

Características de Personalidad y Conductas de Riesgo Frente al Volante
Characteristics of personality and Risk behavior in front of the steering wheel

Natalia Pérez Camino¹

Dirigido por: Hiader Jaime López Parra²

Universidad de Antioquia

Nota de autor

Natalia Pérez Camino, Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad de Antioquia

La correspondencia relacionada con este trabajo debe ser dirigida a Natalia Perez Camino

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Departamento de Psicología, Universidad de

Antioquia, Calle 67 No. 53 – 108, Medellín.

Contacto: natalia.perezc@udea.edu.co

¹ Psicóloga en formación, noveno semestre, Universidad de Antioquia.

² Asesor trabajo de grado, Universidad de Antioquia.

Contenido	Pág
1. Resumen	4
2. Formulación De Proyecto.....	6
2.1 Planteamiento del problema	6
2.1.1 Objetivo General	6
2.1.2 Objetivos específicos.....	6
2.1.3 Preguntas de investigación	7
2.2 Justificación.....	7
2.3 Viabilidad del estudio.....	9
2.4 Deficiencias en el conocimiento del problema que orientan al estudio	10
2.5 Marco Teórico	12
2.5.1 Hipótesis.....	12
2.5.2 Fundamentación teórica de las hipótesis	12
2.5.3 Definición de términos.....	16
2.5.4 Ejes teóricos	18
2.6 Reflexión metodológica	18
2.6.1 Enfoque	18
2.6.2 Diseño	19
2.6.3 Tipo de investigación	19
2.6.4 Población.....	20
2.6.5 Criterios de selección de la muestra- informantes	20
2.6.6 Técnicas de recolección de datos- información.....	21
2.6.7 Criterios éticos y deontológicos.....	22

2.7 Discusión	23
Conductas de Riesgo	25
2.8 Consideraciones finales	31
2.9 Recomendaciones	32
3. Bibliografía	33
4. Anexos.....	36

1. Resumen

Poco a poco se van generando estudios donde la evidencia de que la personalidad en relación a las conductas de riesgo en las vías, constituyen un importante factor contributivo en choques y siniestros viales. El presente trabajo se realizó con el fin de identificar la incidencia y/o posible relación entre ciertas características de personalidad y algunas conductas de riesgo frente al volante. Se realizó un estudio a una muestra poblacional utilizando el inventario de personalidad de Millon y el polidactígrafo para observar la parte comportamental y técnica del conductor frente al volante. Los resultados muestran cierta relación entre el retraimiento y la impulsividad, reacción al frenado y resistencia a la fatiga. Estos resultados tienen importantes implicaciones prácticas a la hora de diseñar programas de prevención e intervención en el campo de la seguridad vial.

Palabras claves

Personalidad, Conductas de riesgo, seguridad vial.

Abstract

Gradually studies are being carried out where the evidence that the personality in relation to the risk behaviors in the roads, constitute an important contributory factor in road crashes and accidents. The present work was carried out in order to identify the incidence and possible relationship between certain personality characteristics and some risk behaviors in front of the steering wheel. A study was carried out on a population sample using Millon's personal inventory and the polydactigrapher to observe the behavioral and technical part of the driver in front of the steering wheel. The results show a certain relationship between withdrawal and impulsivity, reaction to braking and resistance to fatigue. These results have important practical implications when designing prevention and intervention programs in the field of road safety.

Key words

Personality, Risk behaviors, road safety

2. Formulación De Proyecto

Características de Personalidad y conductas de riesgo en seguridad vial

2.1 Planteamiento del problema

2.1.1 Objetivo General

Explorar la relación existente entre las características de personalidad y las conductas de riesgo en las vías en adultos mayores de 18 años de la ciudad de Medellín, que actualmente ejerzan como conductores de transporte público o privado.

2.1.2 Objetivos específicos

- Identificar algunas características de la personalidad de un grupo de conductores de la ciudad de Medellín.
- Describir ciertas conductas de riesgo que presentan los conductores bajo el escenario de la psicología de tránsito y seguridad vial.

- Relacionar las características de personalidad anteriormente descritas y su probable nivel de incidencia en las conductas de riesgo en seguridad vial.

2.1.3 Preguntas de investigación

- ¿Cuáles son las principales características de personalidad en un grupo de conductores de la ciudad de Medellín?
- ¿Cuáles son las conductas de riesgo que presentan los conductores del grupo anteriormente definido en seguridad vial?
- ¿Se puede establecer una relación entre las conductas de riesgo y los rasgos de personalidad del grupo de conductores escogidos en la ciudad de Medellín?

2.2 Justificación

Se considera importante el tema en el campo de la psicología ya que es un contenido de gran interés social, donde la investigación ha sido poca en Latinoamérica aun teniendo mucho campo por recorrer. Tiene como principal protagonista al individuo y su comportamiento en las vías. En este campo la psicología entra a cumplir un papel significativo, tanto en el análisis de

casos y aportes investigativos, como en la promoción de conductas de autocuidado y la prevención de eventos catastróficos. La personalidad y las conductas de riesgo, teniendo como escenario la psicología del tránsito y la seguridad vial, permiten establecer la relación existente entre los tipos de personalidad y su influencia frente al comportamiento en las vías aportando así al proyecto de seguridad vial y a un mejor desempeño de los conductores cuando están frente al volante, brindándoles herramientas que permitan afrontar ciertas situaciones previniendo así comportamientos riesgosos.

Uno de los autores comprendido en el presente trabajo es Theodore Millon y su cuestionario Millon Inventory of Personality (MIPS), un test definido por el mismo autor como integrador ya que toma en cuenta diversos modelos teóricos como: factores biofísicos, intrapsíquicos, conductuales, evolutivos y fenomenológico-sociales, y el cual está sustentado por el modelo teórico biopsicosocial de la personalidad. Millon conceptualiza la personalidad como (Blanco & Moreno, 2006):

Patrón complejo de características psicológicas profundamente arraigadas, que son en su mayor parte inconscientes y difíciles de cambiar, y se expresan automáticamente en casi todas las áreas de funcionamiento del individuo. Estos rasgos intrínsecos y generales surgen de una complicada matriz de determinantes biológicos y aprendizajes, y en última instancia comprenden el patrón

idiosincrático de percibir, sentir, pensar, afrontar y comportarse de un individuo
(p.2)

2.3 Viabilidad del estudio

Esta investigación se realizará con un grupo de conductores comprendidos entre los 18 años a 45 años de edad del género masculino y que actualmente se encuentren manejando vehículo ya sea público o privado. Según la Organización Mundial de la Salud, las edades cronológicas escogidas para la presente investigación están clasificadas en: la etapa de adulto joven (de 18 a 35 años), adulto maduro (de 35 a 59 años). Los participantes de esta investigación pertenecen a diferentes empresas para las cuales laboran como conductores y es a través de una IPS de salud ocupacional, (de la cual ya se obtuvo la autorización previa), donde se realizará el debido contacto con estos individuos.

La investigación tiene un enfoque de naturaleza cuantitativa, pues el propósito es examinar los datos de manera científica con un criterio de objetividad y precisión asumiendo una postura clara, estudiando conductas y otros fenómenos observables que permitan obtener unos resultados y probar o refutar hipótesis.

2.4 Deficiencias en el conocimiento del problema que orientan al estudio

El estudio del ser humano en seguridad, vial ha dado origen a un área específica de la Psicología, denominada Psicología del Tránsito, la cual constituye un área de investigación activa y en crecimiento, con temáticas y problemas de investigación orientados a obtener la mejora de las condiciones concernientes a la seguridad vial, tanto de peatones como de las personas que se encuentran frente al volante.

“La psicología del tránsito y seguridad vial puede definirse como el estudio de los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011. P.108), este término por lo general se utiliza para referirse al estudio del factor humano y su incidencia sobre la seguridad vial.

La personalidad juega un papel muy importante en las vías, pues son estas, el escenario de aquellos individuos que están frente al volante y que según sus rasgos de personalidad, puede determinar ciertas conductas ya sean de riesgo o no en contextos y situaciones específicas, dentro de lo que se conoce como seguridad vial.

Retomando la definición anterior de personalidad, se podría decir que la personalidad se forma en función del desarrollo del individuo, a partir de las características ambientales,

biológicas y sociales que explican, modulan y sostienen su comportamiento a lo largo del tiempo, convirtiéndose en un proceder relativamente estable. Dentro del concepto de personalidad tradicionalmente se ha hecho una distinción entre temperamento y carácter, el primero para referirse a los factores más biológicos de la personalidad y el segundo a los factores más relacionados con el entorno donde se desarrolla esta.

Las conductas de riesgo relacionadas con la personalidad, se definen como el comportamiento que conduce con mayor facilidad a situaciones inciertas, en el caso de la psicología del tránsito, se hablaría específicamente de conductas riesgosas frente al volante, las cuales pueden generar como consecuencia ciertos daños, tanto para el mismo sujeto como para las personas de su entorno, los animales e incluso el medio ambiente. Y es que este tipo de conductas, son las que llevaron a pensar sobre la presente investigación y a preguntarse *¿cuáles son las características de la personalidad más propensas a la manifestación de conductas de riesgo sobre las vías?*, esta es la pregunta que se formula frente a este tema y que se intentará desarrollar a lo largo de la investigación.

2.5 Marco Teórico

2.5.1 Hipótesis

- Existe una relación entre los rasgos de personalidad predominantes en conductores y las posibles conductas de riesgo generadas por las personas que se encuentran frente al volante.

2.5.2 Fundamentación teórica de las hipótesis

La elección del Inventario de Estilos de Personalidad (MIPS) viene sustentada por el modelo teórico de Theodore Millon (Millon, 1994), considerado por el propio autor como integrador, ya que toma en cuenta diversos modelos teóricos (biofísicos, intrapsíquicos, conductuales, evolutivos y fenomenológico-sociales) a la hora de construir lo que él denomina “teoría biopsicosocial de personalidad”. Millon plantea que esta propuesta es la más adecuada para explicar la personalidad y tratar sus trastornos.

El autor concibe la personalidad como un patrón complejo de arraigadas características psicológicas (en su mayor parte inconscientes, automáticas y difíciles de cambiar). “Estos rasgos intrínsecos surgirían de una complicada matriz de determinantes biológicos y de aprendizaje que comprenderían el patrón idiosincrásico de percibir, sentir,

pensar, comportarse y afrontar de la persona” (Rivas Diez, 2011, P. 179). De este modo, la personalidad se compone de numerosos aspectos que aisladamente no conforman al individuo, pero que unidos aportan un patrón de comportamiento entendido como personalidad.

El test de personalidad consta de 24 escalas agrupadas en 12 pares, que a su vez se organizan en tres campos de acción que son: Metas Motivacionales, Modos Cognitivos y Comportamientos Interpersonales (ver Tabla 1). Cada par incluye dos escalas yuxtapuestas; la bipolaridad presente en estos pares no es una bipolaridad en el sentido psicométrico del término, y que Millon construyó cada una de las escalas desde la racionalidad teórica y ambas son independientes en cuanto a los ítems que miden.

El estudio de las variables de personalidad y su relación con la conducta de riesgo al volante ha sido una de las áreas a las que los investigadores en seguridad vial han prestado más atención. Muchos han sido los factores de personalidad relacionados con las conductas de riesgo al volante. Entre ellos destacan la búsqueda de sensaciones, la impulsividad y la hostilidad/ira. La relación positiva de la búsqueda de sensaciones con un amplio rango de conductas de riesgo al volante entre las que se encuentran el exceso de velocidad, la conducción temeraria o bajo los efectos del alcohol ha recibido gran apoyo empírico. Las conductas de riesgo también se han relacionado con la impulsividad, aunque la evidencia es menos rotunda. Algunos trabajos han obtenido relaciones positivas con ciertas conductas.

La psicología del tránsito es una disciplina aplicada con un objetivo práctico bien definido: “mejorar las condiciones del tránsito y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011. P.302). Si bien esto incluye múltiples dimensiones del tránsito y el transporte, los psicólogos se han centrado principalmente en la seguridad vial. En este sentido, el campo de acción ha sido básicamente el estudio del factor humano como fuente potencial de riesgos.

“El eje de la investigación está puesto principalmente en seguridad vial por diferentes razones, pero la respuesta más evidente se halla en que la inseguridad del sistema es una de sus características más indeseadas” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011. P.302). Ciertamente, el uso masivo de automóviles y otros vehículos a motor ha convertido al tránsito en una de las principales amenazas para la salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004, 2009), cada año mueren en el mundo más de un millón doscientas mil personas como consecuencia de choques y otros incidentes de tránsito y se estima que entre veinte y cincuenta millones de personas sufren lesiones no fatales por este motivo. Los incidentes de tránsito se encuentran entre las tres principales causas de muerte en las personas de 5 a 44 años, mientras que para las personas mayores de 45 se ubican entre las diez primeras (OMS, 2006).

Tabla 1.

Definición de las escalas del MIPS y su respectivo constructo bipolar

Escalas*	Constructo Bipolar	Definición
Metas Motivacionales		
1A. Expansión	Placer	Optimistas en cuanto al futuro. Les resulta fácil pasarlo bien y aceptan los altibajos de la existencia.
1B. Preservación	Dolor	Concentración en los problemas de la vida, agravándolos. Consideran su pasado desafortunado y piensan que irá a peor.
2A. Modificación	Actividad	El futuro depende de ellos, por lo que intentan cambiar su entorno para conseguir sus deseos.
2B. Adecuación	Pasividad	No intentan dirigir sus vidas. Se acomodan a las circunstancias creadas por otros. No tienen iniciativa.
3A. Individualidad	Hacia uno mismo	Orientados a sus propias necesidades, sin preocuparse de los demás. Independientes y egocéntricos.
3B. Protección	Hacia los demás	Motivados a satisfacer primero a los demás.
Modos Cognitivos		
4A. Extroversión	Externa	Recurren a los demás para buscar estimulación, mantener alta su autoestima y para que les conforten.
4B. Introversión	Interna	Utilizan sus propios pensamientos y sentimientos como recurso. Su fuente de inspiración son ellos mismos.
5A. Sensación	Tangible	Derivan sus conocimientos de lo concreto. Confían en la experiencia directa y en lo observable.
5B. Intuición	Intangible	.Prefieren lo simbólico y desconocido. Buscan lo abstracto y lo especulativo.
6A. Pensamiento	Intelecto	Procesan los conocimientos por medio de la lógica y lo analítico. Decisiones basadas en juicios objetivos.
6B. Sentimiento	Afecto	Forman sus juicios respecto a sus propias reacciones afectivas y guiándose por sus valores personales.
7A. Sistematización	Asimilación	Organizados. Transforman información nueva adecuándola a lo conocido. Perfeccionistas y eficientes.
7B. Innovación	Imaginación	Creativos, asumen riesgos. Disconformes con lo predecible. Buscan consecuencias imprevistas.
Comportamientos Interpersonales		
8A. Retraimiento	Distanciamiento físico/emocional	Falta de emotividad e indiferencia social. Silenciosos, pasivos y renuentes a participar.

8B. Sociabilidad	Gregarismo	Buscan estimulación y atención. Simpáticos y brillantes y también exigentes y manipuladores.
9A. Indecisión	Inseguridad	Tímidos y nerviosos en situaciones sociales. Desean ser aceptadas, pero temen el rechazo. Sensibles y emotivos. Propensos a aislarse.
9B. Decisión	Seguridad	Crean ser talentosos y competentes. Ambiciosos, egocéntricos y seguros de sí mismos.
10A. Discrepancia	Desacato	Actúan de modo independiente y no conformista. No acatan normas tradicionales.
10B. Conformismo	Obediencia	Honrados, con autodominio. Respetan la autoridad. Cooperativos. No espontáneos.
11A. Sumisión	Sumisión	Habitados al sufrimiento. Sumisos ante los demás.
11B. Dominio	Dominio	Energéticos, dominantes y socialmente agresivos. Se ven como intrépidos y competitivos. Ambiciosos y obstinados.
12A. Descontento	Descontento	Pasivo-agresivos y malhumorados. Estados de ánimo y conductas variables.
12B. Aquiescencia	Afinidad	Simpáticos socialmente, establecen vínculos afectivos y lealtades muy fuertes. Ocultan sus sentimientos negativos.

Adaptado de Aparicio-García y Sánchez-López (2001).

2.5.3 Definición de términos

Para mayor conceptualización de la presente investigación se definen algunos términos como lo son:

Personalidad: La interacción entre cognición, aprendizaje y ambiente; de igual manera juegan un papel importante las expectativas internas de los individuos, pues el ambiente influye en la manera de comportarse y por tanto modifica las expectativas del individuo ante otras situaciones respecto a su comportamiento, teniendo en cuenta que las personas se ajustan a unos criterios o estándares de desempeño que son únicos a la hora de calificar un comportamiento en diversas

situaciones. (p.96). Bandura (1977, citado por Montaña Sinisterra, Palacios Cruz, & Gantiva Díaz, 2009). Otra definición encontrada es, “patrón complejo de características psicológicas profundamente arraigadas, que son en su mayor parte inconscientes y difíciles de cambiar, y se expresan automáticamente en casi todas las áreas de funcionamiento del individuo. Estos rasgos intrínsecos y generales surgen de una complicada matriz de determinantes biológicos y aprendizajes, y en última instancia comprenden el patrón idiosincrático de percibir, sentir, pensar, afrontar y comportarse de un individuo”. Millon y Everly (1985, citado por Blanco & Moreno, 2006).

Psicología del tránsito y seguridad vial: puede definirse como el estudio de los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011. P.108).

Conductas de riesgo: relacionadas con la personalidad, se definen como el comportamiento que conduce con mayor facilidad a situaciones inciertas, en el caso de la psicología del tránsito, se hablaría específicamente de conductas riesgosas frente al volante, las cuales pueden generar como consecuencia ciertos daños, tanto para el mismo sujeto como para las personas de su entorno, los animales e incluso el medio ambiente.

2.5.4 Ejes teóricos

El primer eje en el cual se va a basar la presente investigación, es la teoría de la personalidad en especial la concepción de Tehodoro Millon, se va a presentar una breve descripción sobre este tema que sirve para vislumbrar una relación entre estos y las conductas riesgosas de los individuos al volante. El segundo eje teórico tiene relación con la actual psicología del tránsito y seguridad vial, más que todo enfocado en la seguridad vial, ya que está muy relacionada con el comportamiento de las personas en la vías. Y el tercer eje va en relación con las conductas de riesgo y de cómo la personalidad juega un papel sobre la ejecución de estas conductas.

2.6 Reflexión metodológica

2.61 Enfoque

El enfoque de la presente investigación es *empírico-analítico* ya que se busca la explicación, la determinación de causas y efectos cuantitativamente comprobables y repetibles en contextos diversos con variables de control. Su interés es técnico: ambiciona predecir y controlar los hechos que estudia para modificarlos. “Sustenta en la observación y la experimentación, y las teorías que generan dan razón de conexiones hipotético- deductivas de enunciados que permiten la deducción de hipótesis legales empíricamente llenas de contenido”

(Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 1998). Para las ciencias empírico analíticas, el saber consiste en determinadas teorías sobre el mundo, basadas en la observación y experiencias positivas del mismo.

2.6.2 Diseño

El *diseño cuantitativo* es el que se va a utilizar en esta investigación. “Este diseño utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 1998). Parte de una idea que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se traza un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones.

2.6.3 Tipo de investigación

El tipo de investigación a utilizar es la *investigación descriptiva*, la cual tiene como propósito “especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis”

(Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 1998). Es de un alcance descriptivo para mirar la relación entre variables, en este caso hablaríamos de los rasgos de personalidad y las conductas de riesgo en el contexto del tránsito y seguridad vial.

2.6.4 Población

La población objeto de estudio está compuesta por un grupo de conductores de la ciudad de Medellín, comprendidos entre los 18 años a 45 años de edad del género masculino y que actualmente se encuentren manejando vehículo ya sea público o privado. Este grupo de personas se canalizan por dos medios, el primero es a través de la IPS de salud Ocupacional la cual los recibe cuando son enviados de sus respectivos lugares de trabajo, y el segundo medio de canalización es por medio de las personas que de nuestro alrededor y que cumplan con los requisitos. A todos los participantes se les aplicará el Inventario de Estilos de Personalidad (MIPS) y la batería de pruebas psicosenométricas a través del polireactígrafo, las cuales brindarán información sobre ciertos aspectos de la personalidad y algunas conductas de riesgo frente al volante.

2.6.5 Criterios de selección de la muestra- informantes

La muestra no es aleatoria, es escogida intencionalmente a partir del criterio de edad entre de 18 años y 45 años, que actualmente conduzca ya sea transporte público o privado. Se

debe tener en cuenta de no realizar la prueba a personas bajo medicación que como efecto secundario produzca alteración de la conciencia, al igual que sustancias psicoactivas, pacientes bajo situaciones que impliquen un estado emocional que altere sus funciones cognitivas y/o conductuales.

2.6.6 Técnicas de recolección de datos- información

Dentro de las técnicas de recolección de información se tiene pensado hacer uso de una entrevista *semiestructurada* con cada usuario, en busca de antecedentes médicos, psicológicos, familiares que puedan alterar las pruebas, adicional se busca ampliar información sobre el vehículo que maneja, la edad y el tiempo que lleva laborando.

El Inventario de Estilos de Personalidad (MIPS), es un cuestionario que permite mirar algunos modos de comportamiento de la personalidad. Está compuesto por “180 ítems del test de personalidad se distribuyen en 24 escalas agrupadas en 12 pares. Los 12 pares de escalas se agrupan en tres grandes áreas: Metas Motivacionales, Modos Cognitivos y Comportamientos Interpersonales” (Rivas Diez, 2011). Las Metas Motivacionales tienen que ver con los deseos y metas que incitan y guían a los seres humanos con los propósitos y fines que los llevan a actuar de un modo determinado. Los Modos Cognitivos abarcan tanto las fuentes utilizadas para adquirir conocimientos sobre la vida como el modo de transformar esa información. Por último,

los Comportamientos Interpersonales se basan en los modos interpersonales de relacionarse, es decir, las preferencias de los individuos en cuanto a la manera de interactuar con los demás.

La tercera herramienta utilizada para adquirir información es el polireactígrafo, sistema que permite a través de diferentes pruebas una exploración general perceptivo-motora de los conductores atención concentrada y resistencia a la monotonía, reacciones múltiples, velocidad de anticipación, coordinación bimanual y reacción al frenado. A estas pruebas se tuvo acceso a través de la IPS y con el acompañamiento de la psicóloga encargada de realizar los exámenes. Ver anexo 3.

2.6.7 Criterios éticos y deontológicos

Se dará cumplimiento a la Ley número 1090 DE 2006 (Septiembre 06) y al código deontológico que rige al psicólogo en Colombia. Los pacientes serán informados previamente de la aplicación de la encuesta, por qué se le realizará a ellos y con qué fin es la investigación, es importante dejarles claro que esta información es confidencial y que en ningún momento la empresa para la que trabajan tendrá acceso a la información allí plasmada. Después de explicar el procedimiento y que el usuario acepte realizar las respectivas pruebas se le hará firmar el debido consentimiento informado donde quedara constancia de la autonomía del usuario para realizar las pruebas y de todo lo referente al procedimiento. Si en algún momento el paciente no

quiere continuar con las pruebas, está en la libertad de hacerlo, se le respetara su decisión y hasta allí llegara la sesión con dicho usuario.

2.7 Discusión

Luego de tabular las encuestas y realizar el proceso estadístico de los datos en el SPSS, se procede a correlacionar unas variables con otras, debido a la cantidad de variables se realiza una selección de cinco variables en relación a la personalidad y tres variables relacionadas con las conductas de riesgo. Estas variables se escogieron debido a la alta relación que se pudiera generar entre ellas mismas, en torno a ciertas características de personalidad con algunas conductas de riesgo relevantes frente al volante. En la tabla 1 se muestra los datos estadísticos de media y desviación estándar de todas las variables, y en la tabla 2, las variables seleccionadas para el presente estudio.

Tabla 2

Estadísticos Descriptivos

Características de personalidad	N	Media	Desviación estándar
1a Apertura	50	75,18	14,784
1b Preservación	50	17,16	12,253
2a Modificación	50	65,84	10,497
2b Acomodación	50	26,66	13,663
3a Individualismo	50	43,40	18,193
3b Protección	50	57,06	19,464
4a Extraversión	50	47,12	24,317
4b Introversión	50	29,26	12,269
5a Sensación	50	70,18	16,744
5b Intuición	50	11,54	14,991
6a Reflexión	50	72,58	14,615
6b Afectividad	50	27,52	6,286
7a Sistematización	50	80,98	14,748
7b Innovación	50	4,22	11,456
8a Retraimiento	50	52,52	18,760

8b comunicatividad	50	49,26	19,000
9a Vacilación	50	29,30	16,524
9b Firmeza	50	75,24	14,202
10a Discrepancia	50	17,50	19,371
10b Conformismo	50	74,04	14,525
11a Sometimiento	50	15,22	10,912
11b Control	50	60,86	8,894
12a Insatisfacción	50	14,76	15,975
12b Concordancia	50	66,98	11,494

Conductas de Riesgo	N	Media	Desviación estándar
Atención Concentrada	50	70,00	15,683
Reacciones Múltiples	50	117,72	19,546
Velocidad de Anticipación	50	27,08	14,719
Coordinación Bimanual	50	2497,62	41,523
Reacción al frenado	50	61,74	19,876
N válido (por lista)	50		

Nota: Obtenido del SPSS Versión. 24

Tabla 3

Estadísticos descriptivos

Características de personalidad	N	Media	Desviación estándar
6b Afectividad	50	27,52	6,286
8a Retraimiento	50	52,52	18,760
9a Vacilación	50	29,30	16,524
10a Discrepancia	50	17,50	19,371
12a Insatisfacción	50	14,76	15,975

Conductas de Riesgo	N	Media	Desviación estándar
Reacciones Múltiples	50	117,72	19,546
Velocidad de Anticipación	50	27,08	14,719
Reacción al frenado	50	61,74	19,876
N válido (por lista)	50		

Nota: Obtenido del SPSS Versión. 24

Al comenzar el análisis de la tabla 2 y correlacionar unas variables con otras, se encontró una relación muy baja entre las características de afectividad, vacilación, discrepancia e insatisfacción frente a las variables conductuales de reacciones múltiples, velocidad de anticipación y reacción del frenado, generando como resultado un porcentaje del 2%, donde al menos una persona se relaciona con una u otra variable. Solo una de las características de personalidad arrojó resultados un poco más significativos frente a la correlación; *el retrainimiento*, a comparación de las otras características de personalidad, arrojó que de las 50 personas consultadas, cinco personas presentan un bajo nivel de resistencia a la fatiga, evaluada a través del test de *reacciones múltiples*; otras cinco presentan tendencia a la impulsividad por sus altos resultados en la prueba de *velocidad de anticipación*; y siete personas presentaron una posibilidad a la alteración en la capacidad de discriminación o tiempo de respuesta, evidenciada en la *prueba de frenado*.

El retrainimiento según la teoría de Millon a través de un estudio realizado por Orozco Rosado & Chaves Castaño, 2015 define como Retrainimiento a los individuos que: “tienden a ser personas poco sociables, sin mucho interés en las actividades grupales, o en la necesidad de dar o recibir afecto”. Se podría decir que son personas con falta de emotividad y caracterizadas por una alta indiferencia social. Son silenciosos y reacios a participar en actividades sociales. Al comparar entonces esta característica con la resistencia a la fatiga, se encontró un grupo de personas representadas en un porcentaje del 10%, propensas a esta conducta de riesgo, que se

caracteriza por una baja resistencia a realizar una actividad específica de manera constante, por un periodo de tiempo prolongado sin que cambie y/o disminuya la forma de realizarlo. Según la Secretaría de transporte mexicana, esta conducta genera un porcentaje aproximado del 24% en la accidentalidad automovilística, mientras que el European Transport Safety Council (ETSC) asegura que la fatiga frente al volante causa casi el 20% de los accidentes de los vehículos comerciales de transporte en la Unión Europea. Si se consiguiera reducir la fatiga en la conducción, se podría alcanzar el objetivo de la UE de reducir las muertes por accidente en un 50%.

Si hablamos un poco de la fatiga desde el modelo del procesamiento de la información podríamos decir que este se refiere a la percepción, toma de decisiones, selección de respuestas y ejecución, que se produce en una secuencia de etapas donde la información es sucesivamente transformada y utilizada (Montes Silvana, s.f) y que la fatiga la podríamos relacionar con una disminución genuina de las percepciones y por ende una alteración en las respuestas generadas frente a ciertas situaciones al volante.

En relación al retraimiento también se obtuvo un grupo de personas que obtuvieron una característica muy marcada en la impulsividad, la cual se midió a través de la prueba de velocidad de anticipación y obtuvo una puntuación muy relativamente alta, generando un

porcentaje del 10%. Esta test permite realizar una aproximación al nivel de impulsividad del conductor, generando en este caso una tendencia de este grupo de personas a reaccionar de manera descontrolada e inmediata sin tener ningún tipo de autocontrol. La impulsividad se caracterizaría como “una búsqueda activa de experiencias que suponen excitación y riesgo, acompañada de falta de planificación en las acciones y tendencia a actuar impulsivamente, es decir, sin evaluar las posibles consecuencias o el riesgo de las acciones” (Zuckerman, 2006).

Basándonos en la anterior definición, se podría afirmar que este tipo de comportamiento podría generar una serie de sucesos con una marcada conducta de riesgo, ya que se esperaría de estas personas reacciones agresivas sin ninguna reflexión y que se generarían de manera inmediata, lo que muy probablemente ocasionaría dificultades en la vía, como choques por manejar más rápido de lo permitido, pasarse semáforos en rojo, no respetar las señales de tránsito, debido a la misma impulsividad podría incluso generar caos en medio de un taco vehicular utilizando constantemente la bocina o llegando a discutir con otros conductores pues presenta una habilidad muy baja para el manejo de situaciones estresantes como consecuencia de las pocas herramientas que posee para enfrentarlas. Cabe resaltar que todo este panorama pone en riesgo tanto la seguridad del conductor como la de los demás peatones, pasajeros y conductores.

Por último tenemos la reacción al frenado, conducta de riesgo donde un grupo representativo de las personas encuestadas, es decir, el 14% evidenciaron una posible alteración en la capacidad de discriminación o evidencian dificultades en el tiempo de respuestas y al

mismo tiempo presentan como característica principal el retraimiento. Esto generando como consecuencia posibles accidentes en las vías debido a la falta de reacción frente a un estímulo, donde el freno debe ser utilizado de manera inmediata. En relación al retraimiento, se podría decir que la relación entre estos dos está muy ligada a la atención, o mejor dicho, a la falta de atención o discriminación que pudiera tener el conductor a la hora de reaccionar frente algún estímulo donde se requiera propiciar un frenado de manera oportuna. Esto podría generar escenarios muy riesgosos en las vías ya que es creciente la evidencia de que las distracciones y la inatención del conductor constituyendo un importante factor contributivo en choques y siniestros viales.

Se ha proporcionado evidencia de que la inatención y los consecuentes errores en la conducción no son solo fenómenos situacionales o específicos del tránsito, sino que pueden responder a variables psicológicas más generales. En efecto, un estudio realizado por Ledesma, Montes, Poó, y López-Ramón en el 2010 sugiere que los errores por inatención durante la conducción responden a factores más generales de predisposición, y que a su vez se relacionan con variables psicológicas como propensión al error y a la falta de alerta en la vida cotidiana, rasgos disociativos de personalidad y tendencia al aburrimiento.

2.8 Consideraciones finales

De acuerdo con los resultados presentados anteriormente y según la pregunta de investigación que está relacionada a las características de la personalidad más propensas a la manifestación de conductas de riesgo sobre las vías, se puede concluir de los porcentajes analizados que en términos generales las puntuaciones se manejaron muy bajas, no indicando relaciones definitivas y directas entre una u otra característica de personalidad con ciertas conductas de riesgo.

Se podría rescatar la dinámica que se generó entre la variable retraimiento y las tres conductas de riesgo analizadas. Según los resultados las personas que presentan porcentajes altos en la variable retraimiento pudieran ser más propensas a manifestar conductas de riesgo en las vías como: impulsividad, baja resistencia a la fatiga y alteración en la reacción de tiempo en relación al frenado y que de estas tres conductas de riesgo la discriminación o reacción al frenado es la más recurrente de las tres. Este estudio confirma la relevancia de ciertas características de personalidad para explicar ciertas conductas de riesgo del conductor, “lo cual apoya la discusión, de si conducimos tal como vivimos, entonces los factores de personalidad contribuyen de forma significativa a explicar nuestra conducta al volante” (Gómez Fraguera & González Iglesias, 2010).

Pero los resultados encontrados también apuntan a la necesidad de considerar la reacción específica que las personas tienen ante situaciones exactas con las que se encuentran mientras conducen. Es decir, si la personalidad tienen tanta influencia en la forma de manejar y las conductas riesgosas que se pudieran generar, es importante analizar también la manera como los sujetos enfrentan ciertas situaciones durante su actuación en la vía y como podrían dar solución a esto según sus características de personalidad.

2.9 Recomendaciones

Dentro de las recomendaciones principales que se hacen a raíz de este estudio es generar más investigaciones relacionadas con la seguridad vial y las conductas de riesgo ya que durante la revisión bibliográfica se encontraron muy pocos estudios relacionados al tema y los pocos que existen son elaborados en Brasil, España y Chile. En trabajos futuros sería necesario analizar en qué medida esos resultados son generalizables a otros colectivos (por ejemplo con mujeres, personas con un tiempo específico de experiencia frente al volante, una edad determinada).

Se encontró una limitante en este estudio que hace referencia a la población, como son personas que están presentando una serie de exámenes para ingresar a laborar, la recogida de los datos se pudiera ver un poco sesgada en usuarios con una alta deseabilidad social, en este caso para ingresar a laborar. Adicional la muestra utilizada $N=50$, si bien fue útil para este estudio específico no es determinante en términos de aportar información relevante a cerca de los parámetros poblacionales de interés.

3. Bibliografía

- Asociación Estadounidense de Psiquiatría. (1994). *Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales DSM IV*. Pierre Pichot.
- Arias Gallegos, W. L. (2011). Una Reseña Introdutoria La Psicología Del Tránsito. *Revista Psicologica Trujillo*, 113-119.
- Bausela Herreras, E. (2005). modelo alternativo de evaluación de la personalidad: modelo de los cinco factores, modelo 16pf y otros. *Avances en Salud Mental Relacional - ASMR Revista Internacional On-line*, 2-29.
- Blanco, C., & Moreno, P. (2006). *Psiquiatra*. Recuperado el marzo de 2016, de Revisión del concepto de personalidad y del modelo de personalidad (P) de:
<http://www.psiquiatria.com/revistas/index.php/psiquiatriacom/article/viewFile/258/243/>
- Blanco, C., & Moreno, P. (2006). Revisión del concepto de personalidad y del modelo de personalidad (P) de Millon. *Psiquiatria.com*, 2.
- Gombao Ferrándiz, J. C., Menéndez Muñoz, A., & Monterde i Bort, H. (2000). *Manual de la batería de pruebas psicotécnicas modelo LND-100 M/H*. Madrid: LN deter S.A.
- Gonzalez, L. N., & Sanchez Pardo, J. M. (2008). *Psicología Aplicada a la Conducción*.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (1998). *Metodología de la investigación*. México: McGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Horvath, P. & Zuckerman, M. (1996). Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo. *Revista de toxicomanías*, 9, 26-38.

- Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Montes, S. A. (2011). Psicología Del Tránsito: Logros Y Desafíos De La Investigación. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3, 108-119.
doi:10.5872/psiencia/3.2.72
- Megías, A., López Riañez, M., & Cándido, A. (2013). Conductas urgentes y evaluativas en función del nivel de riesgo en situaciones de conducción. *anales de psicología*, 29, 1032-1037.
- Montaño Sinisterra, M. R., Palacios Cruz, J. L., & Gantiva Díaz, C. A. (2009). Teorías de la personalidad. Un análisis histórico del concepto y su medición. *Psychologia. Avances de la disciplina*, 3, 81-107.
- Montes, S. Título: Diferencias individuales y correlatos psicológicos de los errores relacionados con la inatención en conductores.
- Orozco Rosado, A., & Chaves Castaño, L. (2015). Estilos de personalidad y estrategias de afrontamiento al estrés en soldados: un estudio correlacional. *correlacional. Revista de Psicología Universidad de Antioquia*, 35-56.
- Ozcoidi, M., Sanz, M. R., & Civera, C. (2008). Valoración de la aptitud psicomotora y la inteligencia requerida para conducir en los Centros de Reconocimiento de Conductores. *Psychosocial Intervention*, 17, 23-32.
- Poó, F., Ledesma, R., & Montes, S. (2008). Rasgos De Personalidad Y Agresión En Conductores. *Avaliação Psicológica*, 269-280.
- Rivas Diez, R. (2011). Inventario de Estilos de Personalidad de Millon Mips en Mujeres Chilenas. *RIDEP*, 177-193.

- Romero Navarrete, J. A., Martínez Madrid, M., Betanzo Quezada, E., Ramírez Cano, O., & Fortanell Romero, J. M. (2004). Aspectos de la Fatiga del conductor y estudio de las tecnologías para detectarla y prevenirla. *Publicación Técnica*, (241).
- Ruiz, J. I., & López, L. C. (2010). Escala de dificultades percibidas para la conducción, hostilidad y extraversión: un análisis correlacional en conductores de Bogotá. *Revista Diversitas - Perspectivas en Psicología*, 6, 449-462.
- Sanchez, F. (2008). Actitudes frente al riesgo vial. *Intervención Psicosocial*, 17, 45-59.
- Tortosa, F., Civera, C., & Pastor, J. C. (2001). Una historia para un perfil profesional, el psicólogo experto en seguridad vial. *Revista de Historia de la Psicología*, 22, 543-559.
- Zuckerman, M. (2006). *Psychobiology of personality*. Cambridge: Cambridge University Press.

4. Anexos

Anexo 1

CONSENTIMIENTO INFORMADO	
CUESTIONARIO DE PERSONALIDAD Y CONDUCTAS DE RIESGO FRENTE	
AL VOLANTE	
Yo	Certifico
<p>que he sido informado (a) respecto a este ejercicio de evaluación, sus objetivos y procedimientos. Acepto participar voluntariamente en la realización de los test psicométricos con fines académicos, para la materia de trabajo de grado, del Departamento de Psicología, de la Universidad de Antioquia, Sede Medellín.</p>	
<p>Soy conocedor (a) de la autonomía suficiente que poseo para abstenerme de participar en este ejercicio y a prescindir de mi colaboración cuando a bien lo considere conveniente, sin necesidad de justificación alguna.</p>	
<p>Por las razones expresadas anteriormente firmo este consentimiento informado con el que autorizo a la psicóloga en formación la realización de este ejercicio académico.</p>	
FIRMA PARTICIPANTE	FIRMA ESTUDIANTE
C.C.	C.C.
TRABAJO DE GRADO	

Anexo 2

MILLON INVENTORY OF PERSONALITY (MIPS)**(THEODORE MILLON, 1996)**

Este es un cuestionario que evalúa la personalidad entendida como la forma habitual en que usted piensa, reacciona o se comporta. No existen afirmaciones buenas o malas, solo se trata de ver cómo se organizan sus estilos de personalidad. Lea cada una de las afirmaciones y conteste verdadero (V) o falso (F) según su criterio.

1.	Soy una persona tranquila y colaboradora	V	F
2.	Siempre he hecho las cosas a mi manera y he aceptado las consecuencias	V	F
3.	Me gusta ser la persona que asume el control de las cosas	V	F
4.	Tengo una manera habitual de hacer las cosas, con lo que evito equivocarme	V	F
5.	Contesto las cartas el mismo día que las recibo	V	F
6.	A veces me las arreglo para estropear las cosas buenas que me pasan	V	F
7.	Ya no me entusiasman tantas cosas como antes	V	F
8.	Preferiría ser un seguidor más que un líder	V	F
9.	Hago un gran esfuerzo por ser popular	V	F
10.	Siempre he tenido talento para tener éxito en lo que hago	V	F
11.	Con frecuencia me doy cuenta de que he sido tratado injustamente	V	F

12.	Me siento incómodo cuando me tratan bien	V	F
13.	Con frecuencia me siento tenso y tímido en reuniones sociales	V	F
14.	La policía abusa del poder que tiene	V	F
15.	Algunas veces he tenido que ser bastante brusco con la gente	V	F
16.	Los niños deben obedecer las normas de sus mayores	V	F
17.	A menudo me molesta cómo marchan las cosas	V	F
18.	A menudo espero que me pase lo peor	V	F
19.	No me importaría tener pocos amigos	V	F
20.	Soy tímido e inhibido en situaciones sociales	V	F
21.	Aunque esté en desacuerdo, por lo general, dejo que la gente haga lo que quiera.	V	F
22.	De nadie debería esperarse que diga siempre la verdad	V	F
23.	Hago comentarios groseros si considero que la persona se lo merece	V	F
24.	Me gusta cumplir con lo establecido y hacer lo que se espera de mí	V	F
25.	Muy poco de lo que hago es valorado por los demás	V	F
26.	Casi todo lo que intento hacer me resulta fácil.	V	F
27.	Últimamente me he convertido en una persona más encerrada en mí mismo.	V	F
28.	Soy una persona que exagera sus sentimientos y presume por atraer la atención.	V	F
29.	Siempre trato de hacer lo que es correcto.	V	F
30.	Dependo poco de la amistad de los demás.	V	F

31.	Nunca he estacionado durante más tiempo del límite.	V	F
32.	Los castigos nunca me han impedido hacer lo que he querido.	V	F
33.	Me gusta organizar todas las cosas en sus mínimos detalles.	V	F
34.	A menudo los demás logran irritarme.	V	F
35.	Jamás he desobedecido las normas de mis padres.	V	F
36.	Consigo lo que quiero, aunque tenga que amenazar a los demás.	V	F
37.	Nada es más importante que proteger la reputación personal.	V	F
38.	Los demás tienen mejores oportunidades que yo	V	F
39.	Ya no expreso lo que realmente siento.	V	F
40.	Es improbable que lo que tengo que decir interese a los demás.	V	F
41.	Hago un gran esfuerzo por conocer gente interesante y tener aventuras.	V	F
42.	Me tomo con poca seriedad muchas de las responsabilidades que tengo.	V	F
43.	Soy una persona dura, nada sentimental.	V	F
44.	Aparentemente hay pocas cosas en la vida que me afecten mucho.	V	F
45.	Me pongo muy tenso cuando tengo que conversar con gente que no conozco.	V	F
46.	Soy una persona colaboradora que cede ante los demás.	V	F
47.	Actuó sin pensar.	V	F
48.	Primero planifico y luego sigo activamente el plan trazado.	V	F
49.	A menudo he estado inquieto y con ganas de marcharme a casi cualquier otro lugar.	V	F

50.	Lo mejor es controlar nuestras emociones.	V	F
51.	Desearía que la gente no me culpara a mí cuando algo sale mal.	V	F
52.	Probablemente soy mi peor enemigo.	V	F
53.	Tengo muy pocos lazos afectivos fuertes con otras personas.	V	F
54.	Me siento intranquilo con personas que no conozco muy bien.	V	F
55.	Está bien burlar la ley sino se incumple del todo.	V	F
56.	Hago mucho por los demás, pero ellos hacen poco por mí.	V	F
57.	Siempre he creído que los demás no tienen buena opinión de mí.	V	F
58.	Tengo mucha confianza en mí mismo.	V	F
59.	Sistemáticamente ordeno mis papeles y materiales de trabajo.	V	F
60.	Mi experiencia me ha enseñado que las cosas buenas duran poco.	V	F
61.	Algunos dicen que me gusta hacerme la víctima.	V	F
62.	Me siento mejor cuando estoy solo.	V	F
63.	Me pongo más tenso que los demás frente a las situaciones nuevas.	V	F
64.	Siempre trato de evitar las discusiones por más que esté convencido de tener razón.	V	F
65.	Busco situaciones novedosas y excitantes para mí.	V	F
66.	Hubo épocas en la que mis padres tuvieron problemas para mantenerme a raya.	V	F
67.	Siempre termino mi trabajo antes de descansar.	V	F

68.	Otros consiguen oportunidades que yo no logro.	V	F
69.	A veces siento que merezco ser infeliz.	V	F
70.	Espero que las cosas sigan su curso antes de decidir qué hacer.	V	F
71.	Procuro ocuparme más de los demás que de mí mismo.	V	F
72.	A menudo pienso que mi vida va de mal en peor.	V	F
73.	El simple hecho de estar con otras personas me hace sentir inspirado.	V	F
74.	Cuando conduzco siempre estoy atento a las señales sobre límites de velocidad y procuro no sobrepasarlos.	V	F
75.	Uso mi cabeza y no mi corazón para tomar decisiones	V	F
76.	Generalmente, me guío por mis intuiciones y no por la información que tengo sobre algo.	V	F
77.	Jamás envidio los éxitos de los otros.	V	F
78.	En el colegio me gustaban más las asignaturas prácticas que las teóricas.	V	F
79.	Planifico las cosas con anticipación y actúo energéticamente para que mis planes se cumplan.	V	F
80.	Mi corazón controla mi cerebro.	V	F
81.	Siempre puedo ver el lado positivo de la vida.	V	F
82.	A menudo busco que otra persona solucione mis problemas.	V	F
83.	Hago lo que quiero, sin pensar cómo va a afectar a otros.	V	F

84.	Reacciono con rapidez ante cualquier situación que pueda llegar a ser un problema para mí.	V	F
85.	Solo me siento una buena persona cuando ayudo a los demás.	V	F
86.	Si algo sale mal, aunque no sea importante, se me arruina todo el día.	V	F
87.	Disfruto más de mis fantasías que de la realidad cotidiana.	V	F
88.	Me siento satisfecho dejando que las cosas sigan su curso sin intervenir.	V	F
89.	Trato de ser más lógico que emocional.	V	F
90.	Prefiero las cosas que se pueden ver y tocar antes que las que solo se imaginan.	V	F
91.	Me resulta difícil conversar con alguien que acabo de conocer.	V	F
92.	Ser bondadoso es más importante que ser frío y racional.	V	F
93.	Las predicciones sobre el futuro son más interesantes para mí que los hechos del pasado.	V	F
94.	Me resulta fácil disfrutar de las cosas.	V	F
95.	Me siento incapaz de influir en el mundo en que me rodea.	V	F
96.	Vivo según mis propias necesidades y no según las de los demás.	V	F
97.	Nunca espero que las cosas pasen, hago que sucedan como yo quiero.	V	F
98.	Nunca digo palabrotas, aun cuando estoy muy enfadado con alguien.	V	F
99.	La necesidad de ayudar a otros guía mi vida.	V	F
100.	A menudo me siento muy tenso, a la espera de que algo salga mal.	V	F

101.	Ni siquiera siendo adolescente intenté copiar en un examen.	V	F
102.	Siempre soy frío y objetivo en el trato con los demás.	V	F
103.	Prefiero aprender a manejar un aparato antes de especular por qué funciona de ese modo.	V	F
104.	Soy una persona difícil de conocer bien.	V	F
105.	Paso mucho tiempo pensando en los misterios de la vida.	V	F
106.	Manejo fácilmente mis cambios de estado de ánimo.	V	F
107.	Soy algo pasivo y lento en temas relacionados con la organización de mi vida.	V	F
108.	Hago lo que quiero sin importarme el complacer a otros.	V	F
109.	Jamás haría algo malo, por más fuerte que sea la tentación de hacerlo.	V	F
110.	Mis amigos y mis familiares recurren a mí en primer lugar para encontrar afecto y apoyo.	V	F
111.	Aun cuando todo está bien, generalmente pienso que pronto va a empeorar.	V	F
112.	Planifico y organizo con cuidado mi trabajo ante de empezar a hacerlo.	V	F
113.	Soy impersonal y objetivo al tratar de resolver un problema.	V	F
114.	Soy una persona realista a la que no le gustan las especulaciones.	V	F
115.	Algunos de mis mejores amigos desconocen lo que realmente siento.	V	F
116.	La gente piensa que soy una persona más racional que afectiva.	V	F
117.	Mi sentido de la realidad es mejor que mi imaginación.	V	F

118.	Primero me preocupo por mí y después por los demás.	V	F
119.	Dedico mucho esfuerzo para que las cosas me salgan bien.	V	F
120.	Siempre mantengo la compostura, sin importar lo que esté pasando.	V	F
121.	Demuestro mucho afecto hacia mis amigos.	V	F
122.	Muy pocas cosas me han salido bien.	V	F
123.	Me gusta conocer gente nueva y saber cosas sobre sus vidas.	V	F
124.	Puedo prescindir de los aspectos emocionales y afectivos en mi trabajo.	V	F
125.	Prefiero ocuparme de realidades y no de posibilidades.	V	F
126.	Necesito mucho tiempo para poder estar a solas con mis pensamientos.	V	F
127.	Los sentimientos del corazón son más importantes que la lógica de la mente.	V	F
128.	Me gustan más los soñadores que los realistas.	V	F
129.	Soy más capaz que los demás de reírme de los problemas.	V	F
130.	Es poco lo que yo puedo hacer, así que prefiero esperar a ver qué pasa.	V	F
131.	Nunca me pongo a discutir, aunque esté muy enfadado.	V	F
132.	Expreso lo que pienso de manera franca y abierta.	V	F
133.	Me preocupo por el trabajo que hay que realizar y no por lo que siente la gente que participa en su realización.	V	F
134.	Para mí, lo ideal sería trabajar con ideas creativas.	V	F
135.	Soy el tipo de persona que no se toma la vida muy en serio; prefiero ser más espectador que actor.	V	F

136.	Me desagrada depender de alguien en mi trabajo.	V	F
137.	Trato de asegurar que las cosas salgan como yo quiero.	V	F
138.	Disfruto más de las realidades cotidianas que las fantasías.	V	F
139.	Muchas cosas sin importancia me alteran.	V	F
140.	Aprendo mejor observando y hablando con la gente.	V	F
141.	No me satisface dejar que las cosas sucedan y simplemente contemplarlas.	V	F
142.	No me atrae conocer gente nueva.	V	F
143.	Pocas veces sé cómo mantener una conversación	V	F
144.	Siempre tengo en cuenta los sentimientos de las personas.	V	F
145.	Confío más en mis intuiciones que en mis observaciones.	V	F
146.	Trato de no actuar hasta saber qué van a hacer los demás.	V	F
147.	Me gusta tomar mis propias decisiones, evitando los consejos de otros.	V	F
148.	Muchas veces me siento muy mal sin saber por qué.	V	F
149.	Me gusta ser popular y participar en muchas actividades sociales.	V	F
150.	Raramente cuento a otros mis pensamientos íntimos.	V	F
151.	Me entusiasman casi todas las actividades que realizo.	V	F
152.	En mí es una práctica constante depender de mí mismo y no de otros.	V	F
153.	La mayor parte del tiempo la dedico a organizar lo que tengo que hacer.	V	F
154.	No hay nada mejor que el afecto que se siente estando en medio del grupo familiar.	V	F

155.	Algunas veces estoy tenso o deprimido sin saber por qué.	V	F
156.	Realmente disfruto con los debates sobre temas o sucesos místicos.	V	F
157.	Decido cuáles son mis prioridades y luego tomo medidas firmes para lograrlas.	V	F
158.	No dudo en orientar a las personas hacia lo que creo que es mejor para ellas.	V	F
159.	Me siento orgulloso de ser eficiente y organizado.	V	F
160.	Realmente me desagradan las personas que se convierten en líderes sin razones que lo justifiquen.	V	F
161.	Soy ambicioso.	V	F
162.	Sé cómo agradar a la gente.	V	F
163.	La gente puede confiar siempre en que voy a realizar mi trabajo con minuciosidad.	V	F
164.	Los demás me consideran una persona más afectiva que racional.	V	F
165.	Estaría dispuesto a trabajar mucho tiempo para poder llegar a ser alguien importante.	V	F
166.	Me gustaría mucho poder vender nuevas ideas o productos a la gente.	V	F
167.	Generalmente logro convencer a los demás para que hagan exactamente lo que yo quiero que hagan.	V	F
168.	Me gustan los trabajos en los que hay que prestar mucha atención a los detalles	V	F

169.	Soy muy introspectivo, siempre trato de entender mis pensamientos y emociones	V	F
170.	Confío mucho en mis habilidades sociales.	V	F
171.	Evaluó las situaciones rápidamente y luego actúo para que las cosas salgan como yo quiero.	V	F
172.	En una discusión soy capaz de convencer a casi todos para que apoyen mi posición.	V	F
173.	Soy capaz de llevar a cabo cualquier trabajo, pese a los obstáculos que puedan presentarse.	V	F
174.	Como si fuera un buen vendedor, puedo influir con éxito sobre los demás, con modales agradables.	V	F
175.	Conocer gente nueva es un objetivo importante para mí.	V	F
176.	Al tomar decisiones creo que lo más importante es pensar en el bienestar de la gente implicada.	V	F
177.	Tengo paciencia para realizar trabajos que requieran de mucha precisión.	V	F
178.	Mi imaginación es superior a mi sentido de la realidad.	V	F
179.	Estoy motivado para llegar a ser uno de los mejores en mi campo de trabajo.	V	F
180.	Tengo una forma de ser agradable que logra gustar fácilmente a la gente.	V	F

Anexo 3

Polireactígrafo
Manual de Batería

