

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**



**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD**

**CARRERA DE PSICOLOGÍA CLÍNICA**

**Trabajo de grado previo a la obtención del título de Psicólogo  
Clínico**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN**

**TEMA:**

**RASGOS DE PERSONALIDAD Y TIPOS DE ATENCIÓN EN  
ESTUDIANTES A CHOFERES PROFESIONALES.**

**RIOBAMBA, 2019.**

**Autor:**

**Veloz Merizalde Marcel Ginato**

**Tutor: PHD. Manuel Cañas Lucendo**

**Riobamba - Ecuador**

**2019**

## **APROBACIÓN POR PARTE DEL TUTOR**

PhD. Manuel Cañas Lucendo, Docente de la Carrera de Psicología Clínica de la Facultad Ciencias de la Salud, de la Universidad Nacional de Chimborazo

### **CERTIFICO:**

Haber asesorado y revisado el informe final del proyecto de investigación titulado, Rasgos de Personalidad y Tipos de Atención en estudiantes a choferes profesionales. Riobamba, 2019 realizado por el Sr Marcel Ginato Veloz Merizalde portador de la CC: 0603884560, misma que cumple con los parámetros establecidos por la institución. En tal virtud autorizo que sea presentado en la respectiva defensa pública ante el tribunal.



---

PhD. Manuel Cañas Lucendo

TUTOR

## APROBACIÓN POR TRIBUNAL

Los miembros del tribunal de graduación del proyecto de investigación con el título: **“Rasgos de Personalidad y Tipos de Atención en estudiantes a choferes profesionales. Riobamba, 2019.** Presentado por el Sr Marcel Ginato Veloz Merizalde, portador de la cedula número 0603884560, dirigido por el PhD. Manuel Cañas Lucendo.

Una vez revisado el informe de proyecto de investigación con fines de graduación verificando el cumplimiento de las observaciones realizadas, remiten el presente, para uso y custodia en las bibliotecas de la Universidad Nacional de Chimborazo.

Por constancia de lo expuesto firman:

PhD. Manuel Cañas Lucendo



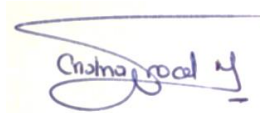
**Tutor**

Mgs. Gonzalo Erazo Salcedo



**Miembro del Tribunal**

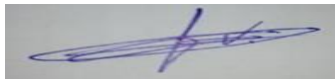
Mgs. Cristina Procel Niama



**Miembro del Tribunal**

## AUTORÍA

Yo, Marcel Ginato veloz Merizalde portador del número de cedula de ciudadanía No. 0603884560, declaro ser el responsable de las ideas, resultados y propuestas planteadas en el presente proyecto de investigación titulado **RASGOS DE PERSONALIDAD Y TIPOS DE ATENCIÓN EN ESTUDIANTES A CHOFERES PROFESIONALES. RIOBAMBA, 2019.** Y que el patrimonio intelectual le pertenece a la Universidad Nacional de Chimborazo.



Sr. Marcel Ginato Veloz Merizalde

0603884560

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a mi madre, esposa e hijo por ser mi motivación diaria, mi inspiración y las fuerzas para seguir cumpliendo las metas que me propongo a diario. A mi familia que aunque no estén cerca me han apoyado de una u otra manera y a mis amigos por los buenos momentos.

A la Universidad Nacional de Chimborazo por ser la institución que me dio la oportunidad de ganar conocimientos y experiencias. A la carrera de Psicología Clínica por darme la formación académica. A mis profesores, tutor y tribunal por ser la guía en el camino estudiantil. Al Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo por darme la oportunidad de realizar esta investigación.

Gracias a Dios por darme la vida, pero sobre todo gracias Mami Judi ya que fuiste la siempre creyó en mí... esto te lo debo a ti.

## **DEDICATORIA**

Esto va dedicado para todas las personas que me apoyaron y creyeron en mí.

Especialmente Moni, Andrea y Emilio. Mi madre, mi esposa y mi hijo, quienes no me dejaron derrumbarme y están incondicionalmente junto a mí.

Los amo.

## RESUMEN


La presente investigación tuvo como objetivo principal el determinar Los rasgos de personalidad y tipos de Atención en estudiantes a choferes profesionales, Riobamba 2019. La muestra de estudio comprendió de 30 alumnos del sindicato de choferes profesionales de Riobamba. La metodología utilizada fue de tipo cuantitativa, bibliográfica, de diseño transversal no experimental, de campo y de nivel descriptiva. La técnica que se implemento fue la aplicación de test psicológicos, como instrumentos se empleó el cuestionario Salamanca para screening de rasgos de personalidad, mientras que para la variable de tipos de atención se utilizaron los test de Dígitos directos e indirectos, sub prueba del WAIS-III, Conners Continuous Performance Test (CPT-II) (CPT App) y el Trail Making Test (TMT App). Entre los principales resultados se evidenció que los rasgos considerados como psicopatológicos fueron Dependiente con el 16, 67% y Ansioso con el 20%. Referente a la variable de los tipos de atención la codificación atencional en el orden directo se presentó con normalidad con más prevalencia, mientras que en el orden inverso existieron muchos desatinos por parte de la muestra, atención sostenida y cambio de la atención en niveles adecuados y el 63.33% cuenta con rangos de tiempo apropiados en la atención focalizada. En razón de los resultados obtenidos se elaboró una propuesta de estrategias psicologías con el objetivo de mejorar los niveles de conocimientos acerca de los rasgos de personalidad y estimular al desarrollo atencional adecuado, mediante estrategias psicológicas para un eficiente crecimiento personal y desempeño laboral en los futuros choferes profesionales de la ciudad de Riobamba.

**Palabras claves:** Rasgos de personalidad, Tipos de Atención, choferes profesionales.

## Abstract

The main objective of this research was to determine the personality traits and types of attention in students who will become professional drivers, Riobamba 2019. The study sample was made up by 30 students from the “*Sindicato de Choferes Profesionales de Riobamba*”, or Union of Professional Drivers of Riobamba (in English). The methodology used was quantitative, bibliographic, with a non-experimental and cross-sectional design, it was on field and with a descriptive level. The technique implemented was the application of psychological tests, the instruments were the Salamanca questionnaire for the screening of personality traits, while for the variable of types of attention, the tests of direct and indirect digits were used, a subtest of the WAIS-III, Conners Continuous Performance Test (CPT-II) (CPT App) and the Trail Making Test (TMT App). Among the main results, it was evidenced that the traits considered psychopathological were Dependent with 16.67% and Anxious with 20%. Regarding the variable of types of attention, attentional coding in the direct order was normal with more prevalence, while in the reverse order there were many blunders in the sample, sustained attention and change of attention at appropriate levels and 63.33% have appropriate time ranges in focused attention. Based on the results obtained, a proposal of psychological strategies was developed with the aim of improving the levels of knowledge about personality traits and stimulating adequate attentional development, through psychological strategies for efficient personal growth and job performance in future professional drivers in the city of Riobamba.

**Keywords:** personality traits, types of attention, professional drivers.



Reviewed by: Armas Geovanny, Mgs.

Linguistic Competences Professor



# ÍNDICE GENERAL

<b>APROBACIÓN POR PARTE DEL TUTOR .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>APROBACIÓN DEL TRIBUNAL .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>AUTORÍA .....</b>	<b>4</b>
<b>AGRADECIMIENTO.....</b>	<b>4</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>5</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>7</b>
<b>ABSTRAC .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>ÍNDICE GENERAL.....</b>	<b>8</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS .....</b>	<b>11</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>12</b>
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>14</b>
<b>JUSTIFICACIÓN.....</b>	<b>17</b>
<b>OBJETIVOS .....</b>	<b>18</b>
<b>OBJETIVO GENERAL .....</b>	<b>18</b>
<b>OBJETIVOS ESPECIFICOS .....</b>	<b>19</b>
<b>ESTADO DE ARTE.....</b>	<b>19</b>
<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>19</b>
<b>PERSONALIDAD .....</b>	<b>20</b>
<b>Conceptualización de la personalidad .....</b>	<b>20</b>
<b>Rasgos de personalidad .....</b>	<b>21</b>
<b>Rasgos de personalidad en tres grupos .....</b>	<b>22</b>
<b>ATENCIÓN.....</b>	<b>24</b>
<b>Conceptualización .....</b>	<b>24</b>
<b>Características de la atención .....</b>	<b>24</b>

Modelos de la atención .....	25
<b>METODOLOGÍA</b> .....	29
Enfoque de la investigación.....	29
Tipo de investigación .....	29
Diseño de la investigación.....	30
Nivel de investigación .....	30
Población y Muestra .....	30
<b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS</b> .....	31
Técnica.....	31
Instrumentos .....	31
Cuestionario Salamanca para screening de Rasgos de Personalidad .....	31
Dígitos directos e indirectos, sub prueba del WAIS.....	32
Conners Continuous Performance Test (CPT-II) (CPT App) .....	32
Trail Making Test (TMT App) .....	33
Técnicas para el procesamiento de datos.....	33
<b>RESULTADOS</b> .....	34
<b>Propuesta de Estrategias Psicológicas para la atención y los rasgos de personalidad de los estudiantes a choferes profesionales</b> .....	40
<b>DISCUSIÓN</b> .....	47
<b>CONCLUSIONES</b> .....	50
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	51
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	52
<b>ANEXOS</b> .....	65

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Tipos de atención.....	26
Tabla 2: Modelo clínico de la atención . .....	28
Tabla 3: Características Sociodemográficas.....	34
Tabla 4: Rasgos de la Personalidad .....	36
Tabla 5: Codificación de la Atención .....	37
Tabla 6: Atención Sostenida y Cambio Atencional.....	38
Tabla 7: Atención Focalizada.....	39

## INTRODUCCIÓN

Esta investigación tiene como principal propósito de estudio determinar los rasgos de personalidad y tipos de atención en estudiantes a choferes profesionales de la ciudad de Riobamba. La conducción es una de las profesiones en donde se necesita una capacidad de atención óptima, debido a que al desempeñar su profesión llegan a tener varios factores de distracción, lo que conlleva a que exista una mayor probabilidad de sufrir accidentes viales. Existen sanciones para el comportamiento infractor de las normas de tránsito, esto hace que su contravención o respeto sean elementos básicos para la relación de la convivencia y el uso de las vías públicas. Por lo tanto, es necesario reconocer que los aspectos psicológicos como la personalidad y la atención están involucrados en las decisiones personales e influyen en el proceso de conducción vehicular.

Los rasgos de personalidad son definidos como “patrones persistentes de formas de percibir, relacionarse y pensar sobre el entorno y sobre uno mismo que se ponen de manifiesto en una amplia gama de contextos sociales y personales”; asimismo, existen “disposiciones o tendencias de la persona a comportarse y responder a los otros de una manera consistente”(DSM V, 2014). Los trastornos de la personalidad son inflexibles y desadaptativos y se manifiestan cuando causan un deterioro funcional significativo o un malestar subjetivo. Por su parte Ivencevich toma la definición de Eysenck acerca de los rasgos de personalidad y la modifica expresando que es “un conjunto relativamente estable de sentimientos y comportamientos que se formaron de manera significativa por medio de factores genéticos y ambientales”( Agualongo & Arias, 2015). Catell distinguió también entre los rasgos comunes y únicos (1973). Los rasgos comunes son los que todos tenemos en cierto grado como la inteligencia, extraversión y tendencia a lo gregario. Los rasgos únicos se hacen evidentes sobre todo en nuestros intereses y actitudes (Mesa, 2015).

La influencia de la personalidad en los estilos de conducción ha sido un asunto de interés en la psicología y en los campos de epidemiología dedicados al estudio de la seguridad vial. La capacidad identificar los diferentes estilos de conducción por ejemplo temerario, ansioso o agresivo cuales se llevó a relacionarlos con los rasgos de personalidad tiene importantes aplicaciones prácticas especialmente en el campo de educación y la prevención vial, asistiendo a los conductores a identificar algunas características de su personalidad que pudieran llevarlos a asumir comportamientos de

riesgo al conducir o generando estilos de conducción inadecuados que pongan en riesgo su seguridad y las de otras personas (Rendón & Isabel Pérez Villegas, 2014)

La atención juega un papel primordial cuando se analiza el proceso de conducción, la atención cumple tres procesos fundamentales en el procesamiento humano de la información; en primer lugar mediante la atención, nuestra actividad mental se centra en estímulos concretos que tienen relevancia, en segundo lugar detecta estímulos potencialmente relevantes y que están en el entorno vial y en tercer lugar nos mantenemos alerta en la espera de posibles sucesos (Valcárcel, 2017).

La atención es un proceso por el cual el ser humano dirige todos sus recursos mentales sobre algún objeto, hacia uno mismo o a la realización de alguna acción. Esto refiere al estado de alerta o al de observación que permite estar consciente del entorno (Ballesteros et al., 2006). Existen muchas variables de atención humana, mismas que son de diferentes tipos y modelos según varios autores. Las escuelas o institutos de conducción profesional se basan en tres tipos de atención, la selectiva, dividida y sostenida; siendo elegidas como las principales para un correcto proceso de conducción vehicular(Mesa, 2015).

Mirski del Nacional Institute Oficial de los Estados Unidos y sus colaboradores en 1991 explican los componentes de la atención de su modelo de atención (Sostenida, Focalización/ Ejecución, Codificación y Cambio o Alternancia) pueden encontrarse localizados en diferentes regiones cerebrales las cuales se han especializado y organizado dentro de un sistema coordinador. Ello supone que el sistema se ha estructurado de tal manera que permite un reparto de responsabilidad de las funciones de atencionales. Esto es de tal manera que la especialización no exclusiva y algunas estructuras puede sustituir a otras en estas funciones en el caso hipotético de un daño(Pinzón & Flores, 2015).

A continuación se analizan de forma exhaustiva, la conceptualización, tipos y modelos los rasgos de personalidad y tipos de atención existentes, dentro de una población de 30 estudiantes del Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo quienes autorizaron la realización de este proyecto de investigación y utilizaran los datos del mismo para fines institucionales.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La personalidad y la atención se consideran parte de los principales factores en el proceso de conducción vehicular. Ambos son causas de infracciones a las leyes de tránsito y accidentes, que en muchos de los casos traen consecuencias fatales. Además de las características de la personalidad a la hora de explicar los comportamientos de riesgo, también es importante, la adaptación al modo de conducir al estado de ánimo del momento y la atención o distracción que esto genere, en función a su estado emocional (Muñoz, 2002). Analistas de accidentes de tránsito, dirigentes del transporte y conductores en general coinciden en que hace falta mejorar la formación de los conductores profesionales en las cerca de 200 escuelas que hay en el país. (Bravo Diego & Ortiz Sara, 2019)

El estudio del comportamiento del conductor constituye un campo de investigación que se muestra activo y en permanente expansión. No obstante, el estudio de psicología en el tránsito es visiblemente desigual en los diferentes países y regiones del mundo.

Cada año se pierde aproximadamente 1,335 millones de vidas por accidentes de tránsito. Entre 20 a 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, muchos de ellos provocan discapacidades (Organización Mundial de la Salud, 2018).

En el año 2010, gobiernos de todo el mundo, proclamaron el Decenio de Acción para Seguridad Vial 2011-2020, mismo que tiene como objetivo estabilizar y reducir la tendencia por muertes en accidentes de tránsito relacionados directamente a la personalidad, consumo de alcohol, distractores atencionales (celulares y equipos electrónicos), falta de sueño, entre otros factores predominantes en conductores de vehículos.

Estudios hipotetizados en Europa, Asia y Oceanía se define que muchos de los conductores que han cometido delitos contra la seguridad del tráfico son conductores con altos niveles de neuroticismo y con evidentes muestras de actitudes antisociales (Marín & Sáez, 2018). Un estudio de la escuela de economía y ciencias políticas de Londres (LSE, por sus siglas en inglés) en colaboración con el fabricante de neumáticos Goodyear, reveló que hay diferentes patrones de conducta que son determinados a la hora de guiar un automotor. Estos aspectos refleja en manera en la que los conductores llevan a sus vehículos, muchos puede ser agresivos, otros disfrutan la velocidad etc.

Este estudio reveló que existen siete tipos de personalidades al frente de un volante (El Comercio, 2015).

Siendo un tema que se ha tratado en el ámbito mundial, Carlos Ponce Díaz estudió la agresividad de los conductores en Lima, encontrando que aquellos que brindan servicio público se caracterizan por presentar niveles elevados de depresión, ideación paranoide, psicoticismo, somatización, entre otros rasgos a los que se suman claras expresiones de agresividad, hostilidad, consumo de alcohol y rasgos obsesivos la cólera como estado-rasgo es un factor determinante de la agresividad al conducir; los que poseen cólera elevada son más agresivos y desarrollan comportamientos riesgosos en la conducción, en comparación con los de cólera baja(Castro et al., 2006). Asimismo, en situaciones simuladas de bajo riesgo, los primeros proyectaron una conducción a altas velocidades, distancias cortas entre vehículos y más posibilidad de colisión; son fisiológicamente más activos, enojados, furiosos, muy enfadados y se comportan agresivamente(Pérez & Rueda, 2019).

Los problemas atencionales en conductores de automóviles, en especial en los choferes profesionales, tienen efectos muy negativos en la conducción. Una observación menos adecuada de los estímulos que rodean la conducción y que al momento de frenar sea de una forma brusca o más lenta de lo necesario. La principal consecuencia es que se originan tiempos de reacción más largos, generando el riesgo de un posible accidente de tránsito. Todo conductor tarde o temprano descubre que no recuerda lo que ha sucedido en el momento de la conducción. Esto se debe a que no haya conducido con la correcta atención que se necesita, si no que muchas veces se realiza esta actividad de manera automática. (Valcárcel, 2017).

Los conductores profesionales saben y están conscientes que al utilizar el teléfono al conducir tienen una posibilidad cuatro veces mayor de tener un accidente de tránsito por falta de atención adecuada en el proceso de conducción ya que no es solo un medio de comunicación si no también un objeto de diversión(Asbridge et al., 2012). El manual de Psicología Aplicada a la Conducción muestra que a nivel mundial en países con más tráfico, personas con mayor capacidad cognitiva pueden presentar más atención a una tarea, sin afectar su desempeño en otras. Como estas operaciones complejas son integradas durante la conducción, ha sido el foco de un número de factores psicológicos los cuales incluyen factores emocionales, personales y de atencionalidad. Así mismo,

las personas con baja conciencia de riesgo son más propensas a mantener su atención en la tarea. Estas tareas tienden a ser más molestos para las personas con capacidades cognitivas inferiores, así los que tienen una mayor conciencia de los riesgos, son más propensos a mantener su atención en la tarea primaria( Valcárcel, 2017).

Paulina Robalino y Mariel Musso, estudiaron la interacción de las tres redes atencionales y el rol de la experiencia en la conducción vehicular, demostraron que el patrón de los resultados de los conductores no experimentados era diferente al que presentaban los conductores experimentados en el desempeño de la tarea atencional. Por lo tanto, algunos conductores experimentarían con mayor intensidad o frecuencia que otros, estos tipos de fallas y estas variaciones entre conductores serán justificados como factores personales y no externos o distractores. Además las diferencias entre conductores expresan un patrón más general de atención en el funcionamiento de vida diaria (Robalino & Musso, 2019).

El estudio realizado por Andrea Montes, Maria Introzzi, Daniel Ledesma y Susana López, en Mar del plata, Argentina determinó que “los conductores más propensos a la inatención en la conducción cometieron mayor cantidad de errores en la identificación del estímulo objeto, a la vez que presentaron tiempos de reacción más bajos”.(López; et al., 2017). Los resultados brindan evidencia sobre el posible rol de la atención selectiva en la intención del conductor y muestran la utilidad potencial de una medida de búsqueda visual conjunta en el ámbito de evaluación de conductores.

En el estudio de la atención focalizada sostenida y dividida realizada en la universidad de San Francisco de Quito en Ecuador. Se presenta que entre las principales funciones de la atención se encuentran la capacidad de mantenimiento de un estado de alerta, orientación hacia un determinado objetivo, seleccionar los estímulos sensoriales que son interés para el procesamiento, regulación del pensamiento y la ejecución de respuestas en dirección a un estímulo. Por lo tanto la atención no es un proceso unitario, sino un sistema funcional complejo, dinámico, multimodal y jerárquico que facilite procesamiento de información en sus diferentes componentes sensoriales, cognitivos o motores (Galarza et al., 2016).

Existen muchos tipos de distracciones que alteran la atención de los choferes. Los conductores profesionales saben y están conscientes que al utilizar el teléfono al conducir tienen una posibilidad cuatro veces mayor de tener un accidente de tránsito por



falta de una atención adecuada en el proceso de conducción. En el Ecuador, el 15,56% de siniestros que ocurrieron en tan solo el primer semestre del año 2018 fue causado por conducir distraídos y usando el teléfono celular.(ANT, 2019)

## **JUSTIFICACIÓN**

Las conductas inapropiadas por parte de choferes profesionales que se han viralizado por redes sociales, en el ámbito local, involucrando a la sociedad en general quienes utilizan de sus servicios y muchas de las veces las consecuencias son fatales, se ha optado por tratar este tema poco estudiado acerca de los Rasgos de personalidad y Tipos de Atención en estudiantes a choferes profesionales. El objetivo de la psicológica en conducción, en la parte preventiva, es el de explorar a las personas de manera individual, con el fin de obtener valoración del estado psicológico de los aspirantes, utilizando pruebas estandarizadas que permitan predecir potenciales conductores riesgosos y mitigar accidentes relacionados con el desempeño de los conductores (Segarra, 2016).

Los conductores a nivel mundial que producto de sus infracciones, han perdido parcial o totalmente los puntos de su permiso de conducir, se hallan obligados a realizar, en centros de formación homologados a este fin un curso de sensibilización y reeducación vial es decir realizar cursos para recuperar puntos, la vigencia de su permiso de conducción o en su caso redimir su derecho a la conducción. Esto está vigente en el Ecuador desde el año 2010 con la creación de la Agencia Nacional de Transito (ANT, 2016).

Así que la intervención sobre el elemento humano es primordial para el proceso de aprendizaje que requieren los futuros conductores profesionales. A nivel local, en sindicato de choferes profesionales, se ha supuesto que tanto como sus graduados y también los estudiantes existen ciertos rasgos de personalidad y tipos de atención que han sugerido la necesidad de realizar investigaciones de ámbito psicológico. No solo para evitar accidentes de tránsito sino para crear cultura que fomente la salud mental tanto para los conductores como a los usuarios de este servicio. Siendo esencial en la capacitación recalcar la importancia de conocerse principios de la psicología que van a estar ligados a su profesión y a su vida diaria.

El comportamiento humano al momento de la conducción vehicular va a depender de tanto de factores internos como factores externos. Siendo la personalidad del individuo un factor primordial para la conducta en el proceso de conducción influyendo principalmente en accidentes de tránsito y agresiones tanto a peatones como a otros conductores. Los estímulos que pueden desencadenar diferentes reacciones, dependiendo de los rasgos de personalidad que tenga cada chofer, será lo que determine la respuesta negativa o positiva para una conducción segura que es lo que se espera de choferes profesionales. Al reconocer la atención como un factor indispensable para la realización del trabajo de un chofer es importante conocer qué tipo de atención presentan los estudiantes para choferes profesionales y, cuales son las características de cada tipo de atención, al igual de cuáles son los rasgos de personalidad en dichos estudiantes cual permitirá ver las conductas que puede ellos tener en su ambiente de trabajo y también como estos rasgos ayudan a tener una mejor atención.

Es factible la realización de este proyecto, ya que se cuenta con los recursos humanos, institucionales, económicos, cooperativos por parte de los alumnos del Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo, siendo esta institución los beneficiarios directos y la sociedad en general que se convierte en beneficiarios indirectos. Mediante el uso del consentimiento informado que se les entrego a cada uno de los participantes para la realización de esta investigación y basados en investigaciones, artículos relacionados al tema y bibliografía, se pretendió potencializar los estudios de las variables de la presente investigación, dado la importancia y el interés que genera y sobre todo por la falta de investigaciones a profundidad del mismo y así colaborar con la sociedad en general siendo estos los beneficiarios indirectos del proyecto.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL**

- ✓ Determinar los rasgos de personalidad y tipos de atención en estudiantes a choferes profesionales.

## **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ✓ Identificar los rasgos de personalidad en estudiantes a choferes profesionales.
- ✓ Establecer los tipos de atención (Focalización, Sostenida, Cambio y codificación) en estudiantes a choferes profesionales.
- ✓ Diseñar un plan terapéutico para los rasgos de personalidad y tipos de atención de los estudiantes a choferes profesionales.

## **ESTADO DE ARTE**

### **ANTECEDENTES**

Durán Palacio y Norman Moreno Carmona, en su investigación acerca de Personalidad e Infracciones de Tránsito, realizaron un estudio con 100 participantes jóvenes conductores en el país de Rumania, este país ocupaba el primer lugar en muertes por accidentes de tránsito en Europa; utilizaron el cuestionario Big five y encontraron baja estabilidad emocional, afabilidad y autoconciencia, también que la extraversión y apertura a la experiencia son los que predicen el comportamiento de la conducción agresiva (Palacio & Carmona, 2016).

En la investigación realizada por Norza, Granados, Useche, Romero y Moreno sobre “Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia el factor humano.” Realizado en 38 seccionales de tránsito y transporte de la policía nacional sobre los componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en el territorio colombiano, encontraron que los conductores con estilos de conducción iracundos, ansiosos, riesgoso y de alta velocidad son los que cometen más infracciones y accidentes en ese país (Norza et al., 2014). El no obedecer las normas de tránsito es la principal causa de accidentes. La hostilidad o agresividad y estrés en el tráfico son factores que aumentan la probabilidad de incidentes. Y que las campañas de prevención no son captadas por la población más involucrada en los accidentes.

Según el estudio de la National Highway Traffic Safety Administration, realizado en Estados Unidos, la distracción al conducir un vehículo, se considera cualquier actividad que desvíe la atención de la conducción (hablar o testear por teléfono, comer y beber, mantener diálogos con los pasajeros, ajustes de estéreo o navegación) cualquier cosa que impida una adecuada atención de la tarea de manejar de forma segura. En el 2018 murieron 2,841 personas, 400,000 resultaron lesionadas en choques que involucraron a conductores distraídos (NHTSA, 2015).

En el estudio realizado por datos históricos proporcionados por la Dirección nacional de tránsito en Ecuador, recolectados entre los años 2015-2018, institución con potencia en 22 de las 24 provincias del territorio. Como resultado se presentan 10 causas que habrían ocasionado el 93.3% de los siniestros, siendo la conducción con falta de atención la causa predominante con una incidencia del 56.8%. Los resultados presentan un aporte a los procesos de planificación y legislación de políticas preventivas que implementen instituciones públicas (Congacha et al., 2019).

## **PERSONALIDAD**

### **Conceptualización de la personalidad**

El concepto de personalidad tiene mucha importancia tanto para psicólogos, médicos, criminólogos, filósofos y sociólogos a nivel mundial. En el lenguaje popular se utilizan diferentes significados y connotaciones de personalidad, tales como: agresividad, atractivo, habilidad, brillantes, fuerza de espíritu y presencia (Amarista, 2005).

Según Larsen y Buss (2005), la personalidad es el conjunto de rasgos y mecanismos psicológicos dentro del individuo que están organizados y son relativamente duraderos que influyen en sus relaciones con sus entornos intrapsíquicos, físicos y sociales y sus adaptaciones a estos (Chiclana & García, 2011).

En la actualidad la personalidad se entiende como una organización de características tanto innatas como adquiridas, estructurales como funcionales, las mismas que construyen un repertorio de conductas peculiares o definitorias con las que los individuos hacen frente a diversas situaciones del entorno (Llamuca & Perez, 2018).

Allport ya se dio cuenta del uso, en muchas ocasiones distinto, de ambos términos para referirse a personalidad. Temperamento se refiere “a los fenómenos característicos de la naturaleza emocional de un individuo, incluyendo su susceptibilidad a la estimulación emocional, la fuerza y la velocidad con que acostumbran a producirse las respuestas, su estado predominantemente hereditaria” (Vila & Vives, 2010).

El término carácter, del origen griego antiguo (kharakter), significa marca o sello. Tradicionalmente se ha utilizado más en Europa que en América. Por ejemplo Freud hablaba de carácter y no de personalidad. De hecho también se atribuyen a características morales o éticas del término Carácter que serían no adecuadas para el término personalidad. Al referirnos a que una persona tiene buen carácter, sabemos decir o damos por entender que la persona es buena en un aspecto ético, mientras que al describirla como una persona poseedora de buena personalidad, nos referimos principalmente a la eficacia social o el estatus que posee (Serra, 2006).

### **Rasgos de personalidad**

Cattell consideraba que era necesario hacer una clasificación acerca de las conductas para encontrar las unidades o elementos por las que estaba compuesta, haciendo referencia a los rasgos como elementos, los mismos que pueden ser de tipo físico, fisiológico o psicológico; no obstante, cuando los rasgos de personalidad se presentan de manera marcada e inflexible en el individuo, afectan no solo el bienestar psicológico, si no también provoca alteraciones significativas en la funcionabilidad del sujeto (1973).

Un rasgo de la personalidad se considera las conductas que las personas realizan en distintas situaciones y ocasiones, implica tendencias reactivas sin reconocer características relativamente permanentes (Bermúdez, et al, 2011).

Los rasgos de personalidad poseen por sí mismo cinco características: cuantitativos, bipolares o unipolares, generales, trans institucionales y analíticos. La primera característica hace referencia a que las personas se diferencian por obtener una determinada puntuación, mayor o menor según el instrumento psicométrico utilizado. La segunda característica se refiere a que los rasgos pueden ser considerados como continuos bipolares o unipolares. La tercera característica alude a su presencia general

en toda la población. La cuarta hace referencia al supuesto de que los rasgos están presentes en todas las situaciones, aunque se manifiestan de forma diferente, siendo este el elemento diferenciador entre los individuos. La quinta característica alude a que es una unidad homogénea de conductas mientras que los tipos son heterogéneos (Montaño, et al, 2009).

Rasgos de personalidad en tres grupos (Pérez Urdániz, et al, 2004).

## **GRUPO A**

➤ *Paranoide.* - Se muestran desconfiados, vigilantes respecto a los demás y una áspera irritabilidad y tendencia a la exacerbación precipitada y colérica con los demás. Frecuentemente expresan un temor a la pérdida de independencia lo que los conduce a resistirse el control y a las influencias externas. Hay inmutabilidad de sus sentimientos y rigidez de sus pensamientos (García, 2014).

➤ *Esquizoide.* - Existe carencia de deseo incapacidad para experimentar en profundidad placer o dolor. Tienden a ser apáticos, indiferentes, distantes y asociales. Las necesidades afectivas y los sentimientos emocionales son mínimos y el individuo funciona como un observador pasivo, ajenos a las gratificaciones y afectos de las relaciones sociales, así como a sus demandas (Vila & Vives, 2010),

➤ *Esquizotípico.* - Prefieren el aislamiento social con mínimas obligaciones y apegos personales. Inclinedos a ser casi autistas o cognitivamente confusos, piensan de forma tangencial y con frecuencia aparecen ensimismados y reflexivos. Las excentricidades del comportamiento son notables y son percibidos como extraños y diferentes. Dependiendo de si son activos o pasivos muestran una cautela ansiosa e hipersensible o de desconocimiento emocional y falta de afecto (Sánchez, 2013).

## **GRUPO B**

➤ *Histriónico.* – Se consideran otros mediante una superficial y emprendedora manipulación de sucesos de tal manera que aumentan al máximo la cantidad de atención y favores que reciben, así como también evitan el desinterés o la desaprobación de los demás, muestran una búsqueda de estimulación y afecto insaciable, e indiscriminada. Sus comportamientos sociales les dan la apariencia de confianza y serenidad, sin embargo, bajo esta apariencia se encuentra una autoconfianza engañosa y afecto deben ser constantemente renovados y los buscan en cada fuente interpersonal y en cada contexto social (Cardenal & Tallo, 2007).

➤ *Antisocial.* – Actúan para contrarrestar expectativas de dolor y depreciación de otros, esto se hace mediante comportamientos ilegales dirigidos a manipular el entorno a favor de uno mismo. Tienen deseo de autonomía, venganza y recompensa ya que sienten haber sido maltratados en el pasado. Son irresponsables e impulsivos (Andramuño & Pereira, 2015).

➤ *Narcisista.* – se hacen notar por sus actitudes egoístas, experimentando placer simplemente por permanecer pasivos o centrados en si mismos. Sobrestiman su propio valor, presumen que los demás reconocerán sus particularidades. Mantienen un aire de autoconfianza arrogante, explotan a los demás sin intención o propósitos consientes. Tienen confianza en que las cosas saldrán bien lo cual les proporciona pocos incentivos para comprometerse ( Lila & Herrero 2012).

➤ *Impulsivo.* - Están caracterizados por inestabilidad emocional y falta de control de impulsos. Además aparecen con frecuencia explosiones de violencia o un comportamiento amenazante, especialmente ante críticas de terceras personas (Cardenal & Tallo, 2007).

➤ *Límite.* – Intensos estados de ánimo endógenos, con periodos recurrentes de abatimiento y apatía, entremezclados con periodo de enfado, inquietud o euforia- Inestabilidad y labilidad de su estado de ánimo. Muchos dan a conocer pensamientos recurrentes de suicidio y automutilación, para mantener un claro sentimiento de identidad y muestran una evidente ambivalencia cognitivo afectiva con sus sentimientos de rabia, amor y culpabilidad hacia los otros (Guadalupe et al., 2018).

## **GRUPO C**

- *Anancástico.* - caracterizado por la búsqueda de perfección en todos los ámbitos de su vida, idealizando no solo sus conductas sino también las conductas de otras personas (Salvador, 2017).
- *Dependiente.* –Se caracterizan por una necesidad de afecto extrema y continua, buscando de relaciones en las que se puedan apoyar en otros para conseguir afecto, seguridad y consejo(Blasco, 2005).
- *Ansioso.* – Se caracteriza principalmente por una preocupación en exceso, evitando situaciones en las que se sientan incómodos, con un sentimiento de incapacidad para enfrentarse a dificultades cotidianas ( Cardenal & Tallo, 2007).

## **ATENCIÓN**

### **Conceptualización**

Las premisas que orientan el estudio sobre la atención, todavía hoy, fueron definidas por Willian James en el final del siglo XIX. Refiriéndose al control voluntario de la atención, a la capacidad limitada del procesamiento de la información y, finalmente, a la falta de habilidad en concentrarse en diversos estímulos al mismo tiempo, o sea, el carácter selectivo y la capacidad de focalizar (Castro, 2010).

Es una función cerebral que implica varias áreas del sistema nervioso y consiste en la selección de un determinado estímulo o información, filtrando e inhibiendo las informaciones o estímulos no deseados, que llegan simultáneamente para llevar a cabo cual proceso cognitivo ( Fernández & Flórez , 2016).

### **Características de la atención**

Una de las características más importantes de la atención es la capacidad limitada, ésta se refiere a que el ser humano tiene la capacidad de atender varias cosas al mismo tiempo, la atención es limitada es decir la cantidad de estímulos que podemos atender al mismo tiempo o de tareas que podemos realizar de forma simultánea, es decir ponemos



atención a una situación con mayor intensidad aunque realicemos varias actividades que no tendrán la misma dirección que la persona elija (Bitbrain, 2018).

El oscilamiento consiste en periodos involuntarios de segundos a los que está supeditada la atención por una determinada causa, por ejemplo el cansancio. Se trata de ejercitar la capacidad de modificar el foco de atención. Comúnmente sucede cuando estamos concentrados y nos distraemos con algún otro evento (Serrano, 2019).

La intensidad se centra en que una persona presenta ante alguna actividad a elaborarse. La sensación de estar más o menos atentos, a esto se le denomina intensidad de la atención o tono atencional. Puede definirse entonces como la cantidad de atención que prestamos a un objeto o tarea y está directamente relacionado con el nivel de vigilia y alerta de un individuo (Sevilla, 2011).

No existe una definición única y clara, pero sí sabemos que estabilidad cognitiva incluye procesos diferentes. En particular a algunos autores ( Solberg & Mateer, 1989; Van Zomeren y Brouwer,1994) hablan de cuatro componentes los niveles que son la atención selectiva sostenida y dividida y alterna (Costa, 2019).

### **Modelos de la atención**

Sohlberg y Mateer (1987) describieron un modelo el cual ayuda a evaluar la atención misma que basa en datos que fueron tomados de la neuropsicología experimental, también de las observaciones que se obtiene en el ámbito clínico (Mesulam, 1997).

- *Arousal*: Es la capacidad que tiene el ser humano de estar en vigilia manteniéndose alerta, siendo capaz de seguir estímulos y órdenes.
- *Focalizada*: Es la habilidad para enfocar la atención a un estímulo visual, auditivo o táctil. No se valora el tiempo de fijación al estímulo.
- *Sostenida*: Es la capacidad de mantener una respuesta de forma consistente durante un tiempo prolongado.
- *Selectiva*: Capacidad para seleccionar, de entre varias posibles, la información relevante a procesar o el esquema de acción apropiados. Inhibiendo la atención a unos estímulos mientras se atiende a otros.

➤ *Alternante*: Es la capacidad que permite cambiar el foco de atención entre tareas que implica requerimientos cognitivos diferentes, controlando que información es procesada en cada momento.

➤ *Dividida*: Capacidad para atender a dos cosas al mismo tiempo. Es la capacidad de realizar la selección de más de una información a la vez o de más de un proceso o esquema de acción simultáneamente (Sohlberg & Mateer, 1987).

Para poder diferenciar los tipos de atención existentes, no se puede señalar como única y válida una clasificación de tipos de atención, sino más bien al criterio de la tarea que se ponga de relieve en el estudio de la atención se obtendrá varias de las mismas. Ballesteros propone una clasificación atendiendo a 5 criterios que son: mecanismos implicados, grado de control voluntario, origen y naturaleza de los estímulos, manifestaciones motoras fisiológicas (Villarraig et al., 2017).

**Tabla 1**

*Tipos de atención*

CRITERIO DE CLASIFICACIÓN	TIPOS DE ATENCIÓN
Mecanismos implicados	Selectiva/ dividida/ sostenida
Objeto al que va dirigida la atención	Externa/ interna
Modalidad Sensorial implicada	Visual/ Auditiva
Amplitud/ intensidad con la que se atiende	Global/ Selectiva
Amplitud y control que se ejerce	Concentrada/ dispersa
Manifestaciones de los procesos atencionales	Abierta/ encubierta
Grado de control voluntario	Voluntaria/ involuntaria
Grado de procesamiento de la información no atendida	Consciente/ inconsciente

*Nota. Fuente: Tomado de García Sevilla. (1997).Tipos de atención.*

En base a diferentes autores los principales tipos de atención son:

*Atención selectiva:*

Es el tipo de atención que permite a las personas percibir estímulos relevantes, ignorando los estímulos irrelevantes que acompañan a la información importante. En otras palabras cuando una persona se detiene a observar un estímulo, este puede contener, de manera simultánea información relevante e irrelevante. La capacidad de distinguir esa información importante se da gracias a la atención selectiva. (Bitbrain, 2018).

#### *Atención dividida:*

Es aquella en la que se debe dar respuesta a múltiples estímulos del ambiente, atendiendo a todo ello que demanda nuestra atención y es relevante para la actividad que se quiere llevar a cabo. La manera que la ejecución de tarea se produce de forma simultánea (Olaría & Flores, 2005). Es por ello que se deben generar una serie de estrategias que garanticen la eficacia del proceso atencional, estas son:

- Conseguir una oscilación de la atención que sea eficaz y que permita desplazar la atención de una información a otra de forma rápida para no perder la reacción y procesamiento de estímulos relevantes. Para que esta estrategia sea eficaz, aquellas tareas que deben atender, han de pertenecer a la misma modalidad sensorial.
- En aquellas ocasiones no se pueden producir escalamiento de la atención por tratarse que han de ser atendidas de forma simultánea, la atención será distributiva siguiendo el modelo de recursos, por el que cada tarea le serán asignados a aquellos estímulos que demanden.
- Otras de las estrategias a tener en cuenta es la práctica, pues que será aquella que nos permita mejorar el desarrollo de las otras dos estrategias comentadas anteriormente.

*Atención sostenida:* Es el elemento encargado de activar ciertos mecanismos o procesos del organismo que permitan al hombre mantener un foco atencional y permanecer en un estado de vigilancia ante determinados estímulos, prologando este estado por lapsus de tiempo medianamente extensos. La atención puede ser mantenida más o menos tiempo, pero siempre que se realizan tareas que requieren desarrollar un tiempo prolongado llega un punto en que la atención disminuye, tornándose una atención más dispersa, cuando el decremento es consecuencia de destructibilidad o incluso se llega a perder produciéndose un lapsus en el que el que se observa un

empobrecimiento de la intensidad de la atención. Este deterioro de la atención tanto por distracción como por un lapsus es conocido como menoscabo de la atención. Dentro del concepto de atención sostenida se ven involucrados los conceptos de vigilancia y alerta (arousal), que en determinadas ocasiones se han utilizado como sinónimos para referirse al proceso de atención sostenida por su estrecha relación al considerarlos que al principio de la arousal, determinaba la eficacia del sistema nervioso de forma que se producía una atención sostenida al hacer que el individuo permaneciera en alerta (Rivera et al., 2016).

Al existir un sinfín de conceptos de igual manera existen varios modelos de atención producidos en las últimas décadas. Al menos 13 modelos han sido propuestos por diferentes autores. Todos estos modelos se derivan de diferentes fuentes clínicas, experimentales, psicométricas. Pero algunos de sus conceptos coinciden a través de ellos, sin embargo, el campo no está unificado y es tentador decir que el paciente mismo puede tener tantos diagnósticos diferentes como los modelos que existen (Villarraig et al., 2017).

Kahneman postula en su modelo, que los recursos atencionales se distribuyen en la tarea. En el organismo existe un control en la elección de estímulos que de tal manera mantengan la dirección de la atención, una elección por fuerza, la intensidad de la fijación también menciona que existe una selección voluntaria e involuntaria, pero tomando en cuenta la intensidad de esta (Vera, 2008).

## Tabla 2

Modelo clínico de la atención (Van Zomeren y Brouwer).

Intensivo	Alerta	Capacidad, tiempo en la tarea.
	Atención sostenida	Lapsus atencionales variedad intraindividual Atención focalizada
Selectivo	Atención focalizada	Distractores Interferencia

---

	Capacidad
Atención dividida	Fuente de recursos

---

*Nota. Fuente:* modelo clínico de la atención (Van Zomeren y Brouwer, 1994).

Mirski, mediante diversos estudios de análisis factorial, llega a proponer, cuatro componentes de la atención diferentes: sostenida, focalización/ejecución, codificación y cambio atencional, siendo:

- Focalizar/ejecutar: Es la capacidad para concentrar los recursos atencionales en una tarea específica o para ser capaces de seleccionar un estímulo en un entorno lleno de distracciones y dar una respuesta ante él.
- Sostener: Implica permanecer en una tarea periodos de tiempo determinados, sin perder estímulos, respondiendo de manera eficiente a ellos e inhibiendo estímulos distractores.
- Cambio: Esto va a implicar el cambio de foco atencionalmente de manera flexible y eficiente entre diversas características del estímulo o entre distintos estímulos.
- Codificación: Es la capacidad mnemónica para mantener información brevemente mientras se realiza una tarea o alguna operación cognitiva sobre ella (Fernández, 2014).

## **METODOLOGÍA**

### **Enfoque de la investigación**

*Cuantitativa:* se basa en la recolección de datos para comprobar hipótesis mediante la comprobación numérica y análisis estadístico, para establecer pautas de comportamiento y comprobar teorías (Quecedo et al., 2002). En la presente investigación se utilizaron instrumentos psicométricos para medir las variables y el análisis de los resultados obtenidos.

### **Tipo de investigación**

*Bibliográfica:* “(...) utiliza textos (u otro tipo de material intelectual impreso o grabado) como fuentes primarias para obtener datos (Campos, 2017). La presente investigación se sustenta en planteamientos teóricos, de libros, artículos científicos y estudios de investigación inherentes al tema. Cabe recalcar que no se encontró investigaciones similares para la variable de la atención en choferes profesionales.

### **Diseño de la investigación**

*Transversal:* Los datos obtendrán un tiempo específico y único, con el fin de describir y analizar la incidencia y relación de variables determinados (Sampieri, 2013). Mediante este diseño los datos se recolectan en el momento con el propósito de describir las variables. La investigación fue realizada en el periodo octubre a diciembre 2019.

*No experimental:* Se observan los fenómenos tal como se presentan, sin intervenir en su desarrollo, es decir sin manipular las variables para analizarlas posteriormente (Neill & Suárez, 2018). Realizando la aplicación de los test psicológicos se obtienen los resultados necesarios para determinar los tipos de los rasgos de personalidad y tipos de atención sin tener que modificarlas para cumplir con el propósito de la investigación.

*De campo:* En este tipo de investigación los datos se obtienen en el lugar donde se encuentra el objeto de estudio (Hernández et al., 2006). Para el presente estudio se utilizó este tipo de investigación debido a que la recolección de datos y la aplicación de los reactivos se realizaron dentro de las instalaciones del Sindicato de Choferes de Chimborazo que es donde se capacita la población.

### **Nivel de investigación**

*Descriptiva:* Tal como indica su nombre la investigación descriptiva, como el nombre tal lo dice, describe la realidad de situaciones, eventos, personas, grupos o comunidades, que se esté abordando y que se pretenda analizar (Morales, 2012). Por lo tanto, esta investigación realizada en un grupo de 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo, va a describir los rasgos de personalidad y los tipos de atención existentes en los mismos.

### **Población y Muestra**

*Población:* La población total del Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo es de 900 alumnos incluidos presenciales y fines de semana.

*Muestra:* Para La investigación se consideró una muestra no probabilística conformado por 30 alumnos, siendo la muestra total. Conformados por 24 hombres y 6 mujeres, con un rango de edad de entre 19 y 42 años, tomando en cuenta criterios de inclusión y exclusión propuestos por el investigador.

*Criterios de Inclusión:*

- Tener la mayoría de edad.
- Tener el título de bachiller.
- Haber firmado el consentimiento informado.

*Criterios de exclusión:*

- Tener menos de 18 años de edad.
- No haber concluido el bachillerato.
- Estudiantes que no firmaron el consentimiento informado.

## **TÉCNICAS E INSTRUMENTOS**

### **Técnica**

*Test de psicológico:* Test psicológicos, test psicométricos, o reactivos psicológicos son instrumentos experimentales con una base científica y una amplia validez estadística que tiene como finalidad la medición y/o evaluación de una característica psicológica ya sea específica o general de un determinado sujeto (Lotito, 2015). Para esta investigación se utilizaron test psicológicos y cuestionario, el cuestionario para evaluar rasgos de personalidad y 3 test para los tipos de atención del modelo que se utilizó para la realización de la investigación.

### **Instrumentos**

#### **Cuestionario Salamanca para screening de Rasgos de Personalidad**

Los autores de la actualización del cuestionario son Antonio Pares Urdaniz, Vicente Rubio Larrosa y Esperanza Gomes Gasol, después de su validación con la entrevista

Examen Internacional de trastornos de la Personalidad, en su versión abreviada y extensa (Pérez Urdániz et al., 2004.). El objetivo de esta prueba es la valoración de los rasgos de personalidad, su forma de sentir, pensar y actuar. Llevando una conducta o comportamiento determinado ante una situación. No es una escala de tipo likert. La aplicación es una encuesta con 22 ítems, misma que puedes ser aplicada individualmente o en grupo. Teniendo una calificación por rasgos, con niveles del 1 al 6, siendo tomadas como rasgo psicopatológico las que alcancen los 2 niveles superiores. No tiene límite de tiempo pero se estima 20 minutos aproximadamente (Carrillo, 2017).

Al realizar la calificación de los 30 test de rasgos de personalidad aplicados, siguiendo con la premisa del test 0°, 1° y 2° se considera dentro del rango de lo normal, 3° y 4° son leves, mientras que 5° y 6° se consideran rasgos psicopatológicos (Carrillo & Tutora, 2017). El cuestionario Salamanca muestra propiedades psicométricas en la población estudiada, corroborando su utilidad clínica con una Alfa de Cronbach de 0,89, dándonos una confiabilidad alta en sus resultados.

### **Dígitos directos e indirectos, sub prueba del WAIS III**

Forma parte de las sub pruebas en la evaluación de las escala WAIS-III, en el área de memoria de trabajo. Los rendimientos en la repetición de dígitos varían según la edad y la escolaridad. Requiriendo la integridad de la codificación de la atención, percepción y la memoria ( Briceño et al., 2017).

La prueba de repetición de dígitos en las series automáticas mide la atención, concentración y la forma inversa control mental. El examinador debe leer en voz alta al sujeto una serie de números bien en orden directo o en orden inverso, se aumenta progresivamente la longitud de la serie, hasta que el participante cometa dos fallos seguidos. Un resultado con serie de 6 o 5 con números se considera normal, series de cuatro y sobre todo de tres números apuntan al existencia de problemas de atención. El orden inverso, una amplitud de 2 es claramente defectuosa, mientras que de 3 es dudoso (Wechsler, 1987). Teniendo una validez de alfa de Cronbach de 0.94 (Ramírez & Rosas, 2007).

### **Conners Continuous Performance Test (CPT-II) (CPT App)**

El autor de la versión original del test es el Doctor C. Kate Conners, éste evalúa principalmente la capacidad global atencional de los sujetos. Por una parte nos informa



acerca de la atención sostenida, básicamente la concentración o estado de alerta y por otra parte la atención selectiva, es decir la capacidad de respuesta ante la presencia de estímulos relevantes (Conners, 1994).

El software consta de la presentación en la pantalla de letras por una vez durante aproximadamente 5 minutos, siendo la tarea del examinado oprimir la pantalla cada vez que salga la X. Como vamos avanzando en el ejercicio también varía el tiempo de presentación de las mismas siendo el tiempo recomendado 2 segundos. Teniendo una validez del alfa de Cronbach de 0,72 para la validez de su utilización del test computarizado ( Briceño et al., 2017).

### **Trail Making Test (TMT App)**

Dentro de sus exploraciones en la parte A la esta atención focalizada y en su parte B la atención dividida. Evaluando los cambios de la atención por medio del tiempo de reacción en los intervalos de estímulos (Fernández et al, 2002). Mediante su aplicación móvil, su utilización se centra en la atención focalizada, la complejidad y el tiempo radicándose significativamente abreviados.

Es un test neuropsicológico que tiene el objetivo de evaluar diferentes funciones cognitivas, entre ellas la atención, el test consta de dos partes: La parte A donde representa la conexión, mediante líneas de formas consecutivas, de 25 números distribuidos al azar. En la parte B la conexión tiene que seguir la misma lógica pero uniendo números y letras de forma alternante ya que responde a los procesos de enfocar y ejecutar eficientemente dentro del proceso de atención. En ambas partes las pruebas se realizan previo ensayo. Este test es muy utilizado por neuropsicólogos y su rango de edad va desde los 4 años en adelante (Correia et al., 2015). Presentando un alfa de Cronbach de 0,70 que es considerado como suficiente para establecer una dimensión confiable (Peralta et al., 2015).

### **Técnicas para el procesamiento de datos**

Posteriormente de la aplicación de los test psicológicos la información obtenida, se realizó el procesamiento de datos obtenidos de la investigación, se utilizó una hoja de Excel para la base de datos y posteriormente el análisis de frecuencia, porcentaje y medias.

## RESULTADOS

Tabla 3

### Características Sociodemográficas.

		F	%	x	$\sigma$
Género	Masculino	24	80,00%		
	Femenino	6	20,00%		
Edad				28,90	7,74
Estado Civil	Soltero	10	33,33%		
	Casado	18	60,00%		
	Divorciado	2	6,67%		
Instrucción	Básica	8	26,67%		
	Superior	22	73,33%		

**Fuente:** Resultado del consentimiento informado aplicado a 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales del Chimborazo.

**Observaciones:** (F) frecuencia, (%) porcentaje, ( $\bar{x}$ ) media, ( $\sigma$ ) desviación estándar

### Análisis e interpretación de resultados:

Se puede observar que la muestra estudiada la conforman 24 hombres con un 80% y 6 mujeres con el 20%, completando 30 participantes dando un total del 100%. Esto es debido a que en la cultura ecuatoriana se considera la profesión de chofer como exclusivo para hombres, aunque existen mujeres con esta con licencia profesional son escasas en las carreteras del país. Con respecto a la edad se observa que la media es de 28 años con 9 meses de edad y una desviación estándar de 7 años con 7 meses de desviación estándar. La edad mínima para poder ingresar al curso de Chofer profesional es de 18 años y la edad máxima que encontramos en la muestra fue de 42 años. Mientras que en el estado civil se observa la frecuencia de 10 solteros con el 33,33%, 18 casados con el 60%, 2 divorciados con el 6,67% que nos da una suma del 100% de participantes. Teniendo el factor familiar, como que sus padres o abuelos son choferes profesionales y aparte cuentan con los vehículos para poder ejercer, influye en la decisión de adquirir la licencia Profesional. Con respecto al nivel de instrucción, para poder ingresar al Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo, el requisito es ser bachiller, por lo que se obtiene bachillerato con 8 personas que corresponde al 26,67% y La instrucción superior con 22 personas teniendo 73,33% dándonos un total de 100% de los

participantes. Al ser una profesión que se culmina a los 6, meses es muy común que personas con otras profesiones ingresen a estos cursos, ya que tendrían una oportunidad laboral más de laborar o aumentan puntos con una licencia profesional para sus currículos.

**Tabla 4**

***Rasgos de Personalidad***

		Paranoide		Esquizoide		Ezquizotípico		Histriónico		Antisocial		Narcisista		Impulsivo		Limite		Anancástico		Dependiente		Ansioso	
P	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
unt																							
6	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,33	3	10,0	1	3,33	
		%		%		%		%		%		%		%		%		%		0%		%	
5	1	3,33	0	0,00	0	0,00	1	3,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	3,33	2	6,67	5	16,6	
		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		7%	
4	1	3,33	3	10,00	2	6,67	9	30,00	6	20,00	1	40,00	1	3,33	1	3,33	9	30,00	1	46,6	6	20,0	
		%		%		%		%		%	2	%		%		%		%	4	7%		0%	
3	1	3,33	8	26,67	6	20,00	1	46,67	1	36,67	7	23,33	6	20,00	6	20,00	6	20,00	8	26,6	9	30,0	
		%		%		%	4	%	1	%		%		%		%		%		7%		0%	
2	5	16,6	7	23,33	1	43,33	3	10,00	9	30,00	5	16,67	1	33,33	1	33,33	4	13,33	2	6,67	5	16,6	
		7%		%	3	%		%		%		%	0	%	0	%		%		%		7%	
1	1	40,0	1	33,33	7	23,33	0	0,00	3	10,00	6	20,00	1	40,00	1	33,33	8	26,67	1	3,33	4	13,3	
	2	0%	0	%		%		%		%		%	2	%	0	%		%		%		3%	
0	1	33,3	2	6,67	2	6,67	2	6,67	1	3,33	0	0,00	1	3,33	3	10,00	1	3,33	0	0,00	0	0,00	
	0	3%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%	
		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		100%	

**Fuente:** Resultados del Cuestionario de Salamanca Rasgos de Personalidad, aplicado a 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales del Chimborazo.

**Observaciones:** (F) frecuencia, (%) porcentaje.

### **Análisis e interpretación de resultados:**

Teniendo en cuenta que el objetivo de la presente investigación se refiere a determinar los rasgos de personalidad de los estudiantes del sindicato Choferes de Profesionales de Chimborazo se utilizó el cuestionario de Salamanca. Misma que es puntuada con un rango fijo de 0-6, al calcularse en base a la puntuación determinada, la media siempre será 3. Por otro lado al calcular la media de las personas que obtuvieron una misma calificación, el dato no tendría relevancia en el dato estadístico del test. Por ende no existe una desviación estándar. Se procedió con el cálculo de la Frecuencia, el porcentaje y la desviación estándar. Considerando que los dos niveles más altos el 5° y 6°, son los que marcaran los rasgos que buscamos para el análisis de la presente investigación. Se aprecia que los rasgos Paranoide; Esquizoide; Esquizotípico; Impulsivo y Límite se encuentran entre los 3 primeros niveles, considerándose dentro de la normalidad. Mientras que los rasgos Histriónico; Antisocial; Narcisista y Anancástico se encuentran el 3° y 4° nivel con una tendencia leve en cada rasgo. Por lo tanto, según los datos obtenidos se observa que existen rasgos Dependiente con el 16,67% y Ansioso con el 20%, que son los rasgos que más predominaron en la muestra. Estos rasgos son los que van a determinar el comportamiento en el proceso de conducción, por lo que es indispensable que conozcan acerca de Rasgos de Personalidad.

**Tabla 5**

#### ***Codificación de la Atención.***

Resultados		F	%	x	$\sigma$
DIRECTO	6-5 Normal	19	63,33%	4,73	0,83
	4-3 PA	11	36,67%		
INVERSO	3 Dudoso	27	90,00%	2,90	0,31
	2 Defectuosa	3	10,00%		

**Fuente:** Resultado del test de Dígitos Directos e Indirectos, aplicado a 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales del Chimborazo.

**Observaciones:** (F) frecuencia, (%) porcentaje, ( $\bar{x}$ ) media, ( $\sigma$ ) desviación estándar

### Análisis e interpretación de resultados:

Obteniendo los resultados que en Normal tiene la frecuencia es de 19 personas; Problemas de Atención con una frecuencia de 11 personas, por lo que se observa que existe normalidad de codificación de la atención con el 63% en el orden directo. Con una media de 4,73 y una desviación estándar de 0,83. Mientras que resultado de Dudoso fue la frecuencia de 27 personas. El resultado de Defectuoso con 3 personas. Determinando que en el orden inverso el 90% cometió errores con una amplitud de 3 con una categoría de dudoso en la codificación de la atención. La evidencia demuestra que la codificación atencional en el orden directo se presentó con normalidad con más prevalencia, mientras que en el orden inverso existieron muchos desatinos por parte de la muestra.

**Tabla 6**

#### *Atención Sostenida y Cambio atencional.*

	Punt.	F	%	x	Σ
Omisiones (n, %)	321	8	26,67%		
	322	7	23,33%	297,99	84,52
	323	9	30,00%		
	324	6	20,00%		
Comisiones (n, %)	33	8	26,67%		
	34	9	30,00%	44,37	58,14
	35	6	20,00%		
	36	7	23,33%		
TR (ms)				1470,36	492,97
T R (error)				506,46	300,32
Perservaciones (n, %)	0	14	46,67%		
	1	10	33,33%	0,73	0,78
	2	6	20,00%		

**Fuente:** Resultado del test de Atención Continua (CPT) App, aplicado a 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales del Chimborazo.

**Observaciones:** (F) frecuencia, (%) porcentaje, ( $\bar{x}$ ) media, ( $\sigma$ ) desviación estándar

### **Análisis e interpretación de resultados:**

En cuanto al objetivo de los tipos de atención, para evaluar atención sostenida y el cambio atencional se utilizó el Test de Atención Continua en su aplicación móvil, los resultados, se presentan mediante Omisiones que representan las veces que aparecen las letras que no son X, se observa que entre 324 considerado perfecto y 221 es el rango de calificaciones obtenidas en este ítem, prevaleciendo el 323 con el 30%. Los errores de Comisiones se producen cuando se aprieta la X sin tener que presionarla, el rango está de 33 a 36 de la muestra en este ítem, el 34 destaca con el 30%. El Tiempo de Reacción se calcula en milisegundos, con una media de respuestas positivas de 1470,36 y una desviación estándar de 492,97 y el TR con error tiene una media de 506,46 con una desviación estándar de 300,32 milisegundos. Las Perseveraciones son respuestas aleatorias o anticipatorias, con un rango de 0 que se considera perfecto a 2 en este ítem, en 0 destaca con el 46,67%, y una media de 0,73, con la desviación estándar de 0,78. De modo que los 30 participantes presentaron una atención sostenida y cambio de la atención adecuada ya que los rangos medidos en milisegundos, demostraron no tener mucha diferencia entre ellos evidenciando una buena atención sostenida y adecuado cambio atencional.

La atención sostenida y el cambio atencional son un factores determinantes al momento de conducir un vehículo, ya que se la relaciona directamente con la vía y las señales de tránsito. Aún más si se es profesional del volante donde los riesgos de la velocidad y la carretera van a estar estimulando continuamente la atención del conductor. Requiriendo altos niveles atencionales para las reacciones que la actividad amerite.

**Tabla 7**

#### ***Atención Focalizada***

	Tiempos		F	%	x	$\sigma$
Resultados	00:02:20	00:02:40	9	30,00%	00:02:46	00:00:12
	00:02:40	00:02:50	10	33,33%		
	00:02:50	>	11	36,67%		
				100,00%		

*Fuente:* Resultados del Trail Making Test (TMT) App, aplicado a 30 estudiantes del sindicato de Choferes Profesionales del Chimborazo.

**Observaciones:** (F) frecuencia, (%) porcentaje, ( $\bar{x}$ ) media, ( $\sigma$ ) desviación estándar

### **Análisis e interpretación de resultados:**

Debido a que el único resultado que nos brinda, el tiempo que la persona tarde en completar la parte A y B se dividió en rangos de tiempo para realizar el análisis. El 30% de la muestra se encuentran entre 2 minutos y 20 segundos hasta los 2 minutos y 40 de tiempo, siendo el rango de menor tiempo y por ende menos errores. Mientras que el 36% de la muestra se encuentra entre de 2 minutos y 40 hasta 2 minutos 50 segundos de tiempo, considerado el segundo rango con el mejor tiempo y menos errores. El 36.67% restante de la muestra se encuentran a partir de 2 minutos y 50 segundos en adelante, con un rango de mayor tiempo y mayores errores cometidos al realizar el test. Por lo tanto se determina que en la muestra el 63.33% cuenta con rangos de tiempo adecuados en la atención focalizada. La concentración es una característica esencial dentro del proceso de conducción vehicular, cuando empiece a distraerse o pensar en preocupaciones, mantenerse ajeno a ciertos distractores internos o externos, son los que marcan la diferencia entre un chofer profesional y un conductor común.

### **Propuesta de Estrategias Psicológicas para la atención y los rasgos de personalidad de los en estudiantes a choferes profesionales.**

Al obtener los resultados de Rasgos de Personalidad, observamos que predominan los rasgos Dependiente y Ansioso. Mientras que los tipos de atención Focalizada Sostenida, Cambio y Codificación se encuentran en niveles óptimos en más y adecuado en los del 60% de la muestra de estudiantes a choferes profesionales. Con estos resultados se plantea elaborar estrategias psicológicas tanto para el análisis y reconocimiento de los rasgos de Personalidad, como también para mantener la atención en niveles adecuados en la preparación y formación como futuros choferes profesionales.

Estas estrategias deberán ser impartidas por el profesional de salud mental que labora en la institución, complementando la materia de psicología aplicada a la conducción, la cual forma parte del curso. La primera parte de las estrategias están basadas en el modelo de cognitivo conductual para los de rasgos de personalidad. Mientras que para los tipos de atención se basó en estrategias de estimulación cognitiva.



## **Objetivo General**

➤ Mejorar los niveles de conocimientos acerca de los rasgos de personalidad y estimular al desarrollo atencional adecuado, mediante estrategias psicológicas para un eficiente crecimiento personal y desempeño laboral en los futuros choferes profesionales del país.

## **Objetivos Específicos**

➤ Psicoeducar a los estudiantes de choferes profesionales acerca de los rasgos de personalidad Dependiente y Ansioso.

➤ Promover la importancia de tener una adecuada atención sostenida y focalizada para el desempeño laboral en los estudiantes de chofer profesional.

➤ Implementar técnicas que ayuden a reestructuras rasgos de personalidad Dependiente y Ansioso; La atención Focalizada, sostenida el cambio y la codificación que permitan un adecuado desenvolvimiento a los estudiantes de choferes profesionales.

## ESTRATEGIAS PSICOLÓGICAS DE LOS RASGOS DE PERSONALIDAD

N°	Objetivo	Técnica	Actividad
<b>1</b>	Generar discernimiento y romper con los paradigmas establecidos acerca de los rasgos de personalidad dependiente.	Diálogo Socrático (Khaled & Paredes, 2014)	<p>Mediante Preguntas y cuestionamientos se busca la reflexión de los estudiantes a choferes profesionales con el fin de que consideren otros puntos de vista acerca del rasgo de personalidad Dependiente.</p> <p>Materiales: Proyector y computadora.</p> <p>Numero de sesiones: 1</p> <p>Temporalización: 1 hora</p>
<b>2</b>	Identificar sus emociones y trabajar en aceptarlas para disminuir la los niveles del rasgo de pendiente (mirar dentro de sí mismos).	Introspección (Mora, 2007).	<p>Proceder con los estudiantes a que recuerden lo que les desagrada de su personalidad, creando un debate interno del por qué no les agrada sin justificar y como reconstruiría su pensamiento.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora hojas y lápices.</p> <p>Numero de sesiones: 1</p> <p>Temporalización: 1 hora</p>
			Explicar los tres pasos para la resolución de

3	Mostrar la técnica que les permita resolver conflictos que les produce Dependencia afectiva y Ansiedad.	Resolución de problemas (Bados; García, 2014).	<p>problemas, primero definir el problema, que cada uno pueda identificar cual es el problema, se indica la generación alternativas para la solución del conflicto, se muestra como identificar y aplicar la estrategia más adecuada para la solución, se da un ejemplo de la vida cotidiana.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora hojas y lápices. Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora</p>
4	Trabajar en las relaciones interpersonales para fomentar la interacción social y disminuir la Dependencia	Entrenamiento en habilidades sociales (Morán & Olaz, 2014).	<p>Evidenciar que se pueden presentar conflictos en el trabajo que distraigan su cognición, por lo que la manera de responder a los mismos es muy importante, por eso se da ejemplos de los conflictos que se pueden ocasionar y como se debe mostrar asertividad.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora hojas y lápices. Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora</p>
	Estimular a la relajación que		Primero se les pide a los estudiantes que sientan el

5	disminuya niveles de Ansiedad. Proporcionar las herramientas para un estado corporal más relajado y una disminución en los niveles de ansiedad de los estudiantes del sindicato de choferes profesionales.	Técnica de respiración (Moreno, 2015)	aire, que respiren de una manera tranquila, se les da a que imagine una historia agradable mientras siguen concentrados en su respiración, a continuación se les pide inhalen el aire profundamente, se espera un entre 15 a 25 segundos sin soltar el aire, se le pide que exhale el aire, se repite durante 5 ocasiones el proceso.  Materiales: Proyector, computadora, parlante, hojas y lápices.  Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora
6	Observar la evolución del plan terapéutico para rasgos de personalidad Dependiente y Ansioso.	Feedback (Nicol et al., 2014).	Analizar el desarrollo cognitivo, conducta y emocional que lograron tener desde las primeras técnicas implementadas.  Materiales: Proyector, computadora, hojas y lápices.  Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora

**ESTRATEGIAS PSICOLÓGICAS DE TIPOS DE ATENCIÓN**

N°	Objetivo	Técnica	Actividad
7	Crear interés por el por el tema de Los tipos de atención (focalizada, Sostenida, Cambio y Codificación).	Orientación Personal (Gaeta González, 2018).	<p>Los estudiantes del sindicato de choferes profesionales, adquieran conocimiento y fomenten la importancia el desarrollo de la atención en sus diferentes tipos.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora, hojas y lápices.</p> <p>Numero de sesiones: 1</p> <p>Temporalización: 1 hora</p>
8	Promover el entrenamiento cognitivo en especial la atención focalizada y sostenida	Cognifit (Breznitz, 1999).	<p>Explicación de cómo funciona este programa el cual es accesible en internet, cuáles son los ejercicios a realizar para el desarrollo de la atención y se incentiva a realizarlo por lo menos dos a tres veces por sema.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora, hojas y lápices.</p> <p>Numero de sesiones: 2</p> <p>Temporalización: 1 hora</p>
	Ejercicios de aumento progresivo de la capacidad de codificación y atención	Aumentar la codificación y	<p>Para ello se pueden emplear ejercicios como copiar dibujos iguales o simétricos construir o completar modelos diversos partiendo de elementos (pero Padres, numéricos o gráficos) que los constituyen; emparejar</p>

9	sostenida en la misma tarea	atención sostenida (Rozo & Roa 2017).	<p>elementos iguales a otros que se han visto dice retiene la memoria; ordenar conjuntos de elementos de acuerdo a distintos criterios (alfabéticamente cronológicamente por orientación entre otros).</p> <p>Materiales: Proyector, computadora, hojas y lápices. Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora</p>
10	<p>Evaluar su propio proceso de aprendizaje con el propósito de hacer más consiente y eficiente los tipos de atención( Sostenida, Focalizada, Cambio y Codificación).</p>	Metacognición (Caamaño, 2018)	<p>Realizar una autoevaluación escrita por parte de los alumnos del sindicato de choferes profesionales, con el fin de qué asimile nuevos conocimientos y seleccionen estrategias para mejorar los tipos de atención trabajados previamente.</p> <p>Materiales: Proyector, computadora, hojas y lápices. Numero de sesiones: 1 Temporalización: 1 hora</p>

## DISCUSIÓN

En la presente investigación los resultados sociodemográficos se trabajaron con una muestra de 30 personas (100%), 24 hombres y 6 mujeres estudiantes del Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo. Teniendo un promedio de edad de 28 años. Se estima que el promedio más seguro de conducción vehicular es entre los 30 y 45 años, siempre y cuando se haya obtenido la licencia a los 18 años (CNST, 2016). Los resultados obtenidos en estado civil determinaron que en la muestra predominan los casados con 28 personas y 2 divorciados completando la muestra de 30 personas. Según el estudio "Conducción ZEN. Emocionales, decisiones y conducción" por realizado por Prevenir los resultados del estudio, 84,5% de los conductores tienen un bajo control emocional. El perfil del conductor con bajo control emocional es el de un varón, soltero y menor de 32 años; aunque el mayor grado de impulsividad se producen menores de 25 años. También el estudio saca la conclusión de que los solteros son los más despistados y los separados son más apresurados o impulsivos de lugar óptimo e intermedio es el de los casados o con pareja estable (MAPFRE, 2015). Pero el conocimiento del reglamento de tránsito, conducción segura y funcionamiento del automóvil es el conjunto esencial que debe tener una persona para poder acceder al permiso de conducir requerido por las leyes del país (Pérez et al., 2012).

Los estudios referentes a rasgos de personalidad y conducción se centran en reconocer que el comportamiento humano es el principal factor de riesgo, estimándose que un 90% de los casos se relacionan con diferentes tipos de errores y fallas humanas (Ledesma et al., 2011). Mientras que los datos obtenidos mediante el cuestionario de Salamanca de rasgos de personalidad se evidencia que los rasgos Dependiente y Ansioso son los que se consideran psicopatológicos de la muestra, siendo los que influenciarían el proceso de conducción vehicular de las personas.

Los recopilación de los datos en la presente investigación acerca de la variable de rasgos de personalidad, teniendo la categoría de psicopatológicos fueron los rasgos Dependiente y Ansioso. No se encontró estudios acerca de rasgos dependientes y conducción vehicular. Sin embargo, las emociones afectan la toma de decisiones, la capacidad para detectar los riesgos en la ruta y de razonar apropiadamente lo que está sucediendo nuestro alrededor mientras manejamos. Como así también tienen efectos físicos como la aceleración de los latidos del corazón, sudor y sensación de falta de aire

entre otras en todo momento de nuestra vida cotidiana podemos estar recibiendo diferentes noticias e impulsos que definen nuestras emociones (Woocar, 2018).

En sí, los estudios acerca del rasgo de personalidad Ansioso se centran más en que es el resultado de consumo de alcohol, de conductas riesgosas, conductores agresivos, entre otros. Aunque la magnitud de la asociación disminuye con la edad, género y el consumo de sustancias. La literatura que indica que los conductores con alta o baja ansiedad son proclives a involucrarse en comportamientos no seguros al conducir no se conoce trabajos previos que se hayan ocupado de evaluar las relaciones entre consumo de alcohol y conducta ansiosa. Los resultados del mencionado estudio concluye que los individuos que informan un consumo elevado crónico son menos proclives a presentar un estilo de conducta ansiosa (Poó, 2014).

Gran parte de las investigaciones realizada sobre la relación de las variables de personalidad y las conductas de riesgo al volante se han llevado a cabo con muestras en las que predominan los varones. En la que lleva años o más bien la por otra parte antes en este ámbito de trabajo. Por citar algunas podemos mencionar las diferencias entre hombres y mujeres en el factor de búsqueda de sensaciones, en un en el nivel de ira generado ante distintas situaciones de la conducción, o en la frecuencia con la que se cometen distintas distracciones de tráfico. Todo lo cual justifica la relevancia de llevar a cabo estudios sobre las conductas de riesgo al volante en población femenina (Gómez- & González, 2010). En el contexto local la investigación es escasa, por lo que reconocer el rasgo de personalidad que puede afectar el estado de ánimo debe ser fundamental en la preparación como chofer profesional, por todas las consecuencias que esto traería para el proceso de conducción vehicular.

La otra variable de la investigación son los tipos de atención, siendo la misma atención en general el factor principal dentro de las investigaciones de la psicología aplicada a la conducción. En el estudio de “Inatenciones del conductor: un estudio acerca de las relaciones entre las redes atencionales y la propensión a cometer errores durante la conducción”. Afirma que la inatenciones un factor primordial que contribuye a los accidentes de tránsito el objetivo de este trabajo fue analizar la relación entre atención según el modelo de redes atencionales del Posner (1994) y propensión a cometer errores relacionados con la inatención durante la conducción vehicular. Los



resultados indican que existe una correlación significativa entre tiempo de reacción y la propensión a cometer errores durante la conducción. (Robalino et al, 2019).

El presente trabajo investigativo dio como resultado que el 60% de la muestra tiene niveles aceptables dentro de los tipos de atención Focalizada, Sostenida, Cambio y Codificación. En el estudio de atención sostenida y conducción explica que existen diversos factores que pueden propiciar accidentalidad en autopista. Algunos de los más significativos son el tipo de trazados propios del autopista que favorecen, proporcionar que la atención sostenida caída al estar conduciendo durante un tiempo prolongado, la monotonía estimular el entorno del autopista que si bien exige una baja demanda intencional puede provocar fatiga atencional y sueño con caídas de repentinas de la disposición atencional, entre otras.(Chisvert & Monteagudo, 2001). En lo concerniente a la Atención focalizada o selectiva en el estudio del comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta. Se centra en la búsqueda visual describe que existe una limitación en la información procedente del campo visual para que podemos hacer un observador humano depende entonces del ejecución de una serie de movimientos oculares que permitan el análisis final de dos detalles de la escena. Para hecho los psicólogos realizan registro de las fijaciones visuales y su duración, creando estrategias de exploración visual atencional dependiendo de la situación y localización.(Caparrós, 1999). En las escuelas de conducción se realiza la evaluación de la atención focalizada directamente relacionado con lo visual, utilizando exámenes psicosomáticos electrónicos como simuladores de carretera. Siendo requisito obligatorio es aprobado una valoración sea con técnica dos psicométricas la misma que permite diagnostico a las actitudes del conductor niveles de atención está evaluación se realicen quince minutos aproximadamente y permite diagnosticar visión, audición coordinación, reacción y concentración.

No se encontraron estudios acerca del cambio y la codificación en la atención durante el proceso de conducir por lo que recalamos el Modelo atencional de Mirski y sus colaboradores (1991) han intentado derivar componentes separados de la atención mediante las medidas clínicas tras de la atención como un claro el éxito o en estudios con muestra de adultos y niños. Específicamente su primer esquema proponía cuatro componentes diferentes de las de la atención (sostenida focalización/ejecución, codificación y cambio alternancia) que han sido confirmados por diversos estudios mediante análisis factorial de datos proporcionados por test neuropsicológico dos en

muestra de adultos y niños los datos provenientes de una amplia batería de pruebas de atención fueron sujetos a un análisis de sus componentes y a una análisis Varimax. Estos factores explicaron 79.9% de la varianza en adultos y un 64.6% en muestra de niños (Pinzon & Flores, 2015).

## **CONCLUSIONES**

- La muestra de estudiantes del sindicato de choferes profesionales de Chimborazo, fueron evaluados por el cuestionario de Salamanca de rasgos de personalidad. Mediante el análisis del mismo se determinó que debido a la mayor puntuación en los niveles la 5° y 6°, la posible existencia de rasgos psicopatológicos Dependiente con el 16,67% y Ansioso con el 20%.
- La evaluación de la atención se llevó a cabo mediante la utilización de tres test. El test de Atención Continua, cuyos rangos se medidos en milisegundos, dio como resultado que los 30 participantes presentaron una atención sostenida y cambio de la atención adecuada. El test de Dígitos evaluando la codificación de la atención el orden directo con mayor prevalencia en la normalidad y en el orden inverso prevaleció el nivel de dudoso para la codificación de la atención. En el test del Trazo se determina que en la muestra el 63.33% cuenta con rangos de tiempo adecuados en la atención focalizada.
- Por medio de la propuesta de implementación de las estrategias psicológicas de la presente investigación, se pretende tratar los de rasgos de personalidad Dependiente y Ansioso considerados como psicopatológicos, mediante técnicas cognitivas conductuales y los tipos de atención Focalizada, Sostenida, Cambio y Codificación con ejercitación cognitiva. Para generar adecuados niveles de conocimiento, análisis y comprensión de los mismos, teniendo una repercusión significativa en el proceso de preparación para choferes profesionales.

## RECOMENDACIONES

- Teniendo en cuenta que la muestra se encuentra en proceso de preparación para convertirse en choferes profesionales, se permite deducir sobre la importancia de intervenir estas variables de investigación. Lo cual permite por medio de distintas estrategias la intervención temprana en factores fundamentales como Rasgos de Personalidad y Tipos de atención, que determinaran el proceso de conducción como una profesión.
- Al examinar los resultados tanto de Rasgos de personalidad como tipos de atención, se observa la importancia de la intervención en estas áreas en el desarrollo de la preparación de choferes profesionales, aparte de mejorar el entendimiento de sí mismos, tanto en personalidad como en atención, también contribuirán con la sociedad que van a ser quienes utilicen y califiquen sus servicios profesionales.
- Se debe fomentar la implementación estrategias psicológicas, dirigidas a este tipo de población, debido a que la personalidad y la atención son factores esenciales en al conducir un vehículo. La aplicación de las mismas en el proceso de formación tienen una orientación de aprendizaje y práctica, de manera que va ayudar a disminuir niveles de Dependencia y Ansiedad; y va a colaborar con el mejoramiento de los tipos de atención. Aumentando las capacidades al momento de la estructuración de la profesión de choferes.

## BIBLIOGRAFÍA

- Amarista, F. J. (2005). La personalidad según Alberto Mateo Alonso: (una concepción oroginal). *Gac. Méd. Caracas*, 113(1), 12–18.  
[http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0367-47622005000100002](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0367-47622005000100002)
- ANT. (2016). *Conozca cómo recuperar los puntos en su licencia de conducir - Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador - ANT*.  
<https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/noticias-nacionales/1516-conozca-como-recuperar-los-puntos-en-su-licencia-de-conducir#.XxN0eXFKhdg>
- ANT. (2019, January 21). *Cierre del año 2018 en siniestralidad de tránsito a nivel nacional - Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador - ANT*.  
<https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/noticias-nacionales/2010-cierre-del-ano-2018-en-siniestralidad-de-transito-a-nivel-nacional#.Xz6UGvIKhdg>
- Asbridge, M., Brubacher, J., & Chan, H. (2012). Cell phone use and traffic crash responsibility: a culpability analysis of collision-involved drivers. *Injury Prevention*, 18(Suppl 1), A72.2-A73.  
<https://doi.org/10.1136/injuryprev-2012-040580g.2>
- Bados; García. (2014). (PDF) *Resolución de problemas. Publicación electrónica. Colección Objetos y Materiales Docentes (OMADO)*.  
<http://hdl.handle.net/2445/54764>.  
[https://www.researchgate.net/publication/272815457\\_Bados\\_A\\_y\\_Garcia\\_Grau\\_E\\_2014\\_Resolucion\\_de\\_problemas\\_Publicacion\\_electronica\\_Coleccion\\_Objeto\\_y\\_Materiales\\_Docentes\\_OMADO\\_httphdlhandle.net244554764](https://www.researchgate.net/publication/272815457_Bados_A_y_Garcia_Grau_E_2014_Resolucion_de_problemas_Publicacion_electronica_Coleccion_Objeto_y_Materiales_Docentes_OMADO_httphdlhandle.net244554764)
- Ballesteros, S., Reales, J. M., García, E., & Carrasco, M. (2006). Selective

attention affects implicit and explicit memory for familiar pictures at different delay conditions. *Psicothema*, 18(1), 88–99.

<http://www.psicothema.com/psicothema.asp?id=3181>

Bermúdez, Pérez, Ruiz, Sanjuán, & R. (2011). *Psicología de la personalidad*. <https://tuvntana.files.wordpress.com/2015/06/psicologia-de-la-personalidad-bermudez-perez-y-ruiz.pdf>

Bitbrain. (2018). *Qué es la atención, tipos y alteraciones* | Bitbrain. SALUD Y BIENESTAR. <https://www.bitbrain.com/es/blog/atencion-cognitiva-concentracion>

Blasco, J. C. (2005). *La dependencia emocional como un trastorno de la personalidad*.

Brandwayn Briceño, N., Macías Bohórquez, R., & Restrepo Vélez, D. E. (2017). *Comparación en el desempeño de pruebas neuropsicológicas sistematizadas y de lápiz y papel en una muestra de estudiantes de psicología de la Pontificia Universidad Javeriana sede Bogotá*. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/21363/BrandwaynBricenoNatalia2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Bravo Diego, & Ortiz Sara. (2019). *El 50% de accidentes es por impericia* / *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/50-de-accidentes-impericia.html>

Breznitz. (1999). *Programa De Entrenamiento Mental - Juegos de Memoria, Acertijos, Salud Mental, Ejercicio Cerebral*. <https://www.cognifit.com/es/que-es-cognifit>

Caamaño, C. (2018). *Claves para potenciar la Atención/Concentración Guía de Orientación para Universitarios*. 24.

Campos. (2017). *Métodos de investigación académica Fundamentos de*

*investigación bibliográfica* (Vol. 2, Issue X, pp. 63–74).

Caparrós, A. E. (1999). El comportamiento humano en conducción : factores perceptivos , cognitivos y de respuesta Introducción.

*Universidad de Murcia.*

<http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>

Cardenal, V., & Ortiz-Tallo, M. (2007). Los trastornos de personalidad según el modelo de Millon: una propuesta integradora. *Clín. Salud*, 18(3), 305–324.

[http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1130-52742007000300004](http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1130-52742007000300004)

Carrillo, Guamani. (2017). *Inteligencia Emocional y Personalidad en estudiantes univercitarios. Universidad Técnica de Ambato Facultad de ciencias de la Salud carrera de Psicología.*

Carro-Pérez, E. H., & Ampudia-Rueda, A. (2019). Conductas de riesgo al conducir un automóvil en zonas urbanas del sur de Tamaulipas y la Ciudad de México. *CienciaUAT*, 13(2), 100.

<https://doi.org/10.29059/cienciauat.v13i2.988>

Carro Pérez, E., Hernández Constantino, M., & Sahagún Morales, A. (2012). Propuesta de una taxonomía sobre estilos de conducción de automoviles a partir de indicadores conductuales. *Revista de Psicología y Ciencias Del Comportamiento de La U.A.C.J.S.: RPCC-UACJS*, 3(2), 93–105. <https://doi.org/10.1804/rpcc-uacjs.v3i2.71>

Castro, C., Durán, M., & Cantón, D. (2006). La conducción vista por los psicólogos cognitivos. = Driving under viewpoint of Cognitive Psychology. *Boletín de Psicología (Spain).*

Castro, R. ; (2010). Atención dividida e inteligencia en el contexto del

tránsito. *Ciencias Psicológicas*, IV(1), 17–26.

<https://doi.org/10.22235/cp.v4i1.108>

Chiclana Actis, C., & García Martín, I. (2011). Trastornos de la personalidad. *Medicine*, 10(85), 5750–5758.

[https://doi.org/10.1016/S0304-5412\(11\)70170-6](https://doi.org/10.1016/S0304-5412(11)70170-6)

Chisvert; Monteagudo. (2001). (PDF) *Atención sostenida y conducción: Estudio sobre el impacto de los fallos atencionales en la accidentalidad en autopista.*

[https://www.researchgate.net/publication/328135315\\_Atencion\\_sostenida\\_y\\_conduccion\\_Estudio\\_sobre\\_el\\_impacto\\_de\\_los\\_fallos\\_atencionales\\_en\\_la\\_accidentalidad\\_en\\_autopista](https://www.researchgate.net/publication/328135315_Atencion_sostenida_y_conduccion_Estudio_sobre_el_impacto_de_los_fallos_atencionales_en_la_accidentalidad_en_autopista)

CNST. (2016). *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito*. Ficha N°38 - Pasos de Cebra. [www.conaset.cl](http://www.conaset.cl)

Congacha, A. E., Barba Brito, J., Pacheco, L. P., & Delgado, J. (2019). Caracterización de los Siniestros Viales en el Ecuador.

*NOVASINERGIA REVISTA DIGITAL DE CIENCIA, INGENIERÍA Y TECNOLOGÍA*, 2(2), 17–29. <https://doi.org/10.37135/unach.001.04.02>

Conners, K. (1994). *CPT-II: Instrumento de evaluación de la atención y concentración*. <https://www.fundacioncadah.org/web/articulo/cpt-ii-instrumento-de-evaluacion-de-la-atencion-y-concentracion.html>

Correia, S., Ahern, D. C., Rabinowitz, A. R., Farrer, T. J., Watts, A. K. S., Salloway, S., Malloy, P. F., & Deoni, S. C. L. (2015). Lowering the floor on trail making test Part B: Psychometric evidence for a new scoring metric. *Archives of Clinical Neuropsychology*, 30(7), 643–656. <https://doi.org/10.1093/arclin/acv040>

Costa. (2019). *Atención y aprendizaje con SmartickBrain - Smartick.*

<https://www.smartick.es/blog/educacion/juegos/atencion-y-aprendizaje-smartickbrain/>

De Psicología, F., Guadalupe, C., & Morales, H. (n.d.). *Universidad autónoma de coahuila Presenta.*

Dolcet i Serra, J. (2006). Carácter y temperamento: similitudes y diferencias entre los modelos de personalidad de 7 y 5 factores (el TCI-R versus el NEO-FFI- y el ZKPQ-50-CC). *TDX (Tesis Doctorals En Xarxa)*. <https://repositori.udl.cat/handle/10459.1/63799>

DSM V. (2014). Manual Diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales. In *Guía Consulta de los Criterios Diagnosticos*. <https://doi.org/123475859558>

Durán Palacio, N. M., & Moreno Carmona, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas*, 12(1), 123. <https://doi.org/10.15332/s1794-9998.2016.0001.09>

El Comercio. (2015). *Conducción, ¿un reflejo de la personalidad de los conductores? | El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/deportes/conduccion-tipos-conductores-autos-comportamiento.html>

Fernández, Marino, & Alderete. (2002). *Ficha técnica del instrumento*. <https://bi.cibersam.es/busqueda-de-instrumentos/ficha?Id=27>

Fernando, P. (2014). *Evaluación multidimensional del estilo de conducción. Su relación con variables psicológicas y comportamientos de riesgo*. <http://rpsico.mdp.edu.ar>

Gaeta González, M. L. (2018). [Reseña] Orientación personal y familiar. *Revista Iberoamericana de Educación*, 78(2), 129–132. <https://doi.org/10.35362/rie7823295>



- García. (2014). *Personalidades paranoides (McWilliams, N. Diagnóstico Psicoanalítico. Comprendiendo la estructura de personalidad en el proceso clínico)*. <http://www.aperturas.org/articulo.php?articulo=858>
- Gómez-Fraguela, J. A., & González-Iglesias, B. (2010). El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes. *Anales de Psicología*, 26(2), 318–324. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3234528>
- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). Metodología de la investigación. In *Metodología de la investigación*. <https://doi.org/10.6018/turismo.36.231041>
- Jofre Agualongo, & Arias, S. (2015). “Tipos de personalidad y craving en los miembros del grupo de alcohólicos anónimos ‘sultana de los andes’ de riobamba, periodo julio - diciembre 2015” autores: *Repositorio Unch*, 16(2), 39–55. <https://doi.org/10.1377/hlthaff.2013.0625>
- Josefa Valcárcel. (2017). *PSICOLOGÍA APLICADA A LA CONDUCCIÓN*.
- Khaled, A., & Paredes, S. (2014). DIÁLOGO SOCRÁTICO EN LOGOTERAPIA Socratic dialogue in Logotherapy. *Unife*, 22(1), 61–74. <http://www.unife.edu.pe/publicaciones/revistas/psicologia/2014/AVANCES.A.Salomon.pdf>
- Ledesma, R. D., Poó, M, F., Montes, & A, S. (2011). PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Asociación para el Avance de la Ciencia. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3(2), 108–119. <https://doi.org/10.5872/psiencia/3.2.72>
- Llamuca, & Pérez. (2018). *UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD*.

- López;, Ledesma;, Montes;, & Introzzi. (2017). A time-to-contact and collision estimation task: Preliminary evidences of reliability and validity. *Avaliacao Psicologica*, 16(3), 328–337.  
<https://doi.org/10.15689/ap.2017.1603.12584>
- Lotito, F. (2015). Test psicológicos y entrevistas. *Revista Academia & Negocios*, 1(2), 79–90.
- Luis, F., & Alberto. (2014). Neuropsicología de la atención. Conceptos, alteraciones y evaluación. In *Revista Argentina de Neuropsicología* (Vol. 25).  
[https://www.researchgate.net/publication/273970215\\_Neuropsicologia\\_de\\_la\\_atencion\\_Conceptos\\_alteraciones\\_y\\_evaluacion](https://www.researchgate.net/publication/273970215_Neuropsicologia_de_la_atencion_Conceptos_alteraciones_y_evaluacion)
- MAPFRE, F. (2015). *Control de emociones y conducción - Fundación MAPFRE*.  
[https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/control-emociones-conduccion-segura.jsp](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/control-emociones-conduccion-segura.jsp)
- Mesa, J. R. (2015). Inteligencia emocional, rasgos de personalidad e inteligencia psicométrica en adolescentes. *Universidad de Murcia*, 326.  
<https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/310420/TJRMJ.pdf?sequence=1%0Ahttp://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/310420/TJRMJ.pdf?sequence=1%0Ahttp://www.tdx.cat/handle/10803/310420>
- Mesulam. (1997). *Introducción a los procesos atencionales*. 21(3), 295–316.  
[https://www.ugr.es/~setchift/docs/introduccion\\_procesos\\_atencionales.pdf](https://www.ugr.es/~setchift/docs/introduccion_procesos_atencionales.pdf)

- Montaño, M. C. C. G. (2009). *Psychologia. Avances de la disciplina*. 3, 81–107. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=297225531007>
- Mora. (2007). (PDF) *Introspección: Pasado y Presente*. [https://www.researchgate.net/publication/26530078\\_Introspeccion\\_Pasado\\_y\\_Presente](https://www.researchgate.net/publication/26530078_Introspeccion_Pasado_y_Presente)
- Morales, F. (2012). Tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa. *Creadess.Org*, 1–3. <https://doi.org/10.1021/ma401415g>
- Morán, V. E., & Olaz, F. O. (2014). Instrumentos de evaluación de habilidades sociales en América Latina: un análisis bibliométrico. *Revista de Psicología*, 23(1). <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2014.32877>
- Moreno, H. R. (2015). *TESIS DOCTORAL ESTUDIO DE VALIDACIÓN DE UNA TÉCNICA BREVE AUTOAPLICADA DE RELAJACIÓN*.
- Muñoz, S. A. (2002). Factores Psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. *Revista Internacional de Psicología*, 3(02), 1–15. <https://doi.org/10.33670/18181023.v3i02.15>
- Neill, D. A., & Cortez Suárez, L. (2018). *Procesos y fundamentos de la investigación científica*. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12498/1/Procesos-y-FundamentosDeLainvestiagcionCientifica.pdf>
- NHTSA. (2015). *Distracción al Conducir*. <https://www.nhtsa.gov/es/conducir-de-forma-riesgosa/distraccion-al-conducir>
- Nicol, D., Thomson, A., & Breslin, C. (2014). Rethinking feedback practices in higher education: a peer review perspective. *Assessment and Evaluation in Higher Education*, 39(1), 102–122.

<https://doi.org/10.1080/02602938.2013.795518>

Norza-Céspedes, E. H., Lucía Granados-León, E., Useche-Hernández, S. A., Romero-Hernández, M., & Moreno-Rodríguez, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad en Colombia. *Rev. Crim.*

Olaria, & Flores. (2005). *La atención: bases fundamentales - Downciclopedia*. <https://www.downciclopedia.org/neurobiologia/la-atencion-bases-fundamentales.html>

Organizacion Mundial de la Salud. (2018). Lesiones causadas por el tránsito. *Oms*. <https://doi.org/10.1109/TED.2003.814974>

Peralta, J., Peralta, N., & Montenegro, Z. (2015). Propuesta de evaluación neuropsicológica para casos donde exista una alteración en la percepción musical. *Diversitas: Perspectivas En Psicología*, 11(2), 261–271. <https://doi.org/10.15332/s1794-9998.2015.0002.07>

Pereira, A. ; (2015). *Universidad nacional de chimborazo facultad de ciencias de la salud carrera de psicología clínica trabajo de grado previo a la obtención del título de psicólogo clínico "personalidad y resiliencia de mujeres*.

Pérez Urdániz, A., Larrosa, V. R., Gómez, E., Antonio Pérez Urdániz, G., & Gazol, E. G. (n.d.). *Cuestionario salamanca cuestionario salamanca para el screening de trastornos de la personalidad para el screening de trastornos de la personalidad*. Retrieved July 18, 2020, from [www.seetp.com](http://www.seetp.com)

Pinzon Cindy; Vicki, F. (2015). Proceso atencional según mirsky en el desarrollo cognitivo del infante con espectro autista cindy.

*UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA FACULTAD DE*

CIENCIAS HUMANAS PROGRAMA DE PSICOLOGÍA, 16(2), 39–55.  
<https://doi.org/10.1377/hlthaff.2013.0625>

Quecedo, Rosario, Castaño, & Carlos. (2002). *Redalyc. Introducción a la metodología de investigación cualitativa*.  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17501402>

Ramírez, V., & Rosas, R. (2007). Estandarización del WISC-III en Chile: Descripción del test, estructura factorial y consistencia interna de las escalas. *Psyche*, 16(1), 91–109. <https://doi.org/10.4067/s0718-22282007000100008>

Ramos-Galarza, C., Paredes, L., Andrade, S., Santillán, W., & González, L. (2016). Sistemas de Atención Focalizada, Sostenida y Selectiva en Universitarios de Quito-Ecuador. In *Revista Ecuatoriana de Neurología* (Vol. 25, Issues 1–3).  
[http://revecuatneurol.com/magazine\\_issue\\_article/sistemas-atencion-focalizada-sostenida-selectiva-universitarios-quito-ecuador/](http://revecuatneurol.com/magazine_issue_article/sistemas-atencion-focalizada-sostenida-selectiva-universitarios-quito-ecuador/)

Rendón, O., & Isabel Pérez Villegas. (2014). *Area metropolitana del valle de aburrá 2013 investigadoras Milena Estudiantes de Maestría en Epidemiología*.  
<https://pdfs.semanticscholar.org/03bc/7c1b137b4de9d26ecd431889d24eb6fa2b88.pdf>

Rivera, N., Pinilla, C., Quezada, S., & Santana, P. (2016). *Atención Selectiva, Atención Sostenida, Inhibición y Flexibilidad Cognitiva en niñas y adolescentes de 12 a 14 años con TDAH predominio de falta de atención*. 31–38.  
[http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/1161/Nicol e Cid Rivera.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/1161/Nicol%20e%20Cid%20Rivera.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Robalino Guerra, P. E., & Musso, M. F. (2019). Inatención del conductor: un estudio acerca de las relaciones entre redes atencionales y la propensión a cometer errores durante la conducción. *Interdisciplinaria: Revista de Psicología y Ciencias Afines*, 35(2).  
<https://doi.org/10.16888/interd.2018.35.2.11>
- Roser Fernández, O., & Flórez Jesús. (2016). *La atención: bases fundamentales - Downciclopedia*.  
<https://www.downciclopedia.org/neurobiologia/la-atencion-bases-fundamentales.html>
- Rozo, R. (2017). *Fortalecimiento de la atención sostenida a través de la estimulación de las funciones ejecutivas del cerebro en los en los estudiantes de grado 4 en la clase de inglés*.  
[https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/11922/TESIS\\_FINAL\\_DICIEMBRE\\_11\\_KAREN\\_Y\\_PAULINE.pdf?sequence=1&is](https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/11922/TESIS_FINAL_DICIEMBRE_11_KAREN_Y_PAULINE.pdf?sequence=1&is)
- Salvador Rosario. (2017). *Personalidad anancástica: características y relación con la salud mental*.  
<https://psicologiaymente.com/personalidad/personalidad-anancastica>
- Sampieri. (2013). *Metodología de la investigación*.  
<http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Sánchez. (2013). Personalidades esquizoides (McWilliams, N. Diagnóstico Psicoanalítico. Comprendiendo la estructura de personalidad en el proceso clínico). *Journal of Petrology*, 369(1), 1689–1699.  
<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Sánchez Marín, S., & Sánchez Sáez, E. (2018). Rasgos de personalidad en

conductores infractores y factores de riesgo en la conducción. *Anuario de Psicología*, 48(3), 92–97.

<https://doi.org/10.1016/j.anpsic.2018.10.003>

Segarra, S. (2016). UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

USFQ Colegio de Ciencias e Ingenierías. *Quito*, 17.

<http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/5715/1/126203.pdf>

Serrano Sisi. (2019). *CARACTERÍSTICAS DE LA ATENCIÓN Y EJEMPLOS*.

<http://psicosociosanitario.blogspot.com/2019/07/caracteristicas-de-la-atencion-y.html>

Sevilla, J. G. (2011). *TEMA 3: LA IMPORTANCIA DE LA ATENCIÓN*.

Sohlberg, M. M., & Mateer, C. A. (1987). Effectiveness of an attention-training program. *Journal of Clinical and Experimental Neuropsychology*, 9(2), 117–130.

<https://doi.org/10.1080/01688638708405352>

Velasco, M., & Acosta, J. (2012). Revista latinoamericana de hipertensión.

*Revista Latinoamericana de Hipertension*, 7(2), 99–108.

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80524058008>

Vera, J. (2008). *Psicología de la atención y de la memoria*. Universidad Oberta de Catalunya.

[http://cv.uoc.edu/annotation/e4acc712f765a5364bcadbdc4c913d0c/573823/XX08\\_80506\\_01217/modul\\_3.html](http://cv.uoc.edu/annotation/e4acc712f765a5364bcadbdc4c913d0c/573823/XX08_80506_01217/modul_3.html)

Vila, & Vives. (2010). *Temperamento Montse Molina Vives; Santiago Batlle Vila*.

Villarraig, L., Mónica, C., & Durán, M. (2017). *Trabajo final de grado maestro/a de educación infantil/primaria la atención: principales*

*rasgos, tipos y estudio.*

Wechsler. (1987). *Prueba de dígitos directos e indirectos y Números del WAISIII (Wechsler, 1987) - CASO CLÍNICO.*

<https://sites.google.com/site/casoclinicoieso/proceso/paso1>

Woocar. (2018). *Nuestras emociones y nuestra forma de manejar –*

*Woocar.* <https://www.woocar.io/cuando-las-emociones-interfieren-con-la-manera-de-conducir/>



## ANEXOS

### Consentimiento informado

Nombre:

Edad:

Sexo:

Nacionalidad:

Trabajo:

Estudios:

Los datos de la presente investigación son de uso exclusivo para la realización del proyecto de tesis de grado de psicólogo clínico del señor Ginato Veloz M. Siendo el tema "Rasgos de personalidad y tipos de atención en estudiantes a choferes profesionales 2019"

### DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO

Yo, \_\_\_\_\_, identificado(a) con  
cédula de ciudadanía número \_\_\_\_\_

Manifiesto:

1. Mi aceptación del proceso de evaluación ya que me ha sido explicado y entendido por mí y cuyas condiciones generales me ha aclarado el investigador.
2. Que la información que le brindo al psicólogo/a es verdad y corresponde a mi realidad, ya que sobre dicha información se plantean las propuestas de intervención.
3. Que he leído y comprendido íntegramente este documento y en consecuencia acepto su contenido y las consecuencias que de él se deriven y accedo a lo anteriormente mencionado.

Firma del evaluado:

## CUESTIONARIO SALAMANCA (VERSIÓN 2007)

### PARA EL SCREENING DE TRASTORNOS DE LA PERSONALIDAD

Antonio Pérez Urdániz, Vicente Rubio Larrosa, M<sup>a</sup> Esperanza Gómez Gazol

Este es un cuestionario de screening para la evaluación de los Trastornos de la Personalidad. Conteste según sea su manera de ser habitual y no según se encuentre en un momento dado.

Ponga una cruz en su respuesta: **V** para verdadero y **F** para falso. En el caso de contestar **V** (verdadero) no olvide señalar el grado de intensidad de su respuesta: **1.** A veces, **2.** Con frecuencia y **3.** Siempre

- |   |          |                     |                            |                     |          |
|---|----------|---------------------|----------------------------|---------------------|----------|
| <b>1. Pienso que más vale no confiar en los demás.</b>                        | <b>V</b> | A veces<br><b>1</b> | Con frecuencia<br><b>2</b> | Siempre<br><b>3</b> | <b>F</b> |
| <b>2. Me gustaría dar a la gente su merecido.</b>                             | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>3. Prefiero realizar actividades que pueda hacer yo solo.</b>              | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>4. Prefiero estar conmigo mismo.</b>                                       | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>5. ¿Piensa la gente que es usted raro o excéntrico ?</b>                   | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>6. Estoy más en contacto con lo paranormal que la mayoría de la gente.</b> | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>7. Soy demasiado emocional.</b>  | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>8. Doy mucha importancia y atención a mi imagen.</b>                       | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>9. Hago cosas que están fuera de la ley.</b>                               | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |
| <b>10. Tengo poco respeto por los derechos de los demás.</b>                  | <b>V</b> | 1                   | 2                          | 3                   | <b>F</b> |

11. Soy especial y merezco que me lo reconozcan.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

12. Mucha gente me envidia por mi valía.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

13. Mis emociones son como una montaña rusa.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

14. Soy impulsivo.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

15. Me pregunto con frecuencia cuál es mi papel en la vida.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

16. Me siento aburrido y vacío con facilidad.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

17. ¿Le considera la gente demasiado perfeccionista, obstinado o rígido ?.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

18. Soy detallista, minucioso y demasiado trabajador.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

19. Necesito sentirme cuidado y protegido por los demás.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

20. Me cuesta tomar decisiones por mí mismo.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

21. Soy nervioso.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	

22. Tengo mucho miedo a hacer el ridículo.

<b>V</b>	A veces	Con frecuencia	Siempre	<b>F</b>
	1	2	3	



DIGITOS WAIS-III

NOMBRE: \_\_\_\_\_

EDAD: \_\_\_\_\_

FECHA EXAMEN: \_\_\_\_\_

ORDEN DIRECTO		Punt		Puntuación		
Elemento / Intento		Intento		elemento		
1	1 1-7	0	1	0	1	2
	2 6-3	0	1			
2	1 5-8-2	0	1	0	1	2
	2 6-9-4	0	1			
3	1 6-4-3-9	0	1	0	1	2
	2 7-2-8-6	0	1			
4	1 4-2-7-3-1	0	1	0	1	2
	2 7-5-8-3-6	0	1			
5	1 6-1-9-4-7-3	0	1	0	1	2
	2 3-9-2-4-8-7	0	1			
6	1 5-9-1-7-4-2-8	0	1	0	1	2
	2 4-1-7-9-3-8-6	0	1			
7	1 5-8-1-9-2-6-4-7	0	1	0	1	2
	2 3-8-2-9-5-1-7-4	0	1			
8	1 2-7-5-8-6-2-5-8-4	0	1	0	1	2
	2 7-1-3-9-4-2-5-6-8	0	1			
Puntuación orden directo (máxima = 16)						

ORDEN INVERSO		Punt		Puntuación		
Elemento / Intento		Intento		elemento		
1	1 2-4	0	1	0	1	2
	2 5-7	0	1			
2	1 6-2-9	0	1	0	1	2
	2 4-1-5	0	1			
3	1 3-2-7-9	0	1	0	1	2
	2 4-9-6-8	0	1			
4	1 1-5-2-8-6	0	1	0	1	2
	2 6-1-8-4-3	0	1			
5	1 5-3-9-4-1-8	0	1	0	1	2
	2 7-2-4-8-5-6	0	1			
6	1 8-1-2-9-3-6-5	0	1	0	1	2
	2 4-7-3-9-1-2-8	0	1			
7	1 9-4-3-7-6-2-5-8	0	1	0	1	2
	2 7-2-8-1-9-6-5-3	0	1			
Puntuación orden inverso (máxima = 14)						

	+		=	
--	---	--	---	--

Puntuación orden  
directo

Puntuación orden  
inverso

Total  
(máxima = 30)



## Test de Atención Continua

 Comenzar Test



### Datos del usuario

Nombre:  Sexo:

Fecha de nacimiento:

Test



Durante la prueba, en la pantalla irán apareciendo letras a velocidad variable. El objetivo de la prueba consiste en pulsar en la pantalla tan rápido como sea posible cada vez que aparezca una letra, excepto cuando la letra sea la "X".



Puedes abortar la prueba en cualquier momento pulsando el botón "Atrás" de tu dispositivo.



Dominio	Medida	Descripción
Inatención	Omisiones	Objetivos (no X) perdidos
	Comisiones	Respuestas a distractores (X)
	TR	Tiempo de reacción (solo se tienen en cuenta los TR de los aciertos)
	TR - Error estándar	Consistencia del tiempo de reacción
	Variabilidad	Variabilidad de la consistencia del tiempo de reacción
	Detectabilidad (d')	Habilidad de discriminar entre objetivos (no X) y distractores (X)
	Cambio del TR en diferentes IIE	Cambio del TR en varios intervalos inter-estímulo
Impulsividad	Cambio del TR en diferentes IIE - Error estándar	Cambio del error estándar del TR a diferentes intervalos inter-estímulo
	Comisiones	Respuestas a distractores (X)
	TR	Tiempo de reacción (solo se tienen en cuenta los TR de los aciertos)
Atención sostenida	Perseveraciones	Respuestas aleatorias o anticipatorias (TR < 100 ms)
	Cambio del TR a lo largo de los bloques	Cambio del TR a lo largo de los bloques
Vigilancia	Cambio del TR a lo largo de los bloques	Cambio del TR a lo largo de los bloques
	Cambio del TR a lo largo de los bloques - Error estándar	Cambio del error estándar del TR a lo largo de los bloques
	Cambio del TR a diferentes IIE	Cambio del TR a diferentes intervalos inter-estímulo

IIE: Intervalo Inter-Estímulo: intervalo en el que el tiempo entre estímulos (1, 2 o 4 s) es constante  
 TR: Tiempo de Reacción

## Resultados

Medidas	Valor
Omisiones (n, %)	322 (99,4)
Comisiones (n, %)	35 (97,2)
TR (ms)	949,5
TR - Error estándar (ms)	47,1
Variabilidad	◆
Perseveraciones (n, %)	0 (0)
Cambio TR a lo largo de los bloques	◆
Cambio TR por bloque - Error estándar	◆
Cambio TR a diferentes IIE	◆
Cambio TR a diferentes IIE - Error estándar	◆

IIE: Intervalo Inter-Estímulo  
 TR: Tiempo de reacción

TMT 1.4.11



Trail Making Test

## Trail Making Test

## Part B

Enter Participant Identifier

---

Congratulations, you finished the first part! In the second part you must connect the circles by following the order of number and the order of letters, as quickly as you can. The line will follow this path: 1-A-2-B-3-C. You will first see a demonstration in the sequence from 1 to D. Touch the screen to continue

ENTIRE PROCEDURE



Sample A

End 8 2 4

7 1 5 3 6

Begin

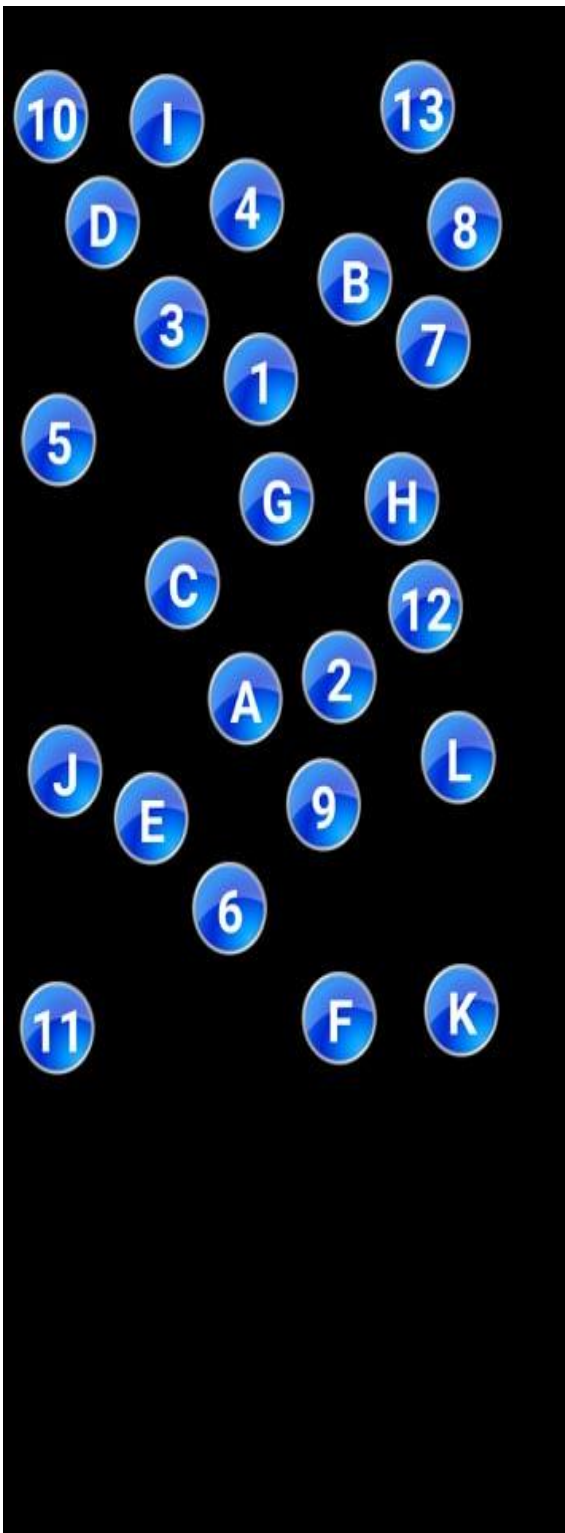
START PART A

4 6 10 25  
7 9 23  
1 11  
5 14 24  
3 16 8 12  
13 17  
15 22  
18  
19 20 21

### Part B

Congratulations, you finished the first part! In the second part you must connect the circles by following the order of number and the order of letters, as quickly as you can. The line will follow this path: 1-A-2-B-3-C. You will first see a demonstration in the sequence from 1 to D. Touch the screen to continue

The interface for Sample B shows a sequence of blue circular markers on a dark background. At the top left, a circle labeled 'D' is positioned next to the word 'End'. To its right, a circle labeled '1' is positioned next to the word 'Begin'. Below these, there are four more circles: '3' (top center), 'B' (top right), '4' (middle left), and 'C' (bottom center). At the bottom right, there is a circle labeled '2'. A grey button with the text 'START PART B' is located at the bottom right of the screen.



## Trail Making Test

### Score

Participant name:

Mónica

Time for part A:

00:37

Time for part B:

02:10

HOME

EXIT