



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

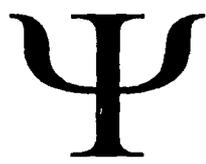
FACULTAD DE PSICOLOGÍA

LA PERSONALIDAD Y SU INFLUENCIA EN LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS EN OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE: LICENCIADO EN PSICOLOGÍA

PRESENTA: MARÍA DE LA LUZ GONZÁLEZ SALGADO



DIRECTORA DE TESIS: MTRA. SILVIA GPE. VITE SAN PEDRO ASESOR METODOLÓGICO Y ESTADÍSTICO: LIC. FABIAN MARTÍNEZ SILVA

MÉXICO, D.F. 2002

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A mi madre:

Porque siempre has estado junto a mí y me enseñas todos los días a vivir.

A mi hermano:

Porque sin ti no sería quien soy.

A mi Abuelita Poli (†):

Porque siempre estuviste conmigo.

A mis amigos de Domino's por enseñarme la belleza de compartir y crecer tanto en lo personal como en lo profesional, siempre divirtiéndonos.

Al Seminario de Sociopsicoanálisis, A. C , porque han sido el pilar mas fuerte y el impulso más grande en mi (compañeros, compañeras, amigas, maestros).

A Alejandro: por intentarlo una y otra vez junto a mi.

A Gerardo por el apoyo, Alfredo por los años compartiendo desvelos en la carrera.

A todas las personas que me dieron animo y han compartido algo de su vida para hacerme crecer.

A Dios.

María de la Luz González Salgado.

Autorizo a la Dirección General de Inv. .
UNAM a difundir en formato electrónico el
contenido de mi trabajo rec.

NOMBRE: María de la Luz
González Salgado

FECHA: 28-11-2002

FIRMA: PA. Quij
8

INDICE

	Página
Relación de cuadros, tablas y figuras	3
Resumen	4
Introducción	5
Capítulo I. Personalidad	8
1.1 Definición de concepto	8
1.2 Enfoques teóricos	10
1.3 Medición de la personalidad	31
Capítulo II. Accidentes	38
2.1 Definición de conceptos	40
2.2 Base teórica	43
2.3 Origen, naturaleza y causas.	44
2.4 Programa de prevención	51
2.5 Fronteras del conocimiento	56
Capítulo III. Método	60
3.1 Justificación	60
3.2 Planteamiento del problema.	60
3.3 Objetivo general.	61
3.4 Hipótesis estadísticas.	61
3.5 Variables	62
3.6 Sujetos	63
3.7 Muestra	63
3.8 Tipo de estudio	64
3.9 Diseño	64
3.10 Material.	65
3.11 Instrumento	65
3.12 Procedimiento	67

3.13	Análisis Estadístico.	. . . . .	68
3.14	Resultados.	. . . . .	69
3.15	Discusión	. . . . .	76
Conclusiones, sugerencias y limitaciones.			80
Bibliografía			83
APENDICES:			
A.	Funciones generales y específicas de un operador de Vehículos de autotransporte. (chofer, conductor)	. . . . .	89
B.	Perfil de operadores accidentados.	. . . . .	92
C.	Perfil de operadores no accidentados	. . . . .	93
D.	Inventario de personalidad "Análisis del temperamento. De Taylor y Jonson" (T-JTA)	. . . . .	94

RELACIÓN DE CUADROS, FIGURAS Y TABLAS.

	Página
CUADROS:	
Cuadro No.1 Orientaciones caracterológicas de Fromm	21
Cuadro No.2 Infracciones, accidentes y sus saldos en carretera.	39
FIGURAS:	
Figura No. 1 Porcentaje de edad en muestra total.	69
Figura No. 2 Comparación de edad por grupos.	70
Figura No. 3 Porcentaje de escolaridad en muestra total.	70
TABLAS:	
Tabla No.1 Comparación de medias de las escalas del T-JTA	71
Tabla No. 2 Perfil de rasgos de personalidad de los operadores ACCIDENTADOS.	72
Tabla No. 3 Perfil de rasgos de personalidad de los operadores NO ACCIDENTADOS	72
Tabla No. 4 Prueba de distribución normal	73
Tabla No. 5 Prueba estadística U-Mann-Whitney	74
Tabla No. 6 Correlación ETA y grado de relación entre los rasgos y la ocurrencia de accidentes.	75

RESUMEN

La presente tesis estudia algunos rasgos de personalidad, a fin de explicar su influencia en la ocurrencia de accidentes automovilísticos, para lo cual se aplicó la prueba de personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Jonson"

El estudio se realizó con 100 (cien) operadores automovilísticos del Servicio Público Federal, de sexo masculino, de edades entre 20 y 50 años; divididos en dos grupos: 50 operadores que no han sufrido accidentes y 50 que si han sufrido accidentes. Dicho estudio se llevó a cabo en las oficinas de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, del Distrito Federal, los datos obtenidos se analizaron mediante una prueba no paramétrica para grupos de datos independientes llamada U-Mann-Whithney y para conocer la correlación entre personalidad y accidentabilidad se utilizó la correlación denominada ETA.

Los resultados obtenidos, no presentan evidencias de las diferencias estadísticamente significativas en los rasgos de personalidad de los dos grupos. Sin embargo, con lo que respecta a la correlación entre personalidad y accidentabilidad, los resultados muestran que existe una relación moderada y baja en donde los rasgos implicados son: la hostilidad, la depresión, la subjetividad y la dominancia de los operadores.

INTRODUCCIÓN

La ocurrencia de accidentes automovilísticos es un hecho que aumenta cada día y es preocupante (ver cuadro No. 2), ya que hay grandes pérdidas económicas y en algunas ocasiones pérdidas humanas parciales o totales, repercutiendo tanto en las familias de los accidentados como en terceras personas.

Las causas de los accidentes automovilísticos son diversas, van desde una distracción por parte del operador, hasta una falla mecánica en el auto. Puede ocurrir que el exceso de confianza en la propia experiencia lleve a descuidos en la atención y operación de un vehículo.

Algunas investigaciones proponen la importancia de la personalidad como factor determinante en la ocurrencia de accidentes tanto laborales como automovilísticos ocurridos día con día.

El objetivo de este estudio consiste en dos aspectos:

El primero, conocer los rasgos de personalidad de los operadores e investigar si existen diferencias significativas entre los operadores que han sufrido accidente y los que no han sufrido accidentes.

El segundo es determinar si existe relación entre los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Jonson" y la ocurrencia de accidentes.

Con esto se espera ampliar el panorama que tiene el encargado de protección y vialidad respecto a las posibles variables que influyen en los accidentes automovilísticos y en particular se espera aumentar la información aplicable al factor humano, para que el psicólogo del trabajo pueda emplear soluciones encaminadas a la prevención de accidentes automovilísticos y la detección de situaciones de alto riesgo con respecto a los rasgos de personalidad de los operadores contratados para cualquier empresa.

Esta tesis intenta proveer información acerca del perfil de rasgos de personalidad de los operadores automovilísticos, a fin de conocer cuales son sus características y su forma de reaccionar tomando en cuenta la labor a la que se dedican, que consiste en conducir y vigilar

en carreteras el funcionamiento y mantenimiento de vehículos entre los que se incluyen : camiones de pasajeros, torton, tryler y carga especializada.

Los autores que se consultaron para la revisión teórica de la personalidad y su estructura son Sheldon, Murrai, Freud, Catell, Eysenck, Fromm y Allport; en el área de accidentes son Feres, Valverde Llor y Heinrich.

Algunos de estos autores han propuesto que hay personas con mayor disposición a sufrir accidentes. Un estado emocional –tal vez el más frecuente- entre los accidentados es la depresión: estado que se caracteriza por sentimientos de minusvalía, pérdida de la autoestima y sentimientos de culpa, es una devaluación de uno mismo. Cuando una persona se devalúa a sí misma, se incrementan las posibilidades de sufrir un siniestro por la tendencia autopunitiva que acompaña este estado emocional. La agresión es otro estado emocional frecuente, consiste principalmente en sentimientos de autoafirmación, hostilidad y acciones punitivas hacia los demás y el ambiente en general. (Peniche, 1985)

Fue en 1919, cuando llamaron la atención los aspectos psicológicos que intervienen en la ocurrencia de los accidentes laborales en un estudio de Greenwod y Woods, que observaron y estudiaron la incidencia de los accidentes así como su distribución ante el mismo tipo de riesgo y concluyeron que no se debía al azar.

Freud propuso que los accidentes son lesiones aparentemente involuntarias pero en realidad son mutilaciones voluntarias inconscientes, ya que tienden a la autoagresión como forma de expiar culpas y reproches utilizando situaciones exteriores (accidentes) como pretextos y ayuda para castigarse.

La actitud es una parte indispensable en la estructura psicológica de un individuo, Lizalde (1989) hace mención de los estudios realizados por Allport Gordon en 1935 donde define la actitud como un estado neuropsíquico de disponibilidad para la actividad mental o física, o bien, una preparación o disponibilidad para la respuesta. De esta manera, es fácil pensar que la actitud también es un factor que puede intervenir en un accidente.

Mejia (1976) relaciona la falta de compatibilidad de las máquinas con sus operadores como posible causa de accidentes.

En los primeros capítulos, I y II, se presentan: El concepto de personalidad, además las principales teorías de personalidad, las cuales se clasificaron con base en la sustentación teórica que apoya cada una, retomando al autor mas representativo de la misma; también se hablará acerca de los diferentes procedimientos que se han utilizado para la medición de la personalidad. Posteriormente se incluyen: definición de accidentes, las teorías principales, las causas y las medidas de prevención de los accidentes, también es aquí donde se presentan algunas investigaciones realizadas en el pasado que se relacionan con el tema de este estudio.

En el capítulo III se presenta el método que se siguió para llevar a cabo la investigación, se muestra el análisis de datos y en el siguiente apartado se presentan las conclusiones de este estudio; finalizando con las limitaciones que tiene el mismo y sugerencias para enriquecer futuras investigaciones relacionadas con el tema.

CAPITULO I

PERSONALIDAD

1.1 DEFINICIÓN DE CONCEPTO

El origen de la palabra personalidad viene de la palabra en latín persona que se refiere a las mascaradas que usaban los actores en las obras antiguas del teatro griego para representar los personajes.

Para Millon (1979) las definiciones de personalidad que los científicos crean, no son más que instrumentos a su disposición para guiar su observación e interpretación del mundo natural. Hay que reconocer por consiguiente, que pueden coexistir como enfoques alternativos de un mismo problema diversos conceptos y teorías. Lo anterior se adjudica a todas las ramas de la ciencia y la psicología no es la excepción, extendiéndose esto al estudio de la personalidad, el cual se ha abordado desde diversos enfoques, todos teniendo como finalidad, el entender al ser humano en función de sus similitudes y diferencias más profundamente arraigadas.

Al tratar de definir la personalidad se han sugerido una gran variedad de definiciones al paso de los años. Hall y Lindzey (1957, citados por Lanyon, 1977) han sostenido que la personalidad se define mejor por "los conceptos empíricos particulares que son parte de la teoría de la personalidad empleada por el observador", en otras palabras; señalan que las definiciones dependen, en cada caso, de la orientación particular de los autores de las mismas. (Hall y Lindzey 1957, citados por Kline, 1983)

Lanyon (1977) define a la personalidad "como aquellas características duraderas de la persona que son significativas para su conducta interpersonal" y dado su enfoque que es desde

el punto de vista de la evaluación de la personalidad no se preocupa directamente por ampliar esta definición con alguna teoría.

Actualmente no hay una definición absoluta aceptada por todos, Allport encontró cincuenta definiciones diferentes que clasificó en categorías haciendo dos distinciones: definición biosocial y definición biofísica. La primera corresponde al uso popular del término, pues la equipara con un valor de estímulo social, la personalidad se define por la reacción de los otros. Y la segunda, afirma que la personalidad radica en las características o cualidades del sujeto; en ella se indica la presencia de un aspecto orgánico en la personalidad, además del aspecto perceptible y supone que puede estar unida a las cualidades específicas del individuo y que pueden ser medidas y descritas de manera objetiva.(Allport, 1961 citado por Varela, 1996)

La definición de personalidad implícita en el modelo psicométrico de Kline (1983) se refiere a que es “la suma total de las características (rasgos) de un individuo, que contribuyen a su conducta, a que sea él mismo, diferente de los demás”. Esta es una definición fundamentada en las diferencias individuales.

Para Varela (1996) la personalidad consiste en un conjunto de valores o términos descriptivos que, de acuerdo con las variables o dimensiones fundamentales de una teoría particular, se utilizan para definir la conducta de un individuo determinado.

La personalidad está constituida por el temperamento, toda aquella información genética y disposición para mostrar ciertas conductas o características y por el carácter, en donde es el medio en el que se desarrolla un ser humano el que va influyendo en su formación y sobre la base de las experiencias vividas se forma el carácter.(Pereyra, 1985)

El temperamento se refiere a un modo de ser de la personalidad total, a modos de conducta afectiva o volitiva que no puede catalogarse en clases netamente definidas, sino que presentan formas muy diversas, distintas en cada individuo. Es un conjunto de peculiaridades fisiológicas y morfológicas de las que dependen las diversas formas de reacción emocional de los individuos, es determinado por la herencia. En otras palabras podemos decir que es la

manera de ser del individuo estáticamente considerado; el natural, su manera espontánea de obrar consiguiente a su manera de ser. O si se quiere, la manera de ser del individuo dinámicamente considerado. (Pereyra, 1985)

También se define al temperamento como: "Estado orgánico y neuropsíquico constitucional, congénito, en virtud del cual el ser humano se manifiesta en sus actitudes, actividades espontáneas o vivencias con reacciones típicas frente a los estímulos del mundo exterior" (G. Pittaluga, 1983 citado por Aboytis, 1996).

De tal manera que, la personalidad es la organización de la totalidad de cualidades psicofísicas heredadas y adquiridas del individuo que determinan sus características y lo hacen único. (Fromm, 1953)

1.2 ENFOQUES TEÓRICOS

Una teoría de la personalidad es una caracterización de la personalidad que se basa en la observación, corazonadas intuitivas, consideraciones racionales y los descubrimientos de la investigación experimental. No hay ninguna teoría de la personalidad que sea tan exacta como un mapa, más bien son interpretaciones sobre lo que describe una persona.

Lo que se denomina personalidad no puede observarse directamente, por lo que se intenta formar teorías acerca de su estructura y principios de funcionamiento. Las teorías de personalidad sirven como un modelo; que nos informa acerca de la naturaleza de los seres humanos. (Cueli, 1990)

Leon Levy sostiene lo siguiente: "Es improbable que una sola teoría global pudiera siquiera formularse para explicar todos los fenómenos dentro del ámbito de la personalidad; hay con seguridad relaciones entre muchos de estos fenómenos, pero no hay razón para creer que todos están gobernados por un solo conjunto de principios y que puedan englobarse en una sola teoría de la personalidad; ni hay razón alguna para que el campo de la personalidad no se beneficiara por la formulación de varias teorías de personalidad (en contraste con teorías de personalidad), cada cual interesada en explicar una diversidad limitada de fenómenos dentro

del ámbito de la personalidad. Al parecer esto ha estado sucediendo y es a todas luces estratégica y científicamente sano" (Levy, 1970 citado por Dicaprio, 1989).

El centro de cada teoría está bien definido y cada teórico ofrece sus ideas más valiosas en un ámbito específico del estudio de la personalidad, debido a esto y en vista de que el instrumento psicométrico que se utilizó en la presente investigación, no esta basado en ninguna teoría específica y, todas han aportado grandes avances al estudio de la personalidad, es importante describir brevemente las principales teorías de la personalidad, para lo cual se tomo en cuenta al autor más representativo de cada una; se han clasificado con base en la sustentación teórica que apoyan:

TEORÍA PSICOBIOLOGICA

En esta teoría, autores como Sheldon, Stevens y Tucker se basan en la estructura corporal física del individuo para explicar su conducta. William Sheldon es conocido como psicólogo constitucionalista por que se interesó en estudiar los "aspectos psicológicos de la conducta humana y su relación con la morfología (ciencia de la forma corporal, la estructura y la anatomía) y con la fisiología del cuerpo" (Sheldon, Stevens y Tucker, 1940 citados por Bischof, 1973).

Sheldon (1955) afirma que existe una relación entre el tipo de cuerpo que el hombre tiene y su conducta como ser humano y que ambos se influyen entre sí. Además aboga por una teoría que, en su forma elemental describe que existen tres componentes corporales primarios y tres componentes primarios del temperamento que acompañan a la forma corporal. A continuación se presenta una breve explicación de su teoría:

El somatotipo es la cuantificación de los componentes que condicionan la estructura morfológica del individuo. En la práctica el somatotipo es un grupo de tres números enteros, cada uno expresa la intensidad aproximada de una de las componentes primarias del físico. El primer número se refiere siempre a la endomorfia, el segundo a la mesomorfia y el tercero a la ectomorfia.

1. Cuando predomina la *endomorfia*, las vísceras digestivas son pesadas y sumamente desarrolladas, al par que las estructuras somáticas son relativamente débiles y poco

desarrolladas. Las características distintivas son la blandura y la esfericidad. Los endomórficos son individuos de bajo peso específico: flotan en el agua. La nutrición puede variar en cierta medida, independientemente de las componentes primarias, son por lo general gordos, pero en ocasiones se los ve consumidos.

2. Cuando predomina la *mesomorfia*, el ascendente principal corresponde a las estructuras somáticas (huesos, músculos y tejido conjuntivo), las características distintivas son la verticalidad y la robustez de la estructura. El físico mesomórfico tiene un alto peso específico, es duro, firme, erecto y relativamente fuerte y resistente. Los vasos sanguíneos son grandes, en especial las arterias. La piel es relativamente gruesa, de poros grandes.
3. *Ectomorfia* significa fragilidad, linealidad, chatura del tórax y delicadeza en todo el cuerpo. Hay un desarrollo relativamente débil tanto de las estructuras viscerales como somáticas. El ectomórfico tiene extremidades largas, delgadas y con relación a su masa, la mayor superficie, de aquí, la mayor exposición sensorial al mundo exterior de músculos pobres y huesos delicados, aboquillados. Su sistema nervioso y su tejido sensorial poseen una protección relativamente pobre (Sheldon, 1955).

Así mismos los componentes primarios del temperamento que se encontraran relacionados con el somatotipo son los siguientes:

- **La viscerotonía**, que se caracteriza por un relajamiento general, amor a la comodidad, sociabilidad, jovialidad, glotonería de alimentos, de gente y de afecto. Gusta de ceremoniales, con una amabilidad indiscriminada, ansioso de afecto y aprobación, es tolerante y complaciente. La organización motivacional está dominada por los intestinos y por la función anabólica. La personalidad parece encontrarse alrededor de las vísceras, y su bienestar parece definir el propósito primario de la vida.

- **La somatotonía**, es un predominio de la actividad muscular y de la vigorosa afirmación corporal. Estos individuos poseen vigor y empuje. Son precisos en sus movimientos y posturas, energéticos, con amor por la aventura física y el ejercicio. Sus actos son decididamente directos y les gusta el riesgo y el azar, en ocasiones claustrofóbicos, indiferentes hacia el dolor, ruidosos, dogmáticos y agresivos, necesitan actuar cuando están

preocupados, se orienta hacia metas y actividades juveniles. Acción y poder definen el objetivo primario de sus vidas.

- **La cerebrotonia**, es un predominio del elemento de represión, de inhibición y del deseo de reticencia. Estos individuos huyen de la sociabilidad, son hiperatentos y evitan atraer la atención sobre ellos mismos. Su comportamiento parece dominado por las funciones inhibitorias y de atención del cerebro, son por lo general meticulosos en el vestir, con una excesiva respuesta fisiológica, reacciones rápidas, aislados, se contienen emocionalmente, les disgusta la gente, se resisten al hábito y la rutina, hipersensitivos al dolor, introvertidos y buscan la soledad cuando están preocupados.

Para Sheldon, el temperamento se puede predecir teniendo como base la constitución corporal y viceversa (Varela, 1996).

La teoría de Sheldon fue importante porque marcó la transición de las primeras tipologías a un enfoque mucho más complicado para entender la personalidad. Él estableció las bases y ayudó a crear un movimiento significativo en la teoría de la personalidad contemporánea: La Teoría Psicométrica de los rasgos (Engler, 1996).

TEORÍA DINÁMICA

Concibe la personalidad como un conjunto de fuerzas que se oponen entre sí, dando como resultado la conducta. Su principal representante es Freud, quien afirma que la conducta es producto de fuerzas opuestas en lucha por manifestarse, propone un aparato psíquico formado por tres instancias: el Ello, el Yo y el Super Yo, estas tres instancias se contraponen y se encuentran en constante conflicto. También describe el desarrollo humano por medio de etapas de resolución de conflicto psicosexual, que son de gran importancia para la estructuración de la personalidad (Hall y Lindzey, 1975 citado por Varela, 1996). Ciertas situaciones de la vida diaria, ya sean externas o internas, pueden provocar fijaciones o regresiones en alguna de las etapas del desarrollo que provocan alguna patología en particular.

Para Freud, el hombre es como un animal en busca de placer o felicidad, no siendo considerados éstos como una meta, sino como la fuerza motivante de la existencia humana. El

llevar una existencia placentera es un principio fundamental para Freud (principio del placer), que solamente describe como actúa el hombre; cabe mencionar que el dolor en sí, puede ser una forma substituta de placer. Esta búsqueda de placer se ve atada por límites reales, que marcan cuando posponen un placer inmediato, en favor de un placer más importante; creando así, el orden jerárquico de placeres con base en necesidades reales (principio de la realidad). Este principio es aprendido, no innato o instintivo, pues es el medio ambiente el que a través de reglas y normas establece los límites de orden social. (Pereyra, 1985)

Estrechamente relacionado con los principios antes mencionados, se encuentra el principio de reducción de la tensión; dado que el hombre no puede ignorar aquello que se le dio al nacer (principio del placer), y como debe enfrentarse a la realidad, tanto interna como ambiental (principio de la realidad), la tensión es un sine qua non de su existencia; es necesario reducir esta tensión de la mejor forma para no destruirse. (Pereyra, 1985)

El principio de la polaridad o dualidad, no fue claramente mencionado por Freud en sus obras, sino más bien es un recurso que sirve para interpretar sus teorías. Nuestras actividades cotidianas están rodeadas de polaridades, por ejemplo, cosas tan sencillas como, usar un traje azul o café, levantarse o seguir durmiendo, etc., situaciones en las cuales constantemente tenemos que estar tomando decisiones, en donde nos enfrentamos a la dualidad o polaridad de la vida. (Bischof, 1973)

Ante esta dualidad, el hombre se encuentra en constante presión, la cual tiende a disminuir, decidiéndose por un punto de los polos; y de la rapidez con que decida, depende en un momento dado, el estado mental del hombre.

Otro principio de la teoría freudiana que ligado a los anteriores esclarece un poco más el por qué de la conducta humana es, el principio de la Repetición Compulsiva, en el que se plantea, que el hombre se inclina a repetir aquello en que tuvo éxito, y cuanto más tiempo lo repite, más se vuelve su Modus Operandi, quedando fijado de esta manera y empleándolo constantemente, lo lleve o no al éxito. (Bischof, 1973).

A continuación se describirán brevemente las tres instancias del "aparato psíquico" propuesto por Freud.

El **ELLO**, es el sistema de energía del ser humano, que surge con él desde su nacimiento, permaneciendo por el resto de la vida. Se rige por el principio del placer, siendo por tanto salvaje, indisciplinado, hedónico; no conoce las leyes, no obedece a reglas y sólo tiene en cuenta sus propios apetitos.

Tiene la tarea de mantener en marcha al hombre, y a pesar de su proclividad a tomar cualquier dirección, el **ELLO** debe de adaptarse a otros sistemas, creándose así los principios de polaridad y reducción de la tensión. La libido es parte de la estructura de esta instancia, que busca gratificarse con actividades puramente sexuales, siendo de vital importancia este impulso, pues le permite al hombre procrearse y preservar la especie.

El **YO**, es la porción de la personalidad que se encuentra en contacto con la realidad, es la parte organizada del ello, que sirve como directriz de la energía para el logro de metas, según lo permitan las exigencias de la vida; encontrándose en dependencia del **ELLO** y del **SUPER YO**.

El **SUPER YO**, se forma como resultado de la interiorización de las exigencias y prohibiciones de los padres, tiene como función, la conciencia moral, la auto-observación y la formación de ideales; es el juez o censor del yo. (Laplanche J. y Pontalis J.B., 1977). Solo cuando el hombre desarrolla un **SUPER YO** dentro de sí, adquiere un total desarrollo de la personalidad.

Otro aspecto importante dentro de la teoría psicoanalítica, son las etapas del desarrollo psicosexual, que para Freud, son de importancia básica en la estructuración de la personalidad. Estas etapas toman el nombre de la zona erógena en la cual se sitúan, entendiéndose por ésta, la parte de la epidermis o de las mucosas, en la cual ciertos estímulos hacen surgir una sensación de placer de una determinada cualidad; las etapas son:

A.-ETAPA ORAL.

Se inicia con la alimentación del bebé, estableciéndose la zona erógena en la cavidad bucal y los labios. El estado de necesidad que exige el retorno de la satisfacción, se revela en dos formas distintas: una sensación de tensión, que tiene un carácter displaciente y un estímulo "centralmente condicionado" y proyectado a la zona erógena.

B.-ETAPA ANAL.

Se sitúa entre los dos y los cuatro años aproximadamente, presentándose excitabilidad de la zona, por el hecho de retardar el acto de excreción, hasta que la acumulación de materias fecales, producen violentas contracciones musculares, y su paso por el esfínter produce una viva excitación de las mucosas.

C.-ETAPA FALICA.

Las actividades sexuales de esta zona erógena, se ubican en los órganos genitales y constituyen el comienzo de la ulterior vida sexual "normal" del individuo.

D.-PERIODO DE LATENCIA.

Este período, está comprendido entre la declinación de la sexualidad infantil y el inicio de la pubertad, se caracteriza por la detención de la evolución de la sexualidad.

E.-ETAPA GENITAL.

Ultima fase del desarrollo psicosexual, se caracteriza por la búsqueda de satisfacción sexual, por medio de los órganos genitales, promoviendo la unión con su pareja.

De todo lo anteriormente expuesto, se puede observar, que el YO es un componente central de la personalidad y que el hombre desea seguir siendo feliz, aunque comprenda que ciertas realidades de la vida, pueden obstaculizar tal felicidad. Para poder enfrentarse a las vicisitudes de la vida diaria, que no tienen en cuenta al YO, el hombre debe defenderlo en contra del mundo externo y en ocasiones de sí mismo; logrando esto por medio de los mecanismos de defensa del YO; que tienen como característica principal su funcionamiento a nivel

inconsciente y que pueden distorsionar la realidad, e incluso negarla. (Freud, 1981 citado por Pereyra, 1985)

Las defensas del YO se pueden dividir en:

A.- DEFENSAS EXITOSAS.

Que dan lugar a la cesación de lo que se rechaza.

B.-DEFENSAS INEFICACES.

Que obligan a una repetición o perpetuación del proceso de rechazo, con objeto de evitar la irrupción de los impulsos rechazados.

Los mecanismos de defensa son:

- Sublimación.-** Mediante este proceso, los impulsos se pueden llevar a campos de expresión, permitiéndoles alguna salida disfrazada, de tal forma que sean socialmente aceptados. Este rótulo se generaliza a las defensas exitosas.
- Negación.-** Es la tendencia a desconocer las sensaciones y hechos displacientes de la realidad.
- Proyección.-** Un impulso censurable, en lugar de ser percibido en el propio YO, es percibido en otra persona, siendo válido este mecanismo tanto para la ansiedad como para el sentimiento de culpa.
- Introyección.-** Es considerado como la incorporación de todo lo que es placentero.
- Represión.-** Mecanismo derivado de la negación, consiste en el olvido intencional inconsciente de impulsos internos o de hechos externos, o en no darse cuenta de los mismos, ya que representan posibles tentaciones o castigos por causas de exigencias instintivas censurables o meras alusiones a tales exigencias.

- Formación Reactiva.-** Utilizando este mecanismo, el YO puede hacer uso de pulsiones cuyos fines son opuestos a los de la pulsión originaria.
- Anulación.-** Vinculado a la formación reactiva, con este mecanismo, el individuo se esfuerza en actuar como si sus pensamientos, palabras o actos pasados no hubieran ocurrido; utilizando un pensamiento o comportamiento dotado de una significación contraria.
- Aislamiento.-** Mecanismo mediante el cual, la idea es aislada de la catexis emocional, originalmente vinculada a ella; se pierde la huella de sus conexiones y de su significado emocional.
- Regresión.-** Es volver a etapas anteriores de la vida, en donde las experiencias fueron más placenteras.

Es importante mencionar, que a los mecanismos de defensa anteriores, los pone en marcha una actividad del YO; en tanto que en la regresión, es algo que le ocurre al YO por peculiar debilidad en su organización. (Fenichel O., 1979).

TEORÍA PSICOSOCIAL

Erich Fromm (1953), define la personalidad como “la totalidad de cualidades psíquicas heredadas y adquiridas que son características de un individuo y que hacen al individuo único”, las primeras cualidades constituyen el temperamento y las segundas el carácter.

El temperamento se refiere al modo de reacción y es algo constitucional e inmodificable, el carácter se forma esencialmente por las experiencias de la persona y, en especial, por las de su infancia y es modificable hasta cierto punto por el conocimiento de uno mismo y por nuevas experiencias, se puede definir como “la forma relativamente permanente en que la

energía humana es canalizada en los procesos de asimilación y socialización; mediante estos procesos el hombre se relaciona con el mundo, ya sea adquiriendo o asimilando objetos (asimilación), o relacionándose con otras personas y consigo mismo (socialización)". (Fromm, 1953)

Para satisfacer sus necesidades, el hombre puede adquirir objetos, recibiendo o tomándolos de una fuente exterior o bien produciéndolos por medio de su propio esfuerzo. Para el proceso de asimilación, entendiéndose por este, como la forma de relación con los objetos, Fromm propone cinco orientaciones caracterológicas:

A.- ORIENTACION RECEPTIVA.

La persona siente que la "fuente de todo bien" se halla en el exterior, y cree que la única manera de satisfacer sus necesidades (materiales, intelectuales, afectivas, etc.) es recibiendo de esa fuente externa. El tipo receptivo se caracteriza por su afición a la comida y a la bebida, siendo éstos un medio de compensación a su ansiedad y depresión. A menudo tiene el deseo de ayudar a otros, pero el hacer algo por los demás, lleva el propósito de asegurar su favor.

B.- ORIENTACION EXPLOTADORA.

Al igual que la anterior, la fuente de satisfacción se encuentra en el exterior, diferenciándose, en que el tipo explotador, no espera a recibir, sino que se apropia de las cosas por medio de la violencia o de la astucia. Esta orientación se puede caracterizar por la boca en actitud de morder, que suele ser un rasgo prominente de tales sujetos; dado que sólo encuentran satisfacción en objetos que pueden sustraer de los demás; tienden a sobrestimar lo que los otros poseen y subestimar lo propio.

C.- ORIENTACION ACUMULATIVA.

Es esencialmente diferente a las anteriores, su seguridad se basa en la acumulación y el ahorro, cualquier gasto, se interpreta como una amenaza. Los individuos que corresponden a esta orientación, se rodean a sí mismos de un muro protector y su fin principal, es introducir todo lo que puedan a su fortaleza y permiten que salga de ella lo menos posible. El tipo acumulativo, es metódico con sus cosas, sus pensamientos y sus sentimientos; sus valores más altos son el orden y la seguridad.

D.- ORIENTACION MERCANTIL.

En esta orientación, el hombre comercia con su propia personalidad, buscando la aceptación de la sociedad, experimentándose a sí mismo como vendedor y mercancía; por esto su identidad se vuelve inestable y su autoestimación depende de condiciones que están fuera de su control.

E.- ORIENTACION PRODUCTIVA.

Se refiere a una actitud fundamental, a un modo de relacionarse en donde el hombre es capaz de emplear sus fuerzas y realizar sus potencialidades en todos los campos de la experiencia humana. Esta orientación se manifiesta plenamente en el amor y el trabajo creador.

El proceso de socialización se refiere a los modos que el hombre desarrolla, para relacionarse consigo mismo y con las personas que conforman su medio social; existiendo cinco orientaciones básicas (Fromm, 1953):

a) **MASOQUISMO.** La persona masoquista, se convierte en una parte de otra persona que lo dirige, renunciando a su integridad, se convierte en un instrumento de algo o de alguien exterior a él; pierde la capacidad para tomar decisiones, no corre riesgos, nunca está sola, y no es independiente.

b) **SADISMO.** El individuo sádico es igual que el masoquista, incorpora a una persona haciéndola parte de sí misma; la diferencia radica en que el sujeto sádico domina, explota, lastima y humilla, pero, en un sentido emocional profundo, no existe diferencia, pues ambas orientaciones se basan en la fusión sin integridad. (Fromm, 1979).

c) **DESTRUCTIVO.** Las personas destructivas, tratan de superar sus sentimientos de debilidad eliminando la competencia, las cosas y las personas; su equivalente emocional es la indiferencia.

d) **CONFORMISTA.** En este tipo de orientación, se adoptan ciegamente las normas culturales de la sociedad en que se vive.

e) **AMOROSO.** El amor es un poder activo del hombre, que le permite la relación con otros y consigo mismo, implicando responsabilidad, cuidado, conocimiento y respeto. El amor capacita al hombre para superar su sentimiento de aislamiento y separatividad; le permite ser él mismo y no perder su integridad, no obstante, estar unido a otro ser.

Es importante mencionar, que el carácter no está representado por una de las orientaciones exclusivamente, sino que surge de la combinación de éstas, pudiendo predominar una orientación. De lo anterior se deduce que deben existir ciertas afinidades entre las distintas formas de orientación en el proceso de asimilación y socialización, respectivamente. El siguiente esquema ofrece un cuadro de las orientaciones que han sido objeto de nuestro estudio y de las afinidades entre ellas. (Fromm, 1953)

Cuadro No. 1 Orientaciones caracterológicas (Fromm, 1953).

ASIMILACIÓN		SOCIALIZACIÓN	
<i>I. Orientación Improductiva:</i>			
a) Receptiva (aceptando)		Masoquista (lealtad)	} Simbiosis
b) Explotadora..... (tomando)		Sádica (autoridad)	
c) Acumulativa (conservando)		Destructiva (afirmación)	} Alejamiento
d) Mercantil..... (intercambiando)		Conformista (equidad)	
<i>II. Orientación Productiva:</i>			
Trabajadora.....		Amando, razonando	

TEORÍA INTEGRADORA DEL YO

En esta teoría, se enfatiza principalmente en el Yo, como integrador de la personalidad, uno de sus principales representantes es Allport.

Allport (1974) define la personalidad como "la organización dinámica dentro del individuo, de aquellos sistemas psicofísicos que determinan sus ajustes únicos a su ambiente". Dentro de su teoría hace énfasis en la importancia del concepto de la individualidad de la personalidad, acepta que existen rasgos comunes de los cuales participan en mayor o menor cantidad todos o casi todos los individuos de una sociedad, señala también la importancia de factores genéticos y constitucionales.

Esta definición de la personalidad, considera al hombre como una entidad total, organizada y dinámica, dentro de esta organización, hay cinco niveles que partiendo del nivel inferior al superior, se presentan de la siguiente forma:

- 1.- RESPUESTA CONDICIONADA.
- 2.- HABITOS (sistemas integrados de respuestas condicionadas).
- 3.- RASGOS (sistemas integrados de hábitos específicos).
- 4.- Yo (sistemas de rasgos).
- 5.- PERSONALIDAD.

(Geiwitz, 1977 citado por Pereyra, 1985)

De las aportaciones más relevantes de esta teoría, se encuentran los conceptos de AUTONOMIA FUNCIONAL y RASGO, el primero se refiere, a que las motivaciones del hombre son sistemas cotemporales, que se sostienen a sí mismos y son funcionalmente independientes de las condiciones históricas que los producen inicialmente; por lo tanto las motivaciones son "funcionalmente autónomas" (Bolles, 1978 citado por Pereyra, 1985). El rasgo representa la forma de combinación o integración de dos o más hábitos, se conoce

solamente en virtud de ciertas regularidades o consistencias en la forma en la que se comporta un individuo. A medida que los rasgos van creciendo, la personalidad se va haciendo mas diferenciada e integrada.

En su teoría, los rasgos ocupan una posición muy importante en la personalidad, definiendo un rasgo como tendencia determinante o una predisposición para responder, "un sistema neuropsíquico peculiar del individuo, generalizado y focalizado, dotado de la capacidad de convertir muchos estímulos en funcionalmente equivalentes y de iniciar y guiar formas coherentes (equivalentes) de comportamiento adaptativo y expresivo" (Allport, 1961). Distingue tres tipos de rasgos o tendencias determinantes:

A.- RASGO CARDINAL.

Es extremadamente general e influye en casi todos los actos o pensamientos del individuo.

B.- RASGOS CENTRALES.

Son aquellos que caracterizan al individuo.

C.- RASGOS SECUNDARIOS.

Son limitados y fáciles de determinar por el tipo de respuesta que producen.

El rasgo es algo más que una reunión de hábitos, es una fusión de éstos y bagaje innato, que le dan un toque de individualidad y diferencia a su poseedor de los demás. Aunque el rasgo guía el curso de la conducta, uno sólo no la determina, ya que ésta puede estar influenciada por otros rasgos y por la situación a la que se enfrenta la persona; que puede ser determinante para la emisión de la conducta.

El constructo hipotético-teórico, que trata de explicar la dirección hacia la cual tiende el YO, es llamado por Allport "PROPIUM", que incluye todos los aspectos reunidos de la personalidad de un individuo, que son exclusivamente suyos, diferenciándolo de todos los demás y dándole cierta unidad interna. El Propium está conformado por: YO-identidad, YO-corporal, YO-estimación, YO-extensión, YO-imagen y YO-como agente racional y esfuerzo propio.

Allport, considera que el temperamento, al igual que la inteligencia y el físico, conforman la materia prima con la que se elabora la personalidad, definiendo al temperamento como "los fenómenos característicos de naturaleza emocional de un individuo. fenómenos entre los cuales se cuenta su susceptibilidad al estímulo emocional, su intensidad y velocidad de respuestas habituales, la cualidad de su estado de ánimo predominante y todas las peculiaridades de fluctuación e intensidad de su estado de ánimo; todos estos fenómenos son considerados dependientes de su estructura constitucional y por lo tanto, como de origen principalmente hereditario". (Allport,1961 citado por Bischof,1973).

TEORÍA PERSONOLÓGICA

Su principal representante es Henry A. Murray(1953 citado por Cueli, 1990), la teoría propuesta por este autor enfatiza la importancia de los factores biológicos, aprecia la complejidad individual del organismo humano. Marca la cualidad orgánica de la conducta, insiste en que el contexto ambiental debe entenderse y analizarse para poder explicar una conducta individual.

Desarrolla un conjunto de conceptos para representar las fuerzas del medio (necesidades, emociones, modos, resultados, presión impulsora y algunos más). El aspecto más importante de esta teoría es el tratamiento diferenciado y específico de la motivación, donde se distinguen formas diferentes que tienden hacia la actividad:

- A. Las necesidades pueden considerarse como las fuentes de la conducta
- B. La capacidad de satisfacer las necesidades se designara como "poder de refuerzo"
- C. La conducta es el producto de motivos activos, producida por una necesidad orientada hacia un objeto, una persona o un acontecimiento particulares.

Cueli (1990) afirma que para Murray, el cerebro es el centro de la personalidad y de todas sus partes componentes .

La teoría de Murray es completamente sintetizadora, ya que incluye al inconsciente, acentúa lo fisiológico, no ignora los aspectos sociológicos del hombre y cubre la gama total de la conducta de éste.

Los rasgos sobresalientes de su obra han sido extraídos y llamados PRINCIPIOS; para ofrecer un mejor panorama de su teoría y de su forma de abordar el estudio de la personalidad, enseguida se presentan:

PRINCIPIO DE LA REGULACIÓN. “Sin cerebro no hay personalidad”, esta frase la encontramos en todos los escritos de Murray, y ante todo está hablando de la función fundamental del proceso fisiológico que gobierna y prescribe lo que la personalidad puede hacer. El cerebro es una entidad orgánica, pero debe considerarse como algo más que un proceso fisiológico.

Para Murray, cualquier proceso conductual en acción, debe tener en el cerebro una excitación nerviosa en acción, que posee dimensiones jerárquicas. Es el cerebro, el que reglamenta las necesidades y exigencias del momento, decide las acciones subsecuentes y determina la jerarquía de las acciones alternativas.

PRINCIPIO DE LA MOTIVACIÓN. Murray mostró gran interés por la motivación y sus efectos sobre la conducta, dentro de este concepto se encuentran cinco elementos, que componen el sistema motivacional:

- 1.- Reducción de la Tensión.
- 2.- Necesidades.

Mediante detallado análisis de un pequeño número de sujetos y el estudio intensivo de sus necesidades, Murray elaboró una taxonomía de necesidades, la cual es ampliamente utilizada en el campo psicológico:

- A. Afiliación: necesidad de amistad y asociación.
- B. Agresión: necesidad de atacar e injuriar a otros.
- C. Autonomía: necesidad de resistir el influjo o la coerción.
- D. Comprensión: necesidad de entender.
- E. Consolación: necesidad de buscar ayuda, protección o simpatía.
- F. Contraacción: necesidad de superar orgullosamente la derrota mediante el enfrentamiento y la venganza.

- G. Defensa: necesidad de luchar para protegerse a sí mismo frente a las ofensas y los desprecios.
- H. Deferencia: necesidad de admirar y seguir con gusto a un superior.
- I. Degradación: necesidad de sumisión.
- J. Dominancia: necesidad de influir o controlar a otros
- K. Evitación del dolor: necesidad de huir del daño físico.
- L. Evitación del fracaso: necesidad de huir de las fallas, de la vergüenza, de la humillación y del ridículo.
- M. Exhibición: necesidad de llamar la atención sobre uno mismo.
- N. Juego: necesidad de relajación, de entretenimiento, de diversas distracciones.
- O. Logro: necesidad de superar los obstáculos.
- P. Orden: necesidad de disponer, organizar y eliminar objetos.
- Q. Protección: necesidad de alimentar, ayudar o proteger a otros.
- R. Rechazo: necesidad de repeler, ignorar o excluir a otros.
- S. Sensibilidad: necesidad de recibir gratificación sensible.
- T. Sexo: necesidad de obtener excitación sexual.

- 3.- Presión.
- 4.- Valor de Vector.
- 5.- Tema.

PRINCIPIO LONGITUDINAL. Al igual que otros muchos teóricos, este autor considera que lo hecho por el hombre es recurrente, y que gran parte de sus patrones de conducta son perdurables; por tanto para estudiar lo que es una persona y por qué llegó a ser así, el estudio deberá empezar por el nacimiento, incluyendo todas las experiencias del individuo, hasta el momento mismo de haber iniciado el estudio.

PRINCIPIO DE LOS PROCESOS FISIOLÓGICOS. El ser humano es un organismo de funcionamiento biológico, su estructura de necesidad se basa ante todo en sus apetitos fisiológicos. El hombre hace lo que hace por lograr aire, agua, comida, eliminar presiones,

etc., tras satisfacer estas necesidades, se vuelve algo más que un organismo existente; se transforma en un ser social.

Basándose Murray en este principio, definió la personalidad como "el órgano de gobierno, o como la institución superordenada del cuerpo; como tal se le encuentra en el cerebro". Esta definición, afirma al yo orgánico del hombre, planteando a su vez, que no existiría personalidad sin el material fundamental que nos confiere ésta: EL CEREBRO.

PRINCIPIO ABSTRACTO. La personalidad es de naturaleza abstracta, en igual grado que es de naturaleza orgánica; dentro de este sistema, son igualmente importantes los factores fisiológicos y el inconsciente. Murray acepta, que no toda la conducta humana está en la superficie o sea en el consciente, y por ello, un individuo puede resultar misterioso, no sólo para los demás sino también para sí mismo.

Por consiguiente el hombre es una entidad abstracta, no totalmente controlada por fenómenos superficiales, sino en mucho por una dinámica interna, que no siempre es comprendida y entendida por la sociedad dentro de la cual funciona.

PRINCIPIO DE LA SINGULARIDAD. Este principio afirma, que cada ser humano es un individuo distinto a todos los demás que hayan habido o que puedan llegar a haber; concibe al hombre como poseedor, por igual, de capacidades intelectuales, físicas y sociales; poseyendo no solamente una habilidad general sino también muchas habilidades específicas.

PRINCIPIO DE LA CONCEPCION DEL PAPEL. Se entiende por éste, como la necesidad del hombre por asumir un papel en la sociedad dentro de la cual se desenvuelve; la necesidad de lograr estatus y definición en la sociedad en que se vive, es componente necesario para la existencia humana. (Bischof, 1973).

TEORÍA FACTORIAL

Sus principales representantes son Cattell, R. y Eysenck, H. Por un lado, Cattell en 1950 hace hincapié en que existen muchas variables motivacionales que deben ser cuidadosamente especificadas, afirma que si no puede demostrarse, medirse y cuantificarse la personalidad, no es teoría.

Emplea dos tipos de análisis factorial, la técnica P (factorizar la estructura única de la persona en sí) y la técnica R (revela rasgos existentes entre las personas). Para medir la personalidad usa dos unidades: La normativa, que estudia el grado en que un individuo varía en relación con otros individuos; y la ipsativa que es el grado de variación dentro del individuo en sí. Él está interesado en el poder de un constructo para predecir acontecimientos futuros (Cattell, 1950 citado por Engler, 1996).

Cattell quien define a la personalidad como “aquello que permite predecir lo que una persona hará en determinada situación” (Cattell, 1950 citado por Engler, 1996); cree que la exploración de los rasgos ayudará a entender la estructura y función de la personalidad. El conocimiento de los rasgos subyacentes permitirá hacer predicciones acerca de la conducta propia y la de los demás.

Por tanto, Cattell distingue entre rasgos superficiales y rasgos fuente:

Los *rasgos superficiales*, son grupos de respuestas conductuales manifiestas que parecen ir juntos, tales como la integridad, la honestidad, la autodisciplina y la seriedad.

Los *rasgos fuente u originales*, se refieren a las variables subyacentes que parecen determinar la manifestación superficial, en este caso, la fuerza del yo (Cattell, 1950 citado por Engler, 1996).

Cattell considera necesario extraer de dieciséis a veintiún factores para predecir mejor un criterio de personalidad y contribuir a la teoría, siendo los *rasgos originales* los que permiten realizar tal predicción, estos son:

A.- RASGOS DE MOLDE AMBIENTAL.

Tienen su origen en el ambiente, la sociedad y la cultura; son aprendidos.

B.- RASGOS CONSTITUCIONALES.

Se originan en el organismo, pueden cambiar a lo largo del tiempo, debido a la maduración biológica.

Establece distinciones entre otros tipos de rasgos:

- 1.- Rasgos Temperamentales. Son aquellos que no son afectados por los incentivos, ni por la complejidad de la tarea.
- 2.- Rasgos Dinámicos. Suponen la tendencia hacia un fin y la conducta varía de acuerdo al incentivo.
- 3.- Rasgos de Aptitud. Implica una conducta que varía en complejidad según la tarea a realizar (Geivitz, 1977 citado por Pereyra, 1985).

Cattell enfatiza la importancia que tienen los rasgos dinámicos en combinación con su origen; denominando a los rasgos dinámicos constitucionales "ERGIOS", siendo éstos en su aceptación más sencilla, una unidad de energía; a los rasgos dinámicos de molde ambiental, les llama "ENGRAMAS o METAERGIOS" que a nivel general, son actitudes o sentimientos generalizados de cada individuo y a nivel específico son intereses y actitudes (Maldonado, Saldaña, 1981 citados por Pereyra, 1985).

H. J. Eysenck, es quien considera que la teoría, siempre debe ser apoyada por investigaciones reproducibles, por lo tanto es necesario encontrar las dimensiones de la personalidad antes de elaborarse esta; utilizando como método para estudiar dichas dimensiones, el Análisis Factorial. (Bischof, 1973)

Eysenck estudió la personalidad refiriéndola, como una estructura hipotética, para después mediante comprobación deductiva y el uso de métodos estadísticos, sustentarla teóricamente (Bischof, 1973).

Define la personalidad como "la suma total de modos de comportamiento actuales o potenciales del organismo y el medio ambiente, nace y se desarrolla a través de la interacción funcional de cuatro sectores principales, sobre los cuales, los modos de comportamiento se organizan: el sector cognitivo (inteligencia), el sector conativo (carácter), el sector afectivo (temperamento) y el sector somático (constitución)" (Eysenck, 1950 citado por Pereyra, 1985).

En 1970 se refiere a la personalidad como “una organización más o menos estable y perdurable del carácter, temperamento, intelecto y físico de una persona, lo cual determina su adaptación única al ambiente” (Eysenck, 1970 citado por Engler, 1996)

Basándose en el análisis factorial y en la gran cantidad de variedad de medidas de sujetos. Eysenck identificó tres dimensiones básicas de la personalidad:

1. **Introversión VS Extroversión:** Refleja el grado en que una persona es sociable y participativa al relacionarse con otros sujetos.
2. **Neuroticismo VS Estabilidad emocional:** Se refiere a la adaptación de un individuo al ambiente y a la estabilidad de su conducta a través del tiempo.
3. **Psicoticismo VS No psicoticismo:** Se caracteriza por la pérdida o Distorsión de la realidad y la incapacidad para distinguir entre los acontecimientos reales y la fantasía, incluye también algún grado de psicopatía (Engler, 1996).

La personalidad tienen la posibilidad de fluctuar de un patrón a otro puede haber una mezcla de diferentes patrones (Bischof, 1973).

Para Eysenck, la personalidad está constituida por actos y disposiciones que se organizan jerárquicamente, existiendo cuatro niveles de organización. En el nivel inferior se encuentran las RESPUESTAS ESPECIFICAS, que son respuestas únicas que ocurren una sola vez; en el segundo nivel tenemos las RESPUESTAS HABITUALES, siendo éstas patrones que tienden a repetirse en situaciones similares; en el tercer nivel está la organización de respuestas habituales en RASGOS, representando la consistencia de éstas, este nivel se considera en el lenguaje del análisis factorial como FACTOR DE GRUPO; en el nivel superior tenemos la organización de rasgos en TIPOS, que son una constelación de rasgos. (Eysenck, 1950 citado por Pereyra, 1985)

Cada uno de estos cuatro niveles, corresponden a los cuatro tipos de factores que conforman un método factorial, así las respuestas específicas se relacionan con el factor de

error, las respuestas habituales con los factores específicos, los rasgos con los factores de grupo y los tipos con el factor general (Eysenck, 1950 citado por Pereyra, 1985).

1.3 MEDICIÓN DE LA PERSONALIDAD

El objetivo de la medición de la personalidad consiste en hallar y clasificar los rasgos de los individuos; rasgos que contribuyen a su conducta, a que sea el mismo, diferente de los demás (Kline, 1983).

Hay muchos procedimientos antiguos e informales, que anteceden al desarrollo de la Psicología moderna. Ellos son la astrología, la quiromancia y la frenología, métodos considerablemente más antiguos que cualquier técnica actual de evaluación profesional.

En general, los psicólogos profesionales evalúan la personalidad humana por dos razones principales: primera, para ayudar a nuestra comprensión de la conducta de una persona particular, esto es, la evaluación clínica de un individuo solo; y segunda, en el contexto de la investigación psicológica y la elaboración de la teoría, para hacer avanzar nuestro conocimiento general de la conducta humana (Laynon, 1977).

El uso principal de los instrumentos de evaluación de la personalidad en la Psicología Clínica y de Personal se ha dado en el primer contexto: la evaluación clínica de la persona sola. *Donde la meta es hacer una predicción acerca de su conducta futura singular.*

Los investigadores de la psicología emplean las técnicas de evaluación de la personalidad por variadas razones. Algunos desean estudiar un concepto particular de la personalidad como la rigidez, o la necesidad de logro, ya sea por sí mismo o dentro del esquema de algún enfoque teórico de la personalidad. Otra razón podría hallarse en el contexto de lograr una mejor comprensión de un cierto síndrome clínico o patrón de conducta y una tercera razón pudiera ser la de reducir la gama de las diferencias individuales que existen entre un grupo de sujetos en una tarea de investigación para seleccionar a los sujetos conforme a una característica distintiva de personalidad. (Kline, 1983)

El término de evaluación de la personalidad se refiere al proceso de recoger y organizar la información acerca de otra persona con la expectativa de que esta información conducirá a una

mejor comprensión de la persona. Comprender a otro individuo y a su personalidad comporta típicamente el hacer alguna predicción acerca de la conducta futura de esa persona en términos bastante específicos. Entre las clases de predicciones que han de hacerse podrían estar su probabilidad de éxito vocacional en una variedad de áreas, su respuesta a diferentes clases de tratamientos psicológicos, o su probabilidad de demostrar ciertas conductas socialmente indeseables (Kline, 1983).

Existen diversos métodos de evaluación de la personalidad que pueden encontrarse en las investigaciones psicológicas, según Pichot la clasificación más aceptada dentro del grupo de tests de personalidad, consiste en subdividirlos en "tests psicométricos" y "métodos proyectivos" (Pichot citado por Cerdá, 1977), a continuación se presentaran algunos métodos de manera general:

LA ENTREVISTA

De entre todos los procedimientos de indagación las entrevistas son probablemente los más comunes, sin embargo, las entrevistas no resultan ser fiables debido a que existen considerables diferencias entre los entrevistadores; si se entrevista a los mismos sujetos más de una vez, y también de una ocasión a otra .

Es un método de origen clínico y aún no debidamente estandarizado, dadas sus dificultades de cuantificación, no tiene las garantías de objetividad que presentan los métodos psicométricos, sin embargo, es muy útil para poder integrar los resultados obtenidos mediante pruebas objetivas o proyectivas ante un caso concreto. A través de la entrevista se pueden conocer aspectos psicodinámicos de la personalidad, profundizar y aclarar la información.

La finalidad desde el punto de vista de la medida de la personalidad, es medir rasgos, por lo que para algunos autores como Kline (1983) y Cerdá (1977) es especialmente inapropiada.

No obstante la información personal puede obtenerse, a través de las entrevistas con más facilidad (y mayor exactitud) que mediante la mayoría del resto de las técnicas, según Kline (1983) y Cerdá (1977) este es su punto fuerte, cuando, por supuesto, las entrevistas son conducidas del modo apropiado.

Un uso posible de la entrevista en la investigación de la personalidad, por consiguiente, es el diseñar entrevistas destinadas a lograr ciertos datos personales específicos, y luego a analizar los mismos estadísticamente, junto con puntuaciones en los test de personalidad. De este modo los datos obtenidos por la entrevista pudieran arrojar una importante luz sobre los acontecimientos ambientales importantes en el desarrollo de ciertos factores de personalidad (Kline, 1983).

ESCALAS DE VALORACION

Otro enfoque de la medida de la personalidad es el constituido por la escala de valoración; por ejemplo, los sujetos pueden valorarse conforme a escalas de cinco o siete puntos y acerca de características tales como su bravura, dureza, o generosidad. El encargado de la valoración deberá indicar si un sujeto ha mostrado tales rasgos, siempre, a menudo, algunas veces, ocasionalmente, nunca, etc. Cattell (Cattell, 1957 citado por Kline, 1983) asegura que las valoraciones se pueden utilizar en la valoración de los rasgos de la personalidad si se observan los puntos expuestos a continuación:

1. Los sujetos han de ser examinados en una gran variedad de circunstancias, y en múltiples ocasiones. Esto es denominado "muestreo temporal implícito".
2. Las observaciones debieran proseguir durante un año, si ello es factible, y ciertamente nunca por periodos inferiores a tres meses.
3. Los rasgos han de quedar definidos en términos de los comportamientos en los varios puntos de la escala.
4. Para eliminar las diferencias del agente evaluador en el uso de la escala, los sujetos debieran catalogarse sirviéndose al efecto de comparaciones emparejadas, y los rangos habrían de convertirse a puntuaciones estandarizadas.
5. Las valoraciones paralelas (por dos jueces independientes) deben utilizarse donde sea posible, puesto que los roles de los evaluadores y sus relaciones con los sujetos pueden afectar al comportamiento de aquéllos.

6. Deben existir más de diez evaluadores para cada sujeto. Esto incrementa tanto la fiabilidad como la validez de las valoraciones, dado que cada juez agregará algún componente al factor común de la varianza.
7. El efecto halo puede quedar reducido consiguiendo que los sujetos sean valorados de un solo rasgo cada vez.
8. Los jueces deben igualar sus valoraciones medias.
9. Los jueces deben emitir su valoración independientemente.

La objeción al sistema valorativo propuesto por Cattell es que no resulta práctico, ya que sería sumamente difícil conseguir que un sistema así se utilizase durante un año en cualquier institución.

LOS DIFERENCIALES SEMÁNTICOS

El diferencial semántico, que fue desarrollado por Osgood y colaboradores en 1957, es en efecto un conjunto de escalas de valoración bipolares de siete puntos. En esta técnica se requiere que los sujetos clasifiquen unos elementos dados, por ejemplo, yo, yo mismo tal y como me gustaría ser, mediante unas construcciones dadas: por ejemplo, osado-cobarde, listotonto, etc. Desde el ángulo de la personalidad, sin embargo la relevancia de la técnica consiste en que así resulta factible comparar las puntuaciones de los diferentes grupos en unas variables tales como la auto-estima, medida por la discrepancia entre el yo y el yo ideal, en relación con el efecto de la psicoterapia, o bien medir la actitud negativa a la escuela, por tomar sólo dos ejemplos obvios.

El problema que conlleva el diferencial semántico es que la validez de las escalas bipolares, en la mayor parte de los estudios es únicamente aparente. No existe virtualmente evidencia clara de que cualquier conjunto dado de escalas mida efectivamente una variable de personalidad. (Osgood, 1957 citado por Kline, 1983)

TESTS PSICOLÓGICOS

Se suele considerar, en general, que hay tres clases de tests de personalidad: los cuestionarios analíticos, las técnicas proyectivas, y los tests objetivos, definidos por Cattell como aquellas pruebas que cabe puntuar objetivamente, y cuyo auténtico propósito queda oculto a los ojos de los sujetos. (Cattell, 1957 citado por Kline, 1983)

1. CUESTIONARIOS ANALÍTICOS DE LA PERSONALIDAD. Consisten en conjuntos de preguntas que tienen que ver con el comportamiento, son llamados inventarios. Los sujetos deben indicar si responden, o no, como sugiere el concepto que sea. Las preguntas son a menudo del tipo sí/no, o de la variedad verdadero/falso. También existen otros posibles formatos de preguntas, sin embargo, las preguntas típicas son algo así: *¿Tiene usted sueños vívidos?*; *¿Se molesta usted con facilidad debido a las críticas?*; *¿Es usted considerado como alguien tranquilo y retraído?*

Los cuestionarios de personalidad poseen ciertas características:

- a) Son analíticos, es decir, implican que la personalidad puede ser descrita en forma de rasgos que, desde luego, no tienen por que ser independientes unos de otros.
- b) Los resultados son "cuantificables".
- c) Sus resultados son expresados en forma cuantitativa
- d) Su presentación permite frecuentemente su aplicación colectiva y objetividad en la administración y la corrección.

Se dividen, grosso modo en, dos grupos, que difieren según el método de construcción. Uno de estos grupos engloba tests donde los ítems son seleccionados frente a una particular escala, si puede discriminar un grupo criterio de los de control.

El segundo grupo es constituido analizando factorialmente las intercorrelaciones entre los ítems de los tests de personalidad, y así los ítems resultan seleccionados si saturan claramente sobre un factor. Los tests de la personalidad factoriales, si están bien contruidos, resultan altamente apropiados para el estudio psicométrico de la personalidad.

Los inconvenientes que puede presentar son que los cuestionarios no exploran más que un aspecto superficial de la personalidad, únicamente revelan lo que el sujeto piensa que es, no lo que en realidad es, exploran ciertos rasgos aislados del contexto global del sujeto y se prestan a que el sujeto falsee fácilmente sus respuestas.

2. **TECNICAS PROYECTIVAS.** Las técnicas proyectivas suelen consistir en estímulos ambiguos ante los cuales se requiere una respuesta de los sujetos, a menudo mediante una descripción. El primer (y mas célebre) de los tests de personalidad era de esta clase: es la prueba de Rorschach consistente en diez manchas de tinta simétricas, que constituyen el arquetipo de medición proyectiva, y para muchos de los que no son especialistas en este terreno, es el test psicológico por excelencia, el arquetipo de todos ellos.

Estos tests miden los pensamientos y sentimientos más profundos de un individuo, es decir, todos aquellos aspectos de una persona que son particulares de ella, y solamente de la misma; en resumen, la esencia de su propia individualidad. El término "proyectivo" se utiliza porque, dado que el estímulo es vago, se afirma que a menudo es tan vago que hace imposible una descripción verídica, entonces ocurre que la descripción que la mayoría de los sujetos ofrecen debe, de hecho, derivarse del sujeto mismo; en consecuencia, el sujeto habrá tenido que proyectar algo de sí mismo en este estímulo.

3. **TESTS OBJETIVOS.** Los tests objetivos de personalidad se definen, como aquellas pruebas que cabe puntuar objetivamente y cuyo auténtico propósito queda oculto para los sujetos, con lo cual se evita la distorsión intencionada. Su resistencia frente a la distorsión intencionada significa que pueden ser utilizados en la selección y guía con cierta confianza, y su falta de dependencia en las intuiciones de tipo

personal supone asimismo que una distorsión menos obvia que la deseabilidad social es aquí cosa trivial. La diferencia entre los cuestionarios y los tests objetivos estriba en que los primeros son directos, explícitos y los tests objetivos son indirectos o implícitos para evitar la distorsión de las respuestas.

En la práctica, sin embargo, la gran mayoría de tests objetivos muestran escasa evidencia de su validez, así es que pueden ser usados únicamente en investigación e incluso, en este caso, con la máxima precaución.

De entre todos estos métodos y debido a las anteriores razones, los tests analíticos de la personalidad son más apropiados para un estudio científico de la personalidad.

La razón por la cual se eligió el Inventario de Personalidad "Análisis del temperamento de Taylor y Jonson (T-JTA) fue debido a que sirve en forma rápida y conveniente como método de medida de un número importante de variables de la personalidad, proporcionándonos patrones o configuraciones extremas que requieren cambios inmediatos, así como marca indicios para utilizar instrumentos de medición más finos o para elegir de manera optima a los candidatos.

CAPITULO II

ACCIDENTES

El accidente de trabajo, en las organizaciones industriales es un incidente que reviste gran importancia, en el que se le contempla como un hecho que se debe evitar y prevenir; ya que si llega a presentarse ocasiona múltiples pérdidas y problemas que repercuten fuertemente en lo social y económico, por lo que es necesario conocer que es un accidente de trabajo, para entender la importancia que un accidente vehicular tiene, tomando en cuenta que se considera un accidente de trabajo, ya que los sujetos estudiados son operadores (choferes) de vehículos.

Debido a la gran incidencia de accidentes vehiculares, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha emprendido acciones encaminadas a eliminar situaciones que atenten contra la seguridad en las carreteras.

La SCT da respuestas para reducir el número y la gravedad de los accidentes carreteros en el país. Para el Ejecutivo Federal es una prioridad la ejecución de sus programas, acciones o medidas que permitan reducir esta desafortunada carga social que afecta al ámbito económico y familiar del país.(SCT, 1996)

Para ejemplificar la magnitud real del fenómeno que afecta a todos los países, anualmente ocurren cerca de 500 mil muertes y 12 millones de heridos, eso constituye el saldo mundial actual de los accidentes carreteros, en México cada año se tiene alrededor de 5 mil personas muertas y 34 mil heridos. (SCT, 1996)

Tan solo el día 17 de Enero de 2000, el reporte de accidentes en carreteras de México emitido por Notimex, informa que "durante las últimas 24 horas, al menos 26 personas fallecieron y 136 resultaron lesionadas, como consecuencia de 181 accidentes automovilísticos ocurridos en las principales carreteras del país, informó la Policía Federal Preventiva".

(Infosel, 2000) Los daños materiales producto de dichos percances se estimó que ascendieron a cuatro millones 264 mil 900 pesos, haciendo notar que no es una temporada alta. En este mismo reporte, se da a conocer que los autobuses del Servicio Público Federal transportaron a un millón 474 mil 567 personas a diversos destinos, mientras las unidades de carga movilizaron cuatro mil 140 toneladas de diferentes productos hacia los principales centros de abasto del país.

Desde 1996, el Subsecretario de Comunicaciones y transportes, Sr. Rodríguez Morales mencionó “ante la dimensión de este problema la SCT se ha dado a la tarea de identificar, entre otras, las causas, frecuencia, gravedad de los accidentes automovilísticos, los puntos y tramos negros, considerados los primeros pasos para mejorar las medidas preventivas y reductivas, y para tener en el futuro inmediato, en el mediano y largo plazos, menos accidentes y con ello mayor seguridad en el transporte” (SCT, 1996). Destacando que no se puede permitir que los accidentes del transporte afecten el esfuerzo del gobierno por salir adelante, al convertirse en una carga social.

Cuadro No. 2 Infracciones, accidentes y sus saldos en carreteras de jurisdicción federal

Año	Infracciones		Saldos		Daños materiales (pesos) ^{1/}	Accidentes por cada 100 km. de carretera vigilada	Lesionados por cada 100 accidentes	Muertos por cada 100 accidentes
		Accidentes	Lesionados	Muertos				
1990	369 964	65 001	36 160	5 469	444 869 861	155	56	8
1991	360 875	68 113	36 642	5 734	554 770 679	160	54	8
1992	400 963	66 728	37 416	5 481	627 326 071	151	56	8
1993	377 935	63 804	35 461	5 252	636 784 737	142	56	8
1994	335 073	65 155	36 268	5 115	669 844 138	142	56	8
1995	203 392	58 270	33 860	4 678	671 518 736	124	58	8
1996	256 921	58 156	33 325	4 810	762 120 920	124	57	8
1997	279 420	61 147	34 952	4 975	998 950 780	137	57	8
1998	197 988	60 951	35 086	5 064	1 236 103 870	137	58	8
1999	167 866	60 507	36 528	5 106	1 513 826 760	126	60	8
2000	366 954	61 146	38 434	5 224	1 835 571 030	128	63	9

Infosel, 2002

El Ing. Guerra, H. (1996) de la Asociación Mexicana de Ingenieros en Transporte, mencionó que en los accidentes de tránsito en general, las estadísticas en las carreteras federales señalan al conductor como el responsable del 80 por ciento de los siniestros, al peatón el tres por ciento, al camino el cinco por ciento y al vehículo el ocho por ciento, en tanto que el cuatro por ciento restante a los agentes naturales, por lo que cuatro de cada cinco accidentes son atribuibles al Factor Humano.

2.1 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Una definición de accidente dada por Feres (1980), define al accidente de trabajo, como el "incidente que es provocado por una situación insegura, tanto por las condiciones y materiales físicos de trabajo, como una negligencia del trabajador, debida a su actitud o habilidad para con su trabajo y que tiene por consecuencia una lesión tanto de materiales, como del trabajador mismo e incluso que cause su muerte". (Feres, 1980 citado por Lizalde, 1989).

Accidente de trabajo "toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior o la muerte, producida en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el tiempo y el lugar en que se presta". (STPS, 1990).

El diccionario de la Real Academia Española 1979, define el accidente de trabajo como: "Toda lesión corporal que sufre el operario con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena. Como se aprecia en esta definición, se desplaza la responsabilidad del accidente en una forma unilateral, o sea hacia la persona u organismo al que se presentan los servicios".(Real Academia Española, 1979 citada por Lizalde, 1989)

La definición que da el Instituto Mexicano del Seguro Social, en su Glosario de Terminología de Seguridad Social (1988), es la siguiente: "lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio y con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se presente".(Glosario de terminología de Seg. Soc., 1988 citado por Lizalde, 1989)

También se considera accidente de trabajo el que se produzca al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar de trabajo y de éste a aquel.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El Dr. E. Valverde Llor (1980), quien llevo a cabo investigaciones acerca de este tipo de incidentes. define fenomenologicamente al accidente de trabajo como un suceso derivado de unas causas anteriores que provocan unas consecuencias posteriores. Y define el accidente como suceso y como aquel incidente anormal, no querido ni deseado, que se presenta en forma inesperada e imprevista y que interrumpe la normal continuidad de un trabajo. Siguiendo con que a todo conjunto de consecuencias derivadas de los accidentes las denominamos pérdidas, y existen pérdidas en la salud (lesiones) y pérdidas materiales (daños).

Teóricamente pueden existir accidentes sin consecuencias, sin lesiones ni daños. que se denominan accidentes sin pérdidas, cuasi accidentes o incidentes críticos. Pueden tenerse accidentes con solo daños, accidentes con daños y lesiones y accidentes con solo lesiones.

A este aspecto de los accidentes, es necesario señalar la llamada seguridad "mágica" (según el Dr. Valverde), dada en base a sentimientos, actitudes, hábitos u objetos con razón para evitar accidentes. Por ejemplo amuletos, objetos religiosos, etc. Lo cual se define como una necesidad humana de seguridad y de seguridades instintivas, primarias, fuertes, intimas, vitales, urgentes y profundamente psicológicas. (Apunte que solo hace referencia a algunas situaciones relacionadas directamente a los accidentes).

En lo referente a los accidentes, es necesario definir el papel que tiene el incidente. en el que Ivres Defoin (citado por Jean-Marie Faverge,1975), decía, basado en un estudios de mineros, qué el incidente aparece cuando el proceso normal de la actividad de trabajo (extracción) se interrumpía, por alguna anomalía que hacía necesaria la recuperación o reparación para después volver al proceso habitual, y afirmaba que los incidentes podían ser uno o varios, antes de desencadenar una situación anormal y que no necesariamente debería preceder a un accidente, pero si a una situación anormal e insegura.(Defoin y Faverge, 1975 citados por Lizalde, 1989)

Faverge (1975) considera al accidente como fuente de información sobre la estructura y funcionamiento de un sistema hombre-máquina, y dice que el accidente es una consecuencia de un funcionamiento inadecuado del sistema, es decir, que cuando alguno de los componentes del sistema no responde de manera adecuada, origina un accidente.

Todo accidente es un suceso inesperado y no planeado que entorpece o interrumpe la marcha ordenada del trabajo (Sánchez, 1975 citado por Mejía y Moctezuma, 1976). De acuerdo a esta definición, el accidente puede afectar a hombres, máquinas y herramientas, equipo, materiales y tiempo de inactividad de todos o de algunos de los elementos que intervienen en el accidente. Según Gordon (Gordon, 1974 citado por Mejía et al, 1976) el accidente se origina al romperse el equilibrio entre los tres factores ecológicos: el huésped, el agente y el medio ambiente; el huésped es en el accidente de tráfico el usuario de la vía como peatón, conductor o como pasajero; el agente es el vehículo y su equipo cualquiera que este sea; el medio ambiente natural o social es la calle o carretera. Uno de estos tres factores influyen en diversos grados de intensidad en la producción del accidente.

La palabra accidente designa un acontecimiento de carácter inevitable, algo que sucede irremisiblemente por sí mismo, está designando la intervención aleatoria y que no se puede ejercer control sobre ello (Peniche y Ruiz, 1985).

Lexicográficamente accidente es un acontecimiento que ocurre sin haberlo previsto o esperado y que como consecuencia trae cierto tipo de lesión personal o daños al equipo, a la propiedad o ambas a la vez.

Gramáticamente accidente es cualquier suceso eventual que le altera el orden regular de las cosas, entendiéndose como tal cualquier alteración o indisposición que prive del movimiento, del sentido o de ambas cosas. (López Muñiz, 1971)

En la práctica automovilística se aplica la palabra avería a la circunstancia que impide la marcha normal de un vehículo, cualquiera que sea la causa o la consecuencia, hasta el punto de que en el léxico profesional puede incluirse dentro del concepto, el simple hecho de quedarse en la carretera sin gasolina. No se aprecia diferencia gramática entre el concepto general de avería y el lexicográfico de accidente, pues ambas suponen un suceso eventual que altera el orden normal de las cosas. Si lo lógico de un vehículo o motor es que funcione y que el automóvil marche, el accidente igual que la avería supone que el fin no se logre. Así mismo, se entiende por accidente automovilístico, toda lesión corporal que sufre el conductor del

vehículo, por la acción de una fuerza externa, súbita y violenta, mientras se encuentra dentro del vehículo.(Inbursa, 1993)

2.2 BASE TEÓRICA

Como resultado de múltiples investigaciones referentes a los accidentes industriales, se han postulado diversas teorías que tratan de demostrar el procedimiento para que se origine un accidente. A continuación se mencionan algunas de estas teorías propuestas por diversos autores:

- a) Distribución al azar.- “Cada riesgo o acto inseguro, sin importar lo leve que sea el grado de riesgo involucrado, si ocurre el número suficiente de exposiciones al mismo, resulta en daño. En cual exposición ocurra, es cosa de puro azar” (Blake, 1976).
- b) Distribución de susceptibilidad.- Cualquier persona que sufra una herida es probable que se comporte más o menos dispuesto a un accidente. Esta susceptibilidad aumentaría, por ejemplo, la falta de coordinación en los movimientos que efectuaba antes del accidente. Y una menor disposición, por ejemplo, cuando utiliza el equipo de seguridad, después del accidente.(Vazquez, 1981 citado por Muciño y Meza, 1993)
- c) Propensión a los accidentes.- Esta teoría sostiene “Existen personas más propensas a sufrir accidentes que otras” y que “la conducta generadora del accidente no es un fenómeno aleatorio. En lugar de ello, es una característica consciente que puede predecirse” (Naylon, 1968).
- d) Motivación inconsciente.- De acuerdo con la escuela Psicoanalítica ésta teoría fundamenta que el accidente es originado por actos auto punitivos de la persona, a través de procesos subconscientes que implican culpa, agresión, ansiedad, ambición y conflicto suscitados durante la primera infancia (Hale y Hale, 1972). La investigación industrial, demuestra que los seres humanos son mas propenso a

caer enfermos y ser víctimas de accidentes cuando están ansiosos, deprimidos o cansados, que cuando la vida y el futuro les sonrían (Mc Dougall, 1989)

- e) Situación laboral.- La diferencia que esta teoría tiene con las anteriores. es que se concentra sobre la situación medio ambiental y la maquinaria como la génesis del accidente, más que en las personas.(Vazquez, 1981 citado por Muciño, 1993)
- f) Teoría del dominó.- Esta teoría consta de cinco etapas que conducen a una lesión, y según su autor, Heinrich,(Vázquez, 1981 citado por Muciño, 1993) la considera como una suma de las teorías anteriores. Las cinco etapas son las siguientes:
 - 1.- Ascendencia y medio ambiente social, que llevan a
 - 2.- Una falla de una persona, constituyendo la razón próxima para
 - 3.- Una conducta no segura y/o riesgo mecánico, que resulta en
 - 4.- el accidente, definido como: golpe, caída, quemadura, etc. Incidente que lleva a . . .
 - 5.- La Lesión

La teoría dice que éstas etapas se pueden considerar como cinco fichas de dominó paradas en su borde en línea, juntas una tras la otra, de tal manera que si la primera se cae, automáticamente derrumba o tira a las demás. Por lo que si se elimina cualquiera de las primeras cuatro se previene la quinta. La clasificación de accidentes por actos "inseguros" y condiciones "inseguras" usadas extensamente en la industria se basan en ésta teoría.

2.3 ORIGEN, NATURALEZA Y CAUSAS

Los accidentes ocurren por una serie de causas cuyo resultado es la producción del mismo. Pero estas se deben corregir para evitar que el accidente se repita. Y para ello es importante tomar en cuenta la fuente de trabajo donde se produce el accidente, es decir el tipo de trabajo que se realice o la actividad que se desempeñe.

Las acciones humanas previas y/o durante el siniestro, son en última instancia las causales de los accidentes (Peniche, 1985).

La causa de un accidente consiste en los defectos, en los actos, o en la falta de acción (Silva, 1975 citado por Mejía y Moctezuma, 1976).

Según Beker la causa de un accidente es "cualquier comportamiento, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido" (López Muñoz, 1971)

Los factores psicológicos que intervienen en los accidentes son:

- o La fatiga, que desde el enfoque psicológico involucra la presencia de sensaciones de agotamiento y cansancio (pérdida de "vitalidad") que casi siempre son acompañadas de alteraciones fisiológicas y/o vegetativas; esta condición se acompaña también de ansiedad, sentimientos de frustración y "aburrimento".
- o La atención, que tiene una función electiva y selectiva de los estímulos del medio ambiente. El trabajador para poder emitir conductas adecuadas requiere de la discriminación adecuada para ello debe discriminar cuándo emitir u omitir un acto, debe coordinarse con otros; en este sentido, está atento a las señales del medio ambiente y se verá afectado por otros procesos como la ansiedad y la presencia de estímulos intensos: monotonía y fatiga entre otros.
- o Las emociones, se refieren a las reacciones neurovegetativas y en especial glandulares del organismo ante los estímulos, de tal manera que a lo largo del tiempo, el organismo desarrolla reacciones específicas hacia determinados estímulos. En cualquier forma, un estado emocional intenso, sea cual fuere la emoción, es un elemento perturbador y desorganizador de la conducta; al desorganizar la conducta de los trabajadores, les lleva a cometer más errores y por tanto, a incrementar los riesgos de trabajo y a sufrir siniestros con más facilidad.

-*La depresión.*- estado emocional que se caracteriza por sentimientos de minusvalía, pérdida de la autoestima y sentimientos de culpa, es una devaluación de uno mismo y cuando un trabajador se devalúa a sí mismo, se incrementan las posibilidades de sufrir siniestro.

-*La agresión.*-es otro estado emocional con frecuencia presente en la ocurrencia de siniestros, consiste principalmente en sentimientos de autoafirmación, hostilidad y acciones punitivas hacia los demás y el ambiente en general. Sus manifestaciones son amplias y diversas y van desde simples gestos, poses, palabras, hasta actos francamente destructivos de la integridad física de personas u objetos.

- *La inestabilidad emocional.*- es causante de siniestros ya que acompaña los actos laborales del trabajador, lo que lleva a éste a desempeñar sus labores en forma inestable y discontinua; en un momento va a trabajar con entusiasmo, en otro con desgano, mas adelante con rechazo a la tarea, otra con negativismo.

- *La ansiedad.*- se caracteriza por la aprehensión, percibe amenazada su integridad. La ansiedad puede ser incrementada por diversas condiciones, tales como la competitividad, ritmo de trabajo, inadecuadas relaciones interpersonales, presencia de conflictos y de estímulos incompatibles con la ejecución de tareas, problemas de autoridad entre otros.

- *Las actitudes.*- se refieren básicamente a la aceptación o rechazo de estímulos determinados; son una predisposición a actuar en pro o en contra de alguien o algo.(Peniche, 1985)

CAUSAS MEDIATAS.

Para Beker son aquellas causas que están separadas del resultado en tiempo, lugar, o grado. Este tipo de causas influyen indirectamente en la producción del accidente de tránsito y puede hacer referencia al vehículo, a la calle o carretera, a los agentes atmosféricos, al conductor y a la víctima. (López Muñiz, 1971)

RELATIVAS AL VEHICULO. Muchas veces las fallas mecánicas o el diseño del vehículo son causas directas o indirectas del elevado número de siniestros. En realidad este tipo de causas de accidentes se investigan en contadas ocasiones, por considerar de más trascendencia la actuación de las personas.

RELATIVAS A LA CALLE. La calle muchas veces se convierte en elemento activo en la producción de accidentes de tránsito, por ejemplo: los baches, las obras de reparación y modificación, señales inadecuadas, falta de señales o agentes de tránsito en glorietas y bocacalles, vehículos estacionados en doble fila, etc. Mismas que de alguna manera entorpecen o dificultan la circulación.

RELATIVAS A LOS FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS. Estas pueden ser causas mediatas de los accidentes, porque entorpecen la visibilidad, las condiciones de seguridad del vehículo, la eficacia de sus elementos mecánicos, etc. (lluvia, niebla, relámpagos, etc.).

RELATIVAS AL CONDUCTOR. Son muchas las causas mediatas que pueden afectar al conductor, podemos citar las siguientes:

- A) Causas Somáticas.- Defectos físicos, defectos orgánicos de carácter general, alteraciones orgánicas transitorias.
- B) Causas Psíquicas.- Inestabilidad emocional, toxicomanías (influencia de alcohol), actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, otras causas generales como rutina, cansancio o fatiga, falta de conocimientos, impulsos suicidas, sensación de velocidad y potencia del automóvil como extensión del cuerpo.

RELATIVAS A LA VÍCTIMA. Prácticamente estas son las mismas causas aplicables al conductor pero pueden revertirse sobre la víctima con variaciones necesarias.

Podemos observar que las causas mediatas del accidente de tránsito se reducen en tres clases de factores: 1) Factores Humanos, 2) Factores mecánicos, 3) Factores de las Vías de circulación y ambientales.

CAUSAS INMEDIATAS

Las causas inmediatas son las que intervienen directamente en la producción del accidente. Beker considera que son cuatro las causas inmediatas que intervienen en el accidente de tránsito terrestre y son:

- 1) Velocidad
- 2) Condiciones anteriores (vehículo, carretera y conductor)
- 3) Retraso en la percepción
- 4) Error en la acción.

Influidas a la vez por tres condiciones que son los vehículos, el medio ambiente y las personas que intervienen, conductor o peatón (López Muñiz, 1971)

Un incidente inicial tiende a engendrar otros y entonces se tiene una "cadena de incidentes" al cabo de los cuales se corre el riesgo de que ocurra un accidente, por lo que la descripción de los eslabones sucesivos constituye un esquema de la génesis del accidente, dado que numerosas descripciones son cuadros de situaciones de recuperación causados por incidentes.

El Dr. Elías Valverde (1980) hace la siguiente clasificación de las causas que pueden originar accidentes:

CAUSAS HUMANAS.

A.a.- Causas Básicas. Factores personales:

- 1.- Falta de conocimiento y/o habilidades.
- 2.- Motivación inadecuada por:
 - I.- ahorrar tiempo o esfuerzo
 - II.- evitar incomodidades
 - III.- atraer la atención
 - IV.- afirmar la independencia
 - V.- obtener la aprobación de los demás
 - VI.- expresar hostilidad
- 3.- Problemas somáticos y mentales.

A.b.- Causas inmediatas, Actos inseguros:

1. Trabajar sin autorización
2. Trabajar sin seguridad
3. Trabajar a velocidades peligrosas
4. No señalar o comunicar riesgos
5. Neutralizar dispositivos de seguridad
6. Utilizar equipos defectuosos
7. Utilizar los equipos de forma insegura
8. Adoptar posturas inseguras
9. Poner en marcha equipos peligrosos
10. Bromear y trabajar sin atención
11. No usar las protecciones personales
12. Utilizar equipos peligrosos.

CAUSAS TÉCNICAS

B.a.- Causas básicas, Factores del puesto de trabajo:

1. Procedimientos de trabajo inadecuados
2. Diseño y mantenimiento inadecuados
3. Procedimiento inadecuado en las compras de suministro
4. Desgastes por el uso normal.

B.b. Causas inmediatas. Condiciones peligrosas:

1. Guardas y dispositivos de seguridad inadecuados
2. Sistemas de señalización y de alarma inadecuados
3. Riesgos de incendio y explosiones
4. Riesgos de movimientos inesperados
5. Orden y limpieza defectuosos
6. Riesgos de proyecciones
7. Falta de espacio, Hacinamiento
8. Condiciones atmosféricas peligrosas
9. Depósitos y almacenamientos peligrosos
10. Defectos en equipos inseguros
11. Ruido e iluminación inadecuados
12. Ropas de trabajo peligrosas.

Con base en las anteriores definiciones y consideraciones, se conoce que los accidentes de trabajo son causados por innumerables situaciones, muchas de las cuales se dan por falta de una capacitación que puede ser incompleta o inadecuada, por factores de fatiga o bien por problemas de alcoholismo que predisponen al accidente, lo que hace necesario conocer las causas que los provocan, ya que es la consecuencia de lo que se quiere prevenir.

2.4 PROGRAMA DE PREVENCIÓN

Para alcanzar un máximo de eficacia, un programa de seguridad industrial debe contener por lo menos tres elementos. Dicho programa debe incluir medidas para (1) la determinación y corrección de las prácticas y condiciones laborales que no sean seguras; (2) la especificación de las características requeridas del empleado para la ejecución segura de ciertas labores, y la consiguiente puesta en vigor de dichas especificaciones por medio de los procedimientos adecuados de selección; y (3) un programa continuo de instrucción previa al servicio y durante el mismo.

Eliminación de las Prácticas y condiciones Ambientales Inseguras. Ciertas condiciones ambientales que son fuentes potenciales de accidentes se controlan por medio de regulaciones de diversas clases. La ubicación de extintores de incendios son una muestra de dicho control. Sin embargo, en última instancia, la responsabilidad de identificar y eliminar las prácticas laborales inseguras corresponde a la gerencia y a cada empleado considerando que algunos operadores trabajan de forma independiente y son su propio jefe. Es a ésta a quien corresponde la responsabilidad de disponer el ambiente físico laboral de manera que proporcione ventilación e iluminación adecuadas, así como el equipo más seguro posible.

Virtualmente, toda la evidencia acumulada acerca de los accidentes automovilísticos indica que el conductor seguro es aquel que es hábil, conoce las limitaciones de su equipo, y posee un alto grado de conciencia social, incluyendo la consideración para con los demás. Los conductores seguros ni se resienten de las autoridades, ni consideran el automóvil como una extensión de su propio poder. La advertencia del Consejo Nacional de Seguridad de que por el modo como manejamos revelamos mucho acerca de nuestro nivel de madurez está basada en una evidencia sólida. Es probable que la proporción relativamente baja de accidentes entre los conductores que reciben instrucción en un programa de enseñanza de manejo en la escuela secundaria pueda atribuirse a que dicha instrucción recalca la adquisición de actitudes y habilidades de manejo apropiadas.

Características Personales del Empleado. *La salud.* Es innecesario recalcar la importancia de la salud física para una operación industrial segura. Un empleado enfermo no puede dedicar a su trabajo el grado requerido de atención y es probable que se vuelva descuidado en cierto grado.

Si la incapacidad interfiere con la ejecución satisfactoria del trabajo, es posible que el empleado sufra un accidente, no por descuido, sino debido a su defecto. Muchas compañías han redactado listas bastante elaboradas de especificaciones físicas para diversas labores, reconociendo que sería una verdadera insensatez asignarles cierta clase de trabajos a personas que padecen ciertas incapacidades, es importante tener presente que la mera existencia de una incapacidad física no debe interpretarse como contraindicación para un empleo, a menos que esté claro que la incapacidad interferirá con la ejecución satisfactoria del trabajo.

La edad y la experiencia. Los empleados de menor edad, pueden gozar de mejor salud física que los de mayor edad, pero tiene mayores probabilidades de tener relativamente poca experiencia y de ser un poco más irresponsables. La edad avanzada puede servir de razón a la administración para despedir a un empleado, especialmente si tiene un registro de alta frecuencia de accidentes, o para asignarle una labor menos peligrosa. Hay una serie especial de circunstancias en la edad que debe considerarse como factor perjudicial. Siempre que el trabajo imponga al empleado exigencias físicas que son más fácilmente satisfechas por empleados de menor edad, es probable que el empleado de mayor edad resulte más susceptible a los accidentes. Algunas capacidades físicas, incluyendo la visión y la rapidez de reacción declinan con la edad pero la experiencia puede contribuir, en muchas ocasiones, a contrarrestar los factores físicos concomitantes de la edad.

La fatiga. Uno de los efectos de la fatiga es la disminución de la producción. Esta declinación en la curva de rendimiento se observa durante los periodos que preceden inmediatamente la comida de mediodía y la terminación del día de trabajo.

Programa continuo de Instrucción Previa al Servicio y durante el mismo. Puesto que la prevención de accidentes depende en gran parte del desarrollo de actitudes apropiadas, la seguridad industrial requiere un programa permanente destinado a enseñar al personal a

mantenerse alerta acerca de las fuentes potenciales de accidentes y a reforzar las prácticas de seguridad. El programa de seguridad debe prever el estudio sistemático de los reportes de accidentes e inspecciones regulares para determinar los procedimientos inseguros. Los descubrimientos derivados de tales reportes e inspecciones proporcionan una base firme para el desarrollo de programas de instrucción sobre seguridad.

TECNICAS UTILIZADAS EN LA PREVENCION DE ACCIDENTES

Las técnicas que emplea la Seguridad Industrial para la prevención de accidentes pueden catalogarse dentro de dos grandes grupos. En el primero estarán todas aquellas que tienen como objetivo contrarrestar la influencia de los factores físicos medioambientales. Un segundo grupo, el cual está integrado por aquellas técnicas cuyo objetivo es lograr el control del factor humano.(Godínez, 1977)

Este último conjunto de técnicas tiene su origen en las diferentes explicaciones que se dan del factor humano, y tienen como característica común el que en ellas subyace el intento de lograr un cambio en el comportamiento de los individuos.

a) **Pláticas de seguridad.** Esta técnica consiste en reunir a un grupo de individuos trabajadores generalmente, y hablarles sobre los beneficios que acarrea el acatar en todo momento las normas de seguridad establecidas. Se habla también sobre las consecuencias de los accidentes y la mejor manera de evitarlos, haciendo hincapié en que el comportamiento del individuo es determinante en la producción del accidente (Aguilar, 1968 citado por Godínez, 1977) recomienda que este tipo de pláticas nunca sea mayor de 5 minutos de duración, y que los temas que en ella se traten sean tan variados como sea posible.

Los casos de individuos que han demostrado una especial propensión a sufrir accidentes, se recomienda, que este tipo de pláticas sea de carácter privado y de mayor

duración, con objeto de orientar al trabajador hacia la solución de su problemática. que en base a la explicación que se da de este comportamiento, se da por hecho su existencia.

Las pláticas de seguridad deben desarrollarse a un nivel adecuado del trabajador a quien se le imparten, y se debe tener especial cuidado en tocar aspectos relevantes y propios de las actividades desarrolladas, así como del área de trabajo. Lo anterior es con el objeto de atraer el interés de quien escucha, amén de que debe estimularse para que participe activamente en el desarrollo de dichas pláticas.

- b) **Carteles de seguridad.** Otro tipo de mensaje, que con el mismo objeto se dirige al individuo es aquel que se haya contenido en los carteles o leyendas de seguridad. Los mensajes que de esta manera se transmiten son tan variados y diversos como riesgos de accidente y sus consecuencias existentes. Otros tantos están dirigidos a resaltar la importancia que reviste el uso de protección personal, y en general de todas las medidas de protección y que en determinado momento se puede recurrir a ellas. Los riesgos de accidente en las actividades desarrolladas son también tema de carteles o leyendas. La técnica en cuestión consiste en colocar en lugares estratégicos del área, el cartel o leyenda elaborado "ad-hoc" para las actividades que ahí se realizan.

- c) **Proyección de películas y transparencias.** El proyectar películas y transparencias sobre casos de accidentes y la mejor manera de evitarlos, sobre las consecuencias que trae la práctica de actos inseguros, sobre siniestros, cuyo origen son actos y condiciones inseguros, sobre el uso adecuado del equipo de protección personal, no puede tener otro objetivo que no sea el de operar cambios en la conducta del individuo, por lo que es práctica corriente dentro de la Seguridad Industrial, recurrir a esta técnica como medida preventiva de los accidentes.

- d) **Instrucción.** Tal vez ésta sea la técnica que con mayor frecuencia utiliza la Seguridad Industrial para prevenir accidentes. En términos generales esta técnica consiste en hacer del conocimiento del individuo en que consisten las actividades que desarrollará instruirle sobre el funcionamiento del equipo y herramienta o del taller en general, la mejor manera de conducirse, se le alerta sobre los riesgos de accidente implícitos en las actividades por

desarrollar, y sobre la menor manera de protegerse y proteger a terceras personas de dichos riesgos. La Seguridad Industrial considera como indispensable para la prevención de accidentes, el que se instruya y/o actualice al personal, y enfatiza la necesidad de capacitar al personal de nuevo ingreso, ya que se considera que muchos de los accidentes tienen su origen en el desconocimiento mismo del trabajo o actividad que se desarrolla.

- e) **Supervisión e inspección.** Intimamente ligadas con la técnica de instrucción están las de supervisión e inspección. La primera de éstas consiste en la observación directa y sistemática del desarrollo de las actividades de los individuos con objeto de detectar con prontitud la práctica de actos inseguros, antes de que éstos devengan en hábitos en las operaciones. La corrección oportuna de un acto inseguro es el objetivo principal de la utilización de esta técnica. La otra, la de Inspección, está encaminada hacia la detección de condiciones físicas que pudieran propiciar un accidente, ya sea a los individuos, instalaciones o equipo. El reporte y la corrección como su consecuencia es el objetivo que se persigue al emplear esta técnica.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de su campaña nacional de prevención de accidentes ha llevado a cabo acciones concretas en México, el director de planeación de la SCT, Ing. Jaime Luna, dijo que durante el último año en la red carretera se incrementó la seguridad de la operación del flujo vehicular, por medio de la ejecución de acciones aplicadas a 450 entronques a nivel, tanto carreteros como ferroviarios. Estos consistieron, principalmente en el reforzamiento de la señalización, construcción de guarniciones y mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical en 200 curvas y sus puntos diversos.(SCT, 1996)

Así mismo, el entonces secretario de comunicaciones y transportes Sr. Ruiz Sacristán, señaló que una de las instrucciones del Presidente de la República ha sido la de ir disminuyendo, con medidas concretas, los accidentes en las carreteras. "Esta es una cuestión que no puede solucionar únicamente el gobierno; nosotros debemos participar en la normatividad, en la vigilancia, en las sanciones y también en ir mejorando la red carretera, sobre todo en los puntos de conflicto o donde no haya señalización adecuada."(STC, 1996)

Pero también es muy importante que las empresas del autotransporte hagan lo propio, vigilando mejor las condiciones físico-mecánicas de sus vehículos; vigilando a los operadores a fin de que no manejen cansados, que no ingieran drogas, que no manejen jornadas de trabajo superiores a las permitidas, y que no haya exceso de velocidad.

2.5 FRONTERAS DEL CONOCIMIENTO

Las conclusiones derivadas de investigaciones anteriores que se abocaron al estudio de la relación entre la personalidad y los accidentes han sido varias, por ejemplo, T Jankis (citado por Faverge, 1975) formuló un cuestionario que presenta resultados importantes (porque la experiencia pueden repetirla otros experimentadores y porque se pueden establecer normas de aprovechamiento) en donde obtuvo siete categorías para la clasificación de los trabajadores con predisposición a los accidentes.

1. Distracción.- El multiaccidentado se distrae fácilmente de las tareas que ejecuta.
2. Falta de discernimiento.- El multiaccidentado muestra cierta inconsciencia y falta de discernimiento cuando hay que actuar con prudencia.
3. Sentimiento de independencia social.- El multiaccidentado siente que no le atañen las reglas sociales.
4. Falta de sensibilidad hacia los demás.- El multiaccidentado es poco sensible a los sentimientos y actos de los demás.
5. Actitud poco racional ante un perjuicio infligido.- No le importa el perjuicio y quizá siente satisfacción.
6. Confianza exagerada en sí mismo. Su confianza le impide prever las complicaciones o dificultades.
7. Actitud social agresiva y de poca integración.- No comparte los fines del grupo a que pertenece y siente que no interesa a los demás.

Así mismo Calderón (1972) propone que los accidentados poseen una personalidad en la que son frecuentes los cuadros depresivos y de angustia. Consideró la depresión como causante de una baja en el rendimiento laboral y en la capacidad de tomar decisiones y resolver problemas, lo cual convierte al individuo en fácil presa de accidentes.

El mismo Freud escribió, en 1914, en su *Psicología de la vida cotidiana*: "Un buen número de lesiones aparentemente accidentales, sufridas por verdaderos neuróticos, fueron infligidas por el mismo paciente; lo cual es provocado por esa tendencia autopunitiva que se traduce en autorreproches o contribuye a la formación de un síndrome que se aprovecha hábilmente, de una situación independiente del sujeto". (citado por Faverge, 1975)

Davis y Mahoney (1957), comparan dos grupos en un test que se basa en ocasiones las cuales hay que completar; presentan los resultados de su investigación, mencionando que los multiaccidentados tienen disposiciones sociales menos positivas, menos optimismo y confianza. (Davis y Mahoney, 1957 citados por Hernández y Torres, 1980)

Hersey (1936) hace un análisis de las causas de las causas de la susceptibilidad de accidentes de cincuenta operadores de motores. En dicho análisis se descubrieron cuatro factores: la actitud errónea, la impulsividad, la nerviosidad o el miedo y la preocupación o la depresión, a los cuales se debieron 32% de los accidentes padecidos por el grupo estudiado. (Hersey, 1936 citado por Muciño, 1993)

Fuentes (1972) menciona los siguientes rasgos de personalidad en los individuos propensos a sufrir accidentes: impulsividad, decisión impetuosa que forma parte de una necesidad de independencia y de autoafirmación y rasgos neuróticos de inmadurez que impiden la adquisición de experiencia. Este autor reporta haber encontrado fuertes tendencias masoquistas en las personas que inconscientemente actúan o desarrollan actividades peligrosas, las cuales son tomadas como un reto para demostrar su superioridad, mostrándose muy rígidas, compulsivas, irritables y con alto grado de agresividad al perseguir sus distintas metas, que casi siempre son de carácter competitivo, la angustia, la impaciencia y la compulsión son otras de las características de su personalidad. Es mencionado con frecuencia un mecanismo antipolar en este tipo de personalidad, el cual significa llevar la contra en todo

y actuar en una forma de no acatar ningún tipo de recomendación por lo cual son frecuentes los conflictos con la autoridad.(Fuentes, 1972 citado por Godínez, 1977)

Cabildo y Vázquez consideran a la personalidad dependiente como responsable de muchos casos de accidentes. Los individuos que poseen este tipo de personalidad y que con frecuencia son presa de accidentes, son individuos que buscan a través del accidente seguir dependiendo de terceras personas, eludiendo de esta manera la responsabilidad que la sociedad impone a una persona.(Cabildo y Vázquez, 1972 citados por Godínez, 1977)

Hernández G. Y Torres M. (1980) estudiaron a cuarenta y seis trabajadores, a los cuales aplicaron el Inventario Multifásico de la personalidad (MMPI), observando que los sujetos que habían sufrido un mayor número de accidentes mostraban cierta tendencia hacia la histeria. Sin embargo plantean, que no es posible afirmar que todos los sujetos histéricos van a sufrir accidentes de trabajo, como tampoco se puede negar que la histeria está relacionada en alguna forma con los accidentes. (Muciño, 1993)

Peniche, C y Ruiz, I. (1985) Mencionan "Se ha observado que los trabajadores introvertidos son menos sensibles a los estímulos distractores, lo que les permite mayor concentración y mejor atención a las actividades que el puesto demanda. Esta condición de introversión ha sido aplicada a los chóferes de autobuses de pasajeros y ha corroborado la hipótesis en el sentido de que los trabajadores del volante introvertidos tienen menos accidentes que los extrovertidos."

Rivera en 1983, encontró que había inestabilidad, tendencia a la ansiedad, la presencia de conflictos familiares y pobres relaciones interpersonales en los sujetos accidentados.(Rivera, 1983 citado por Dávila y Fernández, 1992)

Por último Cruz en 1984 menciona que los trabajadores no accidentados obtienen niveles más altos de calificación en rasgos de sociabilidad y relaciones interpersonales. (Dávila y Fernández, 1992)

Todo lo anterior, toma como base las teorías que consideran al factor humano de personalidad como causa importante en la ocurrencia de accidentes tanto laborales como automovilísticos, y considera la importancia que tiene hoy en día la aplicación de pruebas de personalidad en áreas de selección de personal para la posible detección de alguna característica que pueda originar un accidente.

CAPITULO III

MÉTODO

3.1 JUSTIFICACIÓN

Este estudio se llevó a cabo, con base en las investigaciones anteriores (Faverge, 1985; Hersey, 1936 citado por Muciño, 1993; Fuentes, 1968 citado por Godínez, 1977 y Rivera, 1983 citado por Dávila et al, 1992) que proponen la importancia de la personalidad como factor determinante en accidentes tanto laborales como automovilísticos y debido al elevado número de accidentes ocurridos día con día en este último rubro en donde se ven involucrados no sólo operadores, sino también en ocasiones los pasajeros y terceras personas, además de las grandes pérdidas económicas.

3.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de autotransporte van en aumento y en una institución que tiene como principal objetivo la aprobación de personal que se dedica a la operación de vehículos (choferes), surge la interrogante:

¿Son diferentes los rasgos de personalidad de operadores que han sufrido accidentes de los rasgos de personalidad de operadores que no han sufrido accidentes?, ¿Se relacionan los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento Taylor y Johnson" con la ocurrencia de accidentes?

3.3 OBJETIVO GENERAL.

Con esto se espera ampliar el panorama que tiene el encargado de protección y vialidad respecto a las posibles variables que influyen en los accidentes automovilísticos y en particular se espera acrecentar la información del psicólogo industrial, marcando pautas para ampliar sus posibilidades de acción dentro del campo de trabajo aplicando esta información al factor humano.

Los objetivos específicos de este estudio consisten en dos aspectos importantes:

- I. Conocer los rasgos de personalidad de los operadores. Para determinar si existen diferencias entre los accidentados y los no accidentados.
- II. Determinar si existe relación entre los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" y la ocurrencia de accidentes.

3.4 HIPOTESIS ESTADÍSTICAS

$H(o)^1$ No existen diferencias estadísticamente significativas al 0.05 entre los rasgos de personalidad de los operadores que han sufrido accidentes y los que no los han sufrido.

$H(1)^1$ Existen diferencias estadísticamente significativas al 0.05 entre los rasgos de personalidad de los operadores que han sufrido accidentes y los que no los han sufrido.

$H(o)^2$ No existe relación entre los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" y la ocurrencia de accidentes.

H(1)² Existe relación entre los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad “Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson” y la ocurrencia de accidentes.

3.5 DEFINICION DE VARIABLES DE TRABAJO

Personalidad

Accidentes automovilísticos.

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE VARIABLES

Personalidad

Término general para designar la susceptibilidad del individuo, parcial o totalmente innata, a situaciones emotivas, y el carácter típico de sus respuestas emotivas. Disposiciones hereditarias y elementos nativos que determinan las relaciones del individuo a las acciones del ambiente. Forma dominante de la persona (Arnold, 1979; Campillo, 1993).

Accidente automovilístico

Definido como: “Todo acontecimiento que provoca daños físicos a ocupantes y/o al automóvil causado por la acción de una fuerza externa, fortuita y violenta” (Inbursa, 1996)

DEFINICION OPERACIONAL DE VARIABLES

Personalidad

La personalidad es lo que mide el Inventario de Personalidad “Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson” (T-JTA) . (1993)

Accidente automovilístico

Información acerca de la ocurrencia de accidentes, por medio del expediente médico de cada operador que guarda la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

Control de Variables:

La aplicación del instrumento se llevó a cabo de manera individual para todos los sujetos.

Sexo: Masculino

Edad: entre 20 (veinte) y 50 (cincuenta) años.

Escolaridad: Primaria y Secundaria . Debido a que este tipo de población es la que con mayor frecuencia acude a esta dependencia.

3.6 SUJETOS

Para la presente investigación se trabajó con 100 (cien) operadores del Servicio Público Federal que conducen tanto camiones de carga, como de pasajeros cuyas funciones generales se detallan en el APENDICE (A) De los cuales 50 (cincuenta) no han sufrido accidentes y 50 (cincuenta) han sufrido accidentes.

3.7 MUESTRA

La población en la que se realizó la investigación estuvo conformada por operadores del Servicio Público Federal que acuden a solicitar su licencia federal de manejo, para poder trabajar en cualquier empresa. En esta población se realizó un muestreo no probabilístico de tipo intencional y por cuota.

Fue no probabilístico porque no todos los sujetos tuvieron la misma oportunidad de participar; intencional debido a que de la población se extrajeron dos muestras, la primera estuvo formada por operadores que sufrieron uno o más accidentes automovilísticos, la segunda estuvo formada por operadores que no se han accidentado. Y por cuota, ya que los sujetos fueron seleccionados hasta completar cincuenta para cada grupo: 50 accidentados y 50 no accidentados.

3.8 TIPO DE ESTUDIO

El presente estudio fue prospectivo, transversal, exploratorio y ex post facto.

Fue prospectivo debido a que "toda la información se recogió, de acuerdo con los criterios establecidos y para los fines específicos de la investigación después de la planeación de ésta" (Méndez, Guerrero, Moreno y Sosa, 1990).

Transversal ya que se midió una sola vez las variables, sin pretender evaluar su evolución (Méndez et al, 1990).

Exploratorio ya que fue " para lograr una primera aproximación al fenómeno y para ver cómo se relaciona dicho fenómeno con ciertos eventos que suceden a su alrededor" (Pick, 1980).

Ex post facto ya que se realizó después de ocurrido el accidente, en el caso de el grupo de operadores accidentados.

3.9 DISEÑO

El diseño que se empleó fue no experimental de "dos muestras independientes", ya que se estudiaron dos grupos diferentes de sujetos extraídos de una misma población para identificar si los rasgos de personalidad tienen relación con la ocurrencia de accidentes. Ex post facto y de campo.

3.10 MATERIAL

- 50 cuadernillos del inventario T-JTA.
- 100 hojas de respuesta del inventario T-JTA.
- 100 hojas del perfil psicológico del inventario T-JTA
- 50 lápices del no. 2
- Plantillas de calificación de las 19 escalas del inventario T-JTA.
- Manual del inventario
- 500 hojas blancas para la entrevista.

3.11 INSTRUMENTO

El instrumento utilizado en el estudio, fue el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" (T-JTA), creado en 1967-1968 por Taylor y Johnson, constituye una revisión comprensiva, así como una reestandarización del Análisis del Temperamento de Johnson publicada en 1941. Este instrumento no se realizó con el fin de validar alguna teoría de la personalidad, sino con el propósito de que sirviera en forma rápida y conveniente como método de medida de un número importante de variables de la personalidad o tendencias conductuales comparativamente independientes.

La **Confiabilidad** de las nueve escalas se ha evaluado con los coeficientes de correlación por el método test-retest y con la aproximación análisis de varianza de Hoyt. El primer análisis de estabilidad temporal se basó en el puntaje de calificación de un grupo de 81 sujetos con un intervalo de tiempo de dos semanas; en el segundo análisis se utilizó un grupo de 50 personas con un intervalo de aplicación de tres semanas.

N = 81		N = 50	
A	0.82	A	0.88
B	0.85	B	0.90
C	0.79	C	0.88
D	0.83	D	0.89

E	0.71	E	0.74
F	0.75	F	0.79
G	0.84	G	0.89
H	0.79	H	0.84
I	0.87	I	0.87

La consistencia interna de las 9 escalas se estimó por medio de la técnica de división por mitades.

Validez.

Validez empírica.- Se utilizó inicialmente empleando calificaciones de profesionales en clínica como sustitutivos de las medidas de criterio puro, el T-JTA se le administró subsecuentemente a sus clientes y las calificaciones se compararon enseguida con las calificaciones de los psicólogos. En muchos casos las predicciones resultaron duplicadas por los test con bastante cercanía. (Validez Concurrente)

Para obtener la Validez de Constructo, los reactivos del T-JTA fueron validados en población civil, calculando las correlaciones con test como el Programa de Preferencias Personales de Edwards (EPPS) y el Inventario Multifacético de la Personalidad de Minessota (MMPI), encontrando correlaciones positivas.

El Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" (T-JTA), es un instrumento autodescriptivo de la personalidad. Consta de 180 reactivos divididos proporcionalmente entre los nueve rasgos que mide el test. Fue diseñado como método para medir un número importante de variables de la personalidad o tendencias conductuales comparativamente independientes. Constituye un auxiliar de los psicólogos para determinar y evaluar ciertos rasgos de la personalidad que influyen en el ajuste social, personal, paternal, escolar y vocacional, basándose para ello en 19 escalas agrupadas en 9 rasgos que representan sentimientos y actitudes que juegan un papel significativo en el ajuste personal y en las relaciones interpersonales. (Villegas, 1993)

Dichas escalas son:

- Rasgo A. Nervioso VS. Calmado
- Rasgo B. Depresivo VS. Animoso
- Rasgo C. Activo social VS. Tranquilo
- Rasgo D. Expresivo-responsivo VS. Inhibido
- Rasgo E. Empatía VS. Indiferencia
- Rasgo F. Subjetividad VS. Objetividad
- Rasgo G. Dominante VS. Sumiso
- Rasgo H. Hostil VS. Tolerante
- Rasgo I. Autodisciplinado VS. Impulsivo

Escala de actitud: Determina las predisposiciones del sujeto.

(Villegas, 1993).

3.12 PROCEDIMIENTO:

Los sujetos que conformaron la muestra se presentaron a la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte solicitando su examen psicofísico (requisito indispensable) para la obtención de su licencia federal. Al presentarse se les envió de manera individual a los diferentes servicios médicos; llegaron de esta forma a la sala de Psicología en donde se les aplicó el test Barsit, que requirió de 10 minutos para su ejecución, al terminar se les entrevistó y realizaron el Test Gestáltico Visomotor Bender de manera individual en un cubículo, los anteriores instrumentos se aplican con la finalidad de evaluar el estado mental de los operadores y detectar si existe algún impedimento psicológico para el desarrollo de su trabajo. Posteriormente resolvieron el Inventario de Personalidad Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson (T-JTA), que requirió de 30 minutos aproximadamente. Concluyendo con esta prueba la evaluación en el área de psicología.

Posteriormente se revisó cada expediente para conocer si el operador había reportado haber sufrido algún accidente o no.

Se anexó en cada test el tipo de accidente y de esta forma se recabó la cuota de 50 operadores accidentados y 50 no accidentados.

Se procedió a realizar la selección de la muestra de cada grupo y calificar el instrumento para cada uno de los operadores, utilizando la hoja de respuesta y las plantillas de calificación de las nueve escalas del T-JTA.

A continuación se obtuvo la calificación promedio para cada grupo de todas y cada una de las escalas, se utilizó la media (\bar{x}), con el objeto de obtener el perfil de personalidad por grupo.

Se procedió a realizar el análisis estadístico de los datos obtenidos.

3.13 ANÁLISIS ESTADÍSTICO:

El tratamiento estadístico que se realizó con los resultados fue una Estadística Descriptiva obteniendo: media, desviación estándar, porcentajes, prueba de distribución normal Kolmogorov-Smirnov Z; y para la Estadística Inferencial se utilizó la prueba de *U*-Mann-Whitney para muestras independientes, que sirve para conocer si existen diferencias entre grupos y la correlación ETA para conocer la correlación entre personalidad y accidentabilidad.

3.14 RESULTADOS.

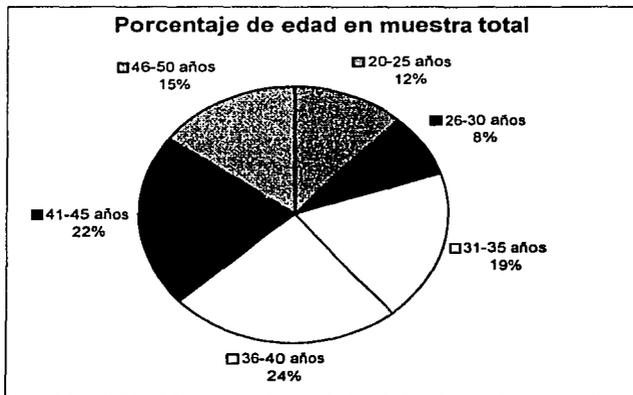
En el presente capítulo, se describen los resultados del manejo estadístico de los datos obtenidos en cada uno de los dos grupos estudiados, así como en la muestra total. Los datos recabados se analizaron en primer lugar mediante estadística descriptiva y posteriormente mediante estadística inferencial.

A continuación se presenta el análisis de frecuencias aplicado al total de la muestra así como a los dos grupos de sujetos Grupo 1 (accidentados) y Grupo 2 (no accidentados), con referencia a la edad y la escolaridad:

EDAD

La distribución de frecuencias del total de la muestra estudiada (100 sujetos) con respecto a la edad se observa a continuación en la Figura 1. El promedio de edad de la muestra es de 37.6 años con una desviación estándar de 7.6 años.

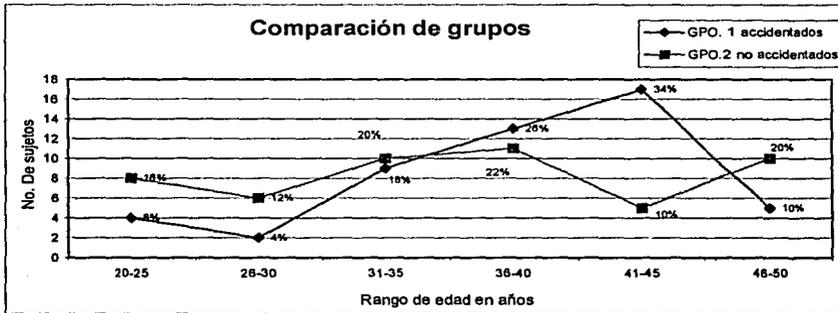
FIGURA 1. Porcentaje de edad en muestra total.



Al observar la distribución de frecuencias de los **accidentados (50 sujetos)** se encontró lo que refleja la Figura 2. El promedio de edad de la muestra es de 35.8 años con una desviación estándar de 6.6 años.

La distribución de frecuencias de los **no accidentados (50 sujetos)** se encontró lo que se ve en la Figura 2. El promedio de edad de la muestra es de 38.2 años con una desviación estándar de 8.3 años.

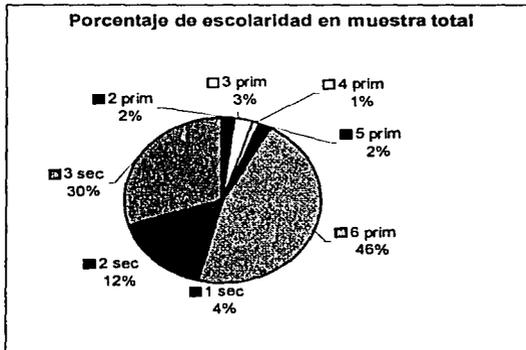
FIGURA 2. Comparación de edad por grupos.



ESCOLARIDAD

En lo que se refiere a escolaridad, la mayor parte de la muestra tiene primaria terminada, la muestra total estudiada refleja la información que la Figura 3 presenta a continuación:

FIGURA 3.



ANÁLISIS DE COMPARACIÓN DE PUNTAJES DE PERSONALIDAD OBTENIDOS POR EL INVENTARIO DE PERSONALIDAD (T-JTA)

En la **Tabla 1**, se muestra una **comparación general** realizada entre las puntuaciones promedio obtenidas en cada una de las 9 escalas y la escala de Actitud que conforman el Inventario de personalidad Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson (T-JTA) que fueron aplicadas en la muestra total.

TABLA 1. Comparación de Medias de las escalas del T-JTA.

ESCALA	M E D I A		
	Muestra Total	Grupo 1	Grupo 2
Rasgo A	7	8	7
Rasgo B	7	8	7
Rasgo C	24	24	25
Rasgo D	31	31	31
Rasgo E	30	29	30
Rasgo F	12	12	12
Rasgo G	25	25	25
Rasgo H	9	10	9
Rasgo I	31	30	31
ACTITUD	28	27	29

En términos generales no se observan diferencias significativas en el promedio entre el grupo 1 y el grupo 2.

PERFIL DE RASGOS DE PERSONALIDAD DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL, OBTENIDO POR EL INVENTARIO DE PERSONALIDAD (T-JTA).

Los resultados anteriormente descritos, reflejan un perfil de los rasgos de personalidad de los operadores que a continuación se detallan, presentando a los accidentados, en la **Tabla 2** y el perfil en el apéndice No. 2, y a los no accidentados en la **Tabla 3** y el perfil en el apéndice No. 3:

TABLA 2. Perfil de rasgos de personalidad de los operadores ACCIDENTADOS.

Escala	Puntaje	Percentil	Tipo de Rasgo
Rasgo A	8	24	Calmados
Rasgo B	8	45	Alegres o animosos
Rasgo C	24	36	Pasivos, tranquilos socialmente
Rasgo D	31	61	Expresivos-responsivos
Rasgo E	29	51	Empáticos
Rasgo F	12	27	Objetivos, razonables
Rasgo G	25	46	Dominantes
Rasgo H	10	23	Tolerantes
Rasgo I	30	71	Auto disciplinados
ACTITUD	27	5	Alto

TABLA 3. Perfil de rasgos de personalidad de los operadores NO ACCIDENTADOS.

Escala	Puntaje	Percentil	Tipo de Rasgo
Rasgo A	7	19	Calmados
Rasgo B	7	40	Alegres o animosos
Rasgo C	25	42	Pasivos, tranquilos socialmente
Rasgo D	31	61	Expresivos-responsivos
Rasgo E	30	58	Empáticos
Rasgo F	12	27	Objetivos, razonables
Rasgo G	25	46	Dominantes
Rasgo H	9	17	Tolerantes
Rasgo I	31	75	Auto disciplinados
ACTITUD	29	5	Alto

Los percentiles para elaborar el perfil de rasgos de personalidad, se basaron en las normas de 1985 que se presentan en el cuadernillo de aplicación del Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson (T-JTA) de 1993, elaborado por Villegas, E.

PRUEBA DE DISTRIBUCIÓN NORMAL

Para conocer como estaba distribuida la muestra, y así determinar el tipo de prueba estadística inferencial, se aplicó una prueba de distribución normal llamada Kolmogorov - Smirnov Z, encontrando lo siguiente:

TABLA 4. Prueba de Distribución Normal

	EDAD	ESCOLARIDAD	RASGO A	RASGO B	RASGO C	RASGO D	RASGO E	RASGO F	RASGO G	RASGO H	RASGO I	ACTITUD
Prueba de Distribución Normal	P= 0.266	P= 0.000	P= 0.001	P= 0.001	P= 0.403	P= 0.001	P= 0.167	P= 0.083	P= 0.363	P= 0.027	P= 0.035	P= 0.000

En donde, si la probabilidad asociada al valor de *Kolmogorov-Smirnov Z* es menor a 0.05, no se distribuye normalmente, es decir esta sesgada, posiblemente se debe al tipo de muestreo ya que la población fue variable.

Debido a que la muestra no se distribuyó normalmente, se utilizó una prueba no paramétrica para grupos de datos independientes llamada Prueba U-Mann-Whitney.

ESTADÍSTICA INFERENCIAL

La prueba de U – Mann – Whitney es una prueba alternativa de la prueba T para grupos independientes, cuando los datos están en una escala ordinal o cuando los supuestos de la prueba T no se alcanzan a cubrir por alguna razón. Los resultados de la Prueba se presentan a continuación en la Tabla 5.

TABLA 5. Prueba Estadística U- Mann-Whitney.

	RASGO A	RASGO B	RASGO C	RASGO D	RASGO E	RASGO F	RASGO G	RASGO H	RASGO I	ACTITUD
Significancia de doble dirección.	0.140	0.246	0.400	0.776	0.342	0.721	0.986	0.364	0.318	0.120
Valor (Z)	-1.476	-1.161	-.841	-.284	-.949	-.357	-.017	-.908	-.998	-1.555
g. l.	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98

Tabla 5

Si la probabilidad al valor calculado de U-Mann-Whitney es menor o igual a α 0.05, hay diferencias significativas. Pero si la probabilidad al valor calculado es mayor que α 0.05, no hay diferencias estadísticamente significativas entre los dos grupos. En este caso la probabilidad para la comparación de cada rasgo fue mayor al $\alpha = 0.05$, por lo tanto **no existen diferencias estadísticamente significativas.**

Esto indica que dentro de nuestra muestra, las puntuaciones que cada grupo obtuvo son cercanas, por lo tanto son semejantes los rasgos de personalidad de los operadores accidentados y no accidentados.

CORRELACION ETA

Para conocer la correlación entre personalidad y accidentabilidad, se utilizó una prueba denominada ETA, debido a que correlaciona valores nominales con valores intervalares; semejante a la correlación biserial puntual de Pearson.

Para conocer la relación entre los rasgos y la ocurrencia de accidentes, el valor de correlación que se obtiene, es multiplicado por sí mismo y la resultante por cien. (Tabla 6).

TABLA 6. Correlación ETA y Grado de relación entre los Rasgos y la ocurrencia de accidentes.

Escala	Correlación	Grado de Relación	Tipo de Rasgos
Rasgo A	.405	16.40%	Nervioso VS. Calmado
Rasgo B	.486	23.61%	Depresivo VS. Animoso
Rasgo C	.428	18.31%	Activo social VS. Tranquilo
Rasgo D	.388	15.05%	Expresivo-responsivo VS. Inhibido
Rasgo E	.379	14.36%	Empatía VS. Indiferencia
Rasgo F	.481	23.13%	Subjetividad VS. Objetividad
Rasgo G	.460	21.16%	Dominante VS. Sumiso
Rasgo H	.487	23.71%	Hostil VS. Tolerante
Rasgo I	.438	19.18%	Autodisciplinado VS. Impulsivo

En esta muestra existe una correlación moderada entre la personalidad y la ocurrencia de accidentes automovilísticos. No hay un grado de relación mayoritario (del 100%), sin embargo, sí hay una relación moderada, que es mas elevada en el rasgo H (Hostil Vs. Tolerante), en el rasgo B (Depresivo Vs. Animoso), en el rasgo F (Subjetividad Vs.

Objetividad), y en el rasgo G (Dominante Vs. Sumiso). El porcentaje restante para completar cien por ciento depende de otros factores.

3.15 DISCUSIÓN

Con relación al problema de estudio que cuestiona ¿Cuáles son los rasgos característicos de los operadores que han sufrido accidentes y cuales son los rasgos de los que no han sufrido accidentes? A continuación se presenta lo observado:

En el análisis realizado a la muestra de sujetos, no se observó distribución normal para las variables edad, escolaridad, los rasgos A, B, D, H, I y la ACTITUD, lo cual sugiere que no es una muestra homogénea y por lo tanto no fue posible utilizar estadística paramétrica, la opción fue la prueba U de Mann-Whitney que sirvió como alternativa de comparación entre los grupos (accidentados y no accidentados).

Con respecto a la edad, dentro de los resultados se encontró que el porcentaje (26% y 34%) de operadores accidentados entre los 36 y 45 años de edad, es mayor que el porcentaje (22% y 10%) de operadores no accidentados dentro del mismo rango de edad.

Desde que se realizó la estadística descriptiva, se encontraron rasgos de personalidad que parecían ser cercanos entre el grupo de accidentados y el de no accidentados, es decir ambos grupos son muy parecidos y esto se puede observar en la Tabla 1.

Los rasgos A, B, C, E, H, I y el de ACTITUD tienen puntuaciones muy cercanas, mientras que los rasgos D, F y G son las mismas puntuaciones en ambos grupos. Lo cual establece una primera base para determinar que no hay diferencias significativas entre los grupos e inclusive la media de puntaje de la muestra total, presenta puntuaciones cercanas a lo encontrado en cada grupo.

Lo anterior se corroboró con los resultados encontrados en la prueba U- Mann- Whitney (Tabla 5) para la cual no se observa que existan diferencias estadísticamente significativas entre el perfil de personalidad de los accidentados y el de los no accidentados.

El no encontrar diferencias significativas puede tener como causa: (1) el tipo de muestreo, es decir una población heterogénea, (2) el tamaño de la muestra, ya que puede considerarse una muestra pequeña 50 accidentados y 50 no accidentados, (3) el interés de los operadores por dar una buena impresión para adquirir la licencia de manejo y (4) a pesar de que la prueba tiene adecuada confiabilidad y validez, no incluyó una población semejante a la de este estudio y no se puede saber en qué medida funciona en esta población o no funciona. No obstante, esta prueba se utilizó debido a que es de corta aplicación y los rasgos que valora tienen relación con rasgos de personalidad encontrados en investigaciones anteriores de accidentabilidad.

En cuanto al tipo de muestreo, fue elegido debido a las condiciones de aplicación de la prueba, el proceso de evaluación al cual se someten y la disponibilidad de los operadores en las instalaciones de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

A pesar de que el conductor es el responsable del 80% de los siniestros, según lo mencionado por Guerra (1996), en este estudio se encontró por medio del análisis de la correlación ETA, que los niveles de asociación de los rasgos de personalidad a la ocurrencia de accidentes son moderados y bajos, es decir de ese 80%, solo hay un moderado porcentaje de probabilidad de que la causa del accidente sea la personalidad del ser humano: B (23.61%), F (23.13%), G (21.16%) y H (23.71%). En el caso de los rasgos A, E, C, D e I, las correlaciones son bajas por lo que la probabilidad de que un accidente sea causado por estos factores es mucho menor. El porcentaje restante de accidentes, como lo sugiere Beker (citado por López Muñoz, 1971), puede deberse a causas somáticas, defectos físicos, defectos orgánicos de carácter general o alteraciones transitorias, así como podríamos incluir en causas psíquicas: toxicomanías (influencia de alcohol u otras drogas), conflictos personales, algunas causas generales como rutina, cansancio o fatiga.

A pesar de ser moderados los porcentajes, el rasgo G (Dominante Vs. Sumiso) es de los más elevados, esto concuerda con las causas humanas que propone Valverde (citado por Lopez Muñiz, 1971), en donde menciona que una de estas causas es "IV.- afirmar la independencia" y otro caso sería el rasgo H (Hostil Vs. Tolerante) que se relaciona con otro factor mencionado por el autor en el marco teórico "VI.- expresar hostilidad", además de relacionarse con lo que menciona Peniche (1985) acerca de la agresión presente en la ocurrencia de siniestros.

Otro de los rasgos con más porcentaje dentro de los resultados encontrados fue el B (Depresivo Vs. Animoso), que concuerda con lo que Hersey (Hersey, 1936 citado por Mucño, 1993) y Calderon (1972) proponen acerca de que los accidentados poseen una personalidad en la que se encuentran cuadros depresivos, considerando a la depresión como causante de una baja en el rendimiento laboral.

PERFIL

El perfil de rasgos de personalidad que se obtuvo de las muestras (apéndices 2 y 3), nos indica que tienden a ser:

Calmados (rasgo A), los caracteriza una actitud apacible, relajada, pueden tener la sensación de estar libres de preocupaciones, recobrando la compostura después de estar sometidos a situaciones exasperantes.

Alegres o animosos (rasgo B), suelen presentar sensación de bienestar, tendencia a reír y ver la vida con optimismo.

Tienden a la pasividad (rasgo C), una vida reposada y calmada, preferentemente solos con una escasa participación en eventos o actividades sociales, no presentan interés en mantener una buena condición física o hacer ejercicio regularmente.

Se muestran expresivos, espontáneos, abiertos o francos (rasgo D). Con habilidad para responder al contacto con la gente y tener consideraciones con los demás en el sentido de ser una persona afectuosa.

Procuran ser personas benévolas, comprensivos y compasivos hacia los sentimientos de los demás (rasgo E), si se combina con el rasgo anterior parece que son personas que tienden a ofrecer su ayuda a otros en los momentos de estrés o dificultades.

Objetivos (rasgo F), se caracterizan por tratar de ser analíticos, imparciales, poco apasionados, no se sumergen en la introspección o se abruman por dudas internas, miedos o temores. Es un elemento que puede estar ocasionado como compensación ante tantas horas que pasan solos en la carretera.

Dominantes (rasgo G), procuran mostrar seguridad en si mismos, tratan de estar confiados y ser competitivos, con el deseo de influir en los demás, siendo definidos y sosteniendo sus convicciones o derechos.

Tolerantes (rasgo H), aceptan actitudes humanas y son pacientes, procurando abstenerse de quejas.

El puntaje mas elevado los muestra Auto disciplinados (rasgo I), tienden a ser metódicos, controlados y perseverantes; inclinándose a establecer objetivos, mantener las cosas en su lugar y evitar cambios frecuentes de intereses y objetivos.

En la escala de ACTITUD, mostraron una puntuación elevada que los ubica en una actitud alta, lo cual nos indica un sentimiento fuertemente defensivo por parte de los sujetos que contestaron el test, esto puede ser porque se sienten incapaces de evaluarse a sí mismos honesta y objetivamente, probablemente el ajuste de ellos no es tan bueno como lo sugiere el perfil anterior y se deba tomar en cuenta que las evaluaciones y revisiones que les realizan dentro de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva sirven principalmente para el otorgamiento de su licencia de manejo, así que de los resultados obtenidos en dichas

evaluaciones depende la obtención de su licencia, que es obligatoria para desempeñar su trabajo como operadores, por lo que es importante dar la mejor apariencia. También pudo ser que respondieron el cuestionario por requisito.

CONCLUSIONES.

Esta tesis buscó conocer los rasgos de personalidad de los operadores para determinar si existían diferencias entre los accidentados y los no accidentados, también buscó determinar si existía relación entre estos rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" y la ocurrencia de accidentes.

Con base en los resultados obtenidos de la aplicación del Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" a los Operadores del Servicio Público Federal, se llegó a las siguientes conclusiones:

Se encontró que ambos grupos mostraron un perfil de personalidad con características similares, por lo tanto se acepta la $H(0)$ ¹, ya que establece que entre los rasgos de personalidad de los operadores accidentados y los no accidentados, no existen diferencias estadísticamente significativas.

En lo que respecta a la correlación entre personalidad y accidentabilidad, los resultados obtenidos muestran que existe una relación moderada y baja, entre los rasgos de personalidad y la ocurrencia de accidentes automovilísticos, que es observable en: el rasgo H (Hostil Vs. Tolerante, rasgo B (Depresivo Vs, Animoso), rasgo F (Subjetivo Vs. Objetivo) y rasgo G (Dominante Vs. Sumiso). Por lo tanto se acepta la $H(1)$ ² y se concluye que si existe relación entre los rasgos de personalidad que mide el Inventario de Personalidad "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson" y la ocurrencia de accidentes.

Los accidentes son un evento que no podrá evitarse con solo tomar en cuenta los diferentes tipos de personalidad, pero al emplear campañas efectivas de concientización y prevención, se puede disminuir sensiblemente la ocurrencia de los mismos, como se observo en los años de 1995 y 1996.

El instrumento que se utilizó pudo ser enriquecido con una entrevista profunda o con algún cuestionario que explorara aspectos emocionales tomando en cuenta lo dinámico, sorprendiendo al inconsciente con preguntas proyectivas, por ejemplo aplicar el cuestionario socio psicoanalítico de Erich Fromm, donde los ítems se presentan indagando las actividades cotidianas y estilos de crianza, solicitando recuerdos y sueños, se aplica de manera individual y se complementa con una entrevista.

Esto nos lleva a discutir las limitaciones y aportaciones del estudio.

SUGERENCIAS Y LIMITACIONES

En el curso de este estudio se observaron diversos factores relacionados al mismo que pudieron haber interferido y debieron ser considerados para controlarlos, se identificaron además algunas dificultades que imposibilitaron establecer procedimientos para el manejo de resultados, todo esto será expuesto a continuación:

- Las condiciones de apoyo por parte de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte fueron favorables al igual que sus contribuciones, a pesar de ello, se considera que la circunstancia en la cual se aplicó el instrumento, pudo haber influido en las respuestas de los operadores, así como el registro del record de accidentes de cada uno en su expediente puede ser inexacto o incompleto, debido a que son los mismos operadores quienes informan de dicha ocurrencia y necesitan causar la mejor impresión para obtener su licencia de manejo. Por lo que se sugiere para estudios posteriores utilizar una muestra menos comprometida con la aprobación de sus respuestas.

- La prueba que se utilizó, tiene adecuada confiabilidad y validez, sin embargo no incluyó una población semejante a la de este estudio y no se puede saber si funciona o no en esta población y en que medida puede funcionar. En un futuro se puede estandarizar con dicha población o una población semejante, o utilizar un instrumento ya estandarizado para poblaciones similares o que incluyan a esta.
- Hubo un espacio considerable de tiempo entre la ocurrencia de los accidentes y la aplicación del instrumento, por lo que el estado de ánimo no es el mismo. Se sugiere aplicar el instrumento de ser posible cuando el accidente sea reciente y elaborar una entrevista más profunda además de la prueba.

Se sugiere que tomando como base este estudio se pudiera realizar uno comparativo entre operadores del Servicio Público Federal (Choferes de carretera) y operadores de Servicio Publico del Distrito Federal (Choferes de ciudad).

BIBLIOGRAFÍA

- Aboys, A. P. Y García, L. S. (1996). Normalización del Inventario "Análisis del Temperamento de Taylor y Jonson" (T-JTA) en los adolescentes de nivel secundaria en el ambiente social del Valle de Chalco. Tesis, UNAM. México D. F.
- Allport, G. W. (1961). Psicología de la Personalidad. Buenos Aires: Paidós.
- Allport, G. W. (1974). Psicología de la Personalidad. Buenos Aires: Paidós.
- Arnold, W. (1979). Diccionario de Psicología, Tomo II. Madrid: Rioduero.
- Bischof, L. S. (1973). Interpretación de las Teorías de la Personalidad. México: Trillas.
- Blake, R. P. (1976). Seguridad Industrial. México: Diana.
- Calderón, N. G. (1972). Accidentes y Psiquiatría. Memorias del primer simposio nacional sobre accidentes, Secretaria. De Salubridad y Asistencia. México
- Campillo, C. H. (1993). Diccionario Academia Avanzado. México: Fernández Editores.
- Cerdá, E. (1977). Psicología Aplicada. (8ª. ed.) Barcelona: Herder.
- Cueli, J., Redil, L., Martí, C., Lartigue, T. Y Michaca, P. (1990). Teorías de la Personalidad (3ª. ed.). México: Trillas.
- Dávila, C. L. y Fernández, V. N. (1992). La Insatisfacción Laboral como causa de la Accidentabilidad en el Trabajo. Tesis, UNAM. México D. F.
- Dicaprio, N. S. (1989). Teorías de la Personalidad. México: McGraw Hill.

- Dorsch , F. (1985). Diccionario de Psicología. Barcelona: Herder.
- Engler, B. (1996). Introducción a las Teorías de la Personalidad. México: McGraw Hill.
- English, H.B. (1977). Diccionario de Psicología y Psicoanálisis. Buenos Aires: Paidos.
- Faverge, J.M. (1975). Psicología de los Accidentes de Trabajo. México: Trillas.
- Fenichel, O. (1979). Teoría psicoanalítica de las neurosis. Buenos Aires: Paidos.
- Fromm, E. (1953). Ética y Psicoanálisis. México: Fondo de Cultura Económica.
- Fromm, E. (1979). El Arte de Amar. Buenos Aires: Paidos.
- Godinez, A. J. (1977). Enfoque Conductual del Factor Humano como causal directo de accidentes. Tesis, UNAM. México D.F.
- Grados, E. (1993). La Entrevista en las Organizaciones. México: Manual Moderno.
- Hale, A. R. & Hale, M. (1972). A review of the Industrial Accident. London: Her Majesty's Stationery Office.
- Hall, C. S. y Lindzey , G. (1984). La Teoría Psicoanalítica de la Personalidad. México: Paidos.
- Hernández, S. M. y Torres, M. D. (1980). Los Factores Humanos en los Accidentes de Trabajo. Tesis, UNAM. México D. F.
- Ibañez, B. B. (1990). Manual para la Elaboración de Tesis. México. Trillas

Inbursa, (1993). Condiciones Generales en Autotal. (Rep. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, Oficio No. 06-367-I-1.1/ 1649). México: Seguros Inbursa.

Inbursa, (1996). Condiciones Generales en Autotal. (Rep. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, Oficio No. 06-367-I-1.1/ 8818). México: Seguros Inbursa.

Kerlinger, F. N. (1988). Investigación del Comportamiento. México: McGraw Hill.

Kline, P. (1983). La personalidad. Teoría y Medida. Madrid: Fundamentos.

Kretschmer, E. (1967). Constitución y Carácter. Barcelona: Labor.

Laplanche, J. Y Pontalis, J. B. (1977). Diccionario de Psicoanálisis. Barcelona: Labor.

Laynon, R.I. y Goodstein, L.D. (1977). Evaluación de la Personalidad. México: Manual Moderno.

Lizalde, G. E. (1989). La Capacitación, el alcoholismo y la fatiga como Factores determinantes en la prevención de accidentes. Tesis, UNAM. México D.F.

López Muñiz G. M. (1971). Accidentes de Tráfico. Revista de Derecho Judicial, Madrid España.

McDougall, J. (1989). Theaters of the body. New York: W. W. Norton & Company, Inc.

Mejía, O. A. y Moctezuma, M. A. (1976). Estudio Ergonómico de los accidentes de Trabajo en Choferes de Autobuses Urbanos del D.F., Tesis UNAM. México D.F.

Méndez, R. I., Guerrero, N. D., Moreno, A. L., Sosa de M. C. (1990). El protocolo de investigación. México: Trillas.

Millon, T. (1979). Psicopatología y Personalidad. México: Interamericana

Muciño, C. G. y Meza, L. G. (1993). La Personalidad y los Accidentes de Trabajo en una Empresa Refresquera de tipo Cooperativo. Tesis, UNAM, México D.F.

Naylon, J. C. (1968). Industrial Psychology. London: Harper & Rom.

Ortiz, D. A. y Reyes, M. E. (1995). Propuesta para la Evaluación del Test Gestáltico Visomotor de L. Bender como auxiliar para el Diagnóstico Diferencial en Operadores del Servicio Público Federal. Tesis UNAM, México D.F.

Peniche, L. C. y Ruiz, A. Y. (1985). Psicología de los Accidentes. México: CECSA.

Pereyra, Z. L. (1985). Estandarización del Inventario de Personalidad, "Análisis del Temperamento de Taylor y Johnson (T-JTA) en población de estudiantes de Ciudad Universitaria. Tesis UNAM. México

Pick de W. S. Y López V. De F (1980). Como investigar en ciencias sociales. 2ª. Ed. México: Trillas.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Comunicación Social (1996). Acciones de la SCT para reducir obstáculos e incrementar la seguridad en las carreteras (271). México. SCT.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Comunicación Social (1996). Aumentar la seguridad, reducir accidentes y beneficiar a minusválidos, esfuerzos coordinados de la SCT y CANAPAT (261). México. SCT.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Comunicación Social (1996). Los tres niveles de Gobierno y la Sociedad en su conjunto deben unir esfuerzos para crear la cultura de seguridad (273). México. SCT.

Sheldon ,W. H. (1955). Las Variedades del Temperamento. Buenos Aires: Paidós

STPS (1990). Ley Federal del Trabajo. 8a. edición. México D.F.

Valverde Llor, E. (1980). El Accidente de Trabajo". Barcelona: Jims.

Varela ,D. R. (1996). "Estudio de Confiabilidad y Validez del Cornell Index". Tesis, UNAM. México, D. F.

Vázquez, L. H. (1981). Aplicación de la Técnica del Incidente Crítico y del Estudio de Movimientos para la prevención de Accidentes Laborales. Tesis , UNAM. México D.F.

Villegas, H. E. (1993). Inventario de Personalidad Análisis del Temperamento de Taylor y Johanson (T-JTA). Programa de Publicaciones de Material didáctico, UNAM, Fac. de Psicología, México.

Zinser, O. (1992). Psicología Experimental. México: McGraw Hill.

APÉNDICES

APÉNDICE

A

OPERADOR DE VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE. (CHOFER, CONDUCTOR)

Persona encargada de operar o conducir vehículos del Autotransporte de Servicio Público Federal, así como vigilar el funcionamiento y mantenimiento del mismo.

Sus funciones Generales: son operar o conducir y vigilar el funcionamiento y mantenimiento de vehículos.

Sus funciones Específicas :

- Recibir y revisar el vehículo.
- Vigilar el mantenimiento.
- Recepción de pasajeros o supervisión de carga.
- Vigilar el buen funcionamiento del vehículo.
- Tratar adecuadamente a los pasajeros o en su caso manejo adecuado de carga.
- Observar y obedecer las señales de tránsito.
- Operar o conducir vehículos hasta su destino.
- Asumir la responsabilidad del vehículo y pasajeros o carga.
- Vigilar que la documentación del vehículo esté completa y llevarla consigo.
- Reparar cualquier desperfecto del vehículo en caso de emergencia.
- Reportar al final de la ornada todos los problemas relevantes.
- Aplicar los primeros auxilios en caso necesario.
- Vigilar que la capacidad del vehículo no sea rebasada.
- Conservar el orden dentro del vehículo.

Relaciones Jerárquicas:

Superiores: Despachadores, Gerente de Terminal, Concesionarios, Gerente de Empresa.

Inferiores: Ayudantes, cobradores, maleteros, estibadores.

Autoridad para:

- operar o conducir vehículos.
- Hacer reparaciones en caso de emergencia.
- Conservar el orden dentro del Vehículo.

Requisitos de ocupación:

Escolaridad: Primaria completa

Experiencia: - Licencia de chofer vigente estatal y federal

- Carta de la empresa que lo acredite como operador vehicular.
- Cinco años de experiencia.
- Aprobar examen técnico.
- Criterio o iniciativa media para tomar decisiones ante cualquier emergencia en el recorrido.

Condiciones del ambiente laboral:

- Temperatura (variable)
- Cambios de temperatura (frecuentes)
- Luminosidad – oscuridad (variable)
- Niebla (variable)
- Lluvia (por temporadas y regiones)
- Vientos, ciclones, humedad (variable)
- Ruido (frecuente)
- Vibraciones (frecuente)
- Radiaciones solares, humos, gases, polvos, olores (variable)
- Ventilación (buena)
- Espacios abiertos (frecuente)

- Intemperie, interiores (variable)
- Alimentación (irregular)

Riesgos:

- Siniestros, colisiones, volcaduras (alto)
- Incendios, explosiones (bajo)
- Derrumbes (ocasional)
- Motines (ninguno)
- Atentados (ocasional)

Esfuerzo:

Intelectual.- MEDIO, para acatar o cumplir reglamentos y actuar con prontitud y eficacia ante cualquier contingencia durante el recorrido.

Físico.- MEDIO, en relación con fuerza muscular, destreza manual y coordinación psicomotriz.

Comunicativo.- MEDIO, por el trato con usuarios.

Responsabilidad.- Por los deberes, por dirección y supervisión, económica, por relaciones, por la seguridad de otros: **ALTA**

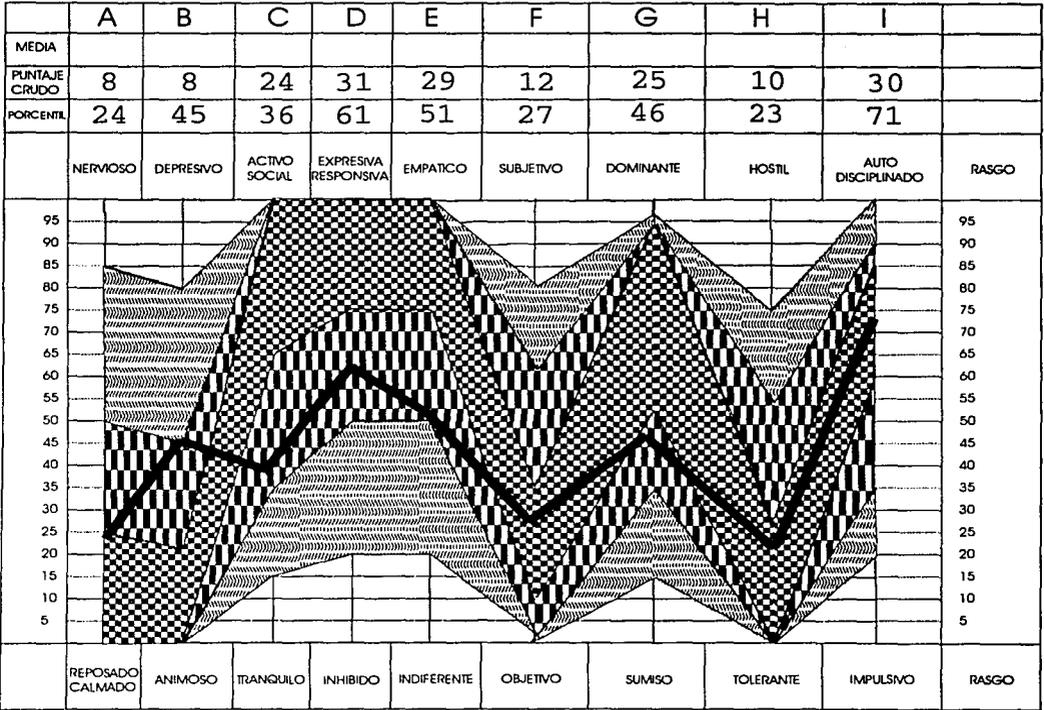
**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

APENDICE

B

ANALISIS DEL TEMPERAMENTO DE TAYLOR Y JOHNSON (T-JTA) PERFIL

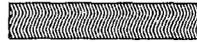
NOMBRE: **ACCIDENTADOS** EDAD: _____ SEXO: _____ FECHA: _____
 ESC. O FAC.: _____ SEMESTRE: _____ OCUPACION: _____ EDO. CIVIL _____ CONSEJ: _____



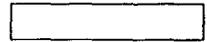
EXCELENTE



ACEPTABLE



ES DESEABLE
UN CAMBIO



EL CAMBIO
ES URGENTE

DEFINICIONES

RASGO
 NERVIOSO - TENSO, APRENSIVO, ACCELERADO.
 DEPRIMIDO - PESIMISTA, DESILUSIONADO.
 ACT. SOCIAL - ENTUSIASTA.
 EXPRES. RESP. - ESPONTANEO, AFECTUOSO.
 EMPATICO - AMABLE, COMPRENSIVO.
 SUBJETIVO - EMOTIVO, ILOGICO.
 DOMINANTE - COMPETITIVO, REAFIRMADO.
 HOSTIL - CRITICO, PUNITIVO.
 AUTODISC. - CONTROLADO, METODICO.

OPUESTO
 CALMADO - RELAJADO.
 ANIMOSO - FELIZ, OPTIMISTA.
 TRANQUILO - INTROVERTIDO, ALETARGADO.
 INHIBIDO - REPRIMIDO, NO RESPONSIVO.
 INDIFFERENTE - POCO SENSIBLE.
 OBJETIVO - RAZONABLE, LOGICO.
 SUMISO - PASIVO, DEPENDIENTE.
 TOLERANTE - PACIENTE, HUMANO.
 IMPULSIVO - DESORGANIZADO, SIN CONTROL.

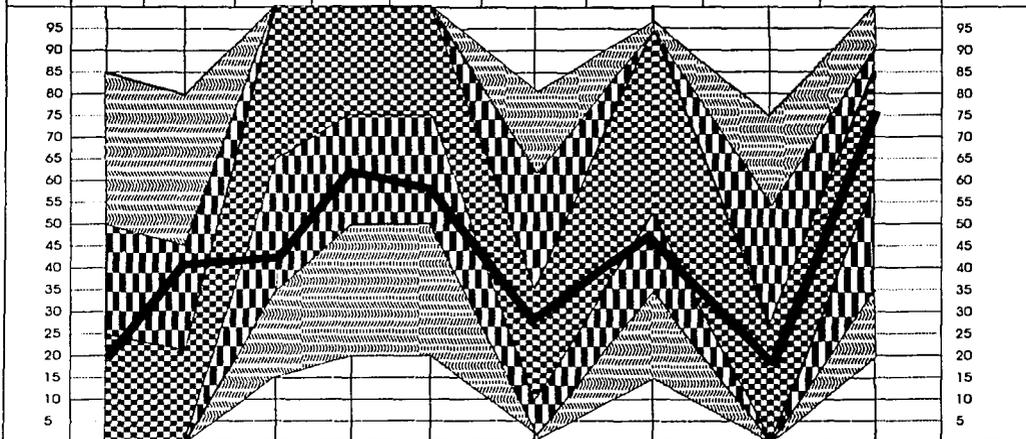
APENDICE

C

ANALISIS DEL TEMPERAMENTO DE TAYLOR Y JOHNSON (T-JTA) PERFIL

NOMBRE: **NO ACCIDENTADOS** EDAD: _____ SEXO: _____ FECHA: _____
 ESC. O FAC.: _____ SEMESTRE: _____ OCUPACION: _____ EDO. CIVIL _____ CONSEJ: _____

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	
MEDIA										
PUNTAJE CRUDO	7	7	25	31	30	12	25	9	31	
PORCENTIL	19	40	42	61	58	27	46	17	75	
	NERVIOSO	DEPRESIVO	ACTIVO SOCIAL	EXPRESIVA RESPONSIVA	EMPATICO	SUBJETIVO	DOMINANTE	HOSTIL	AUTO DISCIPLINADO	RASGO



REPOSADO CALMADO	ANIMOSO	TRANQUILO	INHIBIDO	INDIFERENTE	OBJETIVO	SUMISO	TOLERANTE	IMPULSIVO	RASGO
------------------	---------	-----------	----------	-------------	----------	--------	-----------	-----------	-------



EXLENTE



ACEPTABLE



ES DE SEALAR
UN CAMBIO



EL CAMBIO
ES URGENTE

DEFINICIONES

RASGO
 NERVIOSO - TENSO, APRENSIVO, ACCELERADO.
 DEPRIMIDO - PESIMISTA, DESILUSIONADO.
 ACT. SOCIAL - ENTUSIASTA.
 EXPRES. RESP - ESPONTANEO, AFECTUOSO.
 EMPATICO - AMABLE, COMPRENSIVO.
 SUBJETIVO - EMOTIVO, ILOGICO.
 DOMINANTE - COMPETITIVO, REAFIRMADO.
 HOSTIL - CRITICO, PUNITIVO.
 AUTODISC. - CONTROLADO, METODICO.

OPUESTO
 CALMADO - RELAJADO.
 ANIMOSO - FELIZ, OPTIMISTA.
 TRANQUILO - INTROVERTIDO, ALETARGADO.
 INHIBIDO - REPRIMIDO, NO RESPONSIVO.
 INDIFERENTE - POCO SENSIBLE.
 OBJETIVO - RAZONABLE, LOGICO.
 SUMISO - PASIVO, DEPENDIENTE.
 TOLERANTE - PACIENTE, HUMANO.
 IMPULSIVO - DESORGANIZADO, SIN CONTROL.

APENDICE

D

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE PSICOLOGIA

INVENTARIO DE PERSONALIDAD
ANALISIS DEL TEMPERAMENTO DE
TAYLOR JOHNSON (T-JTA)

COMPILADORES: Ma. Enedina Villegas Hernández y
Rubén W. Varela Domínguez.

ANÁLISIS DEL TEMPERAMENTO DE TAYLOR Y JOHNSON (T-TJA)

VERSION PERSONAL

1. ¿Es por naturaleza una persona que perdona?
2. ¿Toma una parte activa en asuntos de la comunidad o en actividades grupales?
3. ¿Se queda relativamente calmado cuando los demás se ponen emocionalmente trastornados?
4. ¿Puede ponerse comprensivamente en el lugar de otra persona?
5. ¿Tiene una influencia marcada en el pensamiento de su familia o en sus compañeros de trabajo?
6. ¿Prefiere unas vacaciones tranquilas e inactivas a unas activas?
7. ¿Tiene dificultad en concentrarse a leer o estudiar?
8. ¿Prefiere ser seguidor en lugar de dirigir en actividades grupales?
9. ¿Vive una vida tranquila sin involucrarse en muchas relaciones fuera del hogar y del trabajo?
10. ¿Toma la iniciativa en hacer planes para actividades y vacaciones familiares?
11. ¿Hace demasiados planes irrealistas para el futuro que más tarde tienen que abandonarse?
12. ¿Siente compasión por personas débiles e inseguras?
13. ¿Disfruta de pertenecer a clubes o grupos sociales?
14. ¿Busca mantener la paz a cualquier precio?
15. ¿Se incómoda fácilmente por el ruido y la confusión?
16. ¿Evita esfuerzos físicos o actividades vigorosas?
17. ¿Parece generalmente tranquilo y sereno?
18. ¿Se interesa seriamente por los problemas sociales, tales como la pobreza y el desempleo, aún cuando no le afectan directamente?

19. ¿Prefiere mantenerse activo para no perder el tiempo?
20. ¿Es una persona bien organizada a quién le gusta hacerlo todo según su horario?
21. ¿Es sensible a los sentimientos y necesidades de cualquier miembro de la familia que esté enfermo?
22. ¿Actúa reflexivamente en vez de impulsivamente?
23. ¿Es altamente competitivo en los juegos, negocios o las relaciones personales?
24. ¿Prefiere estar solo en lugar de estar con la gente?
25. ¿Se siente inquieto al pasear o manejar en el tránsito?
26. ¿Hace ejercicios regularmente para mantenerse en condición?
27. ¿Tiende a exaltarse más que la demás gente?
28. ¿Le gusta recibir invitados en su casa?
29. ¿Le gusta estar encargado de los demás y dirigirlos?
30. ¿Es extremadamente pulcro y ordenado?
31. ¿Tiene a veces tanta confianza en sí mismo que les molesta a sus amigos?
32. ¿Recobra el control después de un accidente u otro acontecimiento perturbador?
33. ¿Se mueve vivazmente y con mucha alegría?
34. ¿Preferiría aceptar una situación injusta en vez de quejarse?
35. ¿Le molestan los niños activos y ruidosos?
36. ¿Percibe inmediatamente cuando alguien necesita ánimo o una palabra de aliento?
37. ¿Es una persona que podría llamarse un sujeto emprendedor?

38. ¿Permite frecuentemente que la tensión se acumule hasta el punto de sentirse estallar?
39. ¿Necesita aliento y aprobación para trabajar efectivamente?
40. ¿Usa frecuentemente medicamentos para ayudarse a descansar?
41. ¿Defiende sus derechos?
42. ¿Tiene una variedad de intereses?
43. ¿Le gusta comunicarle a la gente su opinión?
44. ¿Está relativamente libre de preocupaciones y ansiedad?
45. ¿Le gusta tener mucho que hacer?
46. ¿Se interesa profundamente por el bienestar de los demás?
47. ¿Se preocupa mucho por la salud?
48. ¿Tiene mucha confianza en sí mismo y en lo que emprende?
49. ¿Es demasiado flexible?
50. ¿Tiende a depender de los demás cuando es necesario tomar una decisión?
51. ¿Muchas personas lo consideran incapaz de tener sentimientos profundos?
52. ¿Le es fácil someterse a los deseos de otros?
53. ¿Escucha comprensivamente a los otros cuando necesitan hablar de sí mismos?
54. ¿Intenta siempre imponer a los otros su propio punto de vista?
55. ¿Se considera un trabajador productivo e incansable?
56. ¿Tiene movimientos nerviosos como morderse las uñas o mover el pie ligeramente?
57. ¿Es de las personas en la que los demás dependen de Ud. en ocasiones de dificultad?

58. ¿Se le hace difícil seguir un plan definido?
59. ¿Insiste en la obediencia inmediata?
60. ¿Cree que todos merecen una segunda oportunidad?
61. ¿Se encuentra en un apuro debido a algún acto impulsivo?
62. ¿Sufre indigestión o pérdida de apetito cuando está preocupado o bajo tensión?
63. ¿Los demás se aprovechan fácilmente de mí?
64. ¿Se limita a tener dos o tres amigos?
65. ¿Le es difícil descansar por tener la necesidad de estar constantemente ocupado?
66. ¿Es fácilmente tentado por una oferta?
67. ¿Le gusta hablar en público y disfruta el reto?
68. ¿Alivia la tensión al fumar, comer o beber excesivamente?
69. ¿Es fácilmente conmovido a la misericordia?
70. ¿Duerme bien y le es fácil descansar cuando está sentado o acostado?
71. ¿Demostraría un interés especial en ayudar a jóvenes que se encuentran frecuentemente en apuros?
72. ¿Se le considera una persona muy nerviosa?
73. ¿Percibe rápidamente los sentimientos y estados de ánimo de los demás?
74. ¿Es muy enfático y vigoroso en voz y ademanes?
75. ¿Tiene frecuentemente ataques de nervios por ninguna razón en particular?
76. ¿Prefiere leer o mirar la televisión después de un día de trabajo, en vez de salir o participar en actividades sociales?
77. ¿Hace planes anticipadamente al acontecimiento y los lleva a cabo?

78. ¿Prefiere escuchar y observar en vez de participar en las discusiones?
79. ¿Disfruta de correr riesgos?
80. ¿Se pone tenso o ansioso cuando hay mucho trabajo que hacer en poco tiempo?
81. ¿Piensa que nuestra nación se preocupa demasiado por las necesidades y el sufrimiento de la gente en otros países?
82. ¿Disfruta de la actividad y de la exaltación?
83. ¿Prepara un presupuesto y hace todo esfuerzo por mantenerlo?
84. ¿Hace todo lo posible para proteger a un animal del descuido y la crueldad?
85. ¿Le es difícil decir "no" a un vendedor persuasivo?
86. ¿Tiene poco interés en los problemas emocionales de los demás?
87. ¿Se interesa por la gente y por hacer nuevos amigos?
88. ¿Es considerado y comprensivo cuando trata a una persona anciana?
89. ¿Se le considera una persona siempre activa?
90. ¿Cree que es innecesario disculparse después de ofender a alguien?
91. ¿Es capaz de expresar cariño sin avergonzarse?
92. ¿Es probable que haga comentarios descuidados e indiscretos?
93. ¿Se piensa que es una persona de buen corazón y extrovertida?
94. ¿Se siente frecuentemente rechazado y no tomado en cuenta?
95. ¿Tiene un lugar para todo y todo en su lugar?
96. ¿Está libre de prejuicios raciales y religiosos?
97. ¿Se siente desilusionado por la vida?
98. ¿Es abiertamente cariñoso con miembros de su familia inmediata?

99. ¿Se siente a veces tan emocionado que es capaz de pensar o actuar lógicamente?
100. ¿Le es difícil expresar sentimientos tiernos en palabras?
101. ¿Está esperanzado y optimista acerca del futuro?
102. ¿Tiende a analizar e insistir en sus pensamientos y sentimientos internos?
103. ¿Es comprensivo cuando alguien llega tarde a una cita?
104. ¿Tiene fobias o un miedo profundamente perturbador de cualquier objeto, lugar o situación?
105. ¿Tiende a ser reservado en su comportamiento?
106. ¿Se queja la gente de que sea "mandón" o irrazonable?
107. ¿La gente le acusa a veces de ser ilógico?
108. ¿Cuando da una sugerencia es probable que sea más útil que crítica?
109. ¿Saca conclusiones sólo después de considerar todos los aspectos de una situación?
110. ¿Le es difícil o penosa cualquier discusión de temas sexuales?
111. ¿Tiende a enojarse fácilmente?
112. ¿Expresa aprecio y placer cuando mira cosas bellas?
113. ¿Tiende a ser argumentativo?
114. ¿Tiene a veces la sensación de que la gente lo (a) mira o habla con usted?
115. ¿Le gusta dedicarse a un trabajo hasta que lo termina?
116. ¿Se siente a veces descorazonado o abatido por falta de progreso o logro?
117. ¿Tiende a reclamarle a la gente?
118. ¿Siente que la vida realmente vale la pena vivirla?

119. ¿Tiende a sospechar las acciones y los motivos de los demás?
120. ¿Tiende a tomar decisiones demasiado apresuradas?
121. ¿Le es difícil ser amistoso o responsivo en su contacto con la gente?
122. ¿Tiene un profundo respeto por todos los seres humanos?
123. ¿Se apena fácilmente?
124. ¿Tiende a detenerse y pensar antes de actuar?
125. ¿Tiende a ser impaciente con alguien que está frecuentemente enfermo?
126. ¿Siempre trabaja por alguna meta futura?
127. ¿Se preocupa a veces por sentirse poco valorado?
128. ¿Demuestra fácilmente ternura a los niños?
129. ¿Tiende a ser sarcástico cuando alguien le fastidia?
130. ¿Insiste en desgracias pasadas?
131. ¿Tiende a guardarse para sí sus sentimientos?
132. ¿Siente desprecio por los hombres que parecen incapaces de ganarse el sustento?
133. ¿Es muy metódico en mantener un registro de asuntos personales o de negocios?
134. ¿Tiende a ser celoso?
135. ¿Se siente a veces tan desanimado hasta el punto de llorar?
136. ¿Le es difícil aceptar críticas o culpas?
137. ¿Está frecuentemente deprimido por problemas personales?
138. ¿Habla con ánimo, entusiasmo y frecuentes ademanes?
139. ¿Cuando está profundamente turbado por algo, ha pensado en el suicidio alguna vez?

140. ¿Tiende a guardar rencor?
141. ¿Tiene muchos amigos y conocidos?
142. ¿Se preocupa frecuentemente por la falta de confianza en si mismo?
143. ¿Le es difícil expresar compasión a alguien que está afligido?
144. ¿Es lógico en su hablar y pensar?
145. ¿Se le considera indulgente y despreocupado?
146. ¿Se descorazona por la crítica?
147. ¿Tiende frecuentemente a dominar a la gente cercana a usted?
148. ¿Se siente a disgusto cuando se espera que usted demuestre entusiasmo por un regalo?
149. ¿Perdona rápidamente un error y no le hace caso a la descortesía?
150. ¿Es una persona imparcial y razonable?
151. ¿Es platicador?
152. ¿Se siente frecuentemente melancólico o descorazonado por ninguna razón aparente?
153. ¿Trabaja metódica y deliberadamente?
154. ¿Frecuentemente entiende mal lo que hacen y dicen los demás?
155. ¿Sufrir a veces cansancio físico extremo, como resultado de conflictos emocionales?
156. ¿Critica demasiado a algún miembro de su familia?
157. ¿Se siente cohibido con la mayoría de la gente?
158. ¿Hace frecuentemente comentarios tan bruscos y mordaces que le ofenden a alguien?

159. ¿Sonríe y ríe mucho?
160. ¿Al votar estudia las personalidades y propuestas, a veces apoyando al candidato de otro partido?
161. ¿Se siente superior o mandón en su actitud hacia los demás?
162. ¿Se considera que es demasiado sensible?
163. ¿Se siente con libertad de discutir problemas así como sus alegrías con amigos íntimos?
164. ¿Tarda en quejarse cuando lo incomodan o abusan de usted?
165. ¿Tiende a fantasear cosas que no pueden realizarse?
166. ¿Tiende a hacer las cosas espontáneamente?
167. ¿Le es difícil resistir una situación molesta?
168. ¿Le es difícil romper malas costumbres como el fumar o comer demasiado?
169. ¿Se siente frecuentemente descorazonado debido a un sentimiento de inferioridad?
170. ¿Tiende a ser tímido e introvertido?
171. ¿Tiene períodos de flojera cuando se le hace difícil encontrar alguna razón para un esfuerzo físico o mental?
172. ¿Cree que la mayoría de la gente es oportunista?
173. ¿Evita que sus emociones influyan en su buen juicio?
174. ¿Le es difícil ser atento con miembros de su propia familia?
175. ¿Es singularmente cohibido y preocupado por lo que los otros podrían pensar?
176. ¿Se siente frecuentemente deprimido por recuerdos de su niñez u otras experiencias del pasado?
177. ¿Su interés cambia frecuentemente de una cosa a otra?

178. ¿Se siente restringido e inhibido en una relación de amor?
179. ¿Si fuera elegido sería justo e imparcial al ayudar a otros a resolver sus diferencias?
180. ¿Tiene períodos de depresión sin alguna razón aparente que duran por varios días o más?

ANÁLISIS DE TEMPERAMENTO TAYLOR-JOHNSON

Mids: _____

SCORE: _____

7/16: _____
or Sten _____

Normis: Gen Pop. Col. Stu. Criss Cross. J

Total Mids

Nombre: _____ Apellido: _____ Dirección: _____ Teléfono: _____
 Fecha: _____ Sexo: _____ Edad: _____ Ocupación: _____
 ¿Qué carrera sigue? _____ ¿Algo más? _____ ¿Tiene hijos? _____
 ¿Cuántos hijos tiene? _____ ¿Cuántos hermanos? _____ ¿Tiene mascotas? _____
 ¿Cuáles son sus hobbies? _____ ¿Cuáles son sus hobbies? _____
 ¿Cuáles son sus hobbies? _____ ¿Cuáles son sus hobbies? _____
 ¿Cuáles son sus hobbies? _____ ¿Cuáles son sus hobbies? _____
 ¿Cuáles son sus hobbies? _____ ¿Cuáles son sus hobbies? _____

Attitude Scale
Raw Score: _____
Sten Score: _____

	+ Mid.	-	+ Mid.	-	+ Mid.	-	+ Mid.	-	+ Mid.	-	+ Mid.	-	+ Mid.	-
1	26	51	76	91	116	141	166							
2	27	52	77	92	117	142	167							
3	28	53	78	93	118	143	168							
4	29	54	79	94	119	144	169							
5	30	55	80	95	120	145	170							
6	31	56	81	96	121	146	171							
7	32	57	82	97	122	147	172							
8	33	58	83	98	123	148	173							
9	34	59	84	99	124	149	174							
10	35	60	85	100	125	150	175							
11	36	61	86	101	126	151	176							
12	37	62	87	102	127	152	177							
13	38	63	88	103	128	153	178							
14	39	64	89	104	129	154	179							
15	40	65	90	105	130	155	180							
16	41	66		106	131	156								
17	42	67		107	132	157								
18	43	68		108	133	158								
19	44	69		109	134	159								
20	45	70		110	135	160								
21	46	71		111	136	161								
22	47	72		112	137	162								
23	48	73		113	138	163								
24	49	74		114	139	164								
25	50	75		115	140	165								