiento sobre estos temas, logrando el cambio de actitudes en el entorno laboral.

Los objetivos del presente proyecto de tesis son los siguientes:

Objetivo general:

Analizar el impacto emocional (estrés), provocado por el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco.

Objetivos específicos:

- a)** Evaluar el comportamiento de usuarios y transeúntes ante la congestión y tráfico vehicular que genera el paradero automotriz (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo), Dist. Hco, Dpto. Hco
- b)** Analizar el impacto que genera el paradero vehicular (TRAMO: Huánuco-Tomayquichua y Ambo) en usuarios y transeúntes que circulan la intersección del Jr. Huallayco y Aguilar del Distrito de Huánuco, Departamento Huánuco
- c)** Desarrollar talleres, terapia grupal para usuarios y transeúntes que son afectados por la congestión y tráfico vehicular

N°	Nombre del Taller	Fecha y hora	Participantes	Aplicativo	Materiales
1	Inteligencia Emocional I	<p>- Día: 22 de mayo del 2021 Hora de inicio: 6:30p.m. Hora de fin: 8:00p.m.</p> <p>- Día: 23 de mayo del 2021 Hora de inicio: 6:00p.m. Hora de fin: 7:30p.m.</p>	<p>15 participantes entre conductor y pasajero.</p> <p>15 participantes entre conductor y pasajero</p>	<p>Google Meet</p> <p>Google Meet</p>	<p>Video: https://www.youtube.com/watch?v=Vu6xM229q9I</p>
2	Inteligencia Emocional II	<p>- Día: 29 de mayo del 2021 Hora de inicio: 6:30p.m. Hora de fin: 8:00p.m.</p> <p>- Día: 30 de mayo del 2021 Hora de inicio: 6:00p.m. Hora de fin: 7:30p.m.</p>	<p>16 participantes entre conductor y pasajero.</p> <p>14 participantes entre conductor y pasajero</p>	<p>Google Meet</p> <p>Google Meet</p>	<p>Video: https://www.youtube.com/watch?v=EC6y0MXADd4</p>
3	Parque Automotor	<p>- Día: 03 de junio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.</p> <p>- Día: 04 de junio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.</p>	<p>13 participantes entre conductor y pasajero.</p> <p>17 participantes entre conductor y pasajero</p>	<p>Google Meet</p> <p>Google Meet</p>	<p>Video: https://www.youtube.com/watch?v=6GhTjDLCLc https://www.youtube.com/watch?v=grR1zZ8s-As</p>

4	Modelos de inteligencia emocional	- Día: 10 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:45p.m. Hora de fin: 9:15p.m.	12 participantes entre conductor y pasajero.	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=kMdKCKNV_04
		- Día: 11 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:45p.m. Hora de fin: 9:15p.m.	18 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	
5	Estrés	- Día: 17 de junio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.	14 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=DUWWHuzyIw
		- Día: 18 de junio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.	16 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	https://www.youtube.com/watch?v=enNLKHcdU0w
6	Tipos de estrés	- Día: 24 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:30p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	15 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=JaLhXWqT51s
		- Día: 25 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:00p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	15 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	https://www.youtube.com/watch?v=5FW9hEfrXfw

7	Ruido I	- Día: 29 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:30p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	16 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=gWVDa1HFS9U
		- Día: 30 de junio del 2021 Hora de inicio: 7:30p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	14 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	
8	Ruido II	- Día: 03 de julio del 2021 Hora de inicio: 7:30p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	13 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=jCiq6GsJZU
		- Día: 04 de julio del 2021 Hora de inicio: 7:30p.m. Hora de fin: 9:00p.m.	17 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	
9	Contaminación sonora	- Día: 07 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00 p.m. Hora de fin: 9:30 p.m.	15 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=uu87X4MBUlo https://www.youtube.com/watch?v=VFsvAKxrtCA
		- Día: 08 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.	15 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	
10	Consecuencia del ruido sobre la salud	- Día: 10 de julio del 2021 Hora de inicio: 7:00 p.m.	14 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	Video: https://www.youtube.com/watch?v=NTNZanBlv0s

		<p>Hora de fin: 8:30 p.m.</p> <p>- Día: 11 de julio del 2021 Hora de inicio: 7:00p.m. Hora de fin: 8:30p.m.</p>	16 participantes entre conductor y pasajero	Google Meet	
11	Efectos auditivos	<p>- Día: 14 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00 p.m. Hora de fin: 9:30 p.m.</p> <p>- Día: 15 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.</p>	<p>13 participantes entre conductor y pasajero</p> <p>17 participantes entre conductor y pasajero</p>	<p>Google Meet</p> <p>Google Meet</p>	<p>Video: https://www.youtube.com/watch?v=-PIYVTYSHSk</p>
12	Educación Ambiental	<p>- Día: 17 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00 p.m. Hora de fin: 9:30 p.m.</p> <p>- Día: 18 de julio del 2021 Hora de inicio: 8:00p.m. Hora de fin: 9:30p.m.</p>	<p>15 participantes entre conductor y pasajero</p> <p>15 participantes entre conductor y pasajero</p>	<p>Google Meet</p> <p>Google Meet</p>	<p>Video: https://www.youtube.com/watch?v=K3tGzyPXuWA https://www.youtube.com/watch?v=iPTv_nblZN8 https://www.youtube.com/watch?v=iPTv_nblZN8</p>

CAPTURA DE IMAGEN DE TALLERES REALIZADOS A CONDUCTORES, COBRADORES Y PASAJEROS

Inteligencia emocional-Daniel Goleman-Resumen animado

No suprimirla, pero si evitar que se vuelva recurrente

Está compartiendo la pantalla

Deja de

IRA

Mayor posibilidad de sufrir enfermedades

ANSIEDAD

Participantes (15)

Buscar un participante

JR	JUAN RODRIG...	(Anfitrión, yo)	🟢	🗨️	🔒
BL	Bárbara Luna Valdivia vasquez			🗨️	🔒
	Cesar Andres H.P.			🗨️	🔒
CM	Chávez Millones Saul			🗨️	🔒
DA	Dayana Alegre			🗨️	🔒
DR	Diana Ramirez			🗨️	🔒
ER	Erick Rivera			🗨️	🔒
	karina Siancas			🗨️	🔒
LR	Lisbeth Ramos Navarro			🗨️	🔒

Invitar

Silenciar a todos

Activar Windows
Ir a Configuración de PC para activar Windows

5:33 / 9:05

Inteligencia emocional-Daniel Goleman-Resumen animado

resultados en sus vidas

Controlar nuestras emociones (EQ)

Coficiente intelectual (IQ) por si solo no determina éxitos futuros.

5 Minutos

1. Entender nuestras emociones

2. Manejar nuestras emociones

3. Motivación (Persistencia, evitar gratificación inmediata)

4. Empatía Reconocer emociones en otros

5. Administrar tus relaciones

emocional

cos y es

EMOCIONES A CULTIVAR

Optimismo

Esperanza

NO NO

Debilitados... Más horas... de estudio

Participantes (15)

Buscar un participante

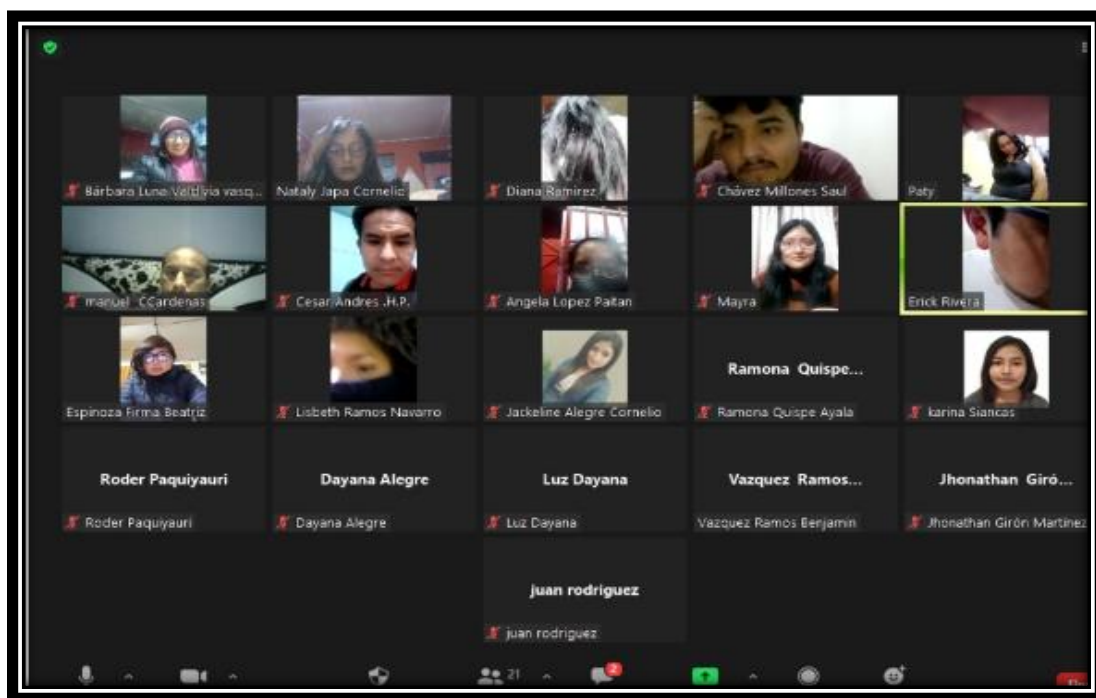
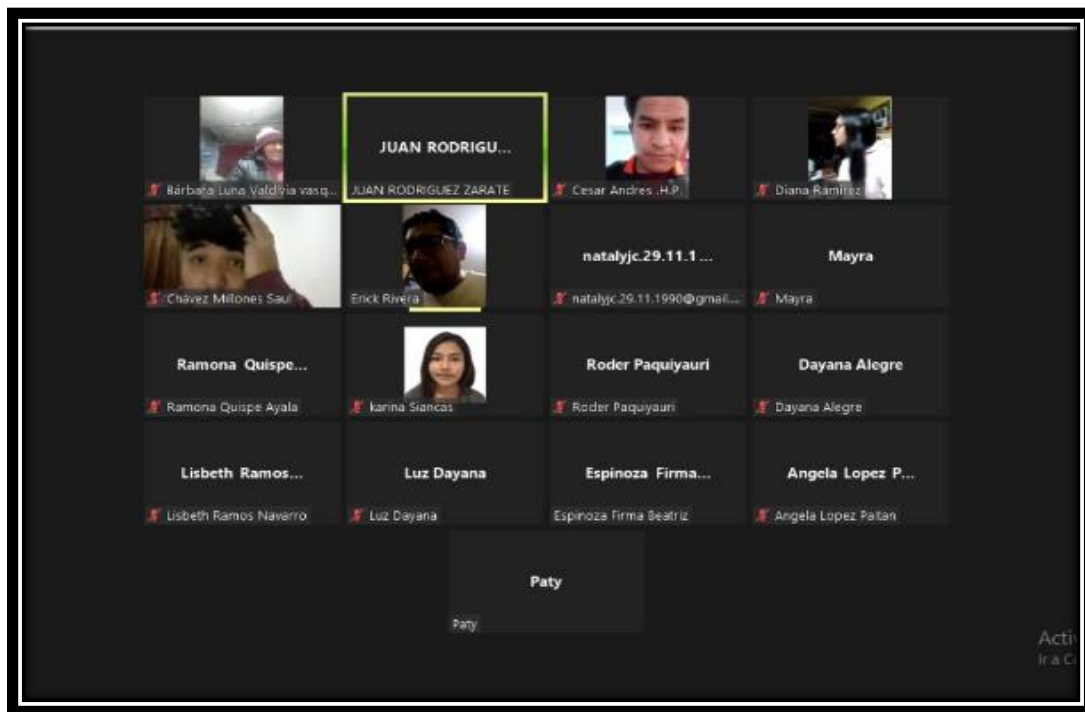
JR	JUAN RODRIG...	(Anfitrión, yo)	🟢	🗨️	🔒
BL	Bárbara Luna Valdivia vasquez			🗨️	🔒
	Cesar Andres H.P.			🗨️	🔒
CM	Chávez Millones Saul			🗨️	🔒
DA	Dayana Alegre			🗨️	🔒
DR	Diana Ramirez			🗨️	🔒
ER	Erick Rivera			🗨️	🔒
	karina Siancas			🗨️	🔒
LR	Lisbeth Ramos Navarro			🗨️	🔒

Invitar

Silenciar a todos



Activar Windows
Ir a Configuración de PC para activar Windows

5:53 / 9:05




MANEJAR EMOCIONES

No hacerlo implica:

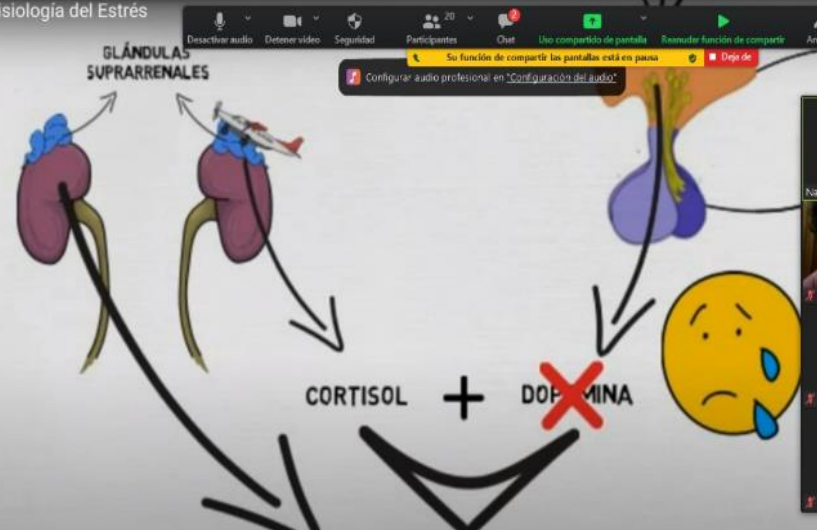



Más vulnerabilidad a drogas y alcohol.

Actos violentos que pueden terminar en +




Fisiología del Estrés

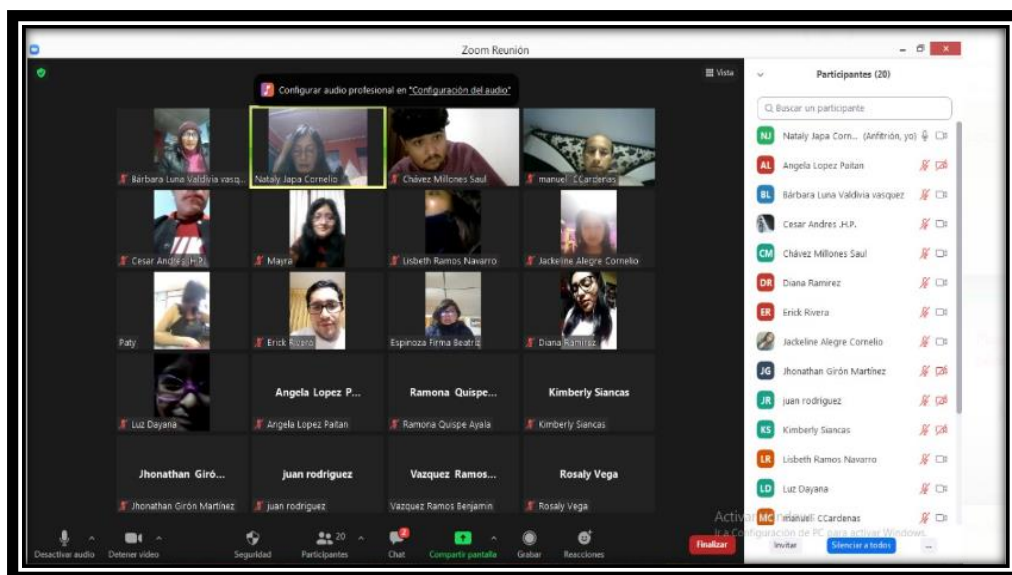
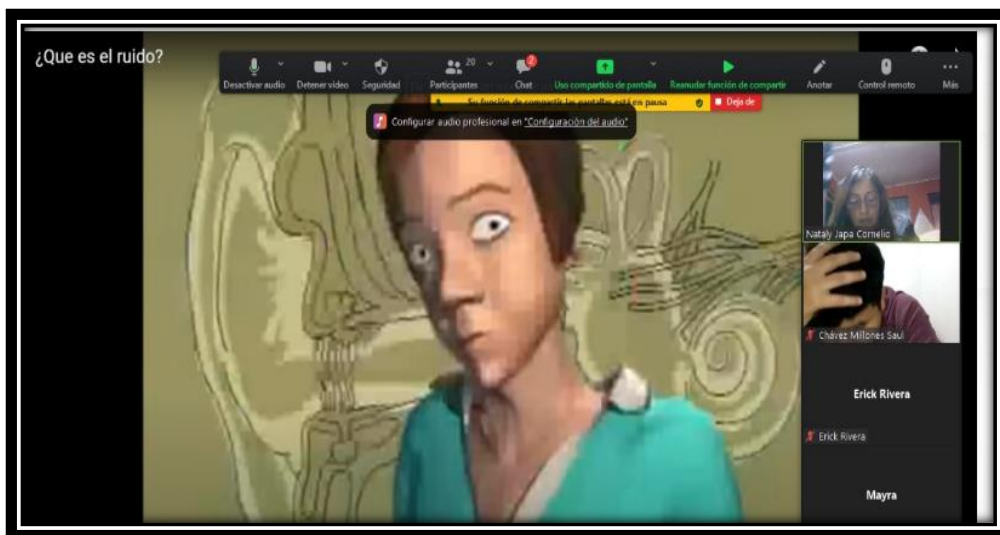


GLÁNDULAS SUPRARRENALES

CORTISOL + ~~DOPAMINA~~

ADRENALINA





ANEXO N°. 04 VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ ESCUELA DE POSGRADO VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO		ESPECIALIDAD: Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible "Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"			
DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Dimensión ambiental	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	4	4	4	4
	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos es?	3	3	4	4
	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	4	4	3	4
Dimensión cognitiva	¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?	4	3	3	4
	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?	3	3	3	4
	¿El cumplimiento de las normas de tránsito es?	4	3	3	4
Dimensión afectiva	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?	4	4	3	4
	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	4	4	4	4
Componente autorregulación	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?	3	4	4	4
	¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de malos olores es?	4	4	4	4
Componente empatía	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?	3	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?	3	4	4	3
Componente adaptabilidad	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?	3	4	4	4
	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	3	4	4	4



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



Nombre del experto: Mg. Nicolás Matías Adán Especialidad: Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible
"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?	4	4	4	4	4	4
--	---	---	---	---	---	---

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (x) En caso de SI, ¿Qué dimensión o ítem falta? _____
 El instrumento debe ser aplicado: SI (x) NO ()

DECISIÓN DEL EXPERTO: APROBADO



 Firma y sello del experto




UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



Nombre del experto: Ma. Rocio Karin PATAÑAN GUILIAN Especialidad: SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL
 "Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Dimensión ambiental	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	4	4	4	4
	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos es?	4	3	4	3
	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	4	3	4	3
Dimensión cognitiva	¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?	4	4	4	4
	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?	4	4	4	4
	¿El cumplimiento de las normas de tránsito es?	4	4	4	4
Dimensión afectiva	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?	4	4	4	4
	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	4	4	4	4
Componente autorregulación	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?	4	3	4	3
	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de malos olores es?	4	3	4	3
Componente empatía	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?	4	4	4	4
Componente adaptabilidad	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?	4	4	4	4
	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	4	4	4	4

¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?									
¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (x)									
DECISION DEL EXPERTO: APROBADO									
El instrumento debe ser aplicado: SI () NO ()									
									
Firma y sello del experto									



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



Nombre del experto: *Josué Hernán Inga Ortiz* Especialidad: *Producción Agrícola*

"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COMERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Dimensión ambiental	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	4	4	4	4
	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos es?	4	4	4	4
	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	4	4	4	4
Dimensión cognitiva	¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?	4	4	4	4
	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?	4	4	4	4
	¿El cumplimiento de las normas de tránsito es?	4	4	4	4
Dimensión afectiva	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?	4	4	4	4
	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	4	4	4	4
Componente autorregulación	¿En el paradero la normalidad para el control de la emisión de ruidos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normalidad para el control de los espacios urbanos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normalidad para el control de la emisión de malos olores es?	4	4	4	4
Componente empatía	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?	4	4	4	4
Componente adaptabilidad	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?	4	4	4	4
	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	4	4	4	4

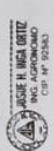
¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?	4	4	4	4
--	---	---	---	---

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (x) En caso de SI, ¿Qué dimensión o ítem falta? _____
El instrumento debe ser aplicado: SI (x) NO ()

DECISION DEL EXPERTO: APROBADO



Firma y sello del experto





UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO




Nombre del experto: **Fernando James ALVAREZ RODRÍGUEZ.** Especialidad: **Minería y Medio Ambiente.**
“Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Dimensión ambiental	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	3	4	4	4
	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos es?	4	3	4	4
	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	4	4	4	3
Dimensión cognitiva	¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?	4	4	4	4
	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?	4	4	4	4
	¿El cumplimiento de las normas de tránsito es?	4	4	4	3
Dimensión afectiva	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?	4	4	4	4
	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	4	4	4	3
	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	4	4	4	4
Componente autorregulación	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de ruidos es?	4	4	4	3
	¿En el paradero la normatividad para el control de los espacios urbanos es?	4	3	4	4
	¿En el paradero la normatividad para el control de la emisión de malos olores es?	4	4	4	3
Componente empatía	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?	4	4	4	4
Componente adaptabilidad	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?	4	4	4	3
	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	4	4	4	4

	¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?	4	4	4	4	4
--	--	---	---	---	---	---

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? Si () NO (x) En caso de Si, ¿Qué dimensión o ítem falta?
DECISION DEL EXPERTO: Aprobado. El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()


Firma y sello del experto



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILO VALDIZÁN HUÁNUCO – PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



Nombre del experto: **Mg. Moisés Tongo Pizarro** Especialidad: **DIDÁCTICA Y TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN**
"Calificar con 1, 2, 3 ó 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad"

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Dimensión ambiental	¿Cómo cree usted que están las condiciones físicas del sistema en que se transporta?	4	4	4	4
	¿Cree usted en la seguridad y comodidad de los paraderos es?	3	3	4	4
	¿Las normas establecidas para el control de los sonidos es?	4	4	3	4
Dimensión cognitiva	¿Cómo calificaría el transporte público en la ciudad?	4	3	3	4
	¿Las condiciones de salubridad que brinda el paradero es?	3	3	3	4
	¿El cumplimiento de las normas de tránsito es?	4	4	3	4
Dimensión afectiva	¿El trato brindado por el conductor o cobrador es?	4	4	4	4
	¿La contribución de los automóviles al cambio climático es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la protección de la salud de las personas en riesgo es?	3	4	4	4
Componente autorregulación	¿En el paradero la normalidad para el control de la emisión de ruidos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normalidad para el control de los espacios urbanos es?	4	4	4	4
	¿En el paradero la normalidad para el control de la emisión de malos olores es?	4	4	4	4
Componente empatía	¿El trato brindado por los choferes y cobradores al adulto mayor es?	4	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los niños y madres gestantes es?	3	4	4	4
	¿El trato brindado por los choferes y cobradores a los transeúntes es?	3	4	4	3
Componente adaptabilidad	¿Cuándo los conductores son incapaces de brindar afecto viajar en estas condiciones es?	3	4	4	4
	¿Las condiciones para mantener buenas relaciones con las personas en el paradero es?	3	4	4	4

¿En el paradero cuándo percibo situaciones de estrés las condiciones para superarlo son?

4 4 4 4

Firma y sello del experto



Ing. Moisés Tongó Pizarro
CIP N° 95775

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO En caso de SI, ¿Qué dimensión o ítem falta?

El instrumento debe ser aplicado: SI NO ()

DECISION DEL EXPERTO: **APROBADO**

NOTA BIOGRÁFICA

La presente alumna NATALY SOFIA JAPA CORNELIO. Nació en el distrito de Yanacancha, provincia de Pasco, región de Pasco, el 29 de noviembre del año 1990, en una familia conformada por los siguientes miembros; 1 padre, 1 madre, 5 hermanos. Es madre de 1 hijo, de 1 año y 9 meses.

Cursó su estudio primario en la Institución Educativa “N° 34052 José Antonio Encinas Franco“, estudio el nivel secundario en la Institución Educativa “María Parado de Bellido” en la ciudad de Cerro de Pasco, desde niña se inspiró en el rubro de la agricultura, por lo que estudió la carrera universitaria de ingeniería Agronómica, en la universidad Nacional Daniel Alcides Carrión de la región de Pasco, culminando en el año 2012, posteriormente realizó sus estudios de posgrado en la maestría de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Mención Gestión Ambiental en la Universidad Nacional Hermilio Valdizán egresando el año 2019.

Inició su labor profesional como Ingeniero Agrónomo en el área de Estudios de Pre Inversión del Gobierno Regional de Pasco, desempeñándose como formulador de proyectos agrícolas

Asumió el cargo como asistente de supervisión en el proyecto “Reforestación con Fines de Protección de Suelos en 42 Comunidades Campesinas de la provincia de Pasco – Pasco”, del Gobierno Regional de Pasco. También trabajó como formuladora de proyectos acuícolas cofinanciados por el programa PNIPA, para la Universidad ESAN. Actualmente se desempeña como asistente de residente, en el proyecto “Reforestación con Fines de Protección de Suelos en 42 Comunidades Campesinas de la provincia de Pasco – Pasco, del Gobierno Regional de Pasco.



Huánuco – Perú

ESCUELA DE POSGRADO

Campus Universitario, Pabellón V "A" 2do. Piso – Cayhuayna
 Teléfono 514760 -Pág. Web. www.posgrado.unheval.edu.pe



ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO

En la Plataforma Microsoft Teams de la Escuela de Posgrado, siendo las **19:00h**, del día viernes **29 DE OCTUBRE DE 2021** ante los Jurados de Tesis constituido por los siguientes docentes:

Dr. Fernando Jeremias GONZALES PARIÓNA	Presidente
Dra. Ana María MATOS RAMIREZ	Secretaria
Mg. Severo IGNACIO CARDENAS	Vocal

Asesor de tesis: Dr. Ruben Max ROJAS PORTAL (Resolución N° 0892-2019-UNHEVAL/EPG-D)

La aspirante al Grado de Maestro en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, mención en Gestión Ambiental, Doña Nataly Sofía JAPA CORNELIO.

Procedió al acto de Defensa:

Con la exposición de la Tesis titulado: **"ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO- TOMAYQUICHWA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEÚNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO – 2019"**.

Respondiendo las preguntas formuladas por los miembros del Jurado y público asistente.

Concluido el acto de defensa, cada miembro del Jurado procedió a la evaluación de la aspirante al Grado de Maestro, teniendo presente los criterios siguientes:

- Presentación personal.
- Exposición: el problema a resolver, hipótesis, objetivos, resultados, conclusiones, los aportes, contribución a la ciencia y/o solución a un problema social y recomendaciones.
- Grado de convicción y sustento bibliográfico utilizados para las respuestas a las interrogantes del Jurado y público asistente.
- Dicción y dominio de escenario.

Así mismo, el Jurado plantea a la tesis **las observaciones** siguientes:

.....

.....

Obteniendo en consecuencia la Maestría la Nota de *Quince* (*15*)
 Equivalente a *Buena*, por lo que se declara *Aprobado*
 (Aprobado o desaprobado)

Los miembros del Jurado firman el presente **ACTA** en señal de conformidad, en Huánuco, siendo las. *20:30* horas de 29 de octubre de 2021.

 SECRETARIO DNI N° <i>07559836</i>	 PRESIDENTE DNI N° <i>22491216</i>	 VOCAL DNI N° <i>22646145</i>
--	--	-------------------------------------

Leyenda:
 19 a 20: Excelente
 17 a 18: Muy Bueno
 14 a 16: Bueno

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN

LICENCIADA CON RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO N° 099-2019-SUNEDU/CD

Huánuco – Perú



ESCUELA DE POSGRADO

Campus Universitario, Pabellón V "A" 2do. Piso – Cayhuayna
Teléfono 514760 -Pág. Web. www.posgrado.unheval.edu.pe

RESOLUCIÓN N° 0454-2022-UNHEVAL/EPG-D

Cayhuayna, 18 de febrero de 2022.

Visto, los documentos en (01) folio;

CONSIDERANDO:

Que, la Ley Universitaria 30220, Artículo 45°, inciso 4°, para el Grado de Maestro: requiere haber obtenido el grado de Bachiller, la elaboración de una tesis o trabajo de investigación en la especialidad respectiva;

Que, con Resolución Consejo Universitario N° 720-2021-UNHEVAL, de fecha 29 de noviembre de 2021, se aprueba el Reglamento General modificado de la Escuela de Posgrado de la Unheval;

Que, el Art. 225° del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, estipula los requisitos para fecha y hora de sustentación de tesis;

Que, el Art. 27° del Reglamento General modificado de la Escuela de Posgrado de la Unheval, estipula los requisitos para la obtención del grado de Maestro;

Que, con Resolución N° 02809-2021-UNHEVAL/EPG-D., de fecha 22.OCT.21., se fijó fecha y hora de sustentación de Tesis: **“ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO – TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEUNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO - 2019”**, el mismo integrado por los siguientes docentes: Dr. Fernando Jeremias GONZALES PARIONA, Presidente; Dra. Ana Maria MATOS RAMIREZ, Secretaria; Mg. Severo IGNACIO CARDENAS; Vocal; Dra. Maria Betzabe GUTIERREZ SOLORZANO, Accesitaria;

Que, en la verificación de la documentación del expediente de grado de la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, mención en Gestión Ambiental, **Nataly Sofia JAPA CORNELIO**, se observa un error material en el Acta de Defensa de Tesis, respecto a una palabra en el título de la Tesis; por lo cual, se solicita la rectificación, por un error material involuntario;

Estando a las atribuciones conferidas al Director de la Escuela de Posgrado por la Ley Universitaria N° 30220, por el Estatuto de la UNHEVAL y por el Reglamento de la Escuela de Posgrado de la UNHEVAL;

SE RESUELVE:

1° RECTIFICAR en el **ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO**, una palabra del título de la tesis, donde dice: **“ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO – TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEUNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO - 2019”**, debiendo decir: **“ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO – TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEUNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO - 2019”**, a cargo de la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, mención en Gestión Ambiental, **Nataly Sofia JAPA CORNELIO**; por lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución.

2° DAR A CONOCER la presente Resolución a la interesada.

Regístrese, comuníquese y archívese,

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
ESCUELA DE POSGRADO

Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina
DIRECTOR

Distribución
Fólder personal
Interesado
Archivo



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILO VALDIZÁN



ESCUELA DE POSGRADO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El que suscribe:

Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina

HACE CONSTAR:

Que, la tesis titulada: **ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRAMO HUÁNUCO - TAMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEÚNTES QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL JR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO DE HUÁNUCO - 2019**, realizado por la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, mención en Gestión Ambiental **Nataly Sofia JAPA CARNELIO**, cuenta con un **índice de similitud de 19%** verificable en el Reporte de Originalidad del software **Turnitin**. Luego del análisis se concluye que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio; por lo expuesto, la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias, además de presentar un índice de similitud menor de 20% establecido en el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán.

Cayhuayna, 10 de febrero de 2022.



Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina

DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TESIS ELECTRÓNICA DE POSGRADO

1. IDENTIFICACIÓN PERSONAL

Apellidos y Nombres: JAPA CORNELIO NATALY SOFIA

DNI: 47004894

Correo electrónico: NATALYJC.29.11.1990@GMAIL.COM

Teléfono de casa: _____

Celular: 927905143

Oficina: _____

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

POSGRADO
Maestría: <u>MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE</u>
Mención: <u>GESTION AMBIENTAL</u>

Grado obtenido:

MAESTRO EN MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, MENCIÓN EN GESTIÓN AMBIENTAL

Título de la tesis:

ESTUDIO DE IMPACTO EMOCIONAL (ESTRÉS) PROVOCADO POR EL PARADERO AUTOMOTRIZ (TRANS HUÁNUCO - TOMAYQUICHUA Y AMBO), EN USUARIOS Y TRANSEÚNTES, QUE CIRCULAN LA INTERSECCIÓN DEL SR. HUALLAYCO Y AGUILAR DEL DISTRITO DE HUÁNUCO, DEPARTAMENTO HUÁNUCO - 2019

Tipo de acceso que autoriza el autor:

Marcar "X"	Categoría de acceso	Descripción de acceso
<input checked="" type="checkbox"/>	PÚBLICO	Es público y accesible el documento a texto completo por cualquier tipo de usuario que consulta el repositorio.
<input type="checkbox"/>	RESTRINGIDO	Solo permite el acceso al registro del metadato con información básica, mas no al texto completo.

Al elegir la opción "Público" a través de la presente autorizo de manera gratuita al Repositorio Institucional – UNHEVAL, a publicar la versión electrónica de esta tesis en el Portal Web repositorio.unheval.edu.pe, por un plazo indefinido, consintiendo que dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita, pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla, siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente.

En caso haya marcado la opción "Restringido", por favor detallar las razones por las que se eligió este tipo de acceso:

Asimismo, pedimos indicar el periodo de tiempo en que la tesis tendría el tipo de acceso restringido:

() 1 año () 2 años () 3 años () 4 años

Luego del periodo señalado por usted(es), automáticamente la tesis pasará a ser de acceso público.

Fecha de firma: 30 DE DICIEMBRE DEL 2021



Firma del autor