

**Evaluación de búsqueda de sensaciones e interferencia cognitiva en conductores de servicio público de pasajeros del área Metropolitana de Bucaramanga**

**ANGÉLICA LISET MORENO CASTRO**

*Trabajo de grado*

*En la modalidad de proyecto de grado para optar por el título de Psicóloga*

**Director:**

**JESÚS MARÍA GÁLVEZ HOYOS**

Ps. Magister en psicología comunitaria. Profesor asociado investigador

**Co- director:**

**EDWARD LEONEL PRADA SARMIENTO**



**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA.  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES  
FACULTAD DE PSICOLOGÍA  
BUCARAMANGA  
2012**

*Dedico y agradezco este proyecto*

*A mis padres, que con su amor me dieron la oportunidad y la motivación de estudiar Psicología*

*A mis hermanos, por su apoyo y ejemplo en la dedicación al estudio*

*A mi novio Edgar, por estar conmigo en todo momento de mi carrera*

*A mi hijo David Antonio, porque desde el vientre me dio toda la fortaleza y el ánimo para  
continuar y terminar con éxito este proyecto*

*A Mayra, por su compañía incondicional en mis momentos buenos y difíciles*

*A mis amigas, por su energía y compañía en la Universidad*

*A mis asesores Jesús María y Edward, por su paciencia, apoyo y dedicación en el proyecto*

## Tabla de contenido

Resumen	6
Abstract	7
Justificación	8
Planteamiento del problema	11
Objetivos	13
Hipótesis	14
Referente conceptual	15
Metodología	27
Diseño	27
Participantes	27
Instrumentos	28
Procedimiento	30
Análisis de resultados	32
Resultados	33
Discusión	43
Conclusiones	50
Recomendaciones	52
Referencias	53
Anexos	57

## Índice de tablas

Tabla 1. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al número y porcentaje de participantes por empresa.

Tabla 2. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a la edad y género

Tabla 3. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al nivel de escolaridad

Tabla 4. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al tipo de vehículo y servicio público en el que trabajan

Tabla 5. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a las infracciones autorreportadas por los conductores

Tabla 6. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a los comparendos reportados por los conductores

Tabla 7. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a los comparendos reportados por el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT)

Tabla 8. Descripción de los puntajes obtenidos por las subescalas y el puntaje total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones

Tabla 9. Descripción de los rangos del puntaje obtenido de la Escala de Búsqueda de Sensaciones aplicada a los conductores

Tabla 10. Descripción de los rangos del puntaje obtenido por las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones aplicada a los conductores

Tabla 11. Descripción de los puntajes obtenidos por el Test de colores y palabras STROOP

Tabla 12. Correlación de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y la edad de los participantes

Tabla 13. Correlación de las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP

Tabla 14. Análisis de varianza de la Escala de Búsqueda de Sensaciones

Tabla 15. Procedimiento de comparación múltiple (Tukey test), post-hoc para las Subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones de los conductores

## **Índice de Anexos**

Anexo 1. Consentimiento informado

Anexo 2. Escala de Búsqueda de sensaciones SSS VI, (Zuckerman, 1994), en versión castellana por Aluja (2009)

Anexo 3. STROOP Color and Word Test, adaptado a la versión española, STROOP: Test de colores y palabras (Golden, 2007)

Anexo 4. Formato carta de presentación del proyecto a las empresas de Bucaramanga

Anexo 5. Ficha de registro de las infracciones de tránsito autorreportadas y de los comparendos recibidos por los conductores

## Resumen

### **Título: EVALUACIÓN DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES E INTERFERENCIA COGNITIVA EN CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**

Autor: Angélica Liset Moreno Castro  
Facultad: Facultad de Psicología  
Director: Jesús María Gálvez Hoyos  
Co-director: Edward Leonel Prada Sarmiento

Considerando la importancia de apoyar la hipótesis de sí existe relación entre búsqueda de sensaciones e interferencia cognitiva, el objetivo de la presente investigación fue formular la relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga. Se trabajó con una muestra no probabilística de sujetos voluntarios, compuesta por 387 conductores, hombres, con edades comprendidas entre los 18 a 65 años. Los datos se obtuvieron mediante la administración de la Escala de Búsqueda de Sensaciones de Zuckerman, traducida al castellano por Aluja, y el Test de colores y palabras STROOP, de Golden. El análisis de los datos fue realizado con el programa SPSS versión 19. Los resultados indican que hay presencia del rasgo de personalidad de búsqueda de sensaciones en los conductores, predominando en la subescala de susceptibilidad al aburrimiento con una media de 30.55, destacando un 47.3%, que equivale a 187 participantes en el rango de puntuación 31-35. En cuanto al Test de colores y palabras STROOP, se pudo identificar un puntaje sobre la resistencia a la interferencia que presenta el cambio de tareas en la lectura de las tres páginas, mostrando una media de -0.50 (Error típico= 0.41). Por último, se correlacionaron las puntuaciones de los dos instrumentos, y se encontró que existe una correlación negativa, significativa entre la subescala de desinhibición y el nivel de interferencia de la prueba ( $r=0.139$ ,  $P<0.00628$ ), manifestando que las puntuaciones a nivel general no se relacionan, pero por subescalas presentan relación; este resultado es un elemento novedoso que permite complementar otras investigaciones realizadas sobre la búsqueda de sensaciones, los rasgos de personalidad y la interferencia como parte del funcionamiento ejecutivo.

Palabras claves: Búsqueda de Sensaciones, interferencia, conductores, conductas de riesgo, tránsito.

## Abstract

**Title: EVALUATION OF SENSATION SEEKING AND COGNITIVE INTERFERENCE IN BUS DRIVER OF PUBLIC SERVICE OF PASSENGERS OF METROPOLITAN AREA OF BUCARAMANGA**

Author: Angélica Liset Moreno Castro  
Faculty: Faculty of Psychology  
Director: Jesús María Gálvez Hoyos  
Co-director: Edward Leonel Prada Sarmiento

Considering the importance to support to the hypothesis about if exist the relation between the sensations seeking and the cognitive interference, the target of this research was to formulate the relation between the seeking component of sensation like personality feature and the cognitive interference of bus driver of public passenger service of the metropolitan area of Bucaramanga. It worked with a probabilistic sample of volunteer subject, composed of 387 bus drivers, men, with ages between from 18 to 65 years. The information was obtained by the scale administration of the seeking sensation of Zuckerman, translate to the Spanish by Aluja, and STROOP Color and Word Test of Golden. The analysis of the information was done by the SPSS program version 19. The results suggest the presence of the feature personality of sensation seeking in the bus drivers, dominate the boredom susceptibility subscale with a mean of 30.55, highlighting a 47.3%, equivalent to 187 participants in the 31 – 35 score range. As to STROOP Color and Word Test, it could identify a score range about the resistance to interference presents the tasks change in the reading of the three pages, showing half of -0.50 (standard error = 0.41). Finally, it correlated the ratings of two instruments, and it found that there is a negative correlation very important between the subscale of desinhibition and the interference level of the test ( $r=0.139$ ,  $P<0.00628$ ). The ratings, general level are not related, but it presents relation by subscales; this result is a novel element that complements other research about sensation seeking, the personality features and the interference as part of executive functioning.

Key words: Sensation Seeking, interference stimulus, drivers, risk behavior, traffic.

## **Justificación**

El presente proyecto de investigación tiene como tema de interés indagar sobre el comportamiento del conductor de servicio público, destacando el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones y el funcionamiento ejecutivo en la realización de la tarea de manejar un vehículo. Investigaciones han venido desarrollando diferentes aportes acerca del comportamiento del ser humano mientras conduce y se ha expuesto que el ingreso de vehículos a la sociedad ha permitido grandes cambios en el desplazamiento de las personas de un lugar a otro, y en menor tiempo, pero a su vez ha contribuido a incrementar el número de accidentes fatales cada año (Tortosa, Montoro, Roca & Civera, 2008). Este incremento de accidentes de tránsito se presentan en su mayoría por factores humanos (Brea de Cabral & Cabral, 2007; Gálvez & González, 2010) relacionados con la personalidad, que incluye los rasgos de personalidad en el que Chico-Librán (2000) manifiesta que la búsqueda de sensaciones se considera uno de ellos, debido a que participa en mayor o menor proporción en el comportamiento del individuo.

El rasgo de personalidad manifestado en un conductor, se presenta por niveles altos o bajos; Rosenbloom (2003<sup>a</sup>) reporta que en los sujetos con nivel alto en su búsqueda de sensaciones tienen una mayor apreciación del riesgo, lo que los motiva a involucrarse en una actividad riesgosa. Esta afirmación ha logrado promover la investigación sobre el nivel de búsqueda de sensaciones en los participantes del proyecto, teniendo en cuenta lo expuesto por Ledesma, Poó & Peltzer (2007) en cuanto a que cuando se presenta un incremento en el nivel de búsqueda de sensaciones, se tiende a elegir hábitos y estilos de vida inusuales que ayudan a incurrir en conductas de riesgo.

Por otra parte, cabe destacar que durante la conducta automovilística entran a jugar otras variables adicionales a la búsqueda de sensaciones como las funciones ejecutivas, que incluye la atención, relacionada con la intencionalidad, la toma de decisiones y la planeación de las acciones (Estévez-González, García-Sánchez & Junqué, 1997; Santiago de Torres, Tornay & Gómez, 1999). Existen estímulos externos que determinan el proceso atencional en un individuo y dependen de la intensidad o fuerza de los mismos (Ellis, 1986).



De acuerdo a los estímulos que se le presentan a un sujeto, existe la posibilidad de provocar distracciones e interferencias, debido a que si se está atendiendo a más de una respuesta en una misma actividad, se produciría un conflicto (Santiago de Torres et al., 1999). Por tanto es necesaria la flexibilidad cognitiva para la discriminación atencional, el control de impulsos y el control de interferencia (Etchepareborda & Mulas, 2004; Lopera, 2008). Cuando las operaciones que realiza un sujeto en determinada tarea se empiezan a automatizar, se podrá atender a otras señales del medio (Ellis, 1986), lo que puede considerarse desfavorable para los conductores ya que mientras conduce, las actividades que se realizan necesitan de toda la atención, por tanto, realizar varias actividades que requieran de la atención son difíciles de ejecutarlas simultáneamente (Eysenck, 1985; Hunt & Ellis, 2007).

La atención, al igual que la flexibilidad cognitiva, hace parte de las funciones ejecutivas y se ha visto relacionada con la interferencia cognitiva, definida como la incapacidad del sujeto para separar los elementos irrelevantes del entorno en el que se encuentra o de una actividad que realiza, y por tanto se presenta interrupción en el proceso de atención (Mercadillo, Sánchez-Rey, Sánchez-Cortazar, Ramírez & Barrios, 2011).

Con lo expuesto anteriormente, surgió el interés de realizar una investigación que permita aportar una comprensión y un conocimiento de la relación que existe entre los rasgos de la personalidad con el funcionamiento ejecutivo de cada individuo, por medio de la aplicación de los instrumentos Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP a los conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Además, la presente investigación pretende dar a conocer los resultados del proyecto a las empresas participantes, como ayuda para realizar una mejor selección de sus trabajadores, por medio de una evaluación de las capacidades para manejar un vehículo, evitando que alguien con altos niveles de búsqueda de sensaciones y de interferencia cognitiva, realice esta labor.

A su vez, el proyecto tiene la intención a mediano plazo de abrir nuevos espacios laborales para los psicólogos en cuanto a la investigación sobre el comportamiento de los conductores frente al volante, además de la participación del peatón y el pasajero en la vía, debido a que Brea

de Cabral y Cabral (2007) manifiestan que el psicólogo tiene la capacidad para medir las habilidades de los conductores, detectar si presentan tendencia a conductas de riesgo y contribuir a modificar sus conductas inadecuadas.

Por último, el presente trabajo intenta fortalecer el semillero de Psicología del Tránsito de la Universidad Pontificia Bolivariana, mostrando la importancia de conocer los aspectos de la movilidad, con los rasgos de personalidad y la capacidad atencional del conductor. También, se pretende motivar al estudiante a explorar otras áreas importantes de los conductores, como el estrés y la fatiga, y poderlos relacionar con esta investigación.

## **Planteamiento del problema**

La búsqueda de sensaciones es definida por Zuckerman (1994) como una búsqueda de experiencias y sensaciones nuevas que experimenta el individuo y que ayudan a que se cometan conductas de riesgo físico, social, legal o financiero. Rosenbloom (2003<sup>a</sup>) reporta que cuando el nivel de búsqueda de sensaciones es alto, el individuo tiene una mayor apreciación del riesgo, lo que lo motiva a involucrarse en una actividad riesgosa. Para medir los niveles de búsqueda de sensaciones en un individuo, es conocida la administración de la Escala de Búsqueda de Sensaciones de Zuckerman (1994), traducida al castellano por Aluja (2009), la cual contiene 4 subescalas, búsqueda de emoción y aventura, búsqueda de experiencias, desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento.

Además, mientras se conduce un vehículo participan las funciones ejecutivas del individuo, las cuales permiten al sujeto autorregularse, organizarse y expresar su conducta en relación con el medio, modificándose de acuerdo al desarrollo y los cambios experimentados en su diario vivir (Rebollo y Montiel, 2006). La atención es parte de las funciones ejecutivas y es comprendida como una actividad interna, localizada en el cerebro, relacionada con la intencionalidad, la toma de decisiones y la planeación de las acciones (Estévez-González et al, 1997; Santiago de Torres et al., 1999).

La interferencia cognitiva relacionada con las funciones ejecutivas y la flexibilidad cognitiva, es definida como la incapacidad del sujeto para separar los elementos irrelevantes del entorno en el que se encuentra o de una actividad que realiza, y por tanto se presenta interrupción en el proceso de atención (Mercadillo et al., 2011). Se han utilizado varios diseños experimentales para el estudio de la interferencia cognitiva, pero el más indicado es la tarea STROOP.

Investigaciones plantean que existe una analogía entre las alteraciones de los rasgos de personalidad, con alteraciones en el control atencional y en las dimensiones de la función ejecutiva (Bausela, 2007; García-Molina, 2008).

Para ampliar las investigaciones mencionadas anteriormente, surge la pregunta de investigación del proyecto, de poder relacionar el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones, con la función ejecutiva de cada conductor. Se plantea la siguiente pregunta:

¿Existe relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros en el Área Metropolitana de Bucaramanga?

## **Objetivos**

### **Objetivo general:**

Establecer la relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga.

### **Objetivos específicos:**

Evaluar el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad presente en la muestra de conductores de la investigación.

Describir el nivel de resistencia a la interferencia de estímulos en la muestra de conductores de la investigación.

Identificar la relación existente entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores evaluados.

## **Hipótesis**

Si existe una relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva, se esperaría que los conductores evaluados entre más alto nivel de búsqueda de sensaciones presenten, tengan mayor nivel de interferencia cognitiva en la labor de manejar un vehículo.

### **Referente conceptual**

La evolución de la movilización de personas por medio del ingreso de los automóviles a las ciudades, ha generado un impacto en la población, cambiando la forma de vivir y de morir, considerándose que en los próximos años los accidentes de tránsito sean la segunda causa de pérdidas de vida (Tortosa et al., 2008), es decir, los vehículos han permitido que la movilización a grandes distancias sea accesible para todos y en un menor tiempo, pero a su vez, han contribuido a generar accidentes, incrementando las muertes y lesiones en las ciudades. Lo que cabe destacar del caso, es que los accidentes de tránsito se presentan en su mayoría por factores humanos, como la falta en la habilidad para manejar, la imprudencia en las vías y el incumplimiento de las normas de tránsito, tal como lo soportan estudios realizados en Bucaramanga, Colombia (Gálvez & González, 2010) y Santo Domingo, República Dominicana (Brea de Cabral & Cabral, 2007).

El factor humano también incluye la personalidad, considerada por Sánchez (2003), como la forma característica de funcionamiento adaptativo que muestra un individuo frente al entorno en el que vive. De acuerdo con Kose (2003) esta forma característica se debe al sistema de adaptación del sujeto con respecto a la recepción, procesamiento y almacenamiento de la información sobre el medio, presumiendo que los rasgos de personalidad, definidos por Fierro (1983) son unidades más pequeñas dentro de la personalidad de las cuales el individuo participa en mayor o menor medida dependiendo de las influencias genéticas y ambientales que influyen de cierta manera en su comportamiento. La búsqueda de sensaciones se considera como un rasgo de personalidad debido a que se presenta en mayor o menor proporción en el comportamiento del individuo (Chico-Librán, 2000).

Respecto al concepto de búsqueda de sensaciones, Zuckerman (1994) considera que es una búsqueda de experiencias y sensaciones nuevas que experimenta el individuo y que ayudan a que se cometan conductas de riesgo físico, social, legal o financiero. Además, Chico-Librán (2000) refiere el término búsqueda, como el rasgo de personalidad que se presenta activamente en el sujeto, y sensación, como el efecto que llega a los sentidos por parte de la estimulación externa, permitiendo incrementar sus emociones. En la investigación de Zuckerman, Khulman, Joireman,

Teta y Kraft (1993) se expone que las conductas inadecuadas se presentan con el fin de generar una “aventura” o un desafío al momento de estar frente al volante de un automóvil, ya que los conductores generan menos ansiedad en situaciones de este tipo, y se sienten en la capacidad de afrontarlo adecuadamente.

El rasgo de personalidad manifestado en un conductor, se presenta por niveles altos o bajos; Rosenbloom (2003<sup>a</sup>) reporta que en los sujetos con nivel alto en su búsqueda de sensaciones tienen una mayor apreciación del riesgo, lo que los motiva a involucrarse en una actividad riesgosa, en cambio los individuos con niveles bajos en el rasgo, tienden a desistir de la idea, al conocer su elevado riesgo al cometerla. Además, Zuckerman (2007) plantea que los altos buscadores de sensaciones pueden considerarse como más proclives a tener conductas de riesgo mientras conducen, inclusive a tener mayores citaciones por infracciones de tránsito y por tanto mayores accidentes, debido a que mantienen un “sesgo optimista” creyendo que nada les hará daño, así se estén exponiendo a un peligro inminente, como por ejemplo la velocidad extrema. Muestra de ello es que los individuos valoran dichas conductas inapropiadas como una recompensa del riesgo que han cometido (Horvath & Zuckerman, 1996) permitiendo que se repita el comportamiento riesgoso.

Un elemento que puede explicar factores como el sesgo optimista es la experiencia, la cual influye en la percepción del riesgo, es decir, cuanta más experiencia se tenga en la ejecución de una tarea, se puede considerar menos arriesgada (Horvath & Zuckerman, 1996). En el caso de los conductores, se observa que ellos se mencionan a sí mismos como conductores expertos, que se caracterizan por “haber manejado un vehículo durante un período prolongado, en diferentes espacios, rutas, etc., disponiendo de una inversión económica en el vehículo” (Caamaño, 2009, p. 31). Los niveles del rasgo búsqueda de sensaciones en los conductores, pueden estar relacionados con lo nuevo y desafiante que se experimenta al realizar la actividad de conducir un vehículo, por tanto, al conocerla y realizarla diariamente, se puede perder la concepción de riesgo, ya que se gana experiencia en la tarea y ésta se automatiza, lo que permite que el conductor dirija su atención a otras fuentes de estimulación (Ledesma et al., 2007).



En el conductor de transporte público de pasajeros, la actividad de manejar un vehículo se realiza durante todo el día, por la misma ruta, cumpliendo los mismos horarios, por tanto, puede manifestar cierta incomodidad ante lo rutinario y buscar la manera de vivir experiencias excitantes, riesgosas, de tendencia al cambio; al relacionarlo con los niveles del rasgo de personalidad mencionado, se puede plantear que si el conductor es un alto buscador de sensaciones, hará cosas que uno de nivel bajo considera peligrosas, arriesgadas e inusuales, ya que existe una percepción distinta del riesgo (Chico-Librán, 2000) generando conductas inadecuadas en la vía; sumado a esto, los sujetos con niveles altos necesitan más estimulación para mantener un nivel óptimo de activación, permitiéndoles tener una búsqueda intensa de novedades y sensaciones (Ledesma et al., 2007); por tanto, pueden tener el deseo constante de participar en actividades inusuales, como una búsqueda impulsiva del conductor a experimentar aventuras o emociones que le generen excitación, como un mecanismo impulsivo del rasgo (Roberti, 2004) demostrando falta de planificación en las acciones y un actuar impulsivo frente a las situaciones sin evaluar las consecuencias que ello pueda generarle (Zuckerman, 2007).

Actualmente, las diferencias individuales en la búsqueda de sensaciones, son entendidas por un conjunto de factores biológicos, psicológicos y sociales, que influyen sobre las conductas, hábitos, actitudes y preferencias de las personas (Roberti, 2004). Cuando se presenta un incremento en el nivel de búsqueda de sensaciones, se tiende a elegir hábitos y estilos de vida inusuales que ayuden a incurrir en conductas de riesgo (Ledesma et al., 2007). En el caso de la conducción de un vehículo, se presentan varios estímulos externos que permiten al conductor experimentar sensaciones intensas por medio de conductas inadecuadas, las cuales dependen de las habilidades del conductor, de la percepción que tenga del riesgo, del deseo de que se sancione o no su conducta riesgosa, de las características del vehículo que maneje, entre otras (Sánchez, 2008).

En cuanto a la búsqueda de estímulos que generan sensaciones intensas en los conductores, se ha encontrado que las diferencias de género en los accidentes de tránsito también influyen, debido a que en su mayoría los accidentes son presentados por hombres, por sus conductas inapropiadas, sus deseos de velocidad y su búsqueda de sensaciones en comparación al manejo de vehículos hecho por una mujer (Chico-Librán, 2000; Ledesma et al., 2007; Waylen &

McKenna, 2007). Además, investigaciones afirman que la búsqueda de sensaciones disminuye con la edad, (Chico-Librán, 2000; Zuckerman, 2007) y se relaciona con las conductas de riesgo en el manejo de un vehículo, ya que los sujetos de menor edad mantienen un umbral alto en el rasgo de personalidad que un individuo de mayor edad no tendría (Ledesma et al., 2007); por tanto, es importante la edad de los conductores de la investigación, para relacionarlo con la búsqueda de sensaciones y para prevenciones futuras en el uso de las carreteras (Waylen & McKenna, 2007).

Además de la edad y el género en un individuo, la influencia social hace su participación en los factores que se involucran en las conductas del sujeto, ya que influye en los aspectos de valentía, más no directamente de su búsqueda de sensaciones, debido a que la valentía tiene un refuerzo social en las conductas de riesgo de sus compañeros (Horvath & Zuckerman, 1996) porque el comportamiento inseguro se considera un “desafío dentro del propio grupo” (Ledesma et al., 2007, p. 119), es decir, si no se presenta la conducta hay riesgo de ser rechazado y excluido del grupo. Con los conductores jóvenes sucede que, al llevar un compañero mientras se conduce un vehículo de servicio público, se puede influenciar a tener comportamientos de riesgo. Esta situación se presenta frecuentemente, porque el acompañante (de su misma edad), como influencia social lo motiva a cometer otra serie de actos peligrosos, como incrementar la velocidad, llevar alto el volumen de la radio, entre otras (Allen & Brown, 2008) que contribuyen a disminuir la atención en la tarea primaria y enfocarse en otros actos que motivan la búsqueda de sensaciones.

La influencia social también se ha relacionado con el concepto que tiene el conductor de sí mismo. En una investigación se encontró que al pedirle al conductor que se refiera a sí mismo como una persona peligrosa en las vías, o que presente conductas de riesgo, como por ejemplo, velocidad extrema, se observó que cuando afirman serlo, puede ser por demostrar “valor” o valentía, es decir, el conductor “peligroso” es considerado exhibicionista del valor o las capacidades que tiene, más no porque realmente lo sea, sino por el deseo de ser reconocido como peligroso y esto se ve relacionado con la edad de ellos (Sánchez, 2008). Es importante diferenciar si el conductor presenta conductas peligrosas porque posea un nivel alto de búsqueda de sensaciones, o simplemente, porque desea ser reconocido por sus conductas riesgosas.

Para evaluar los niveles de búsqueda de sensaciones en un individuo, es conocida la administración de la Escala de Búsqueda de Sensaciones de Zuckerman (1994), traducida al castellano por Aluja (2009). La Escala de Búsqueda de Sensaciones contiene 4 subescalas, búsqueda de emoción y aventura, búsqueda de experiencias, desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento. Las subescalas son definidas por Aluja (2009) de la siguiente manera: En cuanto a la búsqueda de emoción y aventura, cuando se puntúa alto, el individuo muestra interés por vivir nuevas sensaciones y aventuras, dispuesto a asumir riesgos, en su mayoría físicos; estas características son poco encontradas en individuos de más de 55 años. Cuando el puntaje es bajo, no se encuentra motivación a vivir riesgos, como viajar en avioneta o conducir un vehículo a gran velocidad. Son sujetos pasivos y tranquilos.

Con respecto a la subescala de búsqueda de experiencias, Aluja (2009) plantea que cuando el puntaje es alto, el individuo tiende a emprender nuevas experiencias, disfruta de viajes exóticos, de cambios, de situaciones que requieran emociones fuertes y no le gusta la rutina, ni lo convencional; normalmente las puntuaciones altas corresponden a hombres jóvenes. Cuando es bajo, son personas formales en sus usos y costumbres, prefieren lo conocido y no necesitan de emociones fuertes. Les gusta el ámbito familiar tranquilo y sereno.

La tercera subescala, desinhibición, en nivel alto demuestra que los sujetos buscan sensaciones excitantes, relacionadas con sexo, fiestas, alcohol o incluso drogas. Son personas impulsivas atraídas por el placer, sin preocuparse por las consecuencias de sus actos. Cuando esta subescala puntúa alto, normalmente las otras tres subescalas también son altas. Usualmente la subescala de desinhibición es alta en hombres jóvenes. Los puntajes bajos se presentan en las personas formales o convencionales. Prefieren la música melódica, no son impulsivos y se les dificulta intimar con otras personas.

La última subescala de la prueba, susceptibilidad al aburrimiento/impulsividad, cuando el puntaje es alto muestra que las personas no toleran el aburrimiento, prefieren actividades diferentes y emocionantes. Son impulsivos, impacientes, poco reflexivos y sensibles. A menudo presentan remordimiento por las decisiones tomadas. El nivel bajo en la subescala indica que el

sujeto es prudente, sensato y moderado, toma buenas decisiones y no es impulsivo. Le gusta la calma, las actividades hogareñas. Tiende a ser educado, atento, formal y adaptado.

Siguiendo a Zuckerman (2007) se ha evidenciado que la búsqueda de sensaciones disminuye con la edad, primordialmente en las subescalas de búsqueda de emociones y aventuras, y desinhibición. Además, de acuerdo con los estudios realizados por Chico-Librán (2000) se encuentra que la subescala de búsqueda de experiencias tiende a aumentar con la edad de los sujetos, principalmente en el rango de edad de los 20 a los 29 años con respecto a la franja de los 17 a los 19 años. Esto permite comprender que a pesar de conocer que el rasgo va disminuyendo a medida que el sujeto crece, se observa que se mantiene un elemento fundamental y es la búsqueda de experiencias.

Por otra parte, cabe destacar que en cuanto a la conducta automovilística entran a jugar otras variables adicionales a la búsqueda de sensaciones, tal como lo son los procesos psicológicos, los cuales le permiten al conductor realizar, entre otras tareas, el estar atento de los cambios en la vía, la conversación con el compañero, las transacciones económicas con los pasajeros, donde el conductor debe estar atento a entregar bien el cambio, recibir el dinero, verificar si está completo y por supuesto, de conducir el vehículo. Las situaciones anteriores se pueden reunir en el concepto funciones ejecutivas, reconocidas como aquellas acciones dirigidas por el sujeto para autorregularse, organizarse y expresar su conducta en relación con el medio, modificándolas de acuerdo al desarrollo y los cambios experimentados en su diario vivir (Rebollo & Montiel, 2006).

Lopera (2008), define las funciones ejecutivas como el gerente de una empresa o el director de una orquesta, refiriéndose a quien conoce todos los detalles sobre su organización, es decir, es la encargada de dirigir, orientar, guiar y coordinar su organización para lograr un fin o una meta, revisando y corrigiendo si hay desviación del objetivo. Si en caso tal falla, fallaría toda la empresa o la orquesta. La función ejecutiva es la instancia de la norma, de la ley. Es quien informa sobre lo que se debe hacer, ejecutar, planificar, organizar o censurar. Es la ley social, moral y ética que guía la vida y las acciones de los sujetos.

La percepción y la atención son procesos que hacen parte de las funciones ejecutivas de un individuo. En cuanto a la percepción, se entiende como el efecto generado por los estímulos sobre el sistema sensorial, permitiendo conocer los diferentes elementos del ambiente (Colmenero, 2004). La atención, se considera un proceso que requiere que el sujeto esté consciente a los estímulos (Estévez-González et al., 1997) y tiene como finalidad, la percepción y ejecución precisa de los objetos y acciones del medio, sosteniendo la atención el tiempo que sea necesario (Rebollo & Montiel, 2006). Además, la atención es comprendida como una actividad interna, es decir localizada en el cerebro, relacionada con la intencionalidad, la toma de decisiones y la planeación de las acciones (Estévez-González et al, 200; Santiago de Torres et al., 1999).

Existen factores que determinan el proceso atencional en un individuo; entre ellos se encuentran los estímulos externos, que se presentan de forma variada en los conductores, como el cruce de los peatones por la vía, el cambio de semáforo, el vendedor ambulante, los demás conductores que transitan por la carretera, entre otros. Profundizando en los conductores, se encuentran los participantes de la investigación, quienes por su trabajo en servicio público poseen otros estímulos adicionales a los mencionados anteriormente, como el constante ingreso y evacuación de los pasajeros al vehículo, la entrega del dinero del pasaje, las paradas, etc.

Para que un estímulo externo sea reconocido y una persona dirija su atención a él, depende de la intensidad o fuerza del mismo; en la investigación de Ellis (1986) se encontró que la intensidad de un estímulo permite que los sujetos tiendan a prestar mayor atención a los elementos más significativos, familiares y sobresalientes del medio, como por ejemplo las señales en las vías, por sus luces de neón y de algunos anuncios publicitarios. De acuerdo a la intensidad y novedad de los estímulos, Fernández (2004), plantea que la atención puede ser de tipo inconsciente (automático) o consciente (bajo control atencional), manifestando que el primero, funciona automáticamente y se lleva sin intención, sin conciencia y no interfiere con otros procesos. En cambio, el segundo, se realiza de manera consciente, intencionada y puede provocar interferencias con la ejecución de otras tareas cognitivas.

En cuanto al tipo de atención que un sujeto realiza de manera consciente, existe la posibilidad de provocar distracciones e interferencias, debido a que si se está atendiendo a más de una respuesta en una misma actividad, se produciría un conflicto, buscando la forma de priorizar alguna de ellas (Santiago de Torres et al., 1999). Con respecto a atender a varias tareas, se ha visto que la flexibilidad cognitiva también contribuye a los procesos atencionales, porque cuando un sujeto presenta poca flexibilidad cognitiva, a su vez, demuestra déficit en la discriminación atencional, además de un bajo control de impulsos y control de interferencia (Etchepareborda & Mulas, 2004) y por esta razón se presenta el conflicto atencional.

Continuando con la atención, Hunt & Ellis (2007) en su investigación, refieren la dificultad de atender a varios estímulos en los conductores y manifiestan que el conducir un vehículo y hablar con un pasajero puede ser posible siempre y cuando la tarea de manejar no se complique o la conversación se torne tensa en su contenido, ya que manejar un vehículo es más complicado que un simple reto perceptual. Consecuentemente, se ha encontrado que el comportamiento de un individuo en el que se altera su funcionamiento ejecutivo, puede generar incapacidad para abstraer ideas, anticipar consecuencias de su conducta, de manera que se comportan impulsivos y no son capaces de posponer una respuesta (Tirapu-Ustárroz, Muñoz-Céspedes & Pelegrín-Valero, 2002), lo cual podría ser causante de accidentes en la vía.

Cuando las operaciones que realiza un sujeto en determinada tarea se empiezan a automatizar, genera que la atención se centre en otros estímulos y el conducir pase a ser algo inconsciente, es decir, se presenta una reducción en el procesamiento para llevarla a cabo (Fernández, 2004; Tirapu-Ustárroz, et al., 2002), de esta manera, el sentido de la atención se dirige a otros estímulos de acuerdo al grado de automatización del proceso. Por esta razón, a medida que se aprenda y domine una tarea, se podrá atender a otras señales del medio (Ellis, 1986), lo que puede considerarse desfavorable para la actividad que realizan los participantes de la investigación, ya que “rara vez, el conductor se tiene que concentrar en girar el volante o en frenar... si conducir un vehículo fuera en realidad un ejercicio automatizado, las conversaciones telefónicas no deberían interferir con la ejecución al conducir” (Hunt & Ellis, 2007, p. 88). Lo que ocurre es que las únicas formas en que la atención pueda ser dividida es por a) una de las tareas está automatizada o b) las tareas implican procesos cerebrales distintos.

Con referencia a conducir un vehículo y prestar atención a otros estímulos externos, como las conversaciones telefónicas, se puede resaltar que en la tarea de conducir se presentan interrupciones debido al contenido de la conversación por teléfono y la concentración que se requiere para responder a lo que se está escuchando, más que por realizar dos actividades al mismo tiempo (Hunt & Ellis, 2007). Mientras se conduce, las actividades que se realizan necesitan de toda la atención, de esta manera, el hablar por celular, puede que incremente el nivel de distracción del conductor en su tarea primaria; por ende, se considera que algunas tareas, como hablar y conducir, que requieren de la atención son difíciles de ejecutarlas simultáneamente (Eysenck, 1985; Hunt & Ellis, 2007).

En años recientes se realizó una investigación para relacionar las funciones o tareas que realiza un sujeto y la activación de algunas áreas cerebrales. Para lo cual Goldberg (2002) afirmó que dentro del cerebro existen varios componentes encargados de distintas funciones, pero que son regulados y dirigidos por una sola parte, los lóbulos frontales, específicamente, la corteza prefrontal. El autor denomina los lóbulos frontales como el líder del cerebro, debido a que motiva al individuo a la innovación, a las aventuras del diario vivir, a lo novedoso. A su vez, un estudio realizado por Etchepareborda & Mulas (2004) sobre alteraciones en la atención en un individuo, encontró que los pacientes que presentaban afectación en las funciones atencionales y en la flexibilidad cognitiva, era por motivo de la lesión en el lóbulo frontal que presentaban.

En la investigación realizada por Tirapu-Ustárrroz et al. (2002) sobre el lóbulo frontal, expone que durante el aprendizaje de una nueva tarea compleja, como conducir, el córtex prefrontal se mantiene activo, pero cuando la conducta se interioriza o se automatiza, disminuye la participación del córtex prefrontal y es por esto que un déficit en la ejecución de algunos 'tests frontales' reflejan trastornos en varias áreas de la conducta, ubicadas en una parte concreta del cerebro. Existe relación entre el lóbulo frontal y las funciones ejecutivas, debido a que se ha encontrado que la función ejecutiva es la que dirige, gerencia y orienta al cerebro, por medio de la programación y ejecución de actividades cerebrales (Lopera, 2008), al igual que lo realizado por los lóbulos frontales, mencionado anteriormente por Goldberg (2002); por tanto, la presencia de lesiones en los lóbulos frontales se asocian con alteraciones en las funciones ejecutivas.

Profundizando en la relación de los lóbulos frontales con las funciones ejecutivas, Lopera (2008) explica que uno de los componentes de la función ejecutiva es la flexibilidad cognitiva para la ejecución de las acciones. A su vez, Fernández (2004) manifiesta que hay mayor activación del córtex cingular anterior cuando hay presencia de las funciones ejecutivas, y en la investigación de Hunt & Ellis (2007) afirman que esta activación va de acuerdo a las capacidades de atención de cada individuo, permitiendo que se interconecte con la intención del sujeto, para que pueda solucionar problemas y alcanzar metas específicas incluyendo el aprendizaje de nuevas tareas.

La flexibilidad cognitiva también participa en las funciones ejecutivas y es dependiente de los lóbulos frontales. Si se presenta alteración en la flexibilidad se puede considerar como una conducta de perseveración. La perseveración consiste en la dificultad que presenta un individuo para pasar de una tarea a otra, debido a que partes de la tarea previa se unen a la nueva, motivo de su rigidez y falta de flexibilidad en los programas de acción (Lopera, 2008). El estudio de Goldberg (2002) reporta la relación entre la novedad de la tarea y el nivel de flujo sanguíneo en los lóbulos frontales, mostrando que hay mayor nivel de flujo sanguíneo cuando la tarea es nueva, y va disminuyendo de acuerdo a la familiarización o automatización con la misma.

La atención, que hace parte de las funciones ejecutivas, se ha visto relacionada con la interferencia cognitiva, principalmente cuando se presenta algunos trastornos de la atención, como el Trastorno por déficit atencional, TDA (Mercadillo et al., 2011). Esta interferencia es definida por los autores como la incapacidad del sujeto para separar los elementos irrelevantes del entorno en el que se encuentra o de una actividad que realiza, y por tanto se presenta interrupción en el proceso de atención. Se han utilizado varios diseños experimentales para el estudio de la interferencia cognitiva, pero el más indicado es la tarea STROOP.

Con relación a la investigación con conductores, la administración del Test de colores y palabras STROOP es de gran apoyo, ya que mide el nivel de resistencia a la interferencia procedente de los estímulos externos que se le presenta a un individuo mientras realiza dos tareas (Golden, 2007); en la prueba, se pretende que el conductor presente un conflicto atencional porque debe leer el color de la tinta, sin tener en cuenta el significado de la palabra escrita



(Santiago de Torres et al., 1999). Mercadillo et al. (2011) manifiesta que es inevitable leer la palabra porque la acción se realiza de manera automática, inconsciente, es decir, sin tener en cuenta la voluntad del sujeto, y en ese momento es cuando surge el fenómeno de interferencia. Dentro del STROOP, la sección de interferencia mide la capacidad que tiene cada sujeto para separar el nombrar los colores y las palabras, de esta manera las respuestas de palabra y color se confunden por los niveles altos de interferencia (Golden, 2007), lo que se podría relacionar con la interferencia cognitiva y con las demandas del ejercicio de la conducción, las cuales requieren de la atención directa a cada estímulo, evitando interferencias de otros estímulos no tan relevantes como el principal.

El conflicto de interferencia se presenta tanto en la condición congruente, como en la incongruente de la prueba (que coincidan o no, la palabra escrita con el color de tinta impreso), debido a que se ha observado que en la condición incongruente se da un incremento en el tiempo de respuesta y en los errores al leer el color de la tinta de cada palabra, considerado como el efecto de interferencia STROOP (Fernández, 2004) en cambio, en la condición congruente se muestra una disminución en el tiempo de respuesta y en el porcentaje de errores (Fernández, 2004; Hunt & Ellis, 2007). Investigaciones han manifestado que durante la realización de dos tareas, se puede producir interferencia si ambas comparten la misma intensidad en prestar atención al estímulo y dependiendo de su cantidad compartida (Eysenck, 1985; Fernández, 2004).

Fernández (2004) expone que un sujeto al darse cuenta que está cometiendo errores en una tarea, ajusta la velocidad de su ejecución como parte de una estrategia, buscando tener un equilibrio entre las tareas que realiza, teniendo en cuenta los errores cometidos. En el caso del STROOP, sería el reconocimiento que tiene el participante de su interferencia frente a la incapacidad de leer la palabra, en vez del color de la tinta, de esta manera presenta una disminución en la velocidad de identificar el color, mostrando así un efecto de interferencia color-palabra (Golden, 2007). Por tanto, si dos tareas se pueden realizar simultáneamente sin interferir en la ejecución de alguna, significa que ambas tareas son fáciles de realizar y no requieren de esfuerzo por parte del individuo (Hunt & Ellis, 2007) pero si ambas presentan estímulos de igual modalidad, se pueden generar interferencias (Eysenck, 1985), debido a que

“dos informaciones de entrada que comparten el mismo sistema de capacidad limitada pueden interferir entre sí” (Eysenck, 1985, p. 84). Por tanto, el STROOP afecta “los niveles básicos, la capacidad del sujeto para clasificar información de su entorno y reaccionar selectivamente a esa información” (Golden, 2007, p. 8).

Cuando la interferencia cognitiva se presenta, predomina la activación de la corteza anterior del cíngulo (Mercadillo et al., 2011), es decir, se activan los lóbulos frontales. Goldberg (2002) manifiesta de la existencia de una estrecha relación de la corteza prefrontal con algunos aspectos conductuales de los individuos, como la intencionalidad, la consciencia superior, el juicio, la imaginación, la empatía, la identidad y hasta el alma. Kose (2003) respalda esta afirmación planteando cuatro dimensiones de la personalidad, entre ellas la búsqueda de novedad, y las relaciona con el funcionamiento cerebral como responsables de la regulación de la conducta. Esta dimensión está vinculada con el rasgo de personalidad de búsqueda de sensaciones presente en los participantes de la investigación.

Resaltando la dimensión de personalidad búsqueda de novedad, Kose (2003) la concibe como una tendencia del individuo a buscar estímulos nuevos y señales de recompensa para evitar la monotonía. Esta dimensión, Ruiz-Sánchez de León, Pedrero-Pérez, Olivar-Arroyo, Llanero-Luque, Rojo-Mota & Puerta-García (2010) en su investigación, la relacionan con la corteza prefrontal, por su especial vinculación con los rasgos estables de conducta, al igual que por su comportamiento en la vida cotidiana. Cuando se presenta un fallo en el lóbulo frontal, se observa una dificultad para interactuar del individuo con su entorno, generando comportamientos desadaptativos y algunas manifestaciones fuera de lo normal (Ruiz-Sánchez de León et al.).

Para finalizar, se han encontrado investigaciones donde plantean que existe una analogía entre las alteraciones de las dimensiones de la personalidad, con alteraciones en el control atencional y en las dimensiones de la función ejecutiva, demostrando disfunciones neurológicas del lóbulo frontal (Bausela, 2007; García-Molina, 2008), lo cual puede apoyar el objetivo de la presente investigación, de poder relacionar el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones, con un área del cerebro, los lóbulos frontales, encargados de la función ejecutiva de cada conductor.

## Metodología

### Diseño:

La presente investigación se realizó de forma cuantitativa, de acuerdo a un diseño de investigación no experimental, de tipo transeccional, teniendo en cuenta un tipo de muestreo no probabilístico de sujetos voluntarios (Hernández, Fernández & Baptista, 2008), en la población de conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga.

### Participantes-Sujetos:

La muestra fue de 387 conductores inscritos en 8 empresas de servicio público de la ciudad de Bucaramanga. Las empresas participantes del proyecto fueron: Transportes San Juan S.A., Transcolombia, Flotax S.A., Villa de San Carlos S.A., Oriental de Transportes S.A., Cotrander y Lusitania S.A. Además, se contó con la participación de una empresa de servicio intermunicipal, Cotaxi (Tabla 1).

Tabla 1. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al número y porcentaje de participantes por empresa.

Empresas	Frecuencia	Porcentaje
BCO	45	11,6
BFL	50	12,9
BIC	29	7,5
BLU	64	16,5
BOT	35	9,0
BSJ	53	13,7
BTC	63	16,3
BVS	48	12,4

Nota. Total participantes = 387. Abreviaturas: Buses Cotrander (BCO); Busetas Flotax (BFL); Buses intermunicipales Cotaxi (BIC); Busetas Lusitania (BLU); Buses Oriental de Transporte (BOT); Busetas San Juan (BSJ); Buses Transcolombia (BTC); Buses Villa de San Carlos (BVS).

### **Criterios de inclusión**

Conductores que trabajaran en transporte público de pasajeros, con edad comprendida entre los 18 y 65 años, de género masculino, pertenecientes a una empresa de servicio público de la ciudad, que hayan cometido infracciones de tránsito durante los últimos 3 años, de acuerdo a la vigencia de la licencia de conducir para servicio público (Ley 769, 2002). Además, que supieran leer, escribir y que tuvieran la intención de participar voluntariamente del estudio.

### **Criterio de exclusión**

Conductores con edad superior a los 65 años y de género femenino, debido a la escasa población en el servicio público; además que posean vehículo particular, con infracciones de tránsito por encima de los 3 años, que no estén afiliados a una empresa de servicio público, o que sean despachadores de rutas. No se tuvo en cuenta a los conductores analfabetas o que informaran tener alguna afectación física (visual o auditiva) que pudiera interferir en el desempeño de las pruebas.

### **Instrumentos-Recursos:**

Se aplicaron dos instrumentos, los cuales siempre se les entregaron a los conductores participantes en el mismo orden que se mencionan a continuación.

### **Escala de Búsqueda de sensaciones SSS VI, (Zuckerman, 1994), en versión castellana por Aluja (2009) (Anexo 2)**

Esta prueba permite medir el nivel de búsqueda de sensaciones presente en el participante, de acuerdo con los puntajes obtenidos se puede conocer si es un alto buscador de sensaciones, o si presenta un nivel bajo en el rasgo. La prueba posee cuatro subescalas de diez ítems cada una (búsqueda de emoción y aventura; búsqueda de experiencias; desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento), las cuales se miden de acuerdo a las respuestas dadas por el sujeto. Esta prueba se ha utilizado en investigaciones como, “Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo” de Horvath y Zuckerman (1996), en el estudio realizado por Chico- Librán (2000) sobre

“búsqueda de sensaciones”, y en “búsqueda de sensaciones, rasgo presente en conductores de motocicletas que cometen infracciones de tránsito” de Gálvez y González (2010).

Se han encontrado previos análisis de validez del instrumento hechos por Aluja, Khulman y Zuckerman (2010) para una muestra española. La Escala, contiene 40 ítems y a cada Subescala le corresponden 10 de los 40. Además, las Subescalas reciben cierta puntuación de acuerdo a las opciones de respuesta dadas por el participante, que al sumar las 4 subescalas, daría la puntuación total de la prueba. El formato de respuesta corresponde a una escala tipo Likert que consta de 4 opciones, en la que 1 equivale a “muy en desacuerdo”, 2 a “en desacuerdo”, 3 a “algo de acuerdo” y 4 a “muy de acuerdo”.

**STROOP Color and Word Test, adaptado a la versión española, STROOP: Test de colores y palabras (Golden, 2007) (Anexo 3)**

Este instrumento permite evaluar aspectos como la resistencia a la interferencia procedente a estímulos externos, flexibilidad cognitiva y creatividad, entre otros (Golden, 2007). Esta prueba se ha utilizado en la investigación de “Perfiles neuropsicológicos y conductuales de niños con trastorno por déficit de atención/hiperactividad de Cali, Colombia” (Bará-Jiménez, Vicuña, Pineda y Henao, 2003) y en la de Etchepareborda y Mulas (2004) denominada “Flexibilidad cognitiva, síntoma adicional del trastorno por déficit de atención con hiperactividad. ¿Elemento predictor terapéutico?”. Además, se han realizado varias investigaciones planteadas dentro del manual (Golden, 2007), para corroborar lo que mide el STROOP, y se ha llegado a la conclusión, que este instrumento ayuda a medir otras variables como estrés, niveles hormonales, personalidad, creatividad, cognición, entre otros, pero lo hace en puntajes bajos, porque lo que permite medir en su mayoría es la atención de los examinados.

Su confiabilidad se realizó mediante el método test retest, donde se encontró índices de 0.89, 0.84 y 0.75 en la versión colectiva y 0.86, 0.82 y 0.73 en la aplicación individual (Golden, 2007). Esta prueba contiene tres páginas con estímulos diferentes; la primera, presenta las palabras rojo, verde y azul, escritos en tinta negra; la segunda, muestra cada color impreso en grupos de x; y la

última, están impresos los colores en tinta diferente (por ejemplo, el color verde, está escrito en tinta roja).

Al calificar, se basa en la media que es cero. Si la persona obtiene una puntuación por encima de la media, indica que tiene una alta resistencia a la interferencia de estímulos y por tanto, es una persona atenta y concentrada en las actividades que realiza. Por el contrario, si la persona obtiene un puntaje por debajo de la media, demuestra que tiene una baja resistencia a la interferencia de los estímulos, lo cual le permite distraerse con facilidad. El rendimiento del individuo no influye en el STROOP.

### **Procedimiento:**

#### Contacto con las empresas participantes

Se identificaron las empresas de servicio público del Área Metropolitana de Bucaramanga mediante la revisión del directorio de empresas de la Cámara de Comercio de Bucaramanga y se hizo entrega de las cartas a 12 empresas, donde se explicaba el proyecto, con sus objetivos y beneficios, tanto a la empresa como a los conductores (Anexo 4). Posteriormente, se efectuó la selección de las empresas que aprobaron participar en la investigación, otorgando el espacio y el tiempo para la aplicación de los instrumentos a los conductores (Consentimiento informado, Escala de búsqueda de sensaciones y STROOP, test de colores y palabras). Las empresas participantes fueron Transportes San Juan S.A., Transcolombia, Flotax S.A., Villa de San Carlos S.A., Oriental de Transportes S.A., Cotrander y Lusitania S.A. y Cotaxi.

#### Aplicación de instrumentos

En el inicio de la aplicación de los instrumentos a los conductores de cada empresa, se les entregó el consentimiento informado, en el que se explicaba el objetivo de la investigación y la confidencialidad de la información obtenida exclusivamente para los resultados del proyecto. Los datos registrados en el consentimiento informado por los conductores fueron, el nombre completo, el número de cédula, el lugar de expedición de la misma y su firma. (Anexo 1).

La aplicación se realizó de manera individual, en un lugar iluminado, alejado de distractores y de los compañeros del sujeto; se le entregaba los instrumentos en el mismo orden a cada participante. Se iniciaba con una pregunta sobre su capacidad visual y auditiva; luego, se entregaba la Escala de búsqueda de sensaciones y se explicaba que contiene 40 ítems, los cuales deben leerse y anotar los números del 1 al 4 dependiendo si está de acuerdo o en desacuerdo con lo que expone cada frase. A cada conductor se le dio la oportunidad de preguntarle a la evaluadora algunos ítems que no entendieran, para que sus respuestas fueran coherentes con la frase. La prueba duraba entre 10 a 15 minutos, de acuerdo al tiempo en que se demoraba cada participante en leer y contestar.

Por último se aplicaba el Test de colores y palabras, STROOP. Se realizaba mostrándole al sujeto la primera página (palabra), explicando las instrucciones y las reglas a cumplir. Durante la administración del instrumento, se contabilizaba el tiempo de lectura de cada página. Luego, se realizaba el mismo proceso con la página de color y la de palabra-color. Para finalizar, se indagaba al conductor sobre las infracciones de tránsito cometidas en los últimos tres años, al igual que los comparendos recibidos por las infracciones.

#### Tabulación y análisis de datos

En esta fase, se tabularon los datos obtenidos de la aplicación de los instrumentos de los participantes, por medio del programa Microsoft Office Excel. Para analizar los datos tabulados en Excel, se utilizó el software SPSS versión 19, el cual es un paquete estadístico que permite a las ciencias sociales realizar un análisis de los resultados, teniendo en cuenta los datos sociodemográficos de los conductores por empresa, las variables que demuestran el desempeño del conductor con cada instrumento y las infracciones autorreportadas por los sujetos.

## **Análisis de resultados**

Para evaluar el puntaje total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones, de las subescalas, y el desempeño de los participantes en el Test de Colores y Palabras STROOP, se utilizó el Análisis estadístico descriptivo, tomando en cuenta la media, la desviación típica y la varianza de los datos.

Con el fin de conocer la relación existente entre las infracciones autorreportadas como cometidas por los conductores y los resultados obtenidos de los instrumentos, se realizó una correlación de Spearman. A su vez, se correlacionó la edad de los conductores de servicio público, y los resultados de los instrumentos aplicados a la muestra. En todos los casos se utilizó la correlación de Spearman ( $P < 0,05$ ).

Para identificar la relación existente entre los puntajes de la Escala de Búsqueda de Sensaciones con los resultados obtenidos del Test de colores y palabras STROOP, se aplicó la correlación de Spearman con una  $P < 0.05$ , debido a que los puntajes de la Escala de Búsqueda de Sensaciones no cumple con el criterio de distribución normal. De igual forma, se utilizó esta correlación ( $P < 0.05$ ) para establecer si existían correlaciones entre el desempeño de los conductores en el Test de colores y palabras STROOP y las puntuaciones de las 4 subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones.

Con el objetivo de comparar los datos obtenidos de la Escala de Búsqueda de Sensaciones con los resultados del Test de colores y palabras STROOP, se utilizó un Análisis de Varianza de una vía (ANOVA), seguida de la prueba de Tukey, Post-hoc ( $P < 0,05$ ), donde se compararon los puntajes entre las subescalas de Búsqueda de Sensaciones.



## Resultados

### *Datos sociodemográficos de los participantes de la investigación*

Los datos sociodemográficos arrojados por el análisis estadístico, reportó que 387 conductores de la muestra eran hombres, con edad media de 39 años, con un error típico de 0.52 y desviación típica de 10.35 (Tabla 2). Además, el 57,9% de los participantes tenían el bachillerato (Tabla 3). El 51,7% de los participantes de la investigación eran conductores de buses, y el 47,5%, el vehículo que manejaban era buseta. El tipo de servicio que predominó en los participantes fue el servicio urbano con 92,5% (Tabla 4).

Tabla 2. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a la edad

	Puntaje			Media		Desviación típica	Varianza
	Rango	Mínimo	Máximo	Estadístico	Error típico		
Edad	47	18	65	39,00	,526	10,35	107,07

Nota. Total participantes = 387.

Tabla 3. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al nivel de escolaridad

	Frecuencia	Porcentaje
Primaria incompleta	9	2,3
Primaria	58	15,0
Bachiller incompleto	67	17,3
Bachiller	224	57,9
Tecnólogo	18	4,7
Universitario incompleto	4	1,0
Profesional	7	1,8

Nota. Total participantes = 387.

Tabla 4. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo al tipo de vehículo y servicio público en el que trabajan

---

Tipo de vehículo

	Frecuencia	Porcentaje
Bus	200	51,7
Buseta	187	48,3
Tipo de servicio		
Intermunicipal	29	7,5
Urbano	358	92,5

Nota. Total participantes = 387.

En cuanto a las infracciones que los conductores consideraban que habían cometido en los últimos 3 años, se encontró que el 32% de ellos reportaron entre 1 a 5 infracciones de tránsito (Tabla 5). A su vez, se obtuvo información sobre los comparendos recibidos por las infracciones cometidas y los comparendos reportados por el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito, SIMIT (Tabla 6 y 7).

Tabla 5. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a las infracciones autorreportadas por los conductores

	Frecuencia	Porcentaje
0	32	8,3
1 A 5	124	32,0
6 A 10	53	13,7
12 A 20	42	10,9
23 A 33	25	6,5
40 A 60	21	5,4
80 A 100	32	8,3
120 A 200	18	4,7
300 A 700	11	2,8
1000 A 2000	13	3,4
3000 A 5000	7	1,8
6000 A 8000	2	0,5

10000 A 20000	4	1,0
100000 A 30000	2	0,5
1000000	1	0,3

Nota. Total participantes = 387.

Tabla 6. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a los comparendos reportados por los conductores

	Frecuencia	Porcentaje
0	140	36,2
1	95	24,5
2	73	18,9
3	39	10,1
4	14	3,6
5	13	3,4
6	5	1,3
7	2	,5
8	1	,3
9	1	,3
10	2	,5
15	1	,3
20	1	,3

Nota. Total participantes = 387.

Tabla 7. Descripción de la muestra de conductores de acuerdo a los comparendos reportados por el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT)

	Frecuencia	Porcentaje
0	329	85,0
1	34	8,8
2	14	3,6
3	2	,5
4	4	1,0
5	1	,3
6	2	,5
7	1	,3

Nota. Total participantes = 387.

*Desempeño de los conductores en la Escala de Búsqueda de Sensaciones*

El análisis de los datos realizados con el programa SPSS versión 19, arrojó el puntaje total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones donde el puntaje mínimo es 40 y el máximo 160, además mostró los puntajes de las Subescalas del instrumento donde el puntaje menor es 10 y el mayor es 40. La subescala de susceptibilidad al aburrimiento se resalta con una media de 30.55 (Error típico= 0.20) (Tabla 8).

Se observan puntuaciones similares en las otras 3 subescalas de la prueba. En primer lugar está Búsqueda de experiencias con una media de 25.31 (Error típico= 0.21), luego desinhibición con 24.93 (Error típico= 0.21) y búsqueda de emoción y aventura con 24.54 (Error típico= 0.25) (Tabla 8).

Tabla 8. Descripción de los puntajes obtenidos por el total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y sus subescalas

	Puntaje			Media		Desviación típica	Varianza
	Rango	Mínimo	Máximo	Estadístico	Error típico		
Búsqueda de emoción y aventura	29	10	39	<b>24,54</b>	,25	4,83	23,32
Búsqueda de experiencias	26	14	40	<b>25,31</b>	,21	4,04	16,33
Desinhibición	24	13	37	<b>24,93</b>	,21	4,16	17,33
Susceptibilidad al aburrimiento*	24	15	39	<b>30,55</b>	,20	4,03	16,25
Búsqueda de Sensaciones-Total	94	60	154	105,33	,66	12,98	168,48

Nota. La Escala de Búsqueda de Sensaciones presenta un puntaje mínimo de 40 y un puntaje máximo de 160. Las subescalas presentan un puntaje mínimo de 10 y máximo de 40.

Para profundizar en los puntajes obtenidos del instrumento y poder identificar cuantos conductores se encuentran en los rangos altos de la Escala de Búsqueda de Sensaciones, se aplicó un análisis estadístico descriptivo, teniendo en cuenta los rangos de los datos arrojados por la prueba. Se pudo hallar en primera instancia que el 55.95 %, que equivale a 221 conductores tienen un puntaje en el rango alto de 101-120, seguido del 29.37% (116 participantes) que se encuentran en el rango de puntaje medio de 81-100, teniendo en consideración que el puntaje mayor es de 160 (Tabla 9).

Tabla 9. Descripción de los rangos del puntaje obtenido de la Escala de Búsqueda de Sensaciones aplicada a los conductores

Puntaje	Frecuencia	Porcentaje
40-60	0	0
61-80	12	3,04
81-100	<b>116</b>	29,37
101-120	<b>221</b>	55,95
121-140	37	9,37
141-160	1	,3

Nota. La Escala de Búsqueda de Sensaciones presenta un puntaje mínimo de 40 y un puntaje máximo de 160

Además, se pudo describir los rangos de los resultados de acuerdo a las Subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones para identificar cuantos conductores presentan una puntuación alta en cada subescala, y se demostró que la mayoría de los conductores se encuentran en los rangos de 21-25 y 26-30, aunque se resalta que la subescala de Susceptibilidad al aburrimiento presenta un porcentaje de 47.3%, que equivale a 187 participantes con puntaje de 31-35, Seguido de un 31.1% (123 conductores) en el rango de 26-30 (Tabla 10).

En el rango de puntuación de 26-30 se encuentran las subescalas con mayor puntaje, de acuerdo a la cantidad de conductores, empezando por Búsqueda de experiencias con 145 conductores (36.7%), seguido por desinhibición con 124 (31.4%), susceptibilidad al aburrimiento con 123 (31.1%) y por último búsqueda de emoción y aventura con 115 conductores (29.1%) (Tabla 10).

Tabla 10. Descripción de los rangos del puntaje obtenido por las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones aplicada a los conductores.

Puntaje	Búsqueda de emoción y aventura		Búsqueda de experiencias		Desinhibición		Susceptibilidad al aburrimiento	
	Fi	%	Fi	%	Fi	%	Fi	%
10-15	15	3,8	2	0,5	4	1,0	1	0,3
16-20	59	14,9	46	11,6	46	11,6	7	1,8
21-25	154	39,0	152	38,5	174	44,1	38	9,6
26-30	115	29,1	145	36,7	124	31,4	123	31,1
31-35	42	10,6	41	10,4	36	9,1	<b>187</b>	<b>47,3</b>
36-40	2	0,5	1	0,3	3	0,8	31	7,8

Nota. Las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones presentan un puntaje mínimo de 10 y un puntaje máximo de 40. Abreviaturas: Frecuencia (Fi); porcentaje (%).

#### *Desempeño de los participantes en el Test de colores y palabras STROOP*

Con relación al número de aciertos logrados en el test, se obtuvo un puntaje mayor de lectura en la página de palabras con respecto a la página de colores y de color-palabra. La página de palabras obtuvo una media de 100.53 (Error típico=0.82), seguida de la página de color, con una media de 66.32 (Error típico= 0.66) y por último, la de color-palabra, con una media de 39.14 (Error típico= 0.48). Además, el análisis de los datos arrojó un puntaje negativo de la variable resistencia a la interferencia, con una media de -0.50 (Error típico= 0.41) (Tabla 11).

Durante la aplicación del instrumento se tuvo en cuenta los errores cometidos durante la lectura de las páginas y las veces que fue necesario iniciar la prueba, y se pudo encontrar que la página de color-palabra es la que presenta mayor puntuación de errores, con una media de 1.30 (Error típico= 0.07), seguido de los errores en la página de color, donde se obtuvo una media de 0.50 (Error típico= 0.05) (Tabla 11).

Tabla 11. Descripción de los puntajes obtenidos por el Test de colores y palabras STROOP

	Puntaje			Media			
	Rango	Mínimo	Máximo	Estadístico	Error típico	Desviación típica	Varianza
P/100	139	43	182	<b>100,53</b>	,82	16,14	260,61
C/100	76	24	100	<b>66,32</b>	,66	12,89	166,21
PC/100	65	8	73	<b>39,14</b>	,48	9,44	89,17
Interferencia	68,37	-29,19	39,18	<b>-,50</b>	,41	8,08	65,23
Inicio de prueba	3	0	3	,18	,02	,49	,24
Error-P	4	0	4	,08	,02	,33	,11
Error-C	6	0	6	,50	,05	,94	,88
Error-PC	7	0	7	1,30	,07	1,41	1,99

Nota. La prueba contiene 3 páginas, cada una con 100 palabras. Abreviaciones. Página palabras (P/100); página color (C/100); página palabra-color (PC/100); error en la página de palabras (Error-P); error en la página de color (Error-C); error en la página de palabra-color (Error-PC).

*Correlación de los instrumentos Escala de Búsqueda de Sensaciones y Test de colores y palabras STROOP con las infracciones de tránsito autorreportadas por los conductores*

Para identificar si existe relación entre los instrumentos administrados y las infracciones de tránsito autorreportadas por los conductores cometidas en los últimos tres años, se aplicó la correlación no paramétrica de Spearman, debido a que los datos no siguen una secuencia de distribución normal. En los resultados no se hallaron diferencias estadísticamente significativas.

*Correlación de los instrumentos Escala de Búsqueda de Sensaciones y Test de colores y palabras STROOP con la edad de los participantes*

Al igual que con las infracciones autorreportadas, se realizó una correlación de Spearman entre la edad de los conductores y el total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones, y se pudo hallar una correlación positiva, significativa entre la prueba y la edad de los participantes (0.087,  $P < 0.05$ ) (Tabla 12).

Tabla 12. Correlación de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y la edad de los participantes

		Búsqueda de Sensaciones	Edad
Búsqueda de Sensaciones	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral)	1,000 .	r0,087 p0,087
Edad	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral)	r0,087 p0,087	1,000 .

Nota. Correlación de Spearman  $p < 0.050$

Con respecto al nivel de interferencia reportado en los resultados del STROOP, en comparación con la edad de los sujetos, no se encontró diferencias significativas entre las variables.

#### *Correlación de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP*

Con el fin de poder identificar la relación existente entre el componente de búsqueda de sensaciones y el desempeño en el Test de colores y palabras STROOP en la muestra de conductores evaluados, se utilizó la correlación de Spearman y no se halló relación significativa entre las variables.

Para profundizar en el análisis de la correlación entre los instrumentos administrados, se realizó una correlación de Spearman de los puntajes obtenidos por las Subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones con el Test de colores y palabras STROOP, y se puede resaltar que existe una correlación negativa, significativa entre la subescala de desinhibición y el nivel de interferencia de la prueba ( $r = -0.139$ ,  $P < 0.050$ ) (Tabla 13).

A su vez, la correlación de Spearman mostró que la subescala de Búsqueda de emoción y aventura tuvo una correlación positiva con las Subescalas Búsqueda de experiencias ( $r = 0.464$ ), desinhibición ( $r = 0.432$ ) y susceptibilidad al aburrimiento ( $r = 0.366$ ). Además, la subescala de Búsqueda de experiencia indicó una correlación positiva con desinhibición ( $r = 0.508$ ) y susceptibilidad al aburrimiento ( $r = 0.334$ ). Finalmente, se encontró una correlación positiva entre la subescala de desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento ( $r = 0.397$ ) (Tabla 13).



Tabla 13. Correlación de las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP

	Búsqueda de emoción y aventura	Búsqueda de experiencias	Desinhibición	Susceptibilidad al aburrimiento
R-Interferencia	$r$ 0,00642 p 0,900	$r$ 0,0150 p 0,769	<b><math>r</math> -0,139</b> <b>p 0,00628</b>	$r$ 0,0274 p 0,591
Búsqueda de emoción y aventura		$r$ 0,464 p 0,000	$r$ 0,432 p 0,000	$r$ 0,366 p 0,00
Búsqueda de experiencias			$r$ 0,508 p 0,000	$r$ 0,334 p 0,00
Desinhibición				$r$ 0,397 p 0,00

Nota. Correlación de Spearman  $p < 0.050$

#### *Análisis de varianza de la Escala de Búsqueda de Sensaciones*

Para comparar si existen diferencias entre los puntajes de las Subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones, se utilizó el Análisis de varianza (ANOVA) de una vía, y se contrastó la media de las subescalas encontradas en la tabla 8 (Búsqueda de emoción y aventura = 24.54; Búsqueda de experiencias =25.31; Desinhibición = 24.93; Susceptibilidad al aburrimiento =30.55) con la media de las subescalas del instrumento (Búsqueda de emoción y aventura, Búsqueda de experiencias y Desinhibición = 25; Susceptibilidad al aburrimiento =31) (Tabla 14).

Con el fin de poder identificar cuáles son los grupos que presentan diferencias en los resultados del ANOVA, se aplicó el procedimiento de comparación múltiple (Tukey test) para las subescalas del instrumento y se encontró que la subescala de Susceptibilidad al aburrimiento predomina sobre las subescalas de Búsqueda de emoción y aventura, Búsqueda de experiencias y Desinhibición (Tabla 15).

Tabla 14. Análisis de varianza de la Escala de Búsqueda de Sensaciones

Subescalas de la Escala de Búsqueda de			
Sensaciones	Media	25%	75%
Búsqueda de emoción y aventura	25	22	28
Búsqueda de experiencias	25	23	28
Desinhibición	25	22	28
Susceptibilidad al aburrimiento	31	28	33

Tabla 15. Procedimiento de comparación múltiple (Tukey test), post-hoc para las Subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones de los conductores

Comparación	Diferencia de		
	rangos	q	P<0,05
Susceptibilidad al aburrimiento vs Búsqueda de emoción y aventura	207757,5	23,625	Si
Susceptibilidad al aburrimiento vs Desinhibición	202210	22,995	Si
Susceptibilidad al aburrimiento vs Búsqueda de experiencias	186722,5	21,233	Si
Búsqueda de experiencias vs Búsqueda de emoción y aventura	21035	2,392	No
Búsqueda de experiencias vs Desinhibición	15487,5	1,761	No test
Desinhibición vs Búsqueda de emoción y aventura	5547,5	0,631	No test

## Discusión

La presente investigación se originó a partir del interés por evaluar la relación de la búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga, teniendo en cuenta la importancia de conocer estos aspectos en los conductores, para poder promover conductas seguras que beneficien al conductor, a la empresa encargada, y por supuesto a los usuarios del transporte público. De esta manera, se trabajó con 387 conductores, hombres con edades comprendidas entre los 18 y los 65 años, en su mayoría bachilleres. Los participantes respondieron a la administración de dos instrumentos, la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP.

### *Desempeño de los conductores en la Escala de Búsqueda de Sensaciones como rasgo de personalidad*

Para dar respuesta al primer objetivo específico del trabajo, se observó que a nivel general, todos los participantes contribuyeron a responder la Escala de Búsqueda de Sensaciones y se encontró un puntaje total de búsqueda de sensaciones de 105.33, donde el puntaje mayor del instrumento es de 160, lo que podría demostrar que el valor es normal, es decir que el componente de Búsqueda de Sensaciones como rasgo de personalidad no predomina en los evaluados; pero, al revisar la cantidad de conductores que tienen puntuación alta en la Escala, se evidenció una mayor presencia de participantes en el rango de puntuación de 101-120, demostrando que 221 conductores, es decir el 55.95% mantienen una búsqueda de sensaciones alta, siguiéndoles 116 conductores (29.37%) ubicados en el rango de 81-100, que también es relativamente alto. Esta revisión permite demostrar que a pesar que los 387 conductores de la muestra no presentan la Búsqueda de Sensaciones como rasgo de personalidad, el 55.95% sobresale con la puntuación, mostrando que predomina el rasgo dentro de su personalidad.

Si bien Rosenbloom (2003<sup>a</sup>) reporta que en los sujetos con nivel alto en su búsqueda de sensaciones tienen una mayor apreciación del riesgo, lo que les permite involucrarse en actividades riesgosas, sin tener en cuenta las consecuencias, podría considerarse relativo para los

participantes de la investigación, debido a que constantemente se enfrentan a situaciones de riesgo por el trabajo que realizan.

Profundizando en los resultados arrojados por la Escala de Búsqueda de Sensaciones, se encuentran las puntuaciones de las 4 subescalas, las cuales poseen una puntuación máxima de 40 y se encontró una media de 30.55 en Susceptibilidad al aburrimiento, seguido de 25.31 en Búsqueda de experiencias, 24.93 en Desinhibición y 24.54 en Búsqueda de emoción. De acuerdo a la cantidad de conductores con respecto a los rangos altos de puntuación de las Subescalas, se identificó que Susceptibilidad al aburrimiento presenta un porcentaje de 47.3%, que equivale a 187 participantes con puntaje de 31-35, seguido de un 31.1% (123 conductores) en el rango de 26-30, demostrando que los conductores manifiestan tener principalmente una Susceptibilidad al aburrimiento como rasgo de personalidad. Además, se realizó una ANOVA de una vía y el Tukey test para las subescalas del instrumento y se encontró que la subescala de susceptibilidad al aburrimiento predomina sobre las subescalas de búsqueda de emoción y aventura, búsqueda de experiencias y desinhibición, confirmando lo mencionado anteriormente. Aluja (2009) explica las subescalas y afirma que un puntaje alto en la Susceptibilidad al aburrimiento/impulsividad, muestra que las personas no toleran el aburrimiento, que prefieren actividades diferentes y emocionantes. Son impulsivos, impacientes, poco reflexivos y sensibles. En cuanto a los conductores, se observa coherencia con los resultados, puesto que su trabajo rutinario le impide realizar actividades emocionantes y creativas, aparte del poco tiempo que les queda disponible para hacer actividades de interés, lo que los motiva a realizarlas dentro de su jornada laboral.

A su vez, las otras tres subescalas presentan la mayoría de los participantes en el rango de puntuación de 26-30, que es relativamente alto relacionado con los otros puntajes. En su orden, se ubica la Búsqueda de experiencias con 145 conductores (36.7%), continua Desinhibición con 124 (31.4%) y por último Búsqueda de emoción y aventura con 115 conductores (29.1%). Con respecto a la subescala de Búsqueda de experiencias, Aluja (2009) plantea que cuando el puntaje es alto, el individuo tiende a emprender nuevas experiencias, disfruta de viajes exóticos, de cambios, de emociones fuertes y no le gusta la rutina, ni lo convencional. En cuanto a Desinhibición, en nivel alto demuestra que los sujetos buscan sensaciones excitantes, relacionadas con sexo, fiestas, alcohol o drogas. Son personas impulsivas atraídas por el placer,

sin preocuparse por las consecuencias de sus actos; y Búsqueda de emoción y aventura, cuando se puntúa alto, el individuo muestra interés por vivir nuevas sensaciones y aventuras, dispuesto a asumir riesgos, en su mayoría físicos. De acuerdo con lo anterior, se puede evidenciar relación entre el puntaje mayor de susceptibilidad al aburrimiento con los encontrados en las 3 subescalas. El conductor, gracias a los resultados obtenidos, se puede saber que demuestra una falta de interés por lo rutinario, relacionado con su trabajo, además tiende a ser impulsivo, sin tener en cuenta las consecuencias, por tanto, tiende a asumir riesgos, en su mayoría físicos, como por ejemplo, exponer su vida manejando a gran velocidad su vehículo.

#### *Desempeño de los participantes en el Test de colores y palabras STROOP*

De acuerdo a uno de los objetivos específicos del trabajo, se buscó describir el nivel de resistencia a la interferencia de estímulos en la muestra de conductores de la investigación, por tanto, los resultados del desempeño de los conductores en el Test de colores y palabras STROOP, demostraron un puntaje mayor de lectura en la página de palabras con respecto a la página de colores y de color-palabra. Iniciando con la página de palabras, se encontró una media de 100.53 (Error típico= 0.82), seguida de color, media de 66.32 (Error típico= 0.66) y finalizando con color-palabra, con una media de 39.14 (Error típico= 0.48). Además, la prueba permite identificar un puntaje sobre la resistencia a la interferencia que presenta el cambio de tareas en la lectura de las tres páginas, mostrando una media de -0.50 (Error típico= -0.50).

La facilidad de la lectura de la primera página puede ser debido a que la tarea no es compleja, ni requiere un proceso atencional superior (Hunt & Ellis, 2007). En cuanto a la lectura de la última página, se puede provocar interferencia debido a que si se está atendiendo a más de una respuesta en una misma actividad, se produciría un conflicto, buscando la forma de priorizar alguna de ellas (Santiago de Torres et al., 1999). Fernández (2004) expone que un sujeto al darse cuenta que está cometiendo errores en una tarea, ajusta la velocidad de su ejecución como parte de una estrategia, buscando tener un equilibrio entre las tareas que realiza, teniendo en cuenta los errores cometidos. Por tanto, se observa una disminución en la lectura de la página de color-palabra.

En cuanto a los participantes del trabajo, existe relación con los resultados del Test, ya que demostraron que la tarea de la lectura de la página de palabras era sencilla en comparación con la de color y de mayor dificultad la de color-palabra. El resultado de la interferencia de -0.50 demostró que los conductores presentan una baja resistencia a la interferencia de los estímulos externos, es decir, su capacidad atencional en un solo estímulo se ve disminuida debido a la interferencia producida por otros estímulos a su alrededor, por tanto se presenta una interferencia cognitiva que puede generar en los conductores inconvenientes en la labor de manejar su vehículo, dificultando realizar la actividad correctamente.

Con respecto a atender a varias tareas, la flexibilidad cognitiva también participa en los procesos atencionales, ya que influye en la discriminación atencional, control de impulsos y control de interferencia (Etchepareborda & Mulas, 2004). En el instrumento se realizó el conteo de los errores cometidos en la lectura de cada página, al igual que las veces en que era necesario iniciar la prueba. La mayoría de los errores se encontraron en la lectura de la página de color-palabra, con una media de 1.30 (Error típico= 0.07), seguida de la página de color con una media de 0.50 (Error típico= 0.05). Se observa relación con el objetivo de la prueba, donde el participante presenta un conflicto atencional porque debe leer el color de la tinta, sin tener en cuenta el significado de la palabra escrita (Santiago de Torres et al., 1999). Golden (2007) y Mercadillo, Sánchez-Rey, Sánchez-Cortazar, Ramírez & Barrios (2011) manifiestan que es inevitable leer la palabra porque la acción se realiza de manera automática, inconsciente, es decir, sin tener en cuenta la voluntad del sujeto, y en ese momento es cuando surge el fenómeno de interferencia, lo que se podría relacionar con la interferencia cognitiva y con las demandas del ejercicio de la conducción, las cuales requieren de la atención directa a cada estímulo, evitando interferencias de otros estímulos no tan relevantes como el principal.

En cuanto al conteo de veces en que fue necesario iniciar la prueba, se encontró una media de 0.18 (Error típico= 0.02). Al relacionarlo con las alteraciones en la flexibilidad cognitiva, se demuestra que los conductores no presentan una conducta de perseveración en su labor (Lopera, 2008), es decir, manifiestan cierta dificultad para pasar de una tarea a otra, de la lectura de una página a otra, pero no presentan rigidez en ello, ya que luego son capaces de continuar con la lectura de las páginas.

*Correlación de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP con las infracciones de tránsito autorreportadas por los conductores*

Para conocer si el rasgo de búsqueda de sensaciones tiene relación con las infracciones de tránsito cometidas en los últimos 3 años autorreportadas por los conductores y poder contrastar con lo encontrado en la teoría sobre los niveles altos de búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo, relacionadas con infracciones de tránsito (Zuckerman, 2007) y la interferencia cognitiva que puede causar el estar atento a responder a varias tareas simultáneamente (Santiago de Torres et al., 1999), se realizó una correlación de Spearman y no se hallaron diferencias significativas, es decir, las variables correlacionadas no presentan relación entre ellas. Por tanto, no hay relación con lo manifestado por Zuckerman (2007) y Santiago de Torres et al. (1999); al igual que no se puede relacionar con lo afirmado por Ledesma et al. (2007) sobre el incremento en el nivel de búsqueda de sensaciones, y la tendencia a elegir hábitos y estilos de vida inusuales que ayudan a incurrir en conductas de riesgo. Una de las causas por las cuales no se pudo evidenciar una relación significativa entre las dos variables, puede ser porque el reporte de las infracciones cometidas por los conductores fue recogido de acuerdo a lo manifestado por ellos, impidiendo que los resultados sean objetivos.

En cuanto al Test de colores y palabras STROOP, no se reportó una correlación significativa entre la interferencia de la prueba y las infracciones autorreportadas por los conductores. Con referencia a conducir un vehículo y prestar atención a otros estímulos externos como evitar cometer infracciones de tránsito, en los resultados de la investigación no se observa relación alguna, lo cual impide corroborarse con las teoría de Eysenck (1985) y Hunt y Ellis (2007) sobre la interferencia entre hablar por celular (infracción de tránsito) y el conducir un vehículo.

*Correlación de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y la edad de los participantes*

Se evidencia una correlación positiva, significativa entre la Escala de Búsqueda de Sensaciones y la edad de los participantes (0.087,  $p < 0,087$ ). Con los resultados anteriores se demuestra que los conductores de la investigación, entre mayor edad tengan, mayor búsqueda de

sensaciones presentarán, lo que difiere de las investigaciones realizadas por Chico-Librán (2000) y Zuckerman (2007) explicando que la búsqueda de sensaciones disminuye con la edad. También el estudio de Ledesma et al. (2007) en el que manifiesta que los sujetos de menor edad mantienen un umbral alto en el rasgo de personalidad que un individuo de mayor edad no tendría. Este resultado diferente a lo planteado por la teoría puede ser debido a la experiencia que tienen los conductores en su labor (Caamaño, 2009), ya que la tarea de manejar un vehículo se convierte en algo sencillo con el paso de los años, lo que hace que ellos dirijan su atención hacia otras fuentes de estimulación (Ledesma et al., 2007).

#### *Correlación de la Búsqueda de Sensaciones y la interferencia cognitiva*

De acuerdo a la pregunta de investigación sobre si existe relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros en el Área Metropolitana de Bucaramanga y al objetivo principal que es establecer la relación entre el componente de búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la interferencia cognitiva en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga, se hizo una correlación de Spearman y no se obtuvo relación significativa entre las variables ( $r=0.029$ ,  $p=0.564$ ), lo que difiere de las investigaciones de Bausela (2007) y García-Molina (2008) relacionadas con la personalidad y las alteraciones en el control atencional.

#### *Correlación de las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones y el Test de colores y palabras STROOP*

Para comprobar la relación entre los dos instrumentos aplicados, se realizó una correlación de Spearman de las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones con el puntaje de interferencia del Test de colores y palabras STROOP, demostrando que existe una correlación negativa, significativa entre la subescala de Desinhibición y el nivel de interferencia de la prueba ( $r=-0.139$ ,  $p<0.00628$ ). Por tanto, los dos instrumentos, en cuanto al puntaje total de cada uno, no se relacionan, pero al compararlo por subescalas presentan relación con la interferencia cognitiva, demostrando un elemento novedoso que permite complementar otras investigaciones



realizadas sobre la búsqueda de sensaciones, como rasgo de personalidad y la interferencia como parte del funcionamiento ejecutivo. Este resultado permite relacionarse con lo afirmado por Bausela (2007) y García-Molina (2008) sobre la relación entre las dimensiones de la personalidad (que incluye la búsqueda de sensaciones) y la interferencia cognitiva (que es producto de los puntajes obtenidos en el Test de colores y palabras STROOP). Además es coherente con lo afirmado por Kose (2003), quien respalda esta afirmación planteando cuatro dimensiones de la personalidad, entre ellas la búsqueda de novedad, y las relaciona con el funcionamiento cerebral como responsables de la regulación de la conducta.

## Conclusiones

En el presente proyecto se puede concluir que se pudo cumplir con los objetivos, debido a que se encontró que se presenta el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones en el 55.95% de los conductores evaluados. Además, se obtuvo una puntuación negativa de la interferencia cognitiva, demostrando que los conductores evaluados presentan una disminución en su capacidad atencional.

Al relacionar las dos pruebas a los conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga, y de acuerdo con los resultados obtenidos, se pudo observar que existe una estrecha relación entre las subescalas y la interferencia cognitiva, demostrando que pueden ser influyentes en la labor que realizan los participantes diariamente, ya que la tarea principal es estar atento a un solo estímulo, que es manejar el vehículo, pero es difícil para ellos debido a que deben estar atentos también a recibir el dinero del pasaje, a las constantes paradas, al cruce de peatones en la vía, entre otras. Si a esto se le suma que el 55.95% de los conductores evaluados presentan una puntuación alta en la búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad, se podría decir que este rasgo que sobresale en los participantes puede contribuir a disminuir la resistencia a la interferencia de otros estímulos del medio, provocando una interferencia cognitiva en las tareas, impidiendo la correcta realización de la misma, exponiendo al conductor a peligros y accidentes en la vía.

Aparte de los objetivos planteados en el proyecto, durante la investigación surgieron variables significativas que aportan a los resultados del trabajo. Entre ellas se encuentra la edad de los participantes, la cual se relacionó con el total de la Escala de Búsqueda de Sensaciones, y se pudo hallar una correlación positiva significativa entre la prueba y la edad de los participantes indicando que a mayor edad, mayor búsqueda de sensaciones. Este resultado contribuye positivamente en el proyecto, y ayuda a que futuras investigaciones lo tengan en cuenta para analizar, debido a que en la teoría se ha investigado frecuentemente sobre la relación entre la búsqueda de sensaciones y la edad de los participantes, ejemplo de ello son los artículos de Chico-Librán (2000), Zuckerman (2007) y Ledesma et al. (2007).

En segundo lugar fueron las infracciones de tránsito autorreportadas por los conductores, porque al relacionarlas con los instrumentos, se pudo evidenciar que a pesar de sobresalir la búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad en el conductor, no predominan las infracciones de tránsito, contrastando con la teoría basada en la relación de la búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo por parte del conductor (Zuckerman, 2007).

## **Recomendaciones**

Durante el contacto con las empresas de servicio público, con los conductores y la administración de las pruebas, se encontraron diferentes variables que pueden favorecer futuras investigaciones. En primer lugar, se recomienda evaluar aspectos como la edad de los participantes de acuerdo a rangos establecidos por algún autor, ya que el estudio de esta manera, permitirá relacionarse con los rangos de los puntajes obtenidos de las subescalas de la Escala de Búsqueda de Sensaciones.

Durante la aplicación de los instrumentos, se observó que el nivel de escolaridad influye en la dificultad en la que se desarrollan las pruebas, por tanto se recomienda investigar el nivel de escolaridad de los conductores, y revisar si influye también en el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones y la interferencia cognitiva.

Además, se recomienda utilizar otro tipo de población a investigar, debido a que existen conductores de otra modalidad aparte del servicio público de pasajeros, como por ejemplo, conductores de taxis, de transporte escolar, y de mensajería (motociclistas).

El trabajo que los conductores realizan diariamente les impide tener suficiente tiempo disponible, así que se recomienda que las pruebas que se vayan a administrar sean de una sesión y de corto tiempo, para que ellos decidan participar voluntariamente.

Por último, tener en cuenta el género de los conductores, ya que se han evidenciado investigaciones donde se compara la búsqueda de sensaciones con la diferencia de género. Sería favorable incluir la evaluación de la interferencia cognitiva a este tipo de investigaciones.

## Referencias

- Allen, J. P., & Brown, B. B. (2008). Adolescents, peers, and motor vehicles. The perfect storm. *American Journal of Preventive Medicine*, 35 (Supl 3), 289-293.
- Aluja, A. (2009). Interpretation of the ZKPQ-R. Practice of psychology of the Personality. Manuscrito no publicado.
- Aluja, A., Kuhlman, M., & Zuckerman, M. (2010). Development of the Zuckerman–Kuhlman–Aluja Personality Questionnaire (ZKA–PQ): A Factor/Facet Version of the Zuckerman–Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ). *Journal of Personality Assessment*, 92 (5), 416–431.
- Bará-Jiménez, S., Vicuña, P., Pineda, D. A., & Henao, G. C. (2003). Perfiles neuropsicológicos y conductuales de niños con trastorno por déficit de atención/hiperactividad de Cali, Colombia. *Revista de Neurología*, 37 (7), 608-615.
- Bausela H, E. (2007). Estudio de caso: alteraciones en la función ejecutiva y trastornos de personalidad. *Revista de Psiquiatría y Psicología del Niño y del Adolescente*, 7 (1), 69-79.
- Brea de Cabral, M., & Cabral E. (2007). La evaluación psicológica al conductor de vehículos de motor: una necesidad para la seguridad vial dominicana. *Revista Electrónica Psicología Científica*, 9.
- Caamaño, M. M. (2009). Psicología del tránsito. Criterios para la selección de conductores seguros. *Subjetividad y Procesos Cognitivos*, 13, 30-44.
- Chico-Librán, E. (2000). Búsqueda de Sensaciones. *Psicothema*, 12, 229-235.
- Colmenero J., J. M. (2004). Percepción visual y auditiva. En J.M. Mestre Navas & F. Palmero Cantero (Eds.), *Procesos Psicológicos Básicos* (pp. 27-47) Madrid: Mc Graw Hill.

Colombia, Ley 769/2002, de 6 de Agosto, del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario Oficial, núm. 44.893, p. 109.

Ellis, H. C. (1986). *Fundamentos del aprendizaje y procesos cognoscitivos del hombre*. México: Editorial Trillas.

Estévez-González, A., García-Sánchez, C., & Junqué, C. (1997). La atención: una compleja función cerebral. *Revista de Neurología*, 25 (148), 1989-1997.

Etchepareborda, M. C., & Mulas, F. (2004). Flexibilidad cognitiva, síntoma adicional del trastorno por déficit de atención con hiperactividad. ¿Elemento predictor terapéutico? *Revista de Neurología*, 38 (Supl 1), s97-s102

Eysenck, M. W (1985). *Atención y activación. Cognición y realización*. Barcelona: Herder.

Fernández A., M. J. (2004). Atención. En J.M. Mestre Navas & F. Palmero Cantero (Eds.), *Procesos psicológicos básicos* (pp. 49-72) Madrid: Mc Graw Hill.

Fierro, A. (1983). *Personalidad. Sistema de conductas*. México: Editorial Trillas.

Gálvez, J. M., & González, I. (2010). Búsqueda de sensaciones, rasgo presente en conductores de motocicletas que cometen infracciones de tránsito. *Puente Revista Científica*, 4(2), 79-82.

García-Molina, A. (2008). Aproximación histórica a las alteraciones comportamentales por lesiones del córtex prefrontal: de Phineas Gage a Luria. *Revista de Neurología*, 46(3), 175-181.

Goldberg, E. (2002). *El cerebro ejecutivo*. Barcelona: Drakontos.

Golden, C. (2007). *Test de colores y palabras STROOP*. Madrid: Tea Ediciones.

Hernández, S., R., Fernández C., C., & Baptista L., P. (2008). *Metodología de la Investigación*. México. Mc Graw Hill.

- Horvath, P., & Zuckerman, M. (1996). Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo. *Revista de toxicomanías*, 9, 26-38.
- Hunt, R. R., & Ellis, C. H. (2007). *Fundamentos de psicología cognitiva*. México: Manual moderno.
- Kose, S. (2003). A psychobiological model of temperament and character: TCI. *Yeni Symposium* 41(2), 86-97.
- Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6 (2), 117-125.
- Lopera, F. (2008). Funciones Ejecutivas: Aspectos Clínicos. *Revista Neuropsicología, Neuropsiquiatría y Neurociencias*, 8 (1), 59-76.
- Mercadillo, R. E., Sánchez-Rey, A. E., Sánchez-Cortazar, J., Ramírez, E., & Barrios, F. A. (2011). Resonancia magnética funcional en el diagnóstico clínico del déficit de atención y de la agresión impulsiva infantil: Una propuesta exploratoria. *Salud Mental*, 34, 11-20.
- Rebollo, M. A., & Montiel, S. (2006). Atención y funciones ejecutivas. *Revista de Neurología*, 42 (Supl. 2): s3-s7.
- Roberti, J. W. (2004). A review of behavioral and biological correlates of sensation seeking. *Journal of research in personality*, 38, 256-279.
- Rosenbloom, T. (2003a). Risk evaluation and risk behavior of high and low sensation seekers. *Social Behavior and Personality*, 31, 375-386.
- Ruiz-Sánchez de León, J.M., Pedrero-Pérez, E.J., Olivar-Arroyo, A., Llanero-Luque, M., Rojo-Mota, G., & Puerta-García, C. (2010). Personalidad y sintomatología frontal en adictos y población no clínica: hacia una neuropsicología de la personalidad. *Adicciones*; 22 (3), 233-244.

- Sánchez R. (2003). Theodore Millon, una teoría de la personalidad y su patología. *Revista de Psicología de la Universidad San Francisco, Psico-USF*, 8 (2) 163-173.
- Sánchez, F. (2008). Actitudes frente al riesgo vial. *Intervención Psicosocial*, 17 (1), 45-49.
- Santiago de Torres, J., Tornay M., F., & Gómez M., E. (1999). *Procesos psicológicos básicos*. Madrid: Mc Graw Hill.
- Tirapu-Ustárroz, J., Muñoz-Céspedes, J.M., & Pelegrín-Valero, C. (2002). Funciones ejecutivas: necesidad de una integración conceptual. *Revista de Neurología*, 34 (7), 673-685.
- Tortosa, F., Montoro, L., Roca, J., & Civera, C. (2008). Los centros de reconocimiento de conductores veinte años después. *Intervención Psicosocial*, 17 (1), 7-22.
- Waylen, A. E., & McKenna F. P. (2007). Risky attitudes towards road use in pre-drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 905-911.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M., Kuhlman, D., Joireman, J., Teta, P., & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models for personality: the big three, the big five and the alternative five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65, 757– 768.
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington: American Psychological Association.



## Anexos

### Anexo 1. Consentimiento informado

#### CONSENTIMIENTO INFORMADO

La estudiante de pregrado de psicología de la Universidad Pontificia Bolivariana seccional Bucaramanga, Angélica Moreno identificada con cédula número 1.098.684.333 de Bucaramanga, es la responsable de la presente aplicación, y por tanto se compromete a utilizar la información obtenida a través de las pruebas aplicadas (Búsqueda de sensaciones y Test de colores y palabras STROOP), única y exclusivamente para los fines inherentes al proyecto de investigación, el cual busca evaluar la relación de la búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la resistencia a la interferencia de los estímulos externos como capacidad atencional en la muestra de conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Yo \_\_\_\_\_ identificado con cédula \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_, entiendo este compromiso y acepto voluntariamente dar toda  
la información requerida para el proyecto de investigación.

Fecha: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_

Anexo 2. Escala de Búsqueda de sensaciones SSS VI, (Zuckerman, 1994), en versión castellana por Aluja (2009)



**ESCALA DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES SSS VI  
CREADA POR MARVIN ZUCKERMAN Ph.D.  
VERSIÓN CASTELLANA Prof. Dr. ANTON ALUJA**

**Escuela de Ciencias Sociales  
Facultad de Psicología  
Grupo de Análisis y Transformación Psicosocial  
Proyecto Psicología y Ciudad  
Psicología del Tránsito y Movilidad. Prevención de la accidentalidad.**

**Ps. Mag. Jesús María Gálvez Hoyos  
Profesor Asociado**

**ESCALA DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES VERSIÓN V. SSS VI  
CREADA POR DR. MARVIN ZUCKERMAN  
VERSIÓN CASTELLANA DR. ANTON ALUJA**

Fecha de aplicación \_\_\_\_\_

Edad \_\_\_\_\_

Género \_\_\_\_\_

Escolaridad \_\_\_\_\_

Tipo de vehículo \_\_\_\_\_

Tipo de servicio \_\_\_\_\_

Esta prueba se aplica como una forma de recolección de información sobre características personales, los resultados se utilizarán exclusivamente para investigación en Psicología Social.

Si usted está de acuerdo con su participación marque con una X SI \_\_\_\_\_

A continuación se presentan varias frases que describen maneras de pensar y actuar de las personas. Por favor, indique el grado de desacuerdo o acuerdo en su caso en referencia a las frases. Si usted no ha experimentado esa circunstancia, por favor, intente describir cómo actuaría o lo que pensaría de encontrarse en esa situación.

Si usted está “**Muy en desacuerdo**”, escriba 1, si usted está “**Algo en desacuerdo**” escriba 2, si usted está “**Algo de acuerdo**” escriba 3, y si usted está “**Muy de acuerdo**” escriba 4. Por favor, no deje ninguna respuesta en blanco.

1.- Muy en desacuerdo. 2.- Algo en desacuerdo. 3.- Algo de acuerdo. 4.- Muy de acuerdo.
---

1. \_\_\_ Disfruto con las sensaciones de ir rápido en coche.
2. \_\_\_ Me gustaría ir de viaje sin rutas ni horarios planeados o definitivos.
3. \_\_\_ Probaré cualquier cosa una vez.
4. \_\_\_ Prefiero los amigos que son impredecibles porque me resulta excitante.
5. \_\_\_ Me gustan algunas actividades físicas que implican algo de riesgo.
6. \_\_\_ Disfruto cuando me encuentro en situaciones nuevas en las cuales no puedes predecir cómo saldrán las cosas.
7. \_\_\_ Me gustan las fiestas locas y desinhibidas.
8. \_\_\_ Me pongo inquieto/a si tengo que pasar tiempo en casa.
9. \_\_\_ Prefiero los deportes o las actividades de movimiento rápido.
10. \_\_\_ Me gustaría un tipo de vida que implique estar viajando mucho y con muchos cambios y emociones.
11. \_\_\_ Me gusta dejarme llevar y hacer cosas de forma impulsiva para divertirme.
12. \_\_\_ Me gusta pasar tiempo en el entorno familiar de mi casa.
13. \_\_\_ Me gustaría aprender a volar en avión.
14. \_\_\_ Me gustaría viajar a lugares del extranjero donde la gente es muy diferente a la de mi país.
15. \_\_\_ Voy a las fiestas para conocer gente apasionante y estimulante.
16. \_\_\_ Soy educado/a y atento/a con alguien aunque no encuentre su conversación interesante.

17. \_\_\_ Creo que disfrutaría trabajando de bombero/a.
18. \_\_\_ Me gusta la gente singular o diferente a la mayoría.
19. \_\_\_ No reprimo mis impulsos de tener experiencias excitantes.
20. \_\_\_ Tengo una actitud reservada y cauta hacia la vida.
21. \_\_\_ Si estuviera en el ejército, a lo mejor me presentaría voluntario/a para misiones emocionantes pero peligrosas.
22. \_\_\_ Disfruto de muchos tipos de música rock cañera a todo volumen.
23. \_\_\_ Prefiero las fiestas tranquilas donde se pueda tener una buena conversación.
24. \_\_\_ Mi razonamiento es normalmente prudente y sensato.
25. \_\_\_ No me gusta participar en deportes o actividades que implican un gran riesgo de lesión.
26. \_\_\_ No me gustaría un trabajo que requiera viajar mucho.
27. \_\_\_ No me interesa tener nuevas experiencias sólo por tener nuevas sensaciones.
28. \_\_\_ No me gusta empezar un proyecto hasta que sé exactamente cómo proceder.
29. \_\_\_ No creo que me gustara volar en una avioneta.
30. \_\_\_ No me gusta la gente que se comporta de forma descontrolada o poco convencional.
31. \_\_\_ Disfruto de la música melódica y tranquila, clásica o popular.
32. \_\_\_ Tiendo a valorar y a seguir un planteamiento racional y moderado de las cosas.
33. \_\_\_ Si tuviera elección nunca me presentaría voluntario a cualquier actividad que implique riesgo físico.
34. \_\_\_ Me siento cómodo con la familiaridad de una rutina diaria fija.
35. \_\_\_ No se debe ir demasiado rápido a la hora de intimar físicamente hasta que se conozca bien a la otra persona.
36. \_\_\_ Suelo decidirme después de pensar bien las cosas.
37. \_\_\_ Nunca viajaría a países donde hay inestabilidad y posible violencia.
38. \_\_\_ Yo preferiría viajar a lugares dónde las personas hablan mi idioma y tienen las mismas costumbres.
39. \_\_\_ Uno de mis objetivos principales en la vida es experimentar intensas y agradables sensaciones.
40. \_\_\_ Antes de meterme en una situación nueva me gusta saber lo que puedo esperar de ella.

Anexo 3. STROOP Color and Word Test, adaptado a la versión española, STROOP: Test de colores y palabras (Golden, 2007)

Nº 226

# STROOP

## Test de Colores y Palabras

Nombre: \_\_\_\_\_  
Edad: \_\_\_\_\_ Sexo: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

PARA USO DEL PROFESIONAL

	PD	PT
P		
C		
PC		
$\frac{P \times C}{P + C} = PC'$		
$PC - PC' = \text{INTERF.}$		

NO ABRA EL CUADERNILLO  
HASTA QUE SE LE INDIQUE



ROJO	AZUL	VERDE	ROJO	AZUL
VERDE	VERDE	ROJO	AZUL	VERDE
AZUL	ROJO	AZUL	VERDE	ROJO
VERDE	AZUL	ROJO	ROJO	AZUL
ROJO	ROJO	VERDE	AZUL	VERDE
AZUL	VERDE	AZUL	VERDE	ROJO
ROJO	AZUL	VERDE	AZUL	VERDE
AZUL	VERDE	ROJO	VERDE	ROJO
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	AZUL
AZUL	VERDE	VERDE	AZUL	VERDE
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	ROJO
ROJO	AZUL	ROJO	VERDE	AZUL
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	VERDE
AZUL	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
ROJO	VERDE	VERDE	AZUL	AZUL
AZUL	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
ROJO	VERDE	AZUL	ROJO	VERDE
VERDE	ROJO	VERDE	AZUL	AZUL
ROJO	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
VERDE	ROJO	VERDE	AZUL	VERDE



ROJO	AZUL	VERDE	ROJO	AZUL
VERDE	VERDE	ROJO	AZUL	VERDE
AZUL	ROJO	AZUL	VERDE	ROJO
VERDE	AZUL	ROJO	ROJO	AZUL
ROJO	ROJO	VERDE	AZUL	VERDE
AZUL	VERDE	AZUL	VERDE	ROJO
ROJO	AZUL	VERDE	AZUL	VERDE
AZUL	VERDE	ROJO	VERDE	ROJO
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	AZUL
AZUL	VERDE	VERDE	AZUL	VERDE
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	ROJO
ROJO	AZUL	ROJO	VERDE	AZUL
VERDE	ROJO	AZUL	ROJO	VERDE
AZUL	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
ROJO	VERDE	VERDE	AZUL	AZUL
AZUL	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
ROJO	VERDE	AZUL	ROJO	VERDE
VERDE	ROJO	VERDE	AZUL	AZUL
ROJO	AZUL	ROJO	VERDE	ROJO
VERDE	ROJO	VERDE	AZUL	VERDE



Anexo 4. Formato carta de presentación del proyecto a las empresas de Bucaramanga

BCPS

Floridablanca, \_\_\_\_\_

Señor  
**GERENTE DE EMPRESA DE TRANSPORTE**

Asunto: Práctica profesional

Respetado Señor Benavides,

En la facultad de Psicología de la Universidad Pontificia Bolivariana, se está llevando a cabo el proyecto de investigación *“Evaluación de búsqueda de sensaciones e interferencia de estímulos externos en conductores de servicio público de pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”* el objetivo de este proyecto es evaluar la relación de la búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad y la resistencia a la interferencia de los estímulos externos como capacidad atencional en la muestra de conductores de servicio público; la investigación puede ser de utilidad en la selección de personal de su empresa para prevenir accidentalidad y mejorar la calidad del servicio de transporte de pasajeros.

Por tal motivo, solicitamos amablemente se permita que la estudiante **ANGÉLICA LISET MORENO CASTRO** identificada con C.C.1.098.684.333, de IX Semestre pueda llevar a cabo la aplicación de los instrumentos necesarios para el proyecto en su institución.

Uno de los propósitos de nuestra Universidad es afianzar los vínculos entre la academia, y las instituciones de la región mediante la realización de un mayor trabajo conjunto que propenda por el desarrollo y el avance del país.

Cordialmente,

Ps. **JESÚS MARÍA GÁLVEZ HOYOS Mg SARMIENTO**

Asesor de Prácticas Facultad de Psicología  
Universidad Pontificia Bolivariana  
Seccional Bucaramanga  
Tel: 6796220 Ext. 569

Ps. **EDWARD LEONEL PRADA**

Coordinador Prácticas Facultad de Psicología  
Universidad Pontificia Bolivariana  
Seccional Bucaramanga  
Tel: 6796220 Ext. 603 – 457

Anexo 5. Ficha de registro de las infracciones de tránsito autorreportadas y de los comparendos recibidos por los conductores

FICHA DE REGISTRO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO AUTORREPORTADAS Y DE LOS COMPARENDOS RECIBIDOS POR LOS CONDUCTORES

A cada conductor se le harán las preguntas, recordándole que es completamente confidencial, donde se respetará su dignidad e integridad y que a cada uno se le asignará un código aleatorio para que sea anónimo. Por último se agradece su participación.

¿Ha cometido alguna infracción de tránsito en los últimos tres años?

SI\_\_\_ NO \_\_\_

¿Qué tipo de gravedad fue la infracción? Leve\_\_\_ Grave\_\_\_

¿Ha recibido comparendos por infracciones de tránsito en los últimos tres años?

SI\_\_\_ NO \_\_\_

¿Permite que se revise su estado de comparendos e infracciones en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito, SIMIT?

SI\_\_\_ NO \_\_\_